

DIPLOMARBEIT zur Erlangung  
des akademischen Grades einer/s  
Diplom-Ingenieurin/Diplom-Ingenieurs  
Studienrichtung Architektur

Regina Lechner

Technische Universität Graz  
Erzherzog-Johann-Universität  
Fakultät für Architektur

B E T R E U E R  
Ao.Univ.-Prof. Dipl.-  
Ing. Dr.techn.  
Grigor Doytchinov  
Institut für Städtebau

## *Más que un símbolo*

Dársena Norte - Sozialer Schnittpunkt von Buenos Aires

Mai 2011





#### EIDESSTATTLICHE ERKLÄRUNG

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

Graz, am

#### STATUTORY DECLARATION

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



## VORWORT

**01** ARGENTINIEN

- 1.1** Allgemein
- 1.2** Geographie
- 1.3** Geschichte
- 1.4** Wirtschaft

**02** DIE LATEINAMERIKANISCHE STADT

- 2.1** Die vorkoloniale Geschichte
- 2.2** Die spanische Kolonialstadt
- 2.3** Die portugiesische Kolonialstadt
- 2.4** Die Entwicklung zur heutigen Stadt
- 2.5** Marginalsiedlungen

**03** BUENOS AIRES

- 3.1** Allgemein
- 3.2** Geografie
- 3.3** Geschichte
- 3.4** Urbane Struktur
  - 3.4.1** Villas miserias & barrios cerrados

- 3.4.2** Öffentlicher Raum
- 3.4.3** Eine Stadt voller Wahrzeichen
- 3.4.4** Straßensystem/Verkehr

**04** HAFEN

- 4.1** Allgemein
- 4.2** Umnutzung
- 4.3** Probleme
- 4.4** Hafenstädte im Vergleich
- 4.5** Hafen von Buenos Aires
  - 4.5.1** Allgemein
  - 4.5.2** Geschichte
  - 4.5.3** Lage

**05** AUSGANGSSITUATION

- 5.1** Wettbewerb
  - 5.1.1** Die Ausschreibung
  - 5.1.2** Kritik an den Projekten
  - 5.1.3** Kurze Sozialstudie der Porteños

- 5.2** Charakteristika des Gebietes und seiner Umgebung

**06** MACHBARKEITSSTUDIE

- 6.1** Einflüsse
  - 6.1.1** Einfluss der Umgebung
  - 6.1.2** Einteilung des Gebietes
- 6.2** Formfindung
  - 6.2.2** Grünflächen
  - 6.2.3** Verkehr
  - 6.2.3** Ruhender Verkehr
  - 6.2.4** Öffentlicher Verkehr
- 6.3** Machbarkeitsstudie

**07** ANHANG

- 7.1** Literaturnachweis
- 7.2** Bildnachweis
- Danksagung



# VORWORT

„Más que un símbolo“ – mehr als ein Wahrzeichen, der Basisgedanke meiner Diplomarbeit. Ausschlaggebend für die Themenwahl dieser Arbeit war ein internationaler Ideenwettbewerb für ein neues Wahrzeichen der lateinamerikanischen Stadt Buenos Aires, das an der Dársena Norte, dem nördlichen Hafenbecken erbaut werden soll. Einem äußerst geschichtsträchtigen Ort, an dem zur Ära der Dampfschiffahrt die Zuwanderer das Land betraten, Admiral William Brown eine Schlacht gegen Brasilien gewann und die Schiffe der Handelsflotte repariert wurden.

Im Rahmen des Wettbewerbs wurden hauptsächlich Projekte eingereicht, die auf ausdrucksstarke, monumentale Bauten ausgerichtet sind. Dadurch tritt zu meist die historische Umgebung in den Hintergrund und wird trotz ihrer Bedeutung für Argentinien vernachlässigt. Folglich wurde eine städtebauliche Lösung erarbeitet, die den Ausschreibungsort visuell und kulturell aufwertet und ihn somit wieder in die Stadt integriert.

Im Zuge meines dreimonatigen Aufenthalts in Buenos Aires konnte ich die Stadt samt ihrer Vorzüge und Probleme anhand einer empirischen Analyse erfassen. Besonders erkennbar war die ausgeprägte, soziale Kluft zwischen Armut und Reichtum. Eines der Hauptziele ist, die Dársena Norte in ein großzügiges, visuell ansprechendes Gebiet umzugestalten, das zum Einen ein Anziehungspunkt für Touristen, als auch ein kultureller Umschlagplatz für Veranstaltungen und zum Anderen ein Naherholungs- & Freizeitgebiet für Einheimische werden soll. Der Entwurf berücksichtigt im Besonderen den sozialen Aspekt der Annäherung von Arm und Reich, sowie die Öffnung des Hafengebietes zum Zentrum, um es stärker in das urbane Leben mit einzubinden.



# 01 ARGENTINIEN







[2]

### DATEN:

NAME:	República Argentina
FLÄCHE:	2,78 Mio. km <sup>2</sup>
EINWOHNER:	38,97 Mio.
HAUPTSTADT:	Buenos Aires
GESCHICHTLICHES GRÜNDUNGSJAHR:	1816
AMTSSPRACHE:	Spanisch
WÄHRUNG:	Argentinischer Pesos (ARS)
ANALPHABETENRATE:	2,6% <sup>1</sup>

„Argentinien - das ist Buenos Aires und der Rest.“ (Julio Córdazar)<sup>2</sup>

Der Name Argentinien leitet sich von argentum dem lateinischen Wort für Silber ab. Dieser Bezeichnung entstand, als die spanische Flotte an der Mündung des Río de la Plata (Silberfluss) auf Eingeborene stießen und von ihnen mit jenem Edelmetall beschenkt wurden, welches angeblich von einem sagenumwobene Berg mit reichlichem Vorkommen von Silber, der Sierra de la Plata, stammte.<sup>3</sup> Dieses Land gilt als europäischste Nation Südamerikas, sowie als „Land der sechs Kontinente“. Da nicht nur verschiedene Bevölkerungsgruppen aus aller Welt dort leben, sondern auch aufgrund seiner geografischen Bandbreite; von den Tropen bis zum ewigen Eis ist alles vorhanden.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Seeler/ Garff 2008, 14f.

<sup>3</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 20.

<sup>2</sup> Goerdeler 2010, 50.

<sup>4</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 13.

[3]

## 1.2 GEOGRAFIE

Argentinien, welches das achtgrößte Land der Welt und der zweitgrößte Staat Lateinamerikas ist, befindet sich an der Südspitze des Kontinents. Im tropischen Norden grenzt es an Bolivien, Paraguay und Brasilien und läuft von dort nach Feuerland hinunter. Es ist durch die Drakestraße nur 1.000 km von der Antarktis entfernt. Im Westen trennen die Anden das Land von Chile und im Osten liegt die 4.000 km lange Atlantikküste. Die extreme Längenausdehnung des Staates sorgt für starke Kontraste, bedingt durch die unterschiedlichen Klimazonen. In den argentinischen Anden befinden sich über 30 Sechstausender und mit dem Aconcagua die höchste Erhebung der Welt, nach dem Himalajagebirge. Im Osten liegt das zweitgrößte Gewässersystem der Erde, die La-Plata-Senke, das sich Argentinien mit Uruguay teilt. Neben Gletschern im Westen und Regenwäldern im Nordosten gibt es zahlreiche, fast menschenleere Trockenzonen wie die Puna, die Chaco-Steppe und die patagonische Meseta. Außerdem

wird ein Sektor des antarktischen Kontinents von Argentinien beansprucht.



<sup>5</sup> Seeler/ Garff 2008, 14f.



[5] Salta, Nordwesten Argentiniens



[6] Iguazu, Nordosten Argentiniens



[7] El Calafate, Süden Argentiniens

## 1.3 GESCHICHTE

Vor der Kolonialisierung war Argentinien von halbnomadischen Indianerstämmen bewohnt. Erst die, gegen Ende des 15. Jahrhunderts n. Chr. nach Süden vorgedrungenen Inka, bildeten im Bereich des nördlichen Vorandengebietes feste Siedlungen und organisierten Ackerbau und Lamazucht.

Erstmals 1516 landeten die Spanier in der Paraná-Mündung, die sie nach dem sie Silber gefunden hatten, La Plata (das Silber) nannten.

Wie überall in Lateinamerika gingen Landnahme, Missionierung und Unterjochung der Urbevölkerung Hand in Hand. Langsam entstand eine großflächige Agrarstruktur. 1816 löste sich Argentinien von Spanien und Mitte des 19. Jahrhundert kam es zur Stärkung des noch jungen Staates durch ein Grundgesetz.<sup>6</sup>

Am Ende des 19. Jahrhunderts begann die große europäische Zuwanderung, *Gobernar es poblar*– „Regieren heißt Bevölkern“ (Juan Bautista Alberdi). Dies war die Überzeugung der Politik,

denn allein die Zuwanderung könne das menschenleere Argentinien entwickeln. Somit wurden günstige Bedingungen für Immigranten aus Europa geschaffen. Die meisten Zuwanderer kamen aus Italien und Spanien sowie aus osteuropäischen Ländern. Vorgesehen war das Bevölkern des Landesinneren zum Aufbau eines modernen Agrarkapitalismus, doch die Immigranten blieben in den Städten und bildeten ein Arbeiterkräftereservoir.<sup>7</sup>

Als 1946 Juan Domingo Perón zum Präsidenten gewählt wurde, leitete er eine umfangreiche soziale Reform ein. Wodurch er und seine sozialpolitisch engagierte Frau Eva Duarte de Perón (Evita) zu den charismatischen Leitfiguren des *Justicialismo* („Politik der sozialen Gerechtigkeit) wurden. Sinkende Exporte, schlechte wirtschaftliche Erträge sowie Missernten ließen Perón an Glaubwürdigkeit verlieren. 1955 putschte das Militär und er flüchtete.

Nach 3 Militär- und 2 Zivilregierungen litt Argentinien unter einer

sozialen und wirtschaftlichen Orientierungslosigkeit.<sup>8</sup>

1976 war der Beginn einer blutigen Militärdiktatur, während der mehr als 30 000 Menschen verschwanden oder ermordet wurden. Es ist eines der dunkelsten und grausamsten Kapitel Argentinien. Erst 1983 wurde die Rückkehr zur Demokratie erzwungen, nachdem der Falkland-Krieg scheiterte, die ultra-liberale Wirtschaft versagte und der Verdruss über das Militärregime immer stärker wurde. Die Gräueltaten der Militärdiktatur gelangten allmählich ans Licht und die Menschen forderten Gerechtigkeit. Doch trotz aller Bemühungen der Regierung die bankrotte Wirtschaft zu sanieren, brach eine unkontrollierbare Hyperinflation über Argentinien herein.<sup>9</sup> Somit kam es zu Neuwahlen und Carlos Menem wurde neuer Präsident von Argentinien. Er stand für eine ultra-neoliberale Politik, was so viel bedeutet wie: der Abbau des Staatsapparates sowie von Sozialleistungen, die Privatisierung der öffentlichen Unternehmen, die Vernachlässigung der Provinzen und der

<sup>6</sup> Seeler/ Garff 2008, 14f.

<sup>8</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 40.

<sup>7</sup> Vgl. Riekenberg 2009, 98 f.

<sup>9</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 41.

Industrie. Außenpolitisch kam es zu einer starken Anlehnung an die USA. Dies bedeutete für die wettbewerbsschwache Wirtschaft einen anstrengenden, verlustreichen, neoliberalen Kurs. Die daraufhin folgenden Massenentlassungen führten zum Anstieg der Arbeitslosenrate.

Trotz allem wurde Menem wiedergewählt, denn Kontinuität und Stabilität waren für die von den horrenden Inflationen traumatisierte Bevölkerung wichtiger als alles andere. Die Privatisierungswelle brachte dem Staatshaushalt zwar Geld ein, doch der Einbruch der Mittelschicht und die Verarmung der unteren Bevölkerungsschichten schritt unaufhaltsam voran.

Die wiederum neugewählte Regierung hatte die Senkung der Staatsausgaben, die Verringerung der Arbeitslosigkeit und die Eindämmung der Korruption zum Ziel, doch die Erwartungen wurden nicht erfüllt. Es kam zu einem wirtschaftlichen und politischen Chaos. Als die Regierung 2001 alle Sparguthaben der Bevölkerung einfrieren ließ, waren heftige Straßenproteste

die Folge. Der Kollaps des Finanzsystems führte zu Gewaltaktionen. Der Ausnahmezustand wurde erklärt und die Regierung ging gnadenlos gegen die Radikalen vor.

Die Bilanz: 35 Menschen starben und Hunderte wurden verletzt. Der Präsident musste sein Amt niederlegen, Supermärkte in Buenos Aires wurden von einem Heer von Armenviertelbewohner geplündert. Es wurde eine Übergangsregierung gebildet. Es kam zu einer Abwertung des Pesos um ca. 70% und alle Dollarguthaben wurden in die Landeswährung zwangsumgetauscht.

Schon langsam beginnt sich das Land von seiner schweren ökonomischen, sozialen und kulturellen Krise in seiner Geschichte zu erholen, wobei noch einige Narben zurückgeblieben sind.<sup>10</sup>



<sup>10</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 44.

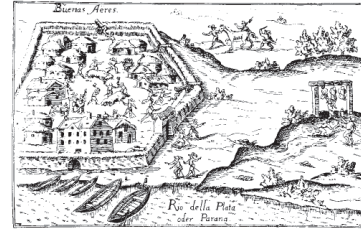


[10] Indianer die zu Beginn das Land besiedelten

• Erste Besiedlung durch  
• Indianische Ethnien  
ab 10 000 v. Chr.

• Gründung von Buenos  
• Aires durch Pedro de  
• Mendoza

1536



[12] Buenos Aires zur Zeit seiner Entstehung



[14] das Vizekönigreich Río de la Plata

1516

• Juan Díaz de Solís  
• entdeckt die Mündung des  
• Río de la Plata



[11] Karte von Buenos Aires

1580

• definitive Gründung von  
• Buenos Aires durch  
• Juan de Garay



[13] Juan de Garay





[17] Zuwanderung



[19] Madres de la Plaza de Mayo, Mütter die bis heute auf das Gräuöl der Militärdiktatur hinweisen



[21] Carlos Menem



[22] Néstor Kirchner und Cristina Fernández de Kirchner (die heutige Präsidentin)

Buenos Aires wird Hauptstadt für das Vizekönigreich Río de la Plata

1776

Buenos Aires scheidet aus der Föderation aus, erklärt sich zum selbständigen Staat und gibt sich eine eigene Verfassung

1853

Die große Zuwanderung vor allem aus Europa beginnt. Buenos Aires wird zur größten Stadt Lateinamerikas.

Der verlorene Falklandkrieg leitet das Ende der blutigen Militärdiktatur ein.

Wiederwahl Menems, obwohl die wirtschaftlichen Maßnahmen zur Verarmung der Bevölkerung geführt haben.

Perón wird zur Abdankung gezwungen und geht nach Madrid ins Exil.

Der Peronist Néstor Kirchner gewinnt die Wahlen. Eine Politik der Stabilisierung und Aussöhnung gewinnt an Konturen.

Unabhängigkeitserklärung von Spanien

1816

Buenos Aires wird Hauptstadt von Argentinien

1880

Juan Domingo Perón wird Präsident Argentinien und leitet ein Programm sozialer Reformen ein.

1946

Eine dreiköpfige Militärjunta unter General Jorge Rafael Videla ergreift die Macht.

1976

1989

Wirtschaftlicher Höhenflug, gesunkene Arbeitslosenziffer: Argentinien geht es besser.

Unter Präsident Fernando de la Rúa kommt es zu einem wirtschaftlichen und politischen Chaos. Ende 2001 werden alle Bankkonten eingefroren und es folgt der Staatsbankrott.

Es kommt trotz zahlreicher wirtschaftlicher Notprogramme zu einer nicht kontrollierenden Hyperinflation. Die Neuwahlen machen den Peronist Carlos Menem zum Präsident, der das Land in ein enges neoliberales Korsett schnürt.

1995

2002



[15] Die Unabhängigkeitserklärung Argentinien vom 9. Juli 1816 in San Miguel de Tucumán



[16] Buenos Aires um 1880



[18] Evita und Juan Perón



[20] Emilio Eduardo & Jorge Rafael Videla



[23] Buenos Aires Dezember 2001, die Frustration der Bevölkerung über die wirtschaftliche Lage entlud sich auf den Straßen Buenos Aires

## 1.4 WIRTSCHAFT

Kaum ein anderes Land Amerikas besitzt so viele natürliche Ressourcen (Petroleum, Erdgas, Kohle, Edelmetalle, darunter auch Silber, Salze) wie Argentinien. Die ausgedehnten Flusssysteme ermöglichen die Nutzung von Wasserkraft zur Stromnutzung und die Bewässerung weiter Agrarflächen zur Produktion von Obst und Wein. In den tropischen Regionen gedeihen Reis, Zuckerrohr und Bananen, im Savannengebiet Baumwolle und tanninreiches Holz. Der Zentralraum Argentiniens ist eine der großen Getreidekammern der Welt, außerdem befinden sich hier die Weiden von rund 50 Mio. Rindern. Im Süden, in Patagonien, werden Schafe gezüchtet, die für Wolle und Fleisch sorgen. Die im Norden liegenden Wälder liefern Zellulose für die Papierindustrie. Auch der Fischfang ist von Bedeutung.

Argentinien produziert fast alles selbst und schlägt auf jeglichen Import hohe Zölle auf, um die eigenen Produkte besser verkaufen zu können und die Wirtschaft anzukurbeln.<sup>11</sup>

<sup>11</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 15.





**02**

## DIE LATEINAMERIKANISCHE STADT

## 2.1 DIE VORKOLONIALE & KOLONIALE GESCHICHTE

In der vorkolonialen Zeit waren bereits urbane Zivilisationen der Ureinwohner Lateinamerikas (der Azteken, Maya und Inka) vorhanden. <sup>12</sup> Die Städte waren Macht-, Religions- und Handelszentren der jeweiligen Hochkultur und waren hauptsächlich im Westen Südamerikas angesiedelt. <sup>13</sup> Dieses präkolumbianische Erbe ist fast gänzlich verloren gegangen, denn als zu Beginn des 16. Jh. die Spanier und Portugiesen auf dem neuen Kontinent landeten, kamen sie als Eroberer und zerstörten die indigenen Städte die sie vorfanden. Es kam zu einer intensiven Städtegründung der Kolonialmächte, die auch vor den Zentren der indianischen Hochkulturen nicht halt machte und diese teilweise überbaute.

Gemeinsam mit den Portugiesen, die sich in Brasilien niedergelassen hatten, konstruierten die Spanier ein komplexes administratives System. Die Basis dazu war ein gut verbundenes Netzwerk von neuen Dörfern und Städten. <sup>12</sup>

Die „Blütezeit“ der kolonialzeitlichen Stadtgründungen dauerte

von ca. 1520 bis 1580, zu diesem Zeitpunkt entstanden auch die meisten heutigen Hauptstädte. Das Interesse der europäischen Eroberer galt hauptsächlich der Ausbeutung von Rohstoffen, vor allem von Edelmetallen und nicht in erster Linie der Besiedelung des Landes. Somit war die Hauptfunktion der Städte der Handel und die Kontrolle über diese Gebiete.

Wie vorhin schon erwähnt gab es zwei Eroberungsmächte, was auch dazu führte, dass es zwei unterschiedliche kolonialzeitliche Städtegründungen gab. Dabei unterscheidet man zwischen spanischer und portugiesischer Kolonialstadt. <sup>13</sup>



[25] Teotihuacan in Mexiko, die wahrscheinlich größte Stadt der vorkolonialen Zeit.

<sup>12</sup> Vgl. Gilbert 1998, 23.

Vgl. Gilbert 1998, S.23.

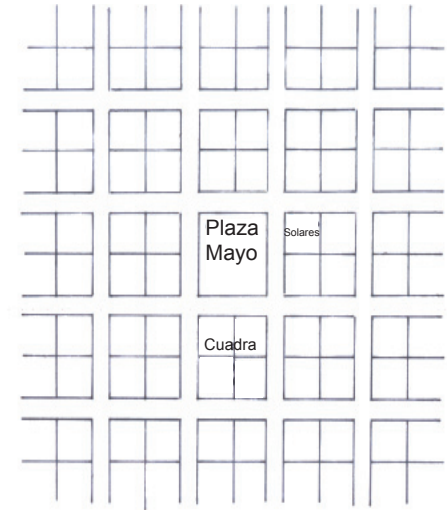
<sup>13</sup> Vgl. Spaltenberge 2000, 3, online.

## 2.2 DIE SPANISCHE KOLONIALSTADT

Oft wurde die spanische Kolonialstadt an dem Ort gegründet, an dem sich zuvor das Zentrum der indigenen Hochkulturen befand. Es gab mehrere Gründe dafür. Einerseits bestand so die Möglichkeit die bereits existierende Infrastruktur zu nutzen und andererseits demonstrierten die Eroberer so ihre Macht über die Ureinwohner.

Das Hauptmerkmal der lateinamerikanischen Stadt ist der *damero de ajedrez*, der Schachbrettgrundriss, der um das Zentrum der Stadt, die *Plaza Mayor*, der Hauptplatz, angelegt ist. Dieser Platz ist ein quadratisches Straßenviereck mit einer Kantenlänge zwischen ca. 80 und 125 m, wo sich die wichtigsten Funktionen der Stadt konzentrieren. Rechtwinkelig an den Rändern des zentralen Platzes verlaufen die Hauptstraßen, die gleichzeitig die anliegenden, ebenso dimensionierten Straßen- bzw. Häuserblöcke, die sogenannten *Cuadras* oder *Manzanas*, begrenzen. Diese werden wie-

derum in vier gleichgroße Grundstücke geteilt, die *solares*. Rund um die *Plaza Mayor* wurden die wichtigsten Gebäude der Stadt angelegt: das Rathaus, die Kathedrale, das Regierungsgebäude, die Schule, das Krankenhaus etc. Auf den daran angrenzenden *cuadras* befanden sich die Häuser und Grundstücke der Konquistadoren, Stadtgründer und wohlhabenden Bürger. An diese palastartigen Wohnhäuser reihten sich die kleineren Häuser (Patiohäuser mit Innenhof) der Mittelschicht, denen am Stadtrand die Lehmhütten der ärmsten Bevölkerungsschicht, zu denen auch die Indios gehörten, folgten. Daran schloss der *Ejido Urbano*, ein in größere Parzellen; zu meist waren es 8 mal 8 *Cuadras*, eingeteiltes quadratisches Stück Land an, auf dem Ackerbau betrieben wurde.<sup>14 15 16</sup>



[26] Schematische Darstellung der Stadteinteilung einer spanischen Kolonialstadt

<sup>14</sup> Vgl. Spaltenberger 2000, 4 ff, online.

<sup>15</sup> Vgl. <http://www.geographie-diplom.de/Texte/Regional/ciudadlat.htm>.

<sup>16</sup> Vgl. [https://www.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek\\_](https://www.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_)

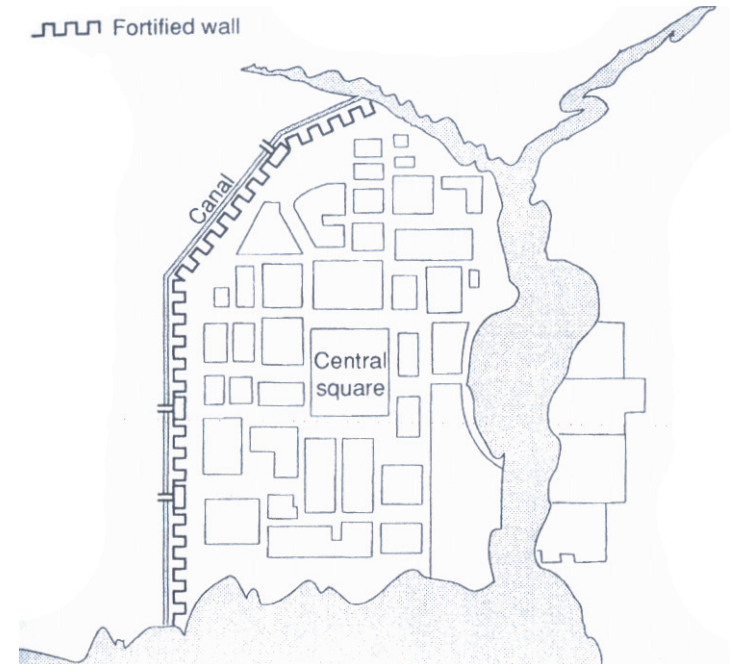
artikel&extra=FUNDAMENTE-Online&artikel\_id=85951&inhalt=kss\_



## 2.3 DIE PORTUGIESISCHE KOLONIALSTADT

Grundsätzlich waren sich die Städte der beiden Kolonialmächte sehr ähnlich, es gab nur wenige Unterschiede.

Für die Portugiesen galten die Städte als Handelszentren und daher gründeten sie meist Küsten- und Hafenstädte. Im Gegensatz zu den spanischen Kolonialstädten wurden Befestigungsanlagen um die portugiesischen Siedlungen gebaut. Und ebenfalls anders als die Spanier, waren die Portugiesen weit weniger drastisch in ihrer Planung. Sie ließen mehr regionale Variationen zu und hatten so meist unregelmäßigere Siedlungsstrukturen, die sich nach den Beschaffenheiten der Umgebung richteten.<sup>17</sup>



[27] Plan von Santo Domingo, einer portugiesischen Kolonialstadt

<sup>17</sup> Vgl. Spaltenberger 2000, 5, online.

## 2.4 DIE ENTWICKLUNG ZUR HEUTIGEN STADT

Ab dem Ende des 19. Jahrhundert begann sich die Stadtstruktur zu verändern.<sup>18</sup> Während der Schachbrettgrundriss und die *Plaza Mayor* immer noch in den meisten lateinamerikanischen Städten als Merkmale geblieben waren, wurden die ursprünglichen Wohnhäuser durch riesige Hochhäuser ersetzt. Wolkenkratzer, Busse, Autos und verbesserte Strom- und Wasserversorgung haben die Städte in den letzten 50 Jahren verändert. Um 1900 lebten die meisten Lateinamerikaner auf dem Land und nur 3 Städte hatten mehr als eine Halbmillion Einwohner (darunter auch Buenos Aires). Die Geschwindigkeit des Städtewachstums in Lateinamerika in den letzten Jahrzehnten ist enorm.<sup>19</sup>

Auf Grund der sinkenden Sterblichkeitsrate, der raschen internationalen Migration, des wirtschaftlichen Fortschrittes und der neuen Technologien kam es zu einem rasanten Bevölkerungswachstum. Auch die immer noch hohe

Geburtenrate führte zum Anstieg der ländlichen Bevölkerung, die die Hauptlast des Wachstums trägt. Lateinamerikas Landbesitzsystem war sehr ungleich und nur wenige Familien besaßen den Großteil des Landes. Die meisten konnten damit nicht einmal ihre Kinder versorgen. Außerdem gab es durch den Beginn der Industrialisierung eine große Nachfrage an ungelerten Arbeitern in den Städten. Somit begannen Menschen in hoher Zahl in die Städte zu ziehen. Lateinamerika wandelte sich von einer ländlichen in eine städtische Gesellschaft.<sup>20</sup> All das wirkte sich auf die bauliche Substanz der Städte aus. Die Grundstücke um die *Plaza Mayor* wurden zunehmend teurer und die Wohnhäuser der Oberschicht begannen gewerblich genutzt zu werden. Zusätzlich kam es durch den extremen Bevölkerungszuwachs zu Wohnungsmangel. Daraufhin wurden die ein- bis zweigeschossigen Gebäude aufgestockt, ihre Innenhöfe teilweise überdacht, sowie die Wohnungen in kleinere Einheiten unterteilt. Damit gab es nicht mehr nur die

Hüttenviertel in den Außenbezirken der Städte, sondern auch Armenviertel in Zentrumsnähe.

Die Ober- und Mittelschicht hingegen siedelte sich in abgegrenzten Gebieten, teilweise außerhalb der Stadt an, in deren Umkreis Geschäftszentren, die auf die Bedürfnisse der Bewohner abgestimmt waren, entstanden. Dies führte dazu, dass das Stadtzentrum abgewertet wurde, da die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelschicht erschwert wurde. Durch diese innerstädtischen Wanderungsbewegungen kam es zu einer Segregation in sozial unterschiedliche Stadtteile und zur Ghettoisierung.<sup>18</sup>

Überraschend ist, dass sich lateinamerikanische Städte in vielfacher Hinsicht ähneln. Die urbanen Erstreckungen haben fast identische Stadtränder, so, dass es schwer zu unterscheiden ist, welcher Stadt sie angehören, egal ob Armen- oder Wohlstandsviertel. Die allgegenwärtigen Schuhputzer, Straßenverkäufer und Bettler frequentieren die zentralen

<sup>18</sup> Spaltenberger 2000, 6, online.

<sup>20</sup> Vgl. Gilbert 1998, 27 f.

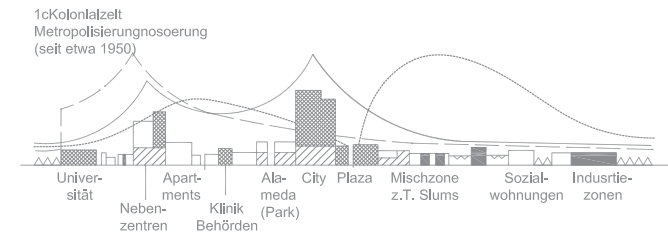
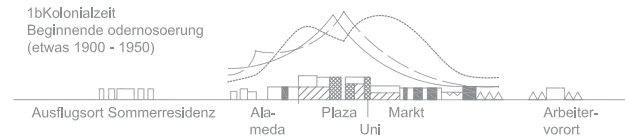
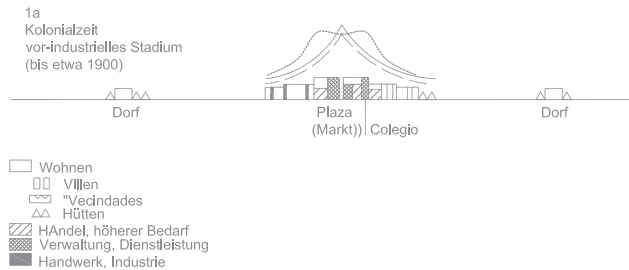
<sup>19</sup> Vgl. Gilbert 1998, 25 f.

LAND	1940	1960	1980	1995
ARGENTINIEN	na	74	83	88
BOLIVIEN	na	39	45	61
BRASILIEN	31	45	66	78

CHILE	52	68	81	84
COLUMBIEN	29	48	64	73
CUBA	46	55	68	76
ECUADOR	na	34	47	58

MEXIKO	35	51	66	75
PERU	35	46	65	72
VENEZUELA	31	67	83	93
LATEIN AMERIKA	33	50	65	74

[28] städtische Bevölkerung in Lateinamerika, 1940-95 (Gilbert 1998, S.26 aus Wilkie 1994:141 und UN 1995:82-5)



[29] Historischer Querschnitt der spanisch-amerikanischen Stadt (Spaltenberger, 2000 S.7 aus Köck, 1992: Städte und Stadtsysteme )

Straßen jeder größeren Stadt, einhergehend mit den elegant gekleideten Businessleuten und Beamten. Verkehrsstaus, Wolkenkratzer und Straßenkinder findet man überall.

Viele Faktoren liegen dieser offensichtlichen Gleichförmigkeit zugrunde. Nicht nur ihre Entstehung in der Kolonialzeit, sondern auch der Prozess ihrer Expansion war auffallend ähnlich. Als die Industrialisierung, Fremdinvestitionen, die Kommerzialisierung, der technische Fortschritt und fremde Kulturen nach Südamerika drangen, bekamen die Städte ein zusehends ähnliches Aussehen. Sie glichen nicht nur untereinander, sondern begannen sich nach ihren neuen Vorbildern, den nordamerikanischen Städten, zu verändern.

Lateinamerikanische Städte ähneln aber einander auch, weil nicht genug gutbezahlte Arbeit vorhanden ist.<sup>21</sup> Es herrscht eine extreme Ungleichheit der Wohnverhältnisse. Ein großer Teil der Bevölkerung verdient den Lebensunterhalt im sogenannten informellen Sektor. Jede lateinamerikanische

Stadt ist gezeichnet von der Armut und dem Kontrast zu den Reichen.

Die Bildung einer Randbevölkerung, die am Existenzminimum lebt, war der offensichtliche Preis, den die Mehrheit der lateinamerikanischen Bevölkerung zu zahlen hatte, um ihr hohes Wachstum mit der niedrigen Produktionsrate ihrer Wirtschaft unter einen Hut zu bringen. Die Marginalsiedlungen breiteten sich rasant und uferlos über die Grenzen des Horizonts aus. Ein Großteil der städtischen Bevölkerung lebt in ökonomisch, sozial und politisch unzureichenden Gegebenheiten.<sup>22</sup>

Es ergeben sich drei Probleme:

**Die Tertialisierung:** Dieses Phänomen entsteht durch ein Ungleichgewicht der Arbeitsverteilung. Viele Menschen sind in der falschen Art von Arbeit tätig. Zu viele arbeiten im Dienstleistungssektor,

wobei in Lateinamerika Dienstleistungsjobs nicht in produktiven Berufen, wie Installateur oder Elektriker, begründet werden, sondern sie treten in unproduktiven Beschäftigungen, wie plündern und betteln auf. Da dort sehr viele Menschen tätig sind, abreiten zu wenige in den Fabriken oder in einer anderen moderneren Art von Dienstleistung.

**Die Marginalität:** Durch das Fehlen von Alternativen und den Zwang der armen Bevölkerung zu zwielichtiger Arbeit, sowie deren aussichtslose Lage, müssen sie in überfüllten und unhygienischen Behausungen mit fehlender Infrastruktur wohnen. Ihre Kinder gehen nicht mehr zur Schule und leben auf der Straße. Soziale Marginalität war die unvermeidliche Folge und somit auch der Ausschluss aus der Arbeitswelt der Stadt.

<sup>21</sup> Vgl. Gilbert 1998, 29ff.

<sup>22</sup> Vgl. Gilbert 1998, 59 zit. nach UNECLA, 1973:159.



**Die Überverstädterung:** Die Städte wachsen zu schnell. Bedingt durch die Armut am Land, ziehen viele Menschen in die Stadt, in der Hoffnung auf ein besseres Leben.<sup>23</sup>

Trotzdes Ungleichgewichts an Jobs und Bevölkerungswachstum, spiegelt sich dies nicht in der Arbeitslosenrate. Es ist tatsächlich so, dass die Arbeitslosenrate in den meisten lateinamerikanischen Städten sehr niedrig ist. Denn anders als in den Industriestaaten, gibt es in Lateinamerika keine Arbeitslosenunterstützung. Und weil es keine Beihilfe gibt, wenn man keinen Job besitzt, werden die Armen geradezu gezwungen eine Beschäftigung zu finden. Die tatsächlich registrierten Arbeitslosen findet man hauptsächlich im städtischen Raum. Es sind meistens junge, gebildete Menschen, die vom Vermögen ihrer Familien leben. Das bedeutet, wenn man arm ist, kann man es sich nicht leisten keine Arbeit zu haben. Somit liegt das Problem

nicht in der Arbeitslosigkeit sondern in den schlecht bezahlten und minderwertigen Jobs, die in Lateinamerika zur Verfügung stehen. Viele Menschen der verarmten Bevölkerung haben eine Beschäftigung im informellen Sektor gefunden. Dieser wird laut der Organisation Programa Regional del Empleo para America Latina y el Caribe (REALC) wie folgt definiert: der informelle Sektor ist die Summe der Selbständigen, ausgenommen sind jegliche Berufe und unbezahlte Familienarbeit. Ein weiteres wichtiges Merkmal ist das Fehlen von legalem Schutz und sozialer Sicherheit.<sup>24</sup>



[30] Straßenverkäufer in Argentinien

<sup>23</sup> Vgl. Gilbert 1998, 59 ff.

<sup>24</sup> Vgl. Gilbert 1998, 62 ff.



[31] verarmte Kinder, Schuhputzer, Bettler und Straßenverkäufer prägen das Stadtbild Lateinamerikas

## 2.5 MARGINALSIEDLUNGEN

Marginal kommt von lat. *margo, marginis* und bedeute Rand. Im Fall der Marginalsiedlungen steht es sowohl für räumlich und bausubstanziell, als auch für sozial „am Rande“. Meistens sind Elendsviertel durch eine hohe Armutsrate und niedrigem sozialen Status gekennzeichnet. Es sind überbevölkerte, verwahrloste Siedlungen, die sich meist an der Stadtgrenze, aber auch zum Teil im Zentrum gebildet haben. Sie bestehen aus provisorisch gebauten Unterkünften mit einer kaum vorhandenen Infrastruktur. Dort lebt die Bevölkerung am Existenzminimum. Sie sind ein Nährboden für soziale Probleme wie Kriminalität im Allgemeinen, Drogenmissbrauch, Alkoholismus, die sich aus der Verzweiflung der Menschen ergeben.<sup>25</sup>

Heute definiert UN-HABITAT, das Programm der Vereinten Nationen für menschliche Siedlungen, „...den Begriff Slum als „Siedlung, in der mehr als die Hälfte der

Einwohner in unzumutbaren Unterkünften ohne grundlegende Versorgungseinrichtungen leben“. Slumbewohner leben demnach „ohne Eigentumsrechte, Zugang zu sauberem Wasser, Zugang zu sanitären Einrichtungen und ohne ausreichenden Wohnraum“. Beinahe jeder sechste Mensch lebt in einem der Elendsviertel der Erde, in dem(!) Armut, Krankheit und Diskriminierung herrschen.“<sup>26</sup>

Marginalsiedlungen werden auch oft als informelle Siedlungen bezeichnet, dies ist jedoch meistens nur dann der Fall, wenn kein legaler Grundbesitz seitens der Einwohner besteht. Allerdings existieren auch reguläre Stadtviertel, die sich in einem ähnlich schlechten Zustand befinden und kaum Infrastruktur besitzen, wie im Fall der *villa miseria* in Argentinien.

Es gibt unterschiedliche Arten der Marginalsiedlungen. Einerseits sind sie durch ihren Standort und andererseits durch ihre Bausubstanz bestimmt. In Zentrumsnähe handelt es sich

um degradierte Wohnviertel und am Stadtrand handelt es sich um neu entstandene Hüttenviertel. Durch die Absiedelung der Ober- und Mittelschicht in die Randbezirke der Stadt, aufgrund der zunehmenden Bevölkerungsdichte und die damit verbundene, sinkende Wohnqualität, kam es zur Degradierung dieser Gebiete und es entstanden die innerstädtischen Armenviertel, die *conventillos*. Diese meist überbelegten Massenquartiere bestehen aus ein oder zwei Stockwerken und beinhalten mehrere, einfache und ebenso fensterlose Einzimmerwohnungen. Es gibt nur eine sehr rudimentäre Sanitäre Infrastruktur mit wenigen Gemeinschaftstoiletten und Wasserspendern. Darum gelten diese *conventillos* oftmals als Brutstätten von Epidemien, die sich von dort auch ausbreiten können.

Und dann gibt es noch die Hüttenviertel, die oft dort entstehen, wo eine normale Bebauung nur schwer möglich ist. Dies sind überschwemmungsgefährdete Gebiete, steile Berghänge,

<sup>25</sup> Vgl. <http://www.referate10.com/referate/Geographie/8/Marginalsiedlungen-in-Großstädten-der-Dritten-Welt-reon.php>.

<sup>26</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Slum>.

Sumpfbereiche oder Müllhalden. Diese Viertel sind meist illegal entstanden, sie werden jedoch toleriert. Allerdings besteht immer die Gefahr der gewaltsamen Vertreibung durch Militär und Polizei, weil die Hüttenviertel das gewünschte Stadtbild stören.

