

Brasília: SQS 103

Fallstudie über den öffentlichen Raum in einer Superquadra.



Diplomarbeit am Städtebau Institut
Universität Stuttgart, SS 03.

von Tanja M. Thung

Betreut durch Prof. Dr. - Ing. Eckhart Ribbeck
und Prof. Dr. phil. Gerd de Bruyn

An Brasilien, meine erste Heimat.

Brasília: SQS 103 - Fallstudie über den öffentlichen Raum in einer Superquadra

I. Abbildungsverzeichnis	S. VII
II. Tabellenverzeichnis	S. IX
III. Diagrammenverzeichnis	S. IX
IV. Planverzeichnis	S. IX
1. Einleitung	S. 1
<u>I. Zum Kontext</u>	S. 7
2. Die Leitlinien: Die Charta von Athen	S. 9
3. Geschichtliches	S. 15
3.1. Entstehungsgeschichte der Hauptstadt Brasiliens	S. 17
3.2. Der Bau und die Ursprünge der räumlichen Sozialschichtung	S. 21
4. Die Planung	S. 31
4.1. Der Entwurf von Lúcio Costa für die neue Hauptstadt Brasiliens	S. 33
4.2. Die Wohnform Superquadra	S. 38
a) Konzept	
b) Das Wohngebiet	
c) Die Gebäude	
d) Die Anlage	
e) Das Konzept der Landschaftsgestaltung	

II . Die Fallstudie: die Superquadra 103 Süd S. 47

5. Beschreibung und Zustand der SQS 103 S. 53

5.1. Die Lage und Infrastruktur S. 55

- a) Die lokale Einkaufsstrasse CLS 103/104.
- b) Ihre Rückseite – ein gestalterisches Problem

5.2. Die Anlage S. 59

- a) Die Fahrbahnen
- b) Die Gehwege
- c) Die Grünflächen
 - c.1) Physische Eigenschaften
 - c.2) Nutzung
 - c.3) Die dezentrale Verwaltung der Grünanlage (die „prefeitura“)

Exkurs: Die Gemeinschaft und die heimliche Identität der Superquadras S. 62

- d) Die gemeinschaftlichen Einrichtungen
- e) Der informelle Handel und Dienstleistungen

5.3. Die Wohnblöcke S. 68

- a) Die Wohnungstypologien
- b) Das Problem der Stellplätze
- c) Die architektonischen Eigenschaften -Verkleidungsmaterialien
- d) Die Verwaltung des Hauses - das „condomínio“
- e) Die Ausbreitung des Condomínios zur Außenanlage – die Territorialisierung

6. Die Nutzung und die Nutzer der Wohnanlage – SQS 103 S. 81

6.1. Der halb öffentliche Raum S. 83

- a) Die Nutzung und Wahrnehmung des halb öffentlichen Raums

6.2. Der öffentliche Raum S. 87

- a) Die Qualität der Superquadra in der Beurteilung der Bewohner
- b) Die tatsächliche Nutzung der Anlage durch die Bewohner
 - b.1) Die Kinder – Kinderspielplätze

b.2) Die Senioren	
c) Die Auswirkung der Morphologie für eine Nachbarschaft	
6.3. Schlussfolgerung	S. 97
7. Die Soziabilität in Brasilia	S. 105
a) Die Nachbarschaftseinheitsidee	
b) Die institutionalisierte Gemeinschaft in den Superquadras	
c) Der soziale Raum	
8. Die Weiterentwicklung: ein Vergleich der SQS 103 mit der SQN 309	S. 115
a) Die lokale Einkaufstraße	
b) Die Anlage der Superquadras	
c) Die Wohnblöcke der Superquadras im Nordflügel	
d) Der Anstieg des Immobilienwertes und die sukzessive Vertreibung der Mittelschicht – Superquadra als Luxuswohnungsgebiet:	
e) Vergrößerungen der Wohnflächen – Marketingmanöver?	
<i>Exkurs: Die Territorialisierung als Äußerung der Bedürfnisse und Ansprüche einer Sozialschicht</i>	S.122
f) Die Zunahme der Sicherheitsmaßnahmen	
<i>Exkurs: Die künstliche Nachbarschaft</i>	S. 124
g) Schlussfolgerung	
9. Fazit:	S. 131
<u>III . Anhang</u>	S. 139
1. Die Feldforschung: Die angewendeten Forschungsmethoden	S. 141
2. Der Fragebogen und einige beantworteten Beispiele	S. 145

3. Die Definition des in der Arbeit verwendeten Begriffs „Mittelschicht“ und andere Begriffe	S. 153
4. Interviews	S. 159
a) Frederico de Holanda	S. 161
b) Aldo Paviani	S. 171
5. Quellenverzeichnis	S. 175

I. Abbildungsverzeichnis

Abb. x: Luftbild Superquadras im Südflügel. Deckblatt

I – Zum Kontext:

Abb. I.1:	Werbebild für die neue Hauptstadt Brasiliens – alle Landeshauptstädte werden mit Brasilia radial verbunden.	S. 18
Abb. I.2:	Bau der Ministeriengebäude, 1958.	S. 21
Abb. I.3:	Bau der Superquadras im Südflügel, 1959.	S. 22
Abb. I.4:	Bau der Superquadra SQS 105, 1959.	S. 22
Abb. I.5:	Freie Stadt – Siedlung an der Peripherie der Baustelle, 1958.	S. 23
Abb. I.6:	Urbanisation der Peripherie – Entstehung der Satellitenstädten bis 1965.	S. 26
Abb. I.7:	Urbanisation des Bundesdistrikts 1960- 1997.	S. 26
Abb. I.8:	Markierung der beiden Haupterschließungsachsen – Wohnachse und Monumentalachse.	S. 33
Abb. I.9:	Skizzen von Costa für den Plano Piloto.	S. 33
Abb. I.10:	Platz der Drei Gewalten, entspricht die „Skala monumental“.	S. 34
Abb. I.11:	Der Busbahnhof, entspricht die „Skala städtisch“.	S. 34
Abb. I.12:	Das Wohngebiet der Superquadras, entspricht die „Skala wohnen“.	S. 34
Abb. I.13:	Skizze des Wettbewerbsbeitrages von Costa für den Plano Piloto, 1957.	S. 37
Abb. I.14:	Superquadras im Südflügel, 1999.	S. 38
Abb. I.15:	Wohnblock einer Superquadra.	S. 40
Abb. I.16:	Grundrissvarianten eines Wohnblocks in der SQS 315.	S. 40
Abb. I.17:	Skizze einer Nachbarschaftseinheit (vier Superquadras).	S. 42
Abb. I.18:	Skizze der Anordnung der Superquadras mit Führung der lokalen Einkaufstraßen.	S. 42
Abb. I.19:	Perspektivskizzen _ lokale Einkaufstraße mit Superquadra im Hintergrund.	S. 43

