



SÃO PAULO

**URBAN OBSERVATORY &
POCKET INTERVENTIONS**

SÃO PAULO URBAN OBSERVATORY & POCKET INTERVENTIONS

THOMAS KALCHER & PATRICIA WESS

DIPLOMARBEIT / DIPLOMA THESIS

*zur Erlangen des akademischen Grades
eines/r Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin
Studienrichtung Architektur*

Betreuer / Advisor:

*Univ.-Prof. Dipl.-Ing.(FH) MDesS Harvard MLA Klaus K. Loenhardt
Institut für Architektur & Landschaft*

Zweitbetreuer / Co-advisor:

*Dr. Renato Cymbalista
Departamento de História da Arquitetura e Estética do Projeto
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo*

TECHNISCHE UNIVERSITÄT GRAZ
ERZHERZOG-JOHANN-UNIVERSITÄT
FAKULTÄT FÜR ARCHITEKTUR

Mai, 2014

Bei personenbezogenen Bezeichnungen gilt die gewählte Formulierung für die männliche als auch weibliche Form. Auf die explizite Nennung beider Geschlechter wurde der einfacheren Lesbarkeit halber verzichtet.

EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

STATUTORY DECLARATION

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.

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.

Graz, am

date

Unterschrift / signature

Unterschrift / signature

*Beschluss der Curricula-Kommission für Bachelor-,
Master- und Diplomstudien von 10.11.2008*

Genehmigung des Senats am 1.12.2008

PROLOG 11

SÃO PAULO IN KARTEN UND ZAHLEN 14

DEMOGRAPHISCH & GEOGRAPHISCH	16
TIMELINE	20
URBAN FOOTPRINT	22
GEWÄSSER & KLIMA	24
GRÜNFLÄCHEN	25
TRANSPORTSYSTEM	26
CORTIÇOS & FAVELAS	27
SCHEMA DER STADTSTRUKTUREN BRASILIANISCHER GROSS- & MITTELSTÄDTE	28
REGIERUNGSSTRUKTUR	29

STADTENTWICKLUNG 30

DIE ANFÄNGE VON SÃO PAULO	33
<i>Gründung in der Kolonialzeit (1554-1822)</i>	37
<i>Ökonomischer Wandel</i>	37
SÃO PAULO VOR DER KOLONISATION INS INDUSTRIEZEITALTER	39
<i>Immigrationswelle aus Europa</i>	39
<i>Die Light Gesellschaft</i>	43
<i>Die Krise der 1920er Jahre</i>	44
<i>Der Aufstand der Gewerkschaften</i>	45
<i>Krise der Light Co.</i>	48
<i>Der "Plano das Avenidas" für die Stadt São Paulo</i>	51
<i>Informelle Parzellierung und die Auswirkungen</i>	52
DER WEG ZUR METROPOLE	53
<i>"São Paulo Mineira, Nordestina, Interioriana e Estrangeira"</i>	53

<i>Neues Zentrum um die Avenida Paulista</i>	55
<i>Zonierung</i>	57
<i>Der "Plano Urbanístico Básico" - PUB 68</i>	59
<i>Zonierungsgesetz von 1972</i>	60
<i>Gebietsausschluss</i>	60
<i>Wasser- und Luftverschmutzung</i>	61
<i>Die Zeit der Umstrukturierungspläne</i>	61

SÃO PAULO AKTUELL

64

SÃO PAULO HEUTE _ GLOBALE MEGACITY?	67
<i>Umwandlung der Wirtschaft & Arbeitslosigkeit</i>	67
<i>Demografische Veränderung</i>	68
RÄUMLICHE UND SOZIALE SEGREGATION	71
<i>3 Muster der räumlichen Segregation in São Paulo</i>	71
<i>Die konzentrierte Stadt in den Anfängen der Industrialisierung</i>	71
<i>Zentrum-Peripherie: die zerstreute Stadt</i>	72
<i>Abgrenzung durch Mauern ab den 1980er Jahren</i>	73
<i>Neue Segregation</i>	75
PREGNANTE WOHNTYPOLOGIEN	77
<i>Cortiços</i>	77
<i>Informelle Siedlungen in São Paulo - Favelas</i>	78
<i>Condomínios Fechados - Gated Communities</i>	83
<i>Werbund & Illusion</i>	84
<i>Freiheit & Gefängnis</i>	84
<i>Das Edifício Copan als angenommener Hybrid in São Paulo</i>	87
PUBLIC SPACE IN SÃO PAULO	89
<i>Der öffentliche (Zwischen-) Raum in São Paulo</i>	89
<i>Parks</i>	91
<i>Shopping Center, Hypermärkte & Robocops</i>	93
<i>Minhocão</i>	93
<i>Ist das Stadtzentrum noch immer begehrt?</i>	95
<i>Reaktivierung des Zentrums</i>	95
<i>Säuberung der Stadt</i>	96

BAIXO AUGUSTA 104

DAS VIERTEL BAIXO AUGUSTA	107
<i>Gentrifizierungsprozess im Baixo Augusta</i>	107
VERTIKALISIERUNGSPROZESS	112
MARKANTE TYPOLOGIEN	116
DERZEITIGE BRACHEN IM VIERTEL	122
IMPRESSIONEN	124

POCKET INTERVENTIONS 134

KONZEPT	136
TOOLS	143
<i>Urbanes Grün / Wasserlandschaften</i>	144
<i>Mobilität</i>	146
<i>Freizeit</i>	148
<i>Hybride Gebäudetypologien</i>	150
POCKET INTERVENTION: 0	152
POCKET INTERVENTION: 1	160
POCKET INTERVENTION: 2	166
POCKET INTERVENTION: 3	172
POCKET INTERVENTION: 4	178
POCKET INTERVENTION: 5	184
POCKET INTERVENTION: 6	190

PHOTO ESSAY 196**ANHANG 242**

LITERATURVERZEICHNIS	244
LITERATUREMPFEHLUNG	245
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	246
DANKSAGUNG	249

SAMPA
(CAETANO VELOSO, 1978)

ALGUMA COISA ACONTECE NO MEU CORAÇÃO
QUE SÓ QUANDO CRUZA A IPIRANGA E AVENIDA SÃO JOÃO
É QUE QUANDO EU CHEGUEI POR AQUI EU NADA ENTENDI
DA DURA POESIA CONCRETA DE TUAS ESQUINAS
DA DESELEGÂNCIA DISCRETA DE TUAS MENINAS
AINDA NÃO HAVIA PARA MIM RITA LEE
A TUA MAIS COMPLETA TRADUÇÃO
ALGUMA COISA ACONTECE NO MEU CORAÇÃO
QUE SÓ QUANDO CRUZA A IPIRANGA E AVENIDA SÃO JOÃO

QUANDO EU TE ENCAREI FRENTE A FRENTE E NÃO VI O MEU ROSTO
CHAMEI DE MAU GOSTO O QUE VI, DE MAU GOSTO, MAU GOSTO
É QUE NARCISO ACHA FEIO O QUE NÃO É ESPELHO
E A MENTE APAVORA O QUE AINDA NÃO É MESMO VELHO
NADA DO QUE NÃO ERA ANTES QUANDO NÃO SOMOS MUTANTES
E FOSTE UM DIFÍCIL COMEÇO
AFASTO O QUE NÃO CONHEÇO
E QUEM VEM DE OUTRO SONHO FELIZ DE CIDADE
APRENDE DEPRESSA A CHAMAR-TE DE REALIDADE
PORQUE ÉS O AVESSO DO AVESSO DO AVESSO DO AVESSO

DO POVO OPRIMIDO NAS FILAS, NAS VILAS, FAVELAS
DA FORÇA DA GRANA QUE ERGUE E DESTRÓI COISAS BELAS
DA FEIA FUMAÇA QUE SOBE, APAGANDO AS ESTRELAS
EU VEJO SURGIR TEUS POETAS DE CAMPOS, ESPAÇOS
TUAS OFICINAS DE FLORESTAS, TEUS DEUSES DA CHUVA
PAN-AMÉRICAS DE AFRICAS UTOÓPICAS, TUMULO DO SAMBA
MAS POSSÍVEL NOVO QUILOMBO DE ZUMBI
E OS NOVOS BAIANOS PASSEIAM NA TUA GAROA
E NOVOS BAIANOS TE PODEM CURTIR NUMA BOA

São Paulo - die Hauptstadt des Bundesstaates São Paulo, dem dichtbevölkersten Bundesstaat Brasiliens. Auch ist sie Südamerikas größte Stadt mit einer Einwohnerzahl von rund 20 Millionen in der Metropolregion. Platziert auf einem Hochplateau mit einer durchschnittlichen Höhe von 800 Meter ü.M., und 70 Kilometer von der Küstenstadt Santos - Südamerikas größtem Hafen - entfernt. Innerhalb des Stadtgebietes herrscht eine hügelige Landschaft vor, mit Ausnahme im Norden der Stadt, wo das Gebiet sich eindeutig erhöht. Wasserreservoir definieren das südlichste Gebiet der Metropolregion und liefern ca. 30% des Trinkwassers für die Stadt. Seit der Gründung von São Paulo im 16. Jahrhundert, hat die Stadt drei größere Entwicklungsstufen durchwandert. Geboren als eine Jesuitenmission hatte die Stadt ihr erstes großes Wachstum als Zentrum des Kaffeeexports im 19. Jahrhundert. Dieser damals boomende Markt zog viele Immigranten aus Europa an. Als dann der Kaffeemarkt anfang des 20. Jahrhunderts rapide sank, verschob die Stadt den wirtschaftlichen Schwerpunkt von der Landwirtschaft zur Industrie. Auch dies förderte eine große Immigrationswelle aus Japan, Syrien und Libanon, sowie auch eine Binnenmigration aus dem Nordosten Brasiliens. Die dritte Transformation verlief gegen Ende des 20. Jahrhunderts als sich der Wettbewerb der industriellen Entwicklung zwischen den brasilianischen Städten intensivierte. Diese Formation führte zu einer Ausdehnung des Dienstleistungssektors und São Paulo zählt heute zum Wirtschaftszentrum Lateinamerikas, in der viele internationale Banken, Anwaltskanzleien, multinationale Firmen und Konsumentendienste ihren Sitz haben. Den Einfluss, den die Immigrationswellen im Laufe der Zeit auf die Stadt hatten, erkennt man heute in ihrer Multikulturalität. In der Tat verbreiten sich heutzutage über 100 Ethnien in dieser Metropole, wobei zu den größten Gruppen Italiener, Portugiesen, Japaner, Araber, Deutsche und Libanesen gehören. Diese Muster spiegeln sich auch in der administrativen Stadtentwicklung: von 32.000 Einwohner in 1880, 240.000 in 1900, 1,3 Millionen in 1940, 3,8 Millionen in 1960, 8,5 Millionen in 1980 zu über 11 Millionen Einwohner heute.

Aufgrund des starken Wachstums, hat diese urbane Entwicklung die Infrastruktur der Stadt übermannt und daher die Lebensqualität negativ beeinflusst. Das insuffiziente Angebot in der Struktur des öffentlichen Transports und der übertriebene Privatverkehr führen zu kilometerlangen, täglichen Verkehrsstockungen; immense Luft- und Wasserverschmutzungen, ausgedehnte Armut und hohe Kriminalitätsraten stellen Herausforderungen dar, die sich in einer sehr ungleichen, in sozialer und räumlicher Hinsicht segregierten Stadt widerspiegeln.

Urbane Entwicklung und städtebauliche Planung in Kombination mit sozialökonomischen Aspekten stellen heutzutage die größten

Herausforderungen in São Paulo dar. Vorallem die, teilweise nicht zukunftsorientierten, großen Stadtplanungsmaßnahmen des letzten Jahrhunderts hinterlassen heutzutage ihre Spuren in der Stadt.

Diese Arbeit beruht auf der Idee, durch Analyse einer Stadt und durch Ausarbeitung bestimmter Konzeptideen und Eingriffe in die vorhanden Strukturen, ein Design zur Förderung der Lebensqualität und Identität in dieser Stadt zu entwickeln.



Im Gegensatz zu den erwähnten großflächigen Stadtplanmaßnahmen, die durch eine Makro-Veränderung den Mikro-Bereich beeinflussen sollten, setzt diese Arbeit durch situative, kleinräumige Interventionen im Micro-Bereich die Vision, die Stadt im Macro-Bereich zu beeinflussen und zu verbessern.

SÃO PAULO IN KARTEN & ZAHLEN





DEMOGRAPHISCH & GEOGRAPHISCH

BRASILIEN

27 BUNDESSTAATEN

POPULATION: 201.032.714 (2010)

FLÄCHE: 8.515.767,049 KM²

DICHTE: 23,6 EINW./KM²



ESTADO SÃO PAULO /

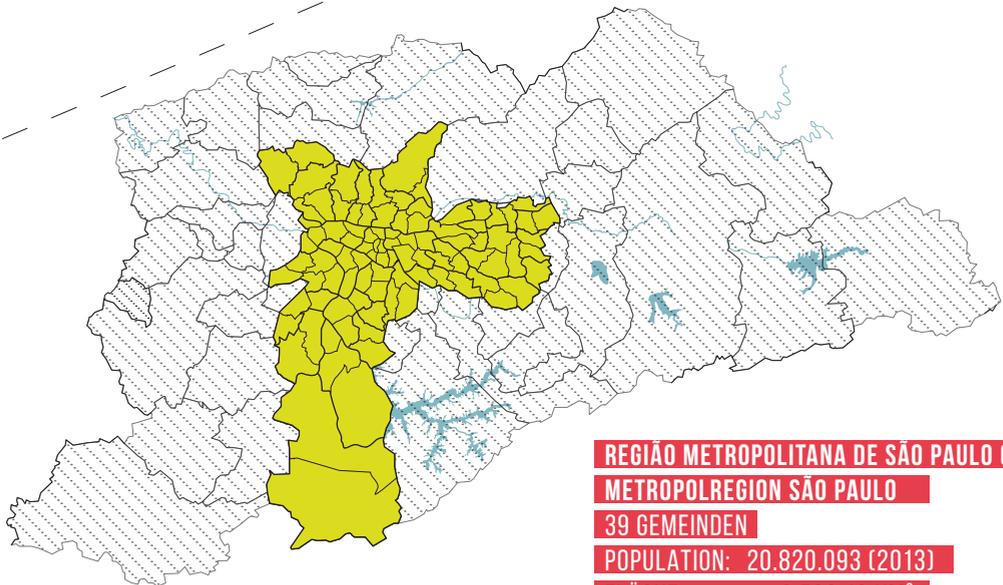
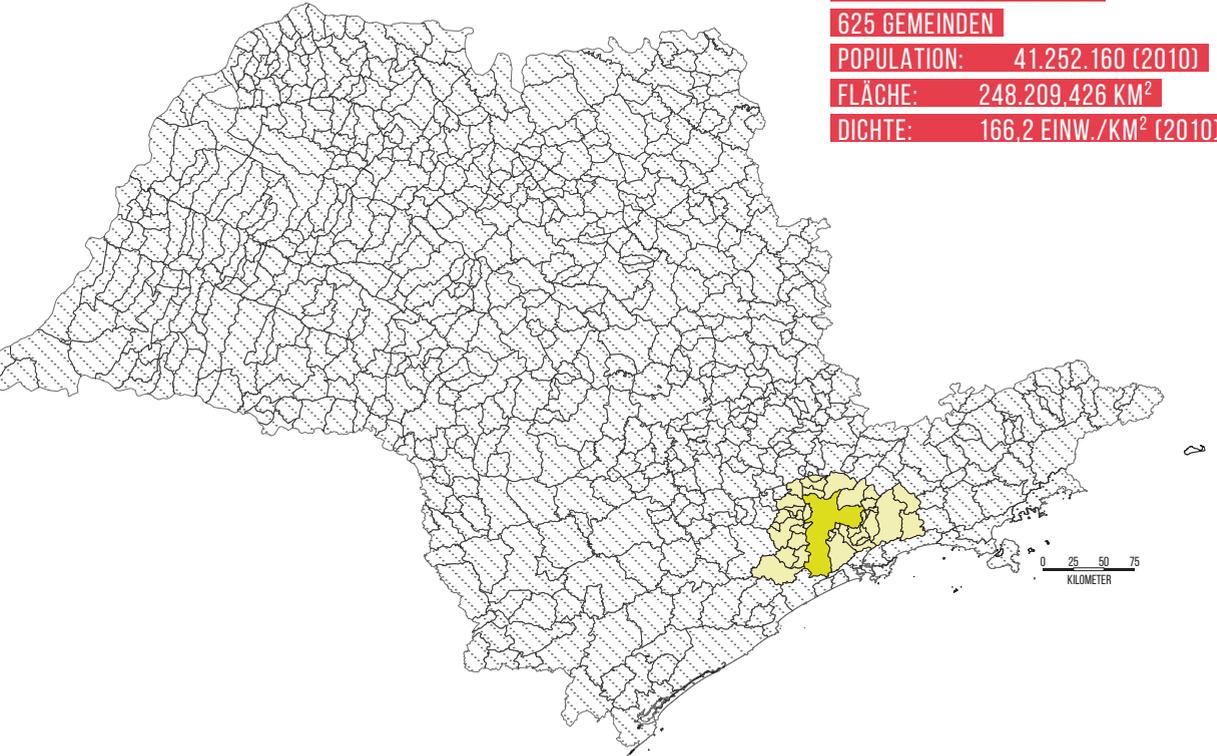
BUNDESSTAAT SÃO PAULO

625 GEMEINDEN

POPULATION: 41.252.160 (2010)

FLÄCHE: 248.209,426 KM²

DICHTE: 166,2 EINW./KM² (2010)



REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO (RMSP)

METROPOLREGION SÃO PAULO

39 GEMEINDEN

POPULATION: 20.820.093 (2013)

FLÄCHE: 8.500,10 KM²

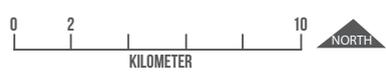
DICHTE: 2.449,39 EINW./KM²



+
23° 32' 52" S, 46° 38' 10" W



SÃO PAULO STADT
9 VERWALTUNGSZONEN
31 STADTBEZIRKE/SUBPREFEITURAS
96 DISTRIKTE/DISTRITO
POPULATION: 11.252.503 (2010)
FLÄCHE: 1.521,10 KM²
DICHTE: 7.398,3 EINW./KM²





BEZIRK SÉ - ZENTRUM

8 DISTRIKTE

POPULATION: 373.160 (2010)

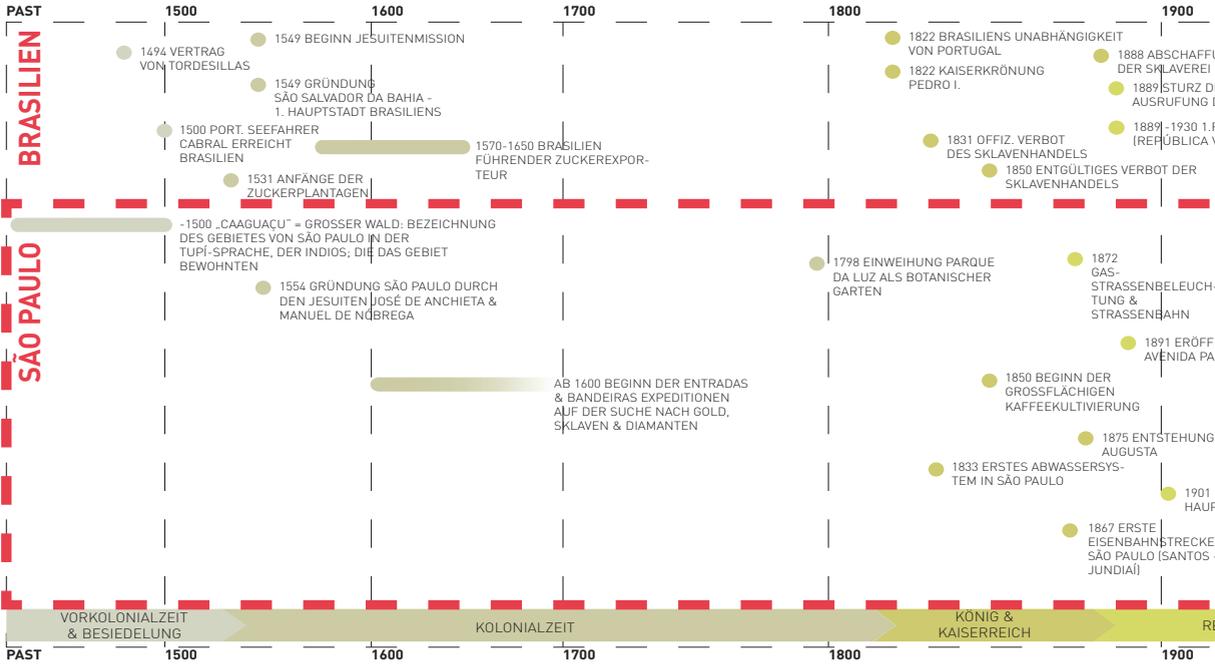
FLÄCHE: 26,2 KM²

DICHTE: 14243 EINW./KM² (2010)

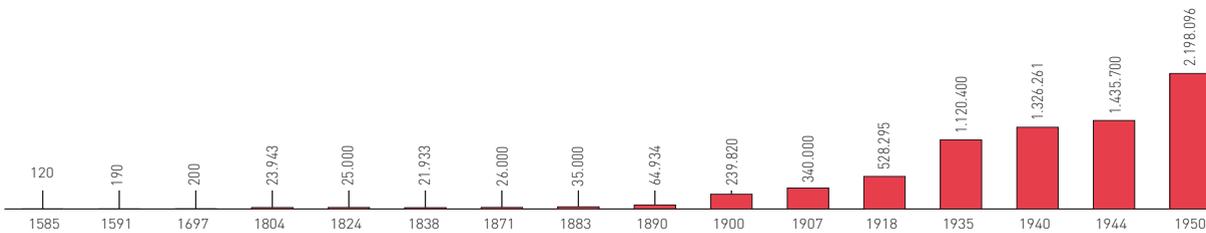
5 VERWALTUNGSZONEN

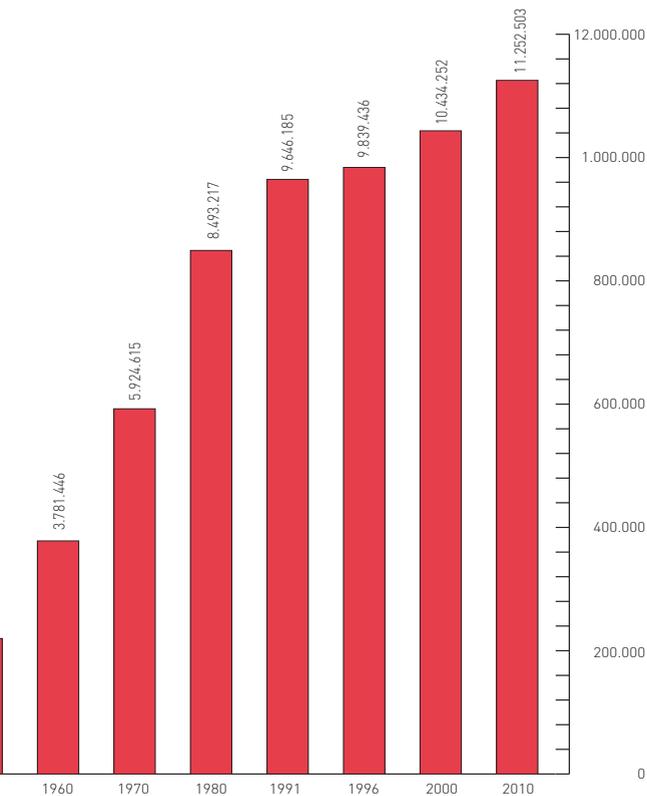
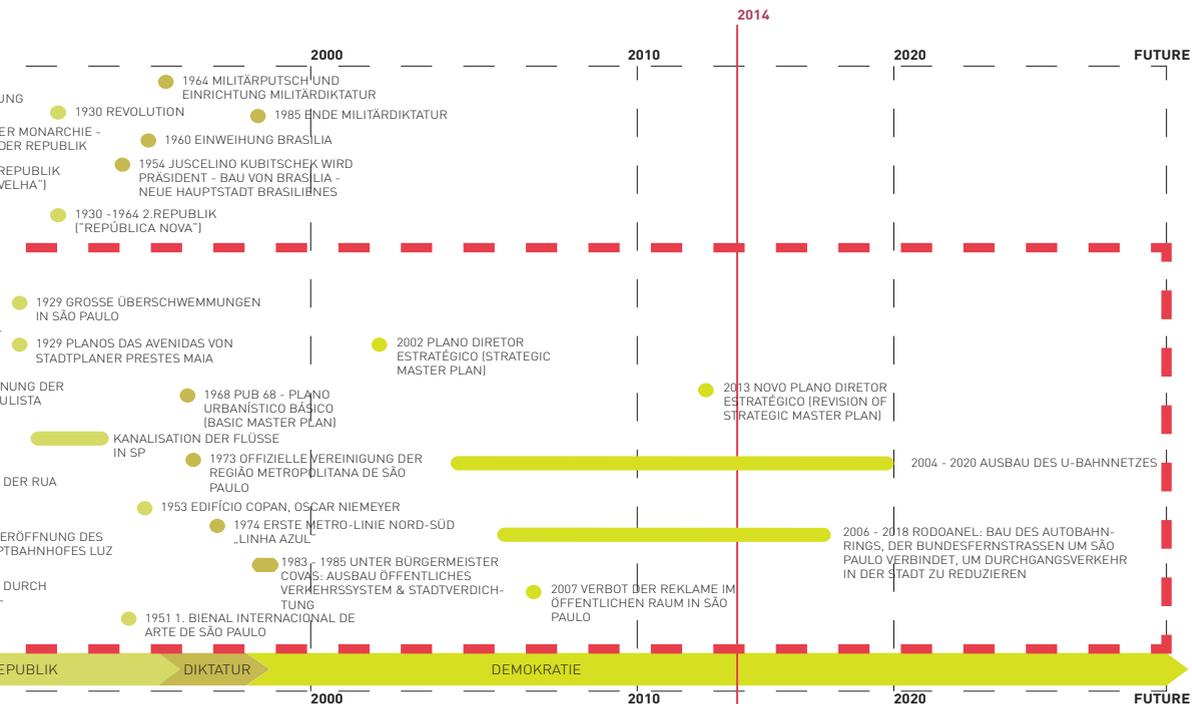


TIMELINE

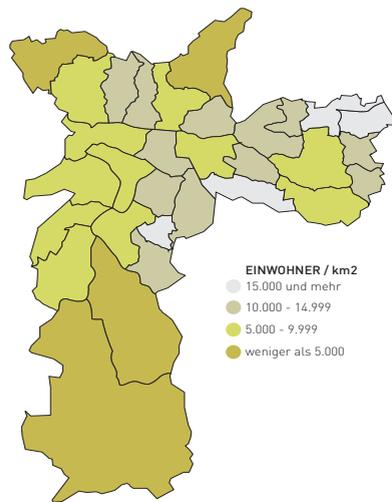


POPULATION



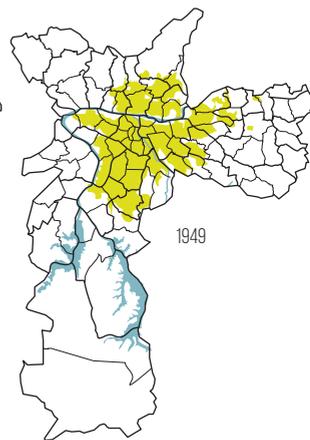
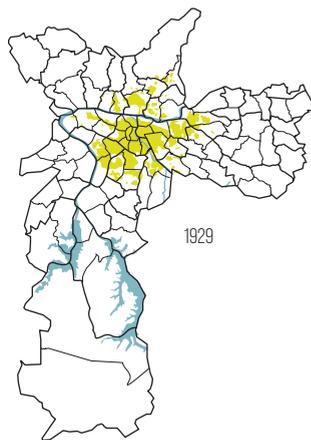
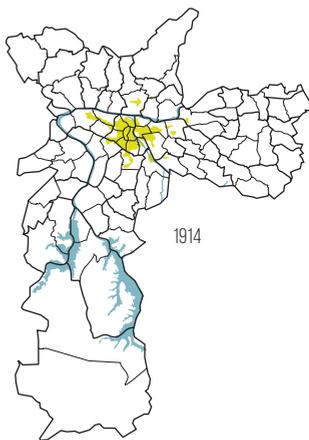
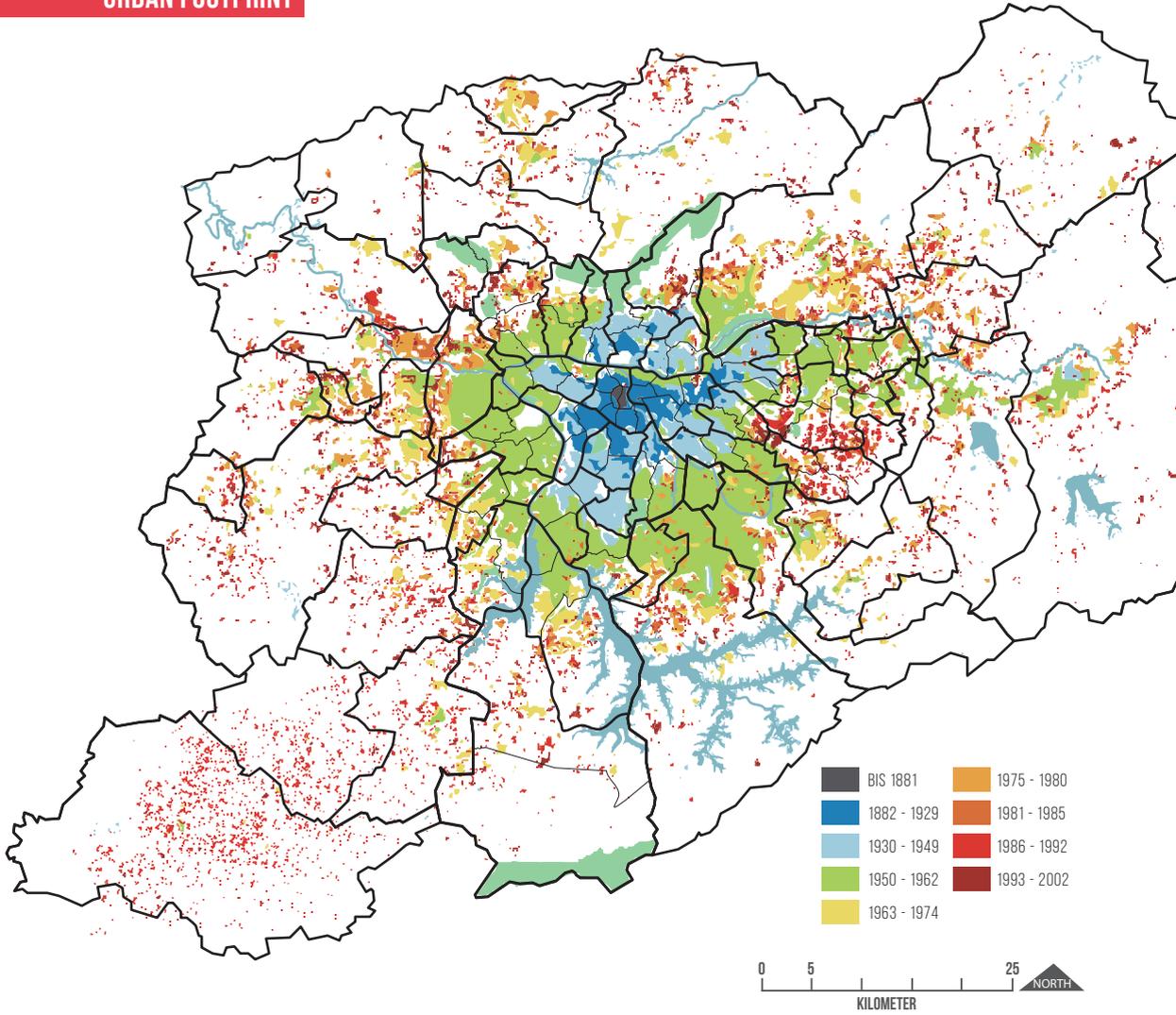


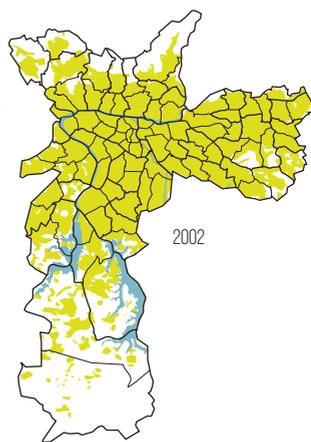
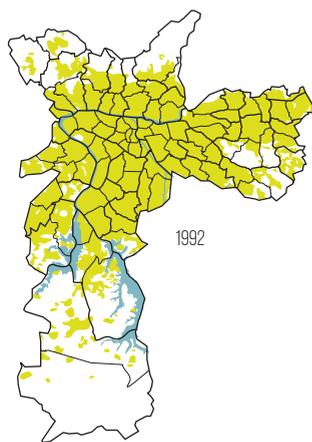
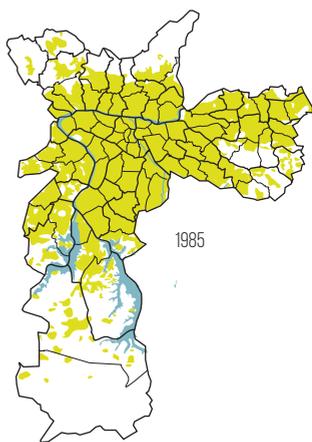
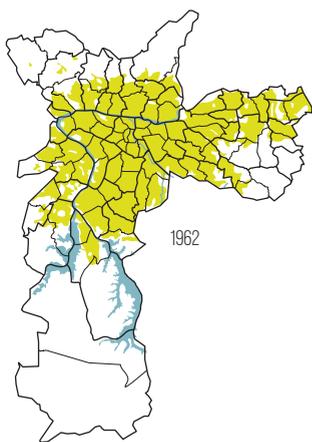
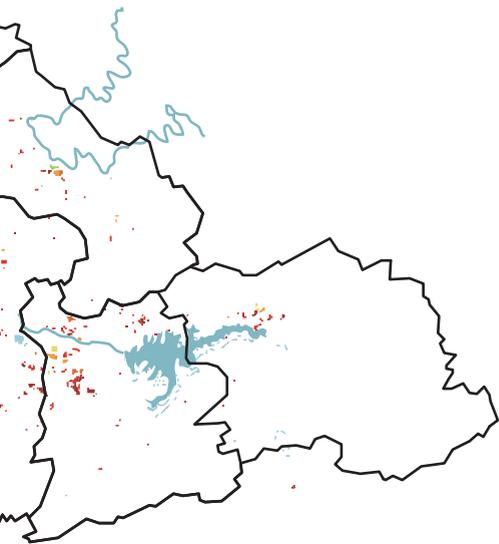
DICHTE

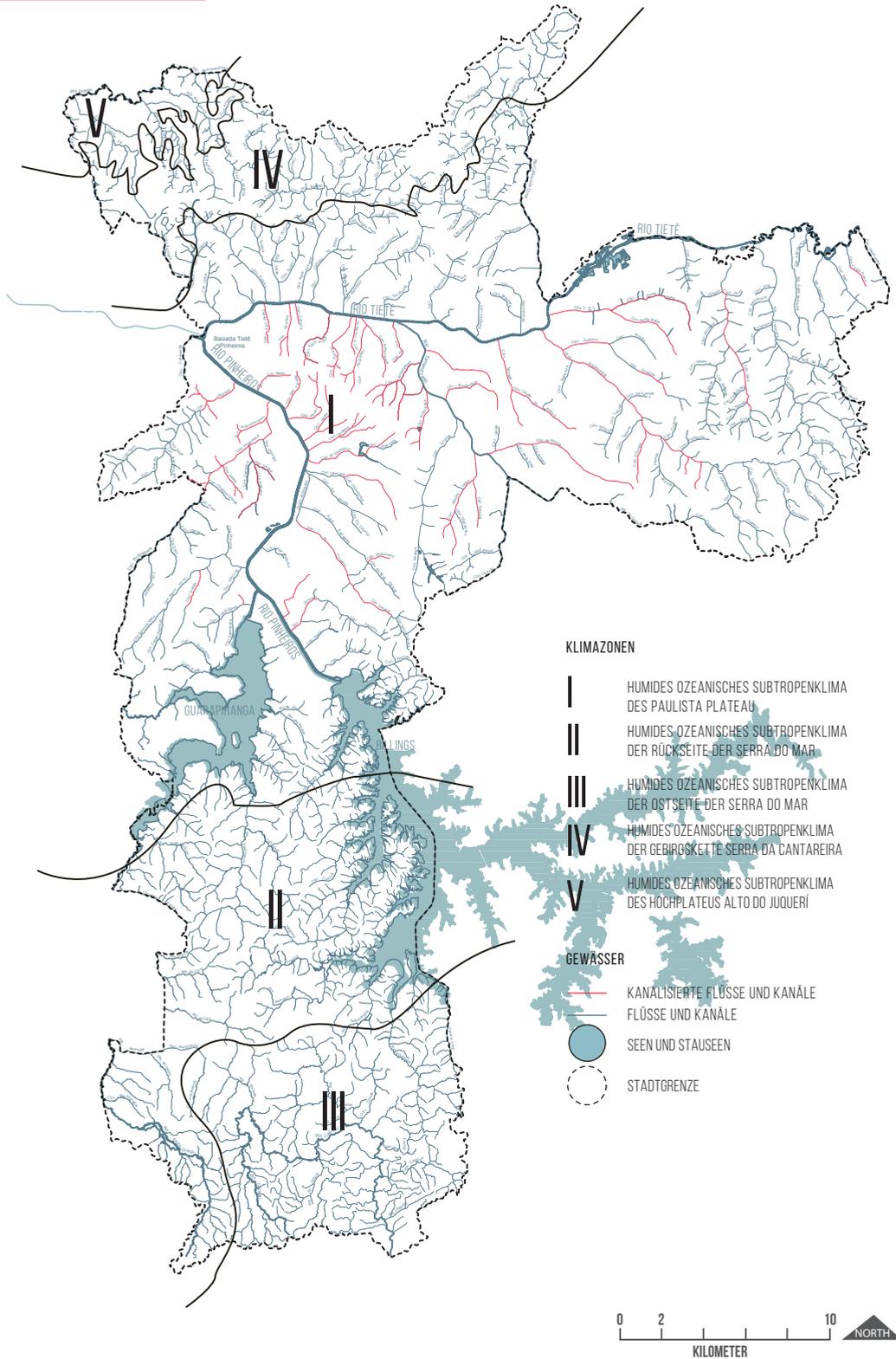


Quelle: Prefeitura São Paulo

URBAN FOOTPRINT

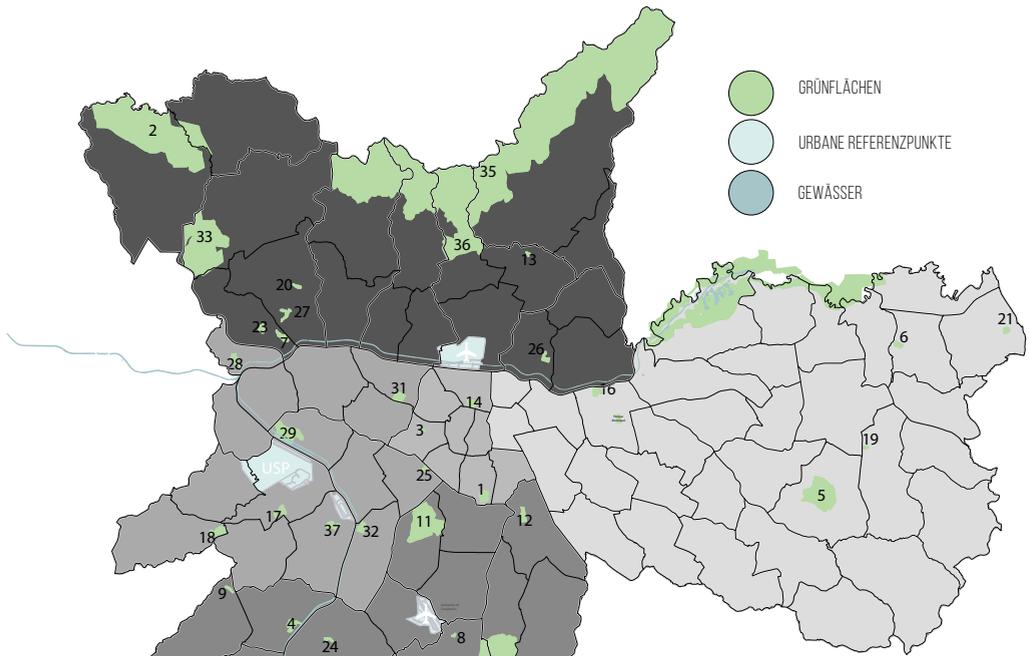






Quelle: Secretária Municipal de Desenvolvimento Urbano / SMDU
Atlas Ambiental do Município de São Paulo

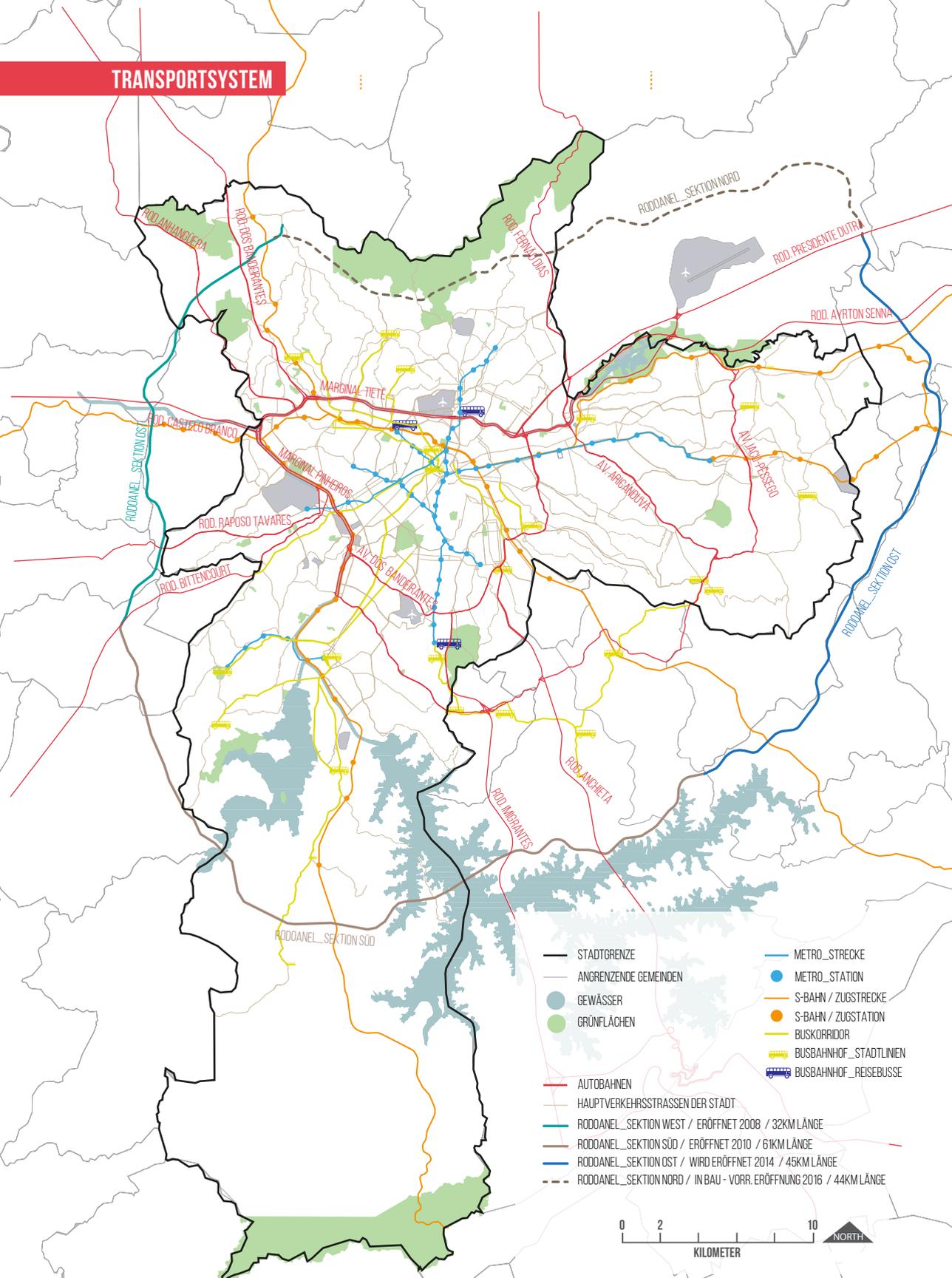
GRÜNFLÄCHEN



BEZEICHNUNG	HEKTAR	ERÖFFNUNGSJAHR
1. PARQUE DA ACLIMAÇÃO	11.87	1938
2. PARQUE ANHANGÜERA	900.00	1979
3. PARQUE BUENO AIRES	2.22	1987
4. PARQUE BURLE MARX	45.69	1995
5. PARQUE DO CARMO	154.86	1976
6. PARQUE CHICO MENDES	6.16	1989
7. PARQUE CIDADE DE TORONTO	10.91	1992
8. PARQUE DA CONCEIÇÃO	1.60	1981
9. PARQUE DOS EUCALIPTOS	1.01	1995
10. PARQUE ECOLÓGICO GUARAPIRANGA	15.26	1974
11. PARQUE DO IBIRAPUERA	158.50	1954
12. PARQUE DA INDEPENDÊNCIA	18.48	1988
13. PARQUE LIONS CLUB TUCURUVI	2.37	1987
14. PARQUE DA LUZ	8.17	1825
15. PARQUE NABUÇO	3.13	1980
16. PARQUE PIQUERI	9.72	1978
17. PARQUE PREVIDÊNCIA	9.15	1979
18. PARQUE RAPOSO TAVARES	19.00	1981
19. PARQUE RAUL SEIXAS	3.30	1989
20. PARQUE RODRIGO DE GASPERI	3.90	1982
21. PARQUE SANTA AMÉLIA	2.70	1992
22. PARQUE SANTO DIAS	13.40	1992
23. PARQUE SÃO DOMINGOS	7.92	1980
24. PARQUE SEVERO GOMES	3.50	-
25. PARQUE TEN. SIQUEIRA CAMPOS	4.71	1892
26. PARQUE VILA GUILHERME	6.20	-
27. PARQUE JARDIM FELICIDADE	2.88	1990
28. PARQUE VILA DOS REMÉDIOS	10.98	1979
29. PARQUE VILA LOBOS	73.20	1994
30. PARQUE DO ESTADO	526.00	1991
31. PARQUE DA ÁGUA BRANCA	13.70	1929
32. PARQUE DO POVO	-	2008
33. PARQUE ESTADUAL DO JARAGUÁ	491.98	1961
34. PARQUE ECOLÓGICO DO TIETÊ	1400	1983
35. PARQUE ESTADUAL DA CANTAREIRA	64800	1962
36. HORTO FLORESTAL DE SÃO PAULO	174	1896
37. PARQUE VOLPI	14.24	-
38. PARQUE ESTADUAL DA SERRA DO MAR	315000	-