Durch das Abreißen baufälliger, alter Gebäude, die durch moderne, sehr hohe Wohnsiedlungen mit besserer Infrastruktur ersetzt werden, wird versucht das Problem der Slums zu lösen. Oft scheitert der Versuch die sozialen Probleme der Einwohner zu lösen. Die Armut dieser Menschen ist so groß, dass sie sich auch die zur Verfügung gestellten Wohnungen nicht leisten können.<sup>27</sup>



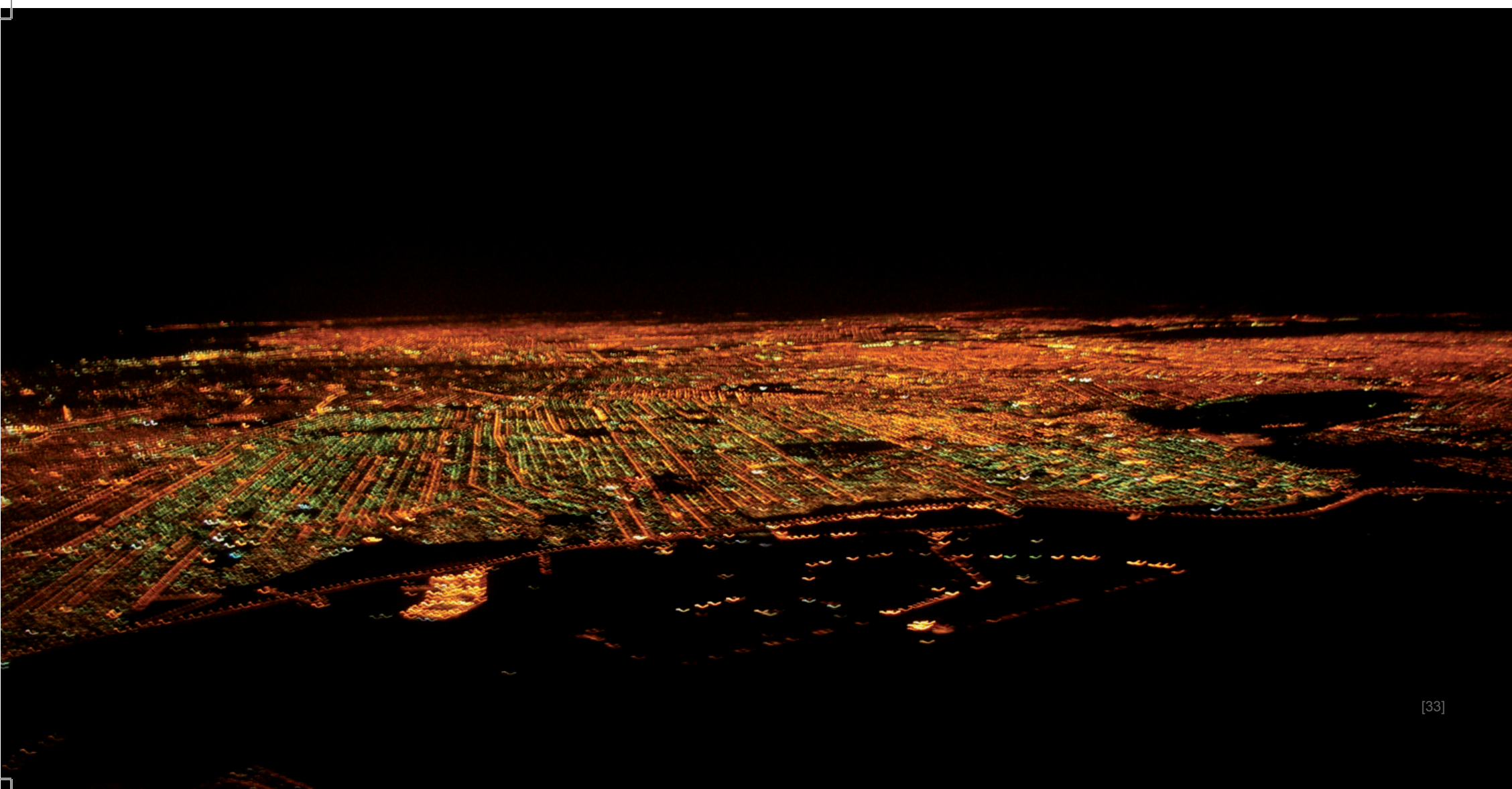
[32] ungeteerte Wege und verarmte Menschen

<sup>27</sup> Vgl. Spaltenberger 2000, 10 f, online.

03

BUENOS AIRES





Der Name Buenos Aires leitet sich von *Santa Maria del Buen Aire* (spanisch: Heilige Maria des guten Windes) einer Schutzheiligen der Seefahrer ab, bei der sich die Seeleute für die gnädigen Winde und ruhige See auf dem Weg zurück in die Heimat bedanken wollten.<sup>28 29</sup>

*Ciudad Autónoma de Buenos Aires* ist der offizielle Name der Hauptstadt Argentiniens. Sie stellt das Zentrum einer der größten Metropolregionen Südamerikas dar: Der „*Región Metropolitana de Buenos Aires*“ (RMBA)

Diese besteht aus:<sup>30</sup>

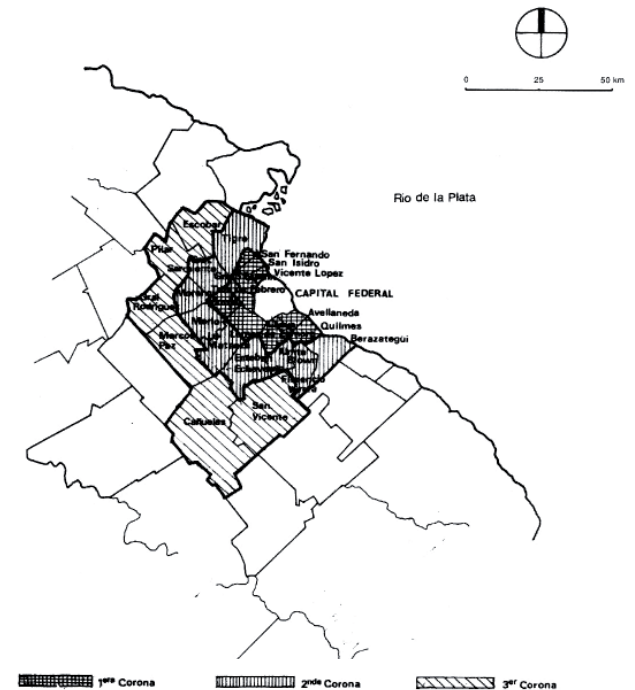
„1. Der Stadt Buenos Aires („*Ciudad Autónoma de Buenos Aires* (CBA)) mit einer Fläche von ca. 2.00 km<sup>2</sup> und ca. 2,8 Mio. Einwohnern;

2. „*Gran Buenos Aires*“ (GBA) oder auch „*Conurbano Bonarense*“ (CUB), das aus 25 Stadtteilen (*partidos* genannt) gebildet wird und in dem auf einer Fläche von ca. 3.000km<sup>2</sup> etwa 9 Mio. Menschen leben;

3. aus 15 weiteren *partidos* im „dritten Stadtkranz“, in denen auf der Fläche von ca. 11.000 km<sup>2</sup> etwa 1,6 Mio. Menschen leben.“<sup>31</sup>

In der Metropolregion leben rund 13,4 Millionen Einwohner, ein Drittel der Gesamtbevölkerung Argentiniens.

Die Stadt Buenos Aires ist aus verwaltungstechnischen Gründen in 48 Bezirke gegliedert. Ursprünglich erfolgte die Einteilung auf den Grenzen der katholischen Kirchengemeinden, wurde aber seit den 1940er Jahren vielfach verändert.



[34] Región Metropolitana de Buenos Aires

<sup>28</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 108.

<sup>30</sup> Vgl. Lanz 2004, 187.

<sup>29</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.

<sup>31</sup> Lanz 2004, 187.

Die Stadt ist nunmehr in die sogenannten *comunas*, ein neues Verwaltungsschema unterteilt, das im Zuge der Dezentralisierung eingeführt wurde. Die 15 gegründeten *Centros de Gestión y Participación Comunal* (CGCP, Kommunalzentren der Verwaltung und Bürgerbeteiligung) ermöglichen jegliche amtliche Formalität.

Bezirke:

Agronomía, Almagro, Balvanera, Barracas, Belgrano, Boca, Boedo, Caballito, Chacarita, Coghlan, Colegiales, Constitución, Flores, Floresta, La Paternal, Liniers, Mataderos, Monte Castro, Monserrat, Nueva Pompeya, Núñez, Palermo, Parque Avellaneda, Parque Chacabuco, Parque Chas, Parque Patricios, Puerto Madero, Recoleta, Retiro, Saavedra, San Cristóbal, San Nicolás, San Telmo, Vélez Sársfield, Versalles, Villa Crespo, Villa del Parque, Villa Devoto, Villa Gral. Mitre, Villa Lugano, Villa Luro, Villa Ortúzar, Villa Pueyrredón, Villa Real,

Villa Riachuelo, Villa Santa Rita, Villa Soldati, Villa Urquiza  
Neben den offiziellen Bezeichnungen der Bezirke gibt es traditionelle Stadtteilbezeichnungen, die gebräuchlicher sind:

- Abasto (Gebiet um den ehemaligen Zentralmarkt und heutigem Einkaufszentrum): Stadtteile: Almagro und teilweise Balvanera  
- Barrio Norte (Wohngebiet der reichen Bevölkerung): Stadtteile Recoleta und Palermo

- Microcentro (Börsen- und Geschäftszentrum): Stadtteile Retiro und San Nicolás

- Once (Gebiet um den Stadtbahnhof Once): Stadtteil Balvanera

- Tribunales (Gebiet um den Justizpalast): Stadtteil San Nicolás El Bajo  
etc.

Neuere Stadtteile der letzteren Art sind:

- Palermo Hollywood
- Barrio River <sup>32</sup>

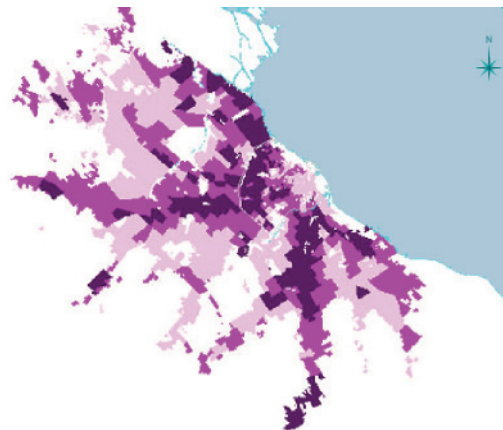


[35] Bezirke von Buenos Aires

<sup>32</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires/stadtteile-von-buenos-aires.html>.

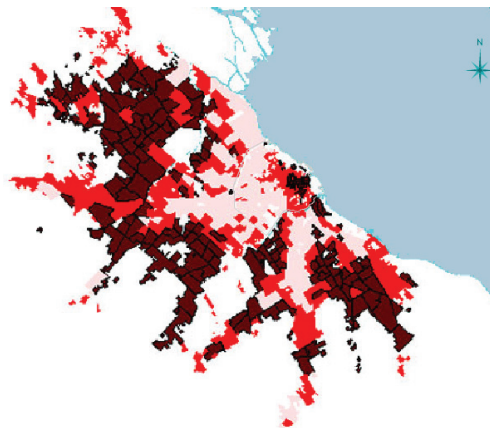


## Herkunft der Einwohner 2001



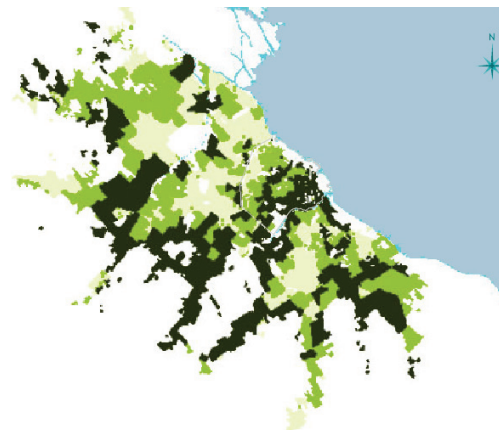
Herkunft der Einwohner aus der Provinz Buenos Aires:

	niedrig	0 - 2,69 %
	mittel	2,7 - 3,99 %
	hoch	4 - 48,99 %



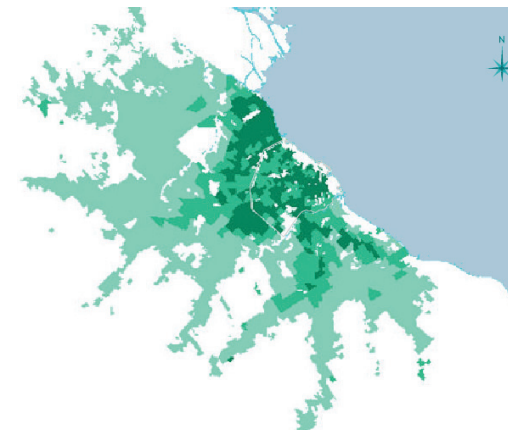
Herkunft der Einwohner aus dem restlichen Staat:

	niedrig	0 - 2,69 %
	mittel	2,7 - 3,99 %
	hoch	4 - 48,99 %



Herkunft der Einwohner aus den Nachbarstaaten:

	niedrig	0 - 2,69 %
	mittel	2,7 - 3,99 %
	hoch	4 - 48,99 %



Herkunft der Einwohner aus anderen Staaten:

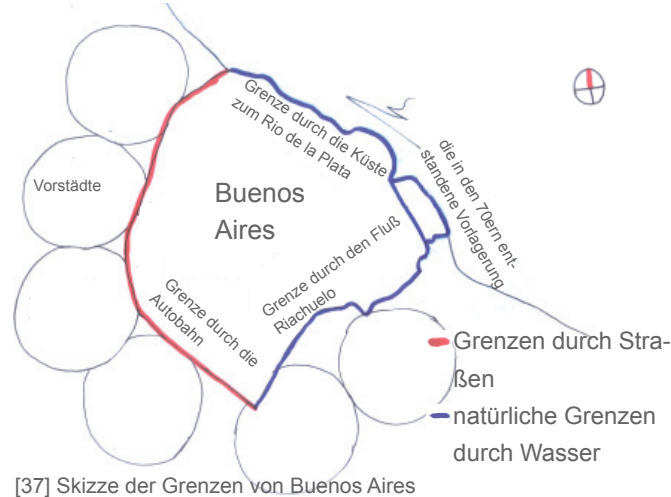
	niedrig	0 - 2,99 %
	mittel	3 - 5,49 %
	hoch	5,5 - 21,99 %

Buenos Aires wurde schachbrettartig, nach den Vorgaben der spanischen Kolonialverwaltung errichtet und besteht aus rund 12.000 *cuadras*.<sup>33</sup>

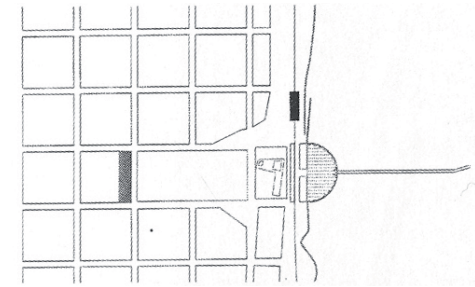
Die argentinische Hauptstadt gilt als die europäischste Stadt Lateinamerikas, was durch den Einfluss der Einwanderer aus Italien, Spanien, Deutschland und Frankreich bedingt ist, die einen Großteil der Bevölkerung ausmachen.<sup>34</sup> Denn schon von Beginn an kam es immer wieder zu Konflikten mit der indigenen Bevölkerung, die bis ins 19. Jahrhundert durch regelrechte Vernichtungsfeldzüge radikal ausgerottet wurden. Dies erklärt warum in Argentinien im Vergleich zu anderen südamerikanischen Ländern wenig Indios bzw. Mestizen leben.<sup>35</sup>

Die Stadt ist durch den Einfluss der europäischen Kultur, die die vielen Einwanderer mitbrachten, stark geprägt.

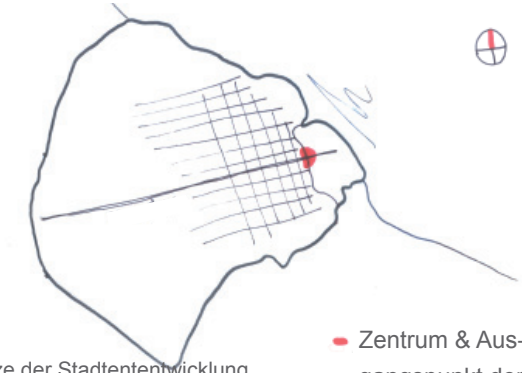
Insbesondere die Neobarockarchitektur verlieh Buenos Aires den Namen „Paris der Südhalbkugel“. Die Stadt ist mit seinem berühmten Nachtleben und seinem kulturellen Leben eine der höchst entwickelten Städte Lateinamerikas.<sup>36</sup>



[37] Skizze der Grenzen von Buenos Aires



[38] Plaza de Mayo, die ursprünglich ans Wasser grenzte



[39] Skizze der Stadtentwicklung

— Zentrum & Ausgangspunkt der Stadtentwicklung

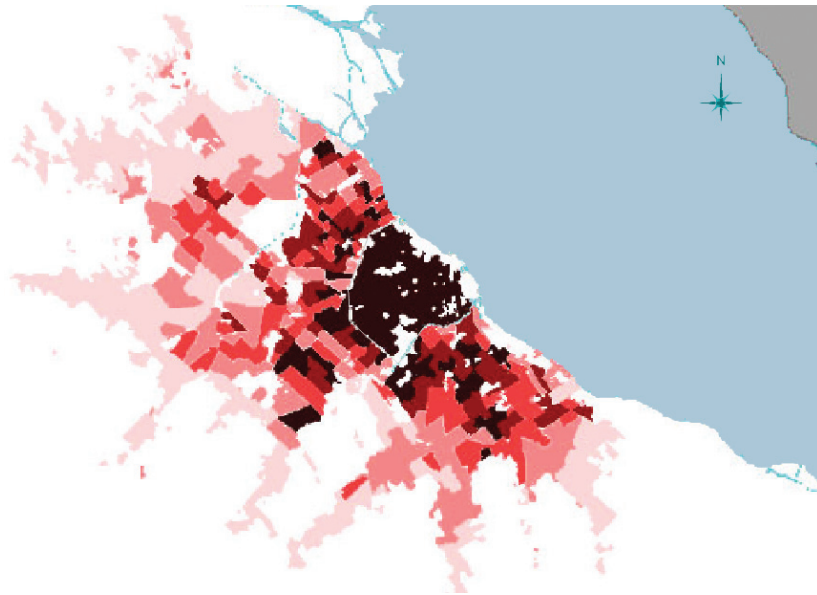
<sup>33</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 50.

<sup>34</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 21.

<sup>35</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 26.

<sup>36</sup> Vgl. <http://www.km.bayern.de/blz/web/700308/index.asp>.

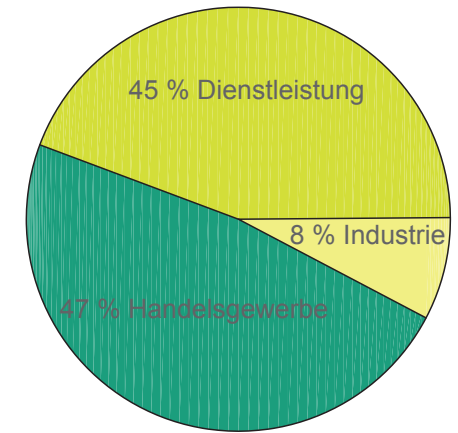
## Einwohnerdichte 2001



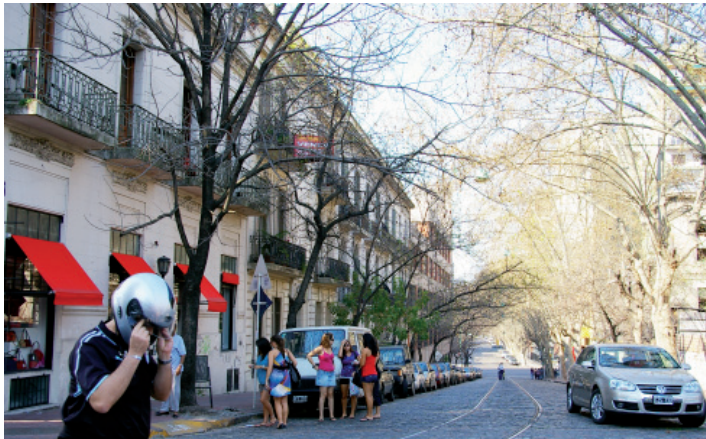
Einwohner pro m<sup>2</sup>

□ niedrig	0 - 3.700
□ unterer Durchschnitt	3.700,01 - 6.000
□ Durchschnitt	6.000,01 - 7.600
□ oberer Durchschnitt	7.600,01 - 9.000
□ hoch	9.000,01 - 49.530

## Arbeitssektoren



Straßenzüge der unterschiedlichen Bezirke von Buenos Aires



[41] Straße im Bezirk Palermo



[42] Straße im Bezirk Retiro



[43] Straße im Bezirk Recoleta



[44] Straße im Bezirk La Boca

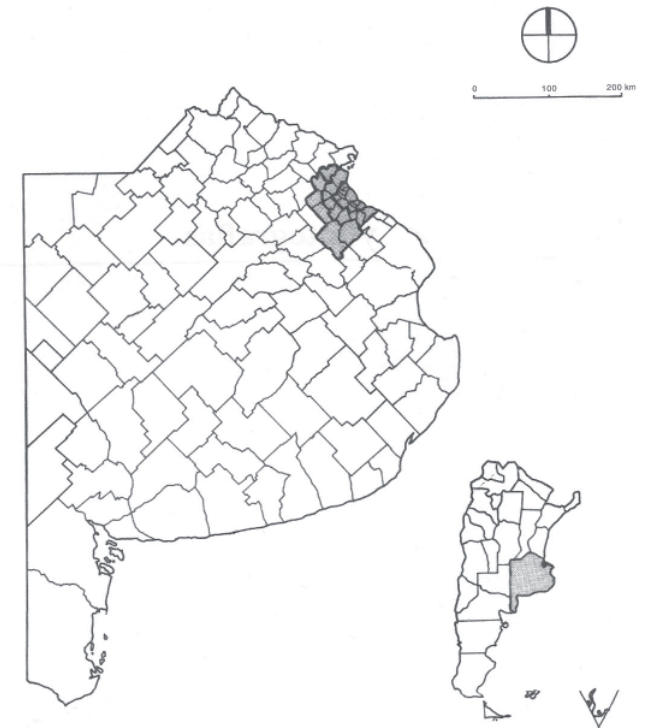
## 3.2 GEOGRAFIE

Buenos Aires, Argentinien's größte Stadt und größter Hafen sowie eine der größten Städte der Welt, wurde an der südöstlichen Küste des südamerikanischen Kontinentes, am Río de la Plata gegründet, welcher die Meeresmündung vom Río Paraná und Río Uruguay in den Atlantik darstellt. Die Stadt liegt durchschnittlich 25 m über dem Meeresspiegel und weist keinerlei Hügel oder Berge auf. Die geografischen Koordinaten der Stadt sind 34°36' südliche Breite und 58°23' westliche Länge.

Westlich von Buenos Aires erstrecken sich die Pampas, der landwirtschaftlich fruchtbarste Teil des Landes.<sup>37</sup>



[45] Satellitenaufnahme vom Río de la Plata Delta



[46] Lage der Stadt in Argentinien & Provinz Buenos Aires

<sup>37</sup> Vgl. <http://www.argentinaforyou.com/dasland/buenosaires/geographischelage.php>.

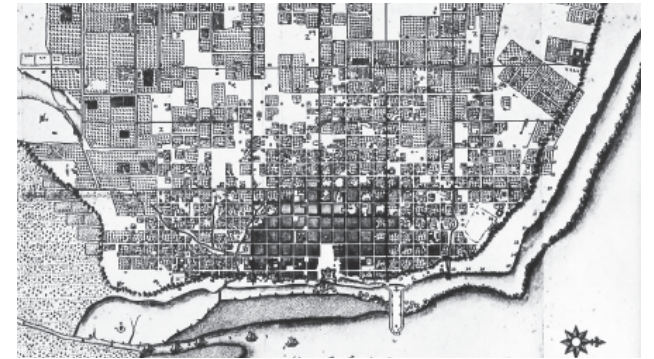


## 3.3 GESCHICHTE

1516 entdeckte Juan Díaz de Solís die Mündung des Río de la Plata und 1536 wurde Buenos Aires von Pedro de Mendoza gegründet. Sie ist eine der ältesten Städte der Spanier in Südamerika. Die von Mendoza errichtete Stadt befand sich im heutigen San Telmo Bezirk, der im Süden des Stadtzentrums liegt. Doch bereits fünf Jahre später musste sie nach Kämpfen mit den Indianern wieder aufgegeben werden. Erst 1580 erfolgte die definitive Gründung durch Juan de Garay. Da der Stadt jegliches Recht auf Außenhandel fehlte, blieb sie lange Zeit ein bedeutungsloser Militärposten des Vizekönigreiches Peru. Erst 1776, als das Vizekönigreich des Río de la Plata gegründet wurde und Buenos Aires zu seiner Hauptstadt erklärt wurde, erlangte die Stadt mehr Bedeutung. Die Bevölkerungszahl begann von da an zu wachsen, was sich nach der Unabhängigkeit von Spanien 1816 noch steigerte. Erst 1880 wird Buenos Aires zur Hauptstadt von Argentinien erklärt. Durch die liberalen Einwanderungsgesetze strömen

viele Immigranten nach Argentinien und bleiben vorwiegend in der, seit Anfang des 20. Jh. aufblühenden Hauptstadt Buenos Aires. Um 1900 gilt Buenos Aires als die größte Stadt Lateinamerikas.

Seit 1950 breitete sie sich über ihr ursprüngliches Stadtgebiet hinaus aus, so dass heute der größte Teil ihrer Bevölkerung in Vororten lebt. Diese sind politisch von der Stadt getrennt und gehören der Provinz Buenos Aires, nicht aber der Stadt an. Buenos Aires stellte das politische, ökonomische und infrastrukturelle Zentrum des Landes dar und war Heimatort der Reichen und Mächtigen und ist es auch heute noch.<sup>38</sup>



[47] Buenos Aires 1782



[48] Buenos Aires 1880, Blick vom Pier auf die Stadt

<sup>38</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.



In den 1880er Jahren verändert sich das Stadtbild. Es wurden breite Boulevards angelegt, deren Gehsteige mit schwedischem Granit gepflastert waren, ganz nach dem Vorbilde des französischen Stadtplaners Georges-Eugène Haussmann. Es kam eine glanzvolle Stadtentwicklung nach europäischer Architektur auf, die einen scharfen Kontrast zu dem Wohnelend in den Arbeitervierteln darstellte. Von der Plaza de Mayo, dem historischen Stadtzentrum, aus wurden Diagonalen gebaut, die in nordwestlicher und südöstlicher Richtung verliefen. Das Regierungsgebäude wurde durch einen Prachtboulevard mit dem Kongress verbunden. Die alten Kolonialbauten wurden in der Innenstadt durch neue Verwaltungsgebäude und Hochhäuser ersetzt. In den Häusern begann man Glas und Eisen zu verwenden und Eisenbauten, wie etwa die Viadukte der Eisenbahn, wurden gebaut. Die Stadt wurde zum Knotenpunkt des Eisenbahnwesens und die Stationen Plaza Constitución oder Retiro errichtet. Sie wurden

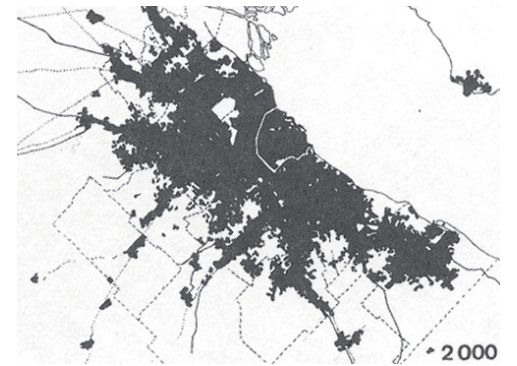
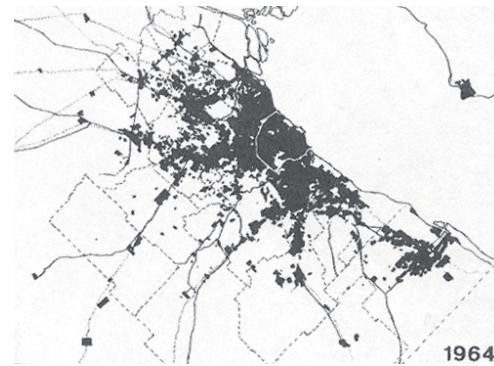
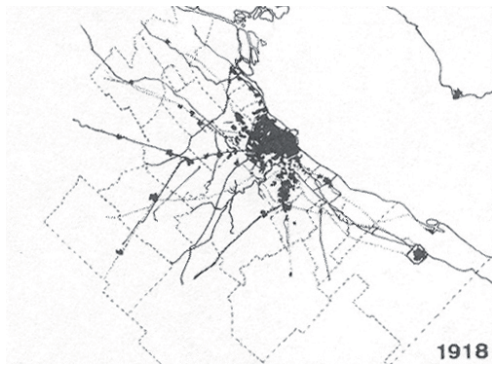
Bahnhöfen in London nachempfunden. Die Einkaufs- und Flanierstraßen entstanden, wie La Florida und das Einkaufen wurde zum Zeitvertreib der Reichen. 1874 wurden die ersten Stadtparks geschaffen und Freizeiteinrichtungen wurden gebaut. Das prachtvolle Theater Colón, welches zu seiner Zeit das größte Opernhaus der Welt war, wurde 1908 eingeweiht. 1870 wurde die erste Straßenbahn in Buenos Aires in Betrieb genommen und 1902 kam es zur Elektrifizierung des Netzes. Seit 1876 gab es eine Telegraphenverbindung nach Europa. Die schlimmste Gelbfieberepidemie in der Geschichte Buenos Aires suchte im heißen und feuchten Sommer des Jahres 1871 die Hafenviertel der Stadt heim. 14.400 Menschen fielen der Krankheit zum Opfer und ein Viertel der Bevölkerung floh aus den ungesunden Wohnvierteln am Hafen. Die Oberschicht ließ sich weiter nördlich in Palermo und Belgrano nieder, wo sich zu Beginn des 19. Jh. noch große *estancias* befanden. Diese Gebiete begannen sich in vornehmen, mit Parks durchsetzten

Wohnbezirken, zu verwandeln in der die *gente bien*, die wohlhabende Stadtbevölkerung, luxuriöse Villen und Häuser errichten ließen. Es kam zu einer deutlichen sozialräumlichen Trennung im Stadtbild, die Viertel der Oberschicht im Norden und die Arbeiterviertel und Manufakturzonen im Süden. Die in den Randbezirken oder in Hafennähe hausenden Arbeiter lebten in den sogenannten *conventillos*. Das waren hauptsächlich jene Häuser im spanischen Stil, die von ihren Besitzern nach der verheerenden Gelbfieberepidemie von 1871 zurückgelassen wurden und nun den Arbeitern und Zuwanderern zur Verfügung gestellt wurden.<sup>39</sup>

Im Jahr 1898 wurde der geschützte Tiefseehafen fertig gestellt, der mit einer mehr als einen Kilometer langen Brücke über den Fluss Riachuelo, mit dem Arbeitervorort Avellaneda verbunden wurde. Durch die Inbetriebnahme der Untergrundbahn 1914 wurde das städtische Verkehrssystem effizienter und schneller.<sup>40</sup>

<sup>39</sup> Vgl. Riekenbergn 2009, 113 ff.

<sup>40</sup> Vgl. Riekenbergn 2009, 114.



[49] Wachstumsprozess von Buenos Aires in den Jahren 1918, 1943, 1964 & 2000

Von den mehr als 1,5 Millionen Menschen, die 1914 in der Stadt lebten, war nur jeder Zweite geborener Argentinier. Der Grund dafür war das ständige Wirtschaftswachstum in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts, welches immer mehr und mehr Zuwanderer anlockte. Zeitgleich kam es zur Errichtung jener zahlreichen öffentlicher und privater Bauprojekte, die Buenos Aires zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Bild eines modernen und kosmopolitischen Zentrums verliehen.<sup>41</sup>

Die Stadtverwaltung legt besonderes Augenmerk auf die Verbesserung der hygienischen Bedingungen. Die Stadt war von ihrer Größe und Infrastruktur gesehen der enormen Zuwanderung aus Europa im 19. Jahrhundert nicht gewachsen. 1900 wurde Buenos Aires noch als *Gran Aldea* (großes Dorf) bezeichnet. Insbesondere die extrem schlechten hygienischen Bedingungen führten dazu, dass als Folge der Zuwanderung die durchschnittliche Lebenserwartung der städtischen Bevölkerung sank. Die Regierung war vor allem bemüht die

Bevölkerung mit Wasser zu versorgen. Im 20. Jahrhundert lebten die städtischen Arbeiter überwiegend in elenden Wohnverhältnissen.<sup>42</sup>

Die für den Straßenverkehr heute noch bedeutsamen großen *Avenidas* wie Avenida Santa Fe, Córdoba und Corrientes wurden bereits in den 1930ern, durch das Stadtzentrum hindurch errichtet.<sup>43</sup>

Infolge der Industrialisierung kam es in Buenos Aires zu einem regelrechten Ansturm von Argentinern aus anderen Landesregionen, die sich in der Stadt bessere Lebensbedingungen erhofften. Sie ließen sich vorwiegend in den Vorstädten nieder, die ein dadurch derartiges Wachstum erlebten, das bereits in den 1970ern ein Drittel der argentinischen Bevölkerung dort, sowie in der unmittelbaren Umgebung beheimatet war.

1983, nachdem die Militärherrschaft beendet war und die neu eingeführte demokratische Regierung Argentiniens eine neoliberale Wirtschaftspolitik begonnen hatte, kam es erneut

zu einem enormen Wirtschaftswachstum. Eine Folge davon war der Bau neuer Hochhäuser, insbesondere im Stadtteil Retiro.

Doch schon wenige Jahre später, zwischen 1998 und 2002, fiel Argentinien in eine noch nie zuvor erlebte Wirtschaftskrise. Das Finanzsystem brach zusammen, die Arbeitslosigkeit wuchs auf über 20% an und die Armutsrate erreichte einen Wert von 57%. Die unzufriedene Bevölkerung von Buenos Aires reagierte darauf mit zahlreichen, zum Teil gewalttätigen Demonstrationen.

Obwohl der Höhepunkt der Krise heute überstanden ist, leben und wohnen noch immer viele Menschen in Buenos Aires unter schlechten Bedingungen.<sup>44</sup>

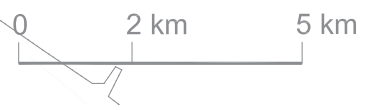
<sup>41</sup> Vgl. <http://www.goruma.de/Staedte/B/BuenosAires/geschichte.html>.

<sup>42</sup> Vgl. Riekenberg 2009, 114.

<sup>43</sup> Vgl. <http://www.el-rincon-argentino.ch/tangoundmehr/buenosaires/index.html>

<sup>44</sup> Vgl. <http://www.goruma.de/Staedte/B/BuenosAires/geschichte.html>.





[50]

### 3.4.1 Villas miserias & barrios cerrados

**Villas miserias:** Auch als *villas de emergencia*/Notstandsviertel <sup>45</sup> bezeichnet sind illegal und semi-illegale Marginalviertel im Stadtzentrum von Buenos Aires. Im *conurbano* und in der Region werden sie als *asentamientos* bezeichnet. <sup>46</sup>

„Die villas sind durch mehrere morphologische und soziale Merkmale gekennzeichnet:

1. die urbanen Enklaven *villas* sind ohne städtebauliches Muster angelegt, das heißt sie nehmen nicht das traditionelle Muster der manzana auf. In der Regel sind sie ein geschlossenes System mit Fußwegen, innerhalb der *villas* gibt es keine Straßen für Autoverkehr.
2. Die villas bilden die Summe von individuellen Praktiken über einen längeren Zeitraum, im Gegensatz zu Siedlungen,

die geplant und in einer überschaubaren Zeit fertig gestellt wurden.

3. Die Wohnungen sind aus Materialabfällen hergestellt, obwohl mit der Zeit durch die Verwendung anderer Materialien eine Konsolidierung stattgefunden hat. Es wird Wellblech, Karton, Ziegel verwendet. Die meisten Gebäude weisen nur einen Raum auf.

4. Nur in wenigen Fällen gibt es eine geregelte Trinkwasserversorgung und Abwasserentsorgung.

5. Die *villas* sind durch eine hohe Dichte geprägt. Die Hütten und Häuser sind ohne räumlichen Abstand aneinander gebaut. Obwohl nicht eingezäunt oder gemauert, bilden doch die Ränder der *villas* eine virtuelle Grenze, die Ortsfremde kaum überschreiten können und auch nicht überschreiten sollen (no-go-area).

6. In der Regel liegen die *villas* auf innerstädtischem Gebiet in der Nähe von Produktions- und Konsumzentren.

Vielfach ist das Gelände durch ehemalige Industriebetriebe kontaminiert. Andere *villas* liegen am Rand der innenstädtischen Autobahn oder auf Flächen die überschwemmungsgefährdet sind.

7. In CBA sind die große Mehrzahl der Flächen im Besitz des Staates oder der Stadt Buenos Aires. Im Großraum Buenos Aires dagegen haben sich die *asentamientos* oft auf privaten Flächen (Industriebrachen etc.) angesiedelt.

8. Die ursprünglichen Besetzer betrachteten die *villas* als Durchgangssituation, in der Hoffnung auf ein baldiges Verlassen der provisorischen Wohnverhältnisse – etwas was die Mehrheit der Bewohner nicht erreichte.

9. Nach der Entstehungsphase der *villas* in den Vierziger- und Fünfzigerjahren, in der sich hauptsächlich Immigranten aus dem ländlichen Norden des Landes ansiedelten, kamen ab den Sechzigerjahren auch immer mehr Immigranten aus anderen Ländern wie Bolivien, Peru oder Paraguay in die *villas*. Das

<sup>45</sup> Lanz 2004, 177.

<sup>46</sup> Vgl. Lanz 2004, 188.



[51] Elendviertel von Buenos Aires



sozio-ökonomische Niveau ist – im Gegensatz zum kulturellen Niveau – relativ homogen. Generell kann man drei Profile feststellen: Arbeiter (formell und informell) mit einem niedrigen regelmäßigen oder unregelmäßigen Lohn; Gelegenheitsarbeiter, die von „Jobs“ leben und Kleinkriminelle.

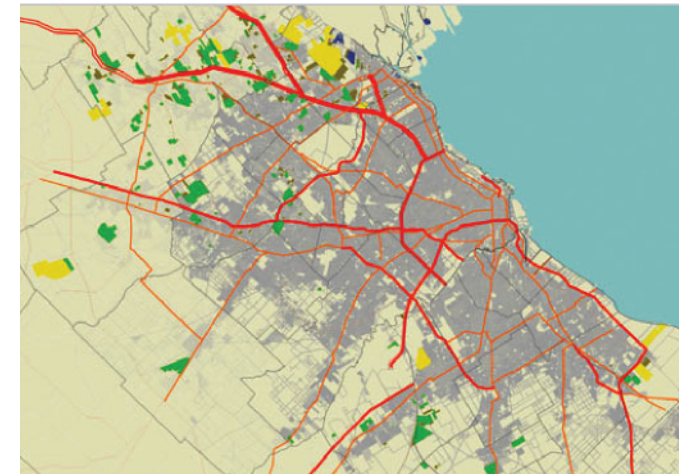
10. Die Wohn- und Lebenssituation ist durch ein geschlossenes System von fragilen Codes und Taktiken geprägt, die das Überleben und das Zusammenleben bestimmen. Staatliche Sicherheitsorgane haben in der Regel keinen Zugang zu den Vierteln.

11. Die Einwohner der *villas* sind in der Gesellschaft stigmatisiert. Das macht sich auch in den Beschreibungen der Bewohner bemerkbar: In Anspielung auf die Herkunft vieler *villeros* (vom Land oder aus anderen Staaten) werden Ausdrücke wie *cabecitas negras* (Schwarzköpfchen) oder *negros villeros* (Schwarze Villa-Bewohner) verwendet. Gelegenheitsarbeiter, die von „Jobs“ leben und Klein-

kriminelle.<sup>47</sup>

### **Barrios cerrados** (geschlossene Viertel):

Die *Barrios cerrados* sind die Wohnviertel derjenigen, die gerade zu wenig wohlhabend sind, um in den extravagant ausgestatteten *countries* leben zu können – also die unterste Schicht der Oberklasse und die reichsten der Mittelklasse. Sie sind mit den US-amerikanischen *gated communities* vergleichbar – abgeschlossene, gesicherte Wohnsiedlungen: In Buenos Aires bildeten sich in vor allem den letzten 15 Jahren die *torres jardines* (Gartentürme). Sie sind umzäunte, mit Abstandsgrün umgebene, bewachte Wohntürme, die vertikale *barrios cerrados* darstellen.<sup>48</sup> Viele der Wohntürme sind auch nur durch Portiere gesichert.



[52] Neue Formen des Wohnes in den Vororten, 2004

- Country Clubs
- Barrio Cerrados
- Yacht Clubs
- große Unternehmen
- bewachte Häuser
- Eisenbahn
- Autobahn

<sup>47</sup> Lanz 2004, 180 f.

<sup>48</sup> Vgl. Lanz 2004, 182.



[53] Eingänge der reichen Wohnbezirke von Buenos Aires

## Lage:

Der Rio de la Plata verläuft vom Nordwesten in den Südosten der Stadt. Da im südöstlichsten Teil des Zentrums der Fluss durch Industrieabwasser verunreinigt ist, sind die Wohnviertel der Oberschicht von Buenos Aires vorwiegend im nördlichen Stadtteil und die größten Viertel der Unterschicht im südöstlichen Teil der Stadt angesiedelt.<sup>49</sup>

„Die extremen Pole der urbanen Segregation stellen die villas miserias/ asentamientos und die barrios cerrados dar. Beide Siedlungsformen beruhen auf der „Privatisierung“ öffentlicher Räume: Im Fall der barrios cerrados durch die vorhandene Finanzkraft, im Falle der villas durch die fehlende Finanzkraft. Das Resultat für den städtischen Raum ist in beiden Fällen das gleiche, nämlich eine Inselbildung und damit ein Verlust an Öffentlichkeit. Es bildet sich somit eine Vorder- und Rückseite der Medaille ab.“<sup>50</sup>

Wann genau die ersten *villas miserias* entstanden sind, darüber gibt es mehrere Vermutungen. Einige Historiker bezeichnen das in den 1930ern entstandene Puerto Nuevo als erste *villa*, andere beschreiben bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts das Gebiet rund um das „Hotel de Inmigrantes“ im Stadtviertel Retiro als *villa*.

Die *villas miserias*, wie man sie heute kennt, entwickelten sich erst in den späten 40ern des letzten Jahrhunderts. Damals zogen immer mehr Menschen aufgrund der Krise der Agrarökonomie vom Land in die Stadt.

Diese Landflucht passierte zeitgleich mit dem Vorhaben Argentiniens durch den Aufbau einer eigenen Industrie, eine Importsubstituierung zu erlangen.