II – Die Fallstudie:

Abb. II.1:	Der Plano Piloto.	S. 51
Abb. II.2:	Die lokale Einkaufstraße CL 103/104.	S. 56
Abb. II.3:	Die Rückseite der Geschäftszeile und Grünstreifen der SQS 103.	S. 57
Abb. II.4:	Die Rückseite des Restaurants „Marvin“.	S. 57
Abb. II.5:	Autos auf Fahrbahn und Grünfläche der SQS 103.	S. 59
Abb. II.6:	Peripherer Gehweg der SQS 103.	S. 59
Abb. II.7:	Eingang des Blocks „K“, SQS 103.	S. 60
Abb. II.8:	Eingang des Blocks „G“, 103.	S. 60
Abb. II.9:	Auf dem Weg zur Schule in der SQS 103.	S. 64
Abb. II.10:	Dienstleistungsstand der Näherin Maria auf der SQS 103.	S. 65
Abb. II.11:	Informeller Handel in der SQS 103.	S. 65
Abb. II.12:	Süßwarenhändler Joao Lopes.	S. 65
Abb. II.13:	Ansicht des Blocks „F“ der Superquadra 103 Süd (SQS 103).	S. 68

Abb. II.14:	Stellplätze auf ehemaliger Grünfläche, SQS 103.	S. 69
Abb. II.15:	Nachträglich gebaute Tiefgarage – nicht nach Norm, Block „H“, SQS 103.	S. 69
Abb. II.16:	Blumenbeet im Piloti des Blocks „F“, SQS 103.	S. 70
Abb. II.17:	Piloti des Blocks „F“, SQS 103.	S. 70
Abb. II.18:	Piloti des Blocks „C“, SQS 103 – Verschließung des Festsaals mit Glas.	S. 71
Abb. II.19:	Individuelle Pflege der Außenanlage. Wird von dem „condomínio“- Beitrag gezahlt.	S. 71
Abb. II.20:	Private Nutzung des Vorplatzes am Block „E“, SQS 103.	S. 72
Abb. II.21:	Piloti Block „A“, SQS 103.	S. 74
Abb. II.22:	Piloti Block „F“, SQS 103.	S. 74
Abb. II.23:	Piloti Block „C“, SQS 103.	S. 74
Abb. II.24:	Piloti Block „I“, SQS 103.	S. 74
Abb. II.25:	Garten Block „C“, SQS 103.	S. 75
Abb. II.26:	Garten Block „E“, SQS 103.	S. 75
Abb. II.27:	Garten Block „D“, SQS 103.	S. 75
Abb. II.28:	Garten Block „F“, SQS 103.	S. 75
Abb. II.29:	Hecken am Gehweg entlang markieren den privatisierte Vorgarten. Block „D“, SQS 303.	S. 77
Abb. II.30:	Der vom „condomínio“ gepflegten Garten unterscheidet sich von dem, der die Stadt pflegt. Blocks „A“, SQS 103.	S. 77
Abb. II.31:	Piloti des Blocks „D“, SQS 103.	S. 83
Abb. II.32:	Piloti des Blocks „A“, SQS 103.	S. 83
Abb. II.33:	Blick auf die Anlage der SQS 103 aus dem Apartment 501, Block „E“, SQS 103.	S. 87
Abb. II.34:	Grünanlage der SQS 103. Wohnen im Park.	S. 87
Abb. II.35:	Verweilen in der Zwischenquadra SQS 103/ SQS 102.	S. 88
Abb. II.36:	Sonnenbad in der Zwischenquadra SQS 103 / SQS 102.	S. 89
Abb. II.37:	Kinderspielplatz Nr. 1. vor dem Block „D“, SQS 103.	S. 90
Abb. II.38:	Kinderspielplatz Nr. 2 mit Fußballfeld vor dem Block „C“, SQS 103.	S. 90
Abb. II.39:	Geselligkeit beim Pförtner im Piloti des Blocks „H“, SQS 103.	S. 91
Abb. II.40:	Rückseite der Geschäftszeile der CL 103/104 am Samstag.	S. 112
Abb. II.41:	Rückseite des Geschäftsblocks der lokalen Einkaufsstraße CLN 308/309 (im Nordflügel).	S. 117
Abb. II.42:	Ursprüngliche Wohnblockgestaltung (SQS 103).	S. 118
Abb. II.43:	Ursprüngliche <i>en vogue</i> Fassade (abgehängte Glasfassade) eines Wohnblocks (SQS 315).	S. 118
Abb. II.44:	Ursprüngliche Farbgebung der Fassade (SQS 303).	S. 118
Abb. II.45:	Aktuelle Tendenzen im Nordflügel (SQN 211).	S. 119
Abb. II.46:	Die Fassade ist durch Balkone nicht mehr bündig (SQN 309).	S. 119
Abb. II.47:	Verglasung der Balkone (SQN 309).	S. 119
Abb. II.48:	„Privater“ Garten in der Außenanlage der SQN 309.	S. 121
Abb. II.49:	Hecken trenne die „privatisierten“ Gärten in der SQN 309 voneinander.	S. 121
III – Anhang:		
Abb. III.1:	Beispiele von beantworteten Fragebögen.	S. 151-52

II. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Aufteilung der Familien nach Einkommensschichten, nach Ortschaften – 1997.	S. 28
Tabelle 2:	Arbeitsvorrat im D.F., nach Ortschaften – 1997.	S. 29
Tabelle 3:	Umfang der Wohnblöcke auf der SQS 103.	S. 78
Tabelle 4:	Wohnblöcke der SQS 103. Apartmentzahl, Apartmenttyp, Bewohnerzahl und Verfügbare Parkplätze.	S. 78
Tabelle 5:	Wohnungstypologien, die in den Wohnblöcken der SQS 103 existieren.	S. 79
Tabelle 6:	Durchschnittliches Bruttofamilieneinkommen und pro Kopf, nach Ortschaften – D.F. – 1997	S. 10
Tabelle 7:	Bevölkerung nach Ortschaften – D.F. – 1960 bis 2000.	S. 103
Tabelle 8:	Freizeitort nach sozialen Klassen und Einkommensschichten.	S. 104
Tabelle 9:	Geselligkeitsumkreis nach sozialen Klassen und Einkommensschichten.	S. 104
Tabelle 10:	Wohnblöcke der SQN 309. Apartmentzahl, Apartmenttyp, Bewohnerzahl und Verfügbare Parkplätze.	S. 126