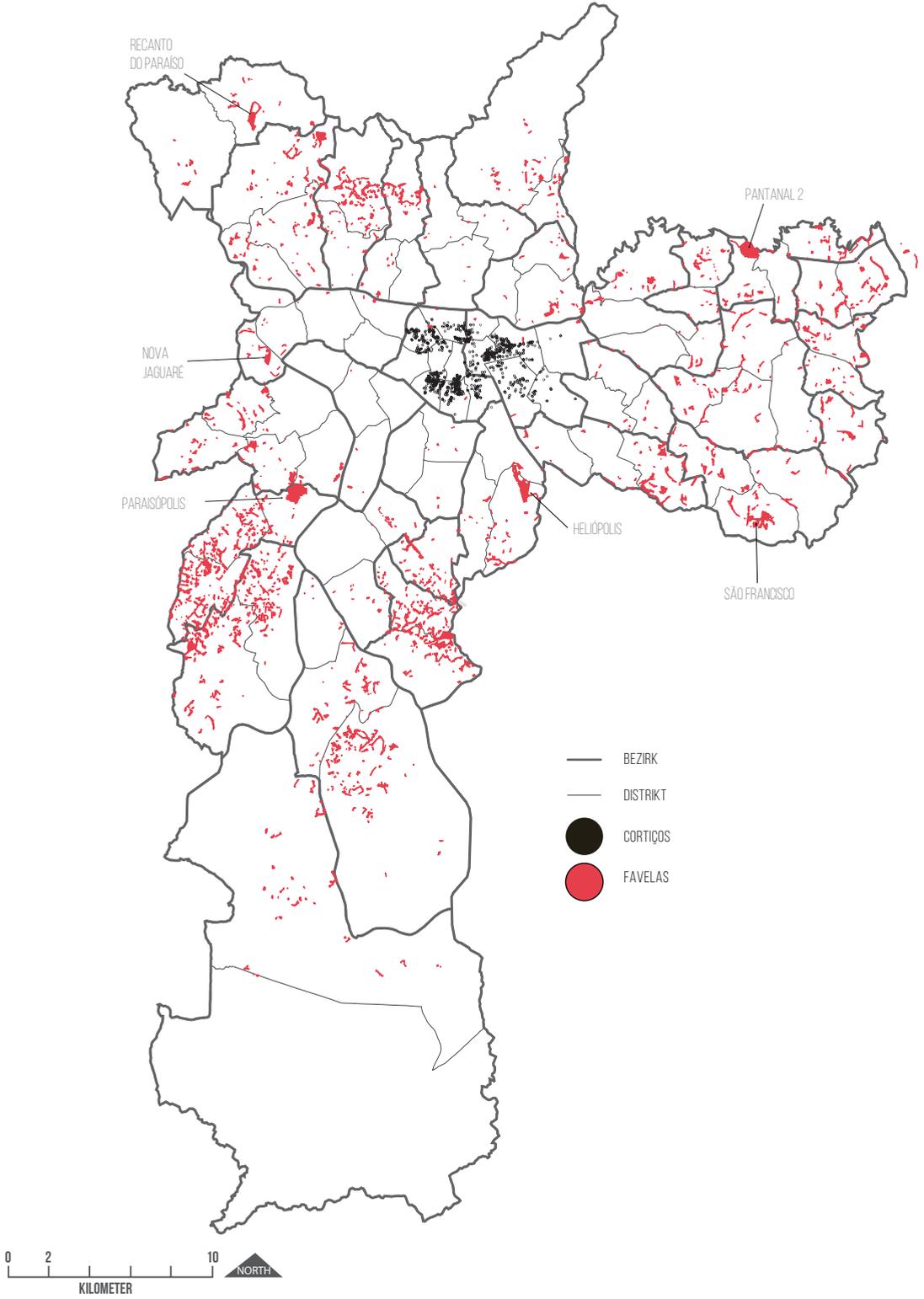
TRANSPORTSYSTEM



- STADTGRENZE
- ANGRENZENDE GEMEINDEN
- GEWÄSSER
- GRÜNFLÄCHEN
- AUTOBAHNEN
- HAUPTVERKEHRSSTRASSEN DER STADT
- RODOANEL_SEKTION WEST / ERÖFFNET 2008 / 32KM LÄNGE
- RODOANEL_SEKTION SÜD / ERÖFFNET 2010 / 61KM LÄNGE
- RODOANEL_SEKTION OST / WIRD ERÖFFNET 2014 / 45KM LÄNGE
- - - RODOANEL_SEKTION NORD / IN BAU - VORR. ERÖFFNUNG 2016 / 44KM LÄNGE
- METRO_STRECKE
- METRO_STATION
- S-BAHN / ZUGSTRECKE
- S-BAHN / ZUGSTATION
- BUSKORRIDOR
- BUSBAHNHOF_STADTLINIEN
- BUSBAHNHOF_REISEBUSSE

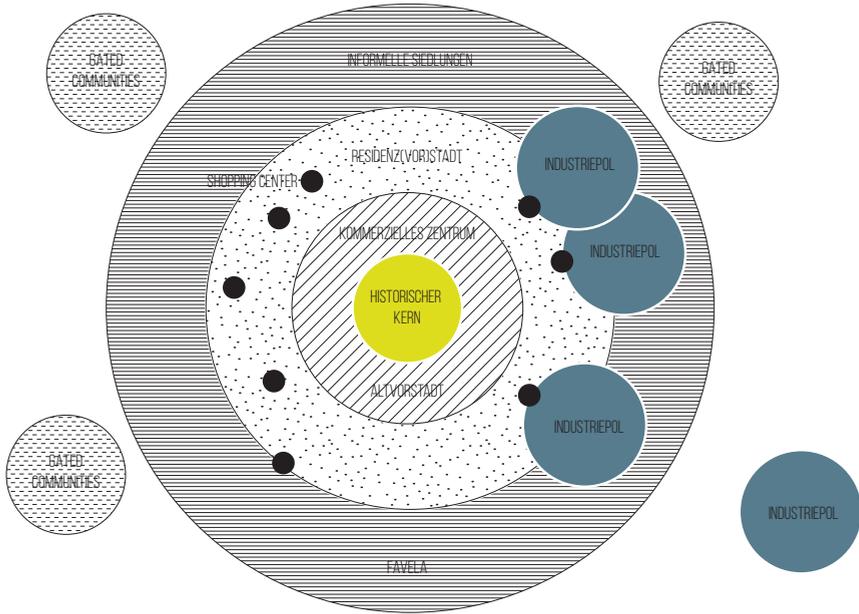


Quelle: Secretária Municipal de Planejamento / Sempla



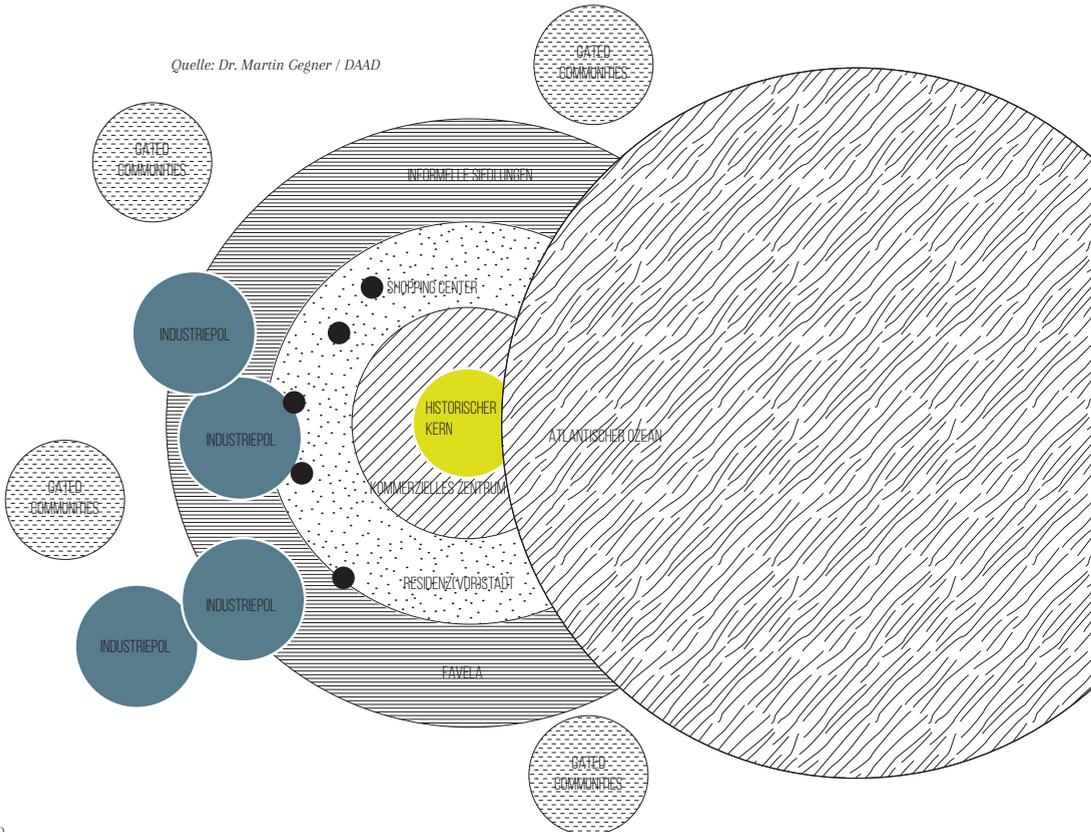
SCHEMA DER STADTSTRUKTUREN BRASILIANISCHER GROSS- UND MITTELSTÄDTE

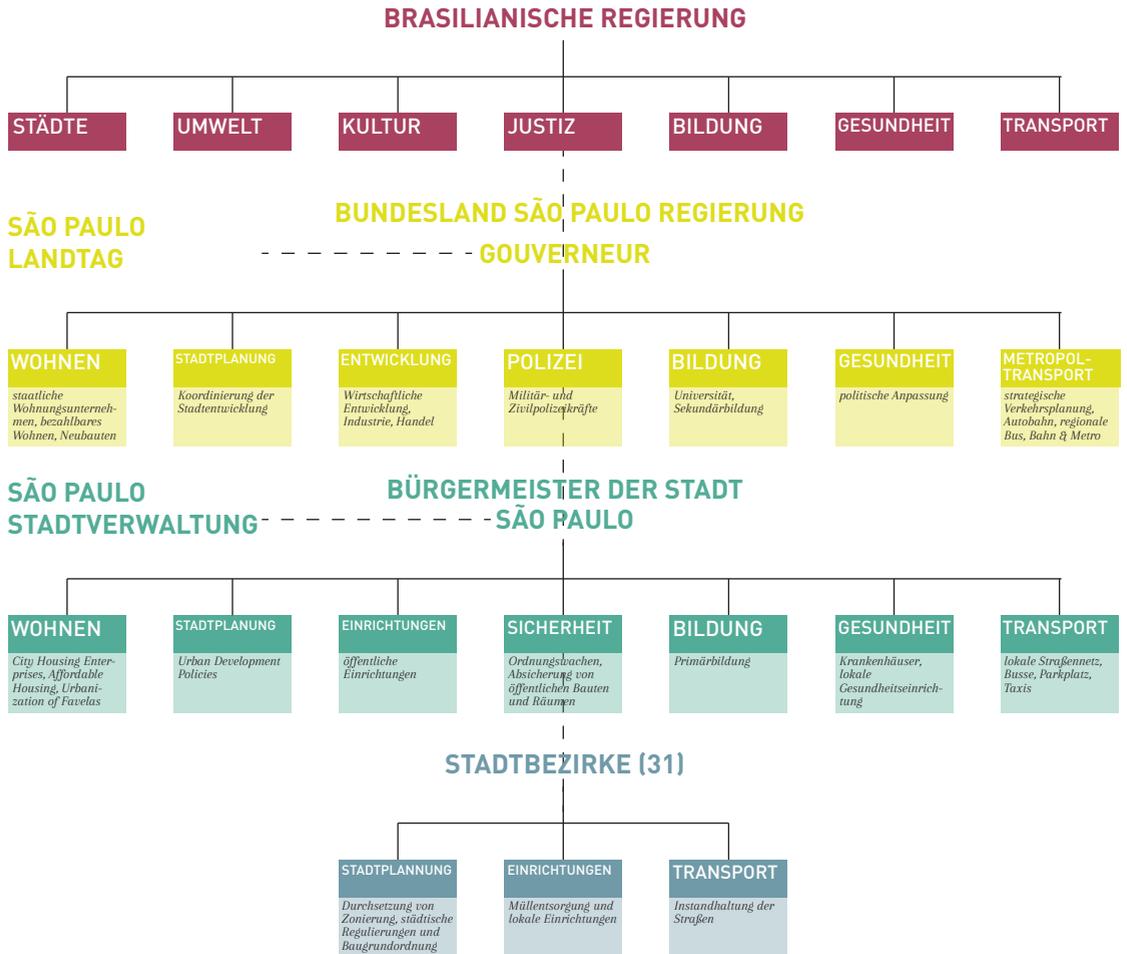
INLAND



KÜSTE

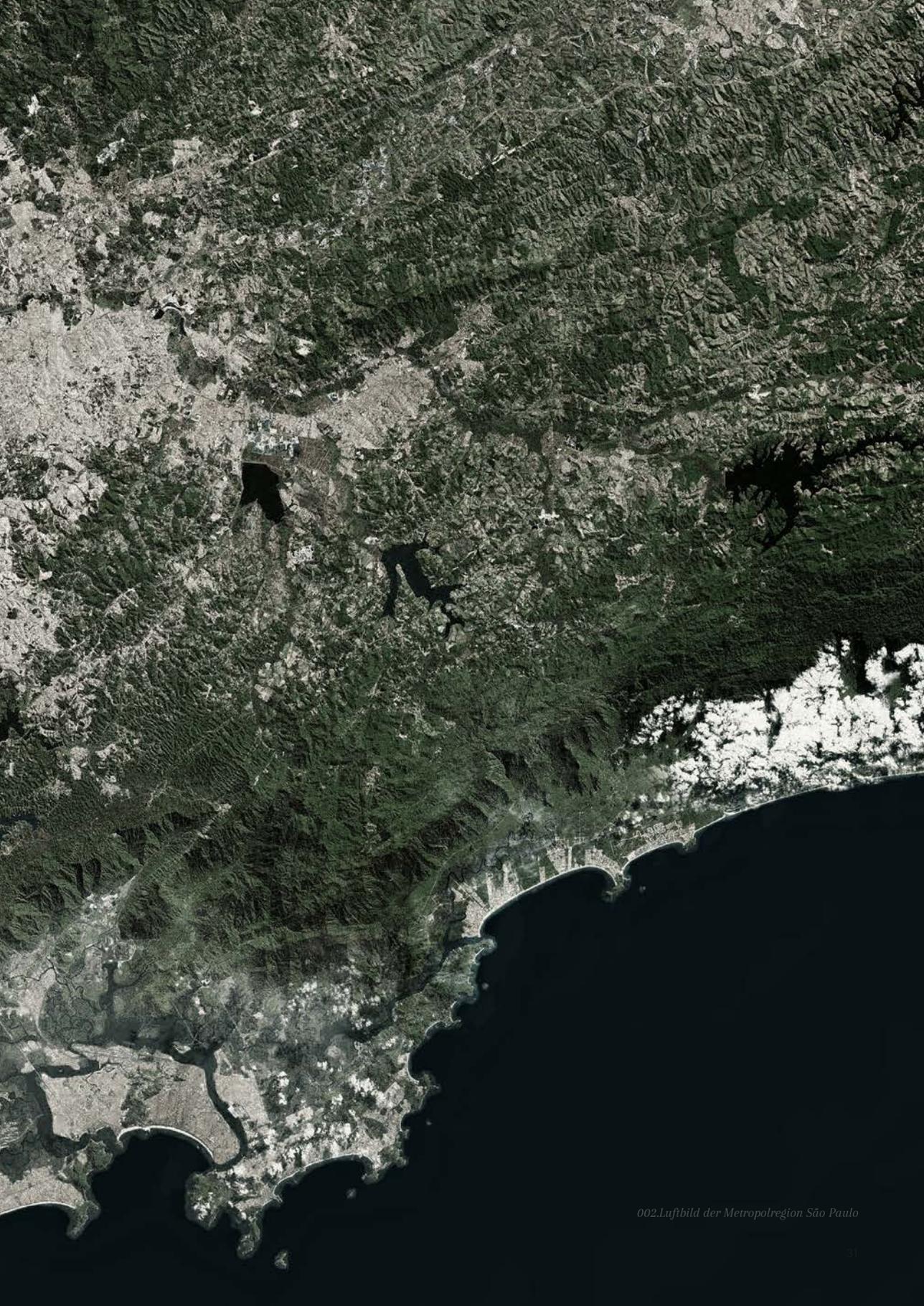
Quelle: Dr. Martin Gegner / DAAD







STADTENTWICKLUNG





DIE ANFÄNGE VON SÃO PAULO

GRÜNDUNG IN DER KOLONIALZEIT (1554-1822)

Die Vila São Paulo da Piratininga wurde am 25. Januar 1554 von den jesuitischen Missionspriestern José de Anchieta und Manuel da Nóbrega gegründet, die von der Küstenstadt São Vicente, geführt von den Tupiniquim Indios, die Höhen der Serra do Mar empor stiegen.¹



004. „Pátio do Colégio“,
Jean-Baptiste Debret, 1827

Auf dem atlantischen Hochplateau Piratininga (heutige Paulista Plateau) angekommen, fanden sich viele kleine Siedlungen der Tupiniquim – Índios.² Während die indigenen Völkergruppen die Lage ihrer Dörfer neben den Flüssen bevorzugten, um ihre Familien einfach versorgen zu können, lag das Hauptaugenmerk der jesuitischen Missionare darin – für die geplante Klostererrichtung – eine leicht zu verteidigende Lage zu finden, die einen guten Ausblick auf das Umland gewährte.

Der Name „Bela Vista“, der dem höchsten Bereich eines dieser Hügel zugeordnet wurde, erinnert an ebendiese Aussichtsmöglichkeit. Sie errichteten eine Missionsschule mit einer Kapelle (Pátio do Colégio) auf diesem Hochplateau, von der aus sich ein enormes Panorama über die fruchtbaren Flussauen des Tamanduatehy- und des Anhangabaú-Flusses öffnete.³ Die Idee, die hinter dieser Missionsschule stand, war wie auch bei anderen Jesuitenreduktionen dieser Zeit, die indigene Bevölkerung in festen Siedlungen zusammenzuführen, und ihnen die christlichen Ansichten zu vermitteln, sowie auch zur Verteidigung gegenüber feindlichen Indios und anderen europäischen Konquistadoren zu lehren.

Nach fast einem halben Jahrhundert, bildete sich um den Pátio do Colégio herum schon die ersten Züge der Vila São Paulo. Am östlichen Ende des Hügels; an der Rua da Boa Vista, fand man den Aussichtsturm für den ländlichen Bereich zwischen dem Flusstal des Anhangabaú und der Rua Direita. Auch die Anzahl der jesuitischen Kapellen erweiterte sich auf 4: neben dem Pátio do Colégio, die Kloster São Bento, Kloster do Carmo und die Kathedrale Sé.⁴

Bis zu ersten großen Expansion im 19. Jhd hat die Vila de São Paulo ihre urbane Dreiecksstruktur, umschlossen von den 2 Flüssen Anhangabaú und Tamanduatehy, auf diesen Hügel beschränkt. Die ersten Erweiterungen der Stadt außerhalb des von Flüsse umschlossenen Dreiecks richteten sich gegen Westen über den Anhangabaú, da das hügelige Areal auf der Ostseite über den Tamanduatehy zu schwer zu besiedeln war. Sie reichte bis zur Rua Consolação. Auch wurden die ersten Übergänge des Anhangabaú konstruiert. Jedoch blieb der Stadtkern der Gleiche, lediglich Bauernhöfe situieren sich rund um den Kern.⁵

1 Vgl. Rolnik 2009, 14.

2 Vgl. Ab'Saber 2004, 14.

3 Vgl. Rolnik 2009, 14.

4 Vgl. Aziz Ab'Saber 2004, 16.

5 Ebda., 18.

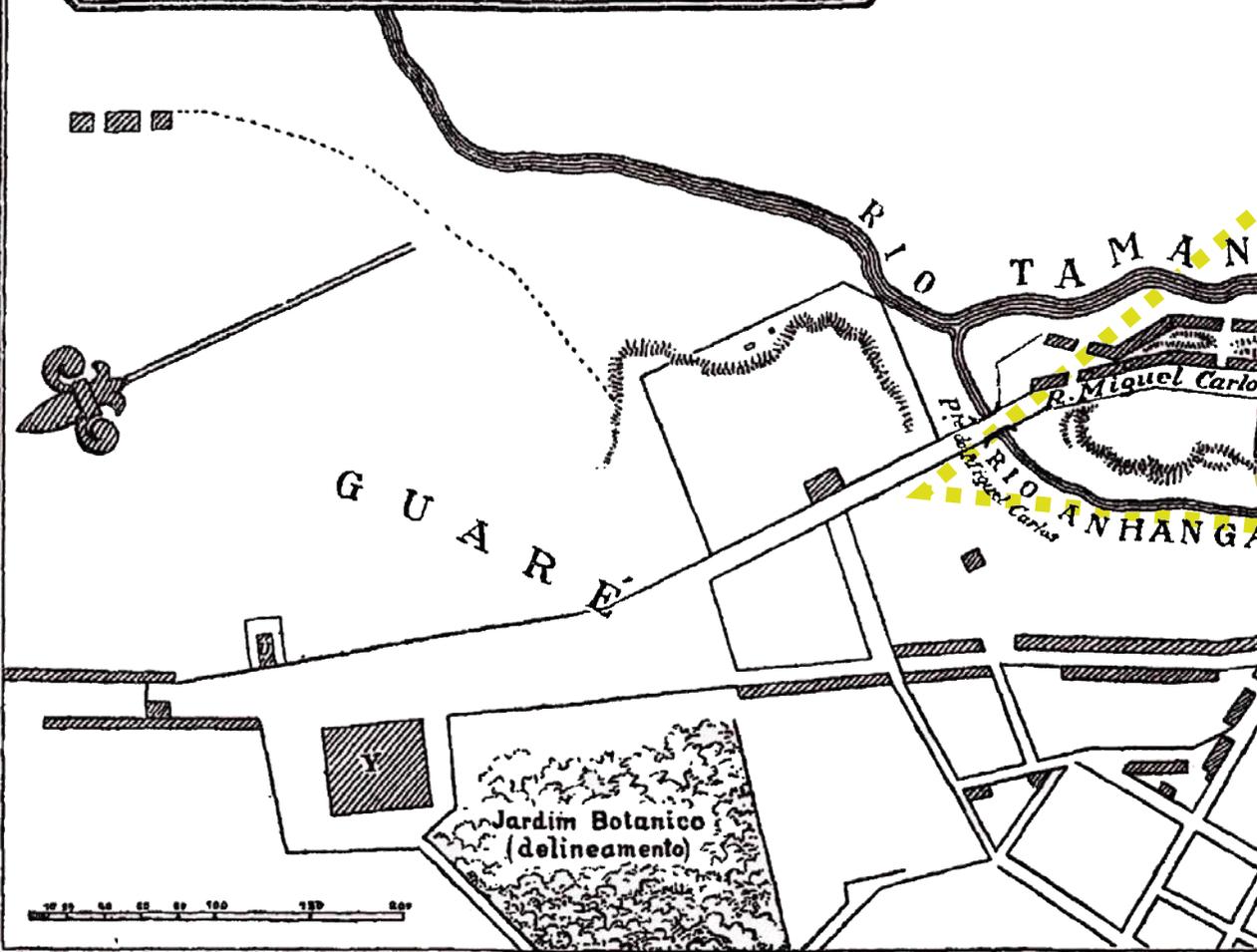
PLANTA DA IMPERIAL

CIDADE de S. Paulo.

Levantada em 1810 pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felixardo e Costa e copiada em 1841 com todas as alterações Lat. Sul. - 23° 33' 36" Long. pelo Meridiano da Ilha do Ferro 331° 24' 30"

EXPLICAÇÕES DOS

- | | |
|----------------------------|-----|
| A - Sé Cathedral | N - |
| B - Igreja de S. Pedro | O - |
| C - Collegio dos Jesuitas | P - |
| D - Palacio do Governo | O - |
| E - Conv. de Sta. Thereza | R - |
| F - Igreja da Misericordia | S - |
| G - Convento do Carmo | T - |
| H - Igreja dos Remedios | U - |
| I - Igreja São Gonçalo | V - |
| K - Quartel Militar | Y - |
| L - Conv. de S. Bento | Z - |
| M - Conv. de S. Francisco | |



Primeira Planta da Imperial Cidade de S. Paulo, pelo Capitão de Engenheiros Rufino J. Felixardo e Costa. (Legenda e Inscrição das ruas pelo Autor). (Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro)

EDIFÍCIOS

- Academia
- Cadeia
- Igreja do Rosario
- Igreja de Sto. Antonio
- Igreja da Boa Morte
- Cemiterio
- Pyramide do Piques
- Convento da Luz
- Casa da Polvore
- Casa da Correção
- Hospital

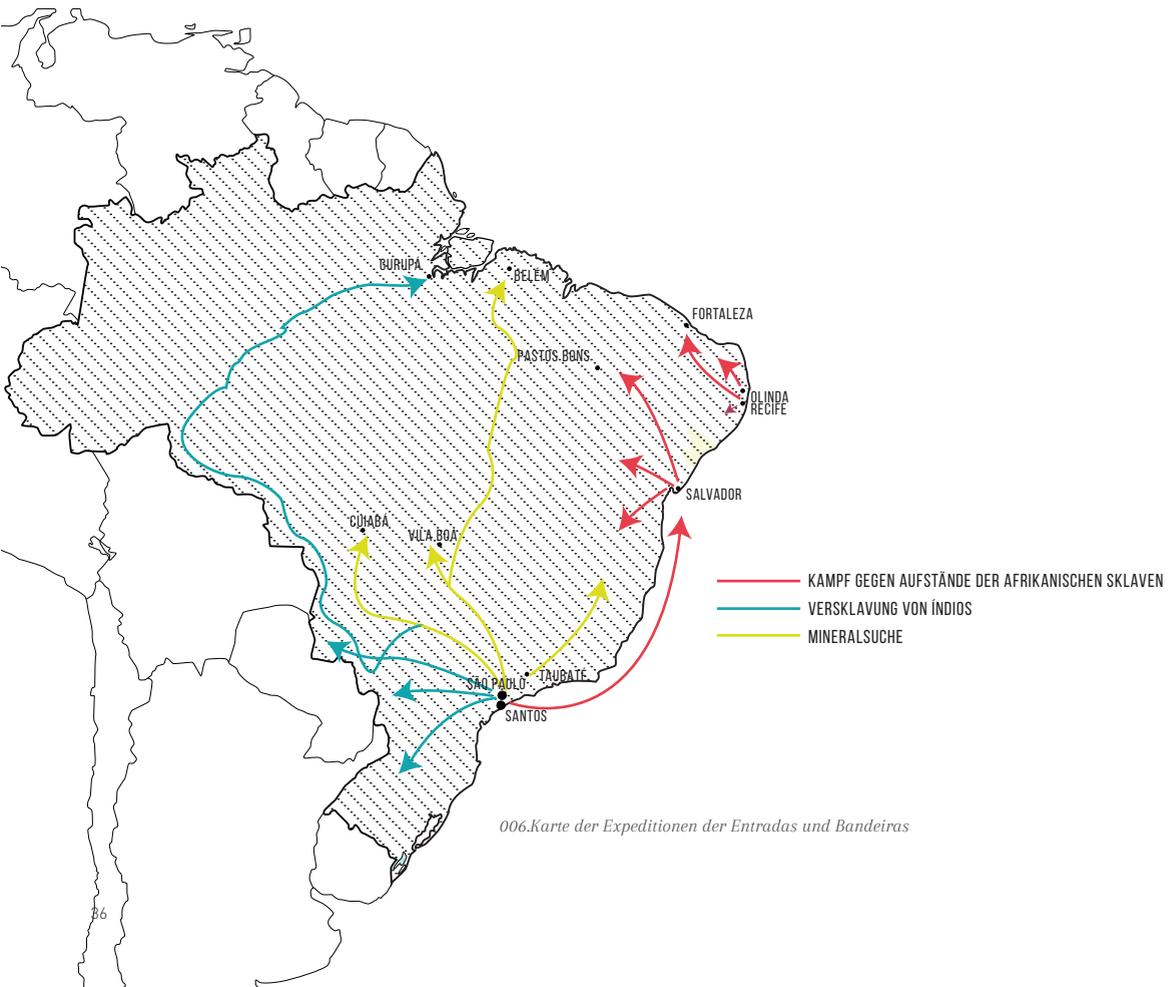


Desenhos de Rufino J. Felizardo e Costa (1810) e copiada em 1841.
 Atlas Histórico e Geográfico de S. Paulo — Vol. XVI — 1911).

005.Karte von 1810

"SÃO PAULO É O PARAÍSO DAS COISAS EXCÊNTRICAS: TEM UMA RUA DIREITA, QUE É TORTA; UMA RUA FORMOSA, FEÍSSIMA; UMA RUA DAS PALMEIRAS SEM PALMEIRAS; E O MAIOR VIADUTO DA TERRA DO CAFÉ TEM O NOME DE... VIADUTO DO CHÁ!"

FRASE DE ORIGEM DESCONHECIDA, ATRIBUÍDA AOS CHAMADOS CRONISTAS MACARRÔNICOS, POPULARES NOS ANOS 20, "SÃO PAULO - 450 ANOS LUZ", EDITORA DE CULTURA, 2003



006.Karte der Expeditionen der Entradas und Bandeiras

ÖKONOMISCHER WANDEL



007.Bandeirante Domingos Jorge Velho

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts hatte die Stadt keinen besonderen Einfluss auf die Ökonomie des Landes. Jedoch war die Vila São Paulo ab dem 17. Jahrhundert der Startpunkt vieler Expeditionen der „Bandeirantes“ ins Landesinnere, zur Erforschung des Territoriums, Suche nach Mineralien, Besitznahme von neuem Land sowie zur Versklavung der Indios. Seit seiner Gründung war das Markenzeichen von São Paulo die offene Grenze für Fremde aus aller Welt, die durchzogen um das Landesinnere zu erobern und das „fluide Imperiumskonzept“ der Portugiesen mit Waren zu versorgen.⁶ Der portugiesische Ausdruck „Entradas e Bandeiras“ beschreibt genau diese Gegebenheiten: die „Entradas“-Expeditionen wurden von der portugiesischen Regierung / Krone organisiert und hatten das Ziel das portugiesische Territorium auf dem neuen Kontinent zu erweitern, währenddessen die „Bandeiras“-Expeditionen von privaten Investoren hervorgingen und das Interesse der Golderbeutung beinhalteten.⁷

SÃO PAULO IN DER UNABHÄNGIGKEIT PORTUGALS (1822 - 1872)

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war São Paulo größtenteils von einer Mischbevölkerung aus Portugiesen und Indios besiedelt, deren gemeinsame Sprache das Tupi-Guarani war. Die wirtschaftliche Bedeutung der Stadt änderte sich maßgeblich durch die ansteigende Kultivierung des Kaffeeanbaus. Dieser hatte seinen Ursprung im Vale do Paraíba (Tal des Flusses Paraíba), um 1850, und verbreitete sich rasch im Osten von São Paulo, was zu schnellem Reichtum der sogenannten „Barões do Café“ (Kaffeebarone) führte. Der Bedarf an Arbeitskräften war enorm – Sklaven aus allen Bereichen des Landes und der Handelshäfen wurden herangekarrt das Vakuum zu füllen – und so kam es, dass São Paulo 1870 32.000 Einwohner zählte – ein Drittel bestehend aus Menschen deren Anliegen und Bedürfnisse nicht geachtet werden mussten.

Die Kaffeeproduktion beeinflusste die Stadtentwicklung dermaßen, dass São Paulo der erste „Connection Point“ zwischen den Kaffee Produktionsregionen im Landesinneren und dem Exportpunkt der Hafenstadt Santos wurde. Mit einher ging ab 1865 auch die Entstehung des Zugverkehrs und der ersten Bahnstrecke von São Paulo zum Hafen nach Santos.⁸

⁶ Vgl. Rolnik 2009, 14.

⁷ Vgl. Bartelt 2008, 8.

⁸ Vgl. Rolnik 2009, 15.

PLANTA
DA
CIDADE DE SÃO PAULO

LEVANTADA PELA
COMPANHIA GANTAREIRA E ESGOTOS

HENRY B. JOYNER M.C.E.
ENGENHEIRO EM CHEFE

ESGALA



1881

REFERENCIA DOS EDIFICIOS PUBLICOS

1 Junta Geral de Administracao	16 Palacio do Imperio
2 Junta de Comercio	17 Biblioteca
3 Prefeitura	18 Real Academia de Musica
4 Banco do Brasil	19 Real Academia de Letras
5 Junta dos Patrios	20 Real Academia de Sciencias
6 Banco de Portugal	21 Real Academia de Sciencias
7 Junta de Educao	22 Real Academia de Sciencias
8 Junta de Sanidade	23 Real Academia de Sciencias
9 Junta de Obras de Sanidade	24 Real Academia de Sciencias
10 Junta de Obras de Sanidade	25 Real Academia de Sciencias
11 Junta de Obras de Sanidade	26 Real Academia de Sciencias
12 Junta de Obras de Sanidade	27 Real Academia de Sciencias
13 Junta de Obras de Sanidade	28 Real Academia de Sciencias
14 Junta de Obras de Sanidade	29 Real Academia de Sciencias
15 Junta de Obras de Sanidade	30 Real Academia de Sciencias



008.Stadtplan aus dem Jahr 1881

SÃO PAULO VON DER KOLONISATION INS INDUSTRIEZEITALTER

IMMIGRATIONSWELLE AUS EUROPA



009. Italienische Immigranten kommen am Bahnhof Brás SP an

Durch die Ansiedelung vieler Kaffeebarone, neuer Eliten und deren Kapital, die in São Paulo einen Ort fanden der einerseits einfachen Zugang auf ihre Plantagen bot sowie ihnen die Kontrolle des Exports zum Hafen von Santos überließ; beginnt die Stadt São Paulo Investitionen zu erhalten die zur Verbesserung der Altstadt (das ursprüngliche Dreieck der Klöster Carmo, São Bento und São Francisco), der Errichtung des Viaduktes Chá und den dadurch ermöglichten Aufbau des neuen Zentrums (die Region rund um den Praça da República), herangezogen wurden.

Dieses Viadukt stellte die Überwindung der Hürde der Expansion, über das abhängende Tal Anhangabaú dar, und trieb die Zeit urbanistischer infrastruktureller Entwicklungen voran, die sich im Aufbau von Leitungswassersystemen, der Installation öffentlichen Transportes durch Straßenbahnen, Straßenbeleuchtung, sowie gepflasterter Straßenbelag äußerte.

Diese Investitionen waren in den zentralen Bereichen für die neue Elite erdacht, die den Raum mit Boulevards, öffentlichen Grünanlagen, Cafés, vornehmen Kaufhäusern und Kultureinrichtungen bespielen sollten.

Zeitgleich zur Kaffee Bourgeoisie begann entlang der neu errichteten Eisenbahnlinien Ost, West und Südost ein Prozess der Industrialisierung der Stadt.

In den ersten Jahren betraf das vor allem die Textil- und Lebensmittelproduktion, die wiederum eine enorme Anzahl an Arbeitern erforderte.

Durch die offizielle Abschaffung der Sklaverei 1888 und der zugleich steigenden Nachfrage an Arbeitern in den Produktionsarealen begann die große Immigrationswelle aus dem europäischen und asiatischen Raum. Die Einwanderer (70% Italiener, der Rest Portugiesen, Spanier, Libanesen, und Juden) ließen sich an den Industriegebieten nahe den Flussufern in weitgehend eigens organisierten Arbeitervierteln wie Lapa, Bom Retiro, Brás, Mooca und Ipiranga nieder, dessen urbane Infrastruktur sich auf die Straßenbahnen beschränkte.

Das Bild der Industriegebiete beschränkte sich auf eine konstruierte Landschaft von Fabriksgebäuden, Villen und den Behausungen der Arbeiterklasse auf engstem Raum - den sogenannten Cortiços.

„É nesse momento que se constrói um dos primeiros fundamentos da ordem urbanística que governa a cidade, presente em alguma medida até nossos dias: uma região central investida pelo urbanismo, destinada exclusivamente às elites, contraposta a um espaço puramente funcional, normalmente „sem regras“, bem fora desse centro, onde se misturam o mundo do trabalho e o da moradia dos pobres.“⁹

„Zu dieser Zeit konstruieren sich die ersten Merkmale der städtebaulichen Ordnung, welche die Stadt regiert, und teilweise bis zur heutigen Zeit sichtbar ist: zum Einen, eine zentrale Region die mit städtebaulichen Interventionen mobilisiert wird,- für die „Elite“ geschaffen, und zum anderen die rein funktionelle Region, ohne Regeln, weit weg von diesem Zentrum, wo sich die Welt der Arbeit und die Behausungen der Armen vermischt.“¹⁰

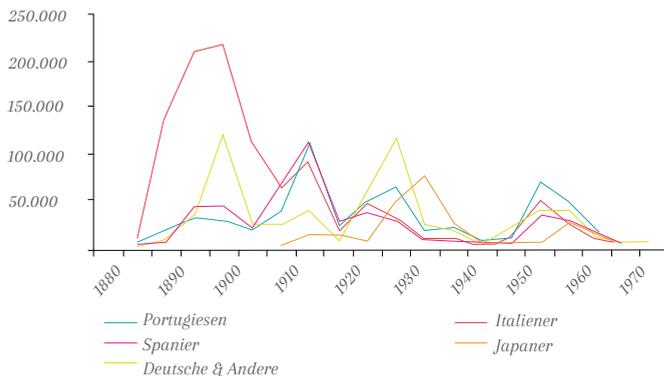
Diese Entwicklungen werden später den Status Quo der Stadt São Paulo nationalen Kontext völlig verändern.

Zur Jahrhundertwende zählte die Stadt eine Einwohnerzahl von 250.000, wovon 150.000 Einwanderer waren.

Die letzte große Immigrationswelle bestand aus Japanern ab der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, die sich hauptsächlich im Bezirk Liberdade niederließen.¹¹

Mit dem wirtschaftlichen Aufschwung durch den Kaffeeanbau, der die Stadt erreicht hatte, und vor allem durch die Abschaffung der Sklaverei, begann ein Immigrationsfluss die Stadt zu durchströmen.

Zwischen 1888 und 1900 kamen 900.000 Immigranten durch São Paulo, davon 70% aus Italien stammend.



010. Empfang der Migranten nach Nationalität geordnet

⁹ Rolnik 2009, 17.

¹⁰ Vgl. Ebda, 17.

¹¹ Vgl. Rolnik 2009, 17.

Die Stadt zur Zeit der Sklaverei war ohne bedeutende Unterteilungen: Das Zentrum war der Ort des Wohnens und der Arbeit aller Einwohner, des Handels und der ständigen Präsenz der Sklaven. Die Peripherie war der bäuerliche Gürtel mit wohlhabenden Landhäusern und Plantagen. Die große Veränderung war die Konfiguration einer stärker geteilten Stadt: Territorien für bestimmte Aktivitäten bestimmter sozialen Schichten wurde geschaffen. So entstanden die ersten Abgrenzungen zwischen den proletarischen Vierteln und bürgerlichen, repräsentativen Stadtflächen, die unter den diskriminierenden, urbanen Investitionen der Elite geführt und finanziert wurden. Die wohlhabenderen Stadtteile, mit ihren Villen, eingezäunt von Mauern, geräumigen Plätzen, die ihre Wichtigkeit auf den großen breiten, beleuchteten Alleen präsentierten, standen für ein selektiertes und intimes Sozialleben.

1879 immigrierten zwei wohlhabende Deutsche, die mit dem Kauf eines Areals und dem nachfolgenden Bau von Straßen- und Alleen ein neues Stadtviertel am Nord Östlichen Rande des neuen Zentrums errichteten: Campos Elíseos – das paulistanische Champs-Élysées.

Dieses Gebiet mit seinen großen Alleen und mächtigen Grundstückseinteilungen definierte das Model des Aristokratenviertels, -reines Wohngebiet für Bewohner mit hohem Einkommen. 1890 zog das Viertel Higienópolis mit einer vergleichbaren Struktur nach, und 1891 dann die Avenida Paulista, die im folgenden Jahrhundert zum Bank- und Wirtschaftszentrum Südamerikas wurde.



011.Eröffnung der Avenida Paulista

Die Avenida Paulista, die abseits vom Ballungszentrum situiert war, wurde mit Wasser- und Abwasserleitungen, Straßenbeleuchtung und einem Schotterbodenbelag mit weißen Kies versehen. Im Jahre 1894 brachte Joaquim Eugenio de Lima, welcher der Straßenentwickler derselben war, eine Bauvorschrift durch, die das zukünftige Bild der Paulista prägen würde: keine dichte Bebauung, sondern weit verstreute Villen die einen respektablen Abstand zur breiten Straße (10m) einhalten mussten welche von einer großzügigen 2 Meter breiten umrahmten Allee begleitet wurde.

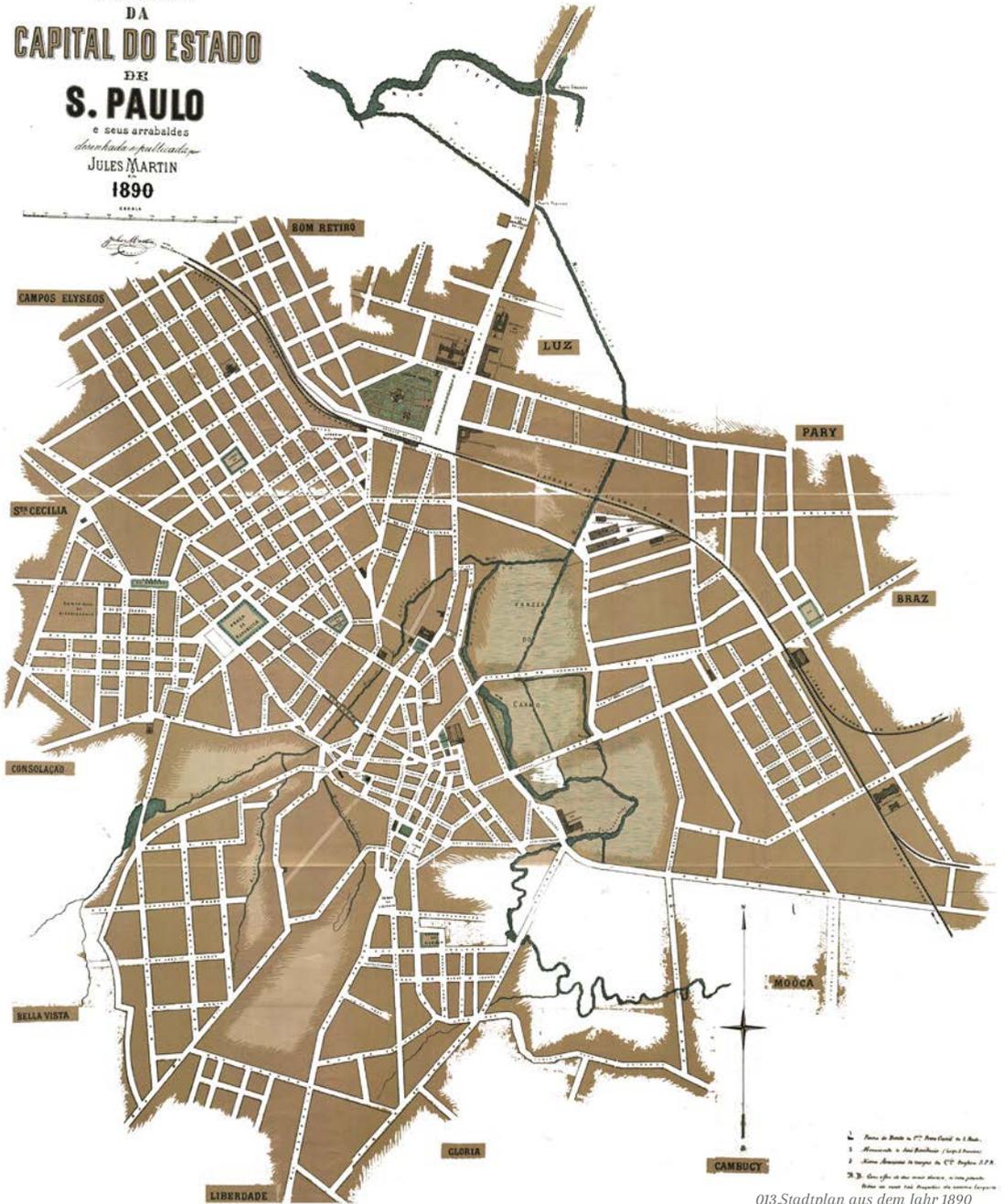


012.Avenida Paulista 1935

Dem gegenüber stand das Landschaftsbild der Arbeiterviertel, welche von überfüllten, verdichteten Wohnhäusern übersät waren, die von sumpfigen, teilweise überfluteten Böden getragen wurden und um die Eisenbahngleise situiert waren. Mangel an privaten Räumen, dicht bebaute halböffentlichen Plätze (interne Straßen und Höfe), lehmige Böden, offene Abwasserleitungen waren die Hauptmerkmale dieser Gebiete.¹²

Somit setzte sich zu dieser Zeit die ersten sozialen topografischen

PLANTA
DA
CAPITAL DO ESTADO
DE
S. PAULO
e seus arrabaldes
desenhada e publicada por
JULES MARTIN
1890



013. Stadtplan aus dem Jahr 1890

Aufteilung durch, die man teilweise bis zur heutigen Zeit noch sehen kann: Auf den Hochebenen die beleuchteten, belüfteten und trockenen Ebenen, mit ihren Schlössern, die runtersahen auf die feuchten, sumpfigen Täler, wo sich die Armut zusammenpferchte.¹³

Ungeachtet der sozialen Divergenz blieb das städtische Gefüge bedingt durch natürliche topografische Zwänge in Verbindung mit den öffentlichen Infrastruktureinheiten wie Straßenbahnen und Bahnhöfe in ihren kompakten Grundzügen bis in die 1920iger Jahren erhalten.¹⁴

DIE LIGHT GESELLSCHAFT

Öffentliche Straßenbahnen, Elektrizität und Telefonverbindungen wurden von einer einzigen Firma angeboten: der englisch-kanadischen Firma The São Paulo Tramway Light & Power Co. gegründet 1899 in Toronto, bekam sie noch im gleichen Jahr den Auftrag die technischen Infrastrukturen oder deren Modernisierung voranzutreiben.



014. Erste Straßenbahnen in São Paulo die von Esel gezogen wurden.

Um in der Stadt ihren Interessen nachgehen zu können, schloss sie sich mit den kapitalreichsten Immobilienvertretern zusammen und expandierte den öffentlichen Verkehr in Vereinbarung mit den Immobilienhaien in den noblen Stadtteilen São Paulos. Die ärmeren Stadtteile wurden hierbei immens vernachlässigt. Dabei überrannten sie die Bestimmungen der Stadtverwaltung und die Wünsche der Bürger nach niedrigeren Fahrpreisen und Expansionen auf die anderen Stadtteile. Auch ein versuchter Gegenzug des damaligen Bürgermeisters Antônio Prado sowie ein Aufstand in der Bevölkerung konnten die Kontrollmacht der Light nicht mindern.

SÃO PAULO UM DIE JAHRHUNDERTWENDE

Während der República Velha („alten Republik“ 1890-1930), wurden politische Entscheidungen in Bezug auf die Stadtverwaltung ausnahmslos von der Elite der Stadt entschieden. Aufgrund der Regelung der Verfassung der Republik war es nämlich nur brasilianischen Männern über 21 und mit Lese- und Schreibfähigkeit erlaubt zu wählen (und zu bestimmen). In einer Stadt, in der die meisten Einwohner Immigranten und Analphabeten waren, zählte ihre Stimme nur wenig bei politischen Maßnahmen. Daraus führte eine Investment- und Verbesserungsfokussierung auf die wohlhabenden Stadtbereiche, und zugleich eine Abgrenzung der Stadtteile die von Arbeitern und Armut besiedelt waren. Oder anders formuliert, galt

¹³ Vgl. Rolnik 2009, 19.

¹⁴ Vgl. Rolnik 2008, 13.

es ab der Jahrhundertwende als gewohnte Regel, dass Arbeiterviertel aus der Stadt an die Peripherie gedrängt wurden.

Diese „Gewohnheit“ begann durch das Verbot der Errichtung von Cortiços (Mietshäuser) in der zentralen Zone der Stadt, definiert durch die Verhaltens- und Gesundheitsrichtlinien im Jahre 1886, die erlaubten, dass Arbeiterviertel auch außerhalb des urbanen Terrains erbaut werden können.

Dies führte zur Begrenzung des städtischen Areal, mit der Abgrenzung der Arbeiterviertel wie Vila Prudente, Tatuapé und Canindé, die dringend Infrastruktur gebraucht hätten, da sie zu der Zeit schon eine enorme Dichte aufwiesen.

Daraus resultierte ein „regulierter“ Stadtkern, in den sich kein sozialer Wohnbau einpflanzen durfte; und eine unregulierte Peripherie, die von der Stadt keine Beachtung bekam.

Die Gleise definierten die Grenze einer dichten und konzentrierten Urbanisation.

Durch eine aufwendige Regulierung der großen Flüsse Tietê, Anhangabaú, Tamanduateí und Pinheiros, verschwanden die natürlichen Überschwemmungsgebiete und neues Land das besiedelt werden konnte, stand zur Verfügung.