Die Modernität der Stadt und die Hoffnung auf Bildung, Gesundheitsversorgung und Arbeitsplätze ließen die Menschen nach Buenos Aires ziehen. Allerdings ging der Verstärkerprozess bedeutend schneller voran als die

Schaffung von Arbeitsplätzen in der Industrie, weshalb es der ehemaligen Landbevölkerung nicht möglich war, in den Produktionsprozess integriert zu werden. Dies führte zur Entstehung der ersten *asentamientos* im Großraum Buenos Aires, die sich stetig, ebenso wie die *villas*, bis in die 70er und 80er Jahren des 20. Jahrhunderts vergrößerten. Die Militärdiktatur ließ zu dieser Zeit viele Hütten in den *villas* von Bulldozern niederreißen.<sup>51</sup>

Diese Aktionen stehen in Verbindung mit der Fußballweltmeisterschaft, die 1978 in Argentinien stattfand. Das Militär wollte ein schönes, geordnetes Stadtbild präsentieren, um so die Anerkennung der Weltöffentlichkeit zu erlangen und beschloss alle *villas* „auszuradiieren“. <sup>52</sup> Doch die *villeros* setzten sich zur Wehr und erreichten schließlich einen Stopp der Vertreibung.<sup>53</sup>

<sup>49</sup> Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Lateinamerikanische\\_Stadt#Soziale\\_Merkmale](http://de.wikipedia.org/wiki/Lateinamerikanische_Stadt#Soziale_Merkmale).

<sup>50</sup> Lanz 2004, 182.

<sup>51</sup> Vgl. Lanz 2004, 178 f.

<sup>52</sup> Vgl. Lanz 2004, 189.

<sup>53</sup> Vgl. Lanz 2004, 185.









ZOO

Parque Zoológico de la Universidad Nacional de Córdoba  
Córdoba, Argentina



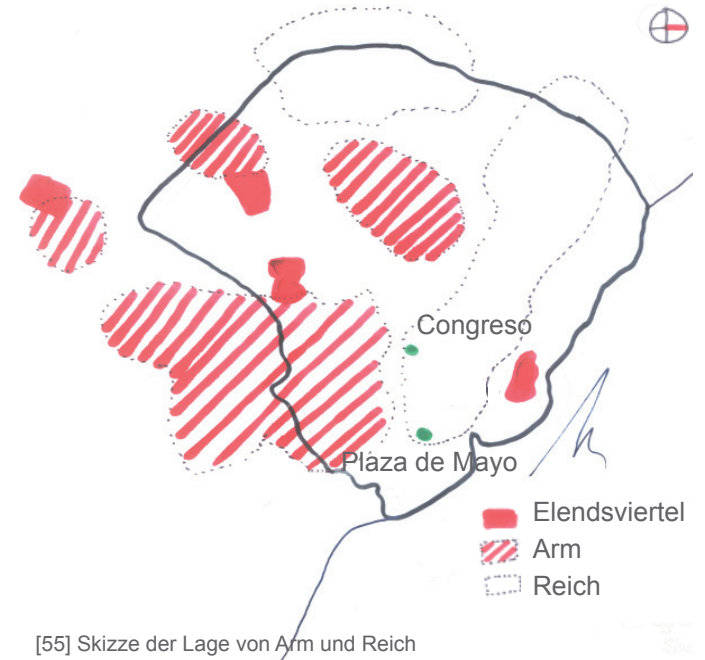
Bis in die 90er Jahre blieb Buenos Aires von einer Masse an armer Bevölkerung, wie in anderen Metropolen Lateinamerikas geschehen, verschont. Solange bis sich selbst gebaute Elendsquartiere plötzlich sprunghaft vermehrten.<sup>54</sup>

Diese Situation entstand weniger aus einer Krise heraus, sondern viel mehr als Resultat politischer Projekte der Elite auf Kosten aller Bevölkerungsschichten. Zwar existierten in der Stadt seit Jahrzehnten selbst organisierte Armutssiedlungen, aber erst zum Zeitpunkt der Zerstörung staatlicher Funktionen wurden erstmals größere, plötzlich verarmte Bevölkerungsgruppen dazu gezwungen, alternative und informelle Siedlungen zu bilden.<sup>55</sup>

„Einer Vielzahl sozial abstürzender Bewohner steht einer Mittel- und Oberschicht gegenüber, die sich abschottet und entsolidarisiert. Prekäre Überlebensstrategien, bis hin zu gewaltförmigen Ökonomien prägen zunehmend den urbanen

Alltag.“<sup>56</sup>

„Buenos Aires, ist heute eine Stadt- besser eine Stadtlandschaft oder Stadt-Region- der „Inseln“. Die neue soziale Landkarte von Buenos Aires zeigt eine extreme Polarisierung zwischen Gewinnern und Verlierern des neoliberalen Ausverkaufs in Argentinien in den letzten ca. 15 Jahren. Die Kommunikation zwischen den verschiedenen Insel-Formen ist heute weitgehend unterbrochen, der städtische Raum in Buenos Aires ist mehr fragmentiert als „verlinkt“. Die „Armutinseln“ der villas miserias, spiegeln eine dieser Pole wider. Das auf dem kolonialen Raster der europäischen Stadt basierende Modell der lateinamerikanischen Stadt, auf Ausgleich und soziale Mischung begründet, ist zunehmend durch das Modell der US-Amerikanischen Stadt, das eine soziale- und machträumliche Segregation forciert, bedrängt und in Frage gestellt.“<sup>57</sup>



[55] Skizze der Lage von Arm und Reich

<sup>54</sup> Vgl. Lanz 2004, 8.

<sup>56</sup> Lanz 2004, 15.

<sup>58</sup> Vgl. Lanz 2004, 187.

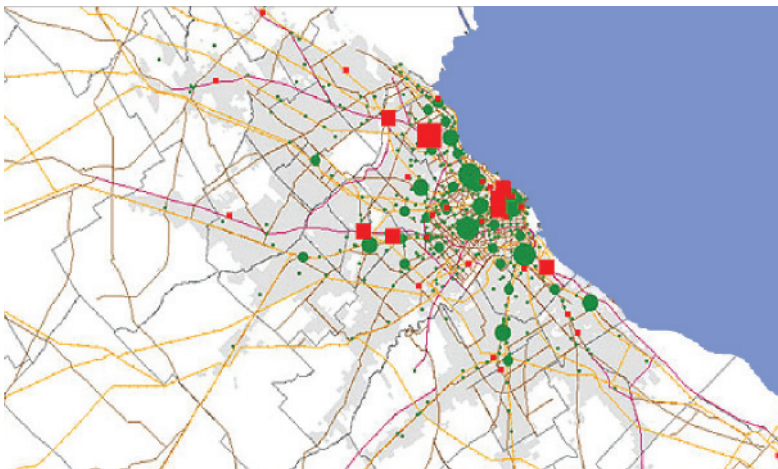
<sup>55</sup> Vgl. Lanz 2004, 14 f.

<sup>57</sup> Lanz 2004, 177.





Armut in der Stadt: [56] Cartonero (die Müllsammler von Buenos Aires), [57] obdachlose Menschen und Straßenkinder



[58] Städtische Zentren, 2004

- |                              |              |             |
|------------------------------|--------------|-------------|
| traditionelle Zentren        | neue Zentren |             |
| ● primäre regionale Zentren  | ■            | — Eisenbahn |
| ● sekundär regionale Zentren | ■            | — Autobahn  |
| ● tertiär regionale Zentren  | ■            |             |
| ● lokale Zentren             | ■            |             |
| ● Distrikt lokale Zentren    | ■            |             |

Nach Dezember 2001, dem Zusammenbruch der Wirtschaft, kam es zu einer Umstrukturierung. Es wurden keine neuen barrios cerrados mehr geplant, die Politik versucht die Privatisierung öffentlicher Stadträume zu unterbinden und in die Infrastruktur und der Schaffung sozial verträglicher Wohnräume zu investieren.<sup>58</sup>

Schließlich ist noch anzumerken, dass bei einer Umfrage, die von der Regierung der Stadt Buenos Aires durchgeführt wurde, bis Dezember 2005 insgesamt 1.412 Menschen auf der Straße lebten, davon 858 Erwachsene und 554 Kinder.<sup>59</sup>

### Selbstorganisationen & Hilfsorganisationen

Von 1990 bis 2001 hat sich die Anzahl der Bewohner der 15 villas fast verdoppelt, von 52.000 auf 116.000, das sind 13%

<sup>58</sup> Vgl. ([http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=130&Itemid=55&lang=es](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=130&Itemid=55&lang=es))

<sup>60</sup> Vgl. Lanz 2004, 181.

<sup>61</sup> Vgl. Lanz 2004, 183.

der Stadtbevölkerung. Der Anstieg war nicht nur durch die Verarmung der Bevölkerung bedingt, sondern auch durch die Zuwanderung aus dem ländlichen Norden, sowie Peru Bolivien und Paraguay. 2003 lebten in der Innenstadt von Buenos Aires eine Million Menschen unter der Armutsgrenze. In Argentinien sind es 60% die den Warenkorb von 230 Euro nicht mehr erreichen.<sup>60</sup>

Zwar gibt es in den villas miseria eine starke Nachbarschaftsorganisation<sup>61</sup>, denn noch werden die, durch die zunehmende Verarmung der Bevölkerung, alternativen Selbstorganisationen, sowie NGO's<sup>62</sup>, die sich in den Dienst der sozialen Gerechtigkeit stellen, immer wichtiger.

Ein Beispiel der Selbstorganisation sind die *cartoneros* – die Müllsammler von Buenos Aires, die längst zum Stadtbild gehören. Auf der Suche nach verwertbaren Materialien, ziehen

<sup>62</sup> NGO: Nichtregierungsorganisationen, auch NGO's (non-governmental organisation's) genannt, stehen nicht im Dienste gesellschaftlicher Milieus, sondern einer Sache. Ihre Themen sind: Umwelt, Entwicklung, soziale Gerechtigkeit, Menschenrechte, Frieden.

sie ihre Karren durch die Straßen der Stadt. Sie entstanden als viele Menschen durch die Wirtschaftskrise 2001/2002 plötzlich arbeitslos wurden und verarmten. Unter ihnen befinden sich gebildete Bürger, die ihr juristisches Wissen für die Gründung von Kooperativen nutzen, um von den Müllfabriken nicht mehr ausgebeutet zu werden.<sup>63</sup>

Desweiteren existiert ein Radiosender: „La Tribu“.

Er wurde 1987 gegründet und besitzt seit 1994 ein eigenes Kulturzentrum, ein Label und einen Verlag. Er verfolgt das Ziel eine Gegenöffentlichkeit zu schaffen.

Ein Radiosender der für die Gemeinschaft steht und den Leuten eine Stimme verleiht, offen für alle und in Kontakt mit sozialen Einrichtungen steht. Der Sender ist auch oft in den Straße unterwegs um einen anderen Blickwinkel zu bekommen.<sup>64</sup>

In Buenos Aires engagieren sich auch viele größere und

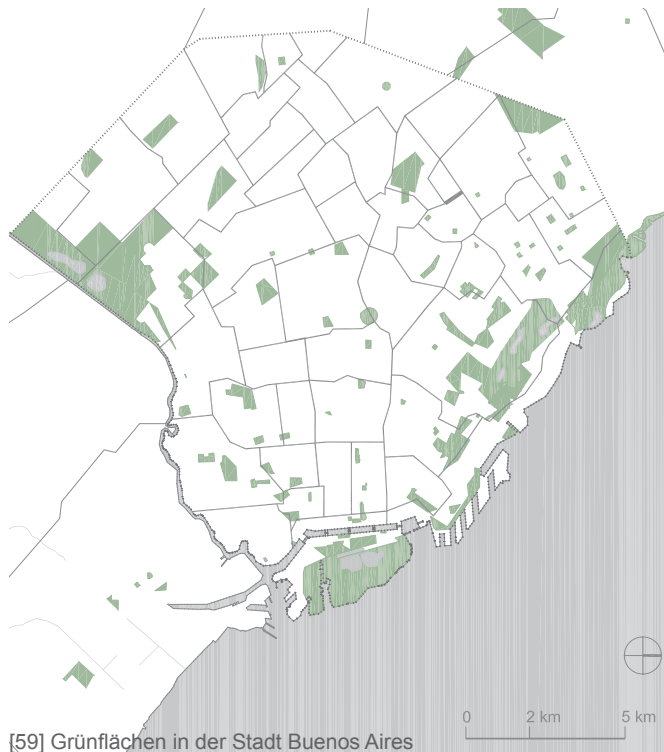
kleinere Organisationen, darunter auch die Caritas und SOS Kinderdorf. Sie setzen sich vor allem gegen Kinderarmut ein und helfen druch Volunteerarbeit und Hilffonds.

Ein Beispiel für eine dieser Organisationen ist: „Oscarcito“ ein Vorschulprojekt in den villas miseria, welches von CARE International Deutschland unterstützt wird. Die Kinder werden sowohl sprachlich als auch inhaltlich auf den Schuleintritt vorbereitet. Denn das Hauptproblem ist, dass die Kinder der Slums meist kein offizielles Spanisch sprechen, sondern nur ihre „Ghettosprache“ beherrschen und sie somit schon einen Nachteil gegenüber den anderen haben. Diese Hilfsprojekt wird den Kindern ermöglichen den Weg zu einer selbstbestimmten Zukunft in Freiheit und Würde zu beschreiten.<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Vgl. Lanz 2004, 151.

<sup>64</sup> Vgl. Lanz 2004, 168 f.

<sup>65</sup> ([http://www.helpdirect.org/index.php?p\\_ink=help\\_organisations&art=project\\_detail&id=1956](http://www.helpdirect.org/index.php?p_ink=help_organisations&art=project_detail&id=1956))



### 3.4.2 öffentlicher Raum

Die Grünflächen in Buenos Aires und ihr Einzugsgebiet sind sehr dünn gesät. Auch das Umland wird durch Bauvorhaben, die immer weiter in die Peripherie reichen, zugebaut. Die Bebauung der Stadt ist sehr dicht; pro Einwohner steht nur ein knapper Quadratmeter Grünfläche zur Verfügung. Das ist ein Zehntel dessen, was international als Richtwert empfohlen wird (APEVU 2003: Anexo I).<sup>66</sup>

Die vorhandenen Freiflächen werden sehr unterschiedlich genutzt, viele haben auch multifunktionale Eigenschaften und nicht alle sind begrünt. Die meisten Freiflächen und kleineren Parks haben die Abmessungen eines *cuadras*. Die existierenden Freiflächen und Grünflächen sind viel genutzte und lebendige Plätze, die von allen Bevölkerungsschichten in Anspruch genommen werden. Einige Plätze, sowie auch

Straßen dienen untertags als Märkte und verwandeln sich in der Nacht zu Ausläufern von Bars und Restaurants, andere sind normale Parks, in denen an Sonntagen Puppentheater, kleine Tanzaufführungen oder Minikonzerte aufgeführt werden. Auch für Fußball ist gesorgt, denn kleine, eingezäunte Plätze mit aufgestellten Toren sind fast überall zu finden oder einfach nur größere asphaltierte Flächen, die zu Fußballplätzen umfunktioniert werden. Oft wird auf den Plätzen, insbesondere vor der Casa Rosade, dem Regierungssitz, demonstriert, um auf die Missstände und Ungerechtigkeit aufmerksam zu machen und um die grausamen Gräueltaten der Militärdiktatur im Gedächtnis zu behalten. Dies ist nur ein kleiner Überblick über das Leben, das sich auf den Plätzen von Buenos Aires abspielt.

<sup>66</sup> Vgl. <http://www.glus.org/download/urbaneg.pdf>.



verschiedene Nutzung der öffentlichen Plätze



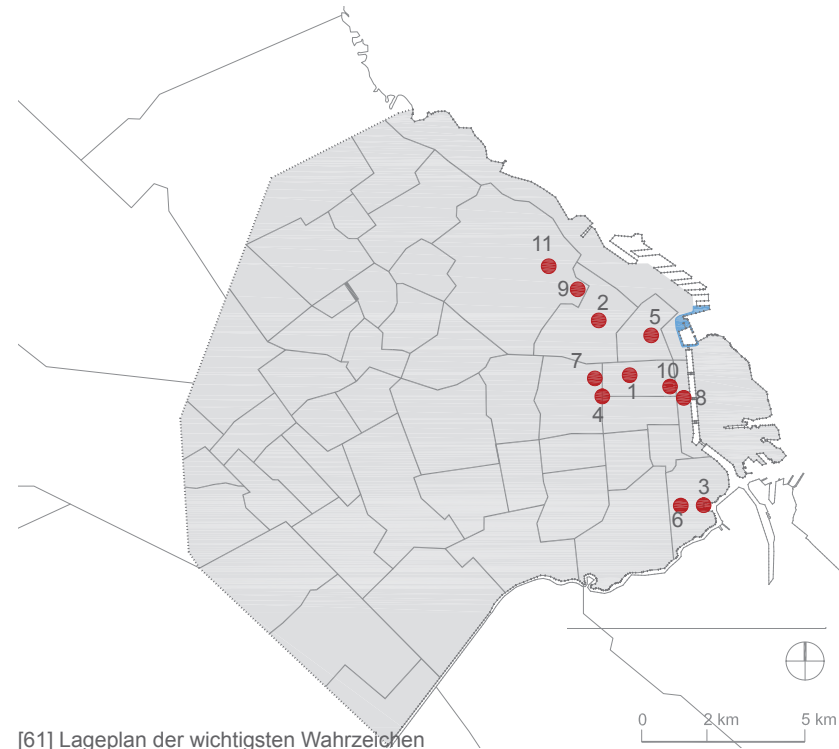
[60]

### 3.4.3 eine Stadt voller Wahrzeichen

Definition: „Ein Wahrzeichen ist ein typisches Merkmal oder Erkennungszeichen, durch das Gegenstände, insbesondere auch bewohnte Orte und Städte, charakterisiert werden. Dazu gehören in erster Linie markante Bauwerke, aber auch natürliche Gegebenheiten.“<sup>67</sup>

In Buenos Aires liegt eine Vielfalt des kulturelles Erbes von historischen, sozialen und künstlerischwertvollen Objekte vor, die zu einem politisch und wirtschaftlichen wichtigen Bereich von Argentinien zählen. Argentiniens Kultur besitzt einen vielfältigen, multikulturellen Charakter von ihren Anfängen bis zur Gegenwart.<sup>68</sup>

Plätze, Straßenzüge, Bauwerke und vieles mehr gelten in Buenos Aires als Wahrzeichen und sind zum Teil UNESCO Weltkulturerbe. Fast an jedem Platz befinden sich Monumente, Statuen, Denkmähler, Büsten oder Brunnen, eine Stadt voller Wahrzeichen.



[61] Lageplan der wichtigsten Wahrzeichen

<sup>67</sup> <http://www.fremdwort.de/suche.php?term=Wahrzeichen>

<sup>68</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=175&Itemid=70&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=175&Itemid=70&lang=en)





1. [62] Nueve de Julio & Obelisco



2. [63] Friedhof von Recoleta



3. [64] Caminito in La Boca



4. [65] Congreso de La Nación



5. [66] Torre de los Ingleses



6. [67] La Bombonera, das Fußballstadion der Boca Juniors

7. [68] Teatro Colón



8. [69] Puente de la Mujer



9. [70] Floralis Genérica

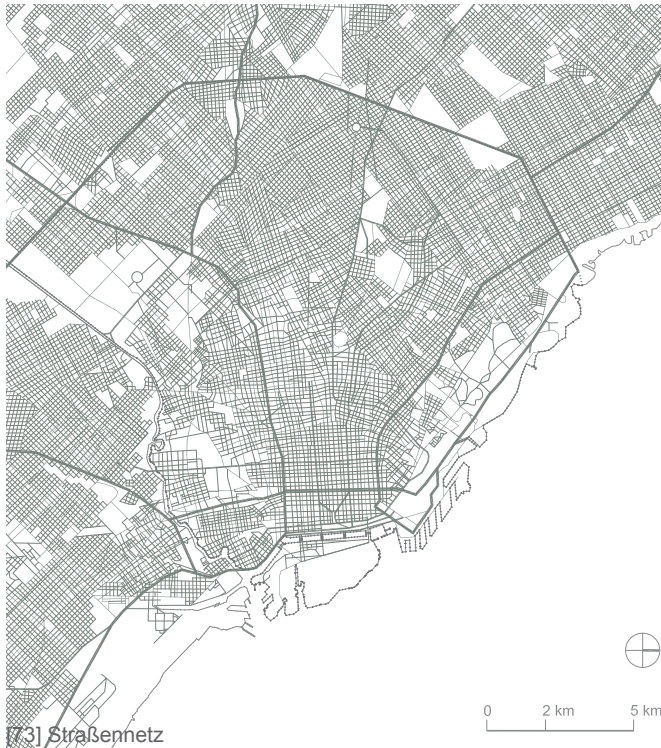


10. [71] Casa Rosada



11. [72] Planetario De La Ciudad Galileo Galilei





#### 3.4.4 Straßensystem & Verkehr

Argentiniens Straßennetz ist auf die Hauptstadt ausgerichtet und man gelangt von fast überall her nach Buenos Aires. Die Metropole ist eine typische lateinamerikanische Stadt, die durch den *damero de ajedrez*, den Schachbrettgrundriss, aufgebaut ist. Der von der Plaza Mayo, dem Stadtzentrum, ausgehend angelegt ist. Die Abmessungen der quadratischen Häuserblöcke (*cuadras*) sind ca. 110 m. Allerdings wurden von der Plaza de Mayor ausgehend zwei Diagonalen, die Diagonal Norte und Diagonal Sur, in den Raster geschlagen.

In Buenos Aires befindet sich auch die angeblich breiteste Straße der Welt, die Avenue 9 de Julio mit einer Breite von 140 m, die bis zu 24 Spuren besitzt und die längste Straße der Welt, die über 35 km lange Avenida Rivadavia, die bis Hausnummer 16.000 reicht.<sup>69</sup>

Im Stadtzentrum gibt es auch Fußgänger Zonen, wie die Calle

Florida und ein Teil des Stadtbezirkes Puerto Madero, diese sind unentwegt belebt. Buenos Aires ist in den meisten Fällen eine sehr begehbare Stadt und die Mehrheit der Einwohner benutzt öffentliche Verkehrsmittel.

Ein pulsierendes Straßennetz, das sich wie Adern durch die Stadt zieht und von dichtem Verkehr gedrängt ist. Die Stadt ist aus einem abwechselnden Einbahnsystem aufgebaut und es gibt kaum Straßen mit Gegenverkehr. Dies führt dazu, dass zu den vorgegebenen Fahrspuren, die oft schon aus sechs oder mehr bestehen, oft noch einmal weiter aufgemacht werden und Verkehrsregeln so gut wie nie Beachtung finden.

Das Autobahnssystem von Buenos Aires führt radial, an der Ringautobahn General Paz beginnend, von der Stadt weg. Es gibt auch eine (Stadt-)Autobahn, die ins Stadtzentrum hinein reicht und – auf Betonstelzen liegend – die gesamte Stadt von Ost nach West durchquert sowie den internationalen Flughafen Ezeiza an das

<sup>69</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 107.



[74] Straßenzüge von Buenos Aires



Avenida 9 de Julio



Plaza de Mayo

Zentrum anbindet. Flughafen Ezeiza an das Zentrum anbindet.<sup>70</sup>

### Öffentlicher Straßenverkehr

In ganz Buenos Aires gibt es rund 38.600 Taxis, das bedeutet pro 71 Einwohner eines. Taxis sind somit überall zu finden und es genügt, sie mit einem Handzeichen heranzuwinken.<sup>71</sup> Auch für argentinische Verhältnisse ist Taxi fahren sehr günstig und wird vielfach in Anspruch genommen.

Ebenso die öffentlichen Verkehrsmittel, da sie günstig sind und viele Bewohner Buenos Aires und seiner Vorstädte kein eigenes Auto besitzen.

Etwa 200 Buslinien mit rund 145.000 Bussen verbinden Buenos Aires mit seinen Vororten und legen dabei zum Teil 50 km von Endstation zu Endstation zurück.<sup>72</sup>

Die Stadt selbst hat dafür einen schmalen, dieselbetriebenen und aus einem LKW-Chassis gebauten Bus mit 21 – 27

Sitzplätzen eingeführt, den sogenannten „*colectivo*“.<sup>73</sup> Reisebusse, *Micros* genannt, verbinden Buenos Aires mit dem Rest von Argentinien und den Nachbarstaaten. Diese Art des Reisens ist sehr gefragt, da die Busse komfortabel und erschwinglich sind und die Reise meist nachts stattfindet. Der riesige Busterminal ist neben dem Bahnhof in Retiro situiert.

### Schiienenverkehr

Buenos Aires stellt den Knotenpunkt des gesamten argentinischen Schienennetzes dar. Es befinden sich mehrere Bahnhöfe in der Hauptstadt, doch die drei wichtigsten für Langstrecken- und Regionalzüge sind Estación Retiro, Estación Constitución und Estación Once.

Zug fahren ist sehr preisgünstig, doch sie sind generell in einem sehr maroden Zustand, unkomfortabel und langsam.<sup>74</sup>

Buenos Aires besitzt ein U-Bahn-System, auch *subte* von *subterráneo* genannt, das 1913 eröffnet wurde und die Stadt

miteinander verbindet. Es stellt das älteste U-Bahn-Netz der südlichen Hemisphäre und der spanisch sprechenden Welt dar.<sup>75</sup>

Das U-Bahn-System besitzt fünf Linien von A bis E und eine Straßenbahn, Pre-Metro. Die Schienennetzlänge beträgt 49.3 km.<sup>76</sup>

### Flugverkehr

In Buenos Aires befinden sich zwei Flughäfen, der Aeroparque Jorge Newbery und der Aeropuerto Internacional Ministro Pistarini de Ezeiza. Der Aeroparque liegt direkt am Rio de la Plata nicht unweit des Stadtzentrums. Von dort aus werden die nationalen Flüge, sowie Flüge in die Nachbarstaaten getätigt. Der Aeropuerto ist der internationale Flughafen und liegt am Rande der Vorstadt Ezeiza ca. 35 km außerhalb des Zentrums von Buenos Aires.<sup>77 78</sup>

<sup>70</sup> Vgl. <http://www.argentinaforyou.com/dasland/buenosaires/wirtschaftundinfrastruktur.php>.

<sup>71</sup> Vgl. <http://www.argentinaforyou.com/dasland/buenosaires/wirtschaftundinfrastruktur.php>.

<sup>72</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 51.

<sup>73</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.

<sup>74</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.

<sup>75</sup> Vgl. Goerdeler 2010, 51.

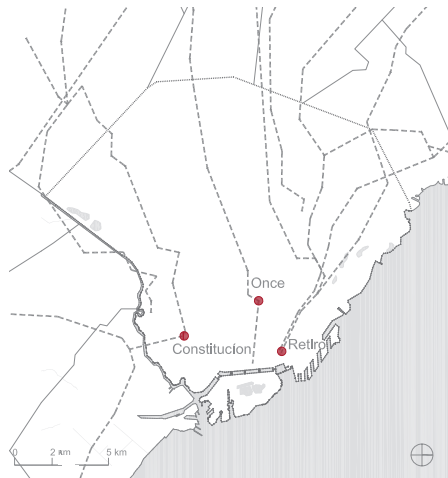
<sup>76</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=58&Itemid=45&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=58&Itemid=45&lang=en).

<sup>77</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.

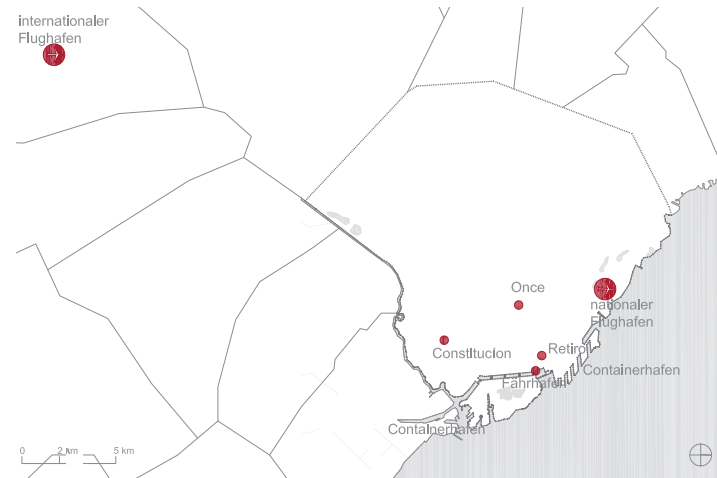
<sup>78</sup> Vgl. <http://www.buenosaires-argentina.com/transportation/airports.html>.

## Schiffverkehr

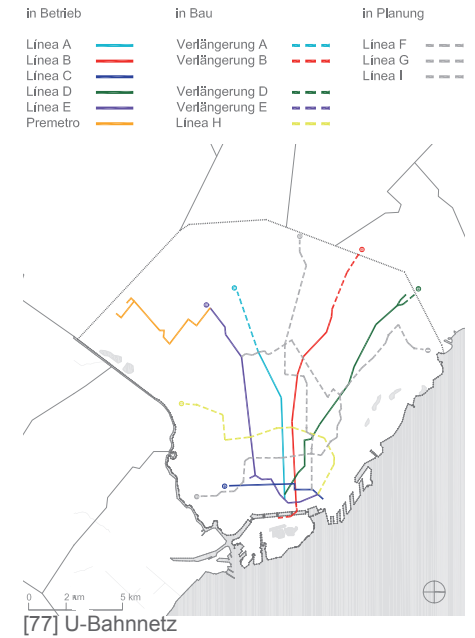
In Buenos Aires befindet sich ein großer Hafen, der sowohl ein Containerhafen, als auch ein Personenhafen ist.



[75] Eisenbahnnetz



[76] Wichtige öffentliche Verkehrsknoten



[77] U-Bahnnetz

04

HAFEN



## 4.1 ALLGEMEIN

Der Hafen ist die Verbindung nach Übersee und wird als „Tor einer Stadt zu den Weltmeeren“<sup>79</sup> verstanden. Er stellt den Zugang zum Schiffverkehr dar, und bildet somit ein globales Informations- und Kommunikationsnetzwerk.<sup>80</sup>

Städte entstanden oft am Ufer eines Flusses, am Meer oder an Seen. Diese besondere Lage prägte das Bild einer Stadt und gab ihr ein unverwechselbares Aussehen. Doch weniger wegen der landschaftlichen Schönheit, sondern aufgrund der Vielzahl an Nutzungsmöglichkeiten, die die Lage am Wasser bot, siedelten sie sich an.<sup>81</sup>

Seit Mitte des 20. Jahrhunderts veränderte sich das Verhältnis von Stadt und Hafen. Waren sie früher räumlich und funktionell eng miteinander verbunden, so rückten die Seehäfen aufgrund der Umstellung auf Containerverkehr in den vergangenen 50 Jahren immer weiter an die Peripherie der Stadt.

Noch bis ins frühe 20. Jahrhundert assoziierte man den Hafen und Schiffsverkehr mit Freiheit, Fernweh, Abenteuerlust und

dem Handel mit unterschiedlichsten und unbekannteren Waren aus fremden Ländern.

Handel und Gewerbe einer Hafenstadt fanden unmittelbar am Seehafen statt, doch durch die Einführung des Containers hat sich der Warenhandel im Hafen anonymisiert.<sup>80</sup>

Weiteres erschwerten Barrieren, wie unzugängliche Grundstücke am Wasser und Verkehrsschneisen vielfach die Zugänglichkeit der Uferzonen.<sup>82</sup>

Das Hafengebiet, das zum Teil privatisiert und aus Sicherheitsgründen gesperrt war, wurde zu einer „no-go area“ und verschwand damit aus der Stadtentwicklung. Der Hafenbetrieb wurde aus dem Stadtgeschehen ausgeklammert.<sup>83</sup>

In den letzten 50 Jahren haben sich See- und Flughäfen zu multifunktionalen Logistikknoten gewandelt. Flughäfen werden immer häufiger zu Businesscentern und Shoppingmalls erweitert.<sup>80</sup>

Die inzwischen übrig gebliebenen, aufgelassenen Hafengebiete bilden bedeutsame Zeugnisse der Hafen- und Stadtgeschichte. Den Hafengebieten lastete Jahrzehnte lang ein Negativimage, als laute, schmutzige Arbeitsorte, an. Der Eindruck wurde noch durch die Wohngebiete der Arbeiter verstärkt, die in slumähnlichen Einrichtungen am Hafen hausten. Ebenfalls befanden sich in Hafennähe die „Red-light-districts“.<sup>84</sup>

<sup>79</sup> Koll-Schretzenmayr 2003, online.

<sup>81</sup> Vgl. Kostof 1993, 39f.

<sup>83</sup> Vgl. Schubert 2002, 12.

<sup>80</sup> Vgl. Koll-Schretzenmayr 2003, online

<sup>82</sup> Vgl. Schubert 2002, 26.

<sup>84</sup> Vgl. Schubert 2002, 29.

## 4.2 UMNUTZUNG

Ein einmaliges Potential, Geschichte, Gegenwart und Zukunft baulich zu integrieren, bildet sich aus dem Erhalt und der Umnutzung der teilweise denkmalgeschützten baulichen Einrichtungen aus der boomenden Hafenzeit.<sup>85</sup>

In vielen Hafenstädten stellten die brachen Ufergebiete, neben den Bahnflächen, die letzte große, relativ zentral gelegene Flächenreserve dar. Diese boten Entwicklungspotential für Infrastruktur, Wohnbau, Büros, Gewerbe Freizeit- und Kultureinrichtungen.<sup>86</sup>

Das Brachfallen der Uferzonen ermöglicht der Stadtentwicklung neue Optionen, Stadtzentrum, Hafen und Wasser stadträumlich zu verbinden. Es besteht die Möglichkeit das Hafengebiet, das zuvor noch eine Barriere für die Stadtentwicklung darstellte, als verbindendes Element im Stadtgefüge zu nutzen und die Vernetzung von Hafengebiet mit der Innenstadt zu fördern.<sup>87</sup>

Die Ufer- und Hafenrandzonen sollen durch die neue, zukunftsfähige Nutzungsmischungen, die keinen direkten

Bezug zum Wasser erfordern, aufgewertet werden.<sup>88</sup>

„Wasser gilt nicht nur als Lebensnotwendigkeit, sondern ist gleichsam prägend für die natürlichen und ökologischen Gegebenheiten und die soziale und wirtschaftliche Struktur eines Ortes. Besonderheiten wie der Duft der Seeluft, das Rauschen des Flusses und die Weitsichtigkeit des Meeres verleihen einem Ort am Wasser ein einzigartiges Flair, das in Verbindung mit maritimer Aktivität eine spezielle Identität stiftet.“<sup>89</sup>

<sup>85</sup> Vgl. Schubert 2002, 29.

<sup>86</sup> Vgl. Schubert 2002, 11 f.

<sup>87</sup> Vgl. Schubert 2002, 24.

<sup>88</sup> Vgl. Schubert 2002, 28.

<sup>89</sup> B.Mastaler, J. Raudnitzky, zit. n. Brachowicz/ Jonaskovich 2006, 17.

## 4.3 PROBLEME

Die Revitalisierung am Wasser gilt als bestes Beispiel für die Standfestigkeit der Städte und ihre Anpassungsfähigkeit, sowie die Chancen ein neues Image zu erhalten und gleichzeitig ein angenehmes Klima für die Bewohner zu kreieren. Die vielversprechenden Bauprojekte sind ein Gewinn für die Wirtschaft der Stadt, doch nicht alle sind erfolgreich.<sup>90</sup>

Für die Umsetzung dieser Projekte sind allerdings Vorinvestitionen vom Staat und von privaten Investoren erforderlich. Zudem stellen Bodenkontaminationen, die finanziell aufwendige Unterhaltung von Kaianlagen sowie die notwendige Rekonstruktion von Gebäuden und der Hafeninfrastuktur weitere Hindernisse dar.<sup>91</sup>

Trotz der im Grunde positiven Geschichte der Erneuerung der Hafengebiete, existiert auch eine Kehrseite der Medaille. Durch die Modernisierung der Produktionsabläufe kommt es zu großen Arbeitsplatzverlusten, die auch von den neuen Uferzonen nicht ausgeglichen werden können. Die dadurch entstandenen

sozialen Probleme dürfen trotz der Erfolgsgeschichte dieser Gebiete nicht außer Acht gelassen werden. Die Arbeitslosigkeit von nicht ausgebildeten Arbeitskräften steigt besonders in den Industrieländern weiter an. Auch die Wohngebiete der armen Bevölkerung wurden Großteils zu wenig berücksichtigt.<sup>92</sup>



[78]

<sup>90</sup> Vgl. Breen/ Rigby 1996, 12.

<sup>92</sup> Vgl. Breen/ Rigby 1996, 12.

<sup>91</sup> Koll-Schretzenmayr 2003, online.

## 4.4 HAFENSTÄDTE IM VERGLEICH

Buenos Aires, Genua, Hamburg und Rotterdam sind so verschieden, wie Städte nur sein können und doch haben sie eines gemeinsam, sie sind allesamt Hafenstädte und zählen zu den Top 100 der größten Containerhäfen der Welt.

**Genua**, Ursprung vieler in Argentinien lebender Einwohner, ist vom Gebirge des Apennin geprägt, der von dort steil ansteigt und der gesamten Umgebung seinen Stempel aufdrückt. Die Stadt und ihr Ballungsraum beherbergen ca. 878.000 Menschen.<sup>93</sup>

Sein Hafen ist einer der größten im / am Mittelmeer und liegt mit seinem Containerumschlag an 63. Stelle der Weltrangliste.<sup>94</sup>

Der Hafen von Genua ist der natürliche Kanal zum Meer für das nördliche italienische Industriegebiet und der ideale Standort für den Industriesektor und den europäischen Konsummarkt.<sup>95</sup> Er hat eine Flächenausdehnung von rund 500 ha, seine Hafengebäude verteilen sich auf einer Länge von 47 km, wovon

30 km Anlegestellen sind. Die Beckentiefe reicht von 9 bzw. 15 m bis zu einer Maximaltiefe von 50 m, weiters ist er der am nördlichsten Punkt des ligurischen Meeres gelegene Hafen.<sup>96</sup>

**Hamburg** ist eine Binnenhafenstadt mit einer Einwohnerzahl von 1,8 Mio. Die Stadt liegt an der Mündung der Alster und der Bille die dort in die Elbe fließen. Das Land um die Elbe herum ist durch Sand- und Geröllablagerungen entstanden und wurde von Nebenarmen durchzogen die zum Teil trockengelegt, umgeleitet oder kanalisiert wurden. „Deutschlands Tor zur Welt“, der Hamburger Hafen, ist der größte Seehafen Deutschlands und der neuntgrößte weltweit. Er umfasst ein Gebiet von etwa 7.399 ha, mehr als die Hälfte, nämlich 4.331 ha, sind Landfläche und weitere 919 ha sind für eine Hafenerweiterung vorgesehen.<sup>97</sup>

**Rotterdam** besitzt den größten Seehafen Europas, liegt weltweit an sechster Stelle der Containerhäfen und ist somit verkehrstechnisch von großer Bedeutung. Die Agglomeration ist Lebensraum für ca. 1,2 Mio. Menschen.

Da Rotterdam größtenteils unter dem Meeresspiegel liegt, wird es durch Deiche geschützt und Pumpen entwässern ständig die Stadt, deren natürlicher Grundwasserspiegel andernfalls oberhalb der Straßen liegen würde.

Der Hafen besitzt eine Fahrrinne von 24 m Tiefe und ist damit der einzige in der westlichen Welt und einer von dreien weltweit, der vom Schüttgutfrachter Berge-Stahl angelaufen werden kann. Weiters hat sich ein großer Teil der Offshore – Ölindustrie dort angesiedelt, da Rotterdam einen der wenigen Häfen besitzt, die ausreichend Tiefgang für deren Geräte bieten.

Das Hafengebiet erstreckt sich über eine Länge von 10.500 ha, weitere Vergrößerungen sind bereits geplant.<sup>98</sup>

<sup>93</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Genua>.

<sup>94</sup> Vgl. [http://www.steelguru.com/sfTCPDF/getPDF/ODk0MzY=/Top\\_100\\_container\\_ports\\_in\\_the\\_world.html](http://www.steelguru.com/sfTCPDF/getPDF/ODk0MzY=/Top_100_container_ports_in_the_world.html).

<sup>95</sup> Vgl. <http://www.porto.genova.it/uk/porto/intro/porto.asp>.

<sup>96</sup> Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen\\_Genua](http://de.wikipedia.org/wiki/Hafen_Genua).

<sup>97</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Hamburg>.

<sup>98</sup> Vgl. <http://de.wikipedia.org/wiki/Rotterdam>

**Buenos Aires** zählt mit seinen 13,4 Mio. Einwohnern zu den größten Metropolregionen weltweit. Die Stadt liegt am Rio de la Plata auf einer durchschnittlichen Höhe von 25 m über dem Meeresspiegel. Der Hafen von Buenos Aires ist der wichtigste Argentiniens und befindet sich weltweit gesehen auf Platz 68. Er hat eine Größe von ca. 230 ha und eine Länge von 13 km. Allerdings müssen auf Grund des nicht sehr tiefen Flusses kontinuierlich Fahrrinnen ausgebagert werden, damit auch größere Schiffe in den Hafen einlaufen können. Die durchschnittliche Tiefe des Hafens liegt bei 9,8 m.

Obwohl Buenos Aires die mit Abstand größte der vier Hafenstädte ist, erscheint sie anders. In der Megastadt besteht für die Bevölkerung kaum ein Kontakt zum Wasser. Lediglich der in den 1990er Jahren revitalisierte Puerto Madero bietet eine angenehme Atmosphäre am Wasser, doch ist dies nur ein konstruierter Kanal. Direkter Sichtbezug zum Río de la

Plata besteht kaum und dieser erscheint auch wenig attraktiv. Ganz anders so in Genua, Hamburg und Rotterdam, dort wird Wasser als Qualität erkannt. Viele Plätze, sowie Restaurants und dergleichen sind zum Wasser hin ausgerichtet und werden dementsprechend in Szene gesetzt. Wasser ist nicht nur eine Lebensnotwendigkeit, sondern es ist auch ein prägendes Element, das einem Ort ein einzigartiges Flair verleiht.