II. Diagrammenverzeichnis

Diagramm 1:	Verteilung der Bevölkerung des Bundesdistrikts: Kern – Peripherie, 1960, 1970 und 1980.	S. 27
Diagramm 2:	Entwicklung des jährlichen Bruttoeinkommens pro Kopf, nach Ortschaften. 1970-1976.	S. 27
Diagramm 3:	Bewertung der Außenanlage der SQS 103 bezogen auf den visuellen Eindruck.	S. 93
Diagramm 4:	Bevorzugter Freizeitaufenthaltsort der Bewohner der SQS 103.	S. 94
Diagramm 5:	Hauptfortbewegungsmittel der Bewohner der SQS 103.	S. 94
Diagramm 4.1:	Bewertung der Außenanlage SQS 103 – Freizeit in der Nachbarschaft	S. 95
Diagramm 4.2:	Bewertung der Außenanlage SQS 103 – Freizeit außerhalb der Nachbarschaft.	S. 95
Diagramm 5.1:	Bewertung der Außenanlage SQS 103 – Nutzung des Pkws als Hauptfortbewegungsmittel.	S. 96
Diagramm 5.2:	Bewertung der Außenanlage SQS 103 – Nutzung des öffentl. Nahverkehrs oder zu Fuß als Hauptfortbewegungsweise.	S. 96
Diagramm 6:	Apartmentstatus der Wohnblöcke der SQS 103.	S. 127
Diagramm 7:	Apartmentstatus der Wohnblöcke der SQN 309.	S. 127
Diagramm 8:	Anzahl von Autos pro Apartment der Wohnblöcke der SQS 103.	S. 128
Diagramm 9:	Anzahl von Autos pro Apartment der Wohnblöcke der SQN 309.	S. 128
Diagramm 10:	Vergleich des Apartmentstatus der SQS 103 mit der SQN 309.	S. 129
Diagramm 11:	Vergleich der Autoanzahl pro Apartment der SQS 103 mit der SQN 309.	S. 129
Diagramm 12:	Hauptfortbewegungsmittel der SQN 309.	S. 130

III. Planverzeichnis

Plan 1:	Plano Piloto mit Wohngebiete.	S. 44
Plan 2:	SQS 103 und Umgebung.	S. 58
Plan 3:	SQS 103.	S. 67
Plan 4:	Territorialisierung der Außenanlage in der SQS 103. Der Farbe Grün entspricht die den jeweiligen Wohnblöcke zugeordnete Grünfläche.	S. 76
Plan 5:	Die Nachbarschaftseinheit und die Pfortnerloge SQS 103.	S. 109

1. Einleitung

1. Einleitung

Die Stadtplanungsideen der Moderne¹ haben aufgrund ihrer positivistischen und technokratischen Eigenschaften auf die Planung der neuen Hauptstadt Brasiliens einen großen Einfluss ausgeübt. Die Errichtung von Brasília war auch mit der Absicht der Entstehung eines neuen wirtschaftlichen Landesentwicklungspols im unterentwickelten Herzen Brasiliens verbunden, dem zentralen Regierungsziel des damaligen Präsidenten. Die Rationalisierung des Lebens, die „Taylorisierung“ der Stadtfunktionen, die optimale Verteilung der urbanen Infrastruktur und die Nutzung der Tugenden der Natur fanden in Brasília Anwendung. Da die Stadt in drei Jahren errichtet werden sollte,² wurde sie auch in einer Massenproduktionssystematik gebaut. Brasília war somit ein Prototyp der „idealen“ Absichten einer modernen und fortschrittlichen Stadt. Durch die technologische Entwicklung und ihre tatsächliche Anwendung im Alltag, dachte man, dass das menschliche Verhalten sich entsprechend entwickeln und dadurch eine andere Gesellschaftsstruktur entstehen würde. Ein „neuer“ Mensch wurde idealisiert und generalisiert. Dieser Mensch sollte der zukünftige Einwohner Brasílias sein.

Neben den technischen Eigenschaften der modernen Stadtplanungen waren soziale Absichten sehr prägend. Die Leitlinien der Charta von Athen (1933), die durch Le Corbusier die Moderne eingeleitet haben, übten einen starken Einfluss auf Lúcio Costa, den Entwerfer der Stadt aus. Diese Leitlinien erforderten eine „neue“ Weise, Städte zu planen und stellten eine neue Sicht über den Urbanismus dar. Die daraus entwickelten Stadtkonzeptionen waren jedoch vielmehr Gesellschaftstheorien, die auf die damals zeitgenössischen Zustände von Gesellschaft und Stadt reagierten. „Die Erneuerung einer Kultur der Stadt“³ wurde gefordert. Durch die Gestaltung von Räumen und Orten, die ein gemeinschaftliches Verhalten der Menschen implizierten, hoffte man, dies zu erreichen.⁴

Gemeinschaftlichkeit war das Motto dieser Stadtplanungsideen. Bezogen auf die Stadt Brasília, erkennt man dies durch die Absicht der Kollektivierung des Bodens, d.h., der Boden wurde als ein gemeinsames Gut behandelt sowie die Luft und das Meer. Auf diesem Boden sollten alle Einwohner eine gleichberechtigte Nutzung der urbanen Einrichtungen und eine „menschenwürdige“ Wohnqualität erhalten.

Das Wohngebiet des Stadtkerns von Brasília - der Plano Piloto - besteht aus einer „innovativen“ Wohnform, die zum ersten Mal in dieser Dimension gebaut worden ist. Diese Wohnform, die Superquadra, entspricht den Anforderungen der Charta von Athen. Auf ihren kollektiven Böden befinden sich gemeinschaftliche Einrichtungen und öffentliche Anlagen. Außerdem ist das Zusammenbringen der verschiedenen Sozialschichten an einem Ort Teil des Konzeptes. Als vorbildliche Stadt wollte man in Brasília die Probleme der brasilianischen Großstädte, die durch die großen sozialen Unterschiede entstehen, vermeiden. Es sollte keine räumliche Sozialschichtung stattfinden und

keine ungleichen Rechte auf die urbane Infrastruktur.