Dieses erste liberale Stadtmodell, mit seinen politischen Einflüssen, kommt 1920 in die Krise, als es mit 600.000 Einwohner, eingezwängt in seine selbst erschaffenen Stadtgrenzen zu explodieren droht.¹⁵

DIE KRISE DER 20ER JAHRE

Durch die ständig expandierende Kaffeekultur wurde São Paulo zum größten Attraktions- und somit Anziehungspunkt des ganzen Landes, was sich auch in der Einwohnerzahl widerspiegelte. So überschritt sie in den 30er Jahren die Millionengrenze, und wurde einer der kosmopolitischen Metropolen Lateinamerikas. In dieser Periode steigt São Paulo in die internationale Kulturkreise ein - oder vielmehr in die Moderne die sich in Europa bereits ausgebreitet hatte. Sportaktivitäten, Kinos, Automobile, Flugzeuge, Tourneen der großen Künstler gaben der Stadt ein neues Selbstbewusstsein. Das futuristische Bild, welches diese neue Landschaft zusammenfasste, war der Zeppelin, der 1928 über das Edifício Martinelli, dem ersten Wolkenkratzer der Stadt, hinwegflog.

Aus dem Zentrum der Oligarchie des Kaffees, während der República Velha, wurde eine Stadt, die den Ansprüchen der Wirtschaft gerecht werden musste, und so kam es zur Gründung der Bundesregierung an deren Spitze

15

Vgl. Rolnik 2009, 21-23.

"UMA FEBRE DE CURIOSIDADE TOMOU AS FAMÍLIAS, AS CASAS, OS GRUPOS. COMO SERIAM OS NOVOS BONDES QUE ANDAVAM MAGICAMENTE, SEM IMPULSO EXTERIOR? EU TINHA NOTÍCIA PELO PRETINHO LÁZARO, FILHO DA COZINHEIRA DE MINHA TIA, VINDA DO RIO, QUE ERA MUITO PERIGOSO ESSE NEGÓCIO DE ELETRICIDADE. QUEM PUSSESSE OS PÉS NOS TRILHOS FICAVA ALI GRUDADO E SERIA ESMAGADO FATALMENTE PELO BONDE. PRECISAVA PULAR."

OSWALD DE ANDRADE (1890-1954), ESCRITOR, QUANDO UMA MULTIDÃO SE REUNIU NO LARGO DE SÃO BENTO PARA CONHECER O PRIMEIRO BONDE SEM BURRO, EM 7/5/1900, "SÃO PAULO - 450 ANOS LUZ", EDITORA DE CULTURA, 2003

der Präsident und unter ihm seine Minister standen. Im Kontext des Ersten Weltkriegs, in der die internationalen Handelsbeziehungen kollabierten, wandelte sich São Paulo zu einer wachsenden Industriemacht, die die nicht vorhandenen Importgüter durch die Konzentration auf die nationale Produktion kompensierte, und somit den internen Wirtschaftsmarkt ankurbelte.

Die Auswirkungen dieser Industrialisierung brachten auf weite Sicht, abgesehen von dem Erscheinen des urbanen Proletariats, einen immensen demografischen Wandel, der die Nachfrage nach neuen Baugründen und Wohnarealen mit sich brachte; sowie die Preiserhöhungen im Bereich der Lebensmittel und Immobilien.

Andererseits gestattete dieser wirtschaftliche Wandel auch die Möglichkeiten einer neuen Zukunft, die nicht nur von der Kaffeeproduktion abhing.

Doch das Bild der Stadt in den 20er Jahren wurde von Mangel, Spekulationen und Inflationen geprägt, und mit dem aufkommen der Spanischen Grippe, die das Leben tausender Paulistanos auslöschte, stieg der Grad der Unzufriedenheit kontinuierlich.

Unter diesen Umständen kam es immer wieder zu Konflikten jeder Art – sozial, ethnisch, kulturell, politisch und wirtschaftlich.¹⁶

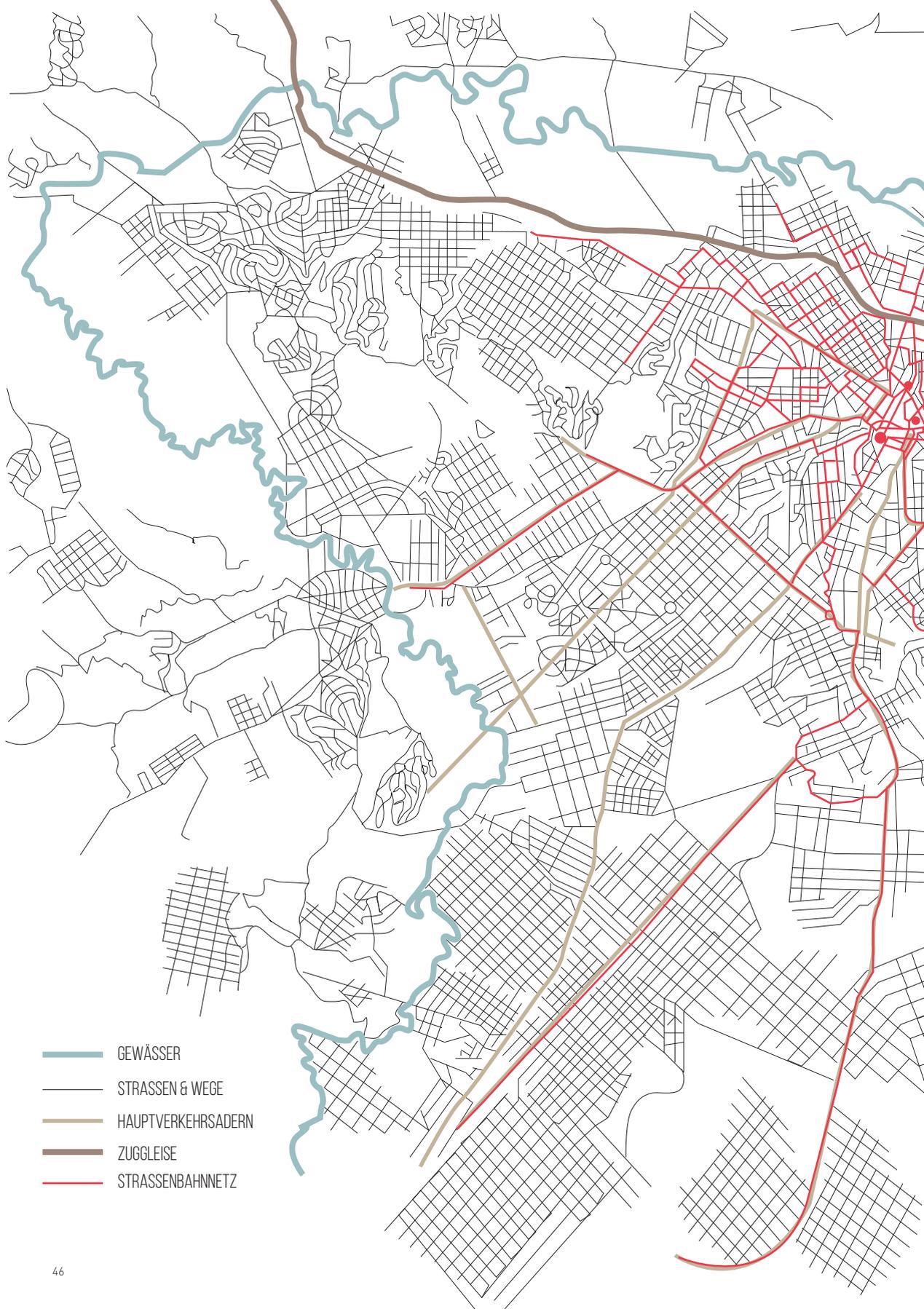
DER AUFSTANDI DER GEWERKSCHAFTEN

Zur dieser Zeit entwickelte sich eine neue soziale Schicht: die städtische Mittelschicht. Gegründet durch kleine Geschäftsleute, Bauunternehmen, und Vermieter von Cortiços, öffentliche Bedienstete mit höherer Ausbildung und Eigentümer von Kleinindustrien im Rahmen eines Familienbetriebs. Diese Schicht hatte Einfluss auf die Stadtpolitik und war unmittelbar mit den Wirtschaftsschwankungen der Stadt verbunden.

Die Zusammenarbeit dieser zwei Gruppen war fundamental für die Überbrückung der radikalen Zeit der Revolution von 1930, die eine politische Veränderung ins Land brachte.

Die Konjunktur (1926 – 1930), die durch die Administration von Bürgermeister von Rio de Janeiro die Stadt erreichte, markierte die Veränderung zwischen der Politik der República Velha und einer interventionsambitionierten Regierung, die mit nationaler Stärke den Dialog mit den Armen und den Wohlhabenden suchte.

Die neuen Maßnahmen der Stadtpolitik waren - durch den schnellen Anstieg der Automobilanzahl in Sao Paulo, die Einführung der ersten öffentlichen Buslinien, die Bereitstellung der öffentlichen Dienste und die Strategien der Peripherie-Expansion zur Anpassung der Siedlungen um



- GEWÄSSER
- STRASSEN & WEGE
- HAUPTVERKEHRSADERN
- ZUGGLEISE
- STRASSENBAHNNETZ



015. *Transportnetz São Paulo 1930*

*den Stadtkern - der erste Schritt vorwärts aus dem stagnierten Städtebau der República Velha.*¹⁷

KRISE DER LIGHT CO.

Nachdem ab den 1920er Jahren der Schwerpunkt auf die Expansion gelegt war, wurde die Erweiterung des Straßenverkehrsnetzes und das der Straßenbahnen wieder in die Hände der São Paulo Tramway Light & Power Co gelegt.

Während der ganzen 20er Jahre konzentrierten sich die Hauptinvestitionen der Light auf den Erhalt der Konzession des Flusses Pinheiros, um seine Fließrichtungen umzukehren - und zugleich den großen Stausee - die Represa Billings - auf der Spitze des Berges zu installieren. Der Strom des Tietê wurde durch die Pumpstationen Traição und Pedreira kontrolliert und die Light Co. bekam das notwendige Wasser um die umgedrehte Flussrichtung des Pinheiros einzuleiten, was durch die Benutzung seines hydroelektrischen Speichers auf das Maximum der Leistung führte.

Ab 1926, als am Ufer des Pinheiros noch Sportvereine (Regattawettbewerbe und Schwimmwettbewerbe zur Überquerung des Flusses) angesiedelt waren, erzeugten Pumpstationen eine große Menge Energie, was zum Industrialisierungsprozess stark beisteuerte. Ab 1928 wurden Flussbegradigungsarbeiten am Pinheiros durchgeführt, die sich bis 1950 durchzogen. Das Ziel dieser Transformationen war die Überflutungen zu stoppen, sowie die Fließrichtung des Flusses umzukehren: das Wasser zu kanalisieren und es durch die Pumpstationen zum Stausee Billings zu führen. Diese Entwicklungen führten zur Errichtung der Wasserkraftwerks Henry Borden, in Cubatão, welches das Wasser des Rio Tietê durch den Rio Pinheiros und dem Stausee Billings bezog, sowie die Vorteile des großen Höhenabfalls von über 700 Meter der Gebirgskette Serra do Mar nutzte um elektrische Energie zu erzeugen. Die Fließrichtung des Pinheiros konnte durch das Ausschalten der Pumpstationen wieder in die natürliche Richtung umgewandelt werden.

Die nicht getätigten Investitionen in den öffentlichen Verkehr, verschlechterten die Lebensqualität zunehmend, und auch der Unmut in den Arbeiterbezirken wuchs, bis 1924 die ersten illegalen Busse auf den Straßen von São Paulo erschienen. Meist wurden sie aus den Gestellen von Ford Transportern gebaut. Durch seine Vielseitigkeit und Flexibilität wurde dieser Service bald zur ernsthaften Konkurrenz für die Stadtstraßenbahnen der Light, die in Bezug auf Gesamtinvestitionen,

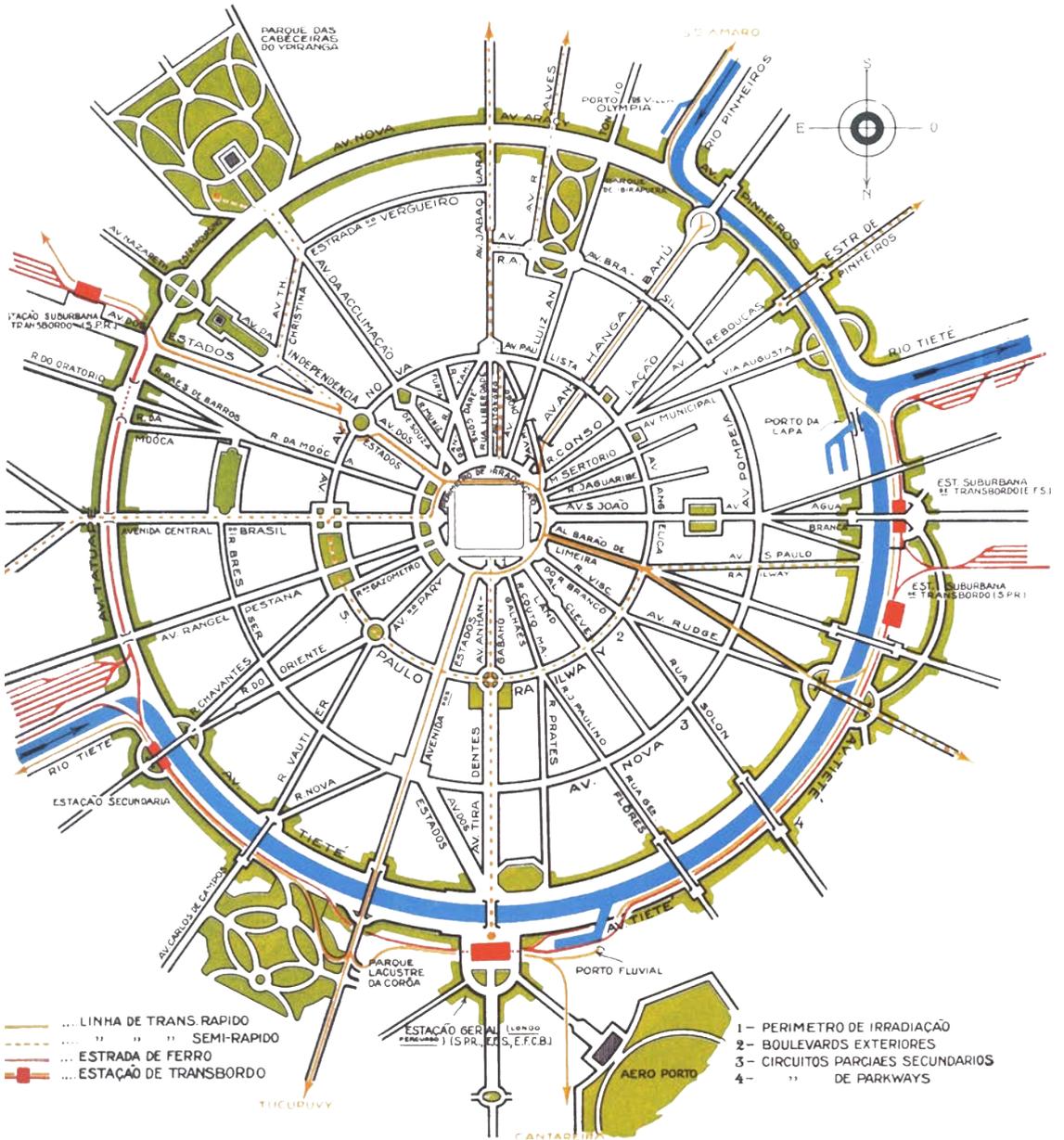
Fahrtkosten und Fahrzeit in dieser Zeit nicht mehr mithalten konnte. Dadurch handelte die Light einen neuen Vertrag mit der Stadtverwaltung aus, der den Bau einer Metro im Stadtkern vorsah und die Einführung von 200 Trolleybussen zirkulierend in der Stadt beabsichtigte. Als Gegenleistung dazu, durfte sie die Kontrolle über alle öffentlichen Verkehrsmittel behalten und die Fahrpreise nach ihren Auslegungen gestalten.

Die öffentlichen Meinungen über das Angebot der Light erhitzen die politischen Diskussionen in der Stadt. Die Demokratische Partei (PD) setzte sich zur Verteidigung der öffentlichen Meinung ein und erarbeitete ein neues Modell der Tarife des öffentlichen Verkehrs, das an den Mindestgehältern der Einwohner orientiert war. Dieser Einwand gegen das Modell der Light wurde 1929 verstärkt als ein Hochwasser eintrat das auf die Flusseingriffe der Light zurückzuführen war.

Schon seit 1919 gab es erhebliche Überschwemmungen vor allem im Bereich der Zusammenführung der Flüsse Tietê und Tamanduatehy, der zum Großteil von den ärmeren Bevölkerungsschichten besiedelt war und dadurch von der Obrigkeit nicht als erachtenswert empfunden wurde . Ab 1929 veränderten sich die Einstellung der Stadtregierung zu diesem Thema. Zum einen, da während den 1920er Jahren weite Teile des Tieflandes - wie der Vila Maria Baixa, Teile der Vila Guilherme an den Ufern des Tietê, und die Vila Independência und die Vila Carioca in den Auen des Tamanduatehy - und damit immer mehr potentiell gefährdete Gebiete besiedelt wurden, aber auch, weil zum ersten Mal die Flut die wohlhabenderen Viertel, unter anderem das Viertel Cidade Jardim - erreicht hatten.

Zu dieser Zeit passierte die Stadterweiterung auch den Rio Pinheiros Richtung Südwesten, wo sich die Viertel Butantã und Morumbi entstanden. Die Schäden, welche die Überschwemmungen in den unterschiedlichen Vierteln verursachten waren enorm und wurden durch die Finanzkrise von 1929 und die damit fehlenden oder zurückgehaltenen Mittel zum Wiederaufbau negativ beeinflusst.

So war die Situation der Light Co. kritisch, ohne eine Lösung in Aussicht. Auch der Gegenvorschlag - der „Plano das Avenidas“ des Bürgermeisters und Stadtplaner Prestes Maia kreuzte die Pläne der Light. Schlußendlich entschied die Regierung den Vertrag mit der Light Co. nicht zu verlängern, und genehmigte den radialkonzentrischen Entwurf von Prestes Maia und veranlagte den Beginn der Umsetzung des selbigen.¹⁸



016.Theoretisches Schema des Avenueplans von Prestes Maia

DER ‚PLANO DE AVENIDAS‘ FÜR DIE STADT SÃO PAULO

Der damalige Bürgermeister Prestes Maia konzipierte den „Plano de Avenidas“ um der vorherrschenden städtebauliche Desorganisation in São Paulo entgegenzuwirken. 1930 publizierte er diese Arbeit mit einem systematischen Entwurf mit Beinhaltung sämtlicher Faktoren wie Gesetzgebungen im Vergleich zu anderen Ländern, notwendige finanzielle Mittel, sowie Vor- und Nachteile der unterschiedlichen öffentlichen Transportarten (Züge, Straßenbahnen, Busse und Metros). Seine Analyse der Nachteile des historischen Zentrums, welches inzwischen die Kapazitäten einer großen Stadt nicht mehr aufnehmen konnte, wies die schwierigen Zugänge durch die steilen Straßen auf, sowie die in der Rush Hour überlasteten Brücken. Zu seinen Lösungsvorschlägen zählte unter anderem die Expansion des Stadtzentrums auf die andere Seite des Anhangabaú in eine kommerzielle Zone, die Erschaffung von Zirkulationskreisen, welche die Durchfahrt durch das Zentrum vermeiden sollten und die zugleich völlige Umstellung des existierenden radialen Straßenplans in einen kreisförmigen angepassten Plan. Exzellent in seiner Idee, wies der Plan jedoch erhebliche Schwierigkeiten auf, als es zur Umsetzung kam:

Das Fehlen dieser großen kreisförmigen Alleen, welche die Grundelemente der Agglomerationen waren die in der Peripherie entstanden, war viel mehr das Resultat der geographischen Gegebenheiten als wie der historischen. So musste man die Straßen um die Hügel herum konstruieren. Heute kann man nur den inneren Kreis, der die Altstadt und das Neue Zentrum umschließt, erkennen, obwohl auch dieser nicht die geometrische Perfektion aufweist wie im schematischen Plan von Prestes Maia. Die äußeren Straßenkreise blieben nur in der Theorie bestehen.

Zum Vergleich hatten die breiten radialen Alleen, die in alle Richtungen ausströmten durch die Ausbreitung bestehender Straßen oder neu konstruierten Arterien entlang der Täler in denen Flüsse kanalisiert wurden, große Wirkung durch die Verbindung zu Gebieten die davor aufgrund der schwierigen Erreichbarkeit wenig Wert hatten.¹⁹

Drei dieser wichtigen Arterien, die bis heute noch die Grundstruktur der Hauptverkehrswege in São Paulo sind, wurden Anfang der 40er Jahre vom Plan in die Theorie umgesetzt: Avenida Nove de Julho, Avenida 23 de Maio, und die Radial Leste.

Diese hatten auch Einfluss auf die weitere Entwicklung der Schnellstraßen. Viele Täler, in denen kleine Abzweige der Flüsse Pinheiros, Tamanduatehy und Tietê verliefen, wurden zu Straßengebiet transformiert, und das

¹⁹

Vgl. Bruand 2008, 329f.

Wasser unter die Oberfläche geführt. (z.B. Avenida do Estado – über den Tamanduatehy, oder Avenida Aricanduva – neben dem gleichnamigen Fluss, und Weitere).²⁰

Dieser urbane Plan hätte eine geeignete Lösung für den Städtebau São Paulos sein können, wenn er unmittelbar in die Praxis umgesetzt worden wäre. Jedoch passierte das Gegenteil – 30 Jahre sollte es dauern bis der Plan Formen annahm.

Durch die bewusste Entscheidung auf den vermehrten Einsatz von Dieselmotoren zu setzen, konnte die verarmte Peripherie erreicht werden, was wiederum zur weiteren horizontalen Expansion der Stadt führte und das Entstehen neuer, an die städtische Infrastruktur nicht zwingend angebundenen Siedlungen begünstigte.²¹

INFORMELLE PARZELLIERUNG UND DIE AUSWIRKUNGEN

Wenn man die Stadtpläne und die Populationsraten von São Paulo zwischen 1914 und 1930 vergleicht, erkennt man eine eindeutige horizontale Expansion und Dekompression. 1914 betrug die gesamte bebaute Fläche 3760 ha und hatte eine Dichte von 110 Einwohner / ha, während 1930 die bebaute Fläche 17.653 ha mit einer Dichte von 47 Einwohner / ha aufwies. Von da an bis zu den 1970er Jahren blieb die Dichte ungefähr konstant mit 50 Einwohner / ha und die Stadt dehnte sich über die Hügel und Täler weiter aus, nahm angrenzende Vororte ein um die Lücken meist durch informelle Parzellierung und selbst gebauten Häusern, ohne der Genehmigung der Stadtverwaltung aufzufüllen.

Um der Nachfrage zur Kontrolle der Areale über öffentliche Dienste und einer Bürgerschaft gerecht werden zu können, war es von Nöten, dass die Parzellierungen und die Bauten offiziell wurden. Die Antwort auf dieses Problem war die Einführung eines Bauregisters, das wichtige Konsequenzen auf die Konstruktion im kulturell-politischen Sinn hatte, die man bis heute erkennen kann. ²²

20 Vgl. Rolnik 2009, 33f.

21 Vgl. Bruand 2008, 329f.

22 Vgl. Rolnik 2009, 35f.

DER WEG ZUR METROPOLE

Ende der 30er Jahre erkennt man den Beginn einer Veränderung in Bezug auf das Stadtwachstum, gekennzeichnet durch die Substitution von Transport über Gleisen durch Transport auf Straßen mit Bussen und LKWs und durch die Errichtung von informellen Behausungen in der Peripherie als dominante Besiedelungsart für die finanzielle Unterschicht, was die Bevölkerungsdichte immens ausdehnte.

Ab den 40er Jahren erkennt man die Vertikalisierung der zentralen Stadtbezirke, und die Stärkung des Zentrums sowie des Südwestlichen Teils der Stadt als einen privilegierten Pol, der hauptsächlich aus Wohnbezirken der finanziellen Oberschicht, dem Handel – und den dazugehörigen Servicezentren bestand. Darunter findet man auch einige „Garden Cities“ wie Jardim Paulista, Jardim Europa etc.

Die Errichtung von Autobahnen im Jahre 1940 veränderte die Lage und die Expansion der industriellen Zonen der Stadt. Als erste Autobahnen wurden die Dutra (Verbindung São Paulo – Rio de Janeiro) sowie die Via Anchieta (São Paulo – Santos) eingeführt. Die großen Industriefirmen verlagerten sich entlang der Autobahnen und erzeugten so eine neue Expansion im nordöstlich gelegenen Guarulhos und im südöstlich gelegenen ABC. Dieser Prozess wurde verstärkt um 1950, als die Automobilketten und petrochemischen Industrien, die ab da ein fixer Bestandteil der internationalen Wirtschaft waren, sich niederließen.

São Paulo, das zu diesem Zeitpunkt schon zum wirtschaftlichen Zentrum Brasiliens zählte, wird zugleich das Finanzzentrum und die größte Stadt vor Rio de Janeiro. 1950 zählt die Stadt mehr als 2 Millionen Einwohner, und die Population wächst jährlich bis 1970 um ca. 5% auf knapp 6 Millionen Menschen an. Während der Expansion in diesen zwei Jahrzehnten wächst auch der Ballungsraum, und die Região Metropolitana São Paulo vereinnahmt unter anderem die Vororte Osasco, Taboão da Serra, Guarulhos und des ABC. ²³

„SÃO PAULO MINEIRA, NORDESTINA, INTERIORANA E ESTRANGEIRA“

Die große wirtschaftliche Stärke der Stadt zieht Migranten aus dem ganzen Land an. Abgesehen von der kontinuierlichen Präsenz von Europäern und Asiaten, steigt die Binnenmigrationsrate in den Dekaden von 1950 – 1970 verhältnismäßig stark an. Hauptsächlich aus Minas Gerais, dem Nordosten Brasiliens und dem sogenannten Sertão (Hinterland) des Bundesstaates São Paulo ziehen viele in die Stadt.

Währenddessen erreicht die Immigration von Ausländern einen Stillstand: Zwischen 1940 und 1980 gibt es durchgehend ungefähr

300.000 Immigranten, die in São Paulo wohnhaft sind. Im Vergleich dazu verändert sich auch die Relation zu den inländischen Immigranten: Zwischen 1940 und 1950 zählen die Ausländer (hauptsächlich Italiener und Portugiesen) mehr als die Hälfte der Nichteinheimischen der Stadt. Zwischen 1950 und 1960, zählen Brasilianer mehr als zwei Drittel der Nichteinheimischen der Stadt. Unter den Ausländern belegen die Japaner die gleiche Zahl wie Italiener und Spanier, nach den Portugiesen. 1970 stammen fast 20% der Einwohner der Stadt aus Minas Gerais oder aus dem Nordosten Brasiliens; und die 380.000 Ausländer teilen sich in über 70 Nationalitäten auf.

Diese Entwicklung beruhigt sich ab 1970: 1991 gibt es „nur“ 2,5 Millionen innerstaatliche Migranten und 200.000 ausländische Einwander bei einer Bevölkerungszahl von 9,5 Millionen. Dies zeigt auch die kulturelle Transformation der Stadt auf: das unübliche Mischangebot von Pastel, Pizza, Quibe und Cheesburger als Standardmenü in jedem Bistro der Straßenecken und die Dutzende Sushimen aus dem Nordosten Brasiliens verbreiten sich in den Restaurants der Stadt als Zeichen einer zusammengeführten Präsenz verschiedener Kulturen.

Ein Beispiel wäre der Bezirk Bom Retiro, in dem in den 50er Jahren noch Jiddisch auf den Straßen gesprochen wurde, zeigt heute das Zentrum von Billigbekleidung unter koreanischer Kontrolle.

Santo Amaro, das früher der germanische Teil São Paulos war, ist jetzt von mehr Pernambucanern besiedelt, als in den meisten Städten des Bundesstaates Pernambuco.

Vereinfacht könnte man sagen, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts die Ausländer den Stadtrand besetzen und die Brasilianer das hochgeschätzte Zentrum. Im Gegensatz zu heute, wo die Peripherie von Nordestinos besiedelt wird.²⁴

NEUES ZENTRUM UND DIE AVENIDA PAULISTA



017. Avenida Paulista mit
Straßenbahnlinie 1966

Aus urbaner Sicht markierte die Dekade von 1970 die Umsiedelung des Handelszentrums der Elite, vom historischen Zentrum zur Avenida Paulista und Jardins.

Bis zu diesem Zeitpunkt zählt die Stadt nur ein Stadtzentrum geteilt in das „Centro Tradicional“ (Bereich des Dreiecks) – konstituiert während der ersten Industrialisierungsphase (1910 – 1940) und dem „Centro Novo“ (von der Praça Ramos bis zur Praça da República) – entstanden in der Nachkriegszeit (1940 – 1960). Das kulturelle, wirtschaftliche und politische Leben aller Sozialgruppen der Metropole teilte sich einen Raum, der gleichzeitig die Armen und die Reichen aufnahm, Sitz für große Firmen war, sowie den Raum für eine Vielzahl von Straßenverkäufern, Schuhputzern, Pastoren, Predigern, und Sandwichmännern bot. In dem einerseits die luxuriöse Apartmenthäuser der Avenida São Luís, und andererseits die genannten „treme-treme“ (Hochhäuser, die in viele kleine Garçonieren unterteilt sind) in den Viertel Glicério und Bela Vista platziert wurden.

Ab Mitte der 1960er Jahre beginnt der langsame Prozess der Verlegung der Banken und Firmen zur Avenida Paulista. Zur gleichen Zeit weisen Teile der öffentlichen Institutionen eine Verschlechterung in ihrem Angebot und Qualität auf, und zum ersten Mal in der Geschichte der Stadt ist das Stadtzentrum nicht der Teil mit den höchsten Quadratmeterpreisen. Paradoxerweise geschieht diese Umformung als die Metro ihre ersten Linien durch das Zentrum baut und auch für Busbahnhöfe im Zentrum Platz geschaffen wird. Durch die Einführung der Automobilindustrie wurde die Zahl der privaten Verkehrsmittel erhöht, was die hauptsächlichen Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf die Personen beschränkte, die sich keinen eigenen PKW leisten konnten.

Gleichzeitig eröffnen sich die Fußgängerzonen im Zentrum der Stadt, was zur Folge hatte dass der öffentliche Verkehr im Zentrum anstieg, sich jedoch zu einer verbotenen Zone für den Privatverkehr entwickelte. Somit wurde auch die Elite der Stadt vertrieben, da zu dieser Zeit die wohlhabenden Paulistanos ihren PKW nutzten und die öffentlichen Transportmittel mieden. Dies und das Zurücklassen des Stadtzentrums von den Eliten, bildeten die Grundlage für dessen Abwertung.

Schon in den 60ern konnte man eine Abwanderung der zentralen Bezirke feststellen, die 30 Jahre zuvor noch übermäßig bewohnt war: Belenzinho, Brás und Mooca behielten ihr großen Fertigungsanlagen (plantas fabris) und hatten ihr Straßen die vom Handel dominiert wurden. Währenddessen schritt die Vertikalisierung der Stadt durch die Konstruktion von Wohnhochhäusern und Bürogebäuden am südwestlichen Abhang der

Avenida Paulista weiter fort. Higienópolis, Santa Cecília, Consolação, Pinheiros, Cerqueira César: das urbane Zentrum erweiterte sich durch Apartmentgebäude und Shopping Center.

Eine aussagekräftige Anzahl an modernistischen Gebäuden, die durch die funktionalistischen Prinzipien inspiriert waren, und auch eine Art nationale Architektur wurden, besetzten die Avenida Paulista ab 1950. „Nações Unidas“ (Vereinigte Nationen), „Pauliceia“, „Quinta Avenida“ (5th Avenue): Wohnresidenzen, welche die Villen der Jahrhundertwende ersetzten und das Landschaftsbild der Paulista umfangreich veränderten. Die Eröffnung des „Conjunto Nacional“ - das erste Gebäude mit Mischnutzung (Handel & Wohnen) an der Paulista Ecke Rua Augusta, 1956, gehört zu den bemerkenswerten Architekturen dieser Zeit und ebnete die wichtige Handelsachse in die Rua Augusta.

Die paulistanische Kulturszene mit ihrem Jazz und Bossa Nova, markierte das Gebiet von Galeria Metrópole bis zum Conjunto Nacional, bestehend aus seinen Bars, Galerien, Kinos, Restaurants und dem Museu de Arte de São Paulo (MASP). Das MASP, welches sich davor im Zentrum, Nähe Praça República befand, wanderte 1968 auf seinen heutigen Standort, in ein brutalistisches Projekt der Lina Bo Bardi, das den Platz des historischen Belvedere Trianon einnahm.

Die kulturelle Besetzung der Paulista-Augusta war der Vorreiter einer Bewegung, die 1970 die mächtigen Firmen, Banken und Arbeitgebergewerkschaften anzog.

Das Gesetz der Zonierung „Lei de Zoneamento“ von 1972 genehmigte auch diese Zukunft der Avenida. Die Region der Paulista, sowie das Zentrum bekam den Status: kommerzielle Zone mit Mischnutzung und hoher Dichte. ²⁵

ZONIERUNG

Bis zur Mitte der 50er Jahre waren wenige Teile der Stadt von der Nutzung her vordefiniert oder mit einer verwaltungsmäßigen Abseignung besiedelt. Mit der Erweiterung der Light Co. (Jardim Europa, Pacaembu, Cidade Jardim e City Lapa) die ihre eigenen Grundbucheintragungen als reine Wohngebiete festlegten, außer einigen Sonderfällen wie der Avenida Paulista, wurden die Möglichkeiten der Nutzung eingeschränkt.

Die Idee einer Stadt, die sich unendlich in die Höhe sowie in die Breite ausweitete, ganz nach dem Motto des damaligen Bürgermeisters Ademar De Barros „São Paulo não pode parar“ – São Paulo darf nicht still stehen, wurde zum ersten Mal von einer Gruppe von Architekten und Ingenieuren angeführt von Anhaia Melo, in Frage gestellt. Sie beantragten eine maximale Höhe von Gebäuden sowie eine maximale Dichte von Wohngebäuden. So wurde 1957 eine Norm eingeführt, welche die Bebauungsdichte bei Wohngebiet auf 4 und bei kommerziellen Gebiet auf 6 beschränkte.. Zur gleichen Zeit entwickelten sich die Industriezonen entlang der Flußebenen des Tamanduatehy und des Tietê, im Industrieviertel Jaguaré und in der Umgebung von Santo Amaro, der Flußebene des Pinheiros.

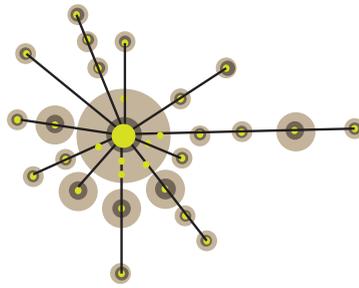
Die Erweiterung der Stadtstrukturplanung wurde von der Stadtverwaltung im Jahre 1949 in die Hände des US-amerikanischen Urbanisten Robert Moses gelegt. Diese fokussierte die Expansion der Expressways anstatt der im Avenue-Plan angelegten Alleen, und ließ die damit verbundene negative Stadtentwicklung durch die räumlich trennenden Highways völlig außer Acht. Diese Ideen trafen allerdings auf große Widerstände der Architekten aus São Paulo.



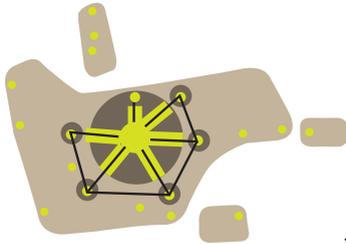
018. Stadtentwicklungsplan von Robert Moses, 1949-50



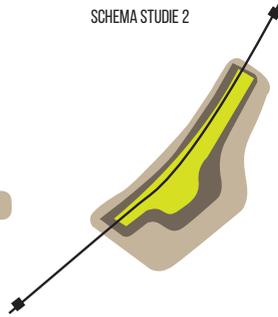
SCHEMA STUDIE 1



SCHEMA STUDIE 2



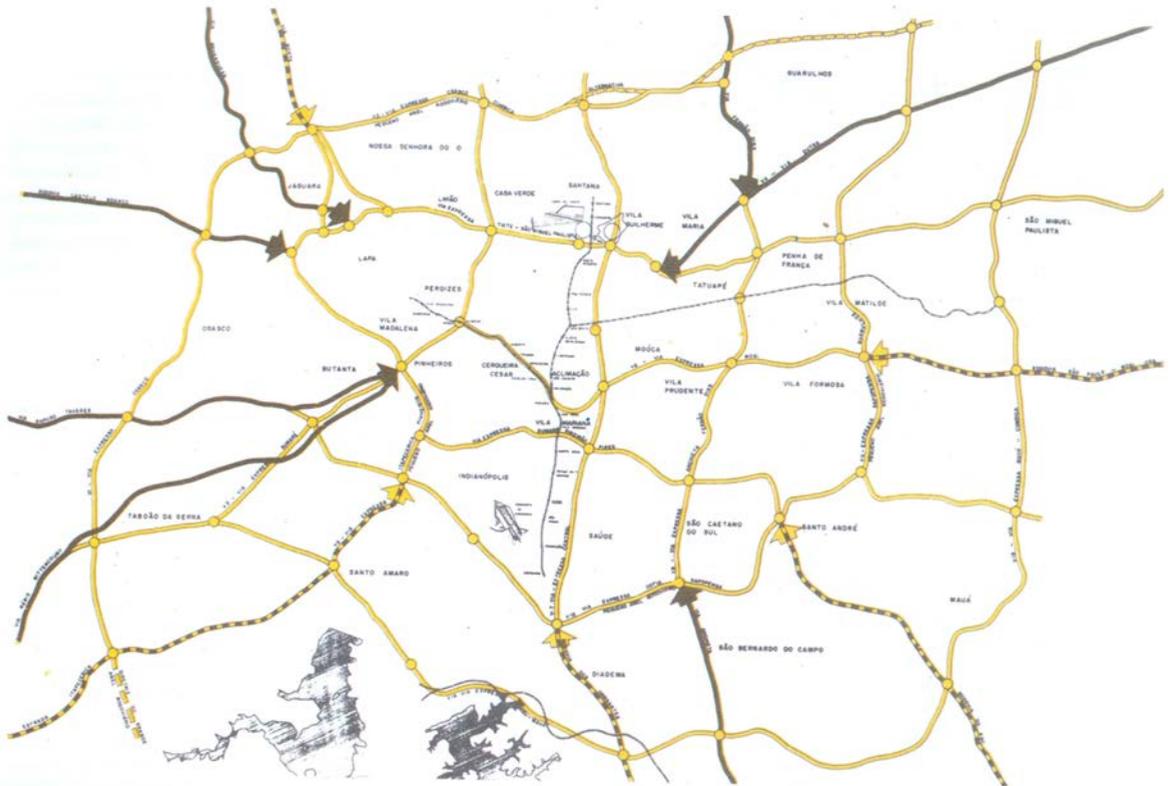
SCHEMA STUDIE 3



SCHEMA STUDIE 4

- ZENTREN
- AREAL MIT NIEDRIGER DICHTHE
- AREAL MIT HOHER DICHTHE
- KORRIDOR MIT MEFRFACHNUTZUNG
- SCHNELLTRANSPORTWEG

019. Strukturkonzepte und Studien des Plano Urbanístico Básico (PUB) zur monozentrischen und polyzentrischen Stadt, 1969



PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO
 SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
 Departamento de Planejamento dos Sistemas de Transportes-DPL
 SISTEMA DE VIAS EXPRESSAS

- Vias Expressas
- Rodovias existentes
- Rodovias em projeto ou em execução
- Chegada de rodovias

020. Expressstraßen-plan für die Stadt São Paulo aus dem Jahre 1972

DER „PLANO URBANÍSTICO BÁSICO“ – PUB 68

Als Prestes Maia 1961 zum zweiten Mal Bürgermeister der Stadt wurde, wurden die Ausführungen seines Avenue-Plans fortgesetzt, unter Beachtung des neuen Schnellstraßensystems von Robert Moses. Innerhalb einer Dekade wurden die Hauptverkehrsverbindungen nach seinem Plan umgesetzt, jedoch konnten auch diese Interventionen die Verkehrsprobleme nicht unter Kontrolle bringen. Das Verkehrsnetz war noch immer unzureichend ausgebaut und lange Wartezeiten in Staus wurden zu einer täglichen Unannehmlichkeit aufgrund fehlender Infrastruktur des öffentlichen Transports.

Daraufhin präsentierte 1968 der nachfolgende Bürgermeister Faria Lima (Amtszeit 1965-1969) zwei unterschiedliche Stadtentwicklungspläne: Der Plan des U-Bahnnetzes und der Urbanistische Grundplan (Plano Urbanístico Básico).

Der U-Bahn Plan beinhaltete vier Metrolinien, die 1987 eine Laufweite von 66km erreichen sollten. Diese Expansion des U-Bahnnetzes wurde jedoch erst in der letzten Dekade erreicht. Viele Stationen und teilweise ganze Linienabschnitte landeten in den Schubladen der Stadtverwaltung.

Der PUB war einer der ausführlichsten Entwicklungspläne des ganzen Landes, und war anfangs in vier Strukturkonzepte unterteilt, die auf Hypothesen zur Aufteilung von Wohnen und Arbeiten basierte, und auf die bereits existierenden radialkonzentrischen Stadtstruktur einging. Durch mathematische Prognosen der Verkehrslage, veräußerte sich der PUB letztendlich in eine urbane und im Zentrum stark konzentrierte Struktur mit fünf Regionalzentren. Diese Fünf waren entlang Hauptverkehrsadern situiert, die durch ein mit 5km Abstand orthogonales Verkehrsraster vernetzt waren.

Insgesamt plante der PUB eine Expansion von 600km Metro- und Zugstrecken, sowie 800 km Schnellstraße.

Obwohl der PUB 1969 am Ende von Faria Limas Amtszeit in der Planung vollendet war, wurde er von der darauffolgenden Stadtverwaltung auch schon wieder archiviert. Diese setzte sich mehr für die Wiederaufnahme der Entwicklungspläne von Robert Moses ein, also für Ausdehnung der „Marginals“ – der Autobahnen entlang der Flüsse Tietê und Pinheiros, sowie für die Errichtung des Minhocão – der West-Ost-Hochstraße, der am inneren Zentrumkreis entlanglief. Beide Projekte wurden realisiert. ²⁶

ZONIERUNGSGESETZ VON 1972

Durch die 1972 eingeführte Zonierung, wurden hauptsächlich die bereits besiedelten Gebiete der Stadt ihrer Nutzungsart anerkannt. Es gab 8 unterschiedliche Zonen:

ZONE	CHARAKTERISTIK	MAXIMALE BEBAUUNGSDICHTE
Z1	Reines Wohngebiet mit niedriger Dichte	1,0
Z2	Hauptsächlich Wohngebiet mit niedriger Dichte	1,0 - 2,0
Z3	Hauptsächlich Wohnen und mittlere Dichte	2,5 - 4,0
Z4	Mischnutzung mit mittlerer-hoher Dichte	3,0 - 4,0
Z5	Mischnutzung mit hoher Dichte	3,5 - 4,0
Z6	Hauptsächlich Industrienutzung	1,5
Z7	Reines Industriegebiet	0,8
Z8	Ausnahmebereiche	angepasst

021. Zonierungstabelle 1972

Das vorgeschlagene Modell der Zonierung wurde 1981 mit einer zusätzlichen Norm in Bezug auf rurale Zonen die für den Bau sozialer Wohnbauten definiert wurden, ergänzt. Das Ziel dieser Norm war billiges Land zu reservieren, das durch die "Companhia Metropolitana de Habitação de São Paulo (Cohab/SP)" akquiriert wurden.²⁷

GEBIETSAUSSCHLUSS

Die Wohnpolitik die von der Cohab - der öffentlich geförderten Wohnungsbaugesellschaft, während der Dekaden von 1970 und 1980 praktiziert wurde, war die Errichtung unzähliger gleicher Wohnsiedlungen in den Peripherien, die auf explizite Weise eine Trennung oder Grenzmarkierung von der bestehenden Stadt aufwarfen. Im weit entfernten Osten der Stadt wurden solche Siedlungsstrukturen wie z.B Itaquera 1, 2, 3, und 4 mit 35.000 Wohneinheiten und 165.000 Bewohnern und Cidade Tiradentes mit 30.000 Wohneinheiten und 160.000 Bewohnern realisiert, welche in weiterer Folge als Anlaufpunkte einer Urbanisierung gesehen wurden. und durch informelle Bebauungen und Favelas, für die, die kein „Glück“ hatten in einem sozialen Wohnbau einen Platz zu finden, zu riesigen Gettos aufblähten. Diese Wohnpolitik führte zu einer

27

Vgl. Rolnik 2009, 48-50.

Beschleunigung der horizontalen Expansion der Stadt ins besondere durch die Konzentration eines Industriekomplexes in den Süden der Stadt, der mit Arbeitskräften versorgt werden wollte.

Die Folge war eine Ausweitung oder Zurückdrängung der informellen Siedlungen in die Bereiche der Wasserschutzgebiete was bis heute zu einer Verunreinigung des künstlichen Wasserspeichers führt. Neben den prekären Wohnverhältnissen, für 20 Prozent der Bevölkerung der Stadt, zählen die daraus resultierenden Probleme mit dem Abwassersystem und dem nicht enden wollenden Zuwachs an Industrie/Individualverkehr, zu den erkannten Hauptproblematiken der Metropole ab dem 21. Jahrhundert.

WASSER- UND LUFTVERSCHMUTZUNG

Seit der Installation der Wasserversorgung sowie der Abwassersammlung am Ende des 19. Jahrhunderts, wurden die Flüsse und Kanäle mit Industrieabfällen der Stadt verseucht. Jedoch machten sich dessen Auswirkungen erst in den 1960ern bemerkbar. Zu diesem Zeitpunkt waren 41% aller Immobilien am Abwassernetz angeschlossen, jedoch erreichten davon nur 10% die Kläranlagen. Vor allem durch die peripheren Zuwächse der Stadt reduzierte sich der Prozentsatz der angeschlossenen Einheiten am Kanalnetz von 71% 1940 auf 58% 1970, was zu einer erhöhten Einleitung von Schmutzwasser in die Flüsse führte.

Auch die Luftverschmutzung durch die Industrie machte sich bemerkbar: von den 350 Tonnen Emissionen pro Tag konnten 75% davon auf die Industrie zurückgeführt werden.

DIE ZEIT DER UMSTRUKTURIERUNGSPÄNE

Während der Amtszeit des Bürgermeisters Figueiredo Ferraz, ab den 70er Jahren stabilisierte sich die Idee eines umfassenden Stadtführungsplans mit Richtlinien in allen städtischen politischen Angelegenheiten betreffend: Stadtentwicklung, wirtschaftlichen und soziale Angelegenheiten, Organisation der Stadtadministration, Flächennutzung, Überwachung der Umwelt (-verschmutzung), öffentliches sowie privates Transportnetz, und Grünflächen der Stadt. Dieser „Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI)“ sagte eine Metropole mit 20 Millionen Einwohnern für das Jahr 1990 vorher, als Fortsetzung der angrenzenden Vorstädte, geteilt durch ein quadratisches Schnellstraßennetz ohne Kreuzungen, welches Fahrzeugen erlaubte, mit 100 km/h durch die Stadt zu fahren. Das Zentrum würde sich aufteilen in ein Finanz-, Dienstleistungs- und Kommerz Zentrum. „Die Überarbeitung der verzerrten Entwicklung“ war das Hauptanliegen dieses Plans. Während der PDDI von einer harmonisierenden und schnellen

Metropole träumte, entstand 1973 offiziell die „Região Metropolitana de São Paulo“. Zum Zeitpunkt dieser „Vereinigung“ hatten sich die Stadt durch die Expansion in die an der Peripherie gelegenen Siedlungszentren schon längst zu einem großen Ballungsraum zusammengeschlossen.