### **In Genua**

Genua lebt noch heute von und mit dem Hafen. Ein Beispiel für eine gelungene Wiederbelebung eines Hafenviertels ist Porto Antico Genova. Mit dem Umbau 1992 wurde der historische Hafen mit der Altstadt verbunden. Durch die kulturelle Umstrukturierung wurde dieser Hafen zur Sehenswürdigkeit für Jung und Alt.<sup>99</sup>

### **In Hamburg**

Das wohl bekannteste Beispiel bietet Hamburg mit seiner HafenCity. Durch die Kombination von Hafen und Innenstadt wurden neue Maßstäbe für Europa gesetzt.

Der gigantische Umbau auf einer Fläche von 157 ha erfolgt, besitzt die ausgewogene Mischung von: Arbeits- und Wohnnutzung, Einzelhandel, Freizeit, Gastronomie und Kultur. In das neu entstandenen Wirtschaftszentrum fließen die modernen Strukturen des Hafens, sowie auch das Flair der historischen Bauten mit ein.<sup>100</sup>

### **In Rotterdam**

Auch in Rotterdam wurde das Hafenviertel Kop van Zuid revitalisiert. Durch die Errichtung von Bürobauten neben Wohnkomplexen in den unterschiedlichsten Bauweisen, entstand aus dem ehemaligen Hafenviertel ein modernes

<sup>99</sup> Vgl. [http://www.insidertipps-italien.com/index\\_Genua\\_Hafen\\_Genova\\_Porto\\_Antico.htm](http://www.insidertipps-italien.com/index_Genua_Hafen_Genova_Porto_Antico.htm).

<sup>100</sup> Vgl. <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html>.



Zentrum von Rotterdam, ergänzt durch Designergeschäfte, Restaurants und ein Theater ergänzen. „Kop van Zuid“ ist ein Schmuckstück der modernen Architektur.<sup>101</sup>

Warum sich Buenos Aires dem Wasser eher abgewandt entwickelt hat, lässt sich wie folgt historisch begründen. Erbaut wurde die Stadt ursprünglich beim Mündungsdelta des Río de la Plata, wegen der zahlreichen Nutzungsmöglichkeiten, die ein Fluss mit sich bringt (Transport und Verkehr durch Schifffahrt, Energielieferant, Trinkwasser, etc.). Die Grundstücke am Ufer wurden von der wohlhabenden Bevölkerung besiedelt, die dort Handel und Gewerbe betrieben und das Wasser für ihre Handelsbeziehungen nutzen konnten.<sup>102</sup>

Die Situation wandelte sich, als 1871 die wohl schwerste Gelbfieberepidemie ausbrach, die Wohlhabenden dadurch ins Landesinnere abwanderten und ihre Gebäude leer zurückließen. Wasser wurde zu dieser Zeit als Gefahrenquelle

betrachtet und man begann es zu meiden.<sup>103</sup>

Mit der Zeit entwickelte sich das Gebiet am Wasser zum Arbeiterviertel – immer mehr Zuwanderer kamen auf der Suche nach Arbeit übers Meer und nützten die freien Häuser am Ufer als Wohnstätten. Gleichzeitig verloren die Hafengebiete durch Etablierung neuer Transportwege (Eisenbahn, Flugverkehr, etc.) an Wichtigkeit.<sup>104</sup>

Ein weiterer Grund, warum sich die Stadt vom Wasser abwandte, ist, dass das Hafengebiet hauptsächlich militärisch war und dadurch Sperrzone für die Stadtbewohner.

Erst vor einigen Jahrzehnten stieg das Interesse an Grundstücken am Wasser wieder. Heutzutage verbinden wir Wasser mit Erholung und Urlaub, vielerorts werden die Promenaden für Freizeitaktivitäten genützt, wodurch das Ambiente der Stadt aufgewertet werden kann. Auch das Hafengebiet Buenos Aires' hat großes Potential, durch Neugestaltung (Promenaden, Gehwege, Veranstaltungsplätze, Restaurants, Kulturbauten,

etc.) neu belebt und in Szene gesetzt zu werden.<sup>105 106</sup>

<sup>101</sup> Vgl. <http://www.niederlande.de/de/linderstadt/rotterdam/topzehn/kopvanzuid.jsp>.

<sup>102</sup> Vgl. Kostof 1993, 40 f.

<sup>103</sup> Vgl. Riekenberg 2009, 113.

<sup>104</sup> Vgl. Kostof 1993, 42.

<sup>105</sup> Vgl. Kostof 1993, 47.

<sup>106</sup> Vgl. Laister 2009, 55 ff.



[79] Genua, Porto Antico



[80] Hamburg, HafenCity

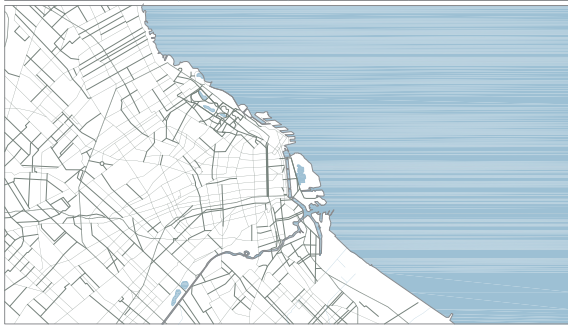


[81] Rotterdam, Kop van Zuid



## Buenos Aires

Konturen



Infrastruktur

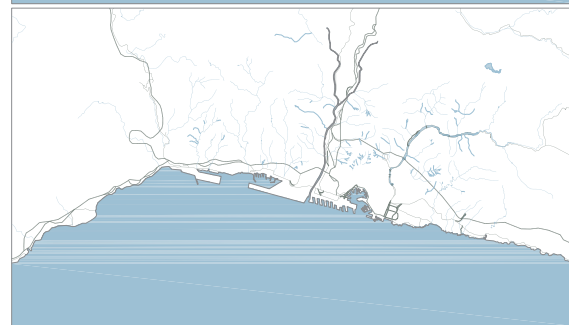


Bebauung



## Genua

Konturen



Infrastruktur



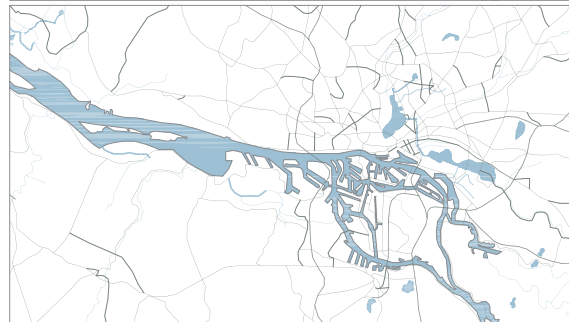
Bebauung

# Hamburg

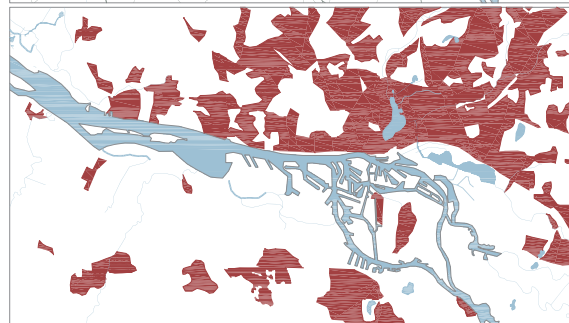
Konturen



Infrastruktur



Bebauung



# Rotterdam

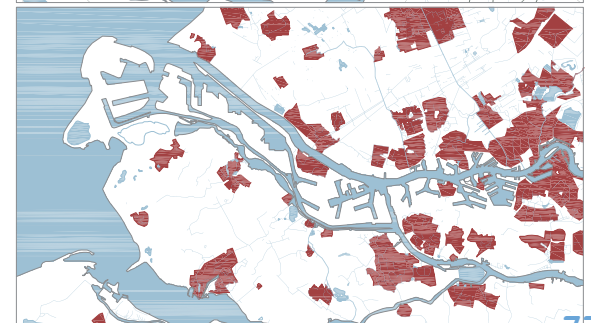
Konturen

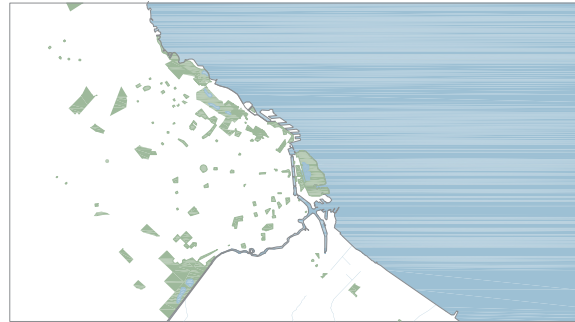


Infrastruktur



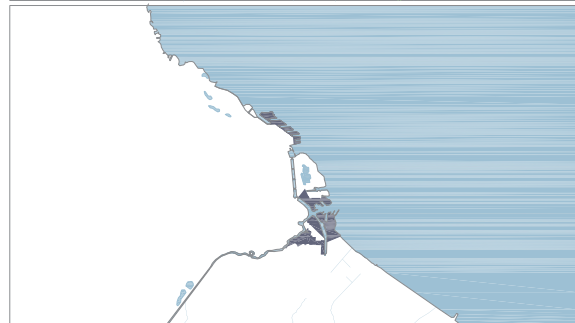
Bebauung



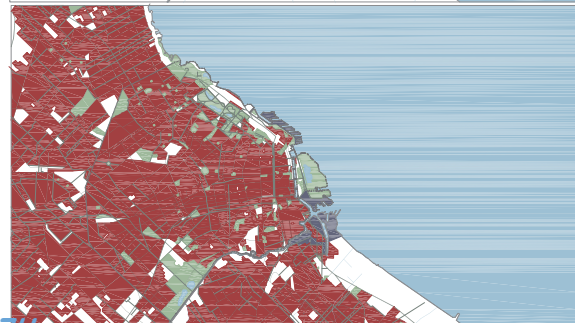


## Buenos Aires

Grünflächen



Hafenaktivität

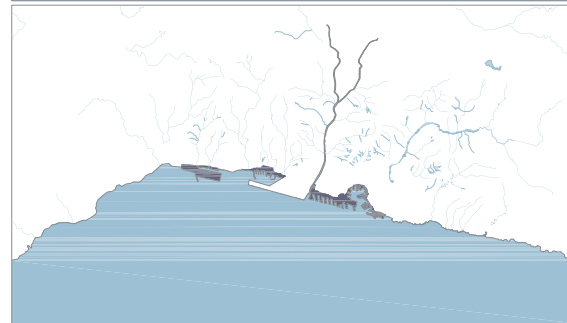


Gesamt

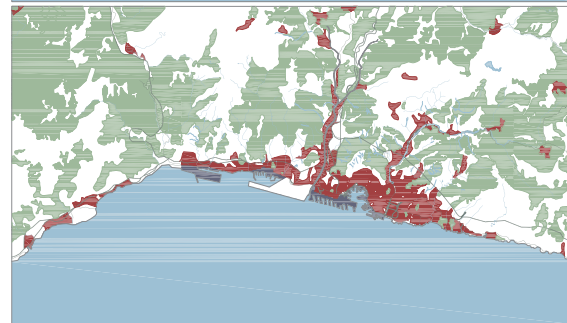


## Genua

Grünflächen



Hafenaktivität



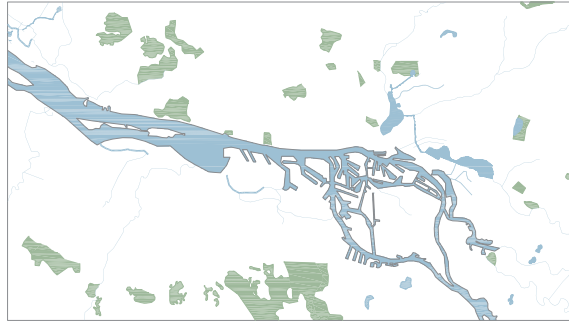
Gesamt



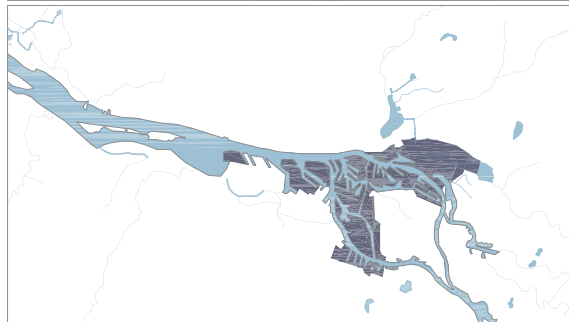


## Hamburg

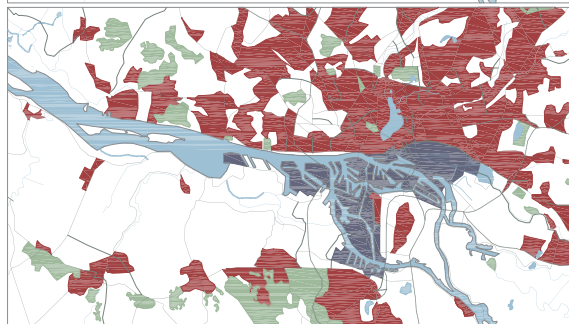
Grünflächen



Hafenaktivität

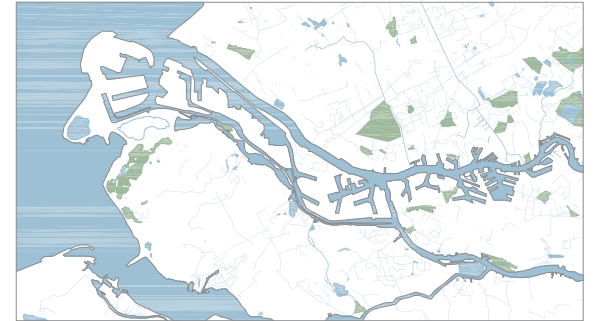


Gesamt



## Rotterdam

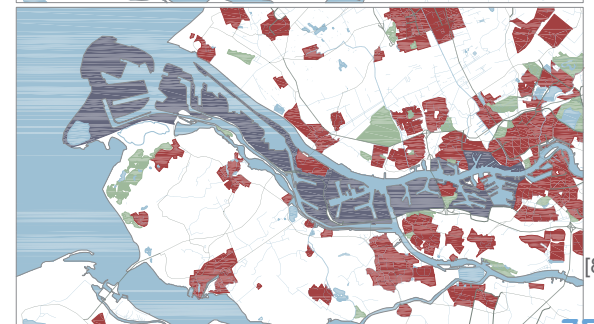
Grünflächen



Hafenaktivität



Gesamt





## Buenos Aires

[83] Hafengebiet



[84] Waterfront



[85] öffentliche Plätze am Wasser



## Genua

[86] Hafengebiet



[87] Waterfront



[88] öffentliche Plätze am Wasser



## Hamburg

[89] Hafengebiet



[90] Waterfront



[91] öffentliche Plätze am Wasser



## Rotterdam

[92] Hafengebiet



[93] Waterfront



[94] öffentliche Plätze am Wasser



## 4.5 HAFEN VON BUENOS AIRES

### 4.5.1 Allgemein

Buenos Aires Standort an der Río de la Plata Flussmündung und seine resultierende Rolle als ein Hafen, waren die Gründe warum die Stadt an dieser Stelle errichtet wurde. Die Besiedelung von Juan de Garay als „*Ciudad de la Santísima Trinidad y Puerto de Santa María de los Buenos Aires*“ (Stadt der heiligen Dreifaltigkeit und Hafen der Heiligen Maria der guten Winde) gegründet, behielt nur den Namen des Hafens (*Buenos Aires*) aber nicht den der Stadt (*Santísima Trinidad*). Gleichmaßen kann man die Wichtigkeit des Hafens für Buenos Aires daran erkennen, dass die Einwohner der Stadt den Namen „*porteños*“, die Hafenbewohner, erhielten. Die Lage der Stadt war entscheidend für ihre heutige Bedeutung, die sie zum größten Exporthafen Argentiniens machte.<sup>107</sup> Man muss dabei bedenken, dass bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts der Süden noch von Indianerstämmen beherrscht

wurde und so die Stadt der einzige Zugang zum Meer war.<sup>108</sup>

Der Hafen von Buenos Aires gilt als einer der geschäftigsten der Welt und die dort erhobenen Zölle waren in der Vergangenheit oftmals für politische Probleme verantwortlich.

Die Stadt selbst stellt den finanziellen, kommerziellen, industriellen und kulturellen Mittelpunkt Argentiniens dar. Über schiffbare Flüsse ist Buenos Aires, ausgehend vom Río de la Plata, mit Nordargentinien, Brasilien, Uruguay und Paraguay verbunden und ist somit Knotenpunkt eines beträchtlichen Areals des südöstlichen Teils von Argentinien.<sup>109</sup>



[95]



[96]

<sup>107</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=55&Itemid=42&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=55&Itemid=42&lang=en).

<sup>108</sup> Vgl. [http://wikitravel.org/de/Buenos\\_Aires](http://wikitravel.org/de/Buenos_Aires).

<sup>109</sup> Vgl. <http://www.argentina-argentinien.com/ml/buenos-aires.html>.

#### 4.5.2 Geschichte

In Buenos Aires war von Beginn an der Schiffverkehr problematisch. Große Schiffe konnten auf Grund der geringen Tiefe des Rio de la Platas, der im allgemeinen nicht tiefer als 20 Meter ist, nicht in den Hafen einlaufen, sondern mussten weit draußen vor Anker gehen und verkomplizierten somit die Ankunft und Abreise der Passagiere und des Frachtguts, die dort auf flachere Boote wechseln mussten. Buenos Aires Notwendigkeit mit dem Rest der Welt verbunden zu werden steigerte sich ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, als Argentinien dem Welthandelssystem als Anbieter landwirtschaftlicher Produkte beitrat, was bedeutete, dass es unumgänglich wurde die Seefahrt und die Flusszufahrt der Stadt zu verbessern. Demzufolge wurde ein aufwendiges Netzwerk von Kanälen im Flussbett des Rio de la Plata ausgegraben und gewerbliche Häfen wurden errichtet, um die Durchfahrt von großen Schiffen

mit erheblichem Tiefgang zu ermöglichen.

Ende des 19. Jahrhunderts wurde Eduardo Madero beauftragt einen neuen Hafen für die Stadt zu bauen, da das Problem des Ankerplatzes immer noch nicht gelöst war. Zur Zeit ihrer Fertigstellung galten die Anlagen als ein ingenieurtechnisches Meisterwerk, doch bereits zehn Jahre später war der Hafen veraltet, denn es wurden mittlerweile noch größere Schiffe konstruiert. Die Hafenanlage wurde kurze Zeit später vom sogenannten Puerto Nuevo (Neuer Hafen) abgelöst. Sie wurde von Luis Huergo errichtet und stellt bis heute den Hafen von Buenos Aires dar.<sup>110</sup>

Buenos Aires hat dem Rio de la Plata viele Jahre den Rücken zugekehrt. Die volkstümliche Interpretation dazu besagt, dass die Immigranten, nachdem sie das Schiff verlassen und den Hafen betreten hatten, nicht zurück blicken und die schmerzhaften Erinnerungen vergessen wollten.

Das Hafengelände war zudem jahrzehntlang nur eingeschränkt

zu betreten, da es militärisches Sperrgebiet war.<sup>111</sup>

Als Puerto Nuevo entstand wurde Puerto Madero überflüssig und somit begann das Gebiet allmählich zu verfallen. Es gab oftmals Versprechungen, den alten Hafen neu zu beleben oder ihn komplett abzureißen, doch es wurde nie ein Plan ausgeführt.<sup>112</sup> Erst 1991 gab eine Ausstellung, die in einem der leer stehenden Warenhäuser stattfand, den Anstoß zu einer Umgestaltung des Flussufers.

Zu Beginn wurden die Lagerhallen der westlichen Uferseite in Restaurants und Lofts umgebaut und später folgten Umbauprojekte und Neubauten auf der Ostuferseite.

Puerto Madero entwickelt sich zu einem der nobelsten und angesagtesten In-Viertel von Buenos Aires.<sup>111</sup>

Der Hafen von Buenos Aires durchlebte viele Eingriffe und Verbesserungen und er wurde an einen anderen Standort versetzt. Über die letzten 120 Jahre wurden große Investitionen gemacht um den Betrieb aufrecht zu halten und seine Effizienz

<sup>110</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=55&Itemid=42&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=55&Itemid=42&lang=en)

<sup>111</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 117.

<sup>112</sup> Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Puerto\\_Madero](http://de.wikipedia.org/wiki/Puerto_Madero).



zu optimieren. Zurzeit ist der Frachthafen auf Containertransport und Produkte mit hohem Mehrwert spezialisiert. Durch die Anwendung neuer Technologien wird versucht den Hafen zu einem Dritte-Generation-Hafen zu machen.

Mit voranschreiten der Zeit wuchs die Metropolregion Buenos Aires und auch andere Häfen mit Spezialisierungen in anderen Frachtgütern entstanden entlang der Küste. Zusammen stellen sie ein großes Hafennetzwerk dar. Auch wenn sie nicht als Einhafensystem agieren, haben sie dennoch zufriedenstellende Leistungen und wachsende Standards der Auslastung erreicht.<sup>113</sup>

#### 4.5.3 Lage

Im Südosten der Stadt liegen die Hafenanlagen und Schiffsbecken, die sich über rund acht Kilometer entlang des Río de la Plata erstrecken und die um Puerto Nuevo herum die

wichtigsten Hafeneinrichtungen beherbergen.<sup>114</sup>

Der Hafen von Buenos Aires ist in 3 Gebiete unterteilt:  
- PUERTO NUEVO - DÁRSENA NORTE - PUERTO SUR



[97] Lage des Hafengebiets



[98]

<sup>113</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=247&Itemid=119&lang=en](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=247&Itemid=119&lang=en).

<sup>114</sup> Vgl. <http://www.argentinaforyou.com/dasland/buenosaires/wirtschaftundinfrastruktur.php>.

## Puerto Nuevo

Das Gebiet, das man Neuer Hafen /Puerto Nuevo nennt, umfasst das Küstengebiet von der Straße Córdoba bis zur Straße Salguero.<sup>113</sup> Es liegt in der Nähe des Stadtzentrums und hat eine direkte Anbindung an das nationale Schienennetz, sowie einen Zugang an das nationale Autobahnnetz. Puerto Nuevo arbeitet 24 Stunden am Tag, sieben Tage die Woche. Einige Terminals des Hafens wurden renoviert, um modernen Ansprüchen gerecht zu werden.<sup>114</sup> Das Gebiet umfasst sechs Hafenbecken, fünf davon für die Übersee von Süd nach Nord. Diese sind fortlaufend von A bis E bezeichnet und dann gibt es noch ein Dock für die Küstenschifffahrt die Darsena F heißt. Das Gebiet, das die fünf Hafenterminals für das Frachtgut umfasst, ist etwa 93 ha groß, 7.250 m lang und hat 23 Stellplätze für das Anlegen von Tanker.

Der Kreuzfahrterminal „Benito Quinquela Martin“, bewirkt seit November 2001, dass mehr und mehr internationale Touristen kommen und von Jahr zu Jahr steigt der Erfolg.<sup>115</sup> Der Standort

liegt weniger als einen Kilometer vom Stadtzentrum entfernt und ist durch Shuttle-Busse und Taxis bequem erreichbar. Der Terminal umfasst 16 Hektar und besitzt eine Kailänge von 585 m neben der Tiefe von 9,8 m.<sup>116</sup> Das Terminal sechs ist stillgelegt und ist Teil einer Ausschreibung zu einer Neugestaltung.

## Dársena Norte

Die Zone Darsena Norte ist begrenzt durch die Straße Córdoba, Antartida Argentina und dem Marinestützpunkt. Das Gebiet umfasst die Anlagestelle der Kriegsmarine von Argentinien, den Sektor der zugelassene Fähren der Buqbus Gesellschaft und



[99]

<sup>113</sup> Vgl. <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/moduloGRAL.php?p=infodetalle>.

<sup>116</sup> Vgl. [http://www.worldportsource.com/ports/ARG\\_Port\\_of\\_Buenos\\_Aires\\_47.php](http://www.worldportsource.com/ports/ARG_Port_of_Buenos_Aires_47.php).

den Yacht-Club von Argentinien.

## Puerto Sur

Das Gebiet des Puerto Sur wird im Norden von der Straße Brasil begrenzt und im Süden durch den Riachuelo. Er umfasst ein Gebiet von 115 ha und 5.000 m. vom Hafengebiet in den Zonen der Madero Sur und Boca Barracas.

Hier haben etliche Firmen ihren Sitz, wie Telekommunikationsfirmen, Betriebe für industrielle Abfallverwertung und auch ein Erholungsgebiet mit Casinos und Gastronomien findet man hier.<sup>115</sup> Ebenfalls befindet sich ein Fährenhafen in unmittelbarer Nähe des Wirtschafts- und Finanzzentrums, mit einer täglichen Verbindung nach Colonia del Sacramento und Montevideo in Uruguay, sowie in den nördlich gelegenen Vorort Tigre. Auch gibt es Verbindungen nach Brasilien und Paraguay durch ein System der schiffbaren Flüsse, dadurch wird Buenos Aires zu einem Verteilzentrum für einen Großteil des südamerikanischen Kontinents.



# AUSGANGSSITUATION

### 5.1.7 Die Ausschreibung

2010 ist das Jahr der 200. Jahresfeier der Mai-Revolution. Der erste Schritt eines langen Prozesses, der Argentinien zu einem unabhängigen Staat machte. Die Meilensteine, die darauf folgten, waren die Unabhängigkeitserklärung der Provinz am Rio de la Plata, in Tucumán im Jahre 1816, das Grundgesetz der argentinischen Nation, das 1853 genehmigt wurde und die Benennung Buenos Aires zur Hauptstadt 1880.

Die Zweihundertjahrfeier des ersten Schrittes bringt nicht nur eine gute Möglichkeit zum Feiern mit sich, sondern auch den Vorteil, den Guten Willen und den Optimismus der Bevölkerung während solcher Jubiläen zu stärken.

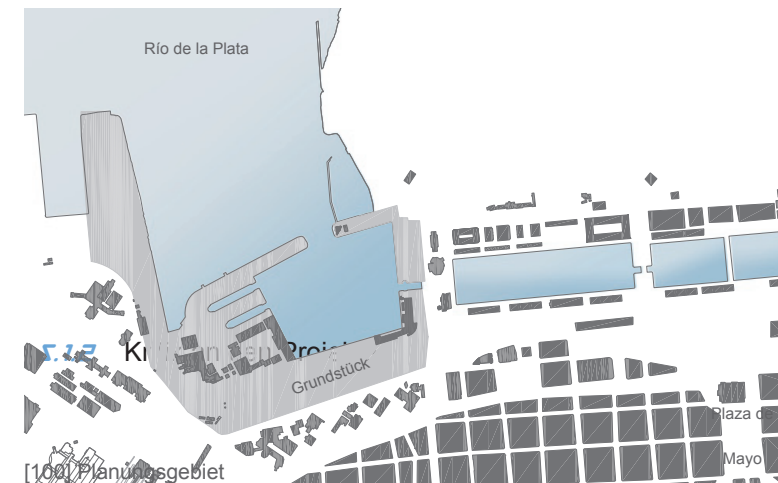
Aus diesem Grund entschloss sich die zentrale Gesellschaft der Architekten von Argentinien bei dem historischen Fest mittels eines international ausgeschriebenen Ideenwettbewerbes mitzuwirken. Das hierfür vorgesehene Areal ist von enormer

Bedeutung, denn es befindet sich direkt neben dem „Hotel de Inmigrantes“, ein nationales Monument und Eingangsportal, ein wahrer Schmelztiegel der Rassen und Religionen, die heute die argentinische nationale Identität symbolisieren. Ein Gebiet von Buenos Aires, das ohne Zweifel eine wichtige Bedeutung an strategischer, geschichtlicher und symbolischer Betrachtungsweise trägt.

IRSA (Inversiones y Representaciones Sociedad Anónima), eine der größten Investmentfirmen des Landes, fördert diese Initiative, die beabsichtigt einen Beitrag für einen neuen symbolischen und historischen Eingang Argentiniens zu leisten, sowie eine offene internationale Debatte über die zukünftige Entwicklung einer herausragenden Stadt des amerikanischen Kontinents, die sich heute inmitten eines Entwicklungs- und Wachstumsprozesses befindet.

Dieser internationale Aufruf für Ideen ist eine Anregung für die multidisziplinäre Arbeit von Architekten, Städteplanern,

Landschaftsarchitekten, Ingenieuren, Designern, Künstlern und Denkern, nach einer Gestaltung für diesen städtischen Sektor zu suchen, so dass in naher Zukunft ein Denkmal des zweihundertjährigen Jubiläums heraussteicht, das Symbol für das soeben begonnene Jahrhundert und die neue Postkarte der Stadt.<sup>117</sup>



<sup>117</sup> Vgl. CD.

Viele der eingereichten Projekte des Wettbewerbs stellen eine architektonische aber keine städtebauliche Antwort dar. Sie sind zumeist auf ein einzigartiges Gebäude ausgerichtet, das Touristen anziehen soll. Es stellt sich jedoch die Frage: Hat Buenos Aires wirklich ein unikales Gebäude nötig? Buenos Aires, eine Weltstadt, die für viele Dinge bekannt ist und eine große Kultur besitzt, benötigt keinen Bilbaoeffekt. Sie ist ohnedies ein Tourismusmagnet und daran wird ein neues schmuckes Gebäude nicht viel ändern.

Sollte ein Wahrzeichen nicht eine tiefere Bedeutung haben, als bloß eine schöne Hülle darzustellen? Denn schon in der Wettbewerbsausschreibung wird auf die Bedeutung und den Symbolcharakter hingewiesen. Ein Wahrzeichen sollte, meiner Meinung nach, auch für die Bevölkerung stehen und für sie eine Bedeutung haben.

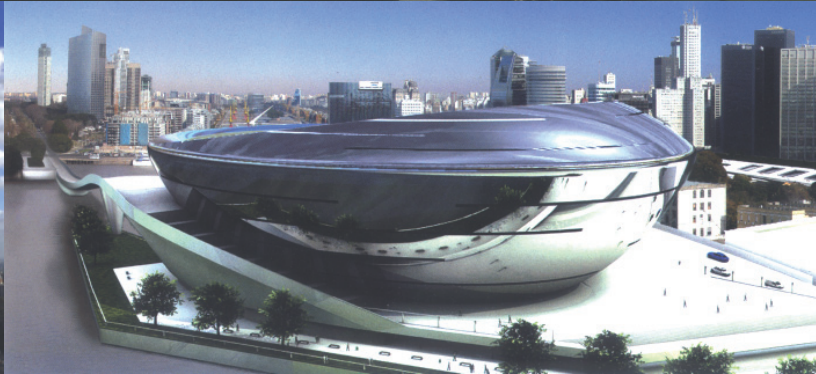
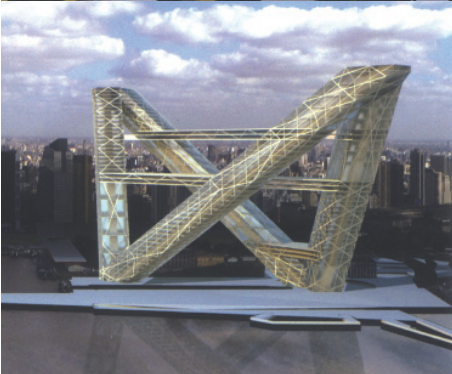
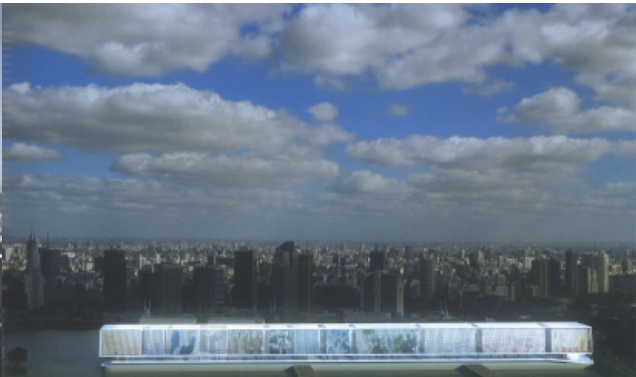
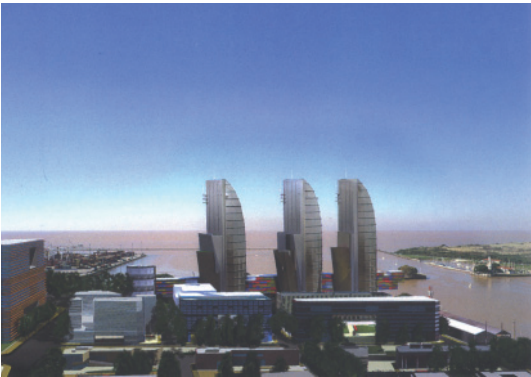
Das Gebiet des Wettbewerbs ist ein geschichtsträchtiger Ort mit vielen bedeutsamen Gebäuden, es ist sozusagen jener Ort,

an dem Argentinien entstanden ist - ein Einwandererland wie es kein zweites in Lateinamerika gibt. Viele der eingereichten Entwürfe haben jedoch die Bedeutung der historischen Bauten herabgesetzt, in dem sie entweder große Objekte vor sie hinsetzten und somit einen Hinterhofcharakter für jene schufen oder sie gleich entfernten. Es ist wichtig, die alten Gebäude nicht auszugrenzen, sondern sie zu integrieren und hervorzuheben. Ein zusammenhängendes System schaffen. Schon alleine der Wettbewerbssieger (Bildreihe links oben) zeigt wie stark die Fokussierung auf einem ausdrucksstarken Objekt lag. Die bestehende Umgebung findet hier kaum Aufwertung, das Augenmerk liegt nur auf dem „Wahrzeichen“.



[101]





### 5.1.3 Kurze Sozialstudie der Porteños

Damit stellt sich auch schon die Frage: Was macht die Bevölkerung von Buenos Aires aus?

Jorge Luis Borges, der bedeutendste Dichter des Landes, formulierte einmal, die Argentinier stammen von den Schiffen ab.<sup>118</sup> Argentinien ist die europäischste Nation des Subkontinents. Kein anderes südamerikanisches Land hat einen solchen Immigrantstrom erlebt.<sup>119</sup> Die meisten von ihnen blieben in der Hauptstadt. An dem Industriestandort bildete sich – neben Arbeiterheeren – ein breiter, von Handwerkern, Technikern und Kaufleuten getragener Mittelstand.<sup>118</sup>

Der aus den Einwandererviertel stammende Tango steht für das Lebensgefühl der Porteños (Einwohner von Buenos Aires): Leidenschaft, Trauer, Stolz und Sehnsucht. Die Einwanderer kamen um ihren Traum zu verwirklichen, der Hafen war das Tor

der Hoffnung, doch haben sie nie ihre Heimat vergessen. Dies drückt sich darin aus, dass sie die Feste ihrer Heimat feiern und das Essen und den Lebensstil ihres Vaterlandes mitgebracht haben.<sup>120</sup> Keine andere Stadt der Welt wird so stark mit einer Musik identifiziert. Dies ist ihre Kultur, so unverwechselbar; die es sonst nirgendwo auf der Welt gibt.<sup>121</sup>

„Kultur wird in Argentinien auf breiter Front gelebt, nicht als elitäres Happening bei Festspielen und Vernissagen verstanden, sondern in den Alltag integriert.“<sup>122</sup> Auf den Straßen und U-Bahnstationen wird getanzt und musiziert, die über 13.000 kioscos führen intellektuelle Bücher, es gibt unzählige Kunstmuseen etc.<sup>123</sup>

Die Argentinier sind ein ungemein temperamentvolles Volk, lebenswürdig, hilfsbereit und reдеbedürftig. Ihr außerordentlich großes Nationalbewusstsein und ihr großes Selbstbewusstsein

wirken jedoch auch so manchmal arrogant. „Für die Porteños ist Buenos Aires der Nabel der Welt.“<sup>124</sup>

Buenos Aires ist eine Stadt voller Gegensätze, eine Stadt die niemanden kalt lässt. Sie ist laut, schmutzig und es herrscht ein enormer Verkehr, doch auf der anderen Seite stehen die Lebendigkeit, die pulsierende Energie und die Kommunikation. Die Kluft zwischen Arm und Reich ist besonders ausgeprägt. Die sozial Schwachen erhalten keine staatliche Unterstützung und kämpfen ums planke Überleben.<sup>120</sup> Wie schon im Kapitel 4.4.1 beschrieben, wird die verarmte Bevölkerung diskriminiert und ausgegrenzt. Gibt es einen Weg der Sensibilisierung? Einen Weg der Annäherung?

<sup>118</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 48.

<sup>120</sup> Vgl. Film.

<sup>122</sup> Seeler/ Garff 2008, 55.

<sup>124</sup> Goerdeler 2010, 24.

<sup>119</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 15.

<sup>121</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 54.

<sup>123</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 55.





[102]








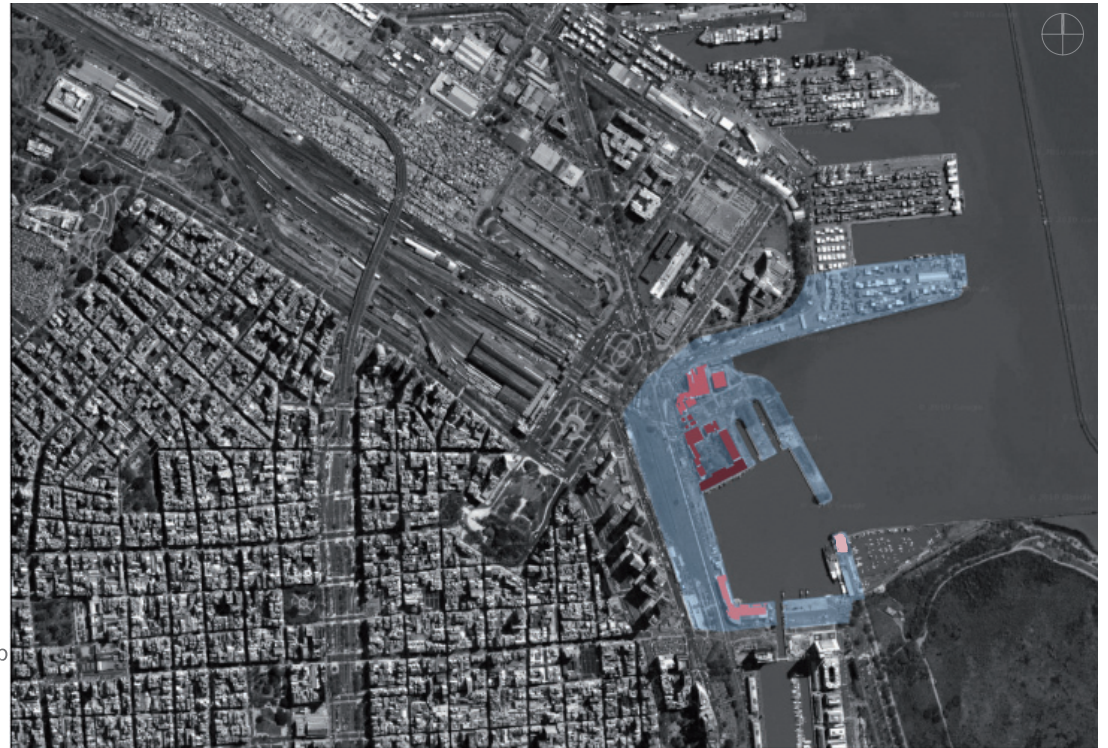
## 5.2 CHARAKTERISTIKA DES GEBIETES UND SEINER UMGEBUNG

### 5.2.1 Das Grundstück

Die Dársena Norte, das nördliche Hafenbecken von Buenos Aires, hat eine Gesamtfläche von 192.000 m<sup>2</sup>. Es befindet sich zwischen dem Puerto Madero im Süden und dem Puerto Nuevo im Norden. Im Westen befinden sich das Verwaltungszentrum der Stadt und der Hauptbahnhof.

Auf dem Gebiet liegt das nationale Immigrantenmuseum, das ursprüngliche Immigrantenhotel und der Marinestützpunkt, sowie die nationale Seefahrtsschule, der Buquebus Terminal und der argentinische Yacht Club.<sup>125</sup>

-  Buquebus Terminal
-  argentinischer Yacht Club
-  nationale Seefahrtsschule
-  Marinestützpunkt
-  Immigrantenmuseum



<sup>125</sup> Vgl. CD.





### 5.2.2 geschichtlicher Hintergrund

Das zur Verfügung gestellte Gelände ist das Gebiet der Dársena Norte. Auf dieser Fläche befinden sich das ehemalige Hotel de Inmigrantes, das heute das Nationalmuseum für Immigration ist, sowie ein Marinestützpunkt und die ehemalige nationale Seefahrtsschule.

Die Dársena Norte ist ein historischer Ort, wo Admiral William Brown, der Vater der argentinischen Marine, das Land gegen das brasilianische Reich verteidigte. Daraufhin wurde 1826 der Marinestützpunkt an dieser Stelle gegründet.

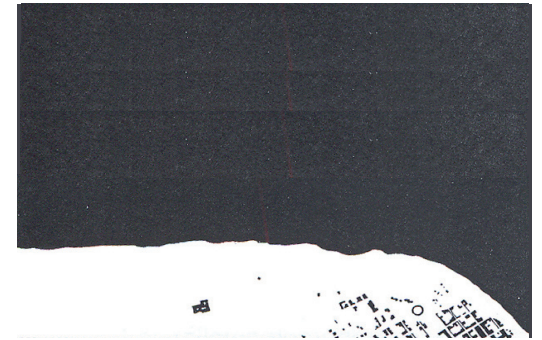
Neben dem Immigrant Hotel befand sich zur Zeit der großen Dampfschiffära auch die Anlegestelle der Schiffe, die die Passagiere aus aller Welt nach Argentinien brachte. Das Land gehörte Tandano, einer der größten Schiffswerften Südamerikas, die 1879 von der argentinischen Marine gegründet und an diesem Platz nach der Fertigstellung des

Puerto Madero erbaut wurde.