In einer Superquadra sollte jede Sozial- und Einkommensschicht ihren Platz finden. Jede Quadra verfügte über eine ausgewogene Grundversorgungsstruktur und großzügigen Frei- bzw. Grünflächen für Freizeit und Erholung. Die Grundbedürfnisse der Menschen sollten hiermit befriedigt werden. Trifft das tatsächlich zu?

- Ist der Bewohner einer Superquadra ein zufriedener Mensch?
- Wie ist das Verhältnis zu seinen Nachbarn, die aus unterschiedlichen Sozialschichten stammen?
- Entsteht durch die Nutzung der gemeinschaftlichen Einrichtungen zwischen den Bewohnern einer Superquadra eine Gemeinschaft?

Die Besonderheit dieser Wohnform liegt in der Art der Gebäude, ihrer Ausrichtung und ihrer Morphologie. Die Wohneinheiten bestehen aus frei stehenden Wohnblöcken auf öffentlichem Boden, der nicht in private Grundstücke parzelliert werden kann. Dadurch wird der Garten als privater Freiraum abgeschafft und der Park als gemeinschaftlicher Freiraum zur Verfügung gestellt.

- Wie wird dieser Freiraum wahrgenommen?
- Wie wird er genutzt?
- Sind die Bewohner einverstanden, ihren „Garten“ mit anderen zu teilen?

Zudem besitzen diese Wohnblöcke ein architektonisches Sonderelement, das die Privatheit innerhalb des Gebäudes zusätzlich einschränkt: Das Gebäude ist aufgeständert und das Erdgeschoss ist offen. Dadurch ergibt sich ein Raum, der weder öffentlich noch privat ist. In der Höhe befinden sich die privaten und intimen Räume. Auf dem Boden die öffentlichen und gesellschaftlichen Räume. Der Bereich zwischen der Eingangsebene und der Deckenunterseite des ersten Geschosses – der Piloti - ist demnach nicht genau definiert.

- Wie verhalten sich die Menschen bzw. die Bewohner auf dieser Fläche?
- Sind die Nutzungen dort öffentlicher oder privater Art?

Mehrere Wohnanlagen (Vierergruppe) sollten, laut Lúcio Costa, eine Nachbarschaftseinheit bilden. Dagegen behauptet Holanda, dass Nachbarschaftsbeziehungen vorwiegend durch das urbane Element der Straße entstünden.⁵ Da der öffentliche Charakter der Straßen einer Superquadra nicht dem der traditionellen Straßen gleicht, befindet sich somit die Idee der Nachbarschaftseinheit auf einer konzeptionellen Ebene.

- Entsteht die Möglichkeit zur Bildung einer Nachbarschaft durch die Morphologie der Superquadras?

Diese und weitere Fragen zur Wohnanlage und deren Wohnblöcken haben das Interesse vieler Kritiker geweckt. Die meisten Ergebnisse zur Gründungszeit der Stadt hatten Vorurteile gegenüber der Superquadra.

- Ist diese Wohnform ein misslungenes Wohnkonzept?

Tatsache ist, dass die Superquadras bis heute bewohnt sind. Sie wurden weder verlassen noch abgerissen, wie manche modernistischen Großprojekte.

- Entsprechen die Bewohner der Superquadras dem „neuen“ Menschenbild der Moderne?
- Hat die Architektur einen Einfluss auf das Verhalten der Menschen bzw. der Bewohner ausgeübt?
- Mussten sich die Bewohner mit der Zeit ändern und/oder haben sie sich angepasst?
- Wurde es notwendig architektonische Änderungen durchzuführen, die den Bewohnern vertrauter sind?

Mittlerweile steht der gesamte Stadtkern Brasílias unter Denkmalschutz.⁶ Dies ist ein zusätzliches Argument für die Erhaltung der Superquadras.

Die folgende Arbeit beschäftigt sich mit den gestellten Fragen zur Wohnform der Superquadra. Durch eine teilnehmende Beobachtung, informellen Gesprächen, Fragebögen und einer Dokumentensammlung wurde die Analyse dieser besonderen Wohnform betrieben. Das Wohnen in einer Superquadra wurde auch durch einen Selbstversuch erforscht.

Zentrale Absicht dieser Arbeit ist es, darzustellen, wie die Bewohner ihre Stadt tatsächlich nutzen und wahrnehmen - Die Stadt, die in ihren planerischen Theorien das Wohlbefinden der Menschen beabsichtigte. Dabei hat sich die Arbeit exemplarisch auf eine Superquadra beschränkt, die SQS 103.

¹ Der Begriff Moderne basiert auf der Architekturphase, die sich in den 20er Jahren (1919-1933) entwickelt hat, auch als die „klassische Moderne“ bezeichnet.

² Die Stadt musste innerhalb der Amtszeit des Präsidenten entstehen. Da sie auf fünf Jahre beschränkt ist und die Nachfolger für gewöhnlich die Projekte ihrer Vorgänger nicht weiterverfolgen, galt es, das Großprojekt gemäß dem Motto „50 Jahre (Entwicklung) in 5 Jahren (Amtszeit)“ schnellstmöglich zu realisieren. (Vgl. Fils. 1988, S.98)

³ Hilpert, T. Le Corbusiers „Charta von Athen“ Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.32.

⁴ Vgl. Hilpert. 1984, S.32.

⁵ Vgl. Holanda, F. A morfologia interna da capital. in: Paviani (Hrsg.). Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. 1985, S.159.

⁶ Der Plano Piloto steht seit 1992 unter Denkmalschutz.

I - Zum Kontext

2. Die Leitlinien: Die Charta von Athen
3. Geschichtliches
4. Die Planung

2. Die Leitlinien: Die „Charta von Athen“

2. Die Leitlinien: die Charta von Athen

Anfang des 20. Jahrhunderts befanden sich die Stadträume in vielen Großstädten des Abendlandes in einem alarmierenden Zustand. Die Ursache der organisatorischen Stadt-Zerstückelung ist auf private Investitionsentscheidungen und auf den architektonischen Ausdruck von Konkurrenzmechanismen und sozialen Vereinzelungen zurückzuführen.¹ Zudem verursachten die technologischen Entwicklungen und die Industrialisierung grundlegende Veränderungen in den sozialen Beziehungen der Stadtmenschen.

Auf dem dritten CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) Treffen in La Sarraz, 1928, versammelten sich Architekten, um eine neue, zeitgemäße Auffassung der Architektur und des Städtebaus zu liefern.