Diese Metropolregion São Paulo, auch „Grande São Paulo“ genannt, wurde als Sammelsurium von 37 Gemeinden (heute 39) definiert, die eine Fläche von 8000 km² in Anspruch nahm für ihre 8,5 Millionen Einwohner – was soviel entsprach wie 10% der Einwohner Brasiliens auf 0,5% der Staatsfläche. Sie gründete ein Planungsorgan – die Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S.A. – EMPLASA, die als Teil der Regierungsstruktur dem Bundesstaates São Paulo angehörte, sowie ein Unternehmen des öffentlichen Transports in der Metropolregion (EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) hervor.

Zu keinem Zeitpunkt, nicht einmal während der Militärdiktatur, – als der Stadtapparat zur staatlichen Regierung angehörte, und die Möglichkeit gegeben war sich durchzusetzen – gab es eine funktionierende strukturierte Stadtverwaltung für die Metropole São Paulo.

Diese Unmöglichkeit der Strukturierung und Organisation beruhte auf Korruption und Lobbying durch Politiker und Investoren.

In dieser Ära der Stadtentwicklungspläne implementierte die Stadt eine absurde Praxis, die bis zum heutigen Tag anhält: auf der einen Seite, die Produktion von Stadtentwicklungsplänen die Mustern wiederholen, Modelle und Richtungen einer rational produzierten Stadt nachgehen; andererseits die Ziele der Stadt mit wirtschaftlichen und lokalen Interessen kombinieren, und von Immobilienschüssen und korrupten Politikern geführt werden.

Keiner der großen Pläne für São Paulo konnte sich festsetzen. Sein durch und durch technokratischer Charakter, war absolut weit entfernt von den realen Konflikten der Stadt in Bezug auf die städtebauliche Entwicklung.²⁸



SÃO PAULO AKTUELL



© Klick auf Paraisópolis
Morumbi

SÃO PAULO HEUTE _ GLOBALE MEGACITY?

Unter den Einwohnern der Stadt verbreitet sich die Erkenntnis, dass São Paulo in der Krise steckt. Die Signale sind offensichtlich: Fabriken schließen, überhöhte Arbeitslosenraten, Elend auf den Straßen. Widersprüchlicherweise zeigt sich die Präsenz des Kapitals in der fortschreitenden Anzahl von Bauvorhaben für Shopping Malls. Alles in allem ist es eher eine Erschöpfung des Paradigmas der Strukturierung des städtischen Lebens als eine Art Wirtschaftskrise.

Einerseits gibt es die Metropole die sich durch die zwei höchstfrequentierten Flughäfen des Landes repräsentiert, (zusammen mit dem Flughafen Viracopos in Campinas erreichen sie eine Auslastung von 73 % des nationalen Flugverkehrs), über 50 Shopping Center anbietet (über 20 davon wurden in den 90ern eröffnet), und den Hauptsitz der großen Banken Brasiliens stellt. Andererseits weist dieselbe Metropole jedoch eine Steigung der Mordrate von 76% zwischen 1985 und 1997, sowie eine Arbeitslosenrate von 18,6% und eine 50% Steigungsrate der Favelabewohner zwischen 1996 und 2000 auf.

UMWANDLUNG DER WIRTSCHAFT & ARBEITSLOSIGKEIT

Die Verminderung des Anteils an Industrie der Metropole und der Stadt im Vergleich zu der des Bundesstaates zwischen 1980 und 1990, schien wie eine Bewegung der Desindustrialisierung. Viele Experten führen dies auf eine strukturelle Verschiebung zwischen Industriesektor und Dienstleistungssektor (Tertiarisierung) in São Paulo zurück.

São Paulo hatte immer den Charakter einer Stadt mit unendlichen Arbeitsmöglichkeiten. Das große Angebot an Arbeit erklärt den rasch ansteigenden Populationsverlauf der Stadt seit dem Ende des 19. Jahrhunderts; genauso wie die Erschöpfung dieser Arbeitsmöglichkeiten in den 80ern und die plötzliche Reduktion der Population. Durch die Veränderungen der Industrie in den 80ern (Automatisierung, neue technologische Prozesse, etc) werden immer mehr Arbeiter entlassen. Waren 1990 noch 10% der Arbeitnehmer im Industriesektor angestellt, waren es 1995 nur noch die Hälfte. Obwohl es zeitgleich eine Steigung an Arbeitsmöglichkeiten im Sektors gab, konnte die hohe Arbeitslosenrate nicht gemindert werden.²⁹

DEMOGRAPHISCHE VERÄNDERUNG

Die 80er und 90er des letzten Jahrhunderts wiesen eine Veränderung der Bevölkerungsentwicklung in São Paulo auf. Die Stadt, die im Jahr 2000 10,43 Millionen Einwohner zählt, zeigt geringe Bevölkerungszuwächse in den zwei Jahrzehnten davor. Zwischen 1980 und 1990 beläuft sich die Bevölkerungszuwachsrate bei 1,16%, beläuft sie sich zwischen 1990 und 2000 auf nur 0,91%. Die Zahl der Migranten ergab sogar einen negativen Wert von 457.000 Personen. Die Bevölkerungszahl der Stadt wies nur deswegen kein Minus auf, da in dieser Zeitspanne ca. 2 Millionen Kinder in der Stadt geboren wurden.

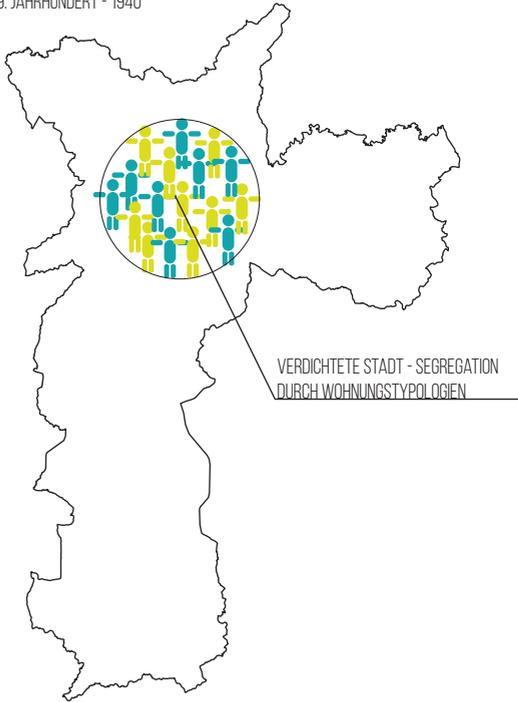
Eine andere demografische Entwicklung zeigt auch die Verminderung der Einwohnerzahlen in den zentralen Bezirken, und zugleich einen großen Bevölkerungszuwachs in der Peripherie wie in den Bezirken Anhangüera und Cidade Tiradentes. Interessanterweise weisen jene zentralen Bezirke eine Abwanderung auf, die über die größte Abdeckung an Dienstleistungen und städtischen Einrichtungen verfügen. Bezirke wie Jardim Paulista, Moema, Alto do Pinheiros und auch Sé, Liberdade, Brás und Pari. Ein weiterer Rückgang ist in den Bezirken die eine Vertikalisierung durchwandern, in denen Einfamilienhäuser durch Wohnhochhäuser ersetzt werden (wie in Vila Madalena und Tatuapé), festzustellen.

In den 90ern kam es dann zur großen territorialen Ausgrenzung. Heute gibt es ungefähr 2 Millionen Favelabewohner in der Stadt, die den historischen Höhepunkt von 20% der Stadteinwohner repräsentieren. Alles in allem kann das auf die Ausgrenzung der peripheren Bereiche zurückgeführt werden: zu wenige Bildungseinrichtungen, die Prekärität der Behausungen, der hohen Rate der Kindersterblichkeit sowie der hohen Mordrate.

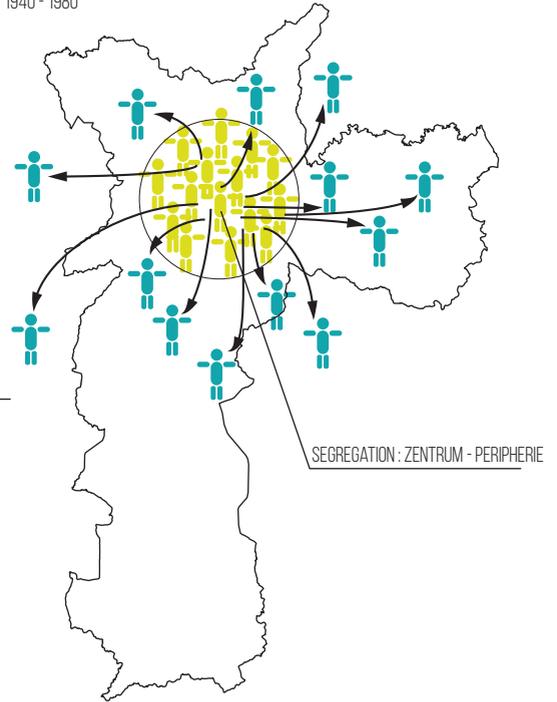
Es ist wichtig zu erkennen dass eine Stadt, die zum einen aus einem legalen, reichen und infrastrukturvorhandenen Teil besteht und andererseits aus einem armen, prekären und illegalen Teil besteht. Den benachteiligten, sozialen Schichten fehlt es an Grundlegendem, um ihren Lebensstandard verbessern zu können: den Zugang zu Bildung, Arbeitsplätzen, Gesundheitsvorsorge, Infrastruktur, Kultur und Freizeit, etc. Dieser ist der Mittel- und Oberschicht in deren städtischem Umfeld vorbehalten.³⁰

30 Vgl. Rolnik 2009, 59f.

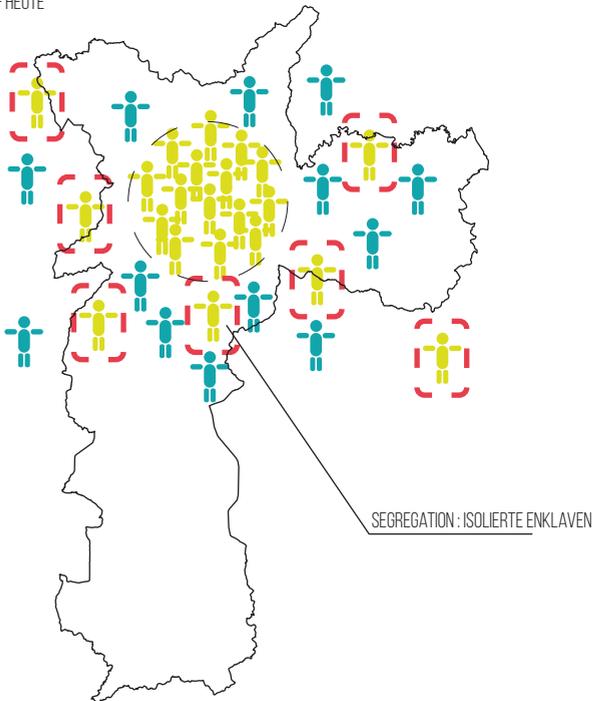
SEGREGATION PHASE1
 ENDE 19. JAHRHUNDERT - 1940



SEGREGATION PHASE2
 1940 - 1980



SEGREGATION PHASE3
 1980 - HEUTE



-  PERSONEN MIT NIEDRIGEM EINKOMMEN
-  PERSONEN MIT HOHEM EINKOMMEN
-  GATED COMMUNITIES

RÄUMLICHE UND SOZIALE SEGREGATION

3 MUSTER DER RÄUMLICHEN SEGREGATION IN SÃO PAULO

Räumliche sowie soziale Segregation ist ein immanentes Phänomen in der Entwicklung von Städten. Regeln, die den städtischen Raum organisieren sind Muster für soziale Differenzen und Segregation. Solche Regeln hängen von der kulturellen und historischen Entwicklung ab, zeigen die Prinzipien die das öffentliche Leben strukturieren und dokumentieren, wie soziale Gruppen im urbanen Raum miteinander verbunden sind. Im 20. Jahrhundert kam Segregation in 3 verschiedenen Ausdrucksformen in São Paulo vor.

DIE KONZENTRIERTE STADT IN DEN ANFÄNGEN DER INDUSTRIALISIERUNG

Die erste Phase der Segregation dauerte vom späten 19. Jahrhundert bis zu den 1940er und brachte eine verdichtete Stadt hervor, in der verschiedene soziale Gruppen auf einer kleinen heterogenen städtischen Fläche untergebracht waren.

Obwohl die Populationsraten um 1890 mit 13,96% jährlich stiegen, erweiterte sich die Besiedelungsfläche nicht proportional, was 1914 zu einer Bevölkerungsdichte von 110 Einwohner pro Hektar führte. Mit der Industrialisierung wurde aus der einst ruhigen Stadt ein chaotischer "urban space" der das Zentrum der Wirtschaft bzw. Kaffeeexports des Bundesstaates São Paulo war. Um die Jahrhundertwende kam es zu einem rasanten Aufschwung und damit verbundenen, zahlreichen Bauvorhaben in der Stadt: Nacheinander wurden neue Fabriken aus dem Boden gestampft, und auch neue Unterkünfte für die vielen neuen Arbeiter mussten geschaffen werden. Funktionen wurden damals nicht getrennt, Fabriken sowie Handel und Service wurden neben Wohnhäusern platziert. Obwohl die Elite und die Arbeiter relativ nah nebeneinander wohnten, besiedelte die Elite mehr die höheren Ebenen der Stadt – und die Arbeiter die niedrigergelegeneren neben den Auen des Tamanduatehy und des Tietê sowie neben den Eisenbahngleisen. Hauptsächlich basierte die Ausdrucksweise der Segregation auf den Wohntypologien: Während die Kaffeebarone und Industriellen ihre eigenen Villen und Häuser bewohnten, behausten die Arbeiter hauptsächlich die Cortiços („casas de cômodo“) in prekären Verhältnissen. Diese semi-professionellen Bauten waren eine gute Investition für Grundeigentümer, und etablierten sich in der ganzen Stadt. So wie sie noch heute zum Beispiel in Bezirk Moóca existieren, waren es Häuser mit einem Labyrinth aus Zimmern, in denen ganze Familien schliefen, kochten – lebten, und sich am Gang oder Extern mit anderen Familien ein Badezimmer teilten. Es gab keine Apartment-Wohnhäuser. Ein paar wenige, gut ausgebildete Fabrikarbeiter konnten

sich die von den Fabriken eigens gebauten Reiheneinfamilienhäuser („casas geminadas“) leisten.

Die Paulista-Elite bestimmte die soziale Unordnung in Hinsicht auf Schmutz, Krankheiten und Promiskuität – die alle später mit Kriminalität assoziiert wurden.

Aus Angst vor Epidemien – was heute der Angst vor Kriminalität entsprechen würde – und der Identifizierung der Armen und deren Wohnkonditionen mit Krankheiten, übersiedelte diese Elite vom dichten Zentrum der Stadt in exklusivere Umgebungen. Eines dieser neuen, isolierten Viertel war Higienópolis (wörtlich übersetzt: hygienische Stadt). Zwei andere dieser neuen Viertel waren Campos Elísios („Champs Élysées“) und das Gebiet um die Avenida Paulista.

Auch der von der Regierung entwickelte „Plano das Avenidas“ von Prestes Maia führte zu einer Transformation des Segregationsmusters. Der Plan beabsichtigte das Öffnen von großen Alleen ausstrahlend vom Zentrum zu den Außenbereichen. Dies erforderte einen Abriss und Neustrukturierung des alten Zentrums, dessen Handelszone gerade einen Aufschwung erlebte und die Immobilienpreise ankurbelte. Folglich konnte die Arbeiterklasse die steigenden Mietpreise nicht finanzieren und wurden ausgewiesen. Der „Plano das Avenidas“ förderte vor allem Straßen und mit der Einführung des Bussystems erlaubte er die Expansion in die Peripherie.

Ein späterer Einfluss für die urbane Veränderung war die Regierung nach der Revolution von 1930, unter dem Präsidenten Getúlio Vargas. Durch ihn erfuhr die Arbeiteradministration in ganz Brasilien eine deutliche Neuerung. Das damalige neue Arbeitsministerium unterstützte die Möglichkeit des Hauseigentums für die Arbeiterklasse. Die Konsequenzen für São Paulo war eine geringere Anzahl an gebauten Mietswohnhäusern in der Stadt, was den Abzug der Arbeiterklasse in die Peripherie verursachte, wo sie billiges Bauland fanden auf dem sie ihre eigenen Häuser bauen konnten.³¹

ZENTRUM-PERIPHERIE: DIE ZERTSTREUTE STADT

Das zweite urbane Muster „Zentrum-Peripherie“ dominierte die Stadtentwicklung von den 1940er bis zu den 1980er Jahren. Es beinhaltete 4 Charakteristiken:

1. Die Stadt ist verteilt anstatt konzentriert: die Bevölkerungsdichte fiel 1963 von 110 Einwohner pro Hektar in 1914 auf 53.
2. Die sozialen Schichten lebten weit voneinander entfernt: die Ober- und Mittelschicht behaute die zentralen, legalen Areale

³¹ Vgl. Caldeira 2002, 213-220.

mit guter Infrastruktur. Die Unterschicht hingegen lebte in der prekären und meist illegalen Peripherie.

3. *Das Wohneigentum wurde zur Regel für alle Schichten*
4. *Der Transport fand auf Straßen statt: Busse für die Unterschicht, und PKWs für die Mittel- und Oberschicht.*

Dieses Stadtmuster wurde zu der Zeit befestigt, als São Paulo das Industriezentrum des Landes wurde, also die Schwerindustrie die traditionelle Textil- und Lebensmittelmanufakturen ersetzte und als die Stadt die große Migrationswelle aus dem Nordosten Brasiliens erlebte.

Die Trennung der sozialen Gruppen wurde mit einer Periode der Gleichgültigkeit der Klassenunterschiede verbunden. Mindestens 3 Faktoren unterstützten diese Gleichgültigkeit:

1. *Die räumliche Trennung der Klassen führte zur seltenen Begegnung und beschränkte Sie in der Zirkulation in wenigen zentralen Bereichen.*
2. *Das wirtschaftliche Wachstum von den 1950er und speziell in den 1970er Jahren generierte Optimismus und half den Glauben an Entwicklung und soziale Mobilität zu festigen.*
3. *Die Unterdrückung während des Militärregimes (1964 - 1985) verbannte politische Organisation und öffentlichen Widerspruch.*

Diese Stagnation wehrte nicht lange. In den letzten Jahren der Militärdiktatur, reorganisierte sich die Gewerkschaftsbewegung in der Peripherie. Die Elite hatte nicht vorhersehen können, dass das Wohneigentum anstatt der Gewährleistung der sozialen Stabilität und der Fügsamkeit der Arbeiterklasse, den Aufstand der Arbeiterklasse mobilisierte. Die Unterschicht von São Paulo, die in der Peripherie vergessen wurde, lernte durch Organisation ihre Lebensumstände zu verbessern und ihre Rechte der Stadt auf Wasser, Elektrizität etc einzufordern. Als die Peripherie ihren Weg ins politische und intellektuelle Leben der Stadt ebnete, wurde gleichzeitig die Konfigurationen der Stadt verändert, was zum Ende des Zentrum-Peripherie Modells führte.³²

ABGRENZUNG DURCH MAUERN AB DEN 1980ER JAHREN

Seit den 1980ern entwickelte sich das dritte urbane Modell in São Paulo, welches auch einen großen Einfluss auf die Metropolregion hat. Diese neuen Transformationen, die auf die „Zentrum-Peripherie“ Form überlagert

³² Vgl. Caldeira 2000, 229-231.

sind, erzeugen Räume, in denen verschiedenen Gesellschaftsgruppen wieder näher beieinander sind, zugleich aber durch Mauern, Zäune und Sicherheitssysteme getrennt sind. Außerdem gibt es wenig bis keine Interaktion in öffentlichen Räumen.

In den 1980er und 1990er Jahren sank die Rate des Bevölkerungszuwachses erstmalig in der Geschichte der Stadt. Diese demografische Transformation ging Hand in Hand mit einer Veränderung des Wohnmusters der Stadt. Zum ersten Mal in der Geschichte São Paulos verließ die Oberschicht das Zentrum um in entfernten Arealen zu leben. Das Hauptinstrument für diese neuen Areale in São Paulo wird von Teresa P.R. Caldeira als „fortified enclaves“ („isolierte Enklaven“) bezeichnet. Diese sind privatisierte, abgeschlossene und video-überwachte Räume für Wohnen, Konsum, Freizeit und Arbeit. Sie alle teilen dieselben Charakteristiken: Sie sind privates Eigentum geschaffen für kollektive Nutzung. Sie heben den Wert des Privaten und Eingeschränkten hervor und entwerten gleichzeitig das Öffentliche und Offene der Stadt. Sie sind abgegrenzt und isoliert durch Mauern, Zäune, Brachen und Hinweisschilder genauso wie von der Straße weg nach innen gerichtet.³³

Deren hauptsächliche Rechtfertigung beruht auf der Angst vor Kriminalität. Diese isolierten Enklaven appellieren an die Personen, die sich von der traditionellen Öffentlichkeit der Straße abwenden, und diese den Armen, Ausgegrenzten und den Obdachlosen überlassen. Diese räumlichen Transformationen verändern die Partizipation der Bevölkerung am öffentlichen Leben und den Charakter des öffentlichen Raumes einer Stadt. In Städten, die zerteilt sind von diesen isolierten Enklaven, ist es schwierig, die Grundsätze von Offenheit und freier Zirkulation, welche die Hauptmerkmale einer kosmopolitischen Stadt sind, beizubehalten.³⁴

Zur gleichen Zeit der Entwicklung der isolierten Enklaven, wurde selbsterrichtetes Wohneigentum eine wenig rentable Alternative für die Arbeiterklasse. Dies geschah aufgrund der Verarmung der Arbeiter durch die Wirtschaftskrise der 1980er, und der Verbesserung der städtischen Infrastruktur in der Peripherie. Während das Einkommen sank, wurde die Peripherie teurer was zum Ergebnis führte, dass die Armen auf die Favelas und Cortiços ausweichen mussten, deren Anzahl in die Höhe gingen. Die Dynamik und Verteilung der wirtschaftlichen Aktivitäten veränderten sich ebenso. Der industrielle Sektor der Stadt verlor seine wirtschaftliche Rolle an den Tertiären Sektor. Frühere Industriegebiete machten Platz für neue Büro- und Handelsareale was die Oberschicht anlockte. Schlussendlich war der Anstieg der Kriminalität in den 80er Jahren ausschlaggebend für

33 Vgl. Caldeira 2002, 231f.

34 Vgl. Ebda, 213f.

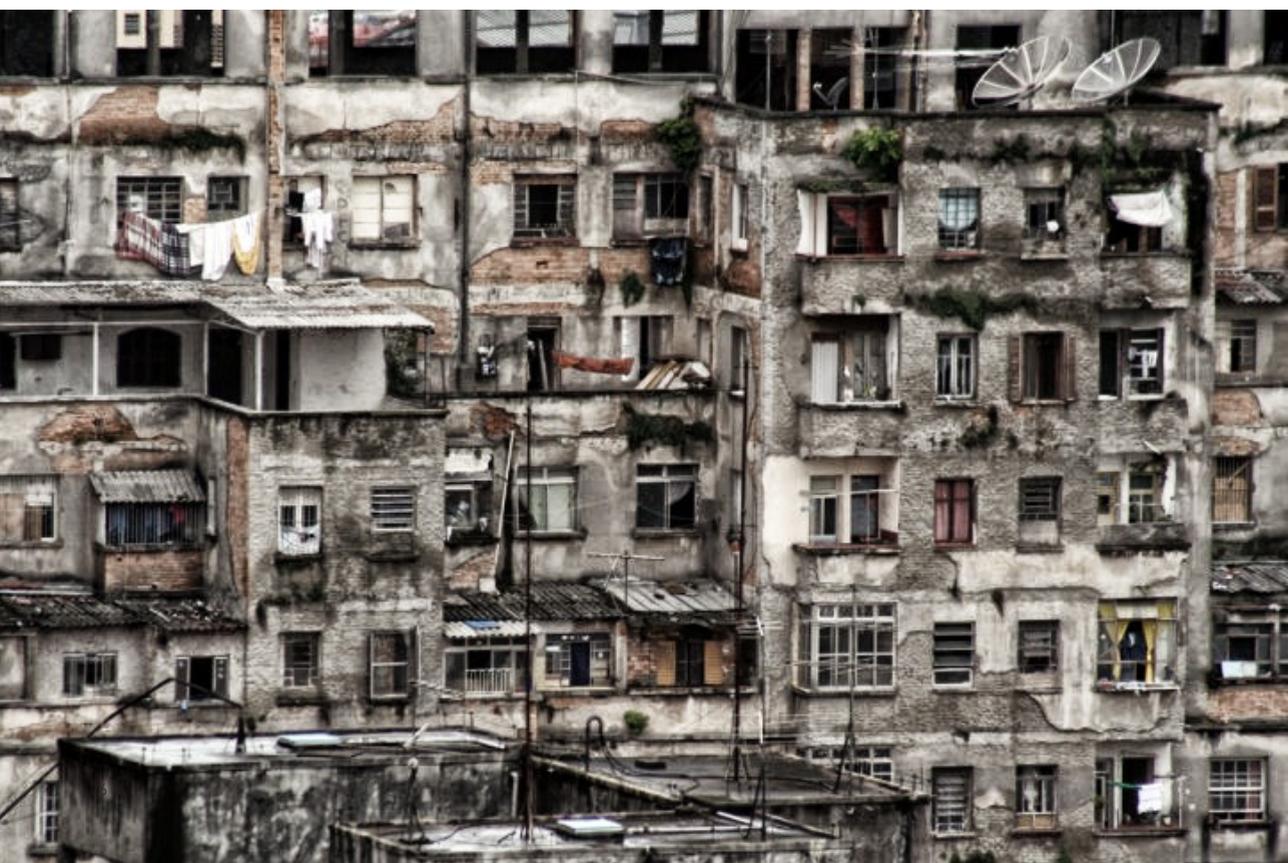
die rapide Anzahl von ummauerten Gebieten, da die Bevölkerung aller sozialen Klassen ihr Eigentum und ihren Arbeitsplatz schützen wollten. Als Kriminalität und die Angst davor größer wurden, verbreiteten sich Vorurteile zwischen den Gesellschaftsschichten.³⁵

NEUE SEGREGATION

Heutzutage ist São Paulo eine weitaus abwechslungsreichere und komplexere Metropolregion, als in den 1980er Jahren. Einflüsse dafür sind unter anderem: Die Wendung der demografischen Vergrößerung, Desindustrialisierung, Expansion des Tertiären Sektors, Entwicklung in der Peripherie kombiniert mit der Verarmung der Arbeiterklasse, der Umzug der Mittel- und Oberschicht aus dem Stadtzentrum, und die weitverbreitete Angst vor Kriminalität was Personen aller Gesellschaftsschichten nach sicheren Residenzen suchen ließ. Im Kontext zum steigenden Vorurteil und der Angst vor sozialem Verfall, zeigen die Bewohner immer weniger Toleranz für die Personen einer anderen Gesellschaftsschicht, und interessieren sich auch nicht für Lösungen ihres Bildungs-, Gesundheits, und Wohnproblems. Im Gegenteil, sie engagieren sich mehr für die sich verbreitenden Technologien der sozialen Segregation und der Erzeugung von Distanzen. So konstituieren die „fortified enclaves“ - die Apartmenthochhäuser, die Gated Communities, die peripheren Bürokomplexe und Shopping Center - einen neuen Weg der Segregation, und organisieren soziale Diskriminierung und eine ökonomische Restrukturierung. Unterschiedliche soziale Klassen leben in einigen Arealen näher zu einander, werden jedoch voneinander durch physische Barrieren, Identifikationssystemen und Kontrolle ferngehalten. Das kontemporäre São Paulo ist eine Metropole, in der es mehr Favelas und Cortiços gibt, jedoch auch mehr weiterentwickelte Areale der Arbeiterklassen in der Peripherie; wo der alte Stadtkern transformiert wurde durch Gentrifizierung und gleichzeitig auch durch Verfall; in der die Oberschicht sowohl die gut ausgestatteten Zentrumsgebiete behausen, also auch die prekären und weitentfernten Regionen in Condomínios. Es ist auch eine Metropole in der die physische Distanz zwischen unterschiedlichen Gesellschaftsschichten vielleicht kleiner ist, jedoch die Wände um Besitzeigentümer höher geworden sind. Es ist eine Stadt der Mauern, in der die Qualität von öffentlichem Raum sich stark verändert hat im Gegensatz zu den Erwartungen die man in eine demokratische Gesellschaft setzen würde.³⁶

35 Vgl. Caldeira 2000, 254.

36 Vgl. Ebda 254f.



PREGNANTE WOHNTYPOLOGIEN

Aus der sozialen und räumlichen Segregation lassen sich zwei bedeutungsträchtige Wohntypologien herausfiltern. Zum einen die "Cortiços" für die Unterschicht und zum anderen die "Condomínios Fechados" für die Oberschicht.

CORTIÇOS

Das Habitat für ein Kollektiv auf Mietbasis – ein Cortiço – ist seit dem Ende des 19. Jahrhunderts für eine Gruppe mit niedrigem Einkommen prädestiniert, was die Urbanisierung im Zentrum stark geprägt hat. Das permanente Fehlen von wirtschaftlichen Behausungen für die Bedürftigeren der Stadt und die prekären Konditionen der Cortiços waren immer zwei Aspekte des gleichen Problems – der sozioökonomischen und räumlichen Konfrontation eben derer in einer Stadt.³⁷

Die ersten Typologien eines typischen Cortiços, die von den Industrien den Arbeitern um 1893 bereitgestellt wurden, sind:

024.Fassade eines Cortiços

- Cortiço de quintal: Hof-Mietshaus – nimmt den Platz in der Mitte eines Häuserblocks ein, mit einem schmalen Flur zur Straße gewendet als Zugang. Neben dem Eingangstor gab es meistens ein Gebäude mit gewerblicher Nutzung.
- Cortiço casinha: Eigener Bau, mit Fassade an der Straße, wurde auch „pensão“ bezeichnet.
- Casa de cômodo: Stadthaus mit mehreren internen Unterteilungen. Meist noch vorhandene Typologie heutzutage.
- Cortiço improvisados: prekäre Behausungen in den Hinterzimmern von Bars, Lagerhallen, Scheunen oder Ställen.
- Hotel-cortiço: war tagsüber ein Restaurant und wurde in der Nacht als Schlafplatz genutzt.³⁸

Heutzutage verwendet man die Bezeichnung Cortiço unter folgendem Charakteristiken:

- errichtet aus einem oder mehreren Gebäuden auf städtischem Boden,
- mit einer überfüllten Besiedelung,
- geteilt in verschiedenen Mietzimmern,
- Untervermietet unter Missachtung der Gesetze, die die Beziehungen zwischen Eigentümer und Mieter regelt,
- die mehrere Funktionen in einem Zimmer beinhalten (Kinderzimmer, Wohnzimmer, Schlafzimmer, Küche)
- Zugang und gemeinschaftliche Nutzung von Sanitäreinrichtungen und elektrischen Installationen (Küche, WC, Bad),

³⁷ Vgl. Piccini 2004, 12.

025.Cortiços im Bezirk Luz

³⁸ Vgl. Ebda, 23f.

- *prekäre Wege und Infrastruktur innerhalb des Gebäudes.*
- *prekäre Installationen von Wasser, Abwassersystemen, Beleuchtung, Stromversorgung*³⁹

*Alle Cortiços sind Miethäuser, die meisten Bewohner (55,6%) sind jünger als 25, die meisten Haushaltsvorstände (54,3%) zwischen 15 und 35 Jahre alt. Diese Daten bekräftigen die Hypothese, dass die Cortiços eine Alternative für die neue Generation der Unterschicht ist, die sich kein Wohneigentum leisten können. Hingegen sicher ist die typische Lokalität der Cortiços. Obwohl es welche in der Peripherie von São Paulo gibt, findet man sie hauptsächlich im alten Zentrum (Bezirk Sé) oder in alten Industriearealen, wo viele große Gebäude und Fabriken in Cortiços umgewandelt wurden (Bezirke Moóca, Brás, Belém und Liberdade). Im letzten Jahrzehnt erfuhren Teile dieser Gebiete eine Gentrifizierung. In Moóca zum Beispiel, sehen viele Leute die Cortiços als Problem für das Viertel an und eine Abwanderung in den 60ern durch die Deindustrialisierung waren die Folge. Jedoch erfuhr das Viertel durch die Installation der U-Bahnlinie mitten durch das Gebiet, eine Reurbanisierung. Es setzten sich neue Apartmentgebäude für die Mittelschicht an und einige von ihnen als Condomínios (Gated Communities). Ein paar alte Fabriken wurden umorganisiert zu Freizeitplätzen und Shopping Centers.*⁴⁰

INFORMELLE SIEDLUNGEN IN SÃO PAULO - FAVELAS

*Rund ein Drittel der metropolitanen Bevölkerung von São Paulo ist aufgrund geringer Einkommen vom offiziellen Wohnungsmarkt ausgeschlossen. Dies führt dazu, selbst spontan und informell zu bauen, d.h ohne Orientierung an den städtebaulichen Plänen und Normen. Dieses Phänomen des massenhaften Selbstbaus zeigt, dass die vernakuläre Tradition, das eigene Haus mit den eigenen Händen zu bauen, in den Megastädten eine Renaissance erlebt. Aufgrund des Mangels von städtebaulicher Infrastruktur in den informellen Siedlungen, ist das Selbsthilfe-Bauen auch immer ein Selbsthilfe-Städtebau, da nicht nur die eigene Behausung, sondern auch das besetzte "Rohbauland" bewohnbar gemacht werden muss.*⁴¹

Nebenbei müssen die Bewohner gegen die drohende Vertreibung seitens der Stadtverwaltung und die Diskriminierung durch die etablierte Bevölkerung kämpfen.

Es hat sich eine "hybride" Stabilisierung etabliert, in der die Grenzen zwischen Legalität und Illegalität, Duldung und Anerkennung fließend sind.

³⁹ Vgl. Piccini 2004, 25f.

⁴⁰ Vgl. Caldeira 2000, 240f.

⁴¹ Vgl. Ribbeck 2008, 23.

Stadtverwaltung und Politik erweisen sich als unfähig, Alternativen für die wohnungssuchenden Massen zu finden. Die Reaktion von Politikern und Planern auf das informelle Siedeln und Bauen zeigt sich dementsprechend ambivalent: Einerseits bedroht es die geltende Ordnung, andererseits ist es ein Ventil für den aufgestauten Bedarf an Wohnungen. Die abwechselnde Bedrohung und Duldung der Spontansiedlungen hat sich als effektives Instrument erwiesen, die Massen politisch zu kontrollieren mittels einer Symbiose zwischen Stadtpolitik, Bodenspekulation und spontanem Bauen.

Für die einkommensschwache Bevölkerungsmehrheit ist das selbstgebaute Haus der wichtigste Stützpunkt im metropolitanen Chaos. Es ist zu Hause von der wachsenden Familie und gleichzeitig Stätte für produktive Aktivitäten (kleine Laden oder Kleingewerbe). Zusätzlich fungiert es als sicherer Rückzugsort für die Familie, wo man auch mit minimalen Ressourcen, auch bei Arbeitslosigkeit oder Krankheit überleben kann.

Das Haus muss flexibel und transformierbar sein, um es zu einer respektablen Größe heranwachsen zu lassen. Das typische Selbstbau-Haus ist also eine flexible "Hülle", die auf jede familiäre und ökonomische Veränderung reagieren kann und somit ein minimales Überleben und bürgerliche Integration ermöglicht. Dem gegenüber steht das Low-Cost-Haus, meist ein starrer "Behälter" mit einem unveränderlichen Grundriss und fehlender Ausbaufähigkeit, entworfen für eine abstrakte "Normalfamilie" und Einkommenschicht.

Aus Sicht der Konstruktion ist das "spontane Bauen" äußerst anpassungsfähig, weil es sich nicht im Dorf, sondern in der Metropole vollzieht. Viele Peripheriebewohner arbeiten im Bausektor und sind mit modernen Bau- und Wohnformen vertraut. Assimiliert wird alles, was sich praktisch bewährt. Das gilt auch für die Bauweise, die in der Regel aus einem minimalen Bauskelett besteht. Die überall aufragenden Betonstützen unfertiger Selbstbauhäuser sind weltweit zum Symbol des spontanen Bauens geworden. Das spontane Bauen ist keine Tradition, sondern eine erprobte Überlebenspraxis der städtischen Massen, die sich - trotz Armut und gegen alle Widerstände - zielstrebig ein Stück Stadt erobern.⁴²

Ob man von Slums, Hütten- oder Stadtrandsiedlungen, von ungeplanten, improvisierten, irregulären oder informellen Siedlungen spricht, immer enthält schon die Terminologie eine bestimmte Sichtweise: die Armut der Bewohner, die räumliche und soziale Marginalisierung, die Behelfsmäßigkeit der Bauten, die planlose Gründung, die Ungesetzlichkeit der Landnahme, die Abweichung von geltenden Planungs- und Baurecht. Noch in den 1970er Jahren galten die ungeplanten Siedlungen in den

Städten der "Dritten Welt" fast durchwegs als Slums, Elends- oder Marginalsiedlungen. Das explosive Stadtwachstum der 1970er Jahre in Lateinamerika veränderte diese Sichtweise. Nach und nach wurde die positive Seite des improvisierten Bauens entdeckt, bis hin zu dem kreativen Potential, das man in Spontansiedlungen vermutete.

Die lange Geschichte von Ignoranz und Repression, Toleranz und Integration hat auch in São Paulo zahlreiche Projekte hervorgebracht, von Abriss und Umsiedlung über sporadische Verbesserungen bis hin zu aufwändigen Programmen mit dem Ziel, die informellen Stadtgebiete sozial und städtebaulich zu integrieren. Dies bedeutet gleichzeitig, sie der wirtschaftlichen und politischen Kontrolle zuzuführen. Aus politischer Perspektive geht es darum, arme Wählerschichten zu mobilisieren und wirtschaftlich betrachtet liegt der Fokus darauf, die längst in die Stadt hineingewachsenen Spontansiedlungen endlich zu legalisieren, um sie für den städtischen Bodenmarkt- und damit auch für Bodenspekulation- zu erschließen.

Bei den Favelas in den anderen lateinamerikanischen Städten lässt sich ein ähnliches Muster bei der illegalen Landnahme erkennen: Besetzt werden vor allem öffentliche Flächen, die keine eindeutige Nutzung aufweisen oder für eine reguläre Bebauung ungeeignet sind. Dazu gehören beispielsweise Hänge und Uferzonen. Im Gegensatz dazu stehen attraktive Standorte oder private Flächen, um die gekämpft werden muss.

Die erste Bebauung ist in der Regel extrem provisorisch, weil die "Invasoren" arm sind und nach der Besetzung zunächst eine unsicher Phase des Abwartens folgt, ob und wie die öffentliche Hand reagiert. Um die Chancen der illegalen Landnahme zu vergrößern, vollzieht sich diese oft als ein gute vorbereitetes und überfallartiges Unternehmen, an dem einige hundert oder gar Tausende von Menschen beteiligt sind.

Sobald die Gefahr einer unmittelbaren Vertreibung gebannt ist, verbessert sich auch die Qualität der Häuser, bis nach Jahren feste und mehrgeschossige Gebäude entstanden, die nicht mehr zu beseitigen sind. Ein kritischer Punkt bleibt in jedem Fall die Erschließung und infrastrukturelle Versorgung, vor allem die Wasserversorgung, Abwasser- und Müllbeseitigung und das Fehlen von Schulen, Sport- und Freiflächen, weil die Flächen dafür nicht vorhanden sind.

Die Hänge hinaufkletternde Baustrukturen der Favelas sind durch spektakuläre Bilder bekannt, stellen aber in den lateinamerikanischen Metropolen fast schon ein Auslaufmodell dar. Dies liegt an der Knappheit der städtischen Restflächen in den Metropolen.

Die provisorischen Hütten, die gelegentlich unter Brücken, an Kanälen, auf Abbruchflächen, Müllplätzen, unter Hochspannungsleitungen und entlang

von Eisenbahnstraßen zu finden sind haben meistens keine Chancen auf eine spätere Konsolidierung. Als “cidades perdidas” oder “verlorene Städte” bleiben sie Elendssiedlungen, wo die Ärmsten der Armen überleben. 43

026. Favela do Moinho, Bom Retiro
- São Paulo, © Carlos Alkmin







CONDOMÍNIOS FECHADOS – GATED COMMUNITIES

Durch die soziale und räumliche Veränderung der Stadt in den 1980er und 1990er Jahren, veränderten sich auch der Lebensstil und die Nutzung der Stadt durch die Mittel- und Oberschicht. Eine große Anzahl an Condomínios fechados wurden errichtet – welche die Wohnvariante der „fortified enclaves“ bilden. Diese sind im Grunde Wohnstätten – hauptsächlich Hochhäuser, die eingemauert sind mit überwachtem Eingang, meist ein großes Areal besetzen und verschiedene Angebote für kollektive Nutzung offerieren (Sport, Festsaal, Kinderspielplatz etc). Condomínios wurden grundsätzlich nicht in den traditionellen zentralen Umgebungen gebaut, da sie viel Platz beanspruchen, der nur in weniger entwickelten Bereichen der Stadt leistbar war.⁴⁴

Der Bau von Gated Communities begann in den 1970er Jahren, während des Booms des Immobilienmarktes. Das Projekt, das diese rasante Entwicklung initiierte war das „Portal do Morumbi“. Dieser Komplex von sechzehn 25-stöckigen Blöcken wurde 1976 eröffnet. Diese beinhalten 800 Apartments, die Hälfte davon mit vier Schlafzimmern und beherbergen insgesamt 3500 Bewohner. Die gesamte Bebauungsfläche beläuft sich auf 160.000 Quadratmeter, wovon 120.000 Gemeinschaftsflächen wie Parks, Sportplätze und Entertainment Bereiche sind. Die Nachbarn dieses Condomínios im Herzen vom Stadtteil Morumbi sind die Bewohner der bekanntesten Favela in São Paulo: Paraisópolis. Die Favela – einer der größten in São Paulo – mit ihren über 5.000 Hütten, beherbergen die Hausmädchen, die Putzfrauen und Chauffeure für die umliegenden Condomínios. Nach der 15-jährigen rasanten Immobilienentwicklung in der Stadt für die Oberschicht in Gebieten mit prekärer Infrastruktur, kombiniert mit der Ausbreitung der Favelas, veranschaulicht der Stadtteil Morumbi das neue Gesicht der sozialen und räumlichen Segregation in der Stadt.⁴⁵

Das „typische“ Leben in Condomínios beinhaltet Charakteristiken wie den Wunsch nach Distanz – diese Wohntypologie soll kein Ort sein, wo Menschen hingehen, oder einfach vorbeigehen. Sie sollen hauptsächlich mit dem Auto erreichbar sein, und das nur von den Bewohnern, einigen Besuchern. Und natürlich den Bediensteten, die jedoch kontrolliert werden müssen und meistens nur über einen eigenen Eingang („Entrada de Serviço“) die Anlage betreten dürfen.

02 Morumbi, São Paulo – Die Favela Paraisópolis angrenzend an die Gated Communities © Tuca Vieira

44 Vgl. Ebda, 243.

45 Vgl. Caldeira 2000, 245f.

WERBUNG & ILLUSION

Seit den 1980ern verstärkte sich das Verlangen der Oberschicht nach solchen Condomínios, auch wenn sie abseits von guter Infrastruktur liegen. Beeinflusst werden sie aber nicht nur durch die täglichen Nachrichten, in der hauptsächlich Kriminalfälle und Gewalttaten zu sehen sind, sondern auch durch die Werbung des Immobilienmarktes. Mehr Sicherheit, Kontrolle durch Überwachungstechnologien, werden neben den Illusionen wie Glück, Harmonie, und Freiheit verkauft. Auf den Werbeplakaten für neue Immobilien sieht man oft Kinder in den Privatpools spielen, Eltern die im hauseigenen Fitnessstudio trainieren oder in der Sauna sitzen, und ältere Personen die im gemeinschaftlichen Garten spazieren und sich mit den anderen Bewohnern unterhalten. Sie verkaufen den Kunden die Idee der bestmöglichen Art zu Leben, abgegrenzt und abgesichert vom Chaos und der Heterogenität der Stadt außerhalb der Mauern. Und das Angebot der Einrichtungen übertrifft sich immer mehr: Gymnastiktrainer, Köche, einen Schulbus für Kinder, Autoreinigung und Supermarkteinkäufe durchgeführt durch Angestellte.

Was dann zur Realität wird sieht jedoch meist anders aus: die meisten „Entertainment“-Möglichkeiten werden von den Bewohnern gar nicht genutzt. Grund dafür ist die fehlende Freizeit, die durch die Arbeitszeit plus den meist lang andauernden Fahrtzeiten zur und von der Arbeit eingeschränkt werden. Wenn, werden die Fitnessanlagen, Festsäle etc., hauptsächlich wochenends genutzt, wenn die Bewohner nicht in ihr Ferienhaus fahren oder andere Aktivitäten außerhalb des Condomínios geplant haben.⁴⁶

FREIHEIT ODER GEFÄNGNIS

Nähe ist ein kritisches Thema für die brasilianische Bevölkerung. Aufgrund der Angst vor Kriminalität und den Vorurteilen des öffentlichen Raumes, bevorzugen sie es, in überwachten und umzäunten Bereichen ihre Zeit zu verbringen. Wenn es schon sein muss, teilen die unterschiedlichen Gesellschaftsschichten ihren Raum nur mit sozial Gleichgestellten. Für sie werden solche Areale mit dem Begriff „Freiheit“ verbunden, welche eine absolut andere Freiheitsdefinition ist, wie zum Beispiel ein Europäer sie beschreiben würde. Wenn man als Europäer nach São Paulo kommt, wirken die Eisengitter vor jedem Fenster der Einfamilienhäuser, die hohen Zäune, die Wachhunde dahinter, sowie das bewaffnete Sicherheitspersonal eher wie eine Strafanstalt als ein harmonisierter Lebensraum. Vor allem Einfamilienhäuser der Oberschicht sehen wie kleine Festungen aus:

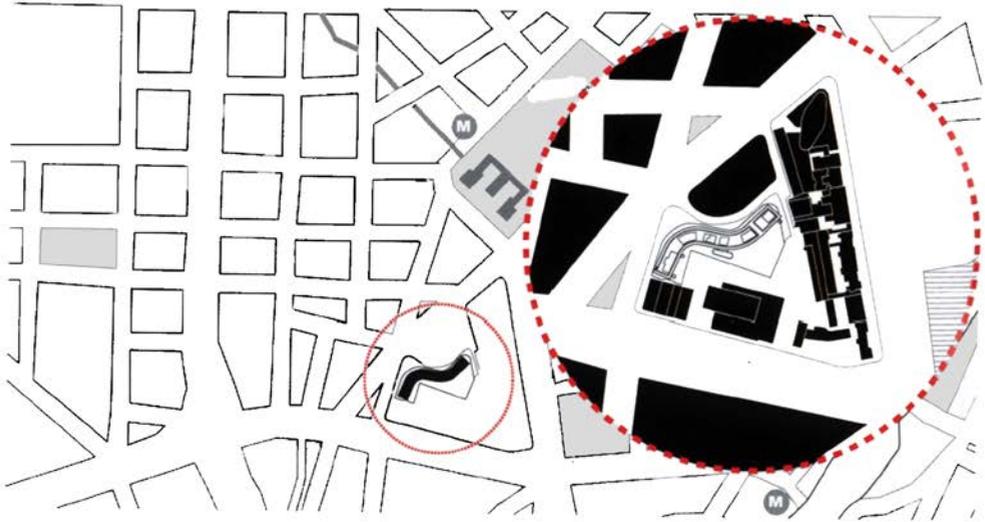
46

Vgl. Caldeira 2000, 263f.