1897 wurden innerhalb von 3 Wochen 2 Trockendocks (mit einer Länge von 150 und 180 m) an der Nordseite gebaut. Diese wurden bis 1902 zur Instandhaltung der Flotte genutzt.

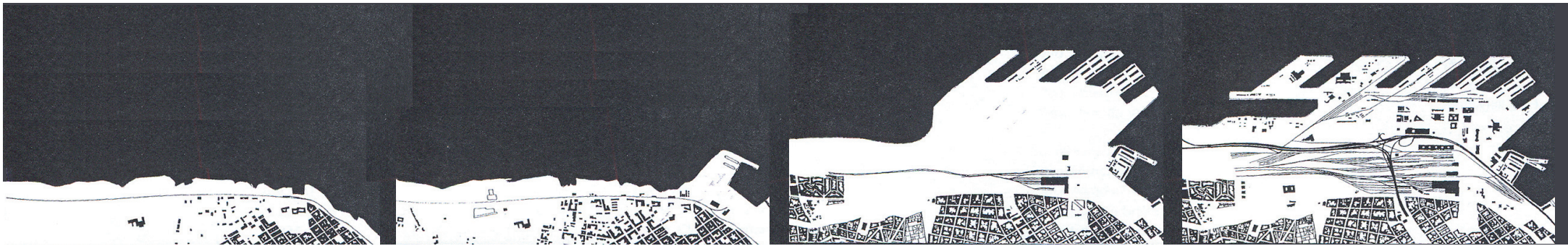
1901 gewann die Schiffwerft an Bedeutung, da die Arbeiten für die Antarktis Expedition, eines schwedischen Schiffes unter dem Kommando von Otto Nordenskjöld und dem zweiten Kommando von dem argentinischen Marineoffizier José María Sobral, als nautischer Pilot, dort stattfanden.

Bis zum Ende des Jahres 1910 wurden durchschnittlich 100 Schiffe in den Trockendocks repariert. 1922 kam es zur Umbenennung der Schiffwerft in Buenos Aires Naval Arsenal. Die Schiffwerft der Dársena Norte (Tandano) wurde gegründet um die Bedürfnisse der Handelsflotte abzudecken. Diese wurde von der argentinischen Marine und der allgemeinen Hafenverwaltung mit einem staatlichen Mehrheitseigentum geführt. 1973 wurde schließlich die Kapazität der Schiffwerft



überschritten und es wurde notwendig eine Dezentralisierung durchzuführen. Durch die Aufnahme neuer Technologien stellte sich heraus, dass ein kompletter Umzug an den Ort, an dem sie sich heute befindet sinnvoll wurde. Das Gebiet von 21 Hektar ist heute die Anlage der Osthafenbecken, in der Buenos Aires Hafenzonen. Das Gebiet von Tandano wurde anschließend verkauft.<sup>126</sup>

<sup>126</sup> Vgl. CD.



[106] Der Bezirk Retiro im Wandel der Zeit 1700 - 1996



[107] Das Immigrantenmuseum



[108] Der Yacht Club



[109] Der Buquebus Terminal



[110] Der Marinestützpunkt

### **Immigrantenmuseum**

Die Idee ein nationales Immigrantenmuseum zu gründen, entstand 1983. Das Projekt wurde allerdings erst 1997 möglich, als das Immigrantemuseumsprogramm entstand, das der nationalen Migranten Direktion unterliegt, welche den Sitz im ehemaligen Immigranten Hotel hat. Das Gebäude wurde 1911 errichtet, sowie seine Anbauten und Wege. Gemeinsam mit der Anlegestelle (der heutigen Marinestation) wurde die gesamte Anlage als nationalhistorisches Monument erklärt: das Hotel und die Anschlussbauten 1990 (mit einer Fläche von 23 000m<sup>2</sup>) und der Marinestützpunkt 1999

Zum jetzigen Zeitpunkt ist geplant den Marinestützpunkt in der Zukunft zu einem Seefahrtsmuseum umzugestalten. Dieser Dock wird im Moment von der Comandante Irizar Schiff, der Fragata Libertad und der Marine genutzt. Das Grundstück gehört dem Staat und hat eine Größe von 6 913m<sup>2</sup>, wobei das Gebäude eine ungefähre bedeckte Fläche von 3 700m<sup>2</sup>

besitzt.

verbindet. <sup>127</sup>

### **Nationale Seefahrtschule**

Das Gebäude wird im Moment erneuert, um das Hauptquartier der der Manuel Belgrano Nationalseefahrtsschule wieder beherbergen zu können.

### **Nationaler argentinischer Yacht Club**

Das Gebäude des Yacht Clubs und seine Reede wurden 1915 errichtet. Der gesamte Komplex wurde 2001 zu einem Nationalmonument erklärt. Das Gebäude ist ein Beispiel der malerischen Architektur von dem Franzosen Eduardo Le Monnier. Die Reede hat eine Fläche von 30.000m<sup>2</sup> inne.

### **Buquebus Terminal**

Der Buquebus Terminal ist eine Fähranlegestelle, die Buenos Aires mit den Städten Colonia und Montevideo, in Uruguay,

<sup>127</sup> Vgl. CD.



### 5.2.3 Umgebung

#### Río de la Plata

Der Río de la Plata bezeichnet den unteren Teil des zweit wichtigsten südamerikanischen Flußdeltas: Das La Plata -Delta. Es umfasst argentinisches, bolivisches, brasilianisches, paraguayisches und uruguayisches Terrain von ca. 320.000 km<sup>2</sup>. Das trichterförmige Gewässer fließt von Nordosten nach Südosten. Seine Länge beträgt 320 km und seine Breite variiert zwischen 2 km in seinem Ursprung und 230 km in seiner Mündung. Der Fluss hat eine Durchschnittstiefe von 5 m, aber ist auf Grund seiner Kanäle befahrbar. <sup>128</sup>

#### Küste

Die Küste bezeichnet das Land, das unter 5 m über dem Meeresspiegel liegt und welches den Rio de la Plata begrenzt. Das beinhaltet Land mit einer Vielfalt von geomorphologischen

Besonderheiten, genauso wie Neulandgewinnung. Die Küste ist ein schmaler Landstreifen der sich schrittweise Richtung Süden weitet. Es ist ein Gebiet, das sich am häufigsten während der Geschichte von Buenos Aires verändert hat. Die Küste wurde von den Aktivitäten des Hafens, dem Bau der Hauptstraßen in die Stadt und von den Freizeitaktivitäten beeinflusst. In den letzten Jahren hat dieses Gebiet einen beträchtlichen urbanen Fortschritt gemacht.

Der Teil des Parana Flussdeltas, der zu Buenos Aires gehört, ist ein großes Tieflandgebiet von 2.700 km<sup>2</sup>. Seine Inseln und Süßwasser Flüsse sind die Heimat für eine große Vielfalt an Arten, die unüblich für diesen Breitengrad sind. Das Gebiet ist reich an forstwirtschaftlichen Ressourcen und Rohstoffindustrie. Auf Grund seiner schönen Landschaft und seiner Nähe zum Stadtzentrum, hat dieses Gebiet großes Potential als Tourismusattraktion und für Freizeitaktivitäten. <sup>129</sup>

<sup>128</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=14&Itemid=16&lang=es](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=16&lang=es).

<sup>129</sup> Vgl. CD.



[111] Río de la Plata

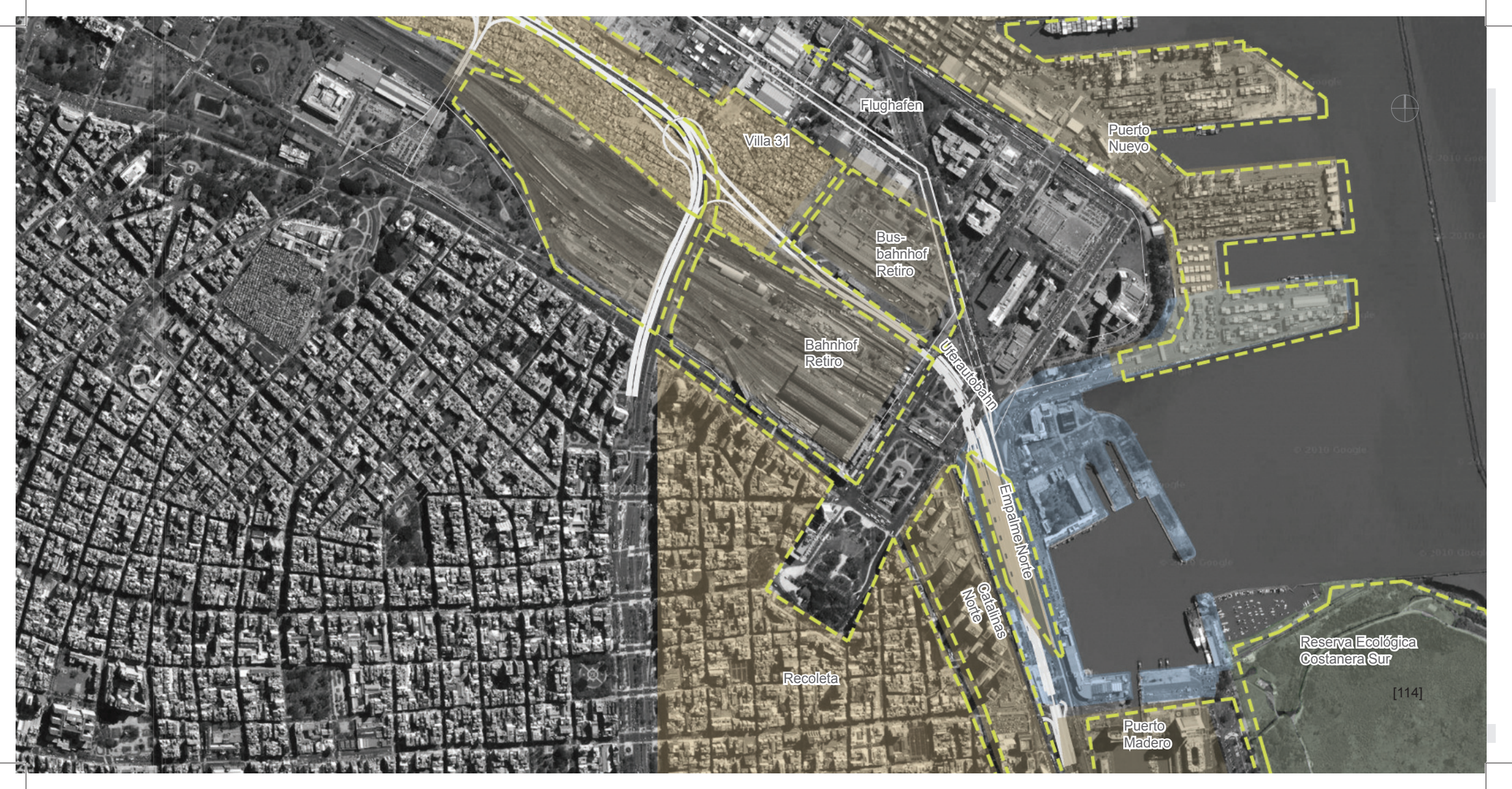


[112] Tigre, ein Vorort von Buenos Aires



[113] Die Küste des Río de la Plata





Flughafen

Villa 31

Puerto Nuevo

Bus-  
bahnhof  
Retiro

Bahnhof  
Retiro

Uferautobahn

Embarque Norte

Catalinas  
Norte

Recoleta

Reserva Ecológica  
Costanera Sur

Puerto  
Madero



### Reserva Ecológica Costanera Sur

Das Flachlandgebiet der Costanera Sur ist 353 ha <sup>130</sup> groß und befindet sich am Ufer des Río de la Plata, als eine Vorlagerung im Osten von Puerto Madero.

Als in den 70er Jahren des letzten Jahrhunderts Schnellstraßen in Buenos Aires gebaut wurden, kippte man den durch abgerissene Gebäude angefallenen Schutt entlang der Avenida Costanera Sur in den Fluss. Im Laufe der Zeit entstand durch Ablagerungen festes Land, auf dem sich ungestört die Flora und Fauna der Pampa entfalten konnte. 1986 stellte man das Gebiet unter Naturschutz. <sup>131</sup>

### Villa 31

Villa 31, das am Hafen liegende Elendsviertel, befindet sich im Zentrum der argentinischen Hauptstadt, grenzt an eine exklusive Wohn - und Bürozone und liegt nahe dem internationalen Busbahnhof und dem städtischen Hauptbahnhof.

Da es unmittelbar am Hafen von Buenos Aires liegt, war es schon immer eine Anlaufstelle für Immigranten. Seit Anfang des 20. Jahrhunderts kamen die Zuwanderer, vor allem spanischer und italienischer Herkunft, und richteten sich dort in Hütten ein. Aus diesen entwickelte sich die Siedlung „Barrio de los Italianos“, der Vorläufer der heutigen Villa 31.

In den 20ern und 30ern des letzten Jahrhunderts, zur Zeit der Weltwirtschaftskrise, entstanden am Stadtrand aller größeren lateinamerikanischen Städte Elendsviertel, so auch in Buenos Aires. Und auch die innerstädtische Villa 31 nahm unaufhörlich an Fläche zu, sodass dort zu Beginn der Militärdiktatur in den 1970ern mehr als 40 000 Familien ein Zuhause hatten. <sup>132</sup>

Mit einer Fläche von 15,25 ha in dem rund 23.000 Menschen leben, gehört das Gebiet dem Staat und der Eisenbahngesellschaft. Der Versuch die Villa abzureißen scheiterte in den Jahren mehrfach. (Infoblatt vom Wettbewerb) Aufgrund der hochwertigen Lage ist der Fortbestand dieser

Siedlung als villa noch heute bedroht. <sup>133</sup>

### Uferautobahn

Die Uferautobahn wird ein Teil der Ringstraße der Stadt Buenos Aires, die die Autobahnen verbindet. Seine Planung vor dem Puerto Madero Gebiet hat in den vergangenen fünfzehn Jahren zu Diskussionen mit verschiedenen Vorschlägen geführt. Die Idee des Projekts ist, einen Tunnel zu graben, der 4,60 km lang ist und zwischen der Avenue Brasilien und der Autobahn Illia mit drei Fahrspuren in jede Richtung führt.

### Retiro

Retiro ist nicht nur der Name des Bahnhofes, sondern auch der des ganzen Bezirkes. Zum Retiro Terminal Komplex zählen der Kopfbahnhof, die U-Bahnstation und der größte Busbahnhof von Buenos Aires. <sup>134</sup>

<sup>130</sup> Vgl. [http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com\\_content&task=view&id=178&Itemid=69&lang=es](http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/index.php?option=com_content&task=view&id=178&Itemid=69&lang=es).

<sup>131</sup> Vgl. [http://de.wikipedia.org/wiki/Reserva\\_Ecol%C3%B3gica\\_de\\_Buenos\\_Aires](http://de.wikipedia.org/wiki/Reserva_Ecol%C3%B3gica_de_Buenos_Aires).

<sup>132</sup> Vgl. Lanz 2004, 184 f.

<sup>133</sup> Vgl. Lanz 2004, 186.

<sup>134</sup> Vgl. CD.



### **Puerto Nuevo**

Puerto Nuevo wurde 1919 eröffnet, nach dem der 10 Jahre zuvor gebaute Puerto Madero bereits veraltet war und das nötige Arbeitsvolumen nicht abdecken konnte.

Der Hafen befindet sich nördlich des Puerto Madero, sein Zugang wird durch den Nordkanal ermöglicht. Er besteht aus fünf Hafenbecken und sechs Piers, die zum Wasser hin, zahnförmig geöffnet sind. Einer von ihnen, der Dock F, an der Nordseite, ist senkrecht zu den anderen, die durch einen Hafendamm geschützt sind.

Allerdings ist die Arbeitskapazität des Hafens bereits überschritten. Der Puerto Nuevo fungiert als Frachthafen der Stadt, gemeinsam mit den Containerlagerplätzen. Er beherbergt auch Passagierschiffe, die in den letzten Jahren auf Grund der steigenden Nachfrage von Kreuzfahrten frequentierter fahren. Daher gibt es Überlegungen, das Gebiet daran anzupassen und einen eigenen Hafen für Kreuzfahrtschiffe zu bauen.

### **Puerto Madero**

Heute ist der Puerto Madero ein weiterer Verwaltungsbezirk der Stadt. Ein exklusives Nobelviertel – das Wohnen, Kultur und Freizeit verbindet. Sitz von Botschaften, Banken, Hotels, Universitäten, Kunstmuseum und einem hohen Anteil an Restaurants und Bars.

Seine Umstrukturierung begann im Jahr 1992.

### **Einflugschneise des Flughafens**

Die Gebäudehöhe von 40m darf nicht überschritten werden, da das Gebiet in der Einflugschneise des Flughafens Aeroparque Jorge Newbery befindet.

### **Catalinas Norte**

Auf dem Gebiet der Catalinas Norte, die im Westen an die Darsena Norte grenzt, befinden sich Wolkenkratzer die einen neuen Business-District darstellen. Der Bau begann zwar 1967,

wurde aber erst in den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts zu einem einheitlichen Viertel. Das jüngste der Gebäude wurde von César Pelli entworfen und 2004 fertiggestellt.

### **Empalme Norte** (nördlicher Eisenbahnknotenpunkt)

Die gesamte Breitspurbahnlinie, (es waren 22 Eisenbahnschienen in Betrieb, als sie 1911 eingeweiht wurden), wurde verwendet um den Puerto Nuevo zu erreichen. Dieses Eisenbahnraaster wurde Empalme Norte genannt.

Der Transport der Container verursachte bei dem immer dichter werdenden Verkehr enorme Staus und machte es unmöglich, dass die Züge den Hafen von Buenos Aires erreichen konnten. Heute werden die Container im Bahnhof auf Lkw umgeladen und von dort aus zum Hafen transportiert. Die Empalme Norte wurde zu einer Eisenbahnbrache.

## Einflugschneise des Flughafen

Die Gebäudehöhe von 40 m darf nicht überschritten werden, da sich das Gebiet in der Einflugschneise des Flughafens Aeroparque Jorge Newbery befindet. <sup>135</sup>

## Recoleta

Recoleta ist eines der attraktivsten und nobelsten Wohnviertel in der Innenstadt von Buenos Aires. Es wurde von der Bourgeoisie, die vor der Gelbfieberepidemie 1871 floh, erbaut. Namengebend für das aristokratische Viertel waren die Franziskanermönche des Recoleta-Ordens, die die Gegend zuvor bewohnten. <sup>136</sup>



[115 & 116] Recoleta

<sup>135</sup> Vgl. CD.

<sup>136</sup> Vgl. Seeler/ Garff 2008, 123.



[117] Reserva Ecológica Costanera Sur



[118] Uferautobahn und Villa 31



[119] Hauptbahnhof Retiro



[120] Puerto Nurvó



[121] Puerto Madero



[122] Catalinas Norte



[123] Empalme Norte



**06**

## MACHBARKEITSSTUDIE

### 6.1.1 Intentionen

Die besondere Bindung von Hafen und Stadt hat sich, bedingt durch die immer weiter fortschreitende Technologiesierung aufgelöst und das Gebiet regelrecht vom städtischen Leben abgeschnitten.

Im Moment ist das Gebiet des nördlichen Hafenbeckens kaum zugänglich, da zum einen die noch aktive Militärbasis davor liegt und somit ohne offizielle Genehmigung kein Zugang gewährt wird und zum anderen die abgegrenzten, privaten Bauten der Schifffahrtsschule und die Nebengebäude des Immigrantensmuseums. Der einzige Teilbereich, zu dem man Zutritt hat, ist das Immigrantensmuseum selbst.

Die Sichtbeziehungen zum Río de la Plata sind nur wenig attraktiv, da die Freiflächen reine Parkplatzflächen darstellen und der restliche Teil ist von Gebäuden versperrt. Es gibt kaum

einen Bezug zum Wasser. Die Dársena Norte kann als so geschichtsträchtiger Ort sehr gut dazu verwendet werden, eine einzigartige, städtebauliche Situation zu schaffen.

Weiters sind die stark befahrenen Straßen vor dem Gebiet Anlass, diesen Bereich lediglich schnellst möglich zu passieren und kaum zu Fuß zu begehen.

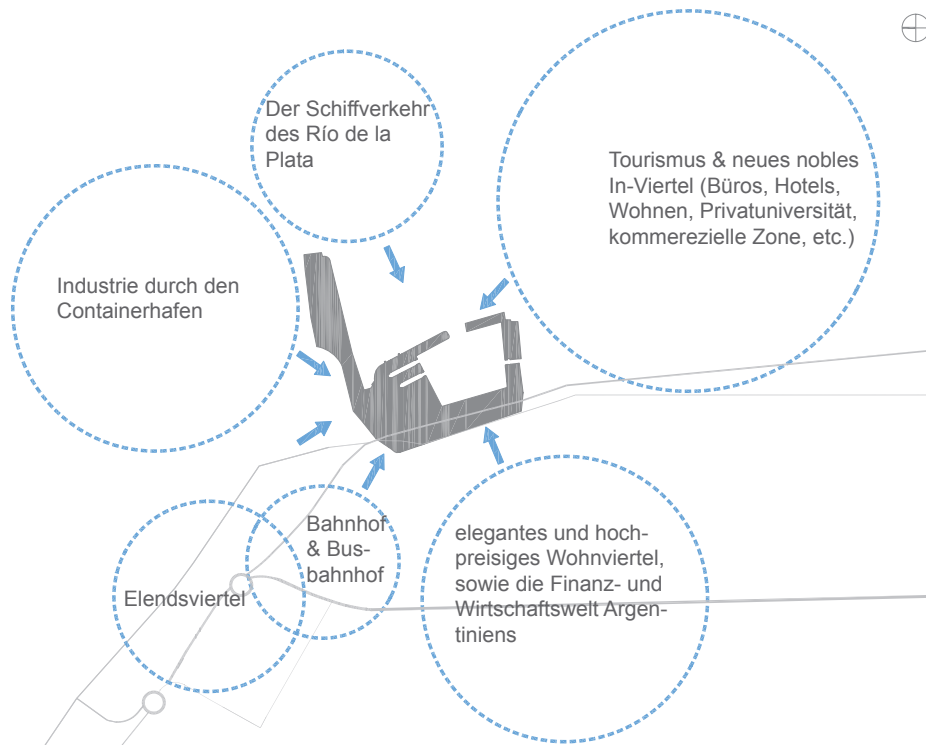
Wichtig ist es nun die existierenden Grenzen von der Stadt zum Wasser aufzuheben und einen fließenden Übergang zu schaffen; die aufgebaute Barriere zu öffnen und eine durchlässige städtebauliche Situation zu schaffen.

Das Gebiet bietet die Möglichkeit als verbindendes Element das Stadtzentrum, den Hafen und das Wasser stadträumlich zu vernetzen. Somit kommt der Dársena Norte eine Angelposition im Stadtleben zu, die es geografisch und symbolisch hält.<sup>137</sup>



[124]

<sup>137</sup> Vgl. Masu 2009, 86.



### 6.1.2 Einflüsse der Umgebung

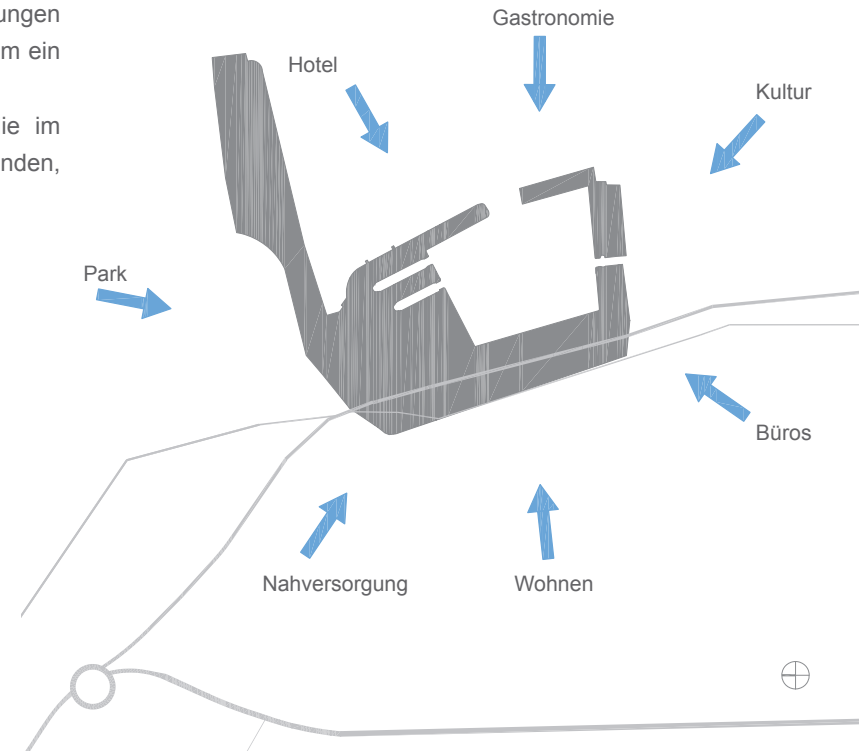
Das Gebiet ist ein Angelpunkt zwischen Elite und Elend. Rundum befinden sich die verschiedensten Milieus: Extreme Armut trifft auf Wohlstand und Reichtum, sowie auf Tourismus und Industrie. Diese große Diskrepanz zwischen arm und reich stellt ein Problem dar, da Menschen aus den Elendsvierteln prinzipiell aus dem städtischen Leben ausgegrenzt und als minderwertig betrachtet werden. Es stellt sich mir die Frage, ob es eine Möglichkeit einer Annäherung oder Verbindung bzw. einfach nur eine gegenseitige Sensibilisierung geben kann?

### 6.1.3 Einteilung des Gebietes

Nicht nur dass es in Buenos Aires generell zu wenig Grünflächen gibt, es steigt auch die Nachfrage nach freien Flächen für Erholung und sportliche Aktivitäten. Die Entstehung des Mittelstandes und die Veränderungen der Arbeitsverhältnisse in vielen Ländern wie auch in Argentinien, führten zu einem neuen, bewussterem Freizeitverhalten. Gleichzeitig haben mehr Freizeit, Urlaub, finanzielle Möglichkeiten und größere Mobilität den Tourismus belebt und den so genannten „Kulturtourismus“ bzw. „Umwelttourismus“ entstehen lassen. Der Markt muss an diese neuen Gegebenheiten angepasst werden.<sup>138</sup> Die Qualität des Raumes und nicht die der Gebäude zieht Menschen an und macht damit die Erneuerungen lebendig und lohnend.<sup>139</sup> Für die Revitalisierung des Ufergebietes wirken Wohnnutzungen, möglichst eine Durchmischung unterschiedlicher Einkommensklassen, nachhaltig stabilisierend, da Bewohner unabhängig von

Events, saisonalen und tageszeitlichen Besucherschwankungen dauerhaft das Gebiet beleben. Wohnen schafft Masse um ein Milieu entstehen zu lassen.

Touristischer Attraktionen und Freizeiteinrichtungen, die im Rahmen der Umstrukturierung der Uferzonen entstanden, ziehen viele Besucher an.<sup>140</sup>

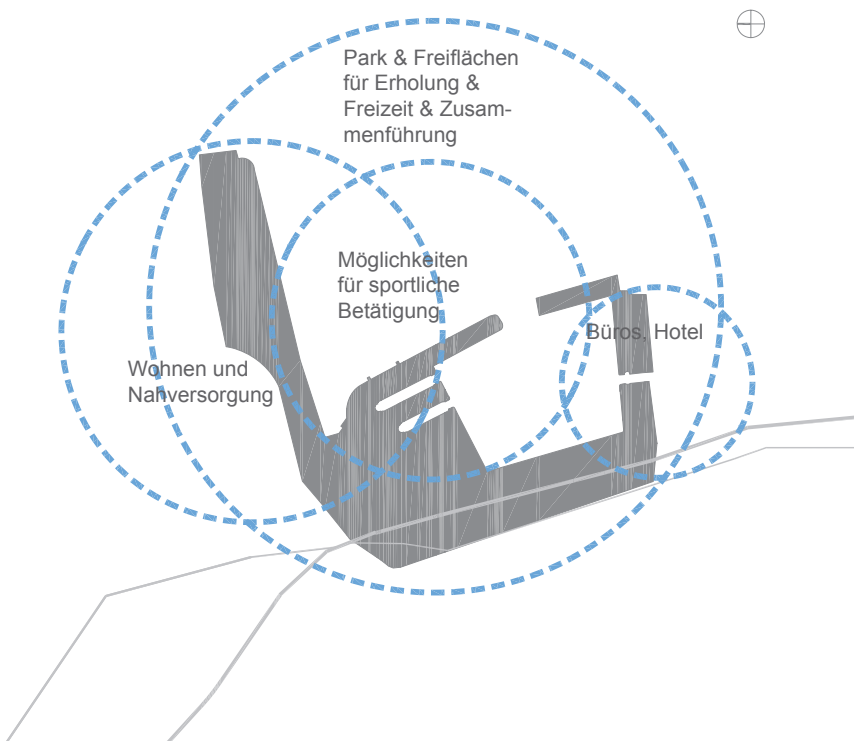


<sup>138</sup> Vgl. Breen/, Rigby 1996, 16.

<sup>140</sup> Vgl. Schubert 2002, 28 f.

<sup>139</sup> Vgl. Schubert 2002, 73





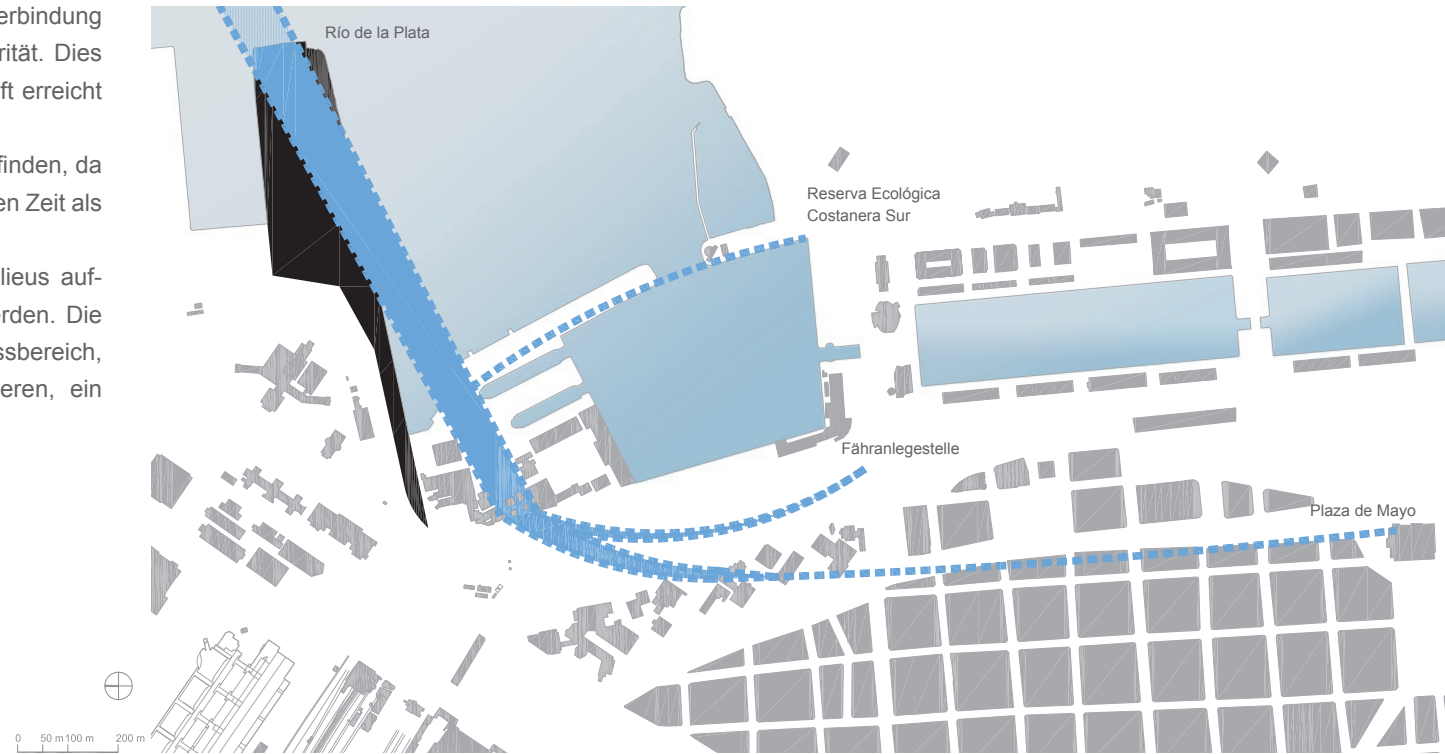
Aus den zuvor angeführten Gründen war es essentiell, das Gebiet nicht rein touristisch zu halten, sondern auch ein neues Wohngebiet entstehen zu lassen, sowie einen Großteil als Grünfläche zu nutzen. Allerdings sollte der kulturelle Part im Zentrum liegen und der Park als verbindendes Element des Gebietes dienen.

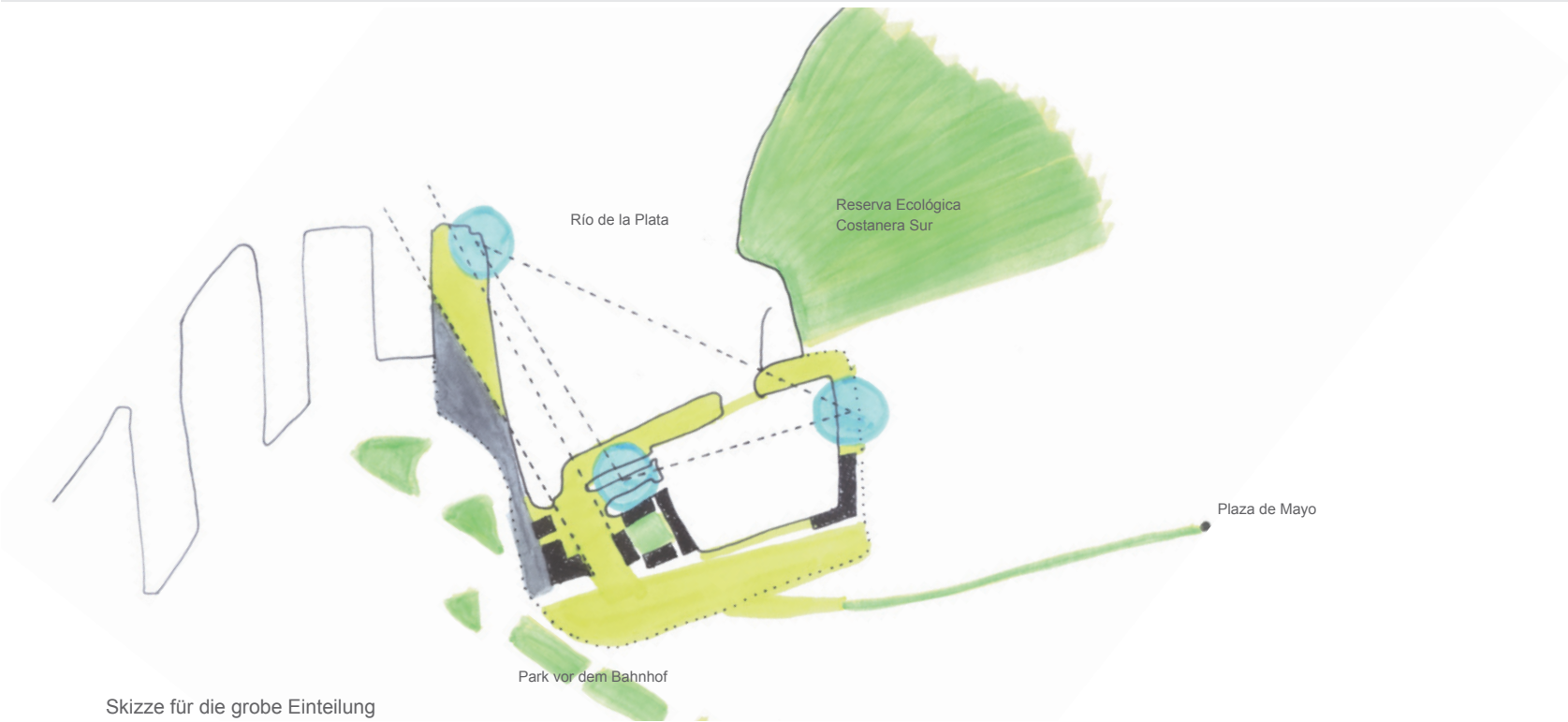
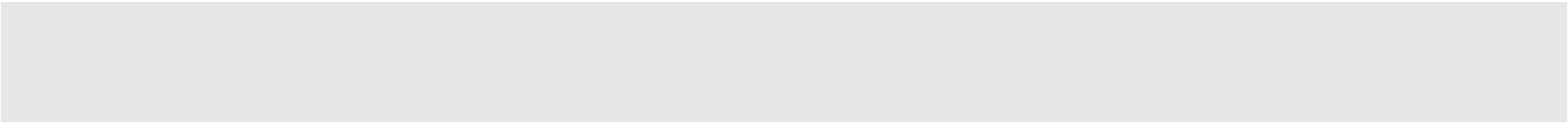
## 6.2 FROMFINDUNG

Um ein einheitliches städtebauliches System zu schaffen, hatte die Verbindung der einzelnen Teilbereiche des Gebietes eine übergeordnete Priorität. Dies wurde zum einen durch eine Sichtachse, die über das Wasser läuft erreicht und zum anderen durch eine Brücke im Zentrum.

Weiters war es wichtig, einen öffentlichen Zugang zum Wasser zu finden, da die Stadt kaum einen Bezug zu jenem hat und Wasser in der heutigen Zeit als Qualitätsraum erkannt worden ist.

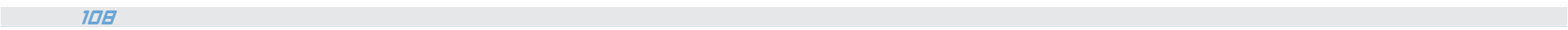
Da der Hauptplatz jener Ort ist, an dem die verschiedensten Milieus aufeinander treffen, sollte auch zu diesem ein Bezug geschaffen werden. Die Plaza de Mayo ist ein öffentlicher Verkehrsknotenpunkt, ein Businessbereich, ein Platz an dem Menschen gegen Ungerechtigkeit demonstrieren, ein nationales Monument, etc.



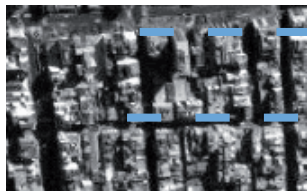


Skizze für die grobe Einteilung

- existierende Gebäude
- Wohnen
- Hot Spots
- neuer Park
- existierendes Grün

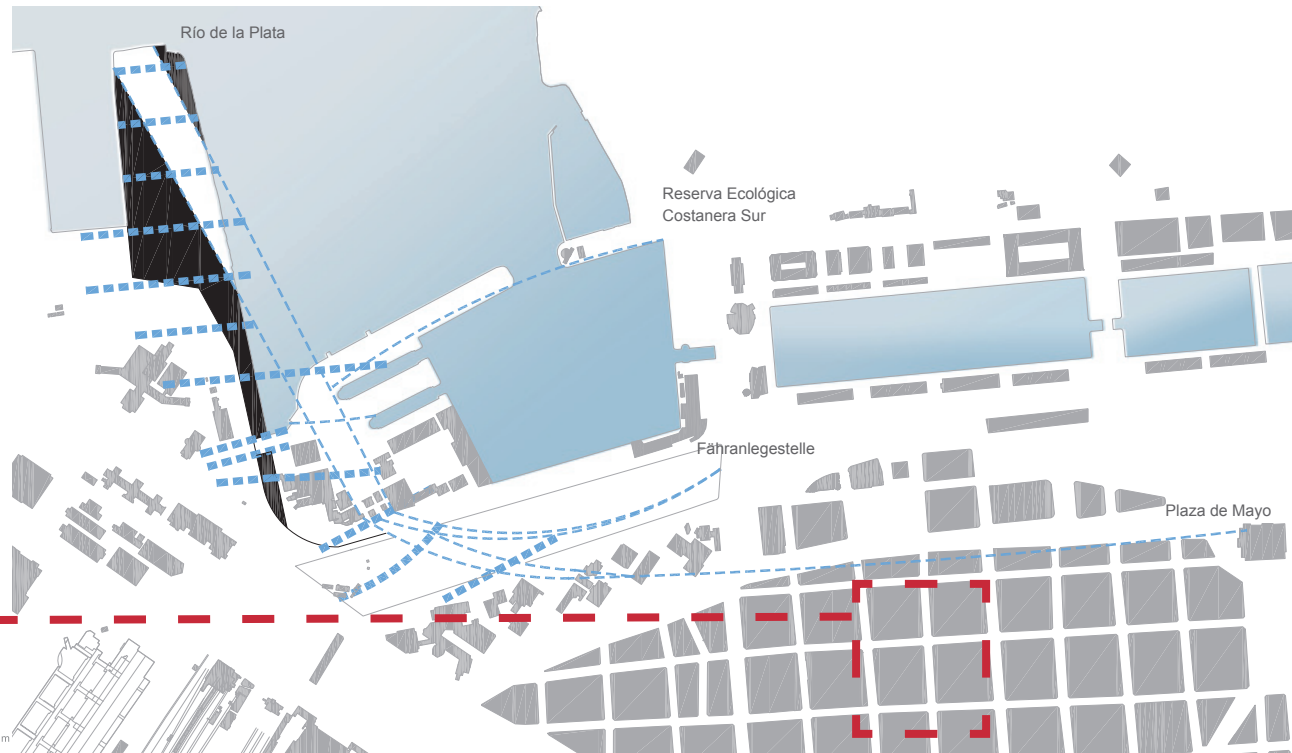


Als nächster Entwicklungsschritt wurde das Stadtsystem von Buenos Aires herangezogen, dessen Hauptmerkmal der Schachbrettgrundriss ist. Die Dimensionierungen der Häuserblöcke, der sogenannten cuadras oder manzanas, bewegen sich zwischen ca. 80 und 125 m. Diese Abmessung wurde ins Wohngebiet übertragen.