„Im Bewußtsein der tiefgreifenden, durch das Maschinensystem verursachten Umwälzungen stellen sie fest, daß die Umwandlung der sozialen Struktur und der wirtschaftlichen Ordnung zwangsläufig eine entsprechende Umwandlung des Phänomens der Architektur nach sich zieht.“²

Als Ergebnis wurde eine Abschlusserklärung verfasst, die Le Corbusier zu einem späteren Zeitpunkt als die „Charta von Athen“ veröffentlichte. Le Corbusier vertrat die Meinung, dass die Aufgabe des Architekten als Stadtgestalter die „Suche nach einer Doktrin des Städtebaus für die Ausrüstung der maschinellen Zivilisation“³ sei. Somit verdeutlichte er das Maß an Einfluss der technologischen Fortschritte hinsichtlich der Massenproduktion und der Standardisierung von Architektur (sowie dem Raum) auf den Menschen.

Die Stadtplanungsideen, die sich daraus entwickelt haben, forderten die physische und moralische Gesundheit der Menschen durch die Rationalisierung ihres Lebens. Die Stadtaufgaben wurden in vier Funktionen aufgeteilt: Wohnen, Arbeiten, sich Erholen und sich Fortbewegen (Charta, §15). Diese vier Hauptfunktionen der Stadt sollten demnach möglichst unabhängig voneinander behandelt werden um die Entfaltung deren Aktivitäten zu begünstigen (Charta, §78). Die Stadt wurde als ein raumplanerisches Ensemble eines einheitlichen Lebensprozesses betrachtet. Dennoch haben sich die Architekten nicht nur mit der Aufgabe des „Organisierens – Disziplinierens“ beschäftigt, sondern auch mit dem Wunsch, die Städte zu gestalten, dass sie der „Ort (werden), der die Menschen in Gemeinschaft zusammenführt“.⁴

Da das Ziel der Versammlung in La Sarraz war, Lösungen für die Verbesserung der Städte zu suchen, hat sich heraus kristallisiert, dass die Mittel, um dieses zu erreichen, in anderen Bereichen als der reinen Gestaltung von

Räumen. Somit wurde das Arbeitsfeld der Architektur in das Wirtschaftliche und Soziale verlagert.⁵ Als Umweltgestalter sahen sich die Architekten somit verantwortlich für die Gestaltung des sozialen Lebens. Sie behandelten den Raum als ein autonomes und rein formelles System, das folglich urbane Räume, d.h., Räume mit sozialen Inhalten, erzeugen würde.⁶ Diese Haltung der Modernisten reduziert sich auf das Verständnis der Stadt als ein Epiphänomen sozialer Funktionen.⁷ Dass ein Raum auch ohne artifizielle Form oder künstlerische Gestalt soziale, kulturelle und politische Bedeutung haben konnte, wurde nicht beachtet.⁸

Als eine Maßnahme für die Verbesserung der Städte sollte der Boden von Privatinteressen befreit und für das allgemeine Interesse zur Verfügung gestellt werden. Die Stadt als der Ort, der den Menschen Schutz gibt,⁹ sollte nicht verhandelt werden (Charta, §73, §94, §95). Der Boden als ein kollektives Eigentum würde ein gemeinschaftliches Leben fördern. Diesen politischen und wirtschaftlichen Eingriff in den Städtebau verwandelten die Stadtplanungsideen dieser Epoche in Gesellschaftstheorien. Nach ihrer Auffassung würde sich das harmonische Zusammenleben der Menschen durch die kollektive Nutzung der urbanen Einrichtungen vollziehen.

Eine zweite Maßnahme war die „Sanierung“ der Wohnstätte. Die Hauptfunktion der Wohnung ist die Befriedigung der biologischen (Charta, §12) sowie geistigen (Charta, §75) Bedürfnisse der Menschen. Die Wohnungen sollten sich in geeigneten Wohngebieten befinden, in denen die Menschen genügend Grünfläche, Sonnenlicht (Charta, §26) und frische Luft zur Verfügung (Charta, §29) haben und eine gewisse Einwohnerdichte (Charta, §25) beinhalten. Die Möglichkeit, in nächster Nähe der Wohnung Gemeinschaftseinrichtungen zu schaffen, Schulräume, Zentren der öffentlichen Hilfe und Spielplätze wurde auch angestrebt (Charta, §29). Die Errichtung und Gestaltung solcher Wohngebiete wurde zum Ausgangspunkt des Städtebaus deklariert (Charta, §88).

„Der Zyklus der täglichen Funktionen: wohnen, arbeiten, sich erholen wird durch den Städtebau unter dem Gesichtspunkt der größten Zeitersparnis geregelt, indem das Wohnen als das eigentliche Zentrum der städtebaulichen Bestrebungen und als der Angelpunkt aller Maßnahmen betrachtet wird.“¹⁰

Eine dritte Maßnahme bestand in einer genaueren Dimensionierung und Gestaltung der Verkehrsstraßen. Die zunehmende Geschwindigkeit der Fortbewegungsmittel, die Zwecke der Fahrbahnen (Linienstrecke, Lieferung, Durchfahrt, persönliche Strecke) und folglich die Gefahr, die solche Geschwindigkeiten für die Menschen bedeutet, wurden berücksichtigt. Als Folge sollte das moderne Straßensystem aus mehreren Fahrebenen bestehen (Charta, §61), weniger Kreuzungen beinhalten (Charta, §54) und getrennte Fahrbahnen für die verschiedenen Transportmittel haben (Charta, §60, §63). Hierdurch wurde die Trennung der Fußgängerbereiche von dem Straßenverkehr gefordert (Charta, §62, §64).

Die optimale Gestaltung der Freizeitstätten und der Arbeitsstätten wurde ebenfalls berücksichtigt. All diese Maßnahmen förderten durch die Monofunktionalität der Räume das Wohlbefinden der Menschen. Dennoch bedingten sie Gewohnheitsänderungen, die nicht sofort als positiv beurteilt worden sind. Hauptsächlich die entstandenen Freiräume bzw. öffentlichen Räume wurden oft kritisiert, weil sie andere soziale Verhältnisse förderten als gewohnt.¹¹

Schließlich konnten diese Maßnahmen schwer in der bestehenden Stadtstruktur umgesetzt werden. Sie verlangten Räumlichkeiten, die keine Großstadt zur Verfügung hatte. Bis 1957.

¹ Vgl. Hilpert, T. Le Corbusiers "Charta von Athen" Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.24.

² Ebenda, S.95.