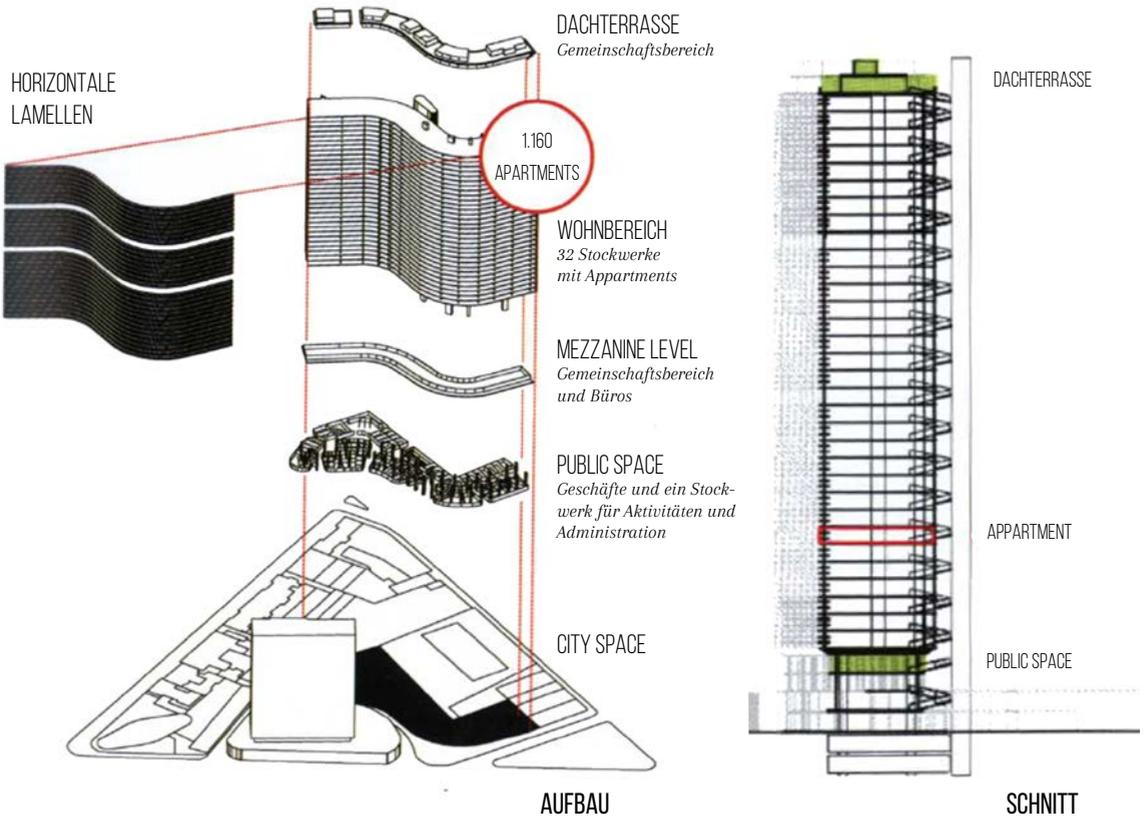
elektronische Alarmsicherung, Stacheldrahtzäune als Komplement für die drei Meter hohen Mauern um das Grundstück sind absolut keine Seltenheit in der Stadt.

Für die Paulistas jedoch, die entweder in Condomínios wohnen oder in Einfamilienhäuser, gibt es keine bessere Art zu Leben als in so einem Sicherheitstrakt. Auch spürt man bei den Bewohnern beider Wohntypologien kein Bedauern oder den Wunsch nach einer offeneren Art der Behausung oder für eine stärker diversifizierte öffentliche Geselligkeit.⁴⁷

47 Vgl. Ebda, 264-266.



LAGEPLAN



DAS EDIFÍCIO COPAN ALS ANGENOMMENER HYBRID IN SÃO PAULO

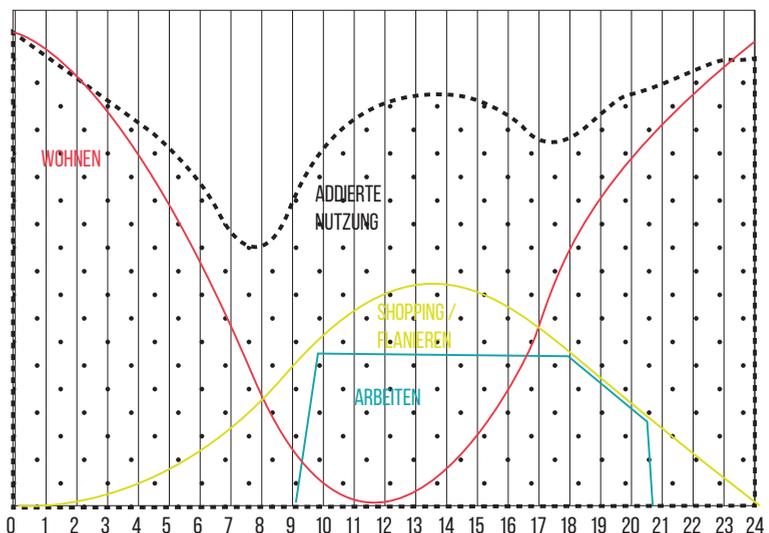
Niemeyers Copan Building im Zentrum der Stadt ist eines der wenigen, dafür faszinierenden Beispiele, das Hybridität in dieser Metropole funktionieren kann, und auch beliebt unter den Einwohnern ist.

Die markante S-Form des 1951 gebauten Komplex sticht aus dem - von rechteckigen Wolkenkratzern umgebenen Areal des Zentrums heraus. Das anfangs noch begehrte Objekt wurde Mitte der 1990er Jahre mit seinen 5.000 Einwohnern zu einem Objekt mit sozialen Missstimmungen. Die Hybridität erfasst sich durch die unterschiedlichen Nutzungszonen des Gebäudes: Das Erdgeschoss ist öffentlich. Hier befinden sich Geschäfte, Cafés sowie Serviceeinrichtungen wie Friseure und auch die fünf Eingänge zu den fünf Wohnungssektoren. Darüber das Mezzanine Level, der Raum für Gemeinschaftsaktivitäten wie Konzerte und Tanzaufführungen bietet, sowie Büroräume. Die darüberliegende Zone bildet mit ihren 32 Stockwerken den Wohnbereich mit unterschiedlichen Apartmentgrößen.

028.Lageplan, Aufbauschema und Schnitt des Edifício Copan

Je nach Sektor variieren die Grundrisse zwischen Einzimmerapartments und 6-Zimmer-Luxuswohnungen. Die höchstegelegene Zone - die Dachterrasse ist wieder für alle zugänglich und funktioniert als Gemeinschaftsbereich.

Das Besondere hier ist, dass es keine typischen Sicherheitsinstrumente wie Zäune oder Mauern gibt. Der öffentliche Raum und der Private haben keine spürbare Grenze. ⁴⁸



029.Nutzungsdiagramm für 24 Stunden im Edifício Copan



DER ÖFFENTLICHE (ZWISCHEN-) RAUM IN SÃO PAULO

São Paulo zeigt wie die meisten Städte durch seine Heterogenität verschiedene Layer von Bebauung, Benutzung und Interventionen auf. Der Prozess der Mauerbildung beeinflusst alle Arten von Raum in der Stadt und verändert sie in Bezug auf Benutzung des öffentlichen Raumes, und schafft gleichermaßen Abgrenzung, Intoleranz, und Angst. Es entstehen überall überwachte Grenzen, und folglich weniger Raum für Unbestimmtheit, funktionsneutrale Nutzung und öffentliche Begegnungen. In der heutigen Stadt ist der öffentliche Raum dort am leersten und die Benutzung von Straßen, Gehsteigen und Plätzen am wenigsten, wo die meisten isolierten Enklaven (hauptsächlich residentielle) situiert sind. In Stadtteilen wie Morumbi stellen öffentliche Straßen einen übriggebliebenen Ort dar, sind meistens nicht gepflastert oder asphaltiert, da die Enklaven nach innen orientiert sind. Die Distanz zwischen den Gebäuden ist groß – daher gibt es überwiegend Autostraßen, für die Fußgänger wird kein Raum gemacht. Und das mit Absicht, wird ja der Fußgänger mit Vorurteilen betrachtet, denn jemand der sich kein Auto leisten kann, wird von vielen Paulistas als Unterbemittelter eingestuft, der höchstwahrscheinlich in einer der Favelas in Morumbi wohnt. Die Wege in den Favelas sind Räume zum Gehen, jedoch funktionieren sie ebenso als private Enklaven: nur Einwohner der Favela und deren Bekannte betreten sie. Alles was von der öffentliche Straße zu sehen ist, sind die Eingänge der Favela. Wenn beide Gesellschaftsschichten – reich und arm – in Enklaven leben, wird der öffentliche Raum dazwischen zu einem ungenießbaren Sektor. Diese Räume sind nur mit Funktionen (Verkehrsfluß) belegt, ansonsten aber identitäts- und geschichtslos – ein übrig gebliebener Raum – ein “Nicht -Ort” wie Marc Augé es beschreibt.⁴⁹ Einige andere ältere Viertel der Oberschicht, (z.B. Jardim Europa, Alto do Pinheiros) neigen ebenso zu leeren Straßen, aber durch ihre Gartenstadtzüge haben sie attraktivere Gehsteige und Fußgängerwege. Auch hier geht der Trend zur Privatisierung von öffentlichem Raum: Privates Sicherheitspersonal wird in kleinen telefonzellartigen Hütten in bestimmtem Abstand untergebracht um Fremde einzuschüchtern, und Ungewollte fern zu halten. Diese Privatarmee wird eingesetzt um Raum zu privatisieren der eigentlich der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen sollte.⁵⁰

Die meisten zentralen Eliteviertel von São Paulo mit guter Infrastruktur, weisen schon aus traditioneller Hinsicht Mischnutzung auf und betreiben eine intensive und heterogene Nutzung des öffentlichen Raums. In diesen Vierteln wie Higienópolis, Jardins, und Itaim-Bibi mit ihren Luxusshops

030.Öffentlicher Raum /
Straßenraum zwischen zwei Gated
Communities

031.Oscar Niemeyers “Grand
Marquise” im Ibirapuera Park

49 Vgl. Augé 2012, 72f.
50 Vgl. Caldeira 2000, 309-311.

und Restaurants werden die Straßen von den unterschiedlichen Gesellschaftsschichten benützt. Auch ist er der Schlafplatz vieler Obdachloser. Als Gegenreaktion setzten die Gebäudeeigentümer auch hier Zäune und Sprinkleranlagen in den Gärten ein, um die Obdachlosen von „ihrem“ Gehsteig zu verscheuchen.

In diesen Arealen mit Mischnutzung, sind die Maßnahmen solcher Ausgrenzung unscheinbarer als in der Peripherie bei den Condomínios. Durch Videokameras, elektronische Passiersysteme an den Eingängen in jeglichen Bürokomplexen, Metalldetektoren in Bankeingängen und Sicherheitspersonal die die Identifikation jedes Besuchers erfragen in Büro- und Wohnanlagen gehören zu diesen Methoden.

Die Kontrolle basiert auf Verdächtige eines Stereotyps, und steht für die Diskriminierung besonders gegen Arme und dunkelhäutige Menschen. Aufgrund dessen besteht das tägliche Leben für viele Personen aus einem Hürdenlauf mit vielen Hindernissen und Demütigungen.

Die Straßen von São Paulo, vor allem die zentral Gelegenen, sind noch immer stark frequentiert durch die Fußgänger, vor allem in den Arealen mit vielen Kommerz- und Serviceeinrichtungen. Jedoch hat sich das Verhalten auf der Straße verändert. Aus Angst vor Dieben und Straßenräuber sieht man kaum jemanden mit Schmuck oder wertvollen Uhren spazieren. Handtaschen werden prinzipiell vor dem Körper und unter dem Arm eingeklemmt, Rucksäcke werden auf der Brust getragen und von Ausweisen werden nur Kopien mitgetragen.

Autofahrer fahren meist mit geschlossenen Fenstern und abgesperrten Autotüren. Vor allem das Anhalten bei Ampeln und Kreuzungen beunruhigt sie, aufgrund der großen Anzahl von Überfällen - meist bei weiblichen Autofahrerinnen - die jährlich an Kreuzungen stattfinden. Wer es sich leisten kann, setzt schusssicheres Glas ein und verdunkelt seine Autoscheiben sodass der Fahrer nicht mehr erkennbar ist.

Die neue Ober- und Mittelschicht versucht generell überfüllte Straßen und Gehsteige zu vermeiden, und erledigt ihre Einkäufer lieber in Shopping Centers und Hypermarkets. Da die Ober- und Mittelschicht mit dem eigenen PKW in der Stadt kursiert, wird der öffentliche Transport von der Unterschicht benutzt. Das Netz des öffentlichen Verkehrs - Schnellbahn, Metro und Bus - bildet große Knotenpunkte, die täglich von Millionen Einwohnern passiert werden. An diesen Orten ist es die beste Möglichkeit Nahrung, elektronische Gadgets, und diverse andere Dinge zu verkaufen. Dieser intensive informelle Handel der Straßenverkäufer, den marreteiros oder ambulantes, nimmt mit den kleinen Verkaufsständen den meisten öffentlichen Raum im Zentrum ein.

Der Verkehr gehört zu den bedenklichsten Aspekten in São Paulo. Das

Überschreiten von Regeln des Straßenverkehrs gehört in der Stadt zur Norm. Das kann auf die enorm große Anzahl von Schadensfällen im Verkehr zurückgeführt werden.

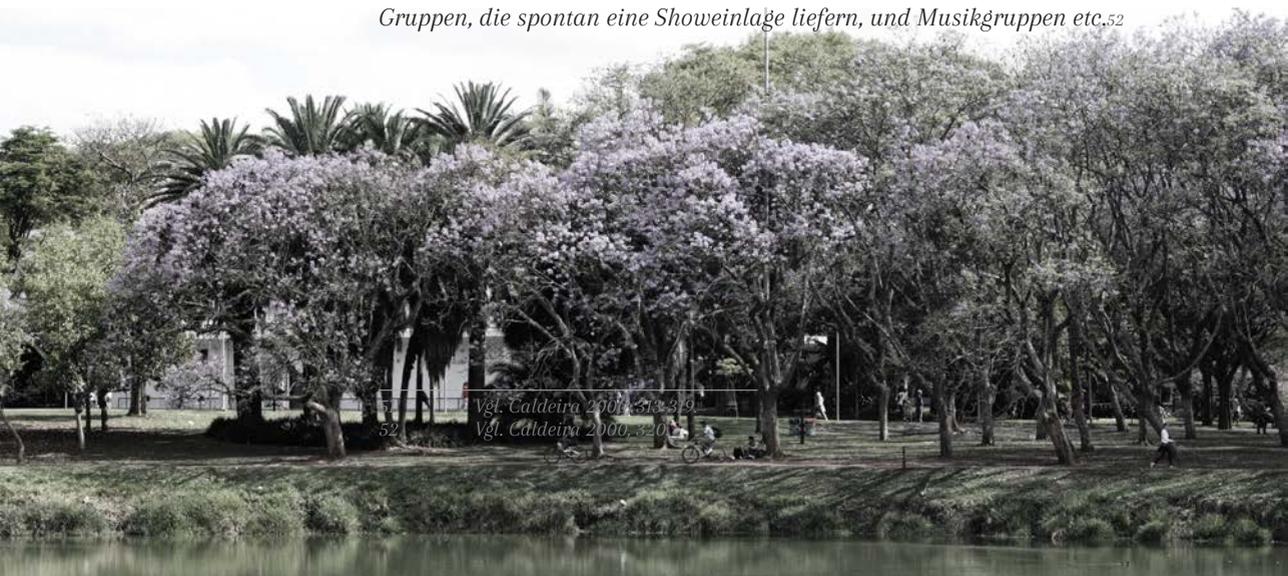
Die verschiedenen Gesellschaftsgruppen erleben den transformierten öffentlichen Raum in widersprüchlichen Arten. Die junge Mittel- und Oberschicht die bereits in die Stadt der Mauern hineingeboren wurde, verhält sich positiv der gegebenen Umstände des public space. Sie genießt es in so einer privilegierten Position zu sein mit eigenem Chauffeur etc. Sie verbringen gerne ihre Freizeit in sicheren Shopping Malls.

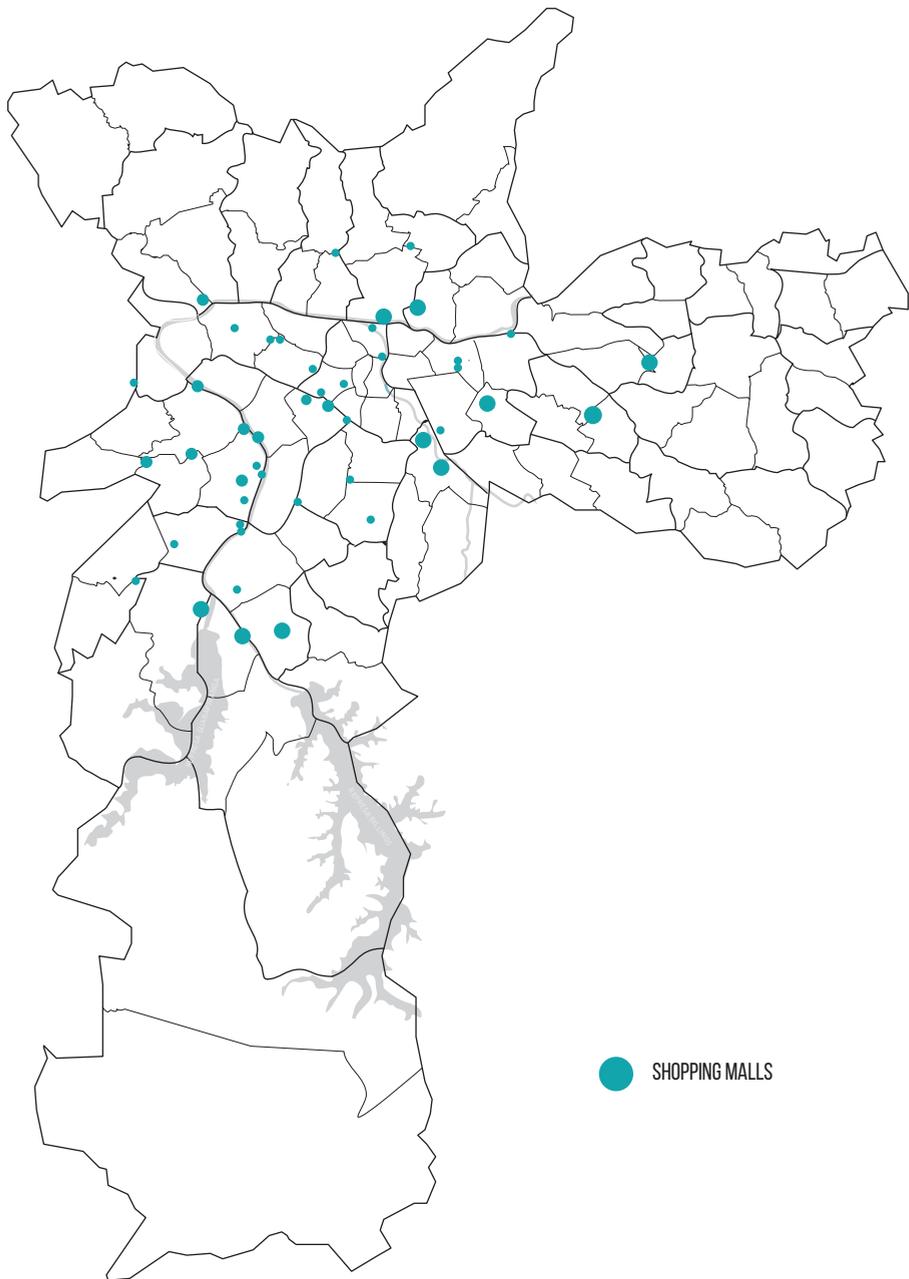
Die Kinder der Arbeitergruppen hingegen verbringen ihre Freizeit an öffentlichen Plätzen in der Peripherie selbst (auch teilweise in den dort gelegenen Shopping Malls), begleitet von bestimmten Musikrichtungen wie dem Funk (welcher in der Ober- und Mittelschicht verpönt ist).⁵¹

PARKS

Die wenigen großen Parks in der Stadt werden intensiv genutzt und das sogar in einer demokratischen Weise. Ist der Park in der Peripherie situiert, wie der Parque do Camo, wird er hauptsächlich von der Arbeiterklasse benützt. Andersherum bei den großen Parks in den zentral gelegenen Bezirken: Parque Ibirapuera und Parque Morumbi - beide in sehr wohlhabenden Viertel gelegen, kommen vor allem wochenends Personen aus allen Klassen dort hin um ihrer Freizeit, Sport oder Picknick oder einfaches Treffen mit Freunden nachzugehen. Obwohl sie meist umzäunt sind, gehören sie zu den letzten Grünflächen der Metropole. Diese „Oasen“ werden sehr intensiv genutzt und vor allem für unterschiedliche Aktivitäten: So findet man am Wochenende Zauberer, die eine kleine Show auf den großen Promenaden präsentieren; Straßenverkäufer, die mit kaltem Trinkwasser gefüllten Taschen umherwandern; Capoeira-Gruppen, die spontan eine Showeinlage liefern, und Musikgruppen etc.⁵²

032.Ibirapuera Park





SHOPPING CENTER, HYPERMÄRKTE UND ROBOCOPS

Wer heutzutage durch São Paulo fährt, kann es nicht vermeiden an groß angelegten Parkplatzflächen unter freiem Himmel und dem dazugehörigen Hypermarkt vorbeizukommen. Das 1970 erbaute Iguatemi Shopping Center – das Erste dieser Typologie in der Stadt – sollte eine grundsätzliche Umwandlung des Konsumverhaltens der „Paulistanos“ einleiten. Zu der Unterbringung unterschiedlicher Läden und Serviceeinrichtungen in einem Komplex kam noch die Einführung von „Food Courts“ sowie Kinosälen hinzu. Dies führte zur progressiven Dissoziation der existierenden Handelsstraßen im Zentrum. Bis zum Ende der 80er Jahre bildeten sich vor allem Shopping Center in gehobenen Stadtteilen: Ibirapuera, Morumbi, Paraíso und Água Branca. Sie wurden implementiert in der Umgebung von Bürogebäuden, wohlhabenden Wohnhäusern, und Kulturstätten.

Erst mit der Eröffnung des Center Norte, am Industrieviertel des Tietê änderte sich das Bild des Shopping Centers in São Paulo: Sie wurden noch größer, beinhalteten Baumärkte und Hypermärkte und wurden in der Nähe von Wohnvierteln mit niedrigem Einkommen errichtet, wo es davor keine kommerziellen Schwerpunkte gab. Dies führte jedoch weder zu einer Dezentralisierung, noch zu einer Polyzentralität in der Stadt.

Man konnte feststellen, dass sich zwischen dem historischen Zentrum über die Region der Paulista bis zur Avenida Faria Lima generell eine verschlechternde Infrastruktur entwickelte.

Von den Gärten und Boulevards von französischen Stadtplaner Bouvard um 1910, oder von den 15 Meter breiten Gehsteigen in der Avenida Paulista, blieb letztendlich wenig über. Stattdessen gewann die Privatisierung und das Automobil an Überlegenheit als Parameter für die Stadtgestaltung was zum Verlust der Fußgängerzonen und der Dimension des öffentlichen Raumes führte.⁵³

MINHOCÃO



Der Minhocão (offiziell die Hochstraße Elevado Presidente Costa e Silva), bildet einen außergewöhnlichen öffentlichen Raum in São Paulo. 1968 initiiert durch den Bürgermeister José Vicente Faria Lima und 1971 eröffnet durch den Bürgermeister Paulo Maluf um den überlasteten Verkehr durch die Innenstadt abzufangen, da die darunter liegenden Verbindungsstraßen nicht erweitert werden konnten. Er beginnt am Praça Roosevelt und führt bis zum Largo Padre Péricles im Bezirk Perdizes. Viele Einwohner waren bei der Eröffnung der Meinung dass diese Hochstraße das Bild dieser

034. Der Verkehr am Minhocão an einem Arbeitstag



Umgebung zerstören würde. Auch beklagten viele den großen Verkehrslärm und die Luftverschmutzung – liegt die 3,4 km lange Hochstraße ja auch nur wenige Meter von den umgebenden Gebäuden entfernt.⁵⁴ Im Jahre 1976 wurde schlussendlich das Nachtfahrverbot am Minhocão eingeführt; und heute können die Fußgänger und Radfahrer auch Sonntags ganztäglich die Hochstraße für Freizeitaktivitäten beanspruchen.⁵⁵ Nichts desto trotz ist der Minhocão ein stark diskutiertes Thema in der Stadt. Die Meinungen zwischen Abriss der Hochstraße und der endgültigen Transformation in eine autofreie Zone nach dem Vorbild der High Line in New York gehen auseinander...⁵⁶

IST DAS STADTZENTRUM NOCH IMMER BEGEHRT?

Ein weiteres Diskussionsthema ist der Widerstand zur Dezentralisierung der gut gelegenen zentralen Teile der Stadt. Nicht alle wollen „Downtown“ hinter sich lassen oder das urbane Leben aufgeben. Manche Bewohner kämpfen sogar darum in den traditionellen, zentralen, Mittel- und Oberschichtbezirken zu bleiben und auch in den Arbeiterviertel wie Moóca, Bras und weitere die eine Gentrifizierung erleben. Auch Anzeigen zu neuen Hochhäusern in alten Nobelvierteln wie Jardins, Higienópolis oder Pinheiros werben mit Begriffen wie Zivilisation, öffentliche Transportanbindung, „Live where things happen“, und bringen Attribute wie Distanz und wenig Infrastruktur als Negativbeispiele. Zweifellos beinhalten die neuen Hochhausprojekte die gleichen Extras wie in den Condomínios wie Swimming Pool, ein eigenes WC für die Putzfrau etc. – nur eben alles in kleinerem Maßstab. Die wenigen Objekte für die untere Mittelschicht und Arbeiterklasse wirbt mit Nähe zur Metro, oder Nähe zu einem öffentlichen Park und nahe gelegenen Einrichtungen wie Apotheke, Bäckerei – alles Annehmlichkeiten für Personen, die kein Auto besitzen.⁵⁷

035.Sonntags - Barbecue am
Minhocão

REAKTIVIERUNG DES ZENTRUMS

Seit den letzten zwei Jahrzehnten bemühen sich die Regierung und ihre Stadtplaner, Immobilienfirmen und Konstrukteure das Zentrum, das für viele Paulistanos nicht mehr attraktiv als Wohnraum ist, wieder aufzuwerten. Nicht mehr attraktiv aufgrund der vielen Cortiços und dadurch auch hohen Anteil von Bewohnern der unteren Sozialschichten, und der Straßenbewohner. In den Köpfen der Besserverdienenden wird

54 Vgl. Villaça 2004, 150.

55 <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2013/08/1324212-a-noite-o-minhocao-vi-ra-pista-para-ciclistas-familias-e-passeio-com-caes.shtml> Stand:20.12.2013

56 <http://www1.folha.uol.com.br/saopaulo/2013/08/1326012-em-ny-viaduto-vel-ho-virou-grande-jardim-suspenso-por-que-nao-no-minhocao.shtml> Stand:20.12.2013

036.Freizeitaktivitäten am
Minhocão an einem Sonntag

57 Vgl. Caldeira 2000, 285-288.

das Zentrum der Stadt (im speziellen Bezirke República und Sé) mit Obdachlosen, Prostituierten und Drogendealern in Verbindung gebracht und somit gemieden. Die Regierung versucht nun dem Gegenzuwirken. Kleine historische zweigeschoßige Bauten machen Platz für eine vertikale Nachverdichtung durch neue Wohnhochhäuser.

Diese Aufwertung beinhaltet die Verdrängung der Unterschicht, und das Raum schaffen für die Oberschicht durch luxuriöse Apartmenthäuser. Durch den großen Kapitaleinfluss der Immobilienkonzerne auf die Regierung, werden Objekte implementiert, die für viele Einwohner nicht leistbar sind. Soziale Wohnbauten finden keinen Platz auf den wertvollen Baugrund im Stadtzentrum. Somit werden diejenigen, die es sich nicht leisten können, (wieder) gezwungen in die Peripherie zu übersiedeln in soziale Wohnbauten.

SÄUBERUNG DER STADT

Das kommunale Gesetz "Lei Cidade Limpa" ("Gesetz der sauberen Stadt") trat am 1. Januar 2007 in der Metropole São Paulo in Kraft. Mit diesem Gesetz waren sämtliche Außenflächenwerbung in der Stadt verboten. Außerdem wurden Gewerbebeschilderung und Leuchtreklamen an Geschäftsgebäuden stark reglementiert. Der damalige Bürgermeister Gilberto Kassab (Amtszeit 2006 - 2012) leitete mit dieser Verordnung seine ideologische "Säuberung der Stadt" sowie die "Bekämpfung der akustischen und visuellen Verunreinigung" ein. Bei der akustischen Verunreinigung mussten etliche Samba-Clubs und Nachtlokale zumachen um dem "Säuberungsakt" gerecht zu werden.

Heutzutage findet man im öffentlichen Raum (fast) keine Reklame mehr. Jedoch half diese drastische Maßnahme nicht unbedingt zu einer Säuberung der Stadt. Die beiden Hauptflüsse Pinheiros und Tietê wirken noch immer wie verschmutzte Tümpel und auch die akustische Verschmutzung ist so hoch wie die Jahre zuvor. Weshalb? Aufgrund der vielen Privathubschrauber die zu den Rush-Hour Zeiten die Stadt überqueren, der 5 Millionen Privatfahrzeuge sowie aufgrund der Müllabfuhr, die hauptsächlich nachts ihre Streifzüge durch die Stadt tätigen, da tagsüber die Verkehrsüberlastungen es nicht zulassen. Das Gleiche gilt auch für die LKWs, die sozusagen ein Nachtfahrgebot in der Innenstadt haben. Auch in puncto Luftverschmutzung sowie Lärmbelästigung aufgrund der - in Europa nicht genehmigungsfähigen - Bussen der Hauptstadt gab es keine Verbesserung - auch ohne Werbeplakate.

Was folgte auf die "Entkleidung" der Wände in der Stadt? Abgesehen von einigen Fassaden von Art-Déco Wolkenkratzer, erblickt man auf der Aussichtsterrasse des Copans oder des Edifício Itália eine graue Betonlandschaft soweit das Auge reicht. Auch wird einem die willkürliche Bebauung im Zentrum der Stadt bewusst.

Nicht nur im Kern der Stadt, sondern auch in der Peripherie hatte diese visuelle Säuberung das Landschaftsbild verändert. Es verdeutlichte die Sichtbarkeit der sozialen Unterschiede. Wo an Autobahnen bis 2006 kilometerlange Werbetafeln montiert waren, sieht man heute teilweise die Favelas und informellen Siedlungen, die sich dahinter angesiedelt haben. Laut Umfragen kommt das Werbeverbot gut an, und hat inzwischen auch in anderen Städten Fuß gefasst (z.B. Rio de Janeiro - "Rio Limpo") Ausnahmen des Werbeverbots beinhalteten Hinweise auf kulturelle, sportliche, edukative und soziale Events. Doch schon heute sieht man einige Durchlässigkeiten der strikten Regelung: An Bushaltestellen, Mülleimern sind wieder Werbeflächen erlaubt - als Erklärung dafür seitens der Stadtpolitiker behauptet man, dass mit diesen Werbeflächen die Instandhaltung der Bushaltestellen und Mülleimer finanziert werden würde. Reporter der Tageszeitung Folha de São Paulo kalkulierten dies nach, und kamen zu dem Schluss dass durch die Einnahmen der Werbeflächen der über 9.000 Haltestellen, ein immens höherer Einkommensbetrag die Stadtkassa erreicht, wie für die Instandhaltung dieser notwendig wäre. Was ja an und für sich in Hinblick auf die Verwendung für Ausgaben für die Öffentlichkeit nichts negatives wäre, wenn nicht der Verdacht bestünde, dass dieser Überschuss der Einnahmen unter der Hand verschwinden würden.

Schlussendlich gibt es ein gemischtes Fazit über das "Cidade Limpa" Gesetz: Der überwiegende Teil der Bewohner São Paulos stehen positiv zur werbefreien Stadt. Andererseits gib es dringendere Probleme, wie dem Umweltschutz und die Erhöhung der Lebensqualität durch neue Maßnahmen in Bereich Infrastruktur, Sicherheit und öffentlicher Transport, die gelöst werden müssen. ⁵⁸



Zona Leste
Centro

EXCETO DOMINGOS 7-14h
FAIXA EXCLUSIVA
Centro

A partir de
São Paulo
está voltando

DER STADTVERKEHR HEUTE UND DESSEN EINFLUSS AUF DIE LEBENSQUALITÄT

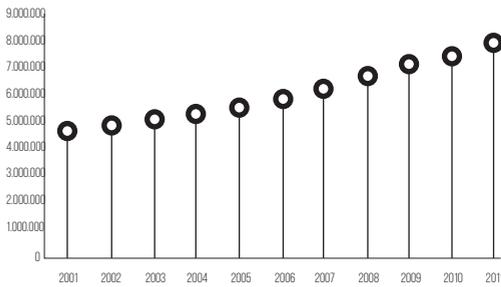
In den letzten Jahrzehnten wurde die Stadtplanung São Paulos vom zunehmenden (Individual-) Verkehr rasant eingeholt und lässt die Stadt heutzutage in kilometerlangen Staus untergehen. Der Mangel an Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel zeigt nun ihre Folgen. An die sieben Millionen Fahrzeuge - davon ca. fünf Millionen PKW und ca. eine Million Motorräder - erzeugen eine tägliche Länge von durchschnittlich 180 km Stillstand auf den Straßen der Stadt. Dieser Verkehrswahnsinn brachte sogar einen eigenen Radiosender "Rádio SulAmérica Trânsito" hervor, der seit dem Jahr 2007 den Verkehr, Unfälle, Umleitungen und Staus in São Paulo 24/7 kommentiert. Interventionen seitens der Regierung gibt es, jedoch zeigen sie wenig Wirkung: Es gibt ein temporäres Fahrverbot für jedes Auto - abhängig von der letzten Ziffer der Nummerntafel - an einem der Arbeitstage in den Rushhours (7 - 10 Uhr und 17 - 20 Uhr). Diese Maßnahme sollte das Verkehrsbild verbessern, was jedoch hauptsächlich dazu führte, dass sich die Bewohner ein Zweitauto zulegten. LKWs haben ebenso temporäres Fahrverbot während der Rushhours in bestimmten Hauptverkehrsadern. Weiters wird zurzeit eine 180 km lang Umgehungsautobahn "Rodoanel" rund um den Stadtkern gebaut, der alle Verbindungsschnellstraßen in die Umgebung verknüpft und den Durchgangsverkehr vermindern soll. Bis zum heutigen Tage sind zwei der vier Teile fertiggestellt (Abschnitt West und Süd) und Abschnitt Ost soll heuer (2014) noch eröffnet werden.

Als Lösung für das Verkehrsproblem, nehmen die, die es sich leisten können, den Weg über die Hochhäuser der Stadt mittels Helikopter. Diese Fortbewegungsmöglichkeit steigert immer mehr ihre Beliebtheit unter den Paulistanos. Um die 500 Helikopter zählen inzwischen zur Stadtflotte - welche die Größte weltweit gesehen ist. Dies ist ein Zeichen "der Kapitulation vor dem Stillstand in den Straßen". 59

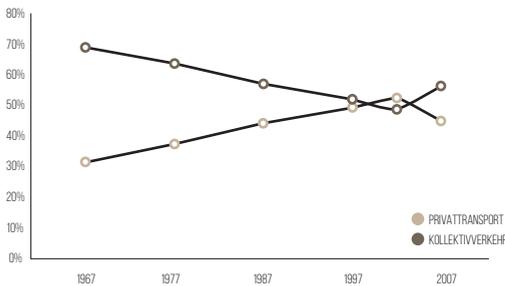
Der Automobiltransport war seit den 1940er das Hauptaugenmerk der politischen Stadtentwicklungsprozesse und verabsäumten somit ein angemessenes öffentliches Transportnetz zu schaffen, was den Anforderungen der damals schnell wachsenden Metropole entsprach. Das Bahnnetz der Metro der Companhia do Metropolitano de São Paulo (gegründet 1968), mit einem heutigen Ausmaß von 74,3 Kilometer Streckenlänge ist absolut unzureichend für die Nachfrage der großen Metropole. Auch der Vergleich mit anderen Millionenstädten weist das verhältnismäßig wenig ausgebaute Verkehrsnetz der Metro von São Paulo auf. Die zurzeit 5 vorhandenen Metrolinien transportieren 4,5 Millionen Menschen täglich. Auch die Schnellbahn-/ Bahnstrecken der CMT (Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - gegründet 1992) die

037. Einer der täglichen
Stausituationen der Stadt: hier
auf der Avenida 23 de Maio

STATISTIK DER PKW-ANZAHL IN DER RMSP 2001-2011

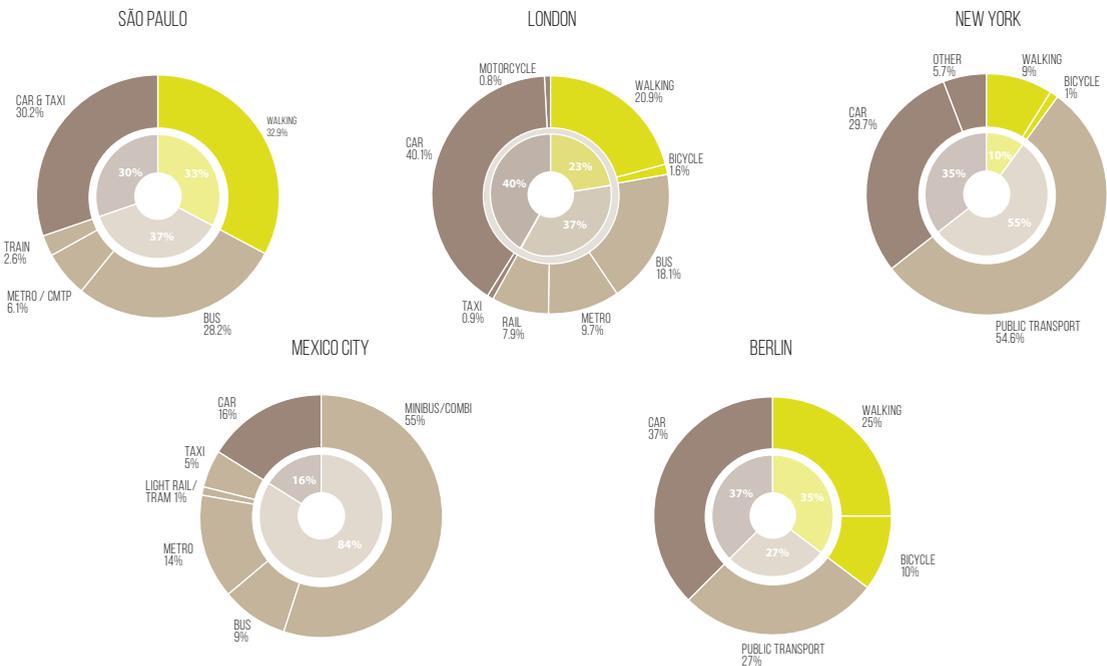


PROZENTUELLE AUFTeilUNG VON KOLLEKTIVTRANSPORT UND PRIVATTRANSPORT 1967 - 2007 IN RMSP



Quelle: www.gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br

AUFTEILUNG TRANSPORTARTEN IN METROPOLLEN

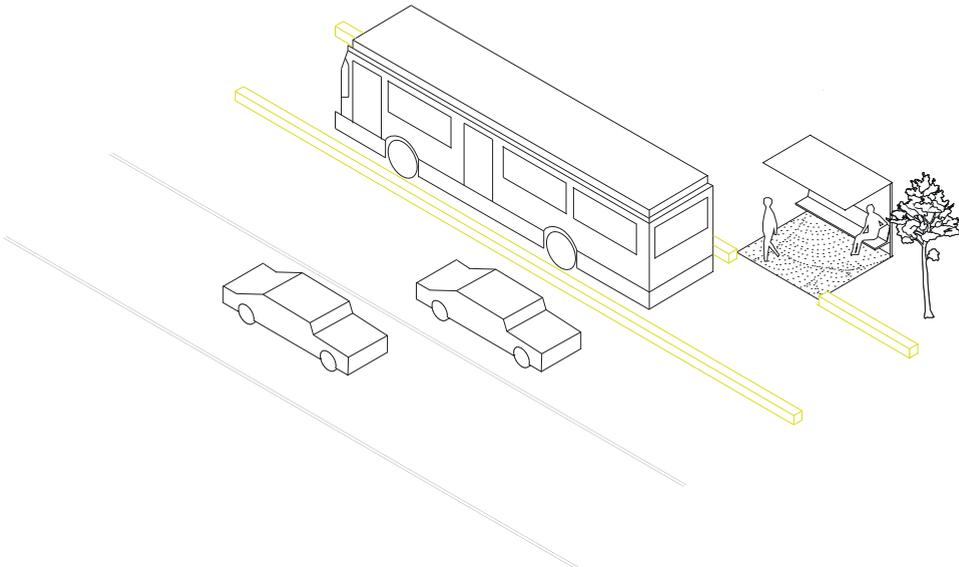


Quelle: Urban Age - South American Cities

inzwischen ein Gleisnetz von 260,8 Kilometer aufweisen, wurden Jahrzehnte lang als Alternative für den Transport vernachlässigt. Der Bustransport, der noch immer das dominierende öffentliche Verkehrsmittel ist, wird eigens von der Stadt verwaltet. In den 90er Jahren gab es noch illegale / private Buslinien, hauptsächlich VW-Busse, die einen zusätzlichen öffentlichen Transport anboten.

Abgesehen vom wenig ausgebauten Netz, fehlte es auch an viele Orten an Verbindungsknoten zwischen den Linien.⁶⁰

Seit dem neuen Stadtentwicklungsplan, investiert die Stadt in den Umbau der Hauptstraßen mit sogenannten Buskorridoren, um die Transportzeit zu kürzen und somit den öffentlichen Verkehr für die Bevölkerung attraktiver zu machen.



038.Schema der bereits installierten Buskorridoren

2012



- | | | | | | |
|---|--------------------|-------|----|---------------------|------|
| 1 | Linha 1 - Azul | METRÔ | 10 | Linha 10 - Turquesa | CPTM |
| 2 | Linha 2 - Verde | METRÔ | 11 | Linha 11 - Coral | CPTM |
| 3 | Linha 3 - Vermelha | METRÔ | 12 | Linha 12 - Safira | CPTM |
| 4 | Linha 4 - Amarela | METRÔ | | | |
| 5 | Linha 5 - Lilás | METRÔ | | | |
| 7 | Linha 7 - Rubi | CPTM | | | |
| 8 | Linha 8 - Diamante | CPTM | | | |

039.Aktuelles (2012) Metro- und Schnellzugnetz São Paulus

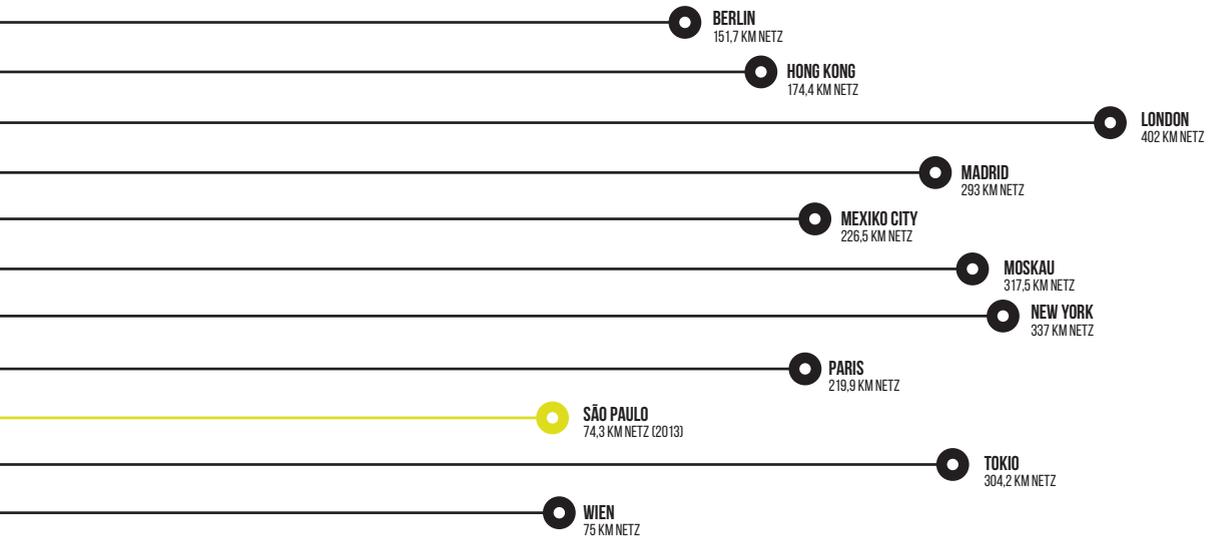
A PARTIR DE 2020 (PROJEÇÃO)



- | | | | | | |
|---|--------------------|-------|----|---------------------|-------|
| 1 | Linha 1 - Azul | METRÔ | 10 | Linha 10 - Turquesa | CPTM |
| 2 | Linha 2 - Verde | METRÔ | 11 | Linha 11 - Coral | CPTM |
| 3 | Linha 3 - Vermelha | METRÔ | 12 | Linha 12 - Safira | CPTM |
| 4 | Linha 4 - Amarela | METRÔ | 13 | Linha 13 - Jade | CPTM |
| 5 | Linha 5 - Lilás | METRÔ | 15 | Linha 15- Prata | CPTM |
| 6 | Linha 6 - Laranja | METRÔ | 17 | Linha 17- Ouro | METRÔ |
| 7 | Linha 7 - Rubi | CPTM | 18 | Linha 18- Bronze | METRÔ |

040.Geplantes Metro- und Schnellzugnetz São Paulus für 2020

Diese Mobilitätssituation hat einen immensen Einfluss auf die Lebensqualität in São Paulo. Zeitverlust, Luftverunreinigung, Stress, Gesundheitsschäden, Unfälle, und Lärmbelästigungen sind Folgen des Verkehrs, sowie auch der Mangel an öffentlichen Freiflächen, die nicht dem Auto gewidmet sind. Die Politiker der Stadt sind sich nun - doch viel zu spät - einig, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes (vor allem auf Schienen), der einzige Ausweg aus dieser Last ist. Laut Secretária dos Transportes Metropolitanos de São Paulo sollen bis zum Jahr 2020 die Metro- und Schnellbahnlinsen ihr Dreifaches an Länge gewinnen. Ob dieses Ziel und der Zeitpunkt realistisch kalkuliert sind, steht offen. Jedenfalls ist dieser Schienennetausbau für São Paulo größter Notwendigkeit um nicht im Verkehr zu erstickten.

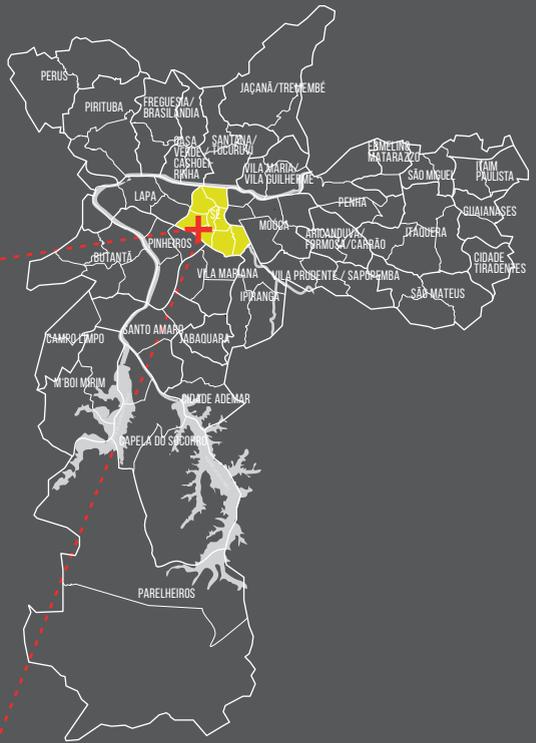


041. Vergleich der Metronetzreichweite unterschiedlicher Metropolen

BAIXO AUGUSTA







DAS VIERTEL BAIXO AUGUSTA

Bereits bevor die Umgebung zwischen der heutigen Avenida Paulista und dem Zentrum zum - von vielen Paulistanos umstrittenen Viertel "Baixo Augusta" wurde, war es bereits seit São Paulos Anfängen besiedelt. Zu der Zeit, als die Stadt sich noch auf das historische Dreieck beschränkte und die Stadtstruktur sich nur langsam erweiterte, sowie als der Kaffeeexport die wirtschaftliche Hand des Landes übernahm, besiedelten wohlhabende Leute den Umkreis des Stadtkerns in ihren großflächige "Chácaras" (Gutshöfe). Diese Chácaras waren semi-rurale Bereiche, selbstversorgend durch Anbau von Nahrung sowie Wasserversorgung durch die Flüsse der Umgebung. So auch im Bereich des heutigen Baixo Augusta. Somit war das Areal bis ins 18. Jahrhundert auf zwei Chácaras aufgeteilt - die "Chácara do Capão" des portugiesischen Eigentümers Mariano Antonio Vieira und die "Chácara de Martinho Prado". Erst mit der Industrialisierung und der damit verbundenen Expansion der Stadt wurden diese Gebiete urbanisiert. ⁶⁰

Das heutige Viertel Baixo Augusta - aufgeteilt auf die Bezirke Bela Vista und Consolação - welches im Südwesten von der Avenida Paulista, im Nordwesten von da Rua da Consolação, im Nordosten vom Viaduto Nove de Julho und im Südosten von der Schnellstraße Nove de Julho eingegrenzt wird, erlebte seit den 1940ern ständige Transformationsvorgänge. Ihren Kern bildet die Rua Augusta, die seit Anbeginn eine Konzentration von Handel, Service und Kommunikation bildet.