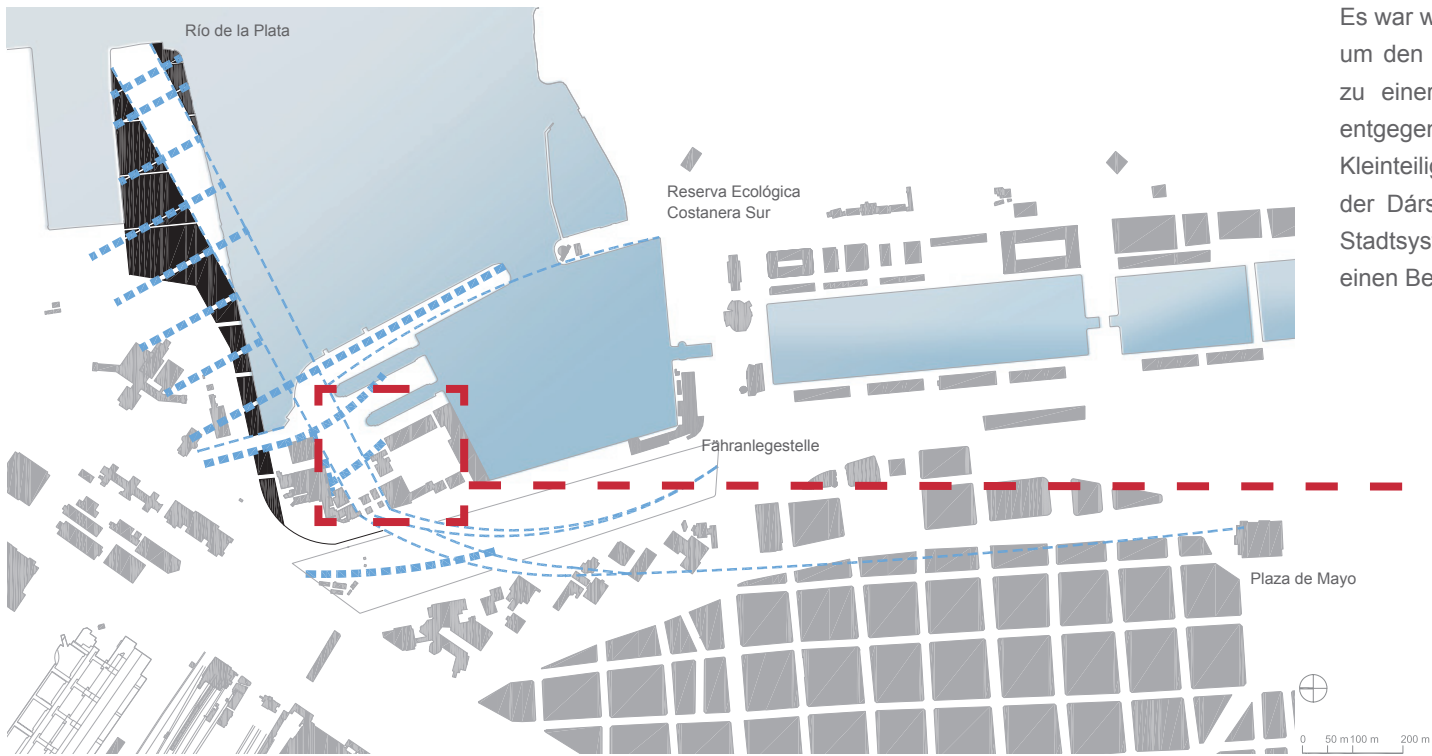


80 - 125 m  
[125] Zoom

0 50 m 100 m 200 m





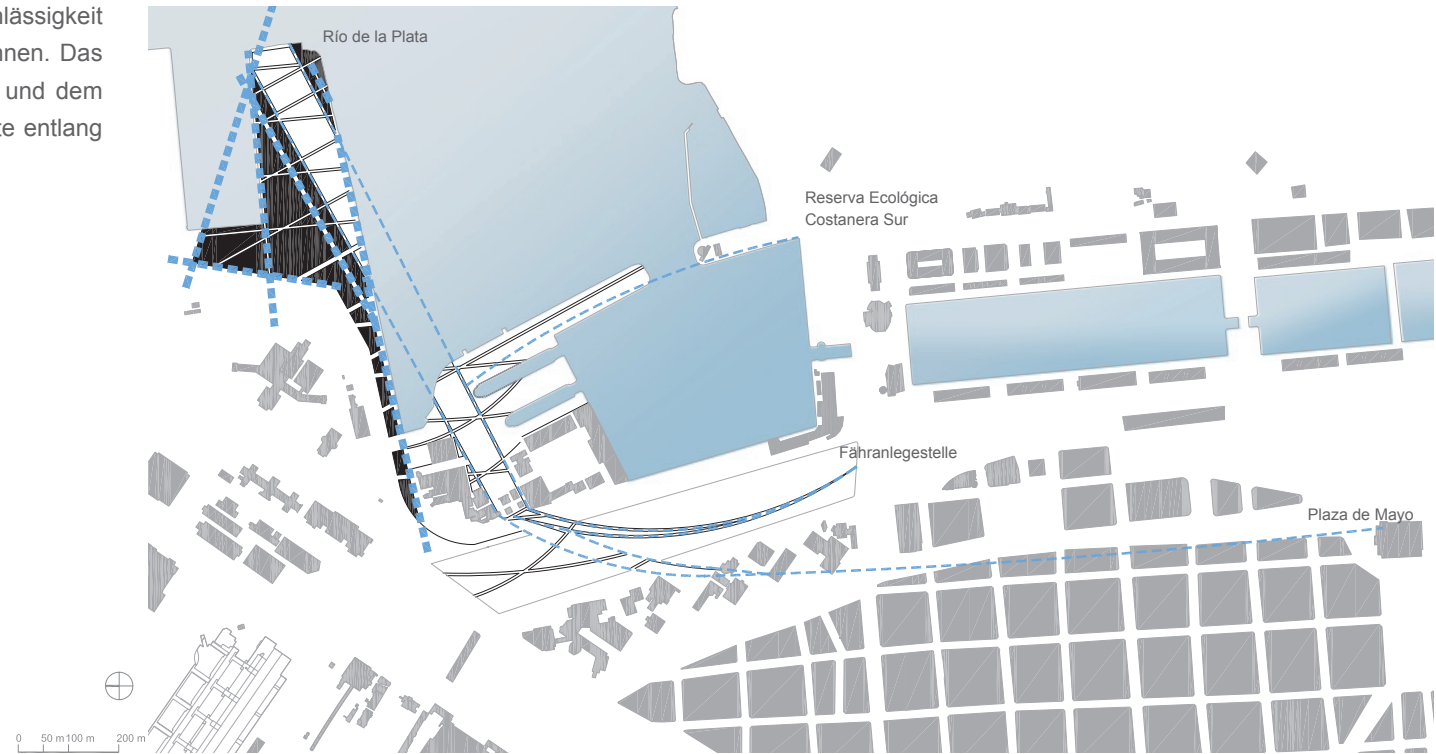
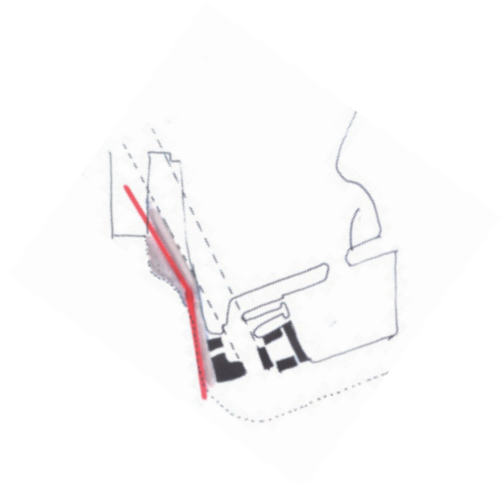


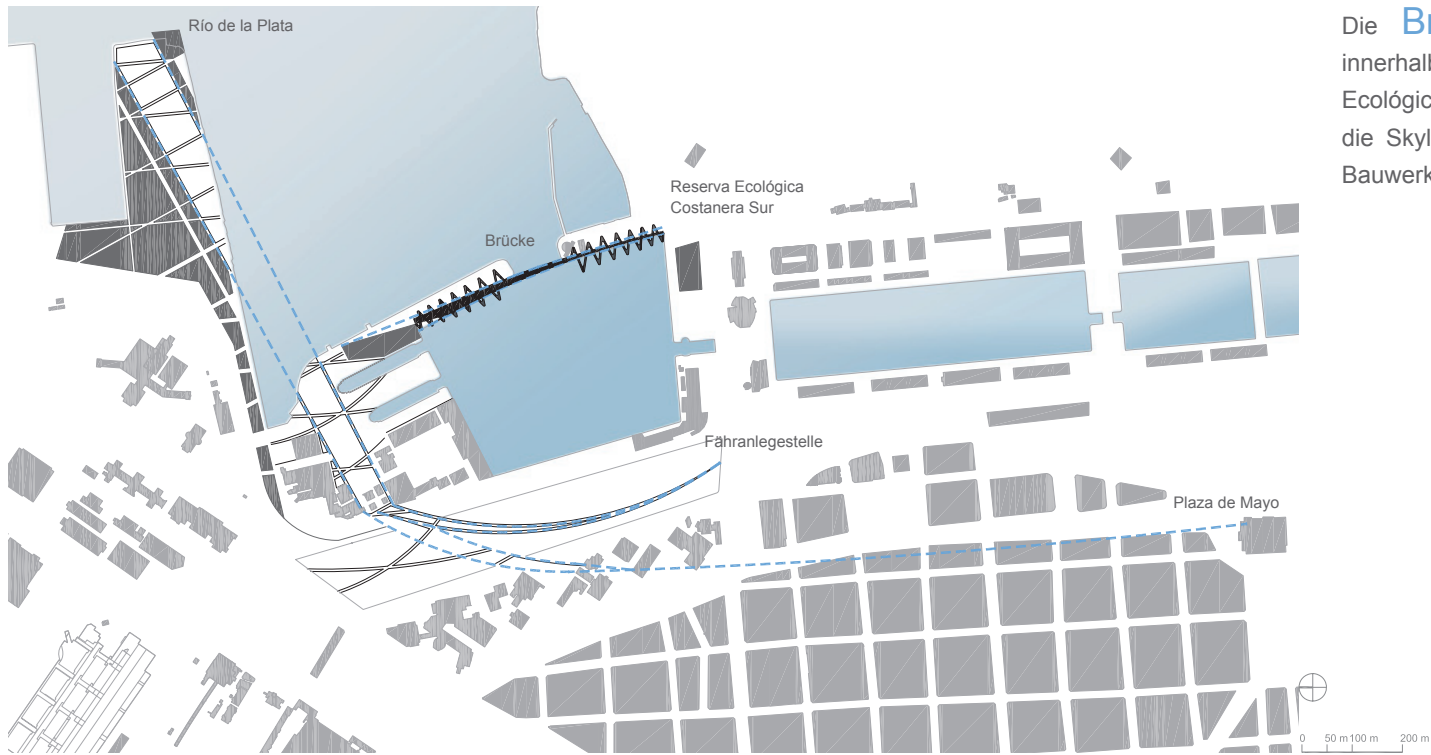
Es war wichtig dem Wohngebiet einen transparenten Charakter zu verleihen, um den Gated Communities, die in Buenos Aires sehr verbreitet sind und zu einer zunehmenden Privatisierung des städtischen Raumes führen, entgegen zu wirken. Aus diesem Grund wurde dem Wohngebiet eine weitere Kleinteiligkeit verliehen. Hierfür wurden die bereits existierenden Gebäude der Dársena Norte herangezogen, da diese vom Schema des gesamten Stadtsystems abweichen und somit ein eignes System bilden und um so auch einen Bezug zu jenen herzustellen.

[126] Zoom

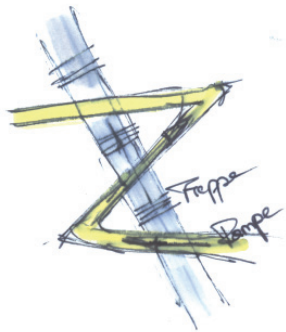


Weiterführend wurden horizontale Achsen gelegt um eine Durchlässigkeit zu erzielen und das reine Wohngebiet von der Mischzone zu trennen. Das Areal wurde ausgedehnt um die angrenzende Brache zu nutzen und dem Wohngebiet einen Abschluss durch die gegebene, natürliche Kante entlang der Uferzone zu geben.





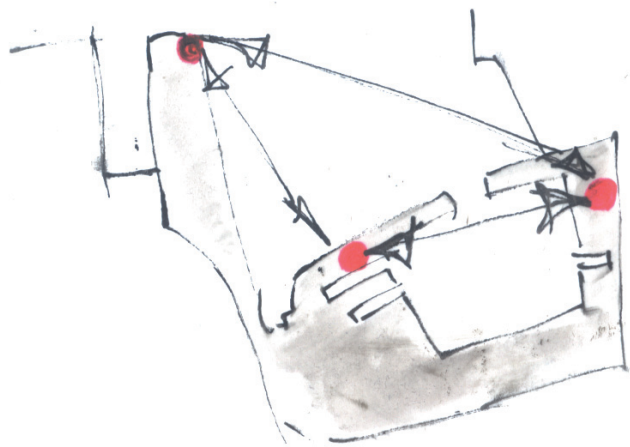
Die **Brücke** dient als verbindendes Element, die die Erschließung innerhalb des Gebietes ermöglicht und einen Anschluss an die Reserva Ecológica Costanera Sur ermöglicht. Weiters bietet sie einen Ausblick auf die Skyline von Buenos Aires. Der symbolische Charakter eines solchen Bauwerks spricht natürlich auch für sich..



Brücke mit Treppe und Rampe um die Höhe zu überbrücken







Hot Spot Skizze

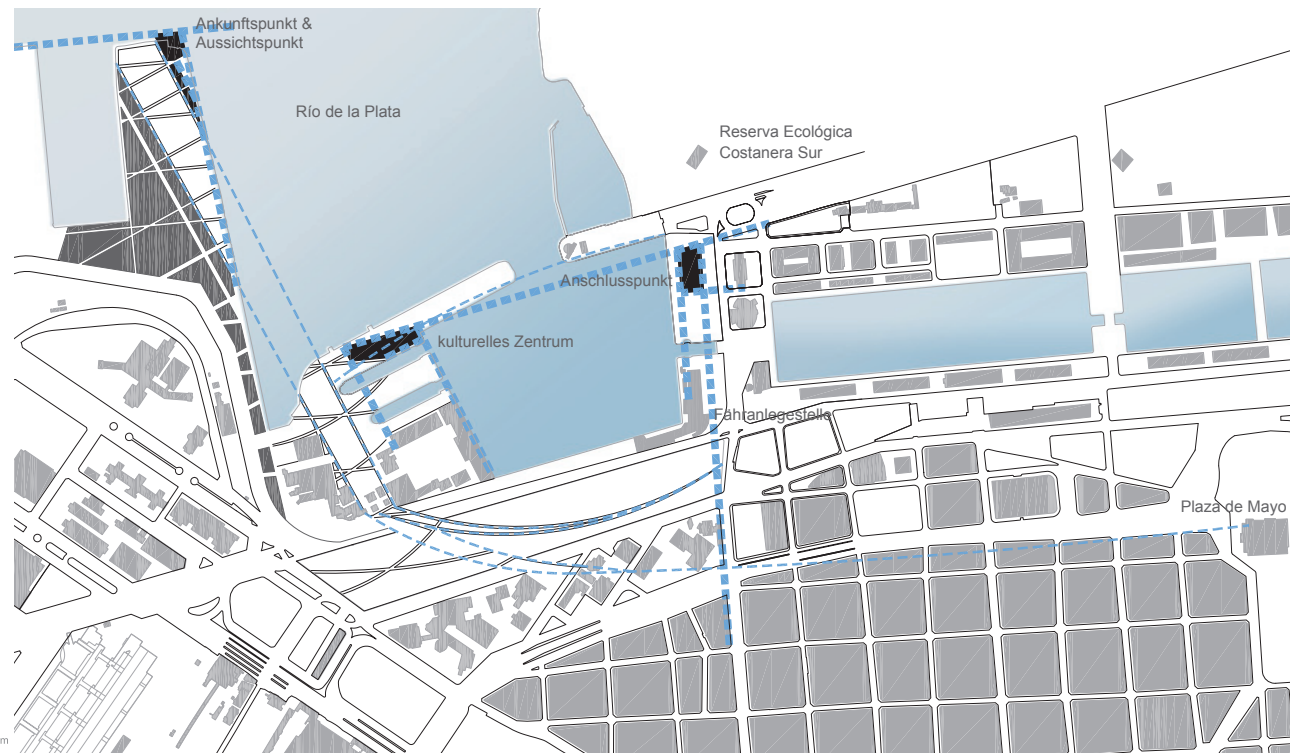
Die **3 Hot Spots** werden geschaffen, um dem Gebiet ein kulturelles Zentrum, einen Anschlusspunkt, und einen Ankunfts- bzw. Aussichtspunkt zu geben.

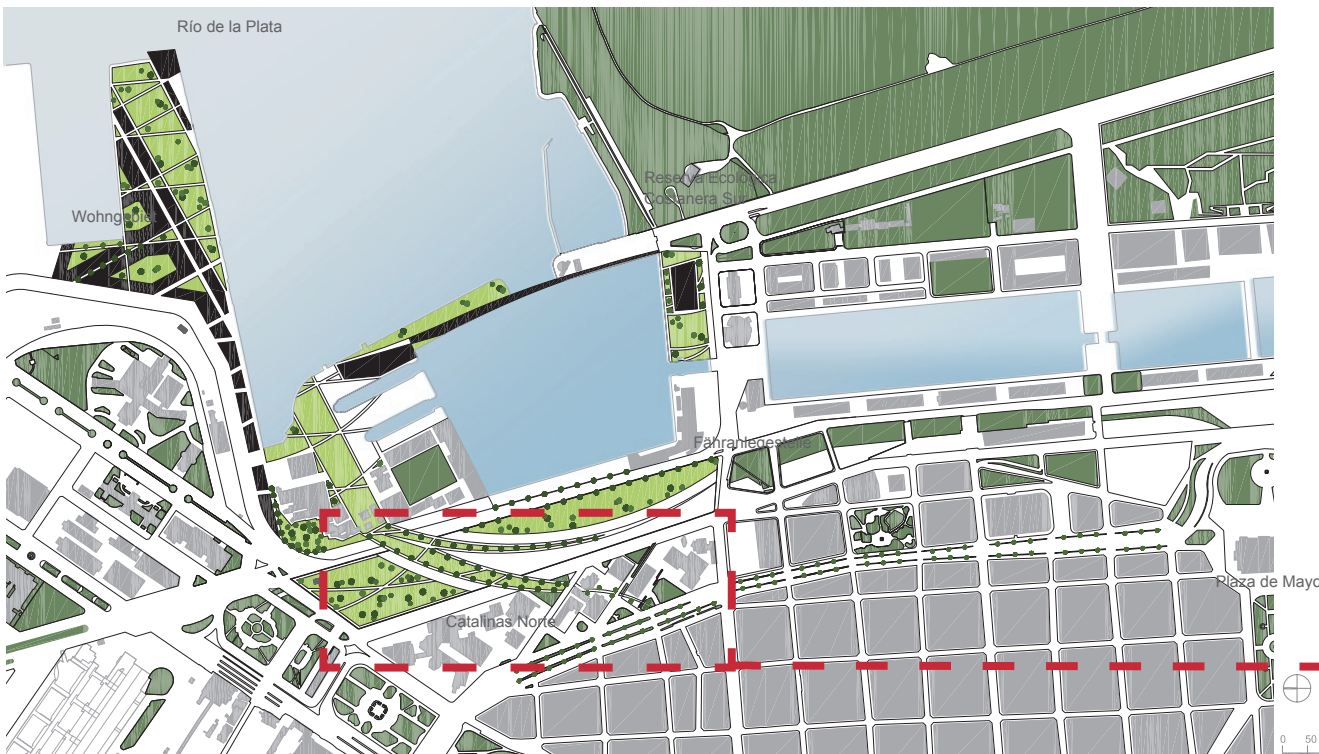
Das kulturelle Zentrum wurde an dieser Stelle angeordnet, da die angrenzenden Gebäude bereits existierende oder zukünftige Museen sind und es im Herzen des Gebietes liegt.

Der Anschlusspunkt ist die Verbindung zum neuen Inn-Viertel Puerto Madero, welches ebenfalls aus einer Revitalisierung des alten Hafens in den 90er Jahren des vergangenen Jahrhunderts entstanden ist.

Der Ankunfts- bzw. Aussichtspunkt stellt ein Leuchtturmprojekt dar. Es ist jenes Gebäude das Menschen einerseits bei ihrer Ankunft als erstes sehen und andererseits bietet es einen Ausblick auf die Stadt.

Die drei aus dem Entwurf stammenden Hot Spots, stellen ein kulturelles Zentrum, einen Anschlusspunkt, an das neue Inn-Viertel Puerto Madero, und einen Ankunfts- bzw. Aussichtspunkt dar.





Relevant im Entwurf war es, den **Park** als verbindendes Element zu nutzen. Er sollte einerseits die vorhandenen Grünflächen miteinander verknüpfen und andererseits innerhalb des Gebiets die einzelnen Elemente zu einer Einheit zusammenfügen.

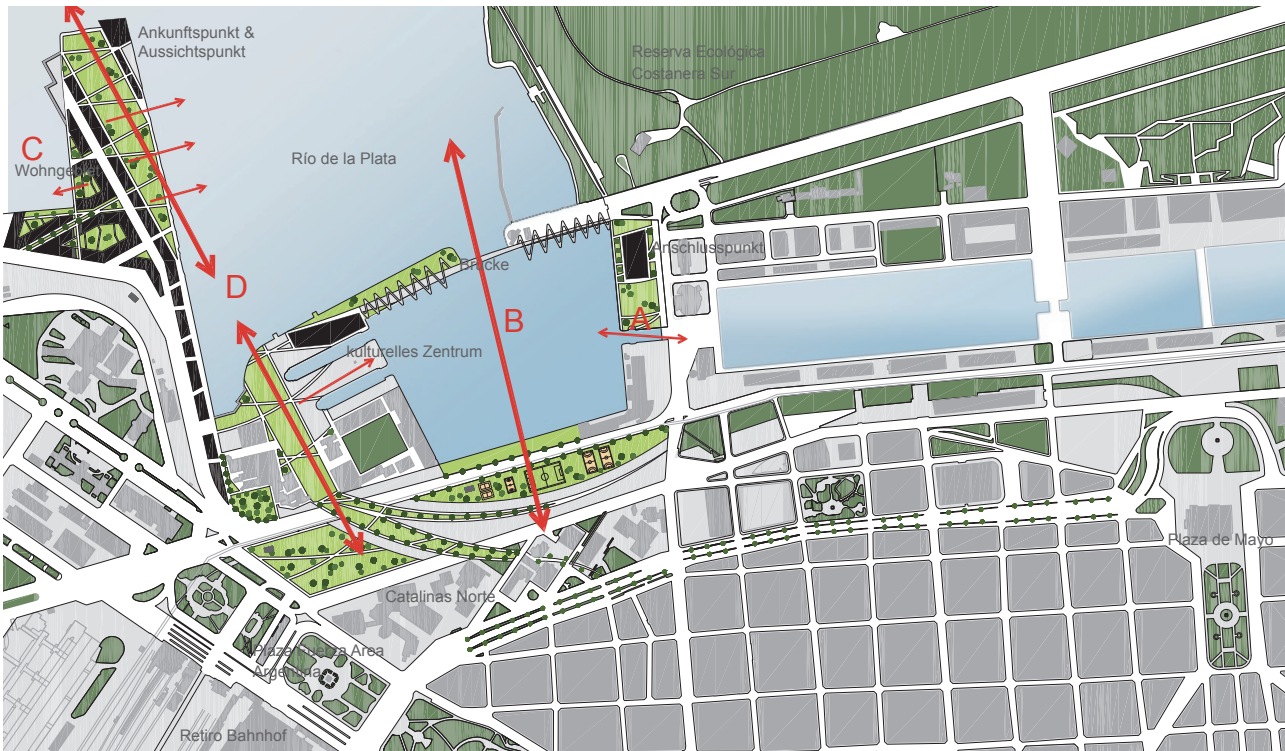
Im Wohngebiet sollten die Innenhöfe zu einer weiteren Transparenz und Auflockerung führen um eine Schließung und somit Gated Communities zu verhindern. Aus diesem Grund sind die Gebäude keine in sich geschlossenen Blöcke und bieten trotz allem einen intimeren Bereich für die Bewohner.

Da der Hauptplatz in einer Entfernung von 15 bis 20 Gehminuten liegt, war die Idee dorthin eine für Fußgänger attraktive Verbindung zu schaffen. Somit wird viel Grün miteinbezogen und der Weg wird von Bäumen gesäumt. Der Pfad führt durch den Park, zwischen den Wolkenkratzern durch und mündet in einer bereits vorhandenen Allee, die direkt zur Plaza de Mayo führt.

## Allee







Durch die Öffnung des Gebietes und seiner Durchlässigkeit wird Buenos Aires ein neuer Blickwinkel geboten. Der großzügig angelegte Park bietet eine weite Sicht auf die umliegende Gegend.

Der Angelpunkt zwischen Wasser und Stadt bietet **Sichtbeziehungen** zwischen:

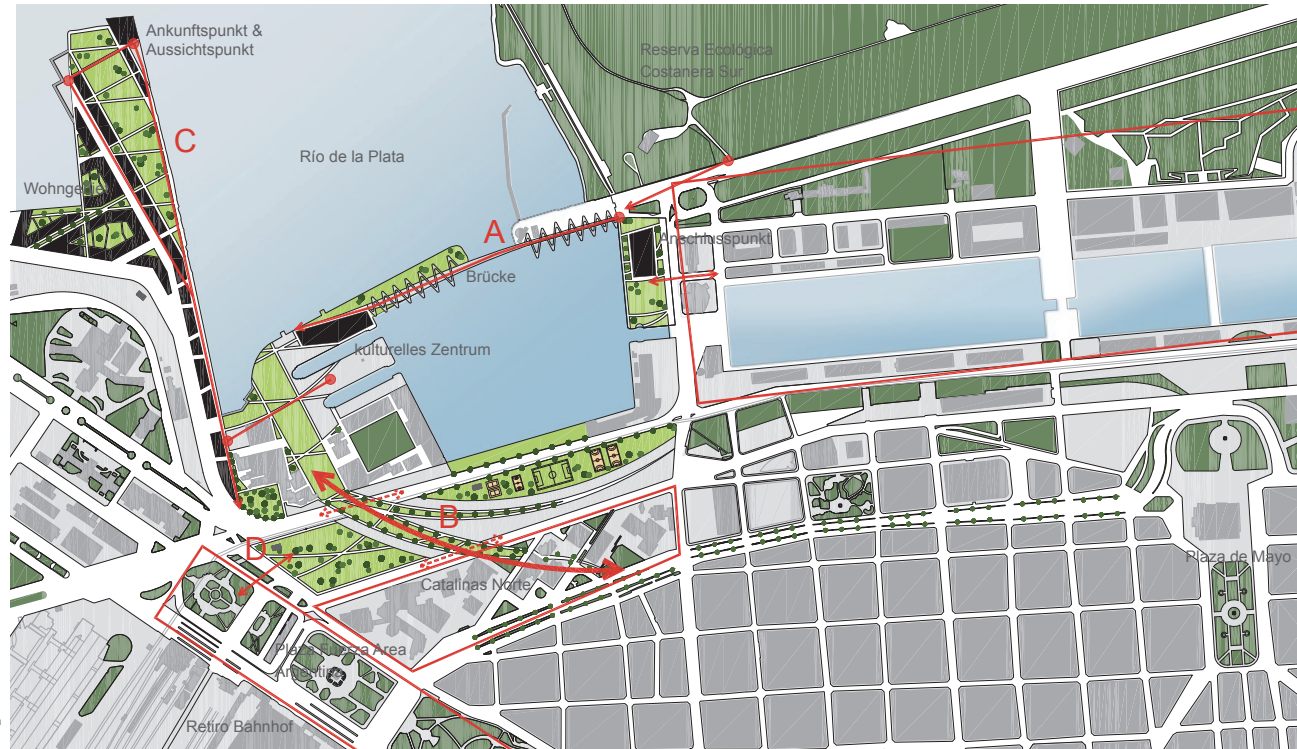
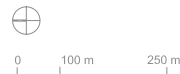
- A) Dem Puerto Madero und der Dársena Norte
- B) Den Wolkenkratzern und der Brücke
- C) Das neue Wohngebiet hat einen Blick auf den Río de la Plata
- D) Den unterschiedlichen Teilen des Parks über das Wasser hinweg

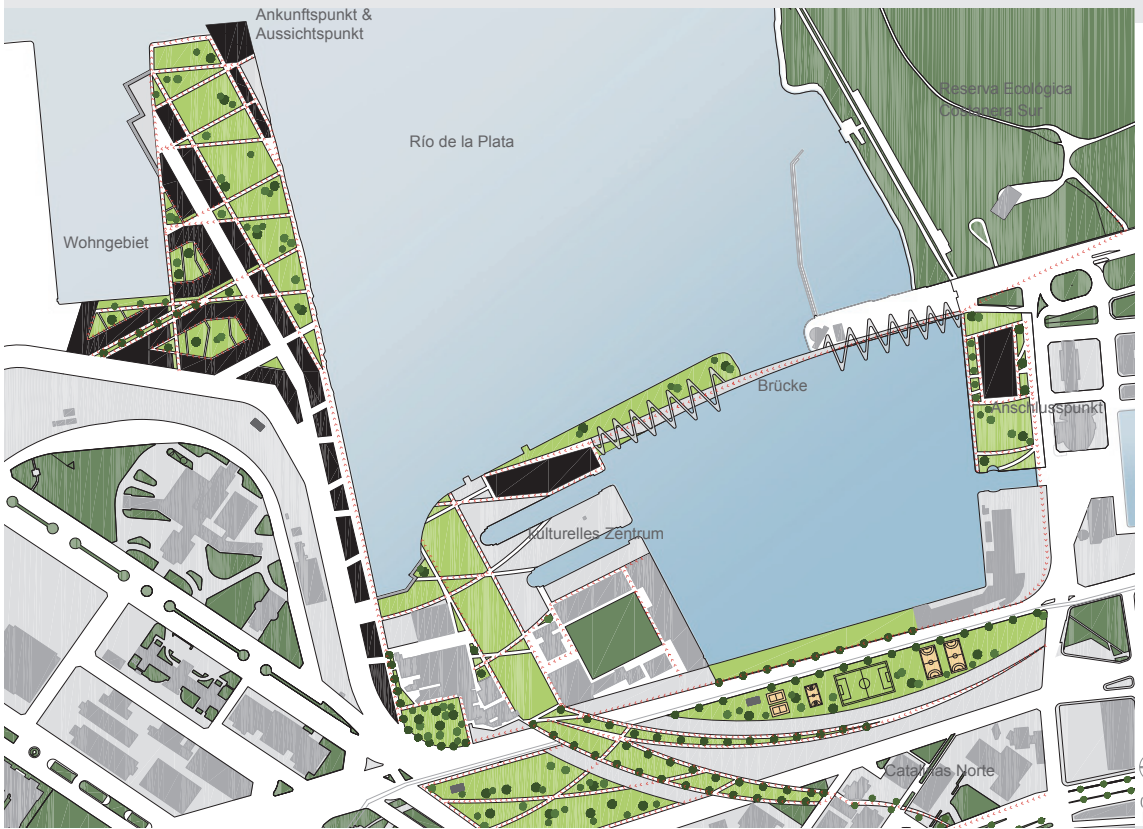
Die Darsena Norte stellt eine **Verbindung** einerseits zum Hauptplatz und andererseits zu den anliegenden Gebieten her.

Die wichtigsten Verbindungen sind:

- A) Ausgehend vom Zentrum der Dársena Norte an der Mehrzweckhallen vorbei über die neue Brücke zum Naturschutzgebiet und in weiterer Folge um das Hafengebiet herum, sowie die Anbindung an den Puerto Madero.
- B) Entlang der neuen Allee über die nun im Erdreich verschwundene Hauptverkehrsachse in die Innenstadt, durch die Catalinas Norte bis zum Hauptplatz.
- C) Entlang der Promenade und der anderen Fußwege, die die einzelnen Plätze verknüpfen
- D) Im Süden Richtung Bahnhof die Anbindung des bereits existierenden Parks

Allen Wegen gemeinsam ist ihr Schnittpunkt im kulturellen Hotspot, dem Zentrum des Planungsgebietes.





Das Gelände ist **fußläufig** sehr gut erschlossen. Die netzartig angelegten Wege überziehen das Gelände mit kurzen Verbindungen zu allen Punkten des Planungsgebietes, um eine möglichst schnelle Bewegung auf demselben zu ermöglichen. Die Bevölkerung hat zugleich aber auch die Möglichkeit, einen ungleich langsameren Pfad zu wählen, ganz nach Wunsch und Laune.

Umlaufende Promenaden grenzen das Gebiet zum Río de la Plata hin ab, wo schattige Bäume und ruhige Sitzbänke zum Verweilen einladen und zusätzlich Jogger und andere Sportler ihrem Training nachgehen können.

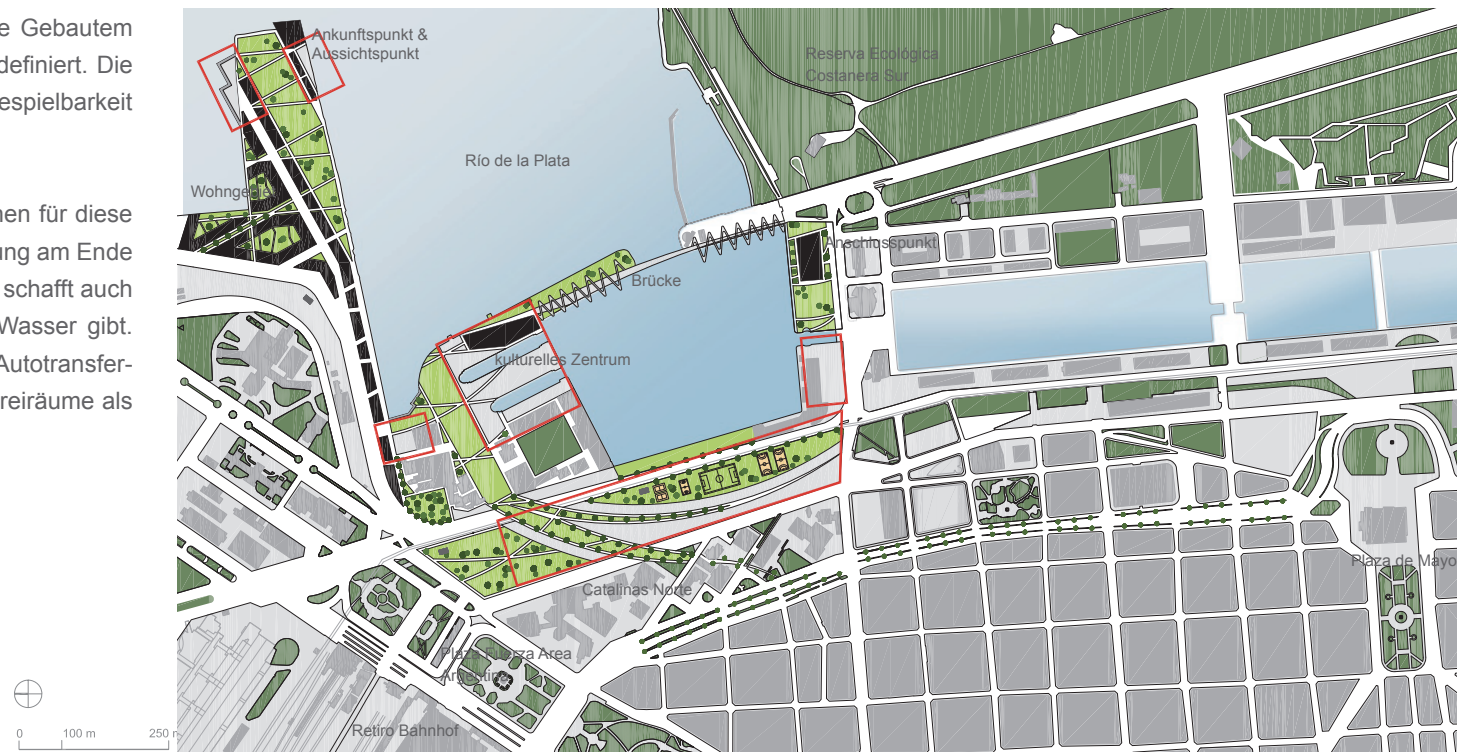
Eine wichtige Hauptachse führt vom äußersten Rand der Dársena Norte am Fluss entlang in Richtung Innenstadt und mündet in den neuen Markt im Zentrum des Planungsgebietes. Die Konzentration des Fußverkehrs am Wasser dient auch der Sicherheit und der Unterscheidung vom motorisierten Verkehr, welcher „in der zweiten Reihe“ hinter den Gebäuden passiert. Die Gebäude dienen somit auch als ein Schutzschild vor Lärm und Abgasen und können in den Sockelzonen mit öffentlichen Funktionen ausgestattet sein (z.B. Cafe's und andere öffentliche Einrichtungen).

Von diesem Zentrum aus sind die Innenstadt und auch das andere Ufer der Bucht mit dem Naturschutzgebiet und dem Stadtzentrum von Buenos Aires in kurzer Zeit fußläufig zu erreichen. Dazu können der Weg über die Brücke oder einfach die Promenade um das Hafenbecken genutzt werden.



Die **Plätze** stellen eine Verbindung von Park, Wasser sowie Gebautem her. Sie sind als Städtischer Raum durch Gebäude und Wege definiert. Die gepflasterten Freiflächen ermöglichen eine unterschiedliche Bespielbarkeit wie Märkte, Events, Kleinkunst, Tanz, Musik, etc.

Die Plätze schaffen Eingangsbereich vor den Museen und können für diese auch als Ausstellungsfläche genutzt werden. Sowie die Auskragung am Ende des Areals als Verbindung von Wohnbereich und Park steht. Sie schafft auch einen Zugang zum Wasser, in dem es eine Abtrepung zum Wasser gibt. Im Bereich des Fährterminals wird der Platz hauptsächlich als Autotransfer- und Transportfläche genutzt. Und schließlich dient ein Teil der Freiräume als Parkplatzfläche.



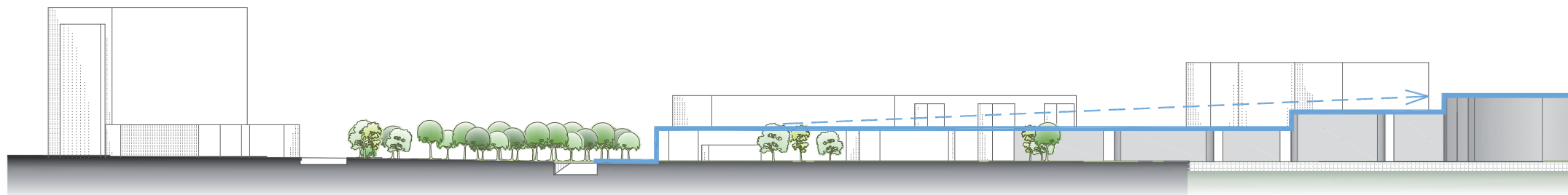


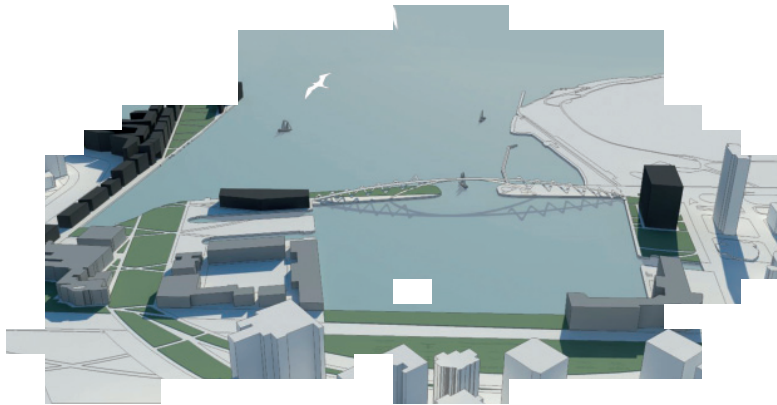
Entscheidend für die **Höhenentwicklung** waren die bereits vorhandenen Gebäude auf der Dársena Norte.

Da das Wohngebiet eine Hintergrundsarchitektur darstellt, orientiert es sich an der Schifffahrtsschule, an die es anschließt. Diese ist in etwa 20 m hoch. Das Wohngebiet steigt von dort ausgehend stetig an, um auf eine maximale Höhe von 40 m zu gelangen, die aufgrund der Einflugschneise des Flughafens auf diese Höhe begrenzt ist. Somit ist auch die Höhe für das Museum auf 40 m begrenzt.