³ Ebenda, S.50.

⁴ Ebenda, S.32.

⁵ Vgl. Ebenda.

⁶ Vgl. Madanipour. Design of Urban Space: an inquiry into a socio-spatial process. 1996, S.11.

⁷ Vgl. Colquhoun (1989). In: Madanipour. 1996, S.11.

⁸ Vgl. Holanda. O Espaço de Exceção. 2002, S.70 - 84.

⁹ Vgl. Hilpert. 1984, S.96.

¹⁰ Charta von Athen, Postulat Nr. 79. in: Hilpert. 1984, S.158.

¹¹ Vgl. Williams, Richard J. 12.08.2003: Sixth International Conference on Urban History: Power, Knowledge and Society in the City, Edingburgh 5-7 September 2002; http://www.esh.ed.ac.uk/urban_history/TITELSSPCE2.htm#STENIUS; 14.49.

3. Geschichtliches

- 3.1. Entstehungsgeschichte der Hauptstadt Brasiliens
- 3.2. Der Bau und die Ursprünge der räumlichen Sozialschichtung

3.1. Entstehungsgeschichte der Hauptstadt Brasiliens¹

Die Entstehung einer neuen Hauptstadt im 20. Jahrhundert scheint zuerst historisch ungewöhnlich. Dennoch, die Geburtsstunde von Brasília liegt einige Jahrhunderte zurück. Die Bedeutung dieser Hauptstadt wird durch einen Rückblick auf ihren politischen und kulturellen Kontext besser verständlich.

Als Brasilien noch portugiesische Kolonie war, spielten vor allem militärisch-strategische und wirtschaftliche Aspekte eine wichtige Rolle bei der Wahl einer Hauptstadt.

So war ab 1549 Salvador de Bahia Hauptstadt der Kolonie, da die Lage an der Küste relativ kurze Seewege nach Portugal ermöglichte und von hier aus weitere Expeditionen der Portugiesen nach Afrika und Indien starten konnten.

Mit der Verlagerung der wirtschaftlichen und politischen Schwerpunkte nach Süden wurde die Küstenstadt Rio de Janeiro im Jahre 1763 neuer Verwaltungssitz. Rio de Janeiro lag näher an den neuen wirtschaftlich bedeutenden Gebieten und ermöglichte gleichzeitig einen schnelleren Zugang zu den damaligen Konfliktzonen im Süden Brasiliens, dem heutigen Uruguay.

Im 19. Jahrhundert entwickelte sich dann Sao Paulo zu einem neuen Handelszentrum, das seinen Wohlstand dem Kaffee- und Tabakhandel, als auch dem Anbau von Baumwolle verdankte.

Im Laufe der Geschichte hatten sich also vor allem entlang der Küste Metropolen herausgebildet, als Hauptschlagadern des Landes. Sehr zum Leidwesen des Hinterlandes. Es blieb infrastrukturell unterentwickelt.

Die Diskrepanz zwischen der hochentwickelten Küstenregion und dem unterentwickelten Landesinneren wurde früh als Gefahr für die Einheit und Stabilität des Landes erkannt und führte zu zahlreichen Debatten, ob es denn nicht besser wäre, eine Hauptstadt im Zentrum Brasiliens zu errichten, um das Landesinnere mit der Küste zu verbinden. So schlug der Portugiesische Staatsmann Marquês de Pombal bereits 1763 vor, einen Verwaltungssitz für die Kolonie in Amazonien anzulegen. Ende des 18. Jahrhunderts, als es Autonomiebewegungen im heutigen Minas Gerais gab und die Unabhängigkeit Brasiliens von Portugal gefordert wurde, dachte man erneut über eine im Landesinneren gelegene Hauptstadt nach.

1823 wurde die Idee neu verfasst und die Absicht nochmals dem imperialen Versammlungsrat vorgelegt. Der Politiker José Bonifácio begünstigte die Verlegung der Stadt, da sie einen sicheren Ort für die Regierung bieten und den Bevölkerungsüberfluss an der Küste aufnehmen würde. Ihre Verbindung mit den anderen Großstädten durch

radiale Bundesstraßen würde sie zu einem neuen Wirtschaftspol (siehe Abb. 1) machen und die Regierungskontrolle würde durch ihre zentrale Lage gestärkt.² 1891 wurde das Vorhaben dann endgültig in der ersten republikanischen Verfassung des Landes verankert.

Nachdem also die juristische Grundlage existierte und bereits ein Name³ gefunden war, machte sich 1892 eine Kommission unter Leitung des Naturwissenschaftlers Luiz Cruls ins zentrale Hochland auf, um im Bundesstaat Goiás das künftige Bundesdistrikt festzulegen. Die Expedition berief sich hierbei auf den Geographen Adolfo Varnhagen, welcher 1849 auf die Hochebene Formosa in Goiás hinwies und empfahl, dort Brasília zu errichten. Schließlich verfüge das Gebiet über ein angenehmes Klima und eine günstige geographische Lag, denn in diesem Gebiet verläuft die Wasserscheide der drei großen Flusssysteme Brasiliens (des Amazonas, des Parana und des Sao Francisco). Zudem war die Distanz zu den wichtigsten Städten des Landes etwa gleich groß. Aufgrund innenpolitischer Spannungen verzögerte sich die Grundsteinlegung Brasílias bis zum Jahr 1922.

Die Weltwirtschaftskrise stoppte die Umsetzung des Projektes bis auf weiteres.

Dennoch wurde das Thema heftig weiter diskutiert, bis Mitte der 1950er Jahre erneut eine staatlich beauftragte Kommission in das von Cruls und seinem Team ausgewiesene Gebiet aufbrach, um den endgültigen Standort Brasílias festzulegen.

Der 4. April 1955 schließlich war ein wichtiger Ausgangspunkt für die Wiederaufnahme des Projektes und seiner endgültigen Umsetzung. Die neue republikanische Verfassung (1946) beinhaltete eine Klausur, die den Präsidenten bedingte eine neue Kommission für die definitive Festlegung der neuen Hauptstadt zu nominieren⁴. Bei einer Wahlkampfveranstaltung in Jataí / Goiás, bestätigte der damaligen Präsidentschaftskandidat Juscelino Kubitschek, dass er die neue Hauptstadt und den Regierungssitz verlegen wolle. Hiermit wurde sein Hauptregierungsziel deklariert.