GENTRIFIZIERUNGSPROZESS IM BAIXO AUGUSTA

Die Rua Augusta, erbaut in 1875 und als Verbindung vom Zentrum bis zu den neuen Nobelvierteln Jardins, bildete zusammen mit der Rua da Consolação und der Avenida Paulista, die Grundsteine für die Besiedelung des Areals in den darauffolgenden Jahrzehnten.

In den 1960er Jahren wird die Rua Augusta als Einkaufsboulevard berühmt für ihre schicken Kaufläden und modernen Galerien, und angesagten Tanzbars in der die Jugend São Paulos ihre Nächte verbringt. Doch die Avenida Paulista teilt die Straße in unterschiedliche Ambiente, und auch durch das rapide ansteigende Verkehrsaufkommen und durch das Fehlen von Parkmöglichkeiten verliert sie schnell ihren Flaniercharakter. Nach und nach siedeln sich im Teil Paulista-Zentrum Serviceeinrichtungen, Kliniken und Firmen an, und das Viertel verliert die Jugendelite der Stadt. Der andere Teil Paulista - Jardim behält in den 1970er Jahren ihr Image mit Luxusrestaurants, und Kaufläden. Ende der 70er Jahren, halten die Diskotheken, Travestieshows und Nachtclubs Einzug in der Baixo Augusta (Zentrumseite) und auch das Rotlichtmilieu. Die Wandlung

60

Vgl. Pissardo 2013, 25.



043. Rua Augusta in en 1960er Jahren



044. Tal des Flusses Saracura, 1910 - zukünftige Straße Nove de Julho



046. Strassenerweiterungsarbeiten der Rua Consolação 1967



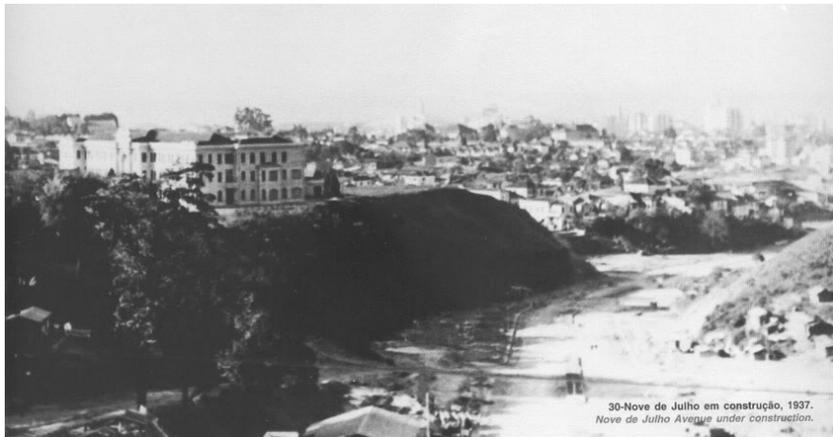
045. Avenida Paulista 1902



047. Rua Consolação, 1907



048. Rua Consolação, 1956



30-Nove de Julho em construção. 1937.
Nove de Julho Avenue under construction.

049. Bau der Allee Nove de Julho, 1937

vom High-Society Viertel zum suspekten Ort der gemieden wird, hält bis bis zu den 90er Jahren an und wird durch die „Zentrumsflucht“ der Oberschicht verstärkt. Ab diesem Zeitpunkt beginnt die Gentrifizierung des Viertels. Junge Pioniere (Studenten, Künstler, Anhänger unterschiedlicher Subkulturen) ziehen in das Viertel und lassen es wieder aufleben. Vor allem die Rua Augusta erlebt einen Höhepunkt ab 2005 mit ihren zahlreichen alternativen Bars und Clubs als neues Zentrum der Nachtschwärmer. Der Bereich der Rua Frei Caneca wird bekannt durch seine Gay-Communities. Insgesamt bekam das Baixo Augusta eine Aufwertung durch die neuen, jungen Bewohner.

Dies machte Investoren aufmerksam. Seit 2008 wurden an die 15 neue Wohngebäude mit kleinen Luxuswohnungen für die junge Oberschicht gebaut. Laut der EMBRAESP (Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio) würden im Viertel Baixo Augusta bis 2015 2.560 Wohnungen und 387 Gewerberäume ihren Platz finden. Der Quadratmeterpreis einer Zweizimmerwohnung stieg zwischen 2008 und 2012 um 164% und erreichte einen Wert von Rs 8.500 (ca. € 2600). Diese Preislage entspricht dem Quadratmeterpreis im Nobelbezirk Pinheiros. Trotz der Preisexplosion sind die neuen Wohnungen und Büro- und Gewerbeflächen sehr begehrt und konnten bisher schnell verkauft werden.

Für diese neuen Luxus-High-Rises mussten jedoch viele Bewohner Platz machen. Wie am Beispiel Rua Paim: noch vor 10 Jahren prägte das Straßenbild zweigeschoßige Häuser und der kreissegmentförmige, 28-geschoßige Wohnblock „14Bis“. Heute gibt es schon fünf (teilweise gerade in der Fertigstellung) neue Hochhäuser mit kleinen Luxuswohnungen für die junge Oberschicht. Abgegrenzt durch Zäune und Mauern zur Straße, ähnlich den Gated Communities, verkaufen die Immobilienfirmen die Apartments als Oasen des Wohlbefindens mit Pool und Sauna am Dach, sowie Fitnessraum und Garten.

RUA DA CONSOLAÇÃO

Der Ursprung dieser Straße führt aufs 16. Jahrhundert zurück, als der Weg „Caminho de Pinheiros“ eröffnet wurde, der zum damals eigenständigen Dorf Pinheiros (heutiger Bezirk) führte. Dieser alte Weg begann im alten Zentrum am Ende der Rua Direita, passierte den Fluss Anhangabaú und führte bis zur „Estrada de Sorocaba“. Um 1800 bekam die Straßedurch den Bau der Kirche „Nossa Senhora da Consolação“ ihren heutigen Namen. Abgesehen von dieser Kirche, war die Umgebung bis zum Jahre 1855 großteils noch unbesiedelt. Nur wenig Häuser prägten die Straßenränder. 1907 wurde die Kirche abgerissen und neu erbaut. Auch die Straße erlebte Veränderungen: In 1858 wurde der Friedhof „Cemitério da Consolação“ eröffnet und Ende des 19. Jahrhunderts war sie eine der Hauptachsen vom Zentrum Richtung Südwesten. Zwischen 1950 und 1970 wurde die gesamte Straße erweitert. Zu dieser Zeit siedelten sich die ersten Geschäfte für Beleuchtung in der Straße an. Bis zur heutigen Zeit sind die zahlreichen Beleuchtungs- und Lampengeschäfte, die Tür an Tür platziert sind, das Merkmal dieser Straße.⁶¹

61 <http://www.dicionarioderaus.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/ListaLogradouro.aspx>

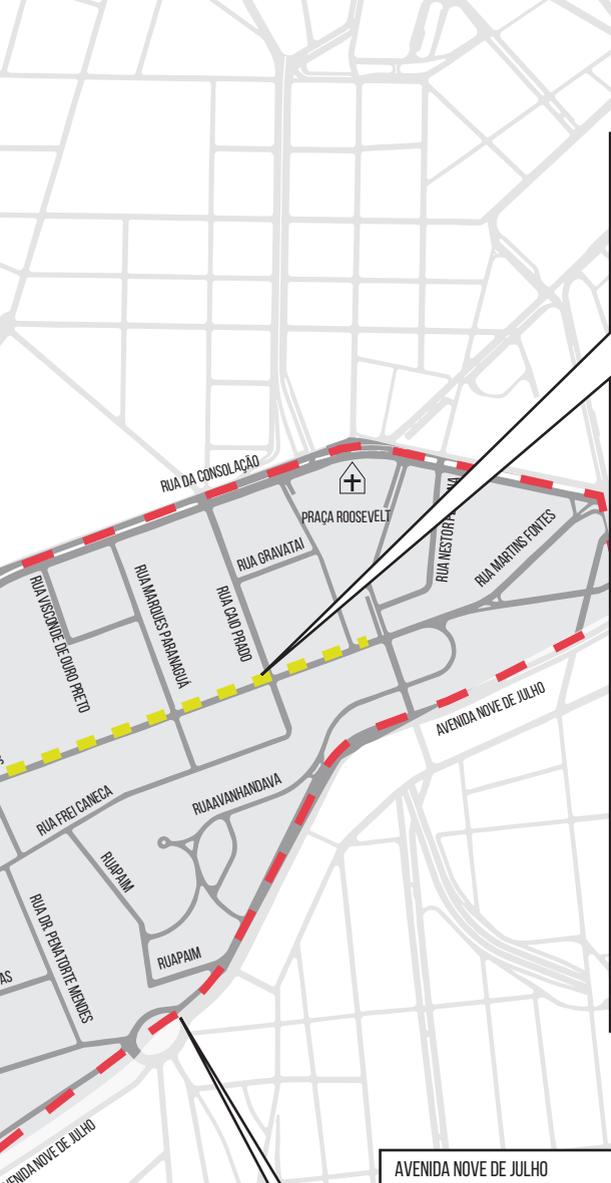
AVENIDA PAULISTA

Die Spitze des Hügels, auf dem die Avenida Paulista verläuft, war seit der Kolonialzeit unter „Morro do Caaguassú“ (in der Tupi Sprache „Hügel des großen Waldes“) bekannt. Bis zum 19. Jahrhundert hatte das Areal verschiedene Besitzer, jedoch gab es kaum Eingriffe in die Natur. Gegen 1880 entschied der damalige Besitzer Mariano Antonio Vieira einen 30m breiten Weg freizuschaffen zwischen der Rua da Consolação und der Avenida Brigadeiro und 1891 eröffnete man die 2,8 km lange Avenida Paulista. Daraufjüngend besetzen prachtvolle Villen die neue Straße. 1900 zählte die Avenida Paulista schon 50 Gebäude.

Die Avenida war der Auslöser für viele neue parallele und normalverlaufende Straßen Richtung Südosten aus denen die Viertel Jardim Paulista, Jardim América und Jardim Europa wurden.

Ab den 1950er Jahren wurden die Villen gegen Wolkenkratzer Schritt für Schritt ausgewechselt. In den 60er und 70er Jahren wechseln viele Banken und Institutionen ihren Standort vom Zentrum São Paulos zur Avenida Paulista auch wird in diesem Zeitraum der Straßenraum zu seiner heutigen Breite von 48 Metern erweitert.⁶²

62 <http://www.dicionarioderaus.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/ListaLogradouro.aspx>



RUA AUGUSTA

Die erste namentliche Nennung der Straße führt zurück auf das Jahr 1875. Zu dieser Zeit war sie ein unbefestigter Pfad der vor dem Eingang des Bauernhofs „Chácara do Capão“ (aktuelle Rua D. Antonia de Queiroz) begann und zur Spitze des Hügels „Morro do Caaguaçu“ führte, auf der sich heute die Avenida Paulista befindet. Manche Forscher behaupten ihre erste Nennung sei „Rua Maria Augusta“ gewesen, eindeutige Beweise dafür gibt es aber nicht. Ihre früheste offiziell dokumentierte Nennung findet man im Stadtplan „Mapa da Cidade de 1897“, wo sie bereits unter den Namen „Rua Augusta“ geführt ist. Der portugiesische Mariano Antonio Vieira, Eigentümer der „Chácara do Capão“ gilt als Verantwortlicher für die Urbanisierung des alten Pfades und die konstante Transformation in eine Straße. Außerdem war er als Landinhaber für weitere Straßen im Viertel „Bairro da Bela Cintra“ ausschlaggebend, wie der Rua Frei Caneca, und der „Rua a Real Grandeza“ - der heutigen Avenida Paulista. Die Rua Augusta wurde von ihm schon als Hauptverkehrsweg geplant um von dem Viertel schnell ins Zentrum zu gelangen. Laut Aussagen dieser Zeit, sagte er: „Jetzt werde ich eine Straße eröffnen, in der die Straßenbahnen bis zur Avenida (Paulista) gelangen können, weil die existierenden Straßen viel zu steil sind für den Verkehr, sogar für Straßenbahnen.“ Diese Zitat muss zwischen 1890 und 1891 getätigt worden sein, als die Straßenbahnen in São Paulo noch von Eseln und Pferden gezogen wurden. Der Abschnitt der Rua Augusta zwischen der Rua Caio Prado und Av. Paulista erweiterte sich in den Jahren 1910 - 1912 bis zur Rua Alvaro de Carvalho. Dieser Abschnitt wurde jedoch erst 1927 offiziell. Bis zum Jahre 1942 gehörte die Rua Martins Fontes zur Rua Augusta, danach wurde sie ausgegliedert und eine eigene Straße. Auf der anderen Seite der Avenida Paulista - Richtung „Jardins“ reichte ihre Erweiterung bis zur Rua Estados Unidos, und wurde 1914 offiziell eingetragen.⁶³

63 <http://www.dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/Paginas-Publicas/ListaLogradouro.aspx>

AVENIDA NOVE DE JULHO

Die Bezeichnung der Allee „Avenida Nove de Julho“-Allee des 9. Juli - ist ein Tribut an die konstitutionelle Revolution von 1932 (Revolução Constitucionalista). Am Tag des 9. Juli 1932, brach die Revolution der Paulistanos gegen die Interimsregierung von Getúlio Vargas, (welche anti-demokratische Normen auferlegen wollte, wie die Verringerung der politischen Beteiligung von mehreren Bundesstaaten und die Aufhebung der Bundesverfassung von 1892 durchführen wollte) aus. Trotz der Beteiligung unterschiedlicher gesellschaftlicher Gruppen, sowie die große Anzahl der mobilisierten Bevölkerung, konnte die Regierung den Aufstand besiegen, da die Widerstandskämpfer nicht über ausreichende Waffenausstattung verfügten und andere Bundesstaaten ihren Beitritt an der Revolution niegierten. ⁶⁴ Die Planung der Avenida Nove de Julho wird auf die 1920er Jahre datiert nach Vorstellungen des damaligen Bürgermeisters Pires, in der sie inmitten eines Parks zwischen den Vale do Anhangabaú bis zur Avenida Paulista führen sollte. Doch erst unter Bürgermeister Prestes Maia wurde diese Planung 1941 weitergeführt und im Rahmen des Stadtstrukturierungsplans „Plano das Avenidas“ durchgeführt. Im Zuge des Baus wurde der Fluss Saracura, der das Tal hinabfloss, kanalisiert. Aktuell, funktioniert die Allee als Verbindung zwischen den Vierteln der Zona Sul (Südzone der Stadt) und dem Zentrum, folgend dem Tal des Flusses Saracura. Die Allee ist eine wichtige Straße des Hauptverkehrsnetzes der Stadt São Paulo.

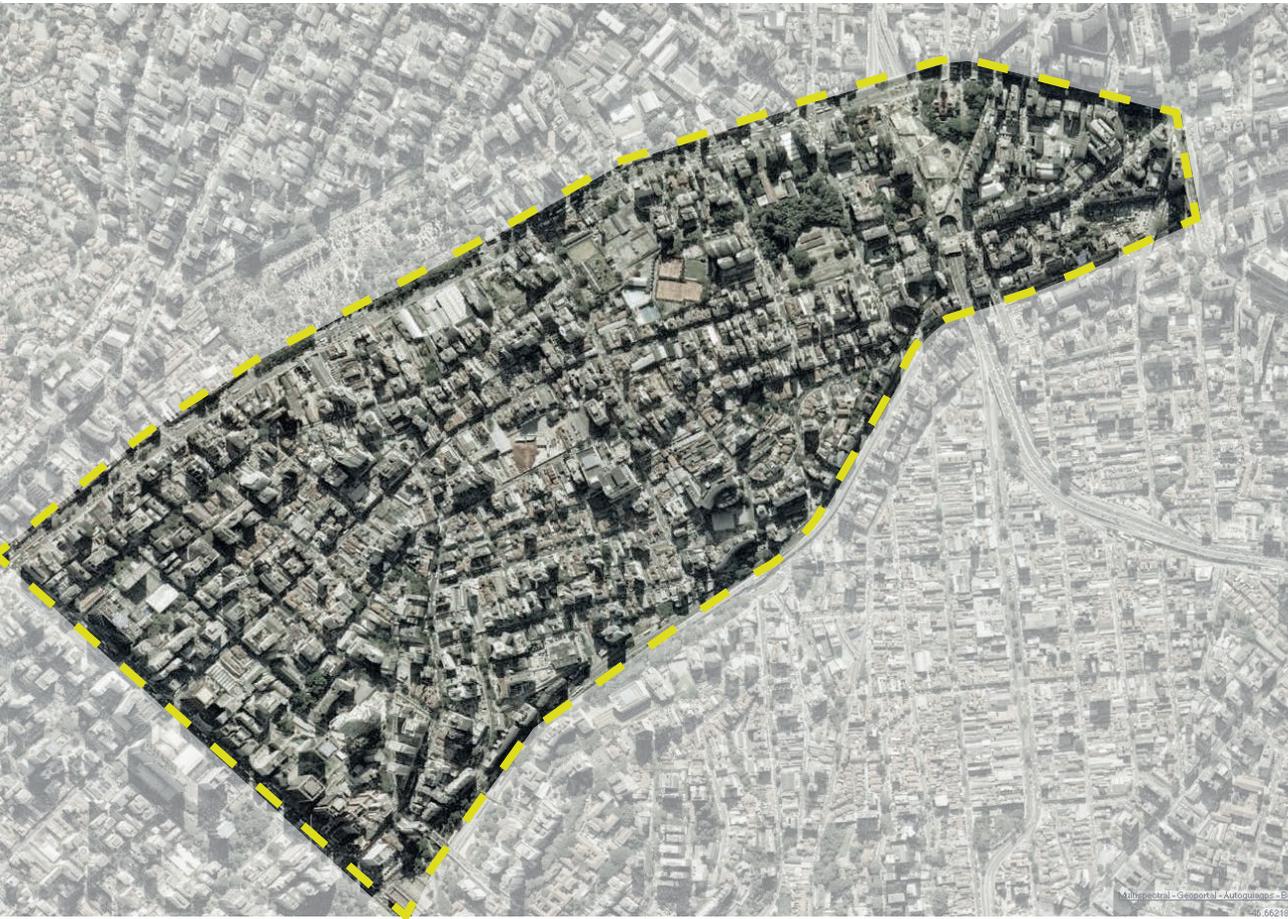
Auch heutzutage erkennt man noch durch die tiefe Lage die Form des Flusstals.⁶⁵

64 Vgl. Rinke/Schulze 2013, 135-136.

65 <http://www.dicionarioderuas.prefeitura.sp.gov.br/PaginasPublicas/ListaLogradouro.aspx>



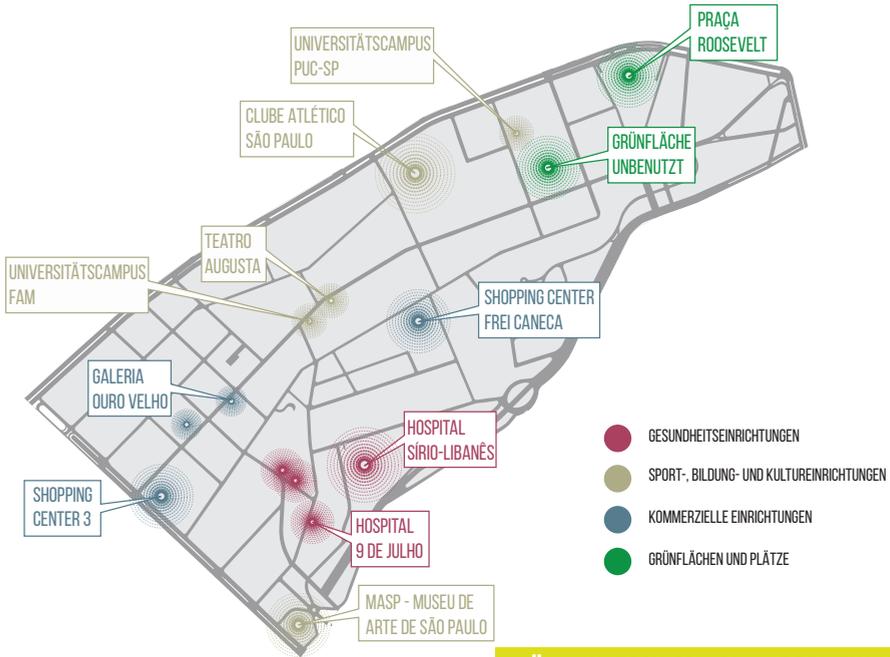
1958



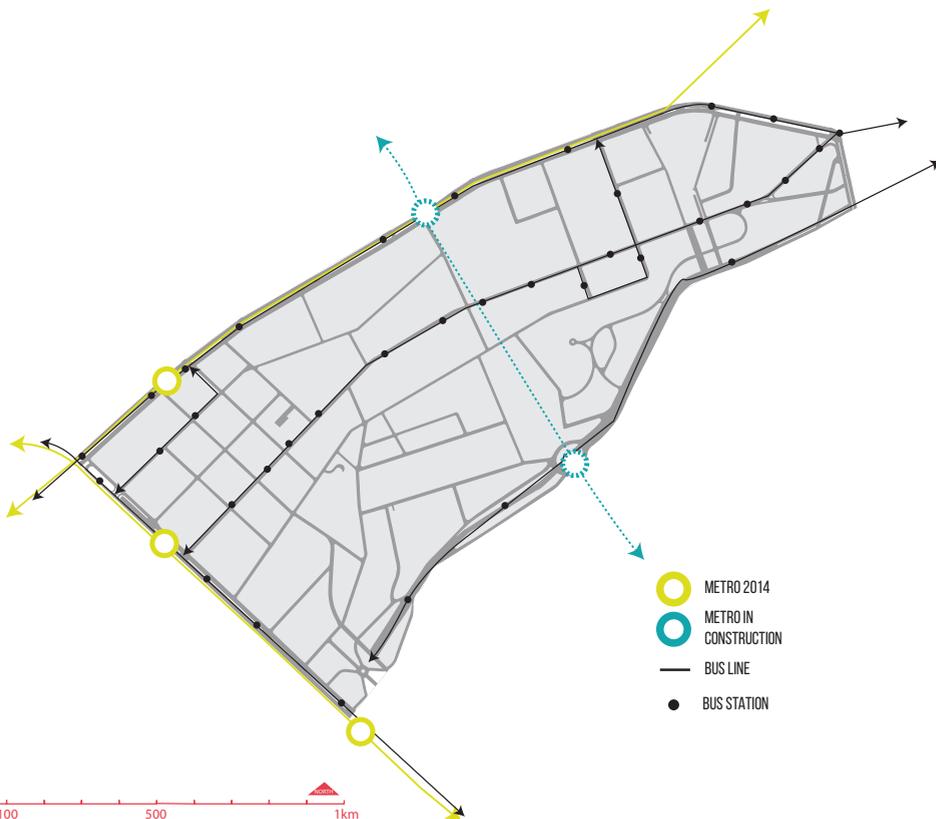
Multimedial - Geospatial - AutoCAD - B
© 2006, 56218

2008

WICHTIGE FUNKTIONEN



ÖFFENTLICHE VERKEHRSANBINDUNG



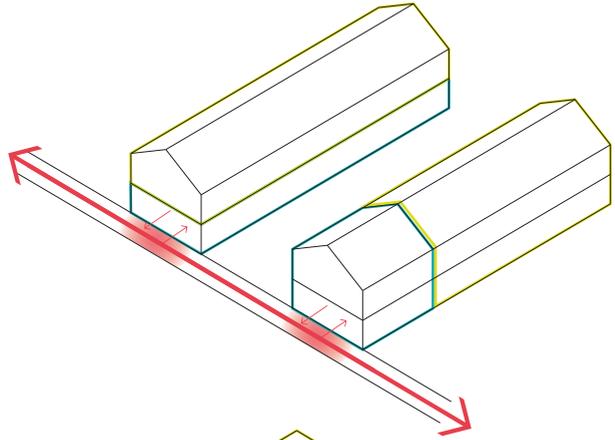
MARKANTE TYPOLOGIEN

TYP A

1 BIS 3 GESCHOSSE

MEIST MISCHNUTZUNG

HANDEL / SERVICE + WOHNEN

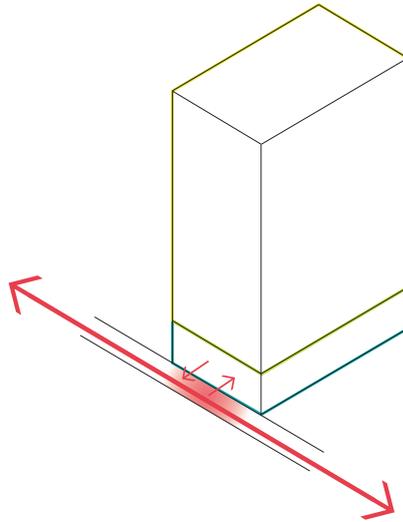


TYP B

AB 4 GESCHOSSE

MEIST MISCHNUTZUNG

HANDEL / SERVICE + WOHNEN

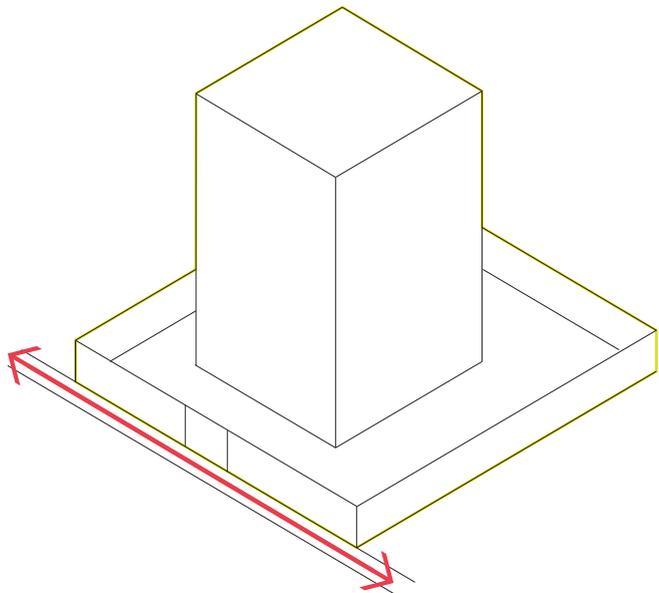


TYP C

AB 4 GESCHOSSE

MONOFUNKTIONALITÄT

WOHNEN / BÜRO



MARKANTE TYPOLOGIEN

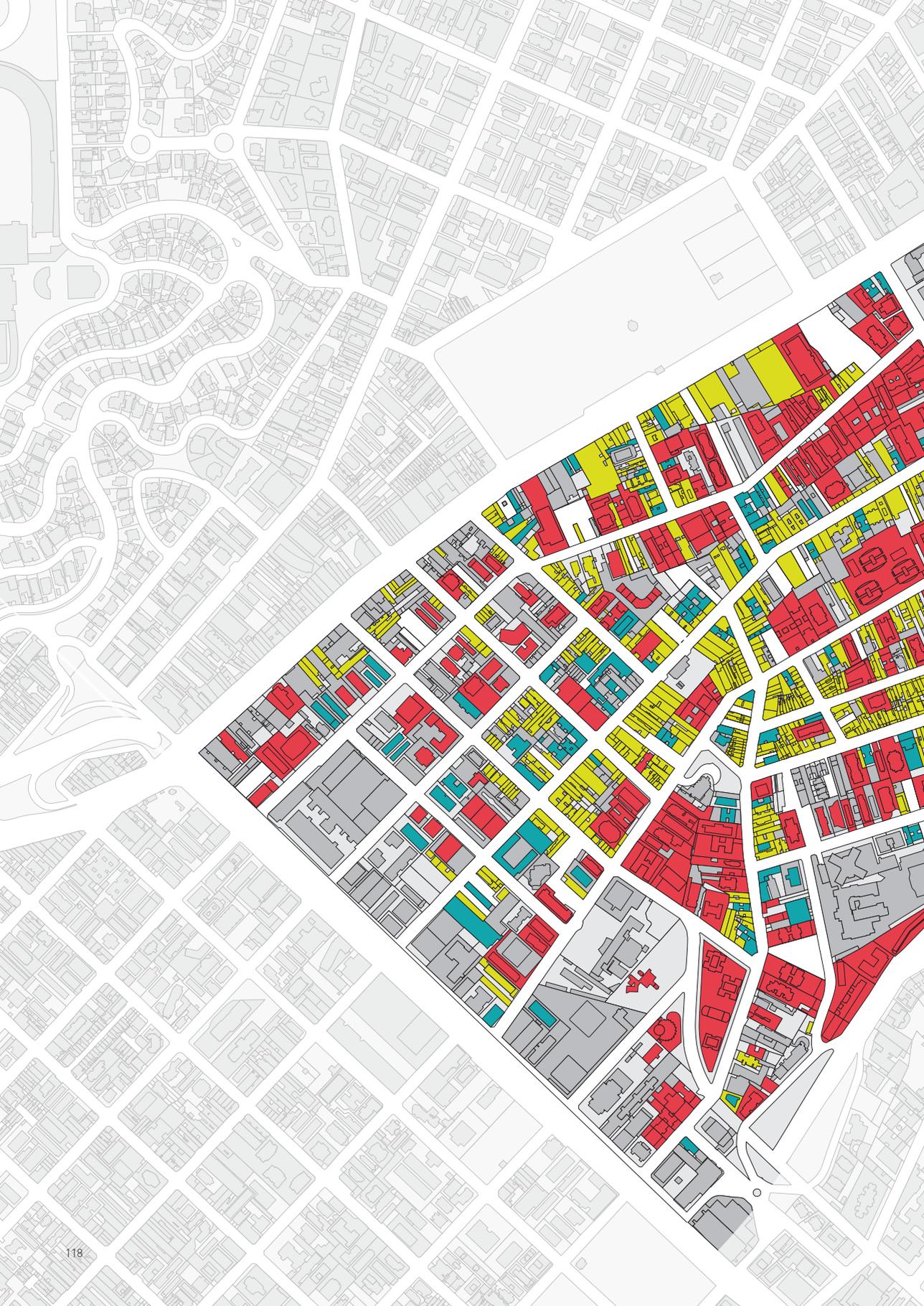
Um die Entwicklung des Gebietes verständlicher analysieren zu können, wurden 3 markante Typologien unterschieden:

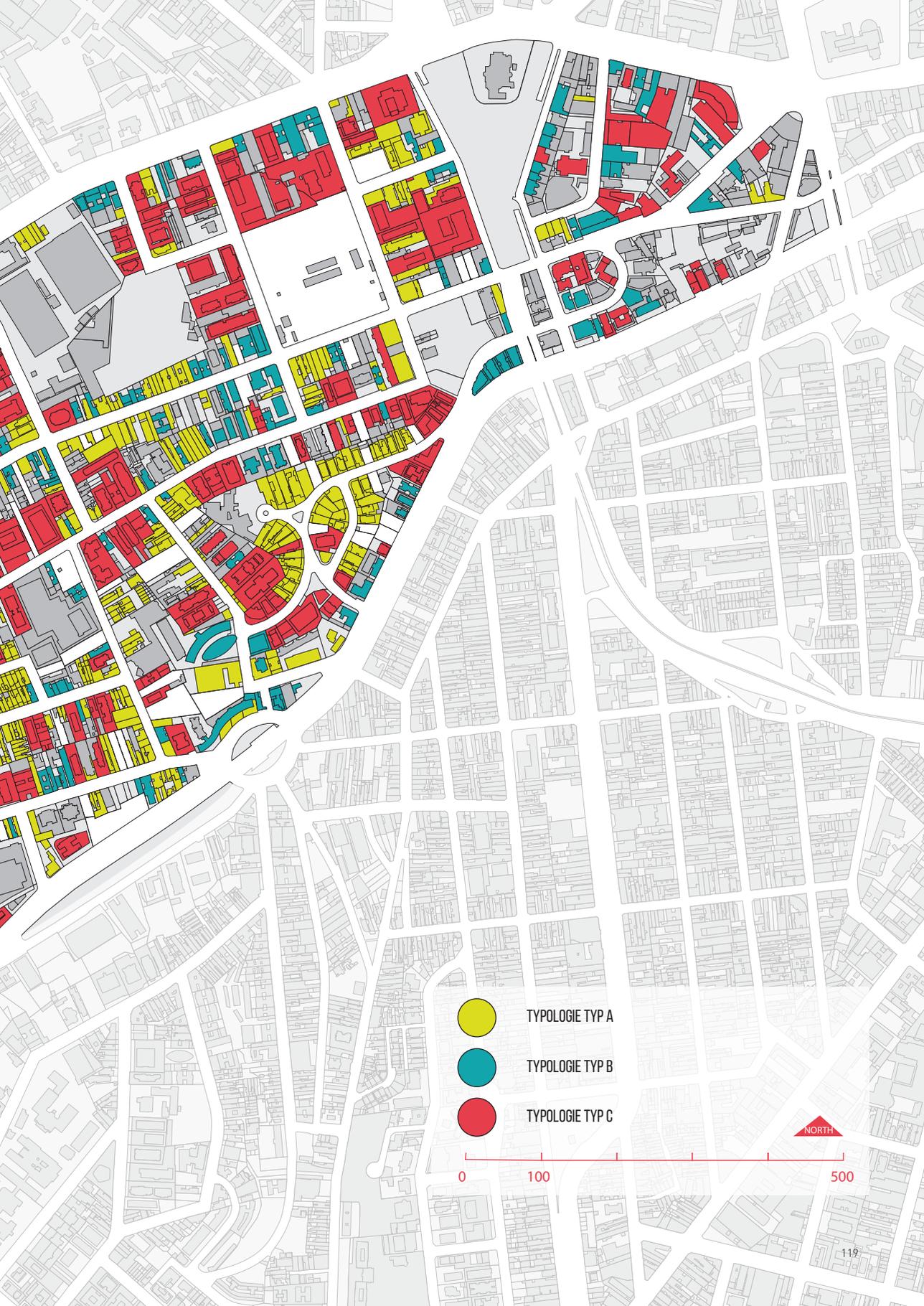
TYP A: die ein bis 3 geschossigen Bauten, die eine Mischnutzung vorweisen, die sich meistens auf Wohnen + Service / Handel beziehen. Hier wird durch den Handel oder Service im Erdgeschoss eine ständige Interaktion zwischen Straßenraum und Gebäude gewährt. Dies führt zu Kommunikation und sozialen Netzwerken im kleinen Rahmen.

TYP B: die höher geschossigen Bauten, ebenfalls mit Mischnutzung Wohnen + Service / Handel. Auch hier verschmelzen Straßenraum und Gebäude zu einem Raum durch die untere halböffentliche Zone des Objekts. Die Möglichkeit einer 24h durchgehenden Bespielung fördert ebenso Kommunikation und soziale Netzwerke.

TYP C: die nach innen gekehrten, räumlich durch Mauern und Zäune zum Straßenraum getrennten Objekte, die in den letzten Jahren durch den Immobilienmarkt initiiert wurden, und die keine Kommunikation von außen nach innen zulassen. Diese beruhen auf Monofunktionalität - meist Wohnen oder Büro

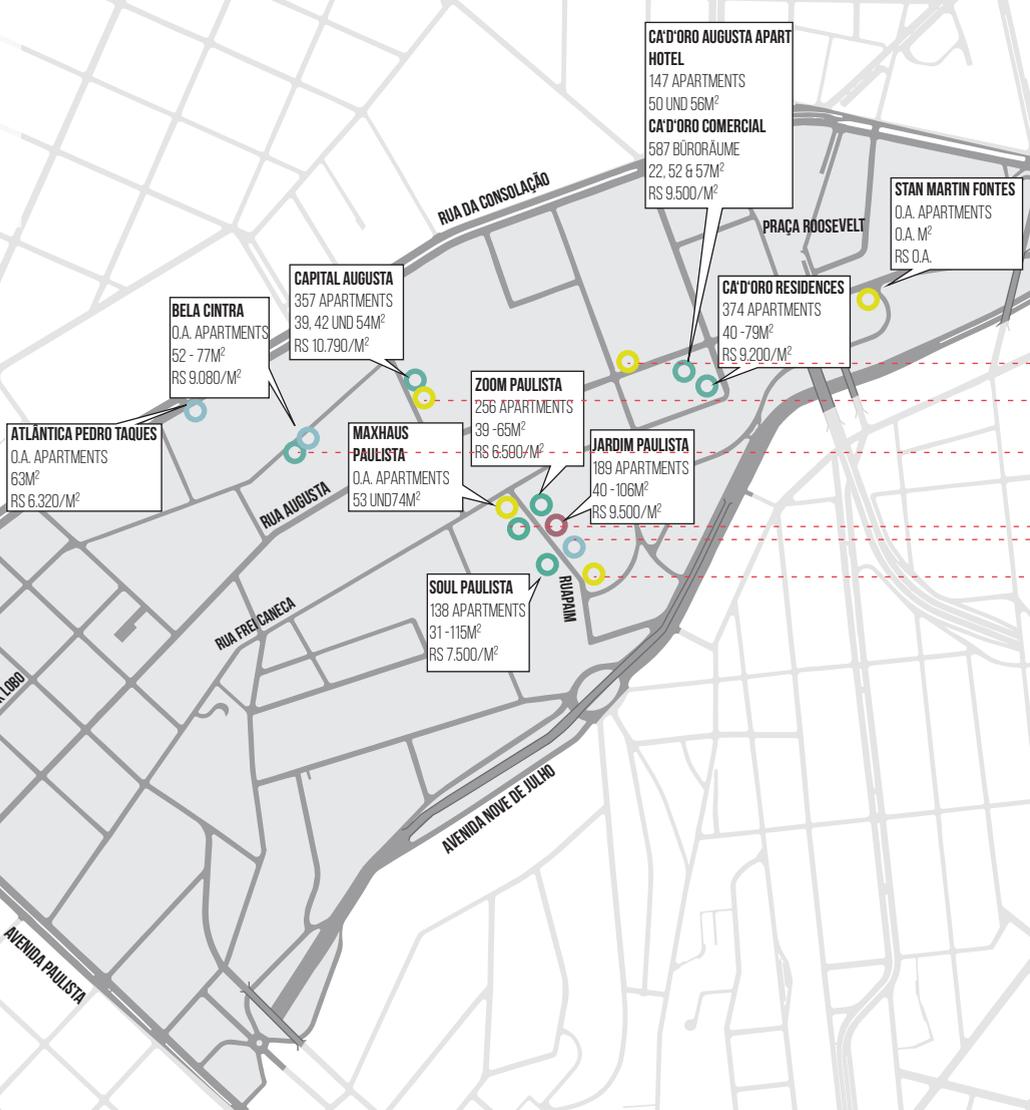
Die folgenden Karten zeigen die Verteilung dieser 3 Typologien im Viertel Baixo Augusta, sowie die in den letzten Jahren neuen Objekte, die dem Typ C entsprechen.





TYPLOGIE TYP A
TYPLOGIE TYP B
TYPLOGIE TYP C





WER SIND DIE KÄUFER?

- 71 % BESITZEN AUCH ANDERE IMMOBILIEN
- 66 % HABEN ES FÜR INVESTITIONEN ERWORBEN
- 41 % SIND KINDERLOS
- RS 17.540 IST DAS DURCHSCHNITTLICHE MONATLICHE FAMILIENEINKOMMEN DER KÄUFER
- 22% SIND AUS DEM BEZIRK BELA VISTA





AUGUSTA HYPE LIVING
 O.A. APARTMENTS
 53-74M²
 RS O.A.



LINK HOME AUGUSTA
 O.A. APARTMENTS
 27 - 80M²
 RS CA. 12.000/M²



ROOF GARDENS
 118 APARTMENTS
 35 - 57M²
 RS 11.860/M²



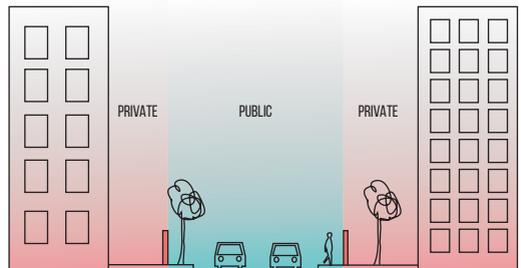
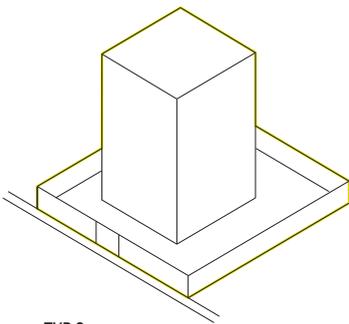
NKSP
 189 APARTMENTS
 40 - 106M²
 RS 9.120/M²



TERRAÇO PAULISTA
 176 APARTMENTS
 36 - 70M²
 RS 6.000/M²



CENA PAULISTA
 O.A. APARTMENTS
 35 - 50M²
 RS 8.200/M²



TYP C

AB 4 GESCHOSSE
 MONOFUNKTIONALITÄT
 WOHNEN / BÜRO





BRACHEN UNBEHADEL'T



BRACHEN ASPHALTIERT & ALS PARKPLATZ GENUTZT























POCKET INTERVENTIONS

KONZEPT

Im Stadtzentrum São Paulos geht öffentlicher Raum für die Bewohner sukzessiv verloren. Hier findet eine vertikale Nachverdichtung statt, forciert durch die Stadtregierung und gewinnbringend finanziert durch Investoren in Form von Apartment- und Wohnhochhäusern, welche die besser verdienende Mittel- und Oberschicht als Zielgruppe ansprechen und anziehen sollen. Die Typologie dieser Wohnhochhäuser ist klar ins Innere orientiert: die Erdgeschoßzone ist von einer Mauer mit elektrischem Zaun auf der Mauerkrone umgeben, an den Eingängen befinden sich Wachhäuschen mit Wachpersonal und/oder Videokameras und Durchgangskontrollen und für die Dienstboten gibt es separate Eingänge.

Zwischen diesen, in der Höhe dicht bebauten und eingefriedeten Grundstücke bleiben leerstehende Restflächen über, die entweder zukünftig von Immobilienfirmen aufgekauft werden oder die nicht für eine wirtschaftlich lohnende Projektentwicklung geeignet sind. Diese Restflächen werden teilweise temporär als gebührenpflichtige Parkplätze genutzt oder stehen tatsächlich leer und werden zu ungenutzten Brachen. Der Straßenraum bleibt als bloßer, funktionaler Zwischenraum über, der nur den bloßen Zweck als Fortbewegungskorridor für Bewohner und Dienstleister erfüllt - darüber hinaus bleibt er unbeachtet und ungenutzt. Bloß wenige Parkflächen, die außerhalb des Zentrums liegen (z.B. Parque Ibirapuera, Parque Vila Lobos) werden insbesondere am Wochenende stark frequentiert und von Stadtbewohnern unterschiedlichen sozialen Hintergrundes gleichermaßen aktiv genutzt. Die Grünflächen im Stadtzentrum, werden aufgrund mangelndem Aktivitätsspektrums von Obdachlosen und Prostitution eingenommen, und werden somit von anderen sozialen Schichten gemieden.



Das Ziel der Pocket Interventions ist es die im ganzen Viertel Baixo Augusta verstreuten Brachen zu (re)aktivieren und für die kollektive öffentliche Nutzung freizugeben. Diese "Pockets" sollen den Bewohnern Entspannungszonen bieten, in denen sie ihre Freizeit, Mittagspausen oder Abendaktivitäten ausführen können.

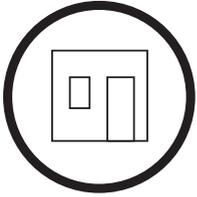
Um die Erreichbarkeit und spürbare Verknüpfung unter den einzelnen Pockets zu bewerkstelligen, wird ihre infrastrukturelle Anbindung organisiert. Die Rua Augusta, die Hauptpulschlagader des Viertels, an der diese konzeptionellen Pockets situiert sind, bekommt eine dementsprechende Transformation, und wirkt als Bindeglied zwischen den Interventionen. Der öffentliche Verkehrsraum und das öffentliche Verkehrsnetz werden restrukturiert, bisher zweispuriger PKW- Straßenraum in mehrere Zonen gegliedert damit Platz für Fußgänger und Fahrradfahrer vorhanden ist. Vielbefahrene Straßen werden durch diese Maßnahmen beruhigt, ein Einbahnstraßensystem mit Busspur ermöglicht eine entsprechende Frequenz und Verlässlichkeit der öffentlichen Verkehrsmittel. So wird die Infrastruktur zum Rückgrat, an dem die Pockets andocken und von wo aus sie zugänglich gemacht werden. Dadurch stehen den Bewohnern des Stadtteils rasch und einfach erreichbare öffentliche Räume mit einer Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten zur Verfügung, die sich je nach Planung und Ausstattung, aber auch durch die Nutzer gestalten. Jedes "Pocket" ist ein Hybrid, in denen verschiedene soziale Aktivitäten sowie verschiedene Bausteine zum Ausdruck kommen.

Die dazu notwendigen Bausteine sind zugleich das Werkzeug zur Planung und die gebaute bzw. gepflanzte Verortung derselben in funktionalen Bereichen und Zonen innerhalb eines Pockets. Sie gliedern sich im Folgenden in einige Gruppen, die jeweils sinnverwandte Bestandteile enthalten und ermöglichen so ein breites Spektrum an Themenschwerpunkten. Die übergeordneten Gruppen, sowie die darin enthaltenen Bausteine sind im Laufe der Anwendung dieser städtebaulichen und städtischen Interventionen vor allem durch Planer und Nutzer im fortschreitenden Entwicklungsprozess zu ergänzen, weiterzuentwickeln oder aber auch zu reduzieren. Eine Gruppe beinhaltet beispielsweise relevante Bausteine zum Thema Pflanzen und Ökologie, eine andere zu Verkehr und Transport. Des Weiteren können Bausteine aus der Gruppe Hybride Gebäudetypologien und/oder Freizeit angewendet werden; die Kombinationsmöglichkeiten sind je nach örtlichen Gegebenheiten und sich dadurch anbietenden Synergien frei wähl- und diskutierbar.



Die Pocket Interventions sind strategische Eingriffe, die aus der Konzeptidee zur Reaktivierung von frei zugänglichem öffentlichen Raum hervorgehen, der basierend auf der Analyse des hier behandelten Stadtteils Baixo Augusta, wie auch anderswo in São Paulo nur mangelhaft vorhanden ist. Diese öffentlichen Räume sollen zum Teil kaufkraftneutrale Aufenthaltsorte aber auch solche mit Dienstleistung und Handel anbieten.

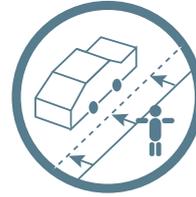
Mithilfe von planerisch und in weiterer Folge auch baulich definierten Bausteinen, Materialien und Oberflächen mit einhergehender Zonierung und der Partizipation lokaler Netzwerke bei der Entwicklung und Umsetzung werden zukunftsfähige Räume zur Kommunikation und Interaktion geschaffen. Und alles unterstützend zu der prinzipiellen Motivation der Stadtregierung und Investoren, welche in Stadtteilen wie dem Zentrum eine Nachverdichtung anstreben, die entsprechenden Zuzug von bestimmten Zielgruppen nach sich ziehen soll. Wenn das Modell sich in diesen Stadtteilen bewährt, auf welchen die Politik und die Wirtschaft aktuell ihr Hauptaugenmerk legt, kann diese Strategie auch auf weitere Teile der Stadt erweitert werden und liefert einen wichtigen Beitrag zur Humanisierung dieser explosiv gewachsenen Metropole.