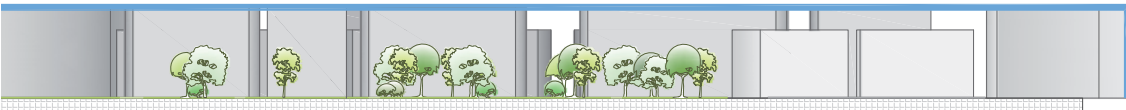
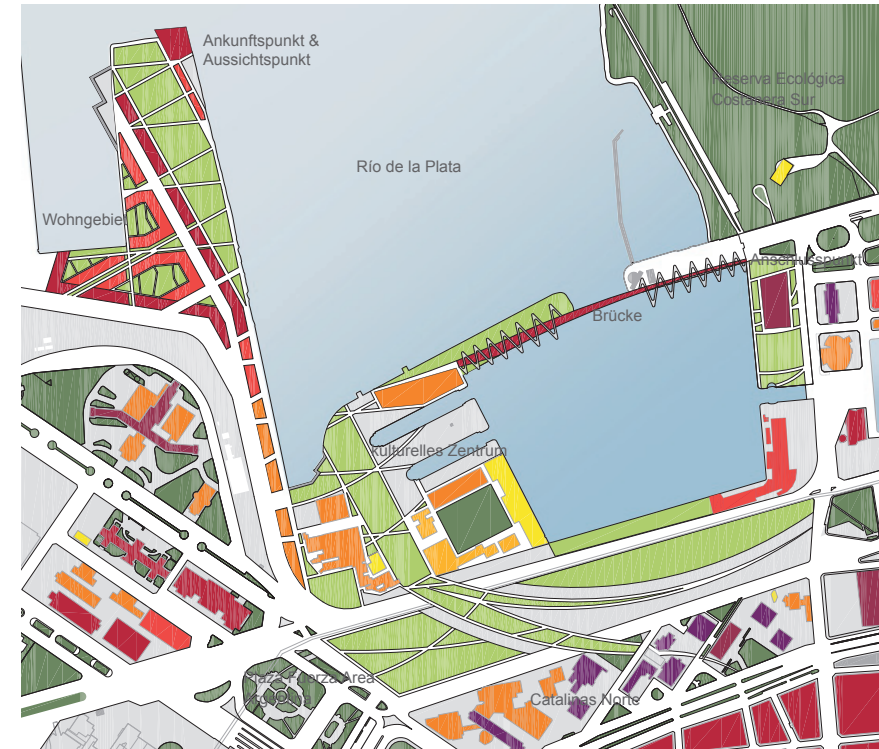
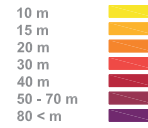
Die Mehrzweckhalle hat eine Höhe von 20 m, da es sich im Bereich des Immigrantemuseums befindet, welches ebenfalls

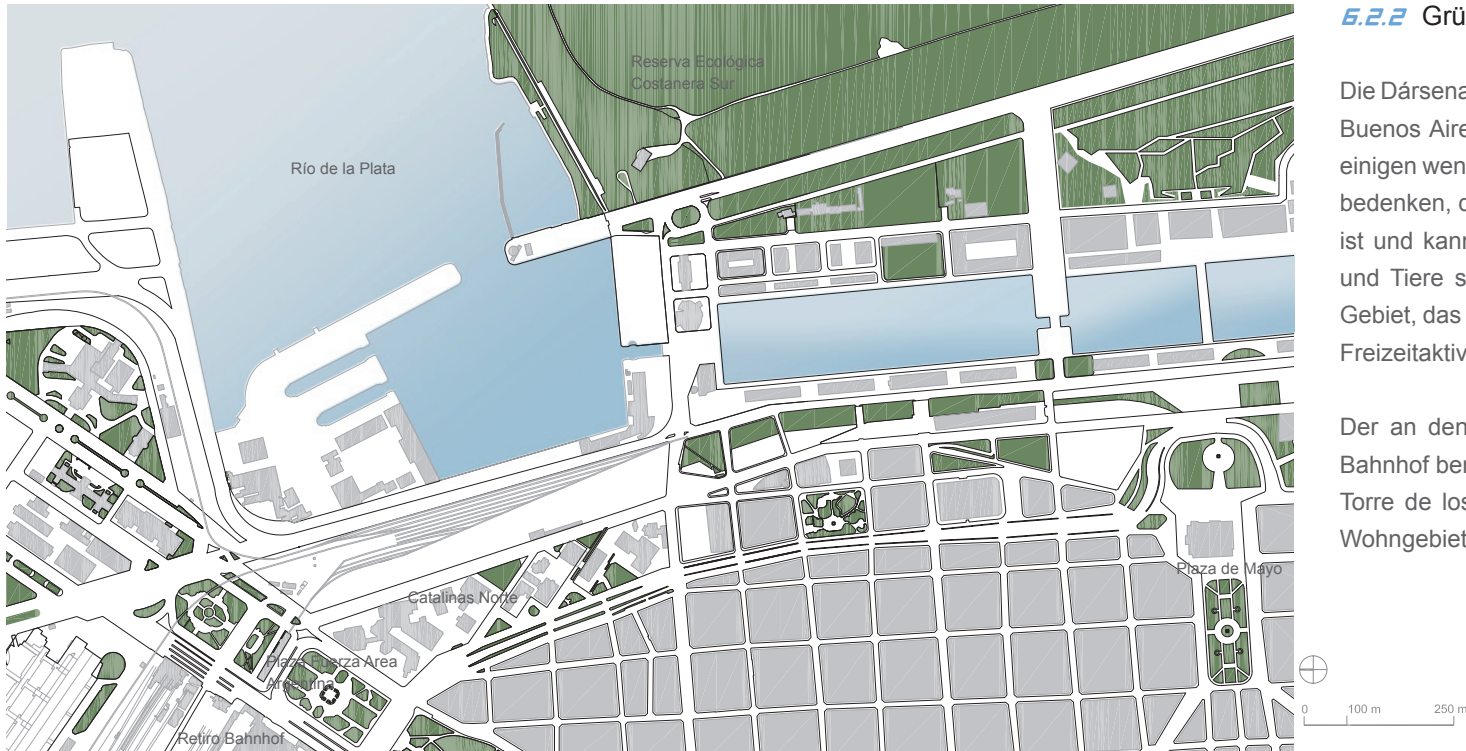
eine Höhe von 20 m besitzt, und um zu vermeiden dass die bedeutenden Bauten in den Hintergrund gerückt werden und so eine Hinterhofarchitektur kreierte wird. Das Anschlussgebäude an den Puerto Madero hat eine Höhe von 70 m da es dort keine Begrenzung gibt und sich in dem Gebiet einige Wolkenkratzer befinden.





### Höhenlegende





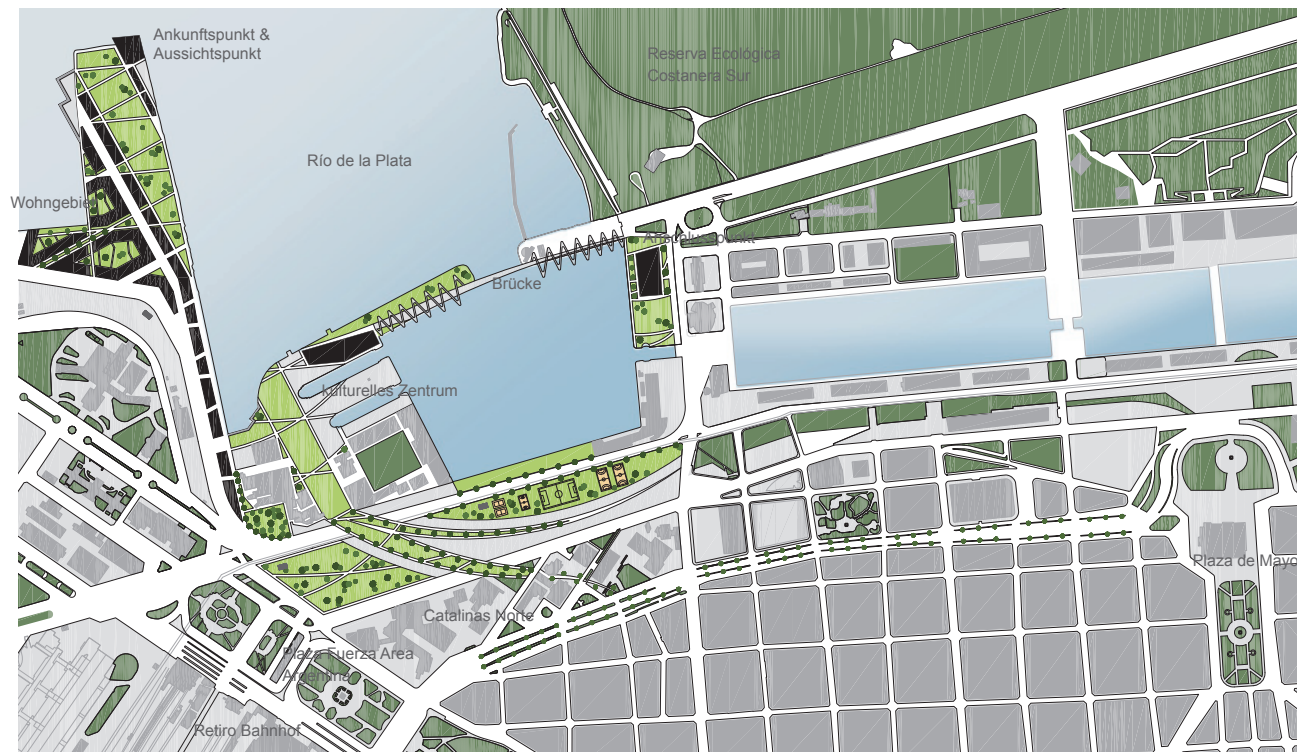
### 6.2.2 Grünflächen

Die Dársena Norte grenzt direkt an das einzige große Naherholungsgebiet von Buenos Aires, die Reserva Ecológica Costanera Sur, denn abgesehen von einigen wenigen Parks gibt es kaum Grünflächen in der Stadt. Allerdings ist zu bedenken, dass die Reserva Ecológica Costanera Sur ein Naturschutzgebiet ist und kann in diesem Sinne nicht wie ein Park genützt werden. Pflanzen und Tiere sind geschützt und auf sie ist Rücksicht zu nehmen. Es ist ein Gebiet, das man durchwandern und beobachten kann, aber nicht für moderne Freizeitaktivitäten mit Massencharakter genützt werden kann.

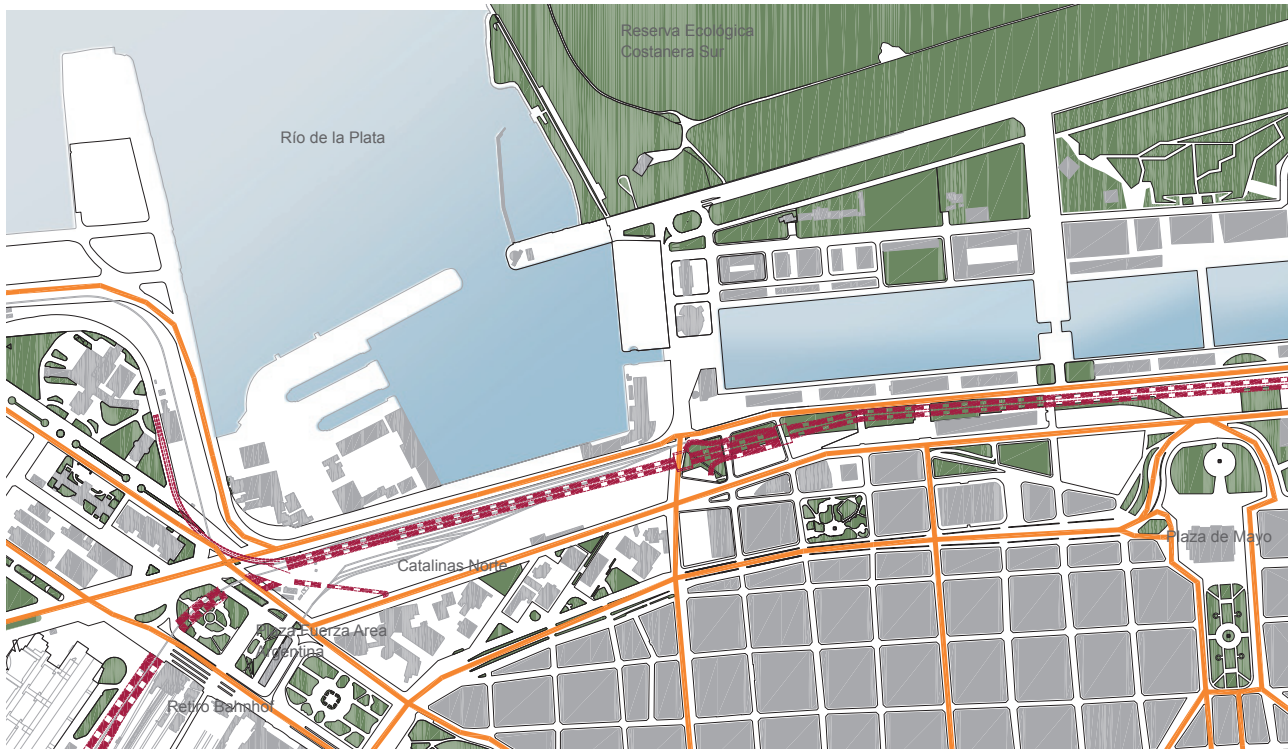
Der an den Bahnhof angrenzende Park wird hauptsächlich als Weg zum Bahnhof benutzt, sowie als hinleitender Weg zu einem Nationaldenkmal dem Torre de los Ingleses. Lediglich der obere Teil des Parks, welcher an das Wohngebiet angrenz, wird als solcher genützt.

Dieser Park sollte sich im Bezug zur Reserva Ecológica Costanera Sur sehr wesentlich unterscheiden.

Hier sollten Events und Kunstausstellungen stattfinden können. Außerdem sollte es Platz für Liegewiesen, Kinderspielplätze, Grillplätze und sportliche Aktivitäten geben. Einfach Raum in dem gelebt werden kann, der eine besondere Atmosphäre und einen einzigartigen Ausblick bietet.







### 6.2.3 Verkehr

Die Hauptverkehrsachsen liegen in regelmäßigen Abständen zueinander und führen immer abwechselnd ausschließlich in die eine oder andere Richtung, da das Straßensystem hauptsächlich in einem Einbahnsystem erbaut wurde. Im Moment sind die beiden angrenzenden Straßen extrem stark befahren, da es die Zubringer zu den Autobahnen sind. Allerdings gibt es für diese Strecke eine in Naher Zukunft geplante Autobahn, die zwei bereits existierende Autobahnen verbindet. Sie wird im Bereich des Puerto Madero sowie auch in der Zone der Dársena Norte unterirdisch gelegt werden und wird somit zu einer Verkehrsberuhigung in diesen Bereichen führen.

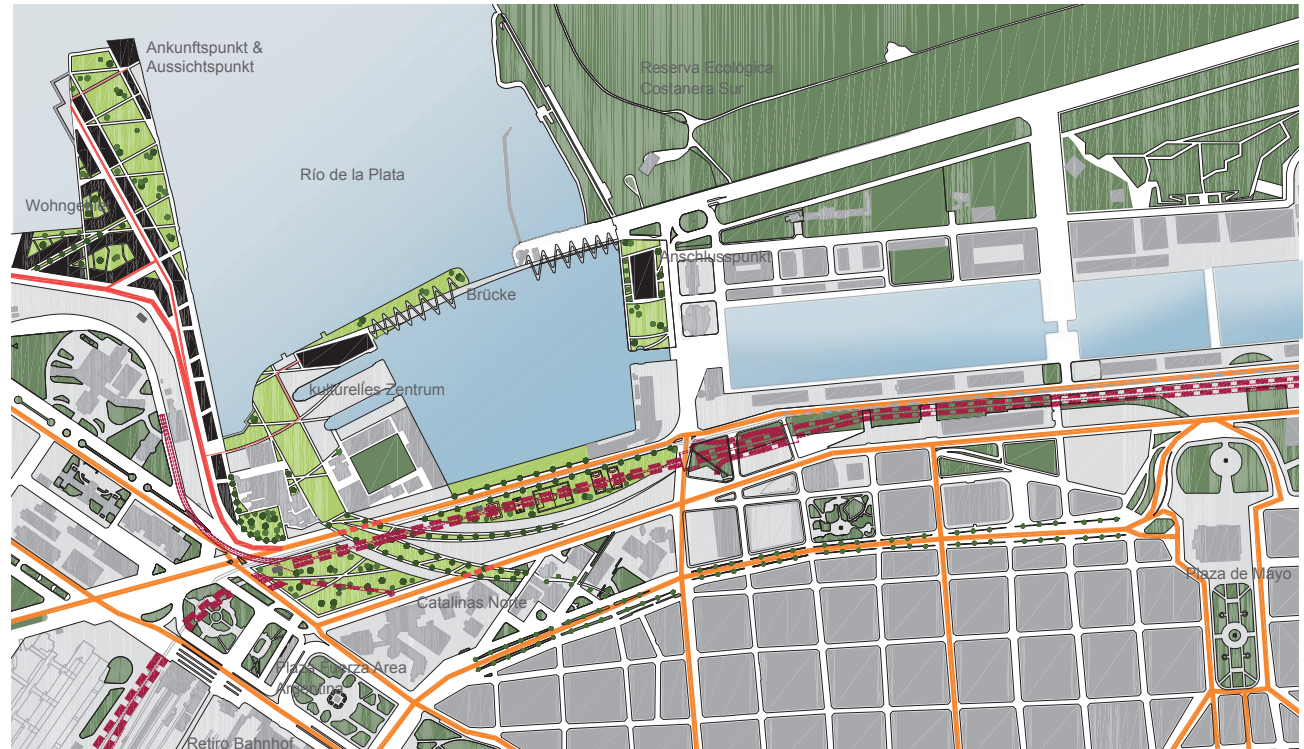
Verkehr:  
 Autobahn  
 geplante Autobahn  
 Hauptverkehrsachsen

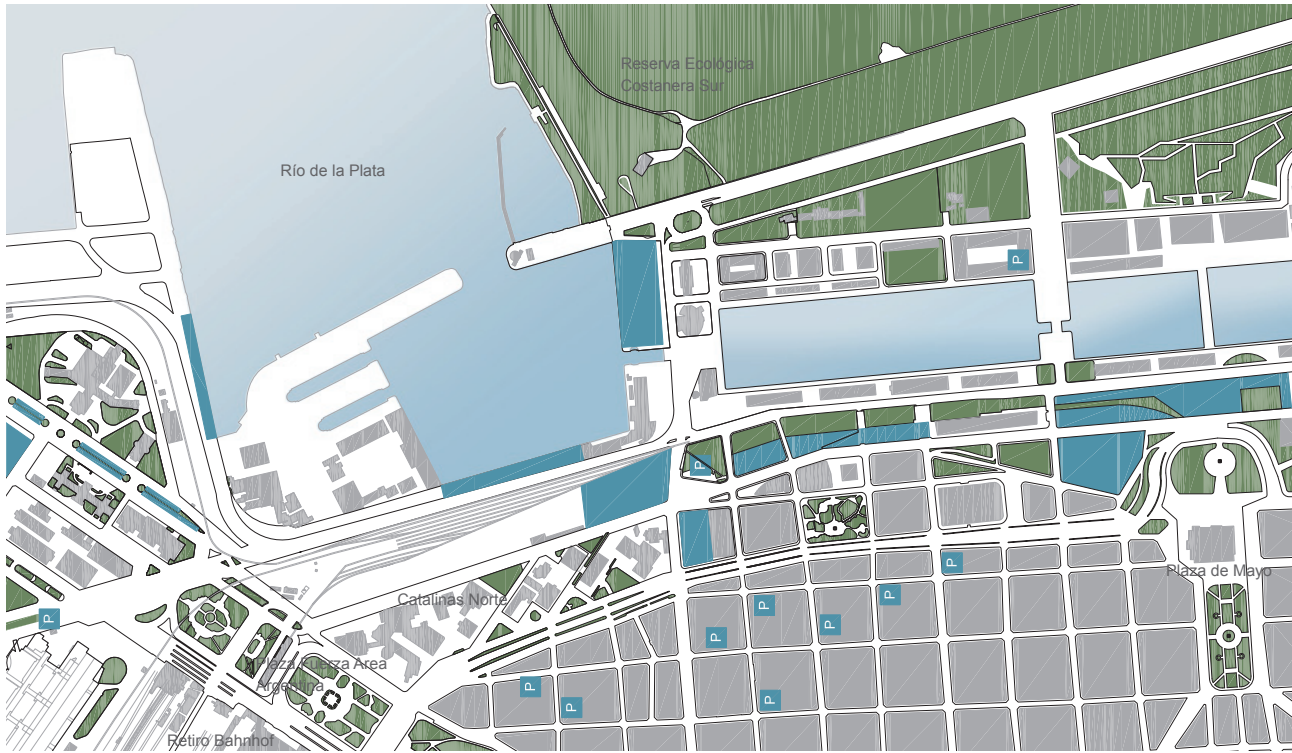


0 100 m 250 m

Prinzipiell sollte im Bereich des neu geplanten Gebiets kein extremer Verkehr herrschen, um es den Menschen zu ermöglichen, den Ort zu Fuß erkunden zu können. Lediglich im Wohngebiet und im / dem kulturellen Bereich finden sich Zufahrtstrassen für die Anrainer, diverse Zu- und Anlieferungen und all jenen Menschen, denen es zu Fuß nicht möglich wäre, diese Orte zu erreichen.

Um einen ersichtlichen und barrierefreien Weg zur Dársena Norte zu erhalten, werden die beiden, anliegenden, stark befahren Straßen als Unterführungen in den Untergrund gelegt.

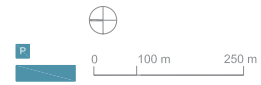




### 6.2.3 Ruhender Verkehr

Am Hafen dient jegliche Freifläche als Parkplatz, dies ist einer der Gründe, warum er nicht sehr attraktiv erscheint.

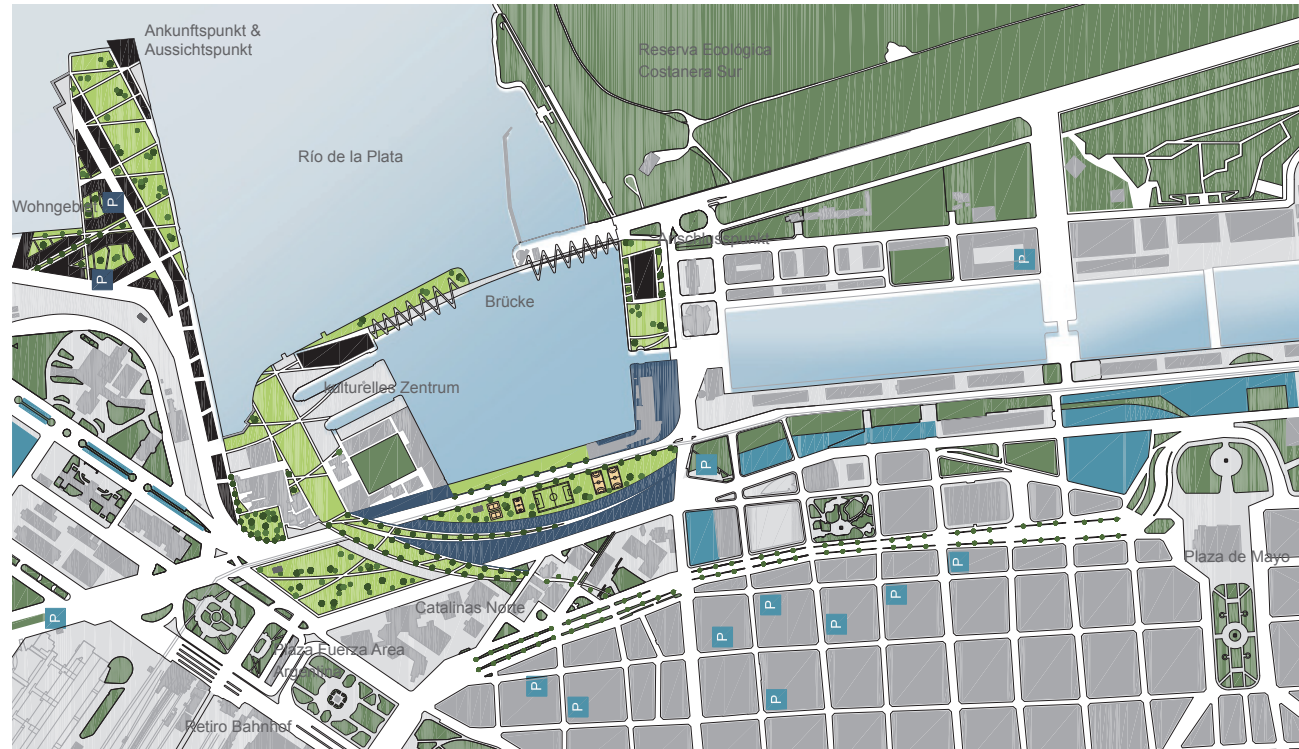
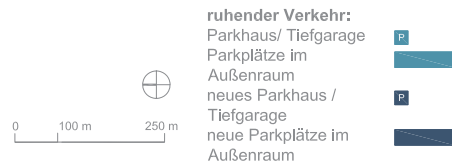
ruhender Verkehr:  
Parkhaus/ Tiefgarage  
Parkplätze im  
Außenraum



In unmittelbarer Nähe befinden sich einige Parkhäuser und Tiefgaragen.

Ziel ist es die Parkplätze vom Ufer zu entfernen und weiter nach innen zu verlegen, um einen attraktiver Ort am Wasser zu gestalten. Sowie trotz allem eine Nähe zum Zentrum des Gebietes bestehen bleiben sollte.

Im neuen Wohngebiet erfolgt das Parken in Parkhäuser bzw. Tiefgaragen, bzw. an der Straßenseite.







#### 6.2.4 öffentlicher Verkehr

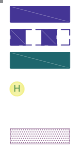
Grundsätzlich hat Buenos Aires ein gut ausgebautes öffentliches Verkehrsnetz, welches im Zentrum hauptsächlich von U-Bahnen und Bussen abgedeckt wird. Im weitläufigeren Bereich fahren nur noch Bussen, wobei das U-Bahnnetz gerade ausgebaut wird.

Im Bereich der Dársena Norte, dem Puerto Nuevo und der Reserva Ecológica Costanera Sur gibt es keinen öffentlichen Verkehr mehr.

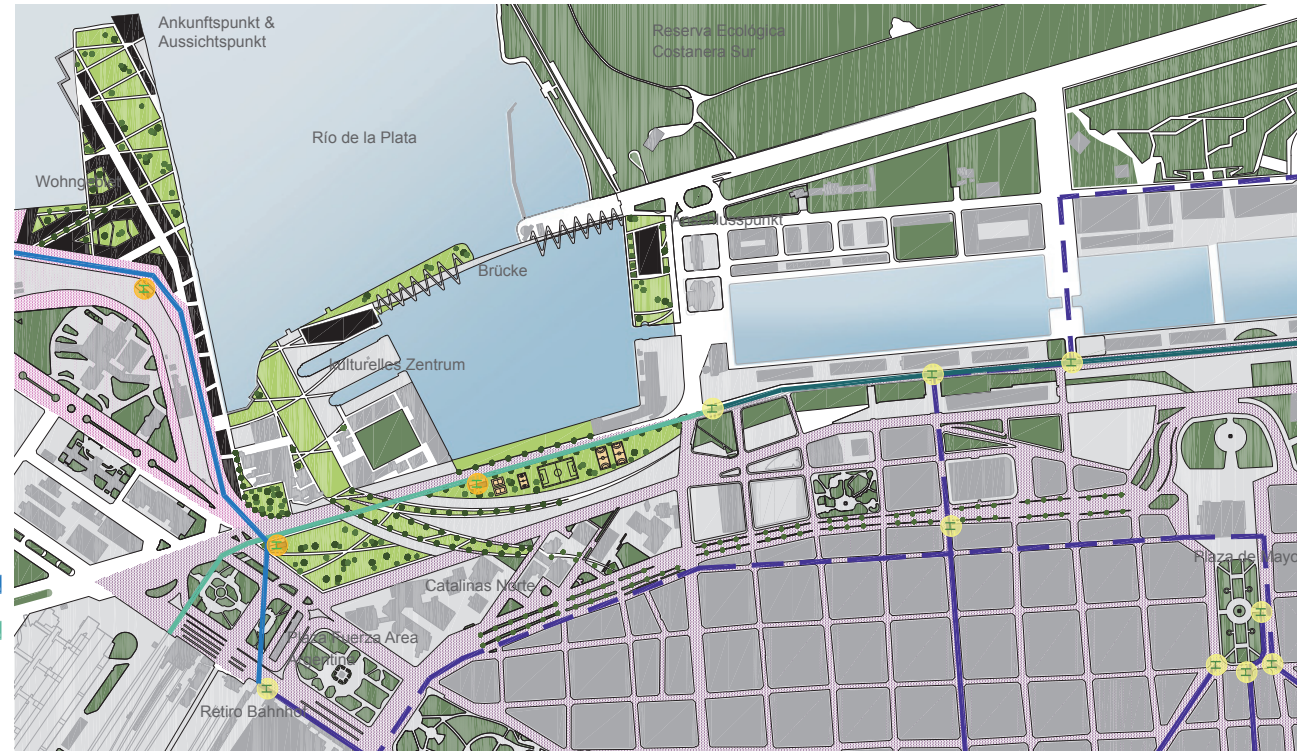
Für die Erreichbarkeit des neuen Gebietes wird die U-Bahnlinie C, die im Moment beim Retiro Bahnhof endet, verlängert. Die Straßenbahn, die entlang des Puerto Madero fährt, wird ausgebaut und das Bussystem ausgedehnt.



**öffentlicher Verkehr:**  
 U-Bahn  
 geplante U-Bahn  
 Straßenbahn  
 Haltestelle (U-Bahn und Straßenbahn)  
 Bereich der von Bussen abgedeckt wird



**neuer öffentlicher Verkehr:**  
 U-Bahn  
 Straßenbahn  
 Haltestelle (U-Bahn und Straßenbahn)  
 Bereich der von Bussen abgedeckt wird



## 6.3 Machbarkeitsstudie

Mehr als ein Wahrzeichen, genau das soll die Dársena Norte durch ihre Revitalisierung werden. In der Vergangenheit war sie Schauplatz zahlreicher, für Buenos Aires wichtiger, zum Teil auch mit Gewalt verbundener, Ereignisse. Heute soll sie zu einem Ort des friedlichen Miteinanders, der Begegnung, des Zusammentreffens und der gegenseitigen Bereicherung werden. Mittellose und Wohlhabende einer Gesellschaft zusammen zu führen, sie füreinander zu sensibilisieren und Toleranz zu entwickeln, stellt eine unbeschreiblich große Herausforderung dar, jedoch zeigen vorbildliche Beispiele, dass es funktionieren kann.

In La Boca, einer der ärmsten Stadtteile von Buenos Aires, befindet sich Caminito, eine Straße mit bunten Wellblechhütten. Ursprünglich war es jene Gegend, wo sich die armen Einwanderer niederließen und aus allen möglichen Materialien ihre Hütten zusammenbauten. Nach dem die Straße für die Touristen hergerichtet wurde, begannen die Armen zu profitieren, daher besteht auch keine Gefahr mehr für die Touristen ausgeraubt oder überfallen zu werden, wie das sonst

häufig der Fall in dieser Gegend ist.

Meine Ideen für die architektonische Nutzung dieses Hafengebiets bieten mehrere Orte, an denen die Menschen in Buenos Aires die Möglichkeit erhalten, ungezwungen und auf unterschiedlichste Wege sich unabhängig ihres finanziellen Hintergrunds einander zu nähern.

Als Orientierungspunkte fungieren die drei so genannten Hot Spots, zu denen das Museum, die Mehrzweckhalle und das Bürogebäude zählen. Sie bilden eine Art „Grundgerüst“ anhand dessen sich die übrige Hafenfläche orientiert.

Erreicht man Buenos Aires über das Meer, so fällt einem sofort das Museumsgebäude auf, welches von dieser Seite des Grundstücks den Eingang zu diesem Areal bildet.

Grundidee dieses Museums ist, keine reine Ausstellungsfläche für Kunstobjekte zu schaffen, sondern ein Museum von und für die Einwohner von Buenos Aires – sozusagen ein soziales Museum. Jedem, unabhängig von Alter, Geschlecht und sozialer

Schichtzugehörigkeit, wird hier die Möglichkeit geboten, sich in der Gestaltung des Museums auf seine ganz persönliche Art und Weise einzubringen. Gemeinsam könnten sie dadurch einen Ort schaffen, der von ihnen selbst, ihrer Geschichte und den Besonderheiten, die sie zu dem machen, was sie sind, erzählt.

Museum kann so auch zur Gedenkstätte für verstorbene oder verschollene Angehörige aus der Zeit der Militärdiktatur in den 70er Jahren werden. Da es kaum Informationen und auch kein Archiv über diese Zeit sowie ihren Vermissten und Toten gibt, leben viele Familien bis heute in Ungewissheit über das Schicksal ihrer verlorenen Angehörigen. Durch dieses Museum hätten sie die Gelegenheit ihrer Trauer, ihrem Schmerz und ihrer Wut Ausdruck zu verleihen und so ein Andenken zu schaffen.

Eine weitere Möglichkeit bietet sich, um auf die Armut in Buenos Aires hinzuweisen und so einen Einblick in das Leben jener Menschen aus den Elendsviertel oder von der Straße bietet. Damit das auch funktioniert, kann man mit dort ansässigen NGO'S zusammenarbeiten. Ein Beispiel aus Brasilien zeigt, dass





[127] Caminito in La Boca, ein beliebtes Touristenziel in mitten eines Armenviertel



durch ein Filmprojekt ein ganzer Fernsehsender entstanden ist. „Altre Ver“ ist in Rio de Janeiro ansässig und hat begonnen Filme über die Favelas zu drehen. Dabei wurde versucht die Bewohner miteinzubeziehen und ihnen einen Zugang zu den Medien zu geben. Mit Videokamera wurde der Alltag in den Favelas gefilmt und zeigt das Leben der Bewohner.<sup>140</sup> Solche Projekte können gemacht und in dem Museum zur Schau gestellt werden.

In unmittelbarer Nähe des Museumsgebäudes befindet sich ein Wohngebiet. Es dient dazu, das Gebiet dauerhaft zu beleben und ein neues Milieu zu schaffen. Durch die Nähe zum Wasser und dem Park, entsteht eine ganz neue Art von Wohnqualität für die Menschen in Buenos Aires und wird damit auch eher für die gutsituierte Bevölkerung leistbar sein. Da das Gebiet jedoch gepflegt werden muss, kann dies von der ärmeren Schicht gegen Entgelt und Wohnung übernommen werden. In den im Umland liegenden geschlossenen Viertel der gehobenen Gesellschaft arbeiten auch einige Bewohner der

Elendsviertel als Dienstpersonal.<sup>141</sup> Damit kommt es zu einer kleinen Durchmischung der Bevölkerung.

Am Fuße des Wohngebietes, entlang des Ufers, liegt die Mehrzweckhalle. An sie schließen ein Marktplatz, sowie eine große Parkanlage an.

Die Mehrzweckhalle ist, wie das Museum, ebenfalls ein für alle benutzbarer und öffentlicher Ort. Sie steht für Veranstaltungen verschiedenster Art zur Verfügung und bietet Raum für den Markt bei Schlechtwetter.

Die Verwaltung legt den Preis für die Nutzung der Halle fest und achtet darauf, dass ein festgelegter Prozentsatz des Gewinns den Armen zu Gute kommt.

Der vor dem Eingang der Mehrzweckhalle angelegte Marktplatz bietet zum einen, zusammen mit der Mehrzweckhalle, Raum für größere öffentliche Veranstaltungen und zum anderen für jedermann eine Möglichkeit, eigene Produkte und Selbstkreiertes zu verkaufen und auszustellen. Märkte sind generell sehr beliebt in Buenos Aires und entstehen an jeder

freien, verfügbaren Fläche. Die Touristen bereichern die Armen durch den Kauf ihrer Waren.

Der Park wird zu einer Art Naherholungsgebiet. Er eignet sich wunderbar für längere entspannende Spaziergänge, eventuell verbunden mit einem kurzen Besuch in einem der kleinen, netten Kaffeehäuser oder Restaurants, denen man entlang der Wege begegnet. Aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung bietet der Park ausreichend Platz für Ruhe und Entspannung sowie sportliche Aktivitäten. Gleichzeitig kann er für gemeinsame Unternehmungen, etwa einem Picknick, genutzt werden.

Vom Ufer aus betrachtet im hinteren Bereich des Hafengebietes liegt ein Sportplatz. Er ist in unmittelbarer Nähe zu einer Büro- und Geschäftszone angelegt und da er öffentlich zugänglich ist, kann jeder der möchte die dort zur Verfügung gestellten Plätze benutzen.

Im Sport ist jeder gleich, die Herkunft des Einzelnen ist nahezu bedeutungslos. Diese Tatsache macht diesen Teil des

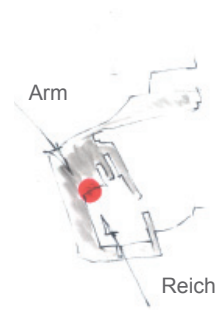
<sup>140</sup> Vgl. Lanz 2004, 167.

<sup>141</sup> Vgl. Lanz 2004, 197.

Hafengebietes zu einem, wenn nicht sogar zu dem wichtigsten Treffpunkt für ein gemeinsames Miteinander von Arm und Reich.

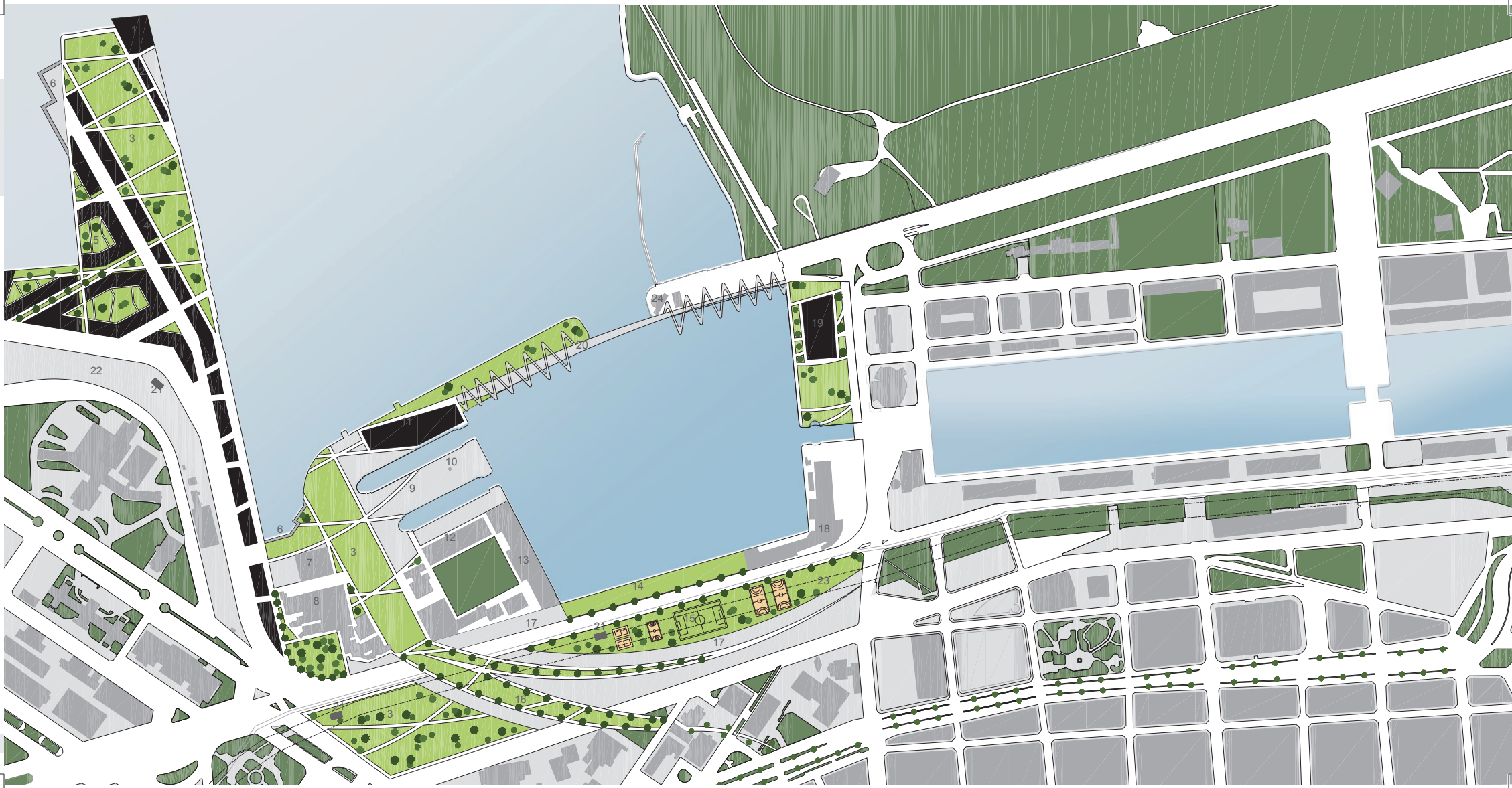
Der letzte, der drei Hotspots, das Hotel- und Bürogebäude steht in enger Nachbarschaft zum Fährhafen und einem gefragten In-Viertel. Der Fährhafen und das Hotel machen diesen Bereich des Hafengeländes speziell für Touristen attraktiv.