Von der Wahl Juscelino Kubitscheks im Jahre 1956 zum Präsidenten Brasiliens erhoffte man sich, das Land aus der Krise zu führen. Brasilien sollte durch Industrialisierung, Elektrifizierung, Ausbau der Verkehrs- und Transportwege, durch Bildung und die Entwicklung der Agrarindustrie zu einer geeinten und unteilbaren Nation zusammen wachsen. Ein wichtiger Aspekt war hierbei insbesondere die Erschließung des Hinterlandes. Durch Subventionen sollte das Landesinnere für Investoren attraktiver gemacht werden, was gleichzeitig eine Entlastung der überbevölkerten Metropolen an der Küste ermöglichen sollte.

Ein anderer, nicht zu vernachlässigender Gedanke war, die Verwaltung moralisch zu säubern und der Korruption ein Ende zu machen. Eine unumgängliche Aufgabe war daher die Dezentralisierung des politischen Einflusses im Südosten Brasiliens. Auf diesem Wege erhoffte man sich unter anderem, weitere Benachteiligungen des Hinterlan-



Abb. 1.1: Werbebild für die neue Hauptstadt Brasiliens - alle Landeshauptstädte werden mit Brasília radial verbunden.
Quelle: Holston, 1989, S.15.

des unterbinden zu können.

Die Umsetzung aller Wahlziele und der wirtschaftliche Aufschwung des Landes konnte folglich nur durch die Errichtung Brasílias als neuer Hauptstadt im Landesinneren erreicht werden. Die Stadt sollte zum nationalen und internationalen Aushängeschild eines Landes werden, das seine koloniale Vergangenheit überwunden hatte und auf dem Weg war, sich in ein geordnetes, fortschrittlich-modernes Land zu verwandeln, mit einer repräsentativen Hauptstadt, die so ganz anders sein sollte, als die berühmten Metropolen an der Küste: frei von sozialen Konflikten, frei von Traditionen, rational-unchaotisch strukturiert. Kurzum: eine Hauptstadt der Hoffnung.

Da die Amtszeit des Präsidenten auf fünf Jahre beschränkt ist und die Nachfolger für gewöhnlich die Projekte ihrer Vorgänger nicht weiterverfolgen, galt es, das Großprojekt gemäß dem Motto „50 Jahre (Entwicklung) in 5 Jahren (Amtszeit)“ schnellstmöglich zu realisieren.

Für die Umsetzung des anspruchsvollen Regierungsvorhabens Kubitscheks wurde der Architekt Oscar Niemeyer mit der Planung der neuen Hauptstadt beauftragt. Dieser weigerte sich jedoch. So entschloß sich Kubitscheck für die Ausschreibung eines internationalen Wettbewerbs, aus dem der Flächennutzungsplan für die Stadt hervorgehen sollte. Die brasilianischen Architekten und ihre Berufsverbände setzten jedoch eine Beschränkung der Teilnehmer auf in Brasilien ansässige Ingenieure, Architekten und Stadtplaner durch. Die Teilnehmer hatten nach der Ausschreibung vom 19.9.1956, 145 Tage Zeit, um einen Plan zu entwerfen. Verlangt wurde ein:

„Gesamtplan der Stadt, mit Angaben über die Anordnung der Hauptelemente im Stadtbild, die Lokalisierung und Verbindung der verschiedenen Sektoren, Zentren, Einrichtungen und Anlagen, die Verteilung der freien Flächen und Verkehrswege (Maßstab 1:25.000) ... (und eine) kartographische Darstellung der vorgesehenen Ausnutzung des Bundesdistriktgebietes mit ungefähre Bezeichnung der Ackerbauzone des Stadtgeländes, der Industriezone, des Naturschutzgebietes – einschließlich Wälder, Jagd und Fischerei, Erosionskontrolle und Schutz der Quellen - und der Verkehrsnetze (Maßstab 1:50.000); (eine) Berechnung der für die Stadtbewölkerung erforderlichen Strom- und Wasserversorgung und des Transportes (und ein) Schema der Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt, mit Angabe der verschiedenen Fortschrittsetappen und ihrer voraussichtlichen Dauer ...“⁵

Im Text der Wettbewerbsausschreibung fehlten viele wichtige Angaben, die erst bei der zuständigen Behörde (die Novacap) erfragt werden mussten. So wurde die vorgesehene Bevölkerungszahl erst auf Fragen der Teilnehmer mit maximal 500.000 Einwohner bekannt gegeben. Auch die genaue Lage des geplanten Stausees, des Flugha-

fens, des ersten Hotels und des Präsidentenpalastes wurde ebenso, wie die vorherrschende Windrichtung (Osten) und dem geplanten Bau einer Eisenbahnlinie erst nach der Ausschreibung des Wettbewerbs verkündet. Zu den nachgetragenen Informationen gehörte auch die erwartete Größe und Anzahl der Ministerien. Die Planer sollten davon ausgehen, dass 30% der Staatsbeamten nach Brasília versetzt werden würden und zu den bestehenden Ministerien drei neue eingerichtet würden.

Am 16.03.1957 wurde der Plan von Lúcio Costa unter 26 Vorschlägen zum Sieger gekürt.

¹ Alle Daten wurden aus dem Kapitel: 4. Die Geschichte Brasílias in: Fils. Brasília. Moderne Architektur in Brasilien. 1988 (S.89-105), entnommen und zusammengefasst.

² Vgl. Holanda. O Espaço de Exceção. 2002, S.284.

³ Der Name der neuen Hauptstadt sollte nach dem wichtigsten Exportgut des Landes, dem roten Brasilholz, Brasília benannt werden.

⁴ Vgl. Holanda. 2002, S.284.

⁵ Vgl. Ausschreibung des Landeswettbewerbs für einen Orientierungsplan der neuen Hauptstadt Brasiliens; in: Niemeyer (Hrsg.). Módulo, Revista de Arte, Cultura, Arquitetura. Heft 3:8, S.9, 1956-1975, Rio de Janeiro, (zit. nach: Fils. Brasília. Moderne Architektur in Brasilien. 1988, S.105).



Abb. I.2: Bau der Ministerengebäude, 1958.
Quelle: Puttkamer, 2000. S.32

3.2. Der Bau von Brasília und die Ursprünge der räumlichen Sozialschichtung

Die neue Hauptstadt Brasiliens sollte in drei Jahren errichtet werden. Die Dimension dieses Bauvorhabens bestand nicht nur aus der physischen Größe des Baus, sondern auch aus komplexen organisatorischen und logistischen Prozessen, die für die Umsetzung des Plans und für die Verlegung der Regierungsbürokratie notwendig waren.