WOHNEN



FAHRRAD



GEHSTEG-
ERWEITERUNG



RASTPLÄTZE



STÄDTISCHES
BEGLEITGRÜN



PARKEN



VERTIKALE
BEGRÜNUNG



URBAN
GARDENING



KULTURELLE
EINRICHTUNGEN



STRASSEN-
MARKT



ÖFFENTLICHER
TRANSPORT



KÖRPERLICHE
BEWEGUNG



KLEINGEWERBE



WASSER
LANDSCHAFTEN



BILDUNG

URBANES GRÜN / WASSERLANDSCHAFTEN

__Verbesserung des Stadtklimas und parallel steigende Lebensqualität durch Erhöhung des städtischen Grünanteils

__Schutz vor Sonneneinstrahlung / Schattenspender

__Verringerung der Umgebungstemperatur

Durch die erhöhten Verdunstung und den daraus resultierenden Wärmetransport wird in städtische Wärmeinseln die Temperatur gesenkt

__Erhöhung städtischer Biodiversität

Vermeidung reiner Funktions- / Zierbepflanzung, stattdessen erhöhter Einsatz von Nutzpflanzen z.B. Nahrungs-, und Genussmittelpflanzen bis hin zu technischen genutzten Pflanzen (empfohlener Wert der Weltgesundheitsorganisation (WHO): mindestens 15 Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner / Sao Paulo 2,5 Quadratmeter Grünfläche pro Einwohner)

INFOBOX

Der Mangel an Grünflächen in São Paulo hat in der "Stadt aus Beton" beträchtliche Auswirkungen auf die Lebensqualität und das Stadtklima. Seit einigen Jahren gibt es Initiativen, die dem versuchen entgegen zu wirken. Durch vertikale Gärten werden schädliche Abgase gefiltert; sie wirken als Schalldämmung sowie Wärmedämmung und fördern die Luftfeuchtigkeit in der Luft, abgesehen von der ästhetischen Auswirkung auf das Stadtbild. Die Initiative "Movimento 90°" hatte schon im Jahr 2013 in Zusammenarbeit der Gruppe der Escola São Paulo - "LAB SP" vertikale Gärten an Hausfassaden in der Rua Augusta angebracht. ⁶⁰ Im Jänner 2014 kam eine große Grünfassade an der Brandschutzmauer eines Wohntowers entlang der Hochstraße Minhocão in Zusammenarbeit mit der Getränkemarkte Absolut Vodka hinzu. Diese Interventionen wurden von den Einwohnern positiv angenommen, und reduziert laut Initiatoren ca. 30% des Schadstoffgehalts in der Umgebung. Die 220m² große Fassade gilt als Pilotprojekt. Laut Initiatoren gäbe es alleine im Umfeld des Minhocão noch ca. 140 Brandschutzwände die bespielt werden können. ⁶¹



050. Vertikale Begrünung an Hochhaus beim Minhocão

051. Begrünte Fassade in der Rua Augusta, im Jardins Bezirk

⁶⁰ <http://www.labsp.org>

⁶¹ <http://exame.abril.com.br/marketing/noticias/jardim-vertical-invade-minhocao-em-sao-paulo>

VERTIKALE BEGRÜNUNG



--erhöhen der Dichte an urbanen Grün in der Stadt durch Bepflanzung von Brandwänden

--schädliche Abgase werden gefiltert, Schall absorbiert und die Wärmedämmeigenschaft verbessert

--erhöhen der Biodiversität

--Kühlung der Umgebungstemperatur

URBAN GARDENING



--Gemeinschaftsgärten zur Förderung des Nachbarschaftsnetzwerkes und dem Beleben der lokalen Öffentlichkeit

--Bandbreite von Ziehen von Obst und Gemüse am eigenen Fenster bis hin zur Bewirtschaftung von Brachen und Dächer durch stationäre und mobile Gärten.

STÄDTISCHES BEGLEITGRÜN



--Erhöhen der Dichte an Grün entlang der Verkehrswege

--verstärkt in Bereichen von Geh- und Radwegen als Schattenspender und Pufferzone zum motorisierten Verkehr

WASSERLANDSCHAFTEN



--neben der psychologischen beruhigenden und anregenden Wirkung sorgen innerstädtische offene Wasserlandschaften durch ihre Verdunstungskühlung für ein angenehmes Mikroklima in ihrer unmittelbaren Nähe, welches die Aufenthaltsqualität steigert

-- Nebelduschen oder Nebelvorhänge sorgen für schnellen Abkühlung und spontanen Begegnungsraum

MOBILITÄT

...Restrukturierung der öffentlichen verkehrsbezogenen Infrastruktur

...Gewährleistung des Personen- und Güterflusses

...Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes

INFOBOX

Seit einigen Jahren macht sich in São Paulo eine Verbesserung der Infrastruktur für Radfahrer bemerkbar. Durch stadtverwalterische Maßnahmen 2009 (Radfahrstreifen entlang des Flusses Pinheiros, und der Stadtdurchquerenden Bikestrecken, die jeden Sonntag freigegeben werden) wird den Einwohnern der Metropole ermöglicht mit dem Fahrrad Ausflüge zu tätigen. Was jedoch fehlt, sind Pfade, die Personen auch im Alltag ihren Weg mit dem Rad bestreiten lassen. Oder weiter gedacht, die eine Verbindung zwischen Fahrrad und Metro/Bus/Schnellbahn zulassen. Mit dem Angebot einer passenden Infrastruktur wie gesicherte Fahrradabstellplätze und Fahrradstreifen in nicht stark befahrenen Umgebungen kann man die Anzahl der Biker erhöhen, und vielleicht zugleich den Privatverkehr auf São Paulos Straßen verringern.



052.Fahrradstreifen an der Avenida Paulista Sonntags

GEHSTEIGERWEITERUNGEN



--Synergieraum für Fußgänger durch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten

--attraktiveren der Erdgeschosszone durch entstehenden Perspektivenwechsel

PARKEN



--Trotz forcierter Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sollen Parkhäuser und Tiefgaragen angeboten werden

--sie müssen an den öffentlichen Verkehr angebunden sein und über attraktive Fuß- und Radwegen leicht erreichbar sein

FAHRRAD



--Ausbau der Fahrradstrecke für den alltäglichen Bedarf und Verknüpfung mit einem weitverzweigten übergeordneten Radwegenetz

--die Verbindung zu anderen öffentlichen Verkehrsmittel (Bus,Metro) muss gewährleistet werden

--Gesicherte Abstellplätze mit E-Ladestationen müssen vorhanden sein

ÖFFENTLICHER TRANSPORT



--Durch die Errichtung von Buskorridore mit abgestimmten Ampelschaltungen wird eine erhöhte Frequenz ermöglicht und eine dadurch resultierende verkürzte Fahrzeit erzielt werden.

--Zustiegsmöglichkeiten zu öffentlichen Verkehrsmittel mindestens alle 500 Meter garantieren kurze Wege und schnelle Weiterverteilung

--durch Einkommen gestaffelte Wochen-, Monats- und Jahreskarten bleibt das öffentlichen Verkehrsnetz für die gesamte Bevölkerung leistbar

FREIZEIT

...Offene und unentgeltliche Freizeitgestaltung für spontane oder geplante Partizipation

...fördernde Partizipation und Kommunikation und Aufbau eines sozialen Netzwerks

...Aufwertung der Lebensqualität

...Bespielung des öffentlichen Raums im 24h Rhythmus durch verschiedene Aktivitätsangebote

INFOBOX

Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum sind in der Metropole eher eine Seltenheit. Nicht mal an allen Bushaltestellen findet man eine Sitzbank. Ambitionen dies zu ändern, zeigten sich durch ein temporäres Projekt "Zona Verde - Parklet" des "Instituto Mobilidade Verde" und der Gruppe "Design OK" im Rahmen der 10. Architekturbiennale in São Paulo. Hier wurden im Zeitraum von einem Monat, Parallelparkplätze in eine Seitenstraße der Avenida Paulista zu einem Sitzbankarrangement umfunktioniert.⁶⁰

Sitzmöglichkeiten haben vor allem in Wohngebieten und Einkaufsstraßen ein großes Nutzungspotential. Sie sind als "Green Point" der Gegensatz zum hektischen Straßenverkehr. Es gibt nicht nur die permanente Installationsmöglichkeit, sondern auch eine temporäre, indem man sie auf Jahreszeiten abstimmt, oder auf Tag- und Nachtzeiten. Räumlich gesehen können solche "Parklets" den Gehsteig erweitern und bieten eine Rast- und Kommunikationsplattform.



053: "Zona Verde - Parklet" nahe Avenida Paulista

RASTPLÄTZE



--Kultivierung der Entschleunigung durch das Angebot von Sitzmöglichkeiten im städtischen Raum mit potential zur Themenbelegung

--permanente sowie temporäre Installationen die auf Tag- Nacht und Jahreszeiten reagieren und abgestimmt werden, den Gehsteig erweitern und als Rast bzw. Kommunikationsraum dienen

--Errichtung von Verweilmöglichkeiten, verstärkt situiert in Wohngebieten und Einkaufsstraßen

BILDUNG



--Workshops und Kurse (Kulinarik, Sprachen, Kunst, etc.) im öffentlichen Raum fungieren als Kommunikationsplattform, unterstützen die Partizipation von Passanten und Anwohner und fördern den Aufbau eines nachbarschaftlichen sozialen Netzwerkes

KULTURELLE EINRICHTUNGEN



--in Zusammenarbeit mit z.b. lokal angesiedelten Kulturinstituten werden Darbietungen in Tanz, Gesang, Schauspiel im kaufkraftneutralen Raum inszeniert und mögliche Barrieren abgebaut. Durch das zusätzliche Abhalten von Kursen wird der Einstieg zu nicht alltäglichen Formen lokaler Freizeitangebote gefördert.

KÖRPERLICHE BEWEGUNG



--Ein ausreichendes Sport- und Bewegungsangebot ist ein unverzichtbares Element des urbanen Lebens und kann als Mittler für Engagement und Partizipation städtischer Protagonisten verstanden werden.

--Durch Bereitstellung einer minimalen Infrastruktur können Gebiete entdeckt, erobert und zu den gewünschten Bedingungen verändert werden

HYBRIDE GEBÄUDETYPLOGIEN

__Nutzungsflexible Gebäudekonzepte um auf die sich verändernde Bedürfnisse einer schnelllebigen Gesellschaft reagieren zu können

__ verdichtete Mischnutzung mit Grünraum auf einer Parzelle

__durch entsprechenden Synergien und Frequentierung Öffentlichkeit generieren

__eine Nutzung im 24h Rhythmus für den Raum anzubieten

WOHNEN



--Varianten bzw. Mischformen von Wohntypologien

--Raum für Aneignungsprozesse

--Verkürzung von Wege für den alltäglichen Bedarf

--halböffentliche Grünräume und Gemeinschaftsbereiche in unmittelbarer Nähe

--Anbindung an Parkmöglichkeiten für den Individualverkehr

KLEINGEWERBE



--Handwerk, Dienstleistungen, etc. im direkten Umfeld potentieller Kunden

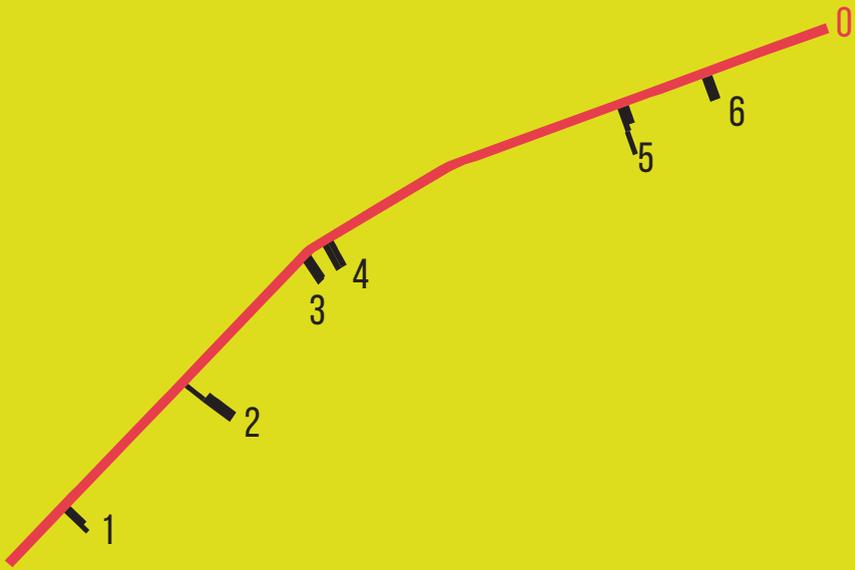
STRASSENMARKT



--überdeckte Kurz-, Mittel-, und Langzeitplätze in den unteren Geschossebenen

POCKET INTERVENTION 0

LAGE



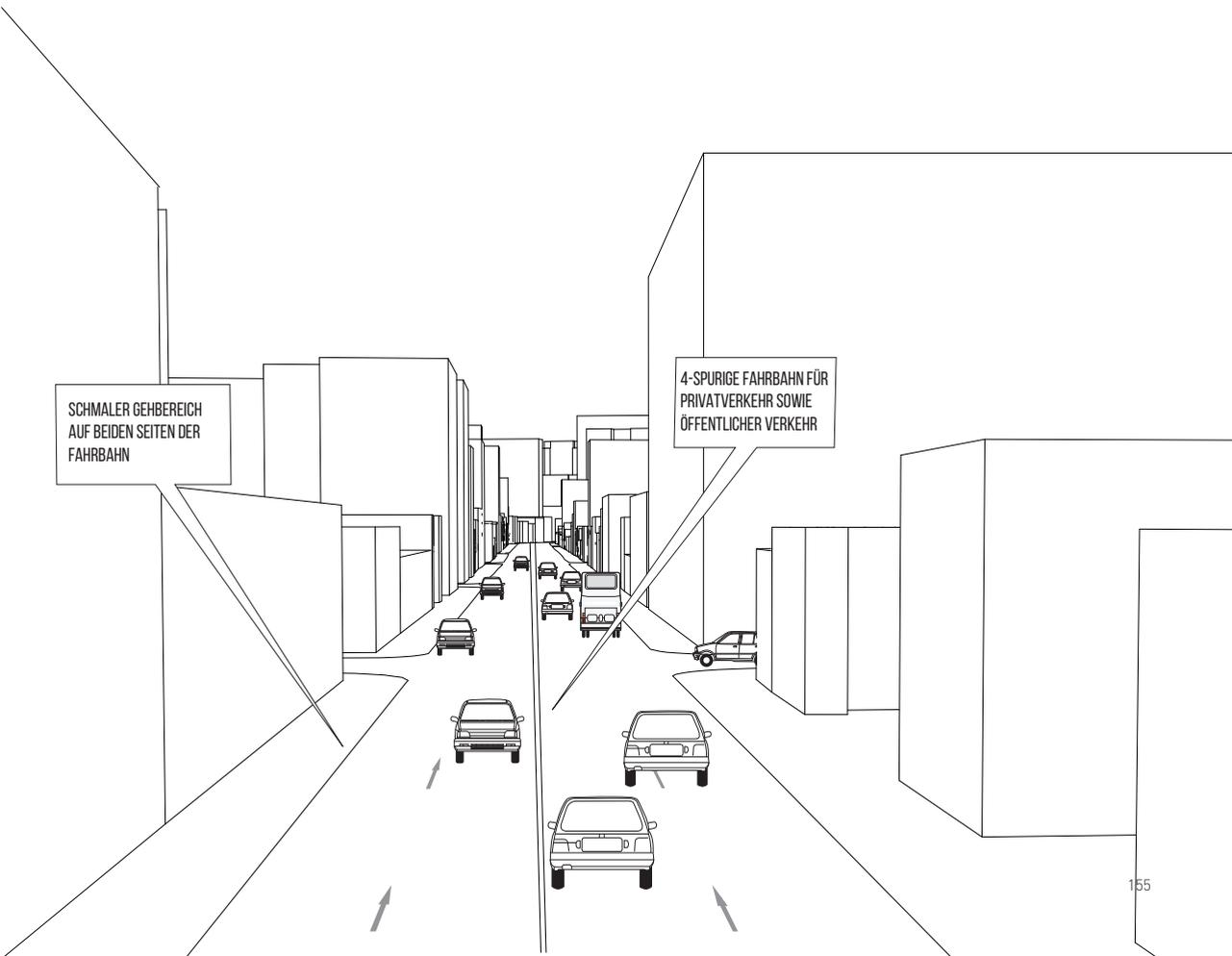
TOOLS



KONZEPT

Die derzeitige Strukturierung der unteren Rua Augusta zeigt eine 4-spurige stark befahrene Straße, die das Zentrum mit der Avenida Paulista verbindet. Jede Fahrtrichtung mit ihren zwei Spuren transportiert Privat- sowie Öffentlichen Verkehr.

Das Konzept beinhaltet die Idee diese Straße so zu transformieren, dass sie sich von der Rua Caio Prado Richtung Avenida Paulista als Einbahn durchzieht. Als Pendant dazu verläuft die Rua Frei Caneca parallel in die gegengesetzte Richtung.



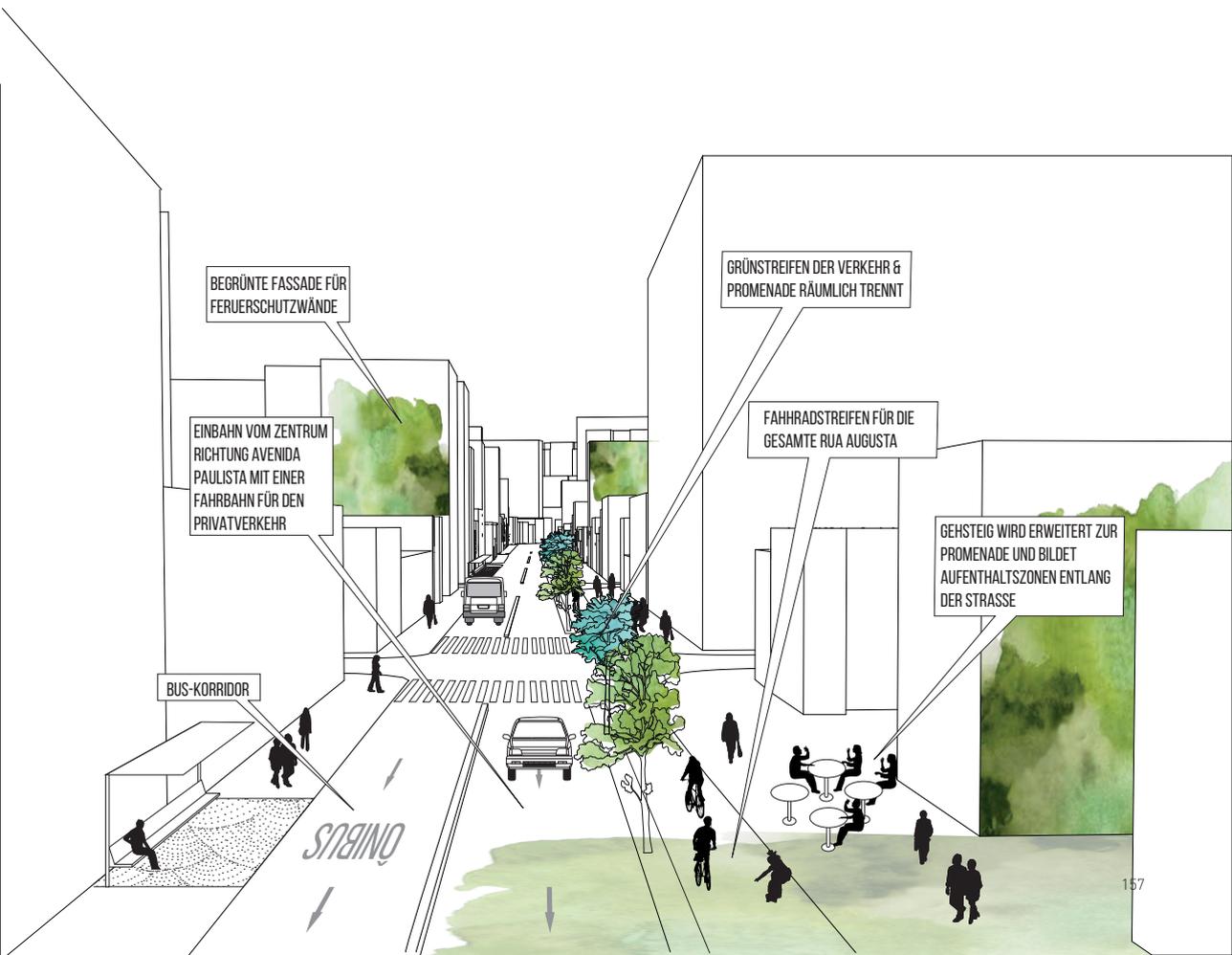
INTERVENTION 0: RUA AUGUSTA

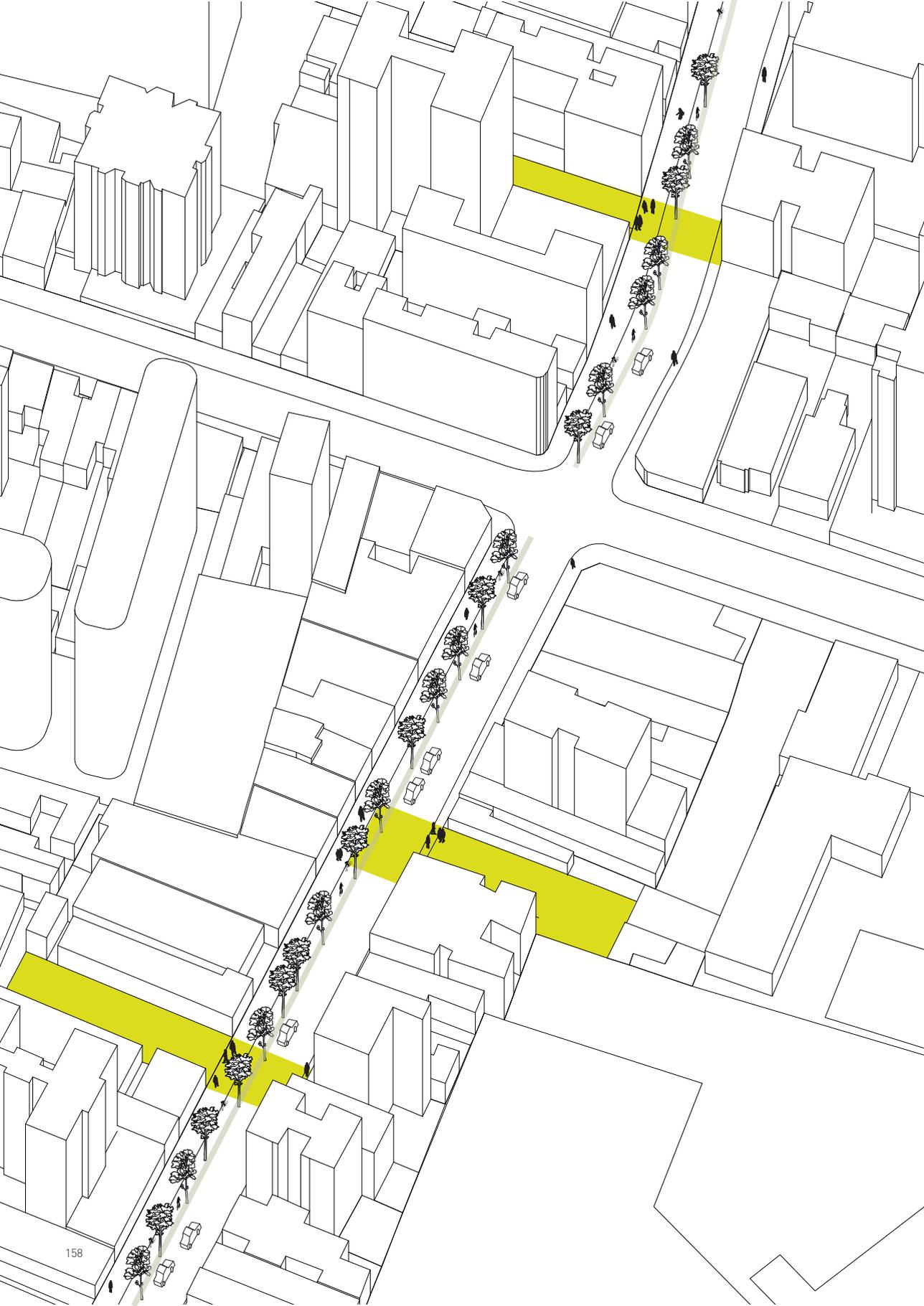
TRANSFORMATION



Aus den vier Mischfahrbahnen, werden zwei nutzungsdefinierte: einen Buskorridor aussen, um eine schnellere Transportmöglichkeit der Busse anzubieten, sowie problemlosen Ein- und Ausstieg bei den Haltestellen. und eine Privatverkehrspur mittig der Straße. Die Bushaltestellen werden mit Überdachungen und Sitzbänken ausgestattet um einen angemessenen Warteraum zu ermöglichen.

Dies führt zu einer Entlastung und Beruhigung der Straße - was zu einer erhöhten Wohnqualität führt.





Weiter Bausteine werden zum Verkehrskonzept hinzugefügt:

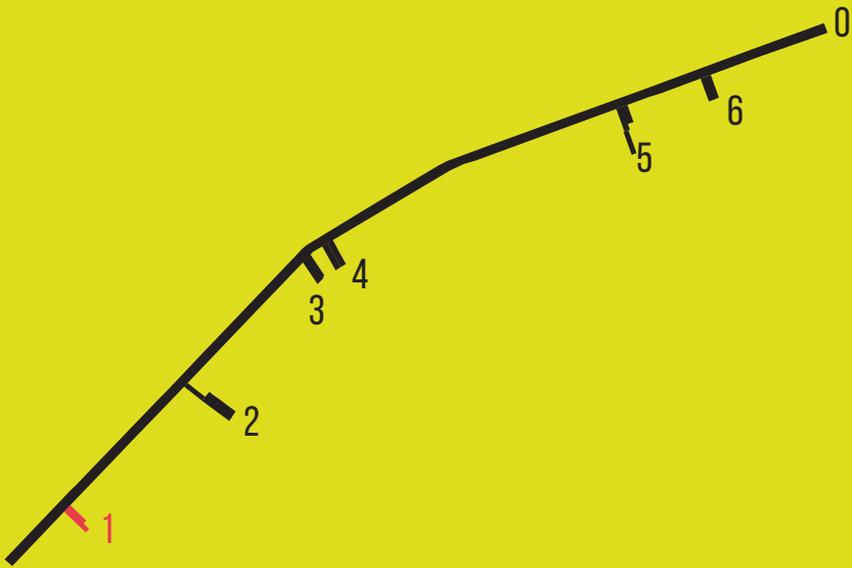
Neben der Privatverkehrsfahrbahn grenzt ein Grünstreifen den Straßenraum von Schnell & Langsam ab. Darüberhinaus bildet er einen Lärmschutz, verbessert die Luftqualität und die Ästhetik der Straße. Der daneben verlaufende Radfahrstreifen und der erweiterte Gehsteig sollen die ruhige Seite der Augusta darstellen. Der Radweg begleitet den gesamten Einbahnteil der Straße und soll in Zukunft über die Rua Frei Caneca sowie über den Verbindungsstraßen zu den kommenden Metrostationen erweitert werden. Außerdem wirkt er als Bindeglied zwischen den transformierten Pockets. Die Gehsteigerweiterung bietet Raum für Sitzbänke oder Gastgärten, die zurzeit nicht vorhanden - oder kaum Platz haben.

Um die Durchquerer der Straße auf die transformierten Pockets aufmerksam zu machen, werden diese bis in den Straßenraum signalisiert durch veränderte (bemalte) Bodenoberfläche auf der gesamten Straßenbreite in der Größe der Pocket-Grundstücksfläche. Autofahrer, Radfahrer & Busfahrer bekommen so unbestimmt das Signal dass hier etwas passiert, und werden dadurch aufmerksamer.

Eine weitere Methode der Straße ein positiveres Image zu verleihen, sind die Implementierungen von vertikalen Begrünungen der zahlreichen Brandschutzwände der Hochhäuser, die seit dem Werbeverbot von 2007 der Stadt einen kahlen grauen Schleier verleihen.

POCKET INTERVENTION 1

LAGE



TOOLS



KONZEPT

Aktuell befindet sich ein gebührenpflichtiger Parkplatz auf dem Areal, Dieser soll aufgrund seiner nahen Lage zur São Paulos größten Finanz- und Geschäftsstraße Avenida Paulista in einen ruhigen Parkpocket umgewandelt werden.

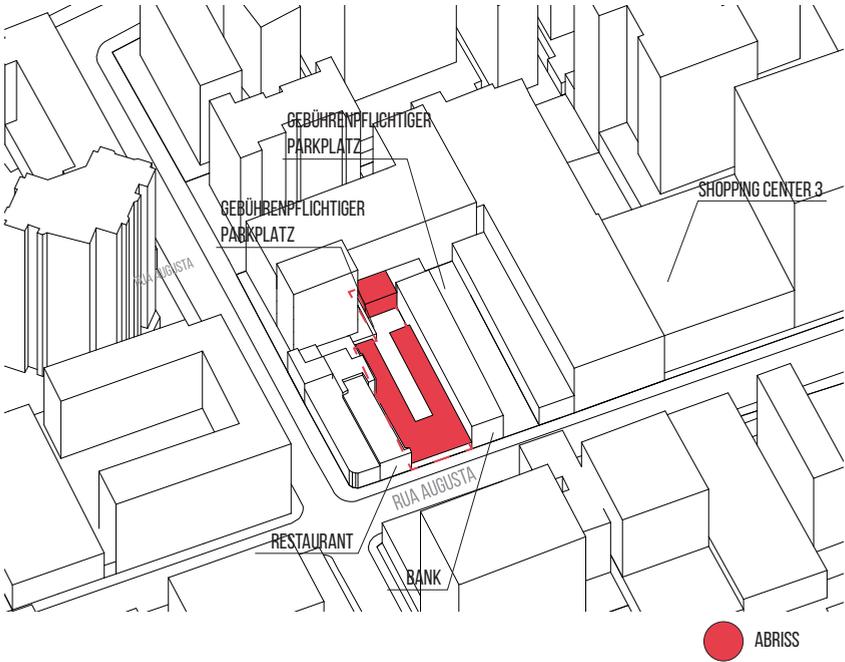
Er soll eine Entschleunigungszone für die Bewohner der Umgebung sowie für die Büroleute in deren Mittagspausen sein.

Eine Bibliothek soll die Möglichkeit bieten, sich eine Lektüre ausleihen zu können und sich im Pocketpark auf einen der Sitzplattformen oder Hängematten niederzulassen und ein wenig zu entspannen.

Die zwei begrünten Fassaden erzeugen frische Luft und ein angenehmes Ambiente.

Weiter kleine Installationen bieten Raum für temporäre Ausstellungen - Gemälde und Skulpturen oder Video oder Audioinstallationen die man sich ansehen kann.

AKTUELLE SITUATION



BEGRÜNTE FASSADE

BIBLIOTHEK

BEGRÜNTE FASSADE

BÄUME & PFLANZEN GEBEN SCHATTEN FÜR DIE SITZPLATTFORMEN & HÄNGEMATTEN

LICHTINSTALLATIONEN SETZEN AKZENTE, VERBESSERN DIE ORIENTIERUNG UND ERHÖHEN DAS SICHERHEITSGEFÜHL

PROTAGONISTEN KÖNNEN HIER IN IHRER MITTAGSPAUSE ENTSPANNEN, EIN BUCH AUSBORGEN ODER DIE TEMPORÄREN AUSSTELLUNGEN ANSEHEN

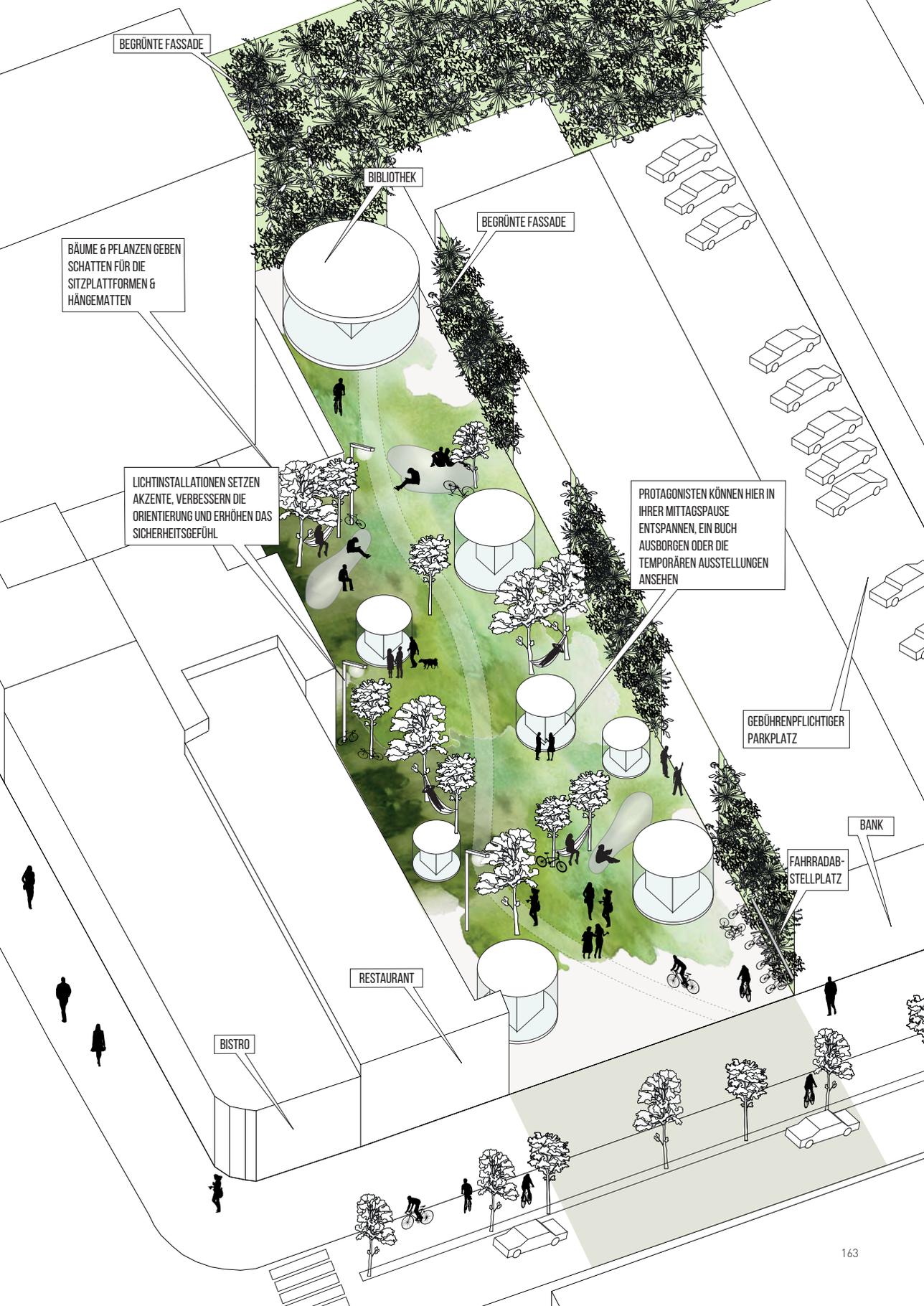
GEBÜHRENPFLICHTIGER PARKPLATZ

BANK

FAHRRADABSTELLPLATZ

RESTAURANT

BISTRO



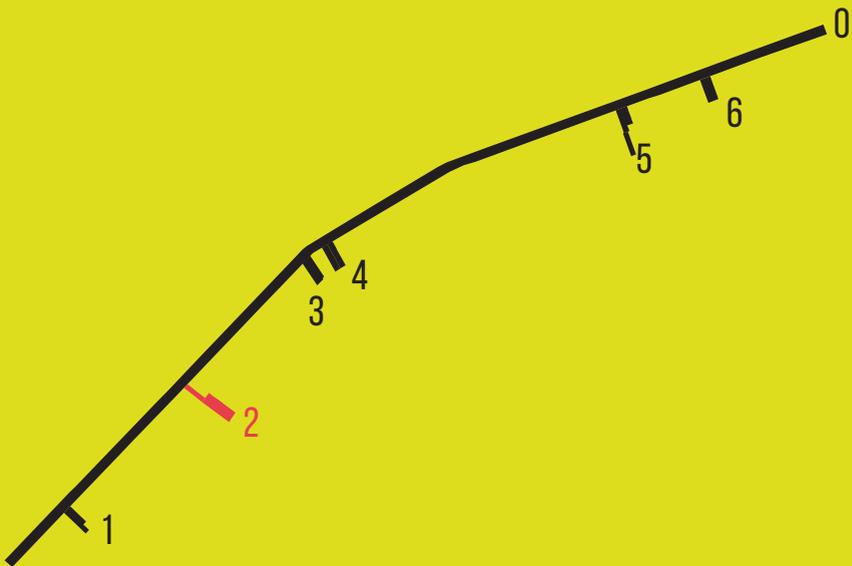
POCKET INTERVENTION 1





POCKET INTERVENTION 2

LAGE



TOOLS



KONZEPT

Die Brache an der Rua Augusta schließt an der Rückseite an zwei Grundstücke der Rua Frei Caneca, die zurzeit als gebührenpflichtige Parkstationen fungieren. Da es in der Umgebung keinen öffentlichen Spielplatz gibt werden die drei Grundstücke zu einem öffentlichen Band mit dem Schwerpunkten Sport, Kind & Jugend, zusammen gefügt, der den Häuserblock durchquert. Des weiteren gibt es einen Fahrradweg der beiden Straßen verbindet.

Der Platz wird in 4 Zonen aufgeteilt die je einen differenzierten Bodenbelag aufweisen und dementsprechend die Zone beschleunigen oder entschleunigen. Die Zone an der Augusta beinhaltet ein Wasserbecken zur Erfrischung sowie Fahrradabstellplätze & Sitzbänke.

Die Zone inmitten des Areal gibt Raum für Workshops für Kinder und Jugendliche im überdachten Kinder-Forschungs-Uboot Aquatopia, sowie Kletterwände.

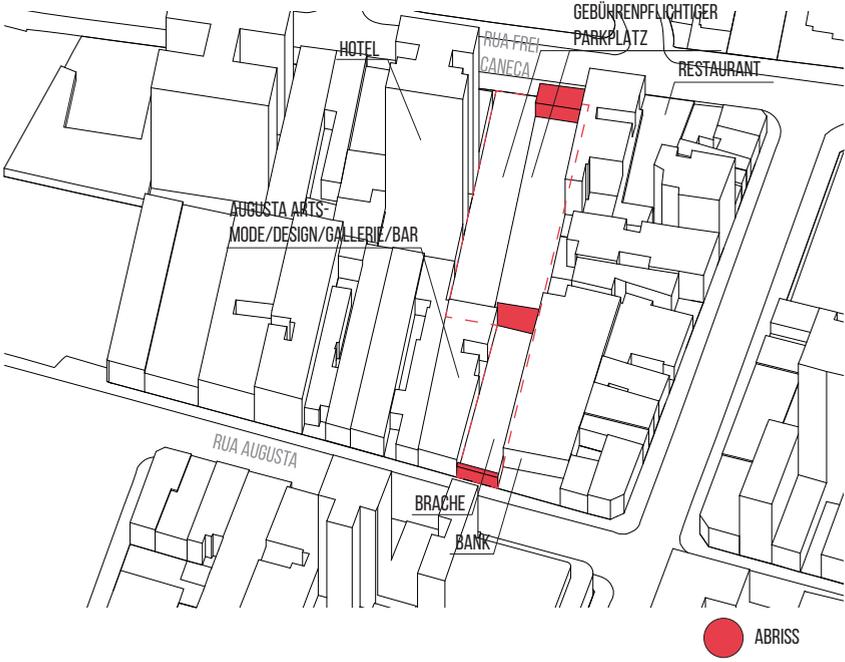
Die zwei Zonen an der Frei Caneca werden auch aufgeteilt in unterschiedliche Schwerpunkte. Einmal ein hügeliger Betonplatz, der eine Plattform für Skateboardfahrer und Rollerskater bietet, und ein stark begrünter Bereich mit Spielplatzinstallationen.

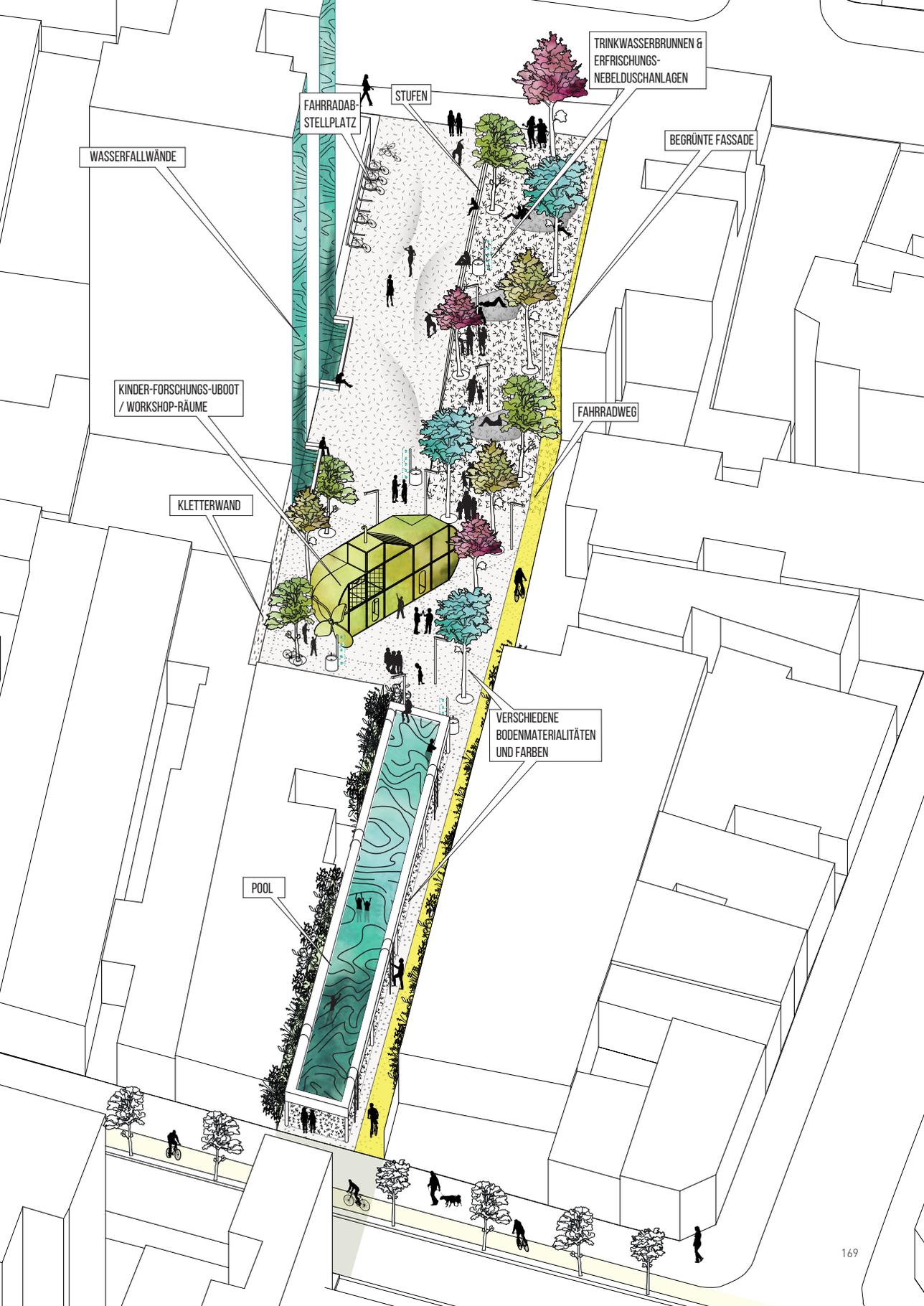
Auf der gesamten Anlage werden Bäume gepflanzt um schattige Plätze bieten zu können, sowie diverse Sitzplattformen und Trinkwasserbrunnen mit Nebelduschanlagen installiert.

Wasserfälle an der Brandschutzmauer des Hotels sollen durch ihren Anblick und ihr Plätschergeräusch positiv und beruhigend auf den Platz wirken.

Die künstliche Beleuchtung für Dämmerung und Abend wird hier intensiv verteilt um den Platz hell zu erleuchten und so eine sicherere Umgebung zu schaffen.

AKTUELLE SITUATION





WASSERFALLWÄNDE

KINDER-FORSCHUNGS-UBOOT
/ WORKSHOP-RÄUME

KLETTERWAND

POOL

FAHRRAD-
STELLPLATZ

STUFEN

TRINKWASSERBRUNNEN &
ERFRISCHUNGS-
NEBELDUSCHANLAGEN

BEGRÜNTE FASSADE

FAHRRADWEG

VERSCHIEDENE
BODENMATERIALITÄTEN
UND FARBEN

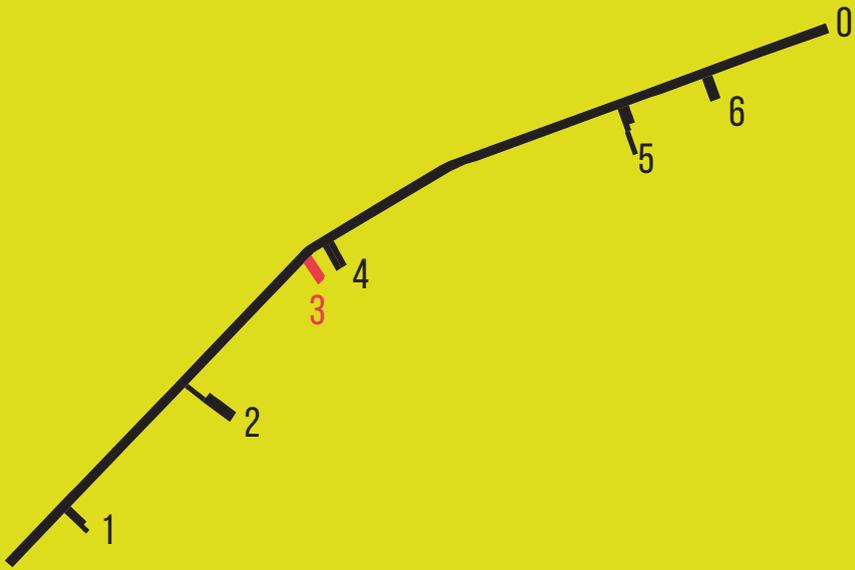
POCKET INTERVENTION 2





POCKET INTERVENTION 3

LAGE



TOOLS



KONZEPT

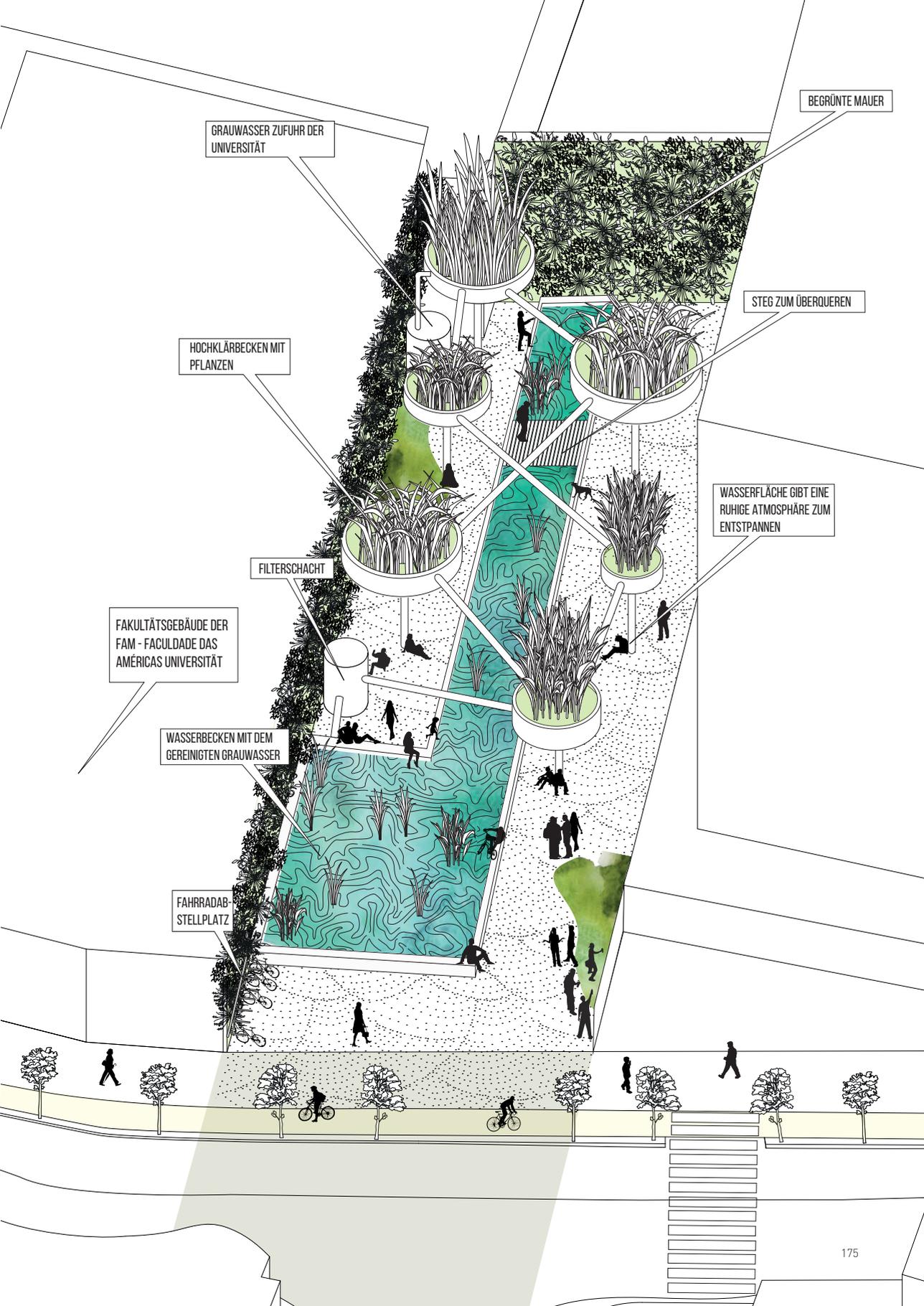
Das Areal auf der rechten Seite des Fakultätsgebäudes wird ebenfalls zurzeit als gebührenpflichtiger Parkplatz verwendet.