Die Fußgängerbrücke über der Einfahrt zum Fährhafen rundet das Gebiet der Dársena Norte architektonisch ab und schafft eine zusammengehörige Einheit aller funktionellen Teilbereiche des Hafenbeckens. Es entsteht somit ein Park, der insichgeschlossen ist – so wie es die Gesellschaft sein sollte. Gleichzeitig unterstützt die Brücke aufgrund ihrer Positionierung die Zusammenführung von Arm und Reich. Das eine Brückenende befindet sich im Bereich des Hotels und der Arbeitsstelle der Oberschicht, das andere nahe dem Marktplatz und somit potentiell Arbeitsplatz der unteren Bevölkerungsschicht. Dadurch wird das Aufeinandertreffen der Reichen und Touristen mit den Armen der Stadt gefördert.



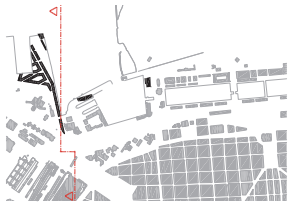
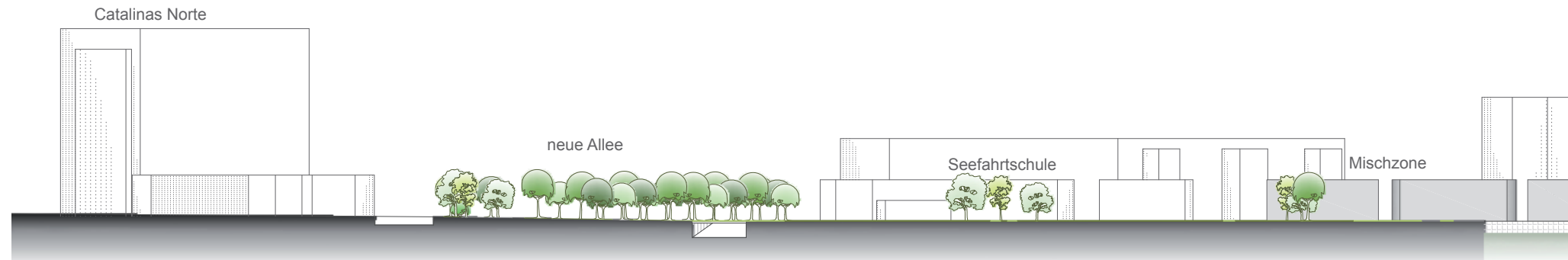
[128] Am Rande von Caminito in La Boca

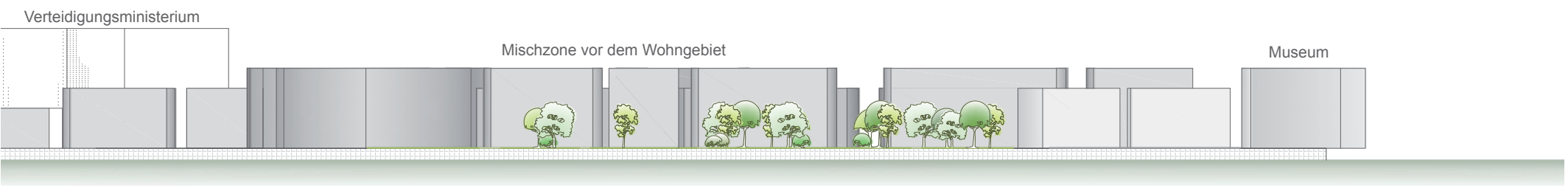
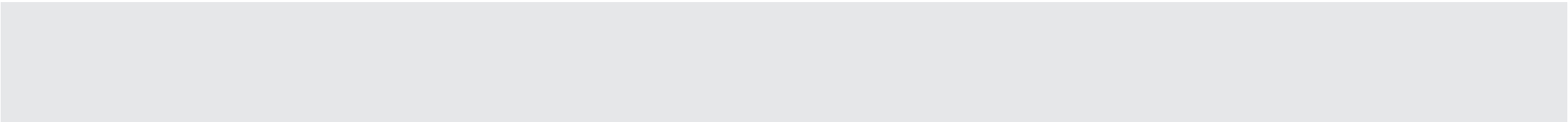
- |                |   |  |
|----------------|---|--|
| 1. Lageplan    | 1 Landmark Geschichtliche und Soziologische Aufarbeitung der Klassenunterschiede in Argentinien | 17 Parken                                |
| 2. Ansichten   | 2 Kommerzielle Zone   | 18 Buquebus Terminal                     |
| 3. Schaubilder | 3 Park  | 19 Hotel/ Büro                           |
| 4. Modellfotos | 4 Mischzone Wohnen/Kommerzielle Zone  | 20 Brücke mit Rampen                     |
|                | 5 Wohngebiet  | 21 Haltestelle                           |
|                | 6 Abtreppe zum Rio de la Plata  | 22 mögliches zukünftiges Wohngebiet      |
|                | 7 Verwaltung  | 23 unterirdische Autobahn und Zugstrecke |
|                | 8 Seefahrtsschule   | 24 Yacht Club                            |
|                | 9 zentraler Marktplatz  |  |
|                | 10 existierender Schornstein  |  |
|                | 11 Mehrzweckhalle   |  |
|                | 12 Immigrantenmuseum  |  |
|                | 13 Marinebasis/ zukünftiges Seefahrtsmuseum   |  |
|                | 14 Sitzflächen & Spielplatz   |  |
|                | 15 öffentliche Sportanlagen   |  |
|                | 16 Allee die zur Plaza de Mayo führt  |  |



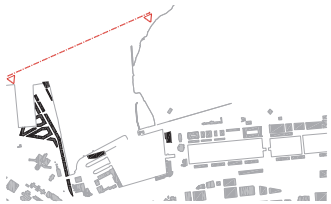
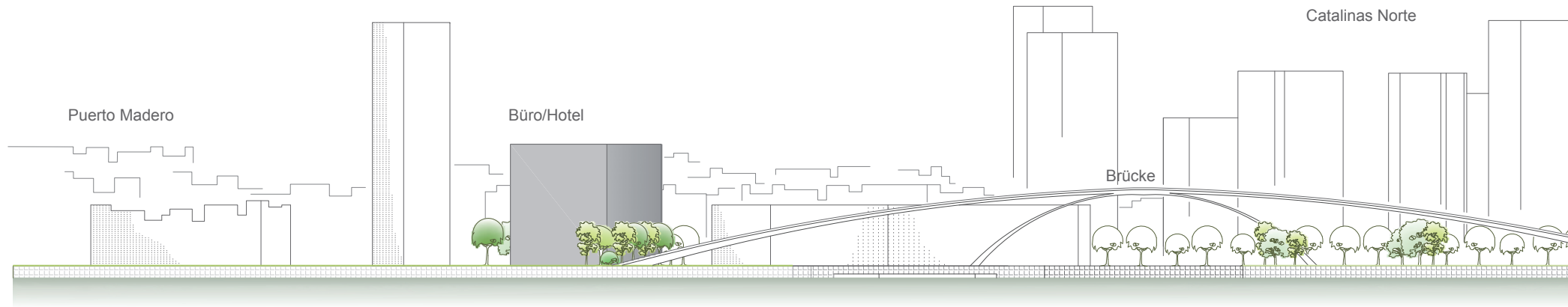


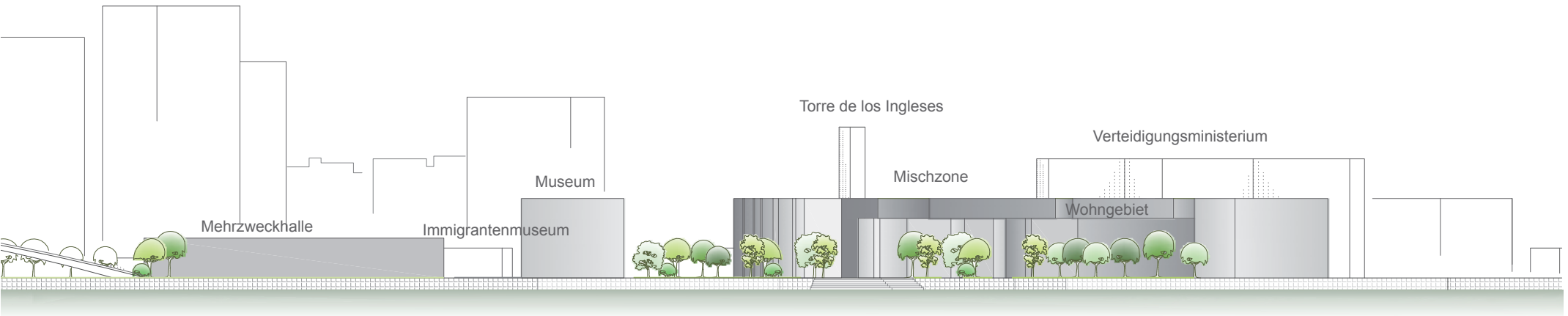
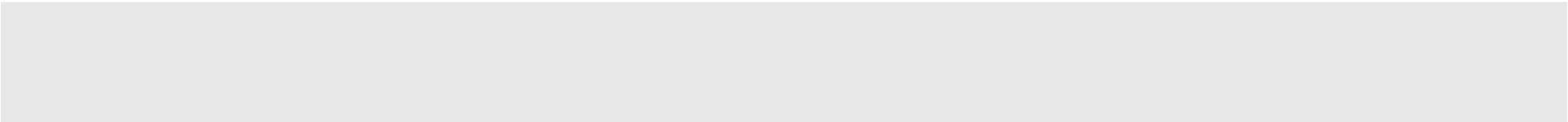
# Südansicht





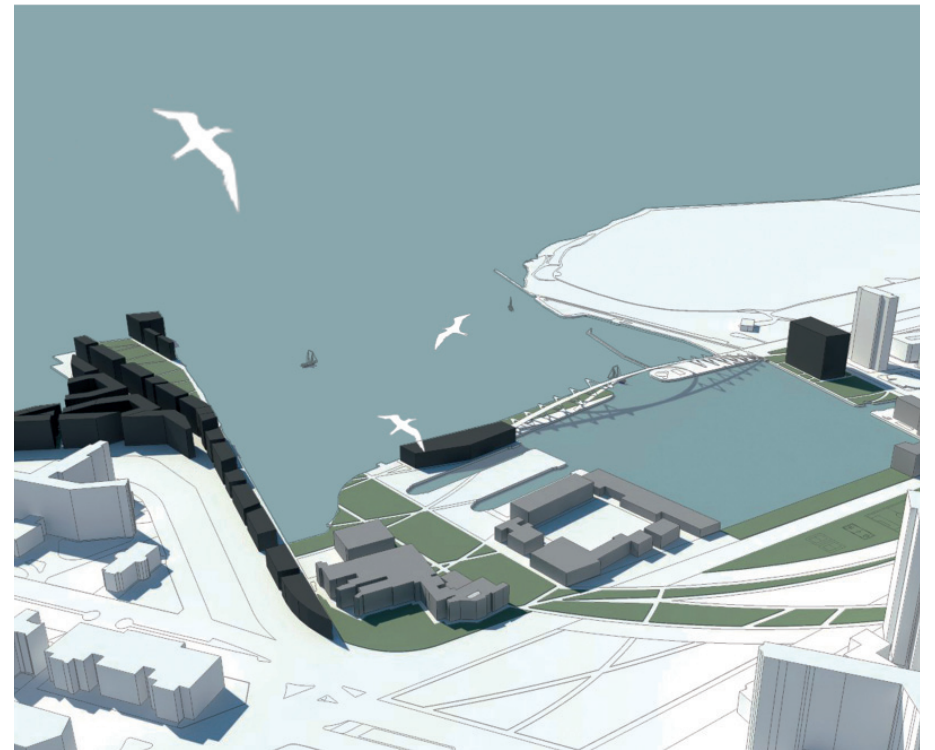
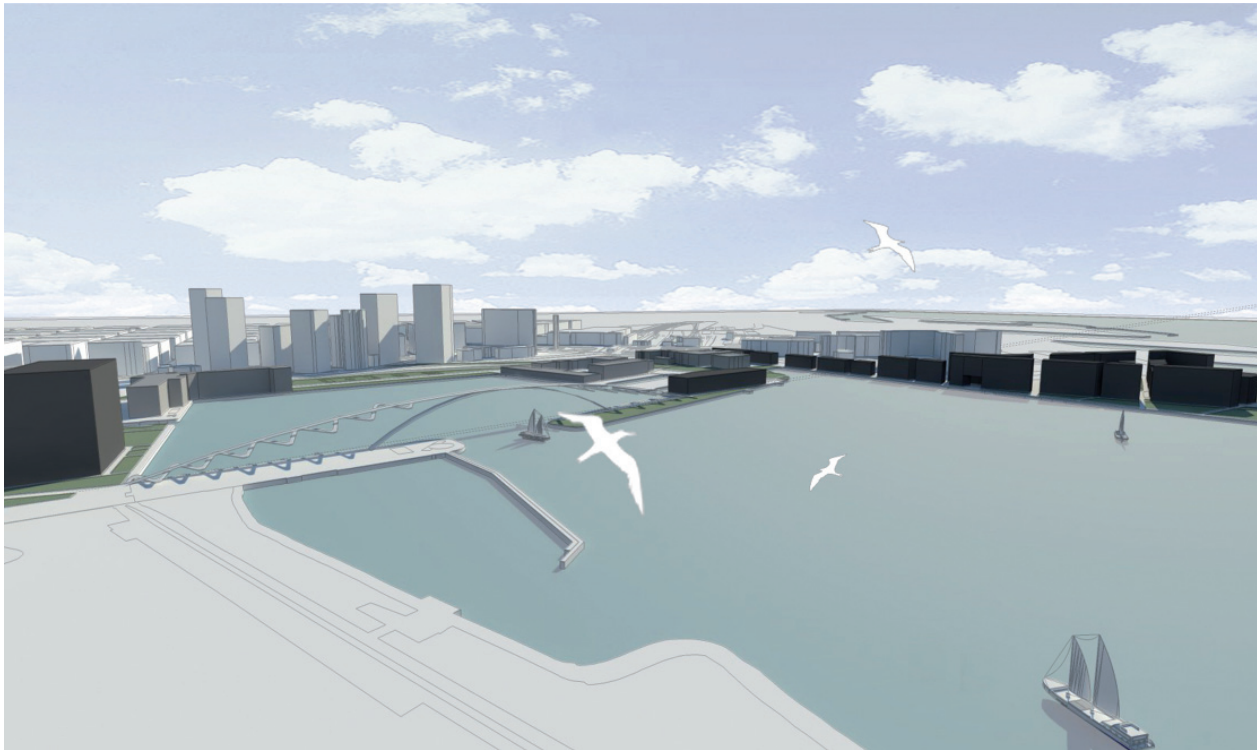
# Ostansicht

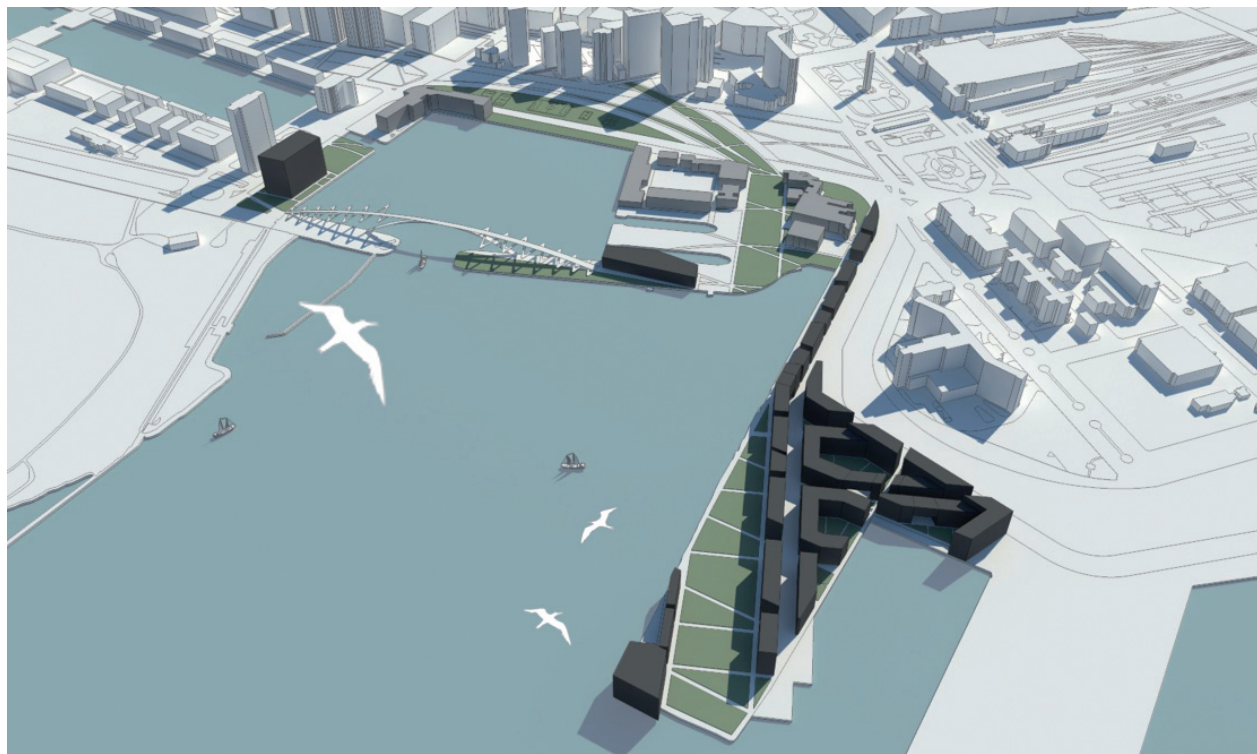




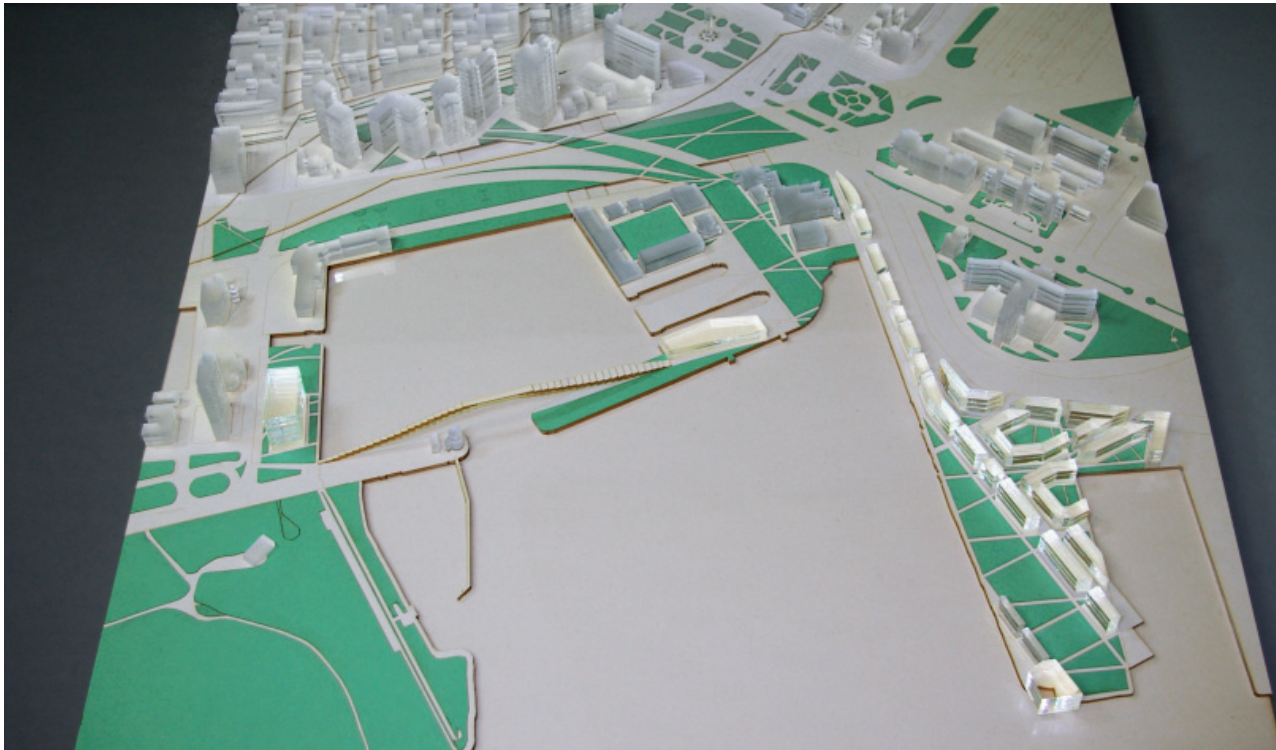


## Schaubilder

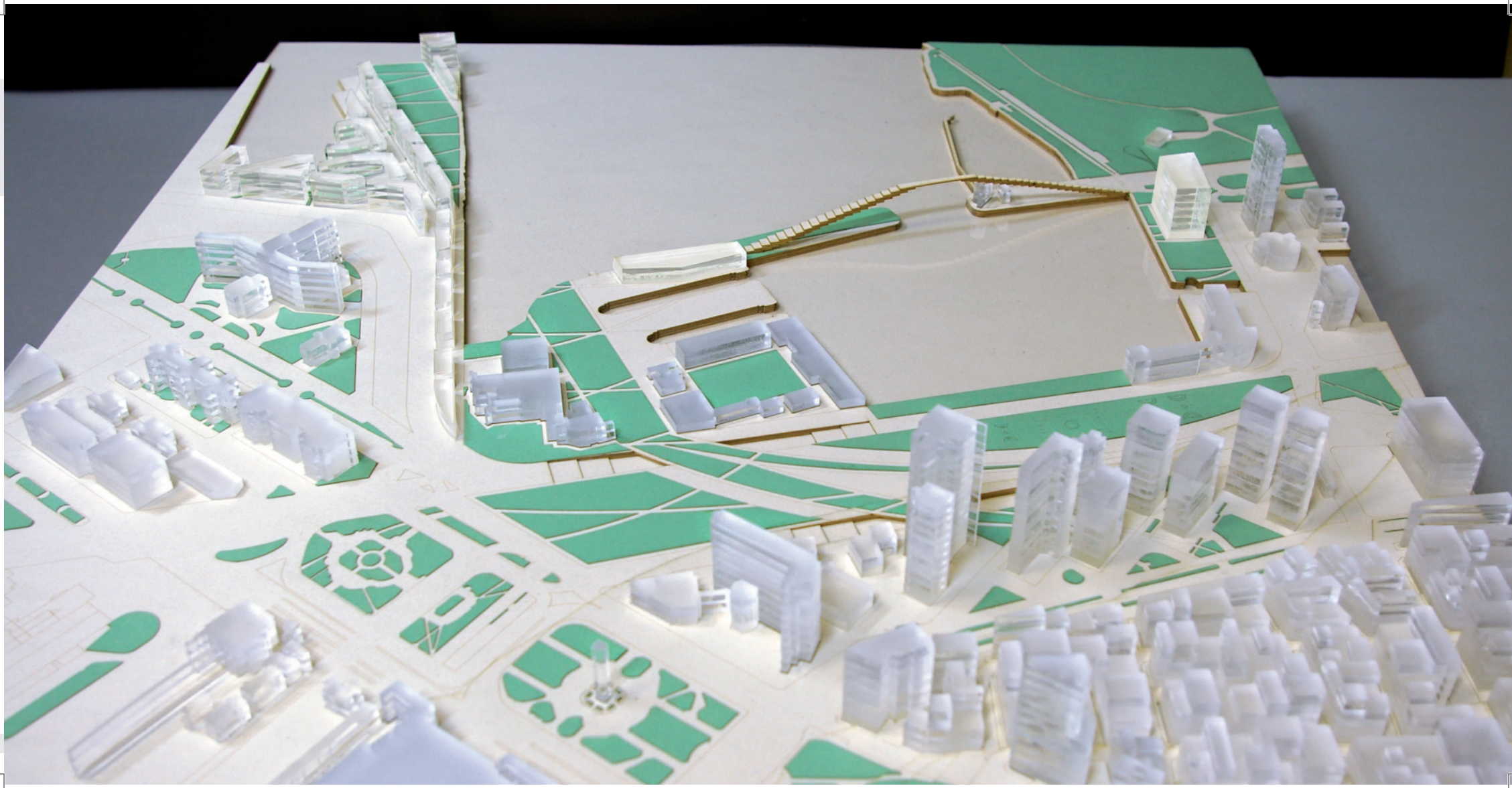




## Modellfotos









07

ANHANG

## 7.1 LITERATURNACHWEIS

- Bisman, Hernán/ Marta García Falcó (Hg.): „Concurso Internacional Argentina 2010“, Bisman Ediciones, Buenos Aires 2008
- Brachowicz, Stefan / Sladjan Jonaskovich: east darling harbour, ein neuer Hafenbezirk für Sydney, Dipl., Graz 2006
- Breen, Ann/ Dick Rigby: „The new waterfront“: a worldwide urban success story, The waterfront centre, Thames & Hudson, London 1996
- Gilber, Alan: „The latin american city“, Latin America Bureau 1998
- Goerdeler, Carl D: „KulturSchock Argentinien“, Reise Know-How Verlag Peter Rump GmbH, Bielefeld 2010
- Gutman, Margarita/ Jorge Enrique Hardoy: „Buenos Aires 1536-2006“, Historia urbana del Área Metropolitana, Ediciones Infinito, Buenos Aires 2007
- Kostof, Spiro: „Die Anatomie der Stadt“, Geschichte städtischer Strukturen, Campus Verlag, Frankfurt/ Main 1993
- Lanz, Stephan (Hg.): „City of Coop“, Ersatzökonomien und städtische Bewegungen in Rio de Janeiro und Buenos Aires, b\_books Verlag, Berlin 2004
- Masu Anna Maria sea(ti)scape, queens wharf. Auckland, Dipl., Graz 2009
- Riekenberg, Michael: „Kleine Geschichte Argentinies“, Verlag c. H. Beck, München 2009
- Seeler, Rolf/ Juan Garff: „Argentinien und Falklandinseln“, DuMont Reiseverlag, Köln 2008
- Schubert, Dirk (Hg.): „Hafen- und Uferzonen im Wandel“, Analysen und Planungen zur Revitalisierung der Waterfront in Hafenstädten, Leue Verlag 2001
- Varas, Alberto: Buenos Aires: „una trilogia metropolitana“, arquitectura, paisaje y espacios en transición, Nobuko, Buenos Aires 2006
- Judith Laister „Kunst an die Donau!“, Der Fluss als Bildmotiv und Baukulisse, in: Linz Blick, Linz 2009, 55-71

<p>Internet: Arbeiten online:</p>	<p>nischestadt“ Tübingen 2000, online: <a href="http://www.spaltenberger.de/geograph/lastadt/lastadt.pdf">www.spaltenberger.de/geograph/lastadt/lastadt.pdf</a>, 20.12.2010</p>	<p>Bruns-Berentelg, Jürgen, HafenCity Hamburg: „Das Projekt HafenCity“, <a href="http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html">http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html</a>, 22.04.2011</p>
<p>Bruckner, Helmut: Gesellschaft und Staat Nr. 3/2008: Argentinien, Lüders &amp; Baran Verlag, München, online: <a href="http://www.km.bayern.de/blz/web/700308/index.asp">http://www.km.bayern.de/blz/web/700308/index.asp</a>, 20.12.2010</p>	<p>Reisinger, Andreas: „Marginalsiedlungen in Großstädten der Dritten Welt“, online:<a href="http://www.referate10.com/referate/Geographie/8/Marginalsiedlungen-in-Grobstadten-der-Dritten-Welt-reon.php">http://www.referate10.com/referate/Geographie/8/Marginalsiedlungen-in-Grobstadten-der-Dritten-Welt-reon.php</a>, 20.12.2010</p>	<p>Quelle: Exim News Service: <a href="http://www.steelguru.com/sfTCPDF/getPDF/ODk0MzY=/Top_100_container_ports_in_the_world.html">http://www.steelguru.com/sfTCPDF/getPDF/ODk0MzY=/Top_100_container_ports_in_the_world.html</a></p>
<p>K o l l - S c h r e t z e n m a y r , M a r t i n a : „Seaports – Airports – Teleports“, 2003, online: <a href="http://www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/456/2991/file">www.nsl.ethz.ch/index.php/en/content/download/456/2991/file</a>, 20.12.2010</p>	<p>von der Haide, Ella: „SKRIPTEN ZU MIGRATION UND NACHHALTIGKEIT“, <a href="http://www.glus.org/download/urbaneg.pdf">http://www.glus.org/download/urbaneg.pdf</a>, 22.04.2011</p>	<p>Furkert, Nicola, Klett Verlag: „Infoblatt Die lateinamerikanische Stadt“ <a href="https://www.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&amp;extra=FUNDAMENTE-Online&amp;artikel_id=85951&amp;inhalt=kss_klett_dev01.c.118861.de">https://www.klett.de/sixcms/list.php?page=infothek_artikel&amp;extra=FUNDAMENTE-Online&amp;artikel_id=85951&amp;inhalt=kss_klett_dev01.c.118861.de</a>, 20.12.2010</p>
<p>Puerto Buenos Aires: <a href="http://www.puertobuenosaires.gov.ar/moduloGRAL.php?p=infodetalle">http://www.puertobuenosaires.gov.ar/moduloGRAL.php?p=infodetalle</a>, 22.04.2011</p>	<p>homepage:</p>	<p>20.12.2010</p>
<p>Spaltenberger, Tobias: „Hausarbeit: Die Lateinamerika-</p>	<p>Autorità Portuale di Genova: <a href="http://www.porto.genova.it/uk/porto/intro/porto.asp">http://www.porto.genova.it/uk/porto/intro/porto.asp</a>, 22.04.2011</p>	<p>Kaiser, Oliver/ Maria Cecilia Kaiser: Argentina for you</p>

- 2010  
<http://www.argentinaforyou.com/dasland/index.php>  
 (20.12.2010)
- Koppenwallner, Victoria (2011), Goruma: "Buenos Aires",  
<http://www.goruma.de/Staedte/B/BuenosAires/geschichte.html>, 22.04.2011
- Kosick, Dirk/ Ingo Kosick: Argentinien - Argentinien, Lüdinghausen 2010  
<http://www.argentina-argentinien.com/> (20.12.2010)
- LAMBERTI, Laura, Insider Tipps Italien: "Genova Porto Antico - historischer Hafen Genua", [http://www.insider-tipps-italien.com/index\\_Genua\\_Hafen\\_Genova\\_Porto\\_Antico.htm](http://www.insider-tipps-italien.com/index_Genua_Hafen_Genova_Porto_Antico.htm), 22.04.2011
- Lerngruppe Bayerische Julius-Maximilians-Universität:  
 „Die lateinamerikanische Stadt“  
 Würzburg 2005 <http://www.geographie-diplom.de/Texte/Regional/ciudadlat.htm> (20.12.2010)
- Meurer, Harald, Help Direct.org (2011): „Oscarcito - Bildungschancen für Slumkinder in Buenos Aires“, [http://www.helpdirect.org/index.php?p\\_Ink=help\\_organisations&art=project\\_detail&id=1956](http://www.helpdirect.org/index.php?p_Ink=help_organisations&art=project_detail&id=1956), 22.04.2011
- Nabel, Paulina E.: Atlas Ambiental de Buenos Aires, Buenos Aires 2010  
<http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/>, 20.12.2010
- Peters, Lothar, Die offizielle Tourismus Website der Niederlande: "Kop van Zuid", <http://www.niederlande.de/de/inderstadt/rotterdam/topzehn/kop-vanzuid.jsp>, 22.04.2011
- Reese, Jens, Fremdworte.de: „Wahrzeichen“, <http://www.fremdwort.de/suche.php?term=Wahrzeichen>, 22.04.2011
- Ricalde, Andres Silvio :Buenos Aires, <http://www.elrincon-argentino.ch/tangoundmehr/buenosaires/index.html>, 22.04.2011
- Schilling, Thorsten, Bundeszentrale für politische Bildung (2011) : „Nichtstaatliche Organisationen - Initiative und Geschick“, <http://www.bpb.de/themen/G1PDEE>, 22.04.2011
- Slaughter, Sam, BuenosAires-Argentina.com: "Buenos Aires Transportation", <http://www.buenosaires-argentina.com/transportation/airports.html>, 22.04.2011



World Port Source: "Port of Buenos Aires", [http://www.worldportsource.com/ports/ARG\\_Port\\_of\\_Buenos\\_Aires\\_47.php](http://www.worldportsource.com/ports/ARG_Port_of_Buenos_Aires_47.php), 22.04.2011

<http://de.wikipedia.org> (20.12.2010)

Artikel: Slums, Buenos Aires, Hafen von: Rotterdam, Genua & Hamburg

[http://wikitravel.org/de/Buenos\\_Aires](http://wikitravel.org/de/Buenos_Aires)(20.12.2010)

Artikel: Buenos Aires

CD:

Wettbewerbsunterlagen von Cristian Stupp IRSA Buenos Aires

Film:

Thurau, Carsten: Traumstädte: Buenos Aires die Leidenschaftliche, ZDF 2010, 05.11.2010

- [2] <http://detektor.fm/kultur/argentinische-literatur-auf-der-leipziger-buchmesse/>
- [3] Quelle: <http://www.toolcoaching.at/de/partner.html>
- [4] Quelle: <http://www.goruma.de/Laender/Amerika/Argentinien/Landkarte/index.html>
- [8] [11] [16] [17] [47] [48] [84] [95] [96] [105] [124] CD mit Wettbewerbsunterlagen von Cristian Stupp IRSA Buenos Aires
- [9] Quelle für die Daten: Seeler, Rolf/ Juan Garff: „Argentinien und Falklandinseln“, DuMont Reiseverlag, Köln 2008
- [10] <http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Urville-Patagonians2.jpg&filetimestamp=20041005100302>
- [12] [http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Buenos\\_Aires\\_shortly\\_after\\_its\\_foundation\\_1536.png?uselang=de](http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Buenos_Aires_shortly_after_its_foundation_1536.png?uselang=de)
- [13] <http://losmasgrandesdelahistoria.blogspot.com/2008/06/juan-de-garay-un-civilizador.html>
- [14] Quelle:<http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Virreinato.png?uselang=de>
- [15] [http://embargent.passport4you.com/de/nachrichten/novedades/noticia/tag-der-unabhaengigkeit.html?tx\\_ttnews\[year\]=2010&tx\\_ttnews\[month\]=07&tx\\_ttnews\[day\]=09&cHash=2037384abb37c96cc33e64d09fbd9c](http://embargent.passport4you.com/de/nachrichten/novedades/noticia/tag-der-unabhaengigkeit.html?tx_ttnews[year]=2010&tx_ttnews[month]=07&tx_ttnews[day]=09&cHash=2037384abb37c96cc33e64d09fbd9c)
- [18] <http://www.argentinosencasa.com.ar/tema.php?seccion=10&page=18>
- [20] [http://adrianocodato.blogspot.com/2006\\_10\\_01\\_archive.html](http://adrianocodato.blogspot.com/2006_10_01_archive.html)
- [21] <http://www.ocioenbsas.com.ar/biografias.asp?page=2&lang=2>
- [22] <http://www.ksta.de/html/artikel/1288014961733.shtml>
- [23] <http://joseorlandod.wordpress.com/page/10/>
- [26] Quelle: <http://www.geographie-diplom.de/Texte/Regional/ciudadlat.htm>

[27-29] Gilber, Alan: „The latin american city“, Latin America Bureau 1998

[34] [38] [46] [49] Gutman, Margarita/ Jorge Enrique Hardoy: „Buenos Aires 1536-2006“, Historia urbana del Área Metropolitana, Ediciones Infinito, Buenos Aires 2007

[35] Quelle: [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Buenos\\_Aires\\_map.jpg&filetimestamp=20080927180351](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Buenos_Aires_map.jpg&filetimestamp=20080927180351)

[36] [40] [52] [58] <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/>

[37] [39] [55] Informationen von Arq. Pablo Ferreiro

[45] [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Rio\\_de\\_la\\_Plata\\_BA\\_2.JPG&filetimestamp=20090504095141](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Rio_de_la_Plata_BA_2.JPG&filetimestamp=20090504095141)

[50] [59] [61] [73] [75-77] [97] [104] Quelle: Google Maps & <http://www.atlasdebuenosaires.gov.ar/aaba/>

[56] <http://www.flickr.com/photos/galbisu/1470124311/>

[62] <http://www.lateinamerika.de/?page=/Laender/argentinien-buenos-aires.php>

[65] <http://www.askbluey.com/Image?q=Argentine+National+Congress>

[67] [http://downloads.gamingaccess.com/index.php?author\\_name=anhtaidatquang](http://downloads.gamingaccess.com/index.php?author_name=anhtaidatquang)

[68] [http://www.metropolitan-touring.com/content.asp?id\\_page=3327](http://www.metropolitan-touring.com/content.asp?id_page=3327)

[72] <http://www.akworld.net/webblog/2006/05/24/planetarium/>

[79] [http://www.insidertipps-italien.com/index\\_Genua\\_Hafen\\_Genova\\_Porto\\_Antico.htm](http://www.insidertipps-italien.com/index_Genua_Hafen_Genova_Porto_Antico.htm)

[80] <http://www.hafencity.com/de/ueberblick/das-projekt-hafencity.html>

[81] <http://www.niederlande.de/de/inderstadt/rotterdam/topzehn/kopvanzuid.jsp>

[82] [103] [114] [125] [126] Quelle: Google Maps

[83] <http://www.spanishcourses.info/cities4/buenos-aires-argentinien-10-fotos-DE.htm?YBDSt=HAHWFQP>

[86] [http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Panorama\\_di\\_Genova\\_%28porto\\_commerciale\\_e\\_porto\\_antico%29.jpg&filetimestamp=20060416203044](http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=Datei:Panorama_di_Genova_%28porto_commerciale_e_porto_antico%29.jpg&filetimestamp=20060416203044)

[87] <http://www.panoramio.com/user/477291/tags/Genova>

[88] <http://www.tam.bg/02/images/Italia/>

[89] [http://www.hamburg-gallery.de/bilder\\_db/details.php?image\\_id=1731&sessionid=be2d9ad527820e6acb7ab3506465d1f4](http://www.hamburg-gallery.de/bilder_db/details.php?image_id=1731&sessionid=be2d9ad527820e6acb7ab3506465d1f4)

[90] <http://www.jetsettersmagazine.com/archive/jetezi-ne/globe02/Europe02/germany/hamburg/hamburg.html>

[91] <http://www.welt.de/reise/article4310227/Guenstiges-Hamburg-zwischen-Schanze-und-Hafen.html>

[92] <http://meinehafenstadt.pbworks.com/w/page/15331968/Antworten-auf-frage-MH3>

[93] <http://www.youropi.com/nl/rotterdam/locations/waterfront-1164>

[94] [http://www.tripimage.com/de/photo\\_Rotterdam\\_76094.html](http://www.tripimage.com/de/photo_Rotterdam_76094.html)

[98] [99] Quelle: <http://www.puertobuenosaires.gov.ar/moduloGRAL.php?p=infodetalle>

[100] Quelle: CD mit Wettbewerbsunterlagen von Cristian Stupp IRSA Buenos Aires

[101] Bisman, Hernán/ Marta García Falcó (Hg.): „Concurso Internacional Argentina 2010“, Bisman Ediciones, Buenos Aires 2008

[102] Schuhputzer: [http://www.club-buenosaires.com/xDE/P\\_92\\_Strassenkuenstler.htm](http://www.club-buenosaires.com/xDE/P_92_Strassenkuenstler.htm)

[102] Hundesitter: <http://www.weltbildung.com/buenosaires-tango.htm>

[106] Varas, Alberto: Buenos Aires: „una trilogia metropolitana“, arquitectura, paisaje y espacios en transición, Nobuko, Buenos Aires 2006



- [107] [http://www.ask.com/wiki/Population\\_of\\_Argentina](http://www.ask.com/wiki/Population_of_Argentina) enos Aires
- [108] <http://www.boating.co.nz/yarns/argentina.html> [119] <http://www.travelpod.com/travel-blog-entries/anaronnie/1/1262284902/tpod.html>
- [109] <http://www.rockymtnfuller.com/2010/03/22/>
- [111] Quelle: [http://d-maps.com/pays.php?num\\_pay=313&lang=de](http://d-maps.com/pays.php?num_pay=313&lang=de) [120] [http://ptederquientren.blogspot.com/2009/03/noticias-de-via-y-obra\\_18.html](http://ptederquientren.blogspot.com/2009/03/noticias-de-via-y-obra_18.html)
- [113] <http://www.umdiewelt.de/Die-Amerikas/Suedamerika/Argentinien/Reisebericht-3659/Kapitel-34.html> [123] <http://img836.imageshack.us/img836/1254/80393076.jpg>
- [117] [http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Reserva\\_ecol%C3%B3gica\\_de\\_Buenos\\_Aires.jpg](http://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Reserva_ecol%C3%B3gica_de_Buenos_Aires.jpg) [1] [5-7] [19] [24] [25] [30- 33] [41-44] [51] [53] [54] [57] [60] [63] [64] [66] [69-71] [74] [78] [85] [102] [110] [112] [115] [116] [121] 122] [127] [128] Bilder aus dem privaten Fotoarchiv von Regina Lechner
- [118] <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2011/01/26/villa-31-en-buenos-aires-la-idea-de-un-emblema-que-los-integre-a-la-ciudad/> Quelle zu den Plänen der Machbarkeitsstudie: CD Wettbewerbsunterlagen von Cristian Stupp IRSA Bu-

## DANKE/ GRACIAS

Ich bedanke mich rechtherzlich für die tolle Unterstützung und Hilfe bei der Erstellung meiner Diplomarbeit bei:

Hauptbetreuer

Ao.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Grigor Doytchinov

Betreuer in Buenos Aires

Arq. Pablo Ferreiro, Professor an der Universidad de Buenos Aires

Ich möchte auch all jenen danken, die an mich geglaubt, mich bis hierher begleitet und unterstützt haben, vor allem: Leandro Fernandez, Karin Hiesl, DI Ines Madlsperger, Alexandra Prehal, DI Karin Preininger, DI Jelena Ristic, Matthias Salzmann, DI Gernot Siegl, Bernadette Schöllhammer & meiner Familie.