Ein Pflanzenkläranlage in Verbindung eines "Platz des Wassers" soll hier als öffentlicher Raum installiert werden.

Die Pflanzenkläranlage benutzt das Grauwasser der danebenliegenden Fakultät und bildet durch ihre hohen, abgestuften, skulpturartigen Pflanzenklärbecken eine Schnittstelle zwischen Architektur und Biologie. Das gereinigte Wasser endet in einen Stadtteich, der sich durch das ganze Pocket zieht. Dieser Stadtteich soll als Abkühlungszone an warmen Tagen dienen, sowie als Treffpunkt für die Groß und Klein.

AKTUELLE SITUATION





GRAUWASSER ZUFUHR DER UNIVERSITÄT

BEGRÜNTE MAUER

HOCHKLÄRBECKEN MIT PFLANZEN

STEG ZUM ÜBERQUEREN

FILTERSCHACHT

FAKULTÄTSGEBÄUDE DER FAM - FACULDADE DAS AMERICAS UNIVERSITÄT

WASSERFLÄCHE GIBT EINE RUHIGE ATMOSPHÄRE ZUM ENTSTPANNEN

WASSERBECKEN MIT DEM GEREINIGTEN GRAUWASSER

FAHRRADABSTELLPLATZ

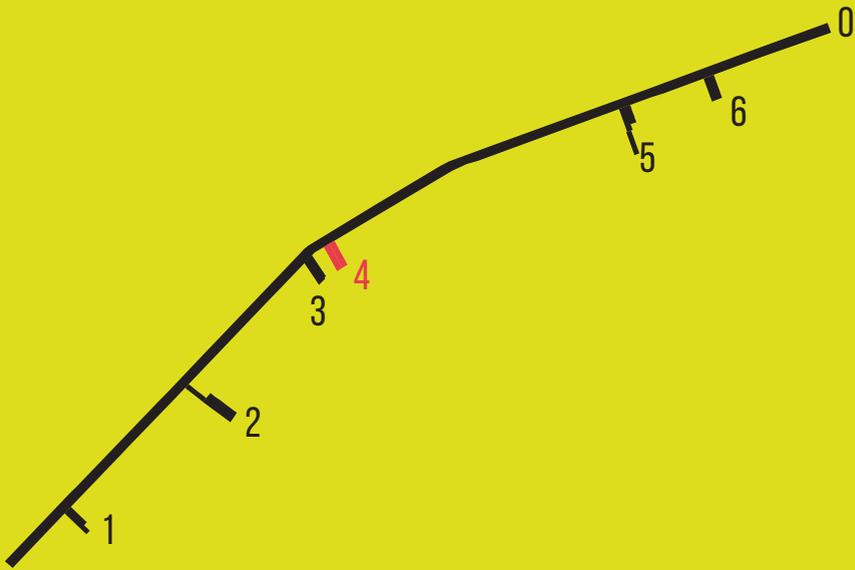
POCKET INTERVENTION 3





POCKET INTERVENTION 4

LAGE



TOOLS



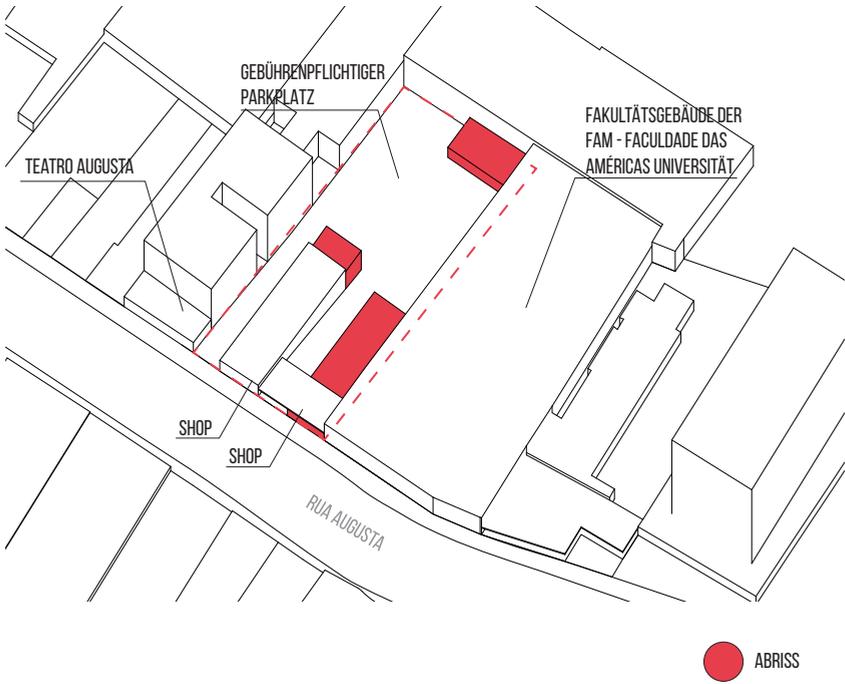
KONZEPT

Das 1973 eröffnete Teatro Augusta ist seit Beginn an ein beliebter Kulturspot der Stadt.

Rechts neben dem Theater handelt es sich um eine Brache, die von einer Firma als gebührenpflichtiger Parkplatz genutzt wird.

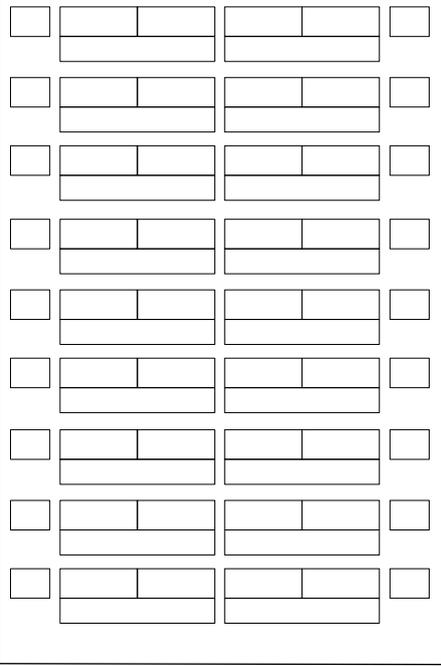
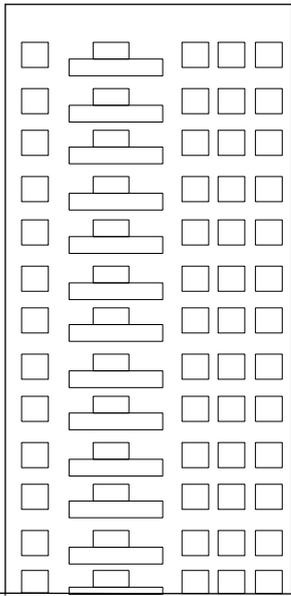
Das Konzept besteht darin, diesen Raum durch eine Open-Air Bühne der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Auf dieser Bühne können Produktionen des Teatro Augusta stattfinden, jedoch genauso von allen Stadtbewohnern als Präsentationsplattform genutzt werden - Tag & Nacht. Dieses Amphitheater befindet sich im hinteren Teil des Grundstückes um dem Straßenlärm zu entfliehen. Der Zwischenraum wird mit Wiesen, Bäumen und Sitzmöglichkeiten bespielt um so eine Entspannungszone zu erzeugen. Das Gebäude inmitten des Grundstücks, welches an der Rua Augusta anschließt, wird von einem Shop zu einem Bistro/ Restaurant umfunktioniert, um den Pocket-Besuchern vor / während und nach den Events die Möglichkeit zu geben eine Mahlzeit zu sich zu nehmen oder einfach nur einen Café zu konsumieren. Die Feuerschutzmauer des Theatergebäudes, sowie des gegenüberliegendem Fakultätsgebäudes bieten die Möglichkeit der vertikalen Begrünung. Auch bietet dieser Raum eine Aufenthaltsmöglichkeit für die Studenten der Fakultät in ihren Pausen.

AKTUELLE SITUATION



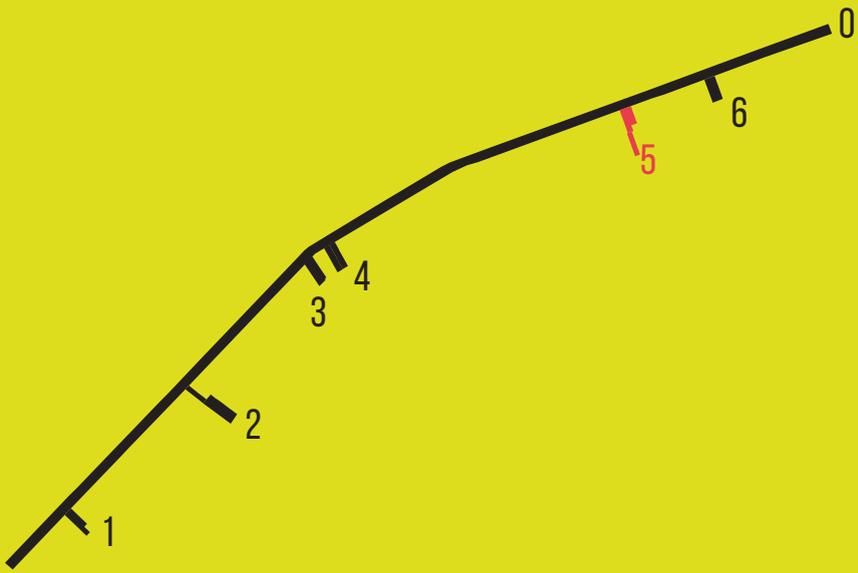
POCKET INTERVENTION 4





POCKET INTERVENTION 5

LAGE



TOOLS



KONZEPT

Angeschlossen an die Rua Augusta, wird das Areal im Westen von einem 48 Meter hohen, leerstehenden Wohngebäude und im Osten von einem 36 Meter hohen Gebäude der Stadtverwaltung flankiert. Bei den umliegenden Gebäude des Blockes handelt es sich größtenteils um Wohnbauten.

In die zurzeit als temporärer Parkplatz genutzten Flächen, wird ein Gebäudehybrid implementiert der auf geringer Grundfläche die Funktionen Wohnen, Büro, Ateliers, und Kleingewerbe aufnimmt. Der dem Gebäude zugeschaltete öffentliche Freibereich dient als erweiterter Aktionsraum unter welchem sich die Tiefgarage befindet.

Durch über drei im Niveau differente Ebenen und deren Verbindungen wird Raum geschaffen der durch Dimension und Beschaffenheit der Oberflächen unterschiedlichste Nutzungen begünstigt oder animiert.

Aus der Rua Frei Caneca erreicht man über eine flache Rampe, die von einer stark bewachsenen Fassade begleitet wird, die um 2,5m höherliegende, mit Holzdielen gedeckte Ebene. Parallel wird die Rampe von einem dichten Wald am Dach der Tiefgaragenabfahrt begleitet. Von der erhöhten Ebene aus, erreicht man über eine geneigte Fläche, in der Podeste eingezogen sind, den Platz der sich vollständig zur Rua Augusta öffnet. Dieser Vorplatz ermöglicht es sich aus dem Schnellen und Lauten Bewegungsraum der Straße ausspülen zu lassen. Das Erdgeschoss des Gebäudes ist als offener überdeckter Freibereich ausgeführt, wo diverse Kleinhändler ihre Produkte anbieten. Über die innen liegende Treppe erreicht man das Zwischengeschoss das direkt an das Holzdeck andockt welche als Kommunikationsraum, als sozialer Begegnungsraum für Bewohner einer Stadt dient.

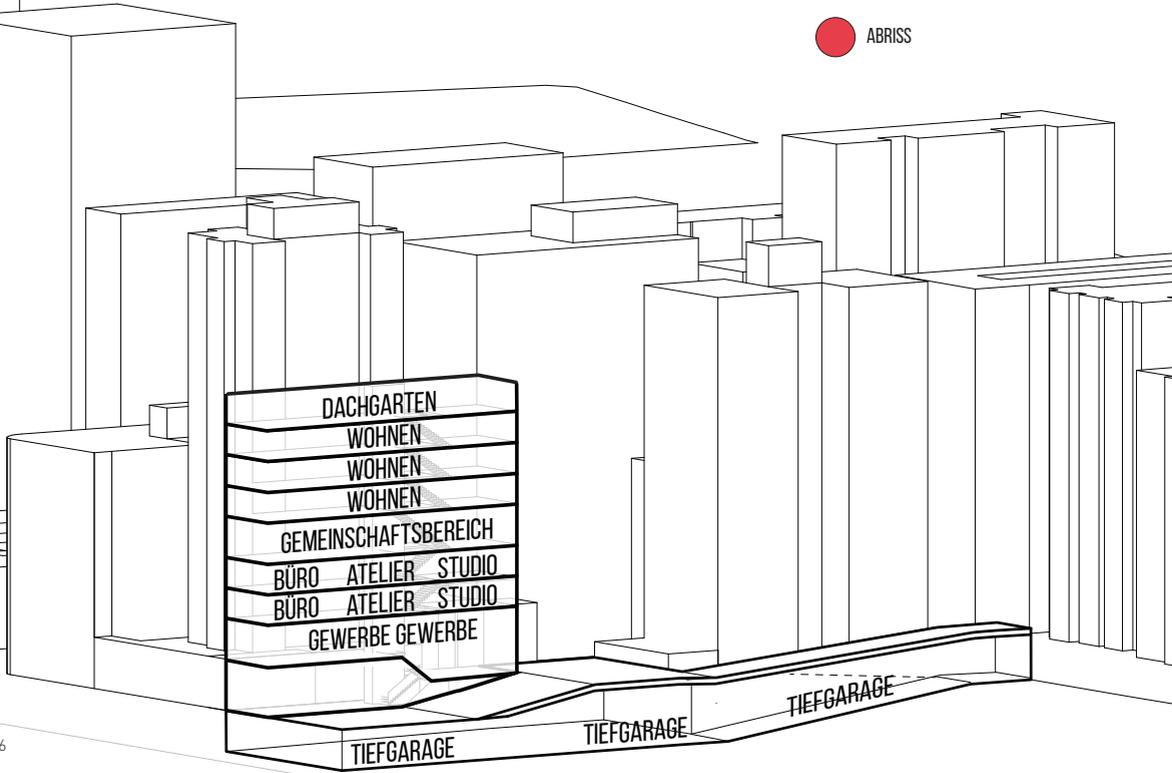
Durch das massiv-ausgeführte Stiegenhaus erklimmt man die einzelnen Geschosse. Über die Ebene der Shops erreicht man die Ateliers und Bürogeschosse. Darauf folgt ein gemeinschaftlich genutztes halböffentliches Zwischengeschoss, von wo aus die Wohnungen erschlossen werden.

Am Dach ist ein urbaner Nutzgarten zu finden, in dem die Protagonisten des Gebäudes der kulinarischen Verarmung durch Anbau von eigenem Obst und Gemüse entgegen wirken.

POCKET INTERVENTION 5



 ABRISS





FEST INSTALLIERTE
JAPANISCHE
SONNENSCHIRME

ZUGANGSWEG VON DER
RUA FREI CANECA

ZAHLREICHE KLEINE
SPRINGBRUNNEN

BEGRÜNTE DACHTERRASSE
MIT SITZMÖGLICHKEITEN
UND HOCHBEETE ZUM
ANBAUEN

TIEFGARAGENEINFART

VEGETATIONSZONE

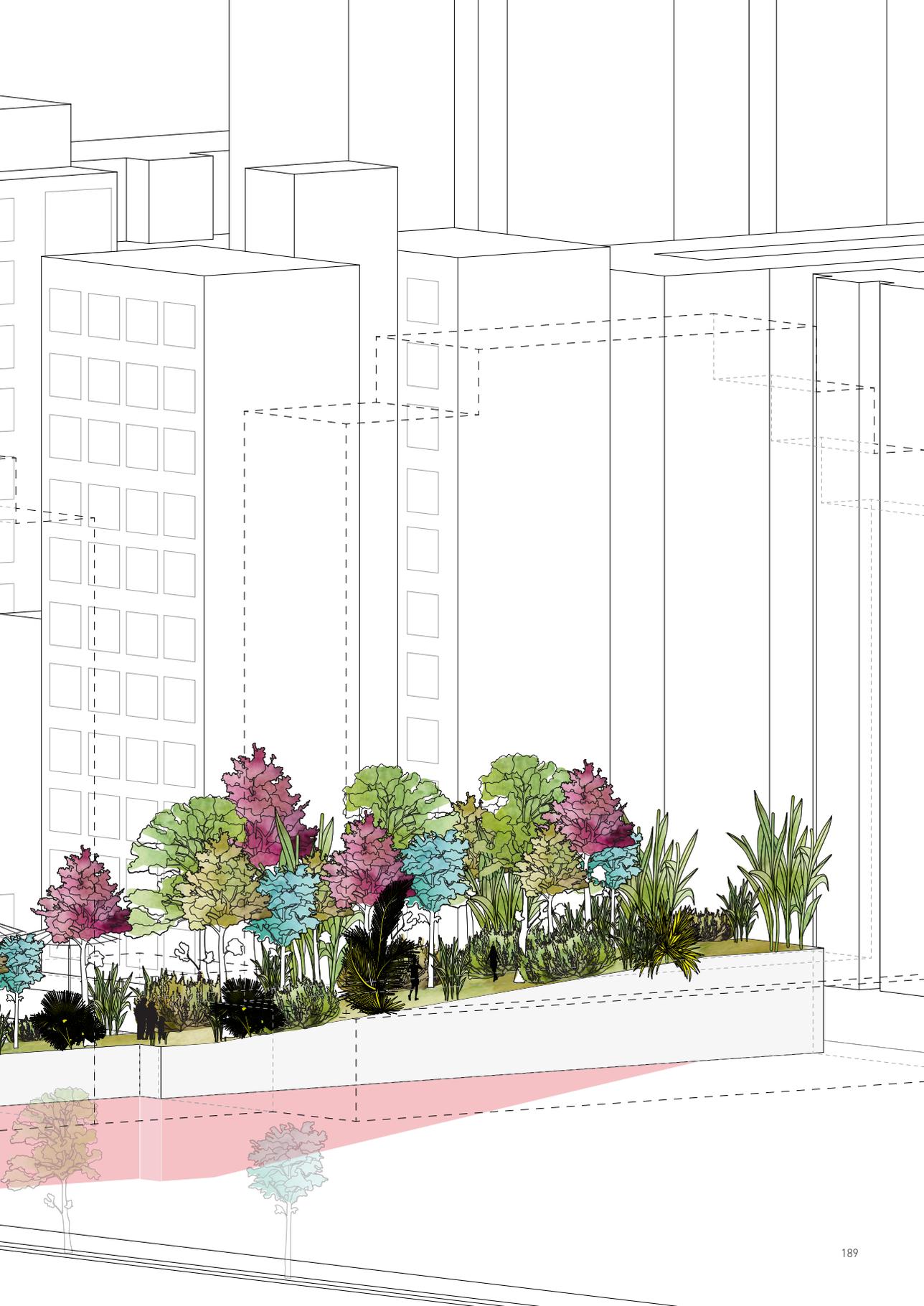
STUFIGER AUFGANG MIT PLATTFORMEN

GRÜNE ZWISCHENZEONE

ÜBERDACHTER PLATZBEREICH

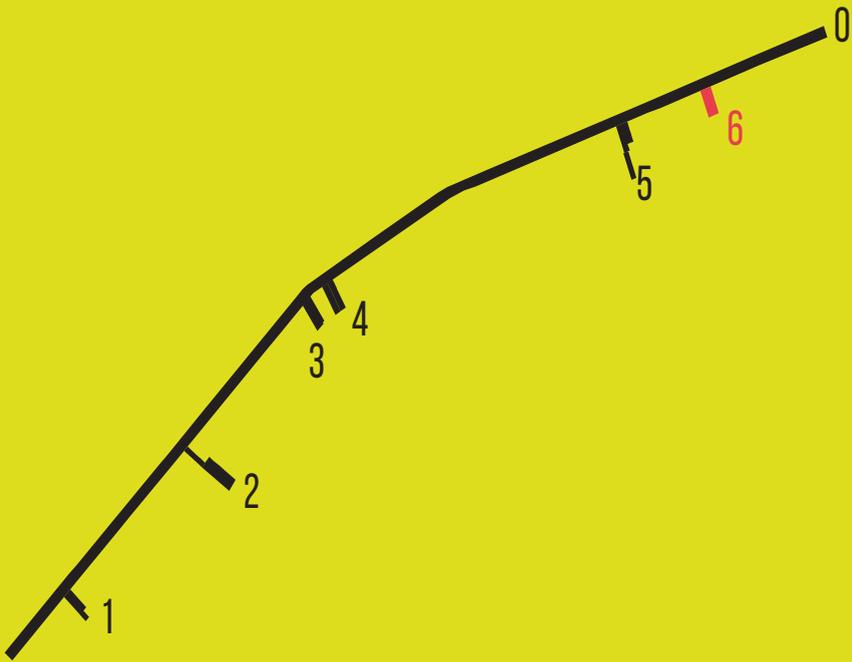
POCKET INTERVENTION 5





POCKET INTERVENTION 6

LAGE



TOOLS



KONZEPT

Die Brache mit danebenliegendem Leerstand wird zur Schaffung eines Gemüse- und Obstmarkts mit eigenem Anbau umfunktioniert.

Die freie Fläche wird aufgeteilt in einen länglichen Vorplatz und in 3 stufige Anbauserassen, auf denen die verschiedensten Gemüse- und Obstsorten angebaut werden.

Dieses Urban Farming wird durch einen Verein organisiert der in dem anschließenden Gebäude im Verwaltungsteil seine Büroräume findet.

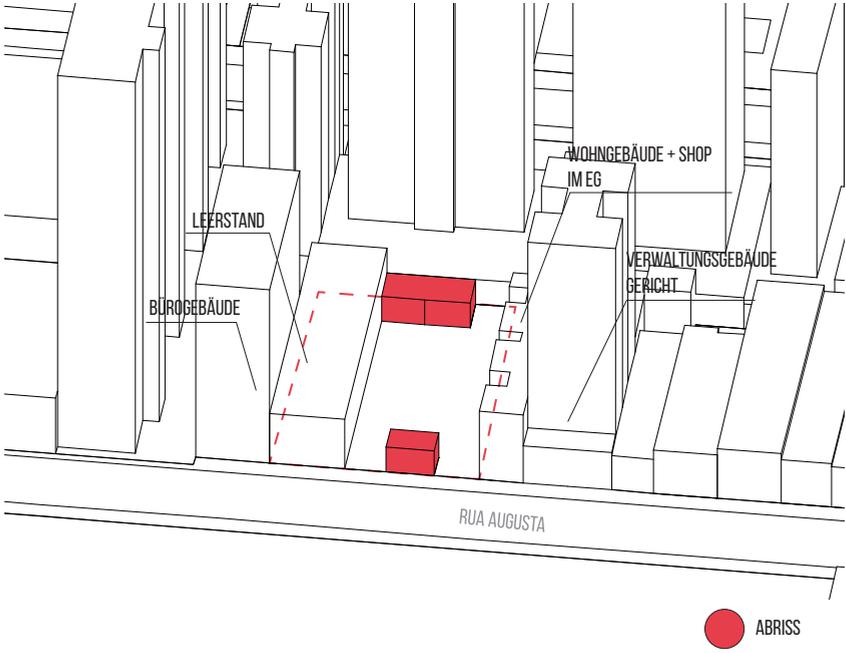
Der hintere Teil des Gebäudes wird zum Vorplatz hin freigemacht, und beinhaltet eine somit überdachte kleine Markthalle, in der das geerntete Gut verkauft wird an die Bewohner der Stadt.

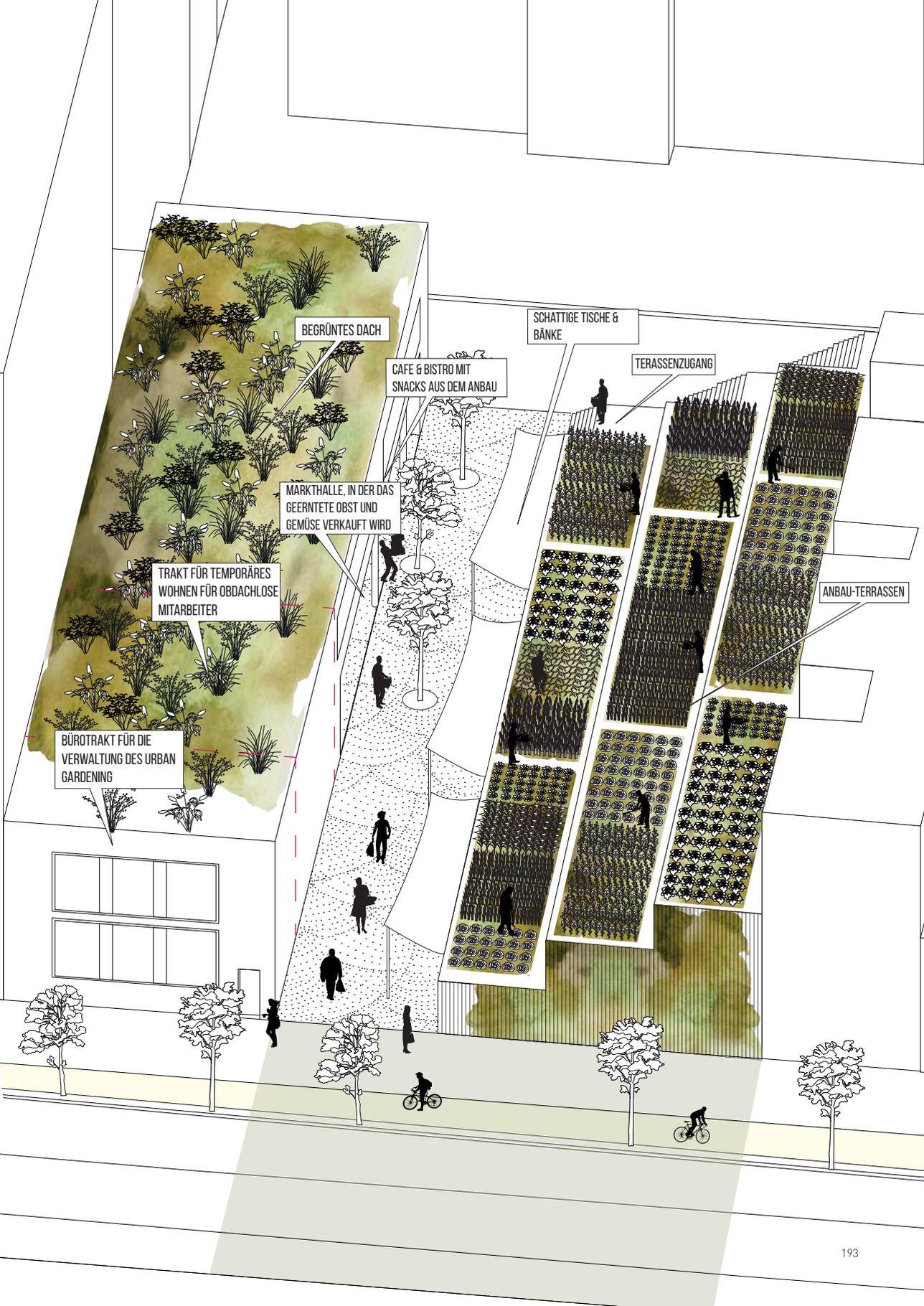
Des weitern wird der Markthalle ein Cafe/Bistrostand mit Gastgarten hinzugefügt, in der man aus der Ernte zubereiteten Snacks zu sich nehmen kann.

Jedermann ist eingeladen Mitglied des Vereins zu werden und nach Interesse am Gemüseanbau teilzunehmen.

Weiters gibt es die Möglichkeit für Obdachlose der Mitarbeit beim Farming und Verkauf. Als Gegenleistung wird ihnen im mittig-gelegenen Trakt des Gebäudes, ein Platz in den mit Grundbedürfnissen gerechten ausgestattetes Kollektivzimmer angeboten.

AKTUELLE SITUATION





BEGRÜNTEES DACH

CAFE & BISTRO MIT
SNACKS AUS DEM ANBAU

SCHATTIGE TISCHE &
BÄNKE

TERASSENZUGANG

MARKTHALLE, IN DER DAS
GEERNTETE OBST UND
GEMÜSE VERKAUFT WIRD

TRAKT FÜR TEMPORÄRES
WOHNEN FÜR OBdachLOSE
MITARBEITER

BÜROTRAKT FÜR DIE
VERWALTUNG DES URBAN
GARDENING

ANBAU-TERRASSEN

POCKET INTERVENTION 6





PHOTO ESSAY

















CENTRO MARIA DELLA COSTA APETESP

O MITASIA
DA AMERICA BOGA

Pão de queijo

Pão de batata

SALGADOS	
1,50	COXINHA
2,00	ESPIRA
2,50	RISOLES
2,00	STEAK
3,00	KIBE
2,50	EMPADINHA
2,50	CROISSANT
2,50	ENROLADINHO
3,00	FOGAZZA
3,00	BOLINHO DE CARNE
3,50	BOLINHO DE BACALHAU





T H A S M S T C

MELIM



PREFEITURA DE SAO PAULO





HYUNDAI
EKM 5120





M. CAMICADO













Bar do
Ronaldo





























Estou
contente
em
voltar

BRAS
MUNICÍPIO DE
SÃO PAULO



...LIGA-SE
...RAPAZES.
...R\$ 280,00
...R\$ 150,00
...R\$ 20,00
...R\$ 10,00
...para que, no ambiente
...público, pode levar.
...Andressa Stedel
...do nível Nacional
...Santos, Santa Cecilia
...11-1324-1111
...11-087-1111







EZJ 1528

Usados
Amigos

VISA
VISA

ESTACIONE
SANTO ANTONIO 820


S0
ATRAVESSE
NO VERDE

10
RUA
MONTANO FR



Atryans
FUNDADO POR MARGARITELLI
ARQUITETURA - RESTAURO - CONSTRUÇÃO
www.atryans.com
atryans@atryans.com
RUA 1582 - JARDIM BOA VISTA - SÃO PAULO - SP - CEP 04101-000

RUA
RIBEIRO DE LIMA

LAJER DE 30x36
3499-8708





NEGRO
NHO

7.0

iacc









Carloes

VISA

MasterCard

Chip & Pin

Hipercard

ANHANG

LITERATURVERZEICHNIS

AB'SABER, AZIZ: O SÍTIO EMBRIONÁRIO DE SÃO PAULO, IN: CAMPOS, CANDIDO MALTA / GAMA LÚCIA HELENA / SACCHETTA, VLADIMIR (HG.): SÃO PAULO - METRÓPOLE EM TRÂNSITO: PERCURSOS URBANOS E CULTURAIS, SÃO PAULO 2004, 14-21

ANELLI, RENATO: DIE VERKEHRNETZE VON SÃO PAULO, IN: KRAFT, SABINE / KUHNERT, NIKOLAUS / UHLIG GÜNTHER (HG.): ARCH+ 190, STADTARCHITEKTUR SÃO PAULO: AUSBLICK AUF EIN SOZIALES RAUMKONZEPT, AACHEN 2008, 16-21

AQUINO, EDUARDO / DE MELLO FRANCO, FERNANDO / SHANSKI, KAREN: KONTEXT COPAN: DIE VERSCHMELZUNG VON STADT UND ARCHITEKTUR, IN: KRAFT, SABINE / KUHNERT, NIKOLAUS / UHLIG GÜNTHER (HG.): ARCH+ 190, STADTARCHITEKTUR SÃO PAULO: AUSBLICK AUF EIN SOZIALES RAUMKONZEPT, AACHEN 2008, 41-45

AUGÉ, MARC: NICHT-ORTE, MÜNCHEN ³2012

BARTELT, DAWID DANILO: HINTERLAND IST ÜBERALL, DS VERHÄLTNIS VON KÜSTE UND 'SERTÃO' ALS KONSTITUENS DER BRASILIANISCHEN GESELLSCHAFT, IN: KRAFT, SABINE / KUHNERT, NIKOLAUS / UHLIG GÜNTHER (HG.): ARCH+ 190, STADTARCHITEKTUR SÃO PAULO: AUSBLICK AUF EIN SOZIALES RAUMKONZEPT, AACHEN 2008, 6-11

BRUAND, YVES: ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL, SÃO PAULO 2008

CALDEIRA, TERESA PIRES DO RIO: CITY OF WALLS: CRIME, SEGREGATION, AND CITIZENSHIP IN SÃO PAULO, BERKELEY 2000

GEGNER, MARTIN: KEINE WERBUNG, ABER SAUBER?, ÜBER DIE AUSWIRKUNGEN DES GESETZES 'SAUBERE STADT' IN SÃO PAULO, BRASILIEN IN: ISG MAGAZIN 2012, 2, 21-25

PICCINI, ANDREA: CORTIÇOS NA CIDADE: CONCEITO E PRECONCEITO NA REESTRUTURAÇÃO DO CENTRO URBANO DE SÃO PAULO ²2004

PISSARDO, FELIPE MELO: A RUA APROPRIADA: UM ESTUDO SOBRE AS TRANSFORMAÇÕES E USOS URBANOS NA RUA AUGUSTA (SÃO PAULO, 1891 - 2012), DISS., SÃO PAULO 2013

RIBBECK, ECKHART: DIE INFORMELLE STADT, IN: KRAFT, SABINE / KUHNERT, NIKOLAUS / UHLIG GÜNTHER (HG.): ARCH+ 190, STADTARCHITEKTUR SÃO PAULO: AUSBLICK AUF EIN SOZIALES RAUMKONZEPT, AACHEN 2008, 22-24

RINKE, STEFAN / SCHULZE FREDERIK: KLEINE GESCHICHTE BRASILIENS, MÜNCHEN 2013

ROLNIK, RAQUEL: FOLHAEXPLICA - SÃO PAULO, SÃO PAULO ³2009

ROLNIK, RAQUEL: SÃO PAULO, EINE CHRONOLOGISCHE STADTGESCHICHTE, IN: KRAFT, SABINE / KUHNERT, NIKOLAUS / UHLIG GÜNTHER (HG.): ARCH+ 190, STADTARCHITEKTUR SÃO PAULO: AUSBLICK AUF EIN SOZIALES RAUMKONZEPT, AACHEN 2008, 16-21

SENNETT, RICHARD: THE OPEN CITY, IN: BURDETT, RICKY / SUDJIC, DEYAN (HG.): THE ENDLESS CITY: THE URBAN AGE PROJECT BY THE LONDON SCHOOL OF ECONOMICS AND DEUTSCHE BANK'S ALFRED HERRHAUSEN SOCIETY, LONDON 2007, 290-297

VILLAÇA, FLÁVIO: ELITES, DESIGUALDADE E PODER MUNICIPAL, IN: CAMPOS, CANDIDO MALTA / GAMA LÚCIA HELENA / SACCHETTA, VLADIMIR (HG.): SÃO PAULO - METRÓPOLE EM TRÂNSITO: PERCURSOS URBANOS E CULTURAIS, SÃO PAULO 2004, 148-155

PAANS, OTTO / PASEL, RALF: SITUATIONAL URBANISM, DIRECTING POST-WAR URBANITY, BERLIN 2014

ROSA, MARCOS / WEILAND UTE: HANDMADE URBANISM, FROM COMMUNITY INITIATIVES TO PARTICIPATORY MODELS

ROSA, MARCOS: MICRO PLANEJAMENTO, PRÁTICAS URBANAS CRIATIVAS, MICROPLANNING URBAN CREATIVE PRACTICES SÃO PAULO, SÃO PAULO 2011

OSWALT, PHILIPP / OVERMEYER, KLAUS / MISSELWITZ, PHILIPP: URBAN CATALYST, MIT ZWISCHEN-NUTZUNGEN STADT ENTWICKELN, BERLIN 2013

BURDETT, RICKY / SUDJIC, DEYAN (HG.): LIVING IN THE ENDLESS CITY: THE URBAN AGE PROJECT BY THE LONDON SCHOOL OF ECONOMICS AND DEUTSCHE BANK'S ALFRED HERRHAUSEN SOCIETY, LONDON 2011

BLUM, ELISABETH / NEITZKE, PETER: FAVELAMETROPOLIS, BERICHTE UND PROJEKTE AUS RIO DE JANEIRO UND SÃO PAULO, BAUWELT FUNDAMENTE 130, BASEL 2004

FEZER, JESKO / HEYDEN, MATHIAS: HIER ENTSTEHT, STRATEGIEN PARTIZIPATIVER ARCHITEKTUR UND RÄUMLICHER ANEIGNUNG, METROZONES 3, BERLIN 2004

LANZ, STEFAN: CITY OF COOP, ERSATZÖKONOMIEN UND STÄDTISCHE BEWEGUNGEN IN RIO DE JANEIRO UND BUENOS AIRES, METROZONES 5, BERLIN 2004

D'ARC, HÉLÈNE RIVIÈRE / MEMOLI, MAURIZIO: INTERVENÇÕES URBANAS NA AMÉRICA LATINA, VIVER NO CENTRO DAS CIDADES, SÃO PAULO 2012

CARDEMAN, ROGERIO GOLDFELD: POR DENTRO DE COPACABANA, DESCOBRINDO OS ESPAÇOS LIVRES DO BAIRRO, RIO DE JANEIRO 2012

SCHMIDT, KATHARINA: ANEIGNUNG ÖFFENTLICHER RÄUME, RIO DE JANEIRO, FORSCHUNGEN ZU LATEINAMERIKA 16, WIEN 2011

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

002.	HTTPS://MAPS.YAHOO.COM/	13.10.2013	
003.	HTTP://WWW.NOVO MILENIO.INFO.BR/SANTOS/MAPAS/MAPA05CG.JPG		5.12.2013
004.	HTTP://WELOVESAMPA.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2013/06/PATEO_DEBRET.JPG		5.12.2013
005.	HTTP://SMDU.PREFEITURA.SPGOV.BR/HISTORICO_DEMOGRAFICO/IMG/MAPAS/1810.JPG		13.10.2013
006.	HTTP://4BPBLOGSPOT.COM/~G4ED7FA9TGy/TV-SEMCVIFI/AAAAAAAAACAK/LP60FC5YF80/S1600/ESTRADAS+E+BANDEIRAS+DO+BRASIL.JPG	29.10.2013	
007.	HTTP://UPLOAD.WIKIMEDIA.ORG/WIKIPEDIA/COMMONS/5/5C/DOMINGOS_JORGE_VELHO.JPG		24.2.2014
008.	HTTP://WWW.ARQUIAMIGOS.ORG.BR/INFO/INFO20/IMG/1881-DOWNLOAD.JPG		5.12.2013
009.	HTTP://WWW.PROJETOIMIGRANTES.COM.BR/FOTOS/FOTO_IMI_10.JPG		5.12.2013
010.	ATLAS DA IMIGRACAO EM SAO PAULO 1850 - 1950, EDITORA UNESP, 2008, S.19		
011.	HTTP://THEURBANEARTH.WORDPRESS.COM/2009/01/PAULISTA-INAUGURACAO.JPG		18.12.2014
012.	HTTP://THEURBANEARTH.FILES.WORDPRESS.COM/2009/01/AVENIDA-PAULISTA-1935.JPG		18.12.2014
013.	HTTP://WWW.ARQUIAMIGOS.ORG.BR/INFO/INFO20/IMG/1890-DOWNLOAD.JPG		5.12.2013
014.	HTTP://BLOGS.ESTADAO.COM.BR/EDISON-VEIGA/FILES/2012/09/BONDE-PUXADO-POR-BURROS-LA-LINHA-CONSOLACAO-S.D.-ACERVO-FUNDAÇÃO-ENERGIA-E-SANEAMENTO.JPG		18.12.2014
015.	HTTP://2.BPBLOGSPOT.COM/~B6KSGJE_S80/SWKMXAE-2YI/AAAAAAAAAABK/00GE3PEAMK/S1600/TERCEIRO+MAPA.JPG		
016.	ARCH+ 190, 2008, S.18		
017.	HTTP://WWW.ESTACODESFERROVIARIAS.COM.BR/BONDES_SP/FOTOS/BONDESP3.JPG		17.12.2013
018.	ARCH+ 190, 2008, S.19		
019.	ARCH+ 190, 2008, S.19		
020.	HTTP://WWW.USP.BR/AGEN/WP-CONTENT/UPLOADS/FIG_0381.JPG		19.12.2014
021.	HTTP://WWW.USP.BR/FAU/DOCENTES/DEPROJETO/E_NOBRE/AUP274/METROPOLE_INDUSTRIAL.HTM		19.12.2014
022.	HTTP://4BPBLOGSPOT.COM/_VGZ-6G6EPU/S7PHVKQTHI/AAAAAAAAAKLY/MEPHACX06HY/S1600/PARAIS-1.JPG		15.3.2014
024.	HTTP://LABLOGATORIOS.COM.BR/UNIVERSOFISICO/FILES/2008/10/INDEX2PHP.JPG		7.4.2014
025.	HTTP://3.BPBLOGSPOT.COM/~M5TPG72LCLW/SMSUOREJII/AAAAAAAAAAD4/7DGHK6LC7YG/S1600/1092980.JPG		2.2.2014
026.	HTTP://WWW.33AVENUE.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/09/FAVELA_DO_MOINHO_MILL_SLUM_AT_BOM_RETIRO_DISTRICT_BY_CARLOS_ALKMIN_0596.JPG		10.5.2014
027.	HTTP://EXPOSITIONMAGAZINE.COM/WP-CONTENT/UPLOADS/2011/03/GATED-COMMUNITIES7.JPG		10.5.2014
028.	HUCKRIEDE, BERND / BRINKMANN, JENS: SÃO PAULO, URBANE MASSSTÄBE, 2010, S.106		
029.	HUCKRIEDE, BERND / BRINKMANN, JENS: SÃO PAULO, URBANE MASSSTÄBE, 2010, S.106		
030.	GOOGLE MAPS	13.12.2014	
033.	CESAD	13.12.2014	
034.	HTTP://BLOGS.ESTADAO.COM.BR/OLHAR-SOBRE-O-MUNDO/FILES/2011/01/M1015.JPG		14.2.2014
035.	HTTP://BLOGS.ESTADAO.COM.BR/OLHAR-SOBRE-O-MUNDO/FILES/2011/01/M1026.JPG		14.2.2014
036.	HTTP://BLOGS.ESTADAO.COM.BR/OLHAR-SOBRE-O-MUNDO/FILES/2011/01/M1021.JPG		14.2.2014
037.	HTTP://11R7.COM/DATA/FILES/2C96/1617/3FA4/E3B9/013F/BOEC/4DE0/57C7/BPP20130705124.JPG		1.11.2013
039.	HTTP://4BPBLOGSPOT.COM/~VUPHFVCKMGO/UG2YSFTHJ_I/AAAAAAAAAENQ/TH4EVKFVPNK/S1600/COMPARANDO.JPG		12.4.2014
040.	HTTP://4BPBLOGSPOT.COM/~VUPHFVCKMGO/UG2YSFTHJ_I/AAAAAAAAAENQ/TH4EVKFVPNK/S1600/COMPARANDO.JPG		12.4.2014
043.	HTTP://WWW.SAOPAULOANTIGA.COM.BR/WP-CONTENT/UPLOADS/2012/09/RUAAGUSTAANOS60X.JPG		4.11.2013
044.	HTTP://SAMPAHISTORICA.FILES.WORDPRESS.COM/2013/07/1910-VALE-DO-SARACURA-VIGENZO-PASTORE-IMS.JPG?W=810&H=600		
045.	HTTP://SPANTIGA.FOLHA.COM.BR/IMAGES/SAO_PAULO-02.JPG		28.10.2013
046.	HTTP://3.BPBLOGSPOT.COM/~ZGKIY_UIPLS/S9DXE44DS6I/AAAAAAAAA5Q/THMU0HBMF64/S1600/RUA+DA+CONSOLACAO+1967.JPG		6.12.2013
047.	HTTP://1152.PHOTOBUCKET.COM/ALBUMS/S165/EWALDO_ALBUM/CONSOLACAO.JPG		9.12.2013
048.	HTTP://1BPBLOGSPOT.COM/~ZGKIY_UIPLS/TFS_JVLBUN/AAAAAAAAABGO/BNSD_YYJF4/S1600/RUA+DA+CONSOLACAO+1956.JPG		10.5.2013
049.	HTTP://1152.PHOTOBUCKET.COM/ALBUMS/S165/EWALDO_ALBUM/1937CONSTRUCAONOVEDEJULHO.JPG		24.10.2013
050.	HTTP://EXAME2.ABRILM.COM.BR/ASSETS/IMAGES/2014/1/405200/ORIGINAL_JARDIM_VERTICAL_DA_ABSOLUT_NO_MINHOCÃO_EM_SÃO_PAULO.JPG		6.12.2013
051.	WWW.LABSP.ORG	20.9.2013	
052.	HTTP://IMGLUCCOSPORIMOVEIS.COM.BR/LUCCOSPORIMOVEIS/WP-CONTENT/UPLOADS/2014/03/PAULISTA-CICLOFAIXA.JPG		9.12.2013
053.	HTTP://MOBILIDADE SUSTENTAVEL.BLOG.UOL.COM.BR/IMAGES/PARKLET_2ETAPA10.JPG		17.2.2014

*Alle weiteren Photographien und Grafiken sind - wenn nicht anders
angegeben - von den Verfassern selbst erstellt worden.*

Danke / Obrigada

... Carla, Rosana, Edson, e toda família, que sempre me apoiaram, tornando possível a realização deste trabalho

... Hans und Gerda, für ihre Unterstützung, Geduld und Zuversicht

... Klaus Loenhardt, für die anregenden Gespräche bei der Betreuung

... Renato, pelo apoio na minha investigação em São Paulo

... Daniela e Anna, pelos comentários críticos, que foram sempre muito construtivos. Com vocês eu sinto que o Brasil não está tão distante

... Julia und Chris, Big Thanks!

... Judith, Rita, Chrissi, Max, Petzi, Dschindsch, Steve, Michi, Geri, Ivan, den gesamten AZplus & sämtliche Studienkollegen & Freunde für die Motivation, Inspiration und Freude in der gesamten unverbesserlichen, unvergesslichen Studienzeit.

... Thomas, auf dass wir weitere Abenteuer zusammen erleben!

Mein Dank gilt,

Sir Kain, Davide, Petzi, GDS, AZplus

und all den Anderen die mich in meiner Studienzeit begleitet haben ,

meiner Familie für ihre Unterstützung und ihr Vertrauen in mich,

Klaus Loenhardt für seine Haltung zur Architektur und Unterstützung im Projekt,

und

Pati für die wirklich unvergesslichen Momente in den letzten Jahren.