Das Terrain, auf dem die Stadt gebaut werden sollte, war bisher unbesiedelt. Mit dem Baubeginn kamen die ersten Bauarbeiter und teilweise zukünftigen Einwohner. Die Migranten des Bundesdistrikts Brasília konnten über zwei verschiedene staatliche Organisationen vermittelt werden: die **GTB (Grupo de Trabalhadores de Brasília)** eine Organisation der zukünftigen Arbeiter und Angestellten (Beamten) Brasílias und die **Novacap (Companhia Urbanizadora da Nova Capital)**, ein Unternehmen, das für den Bau der Stadt, dessen Verwaltung und für die Einstellung der notwendigen Fachleute zuständig war. Diese beide Institutionen waren juristische Einrichtungen, die die Bevölkerung der Stadt gesteuert haben. Zudem gab es verschiedene private Baufirmen, die an der Baustelle tätig waren: diese hatten Arbeiter aus dem ganzen Land in diese Region gebracht.

Der Boden, auf dem die Stadt errichtet werden sollte, bestand damals aus drei Baucamps für die jeweiligen Organisationen: der Hauptsitz der Novacap, Unterkünfte, Büros und Lager für Institutionen der Sozialversicherung und schließlich die Camps der verschiedenen privaten Baufirmen. Neben diesen drei Bauzeltplätzen befand sich am Rande der offiziellen Baustelle eine kleine Hützensiedlung, wo sich einige Familien, Dienstleistungen und Handel angesiedelt hatten, die die Bauarbeiter versorgten. Weil es sich um eine provisorische Siedlung handelte, die nur bis zum Ende der Bauzeit stehen sollte, wurde sie zur steuerfreien Zone deklariert. Daher bekam sie den Namen „Freie Stadt“ (Cidade Livre).

Diese Siedlung wurde zu einem weiteren Anziehungspunkt von neuen Arbeitsmöglichkeiten, der noch mehr Migranten bzw. Arbeitslose aus niedrigeren Einkommensschichten anzog. Während des Baus waren bereits 12.000 Personen an der Baustelle tätig. Acht Monate später hatte sich diese Zahl verdreifacht und im Jahre 1959 waren es über 50.000 Personen, die auf der Baustelle beschäftigt waren.¹ Diese Bevölkerung bestand zu diesem Zeitpunkt nicht mehr ausschließlich aus Bauarbeitern, sondern auch aus deren Familien. Sie waren meistens ärmere Menschen aus dem Nordosten Brasiliens oder aus angrenzenden Regionen, die durch den Bau der Hauptstadt angelockt wurden und sich dort eine bessere Zukunft erhofft hatten. Diese Menschen wohnten jedoch nicht in den Camps der Baustelle. Sie hatten sich am Rande der Baustelle in improvisierten Sperrholzhütten niedergelassen. Ein informelles Bauen hatte gleichzeitig mit dem offiziellen Bau der Hauptstadt stattgefunden.

Solche Hüttensiedlungen, auch Favelas genannt, sollten jedoch in der vorbildlichen Stadt Brasília nicht vorkommen. Sie würden den „perfekten“ Plan einer Hauptstadt zu sehr verunstalten. Somit wurde die Novacap gezwungen mit der Errichtung der Satellitenstädte vorzeitig zu beginnen, um diese Bevölkerung zu „verstecken“: 1958 wurde bereits Taguatinga (25 Km entfernt vom Plano Piloto - so hieß der Orientierungsplan der Stadt und diese Bezeichnung wird heute für den Stadtkern Brasília's benutzt) errichtet.

Die Stadt von Lúcio Costa beinhaltete klare Umriss und festgelgte Ränder für eine Bevölkerung von 500.000 Einwohnern. Erst wenn diese Einwohnerzahl erreicht wäre, sollte man mit der Planung und dem Bau der Satellitenstädte beginnen. Da die Arbeitsaufnahme der Regierungsbürokratie und deshalb auch die Unterbringung der Staatsangestellten im Vordergrund standen, wurde dem Bau der Ministeriengebäude und dem, der kollektiven Wohnblöcke Vorrang gegeben. Manche Wohnblöcke, organisiert in Superquadras (siehe Kapitel 4), wurden für bestimmte staatliche Institutionen² vorbestimmt, sodass ihre Angestellten einen Anspruch auf ein Apartment erhielten. Nach der offiziellen Fertigstellung der Stadt (1960), als der Plano Piloto bereit war seine Einwohner aufzunehmen und seine Aufgabe als Landeshauptstadt auszuüben, hatten sich bereits 127.000 Menschen³ im neuen Bundesdistrikts niedergelassen.

Dennoch wohnten nur die Hälfte davon (48,4%⁴) im Plano Piloto. Die übrige Bevölkerung konnte sich aus finanziellen Gründen das Wohnen im Plano Piloto nicht leisten. Es bestand die Notwendigkeit den Bau von weiteren Satellitenstädten vorzuziehen. Diese entstanden jedoch nur aufgrund einer groben Planung, weil man ihre detaillierte Planung vernachlässigt hatte.⁵ In ihrem ursprünglichen Zustand konnte man die Satellitenstädte nicht als Städte bezeichnen. Sie erhielten keine würdige urbane Infrastruktur und die Häuser bestanden aus improvisierten Sperrholzplattenhütten.

Noch bevor der Stadtkern fertig gestellt werden konnte, wurden diese Satellitenstädte an dessen Peripherie errichtet. 1960 entstanden die Satellitenstädte Sobradinho (22 Km entfernt vom Plano Piloto) und Gama (38 Km entfernt vom Plano Piloto) (siehe Abb. 6). Die Bevölkerung in der Peripherie war jedoch gezwungen im Plano Piloto zu arbeiten, da die Arbeitsmöglichkeiten sich dort konzentrierten.⁶ Einige Wohngebiete waren für die niedrigeren Einkommenschichten im Plano Piloto vorgesehen: die Superquadras in der 400er Zeile, die Reihenhäuser in der 700er Zeile und der Stadtteil Cruzeiro Velho. Dennoch waren diese nicht ausreichend. Die Peripherie wuchs weiter und schneller (68,8% im Jahr) als der Kern (3,6% im Jahr)⁷ (siehe Diagramm 1).

Zwischen 1970 und 1976 hatte der Bundesdistrikt ein enormes Migrantenwachstum zu verkraften, das die Planung der Stadt Brasília's außer Kontrolle gebracht hatte. Die Favelas hatten sich ausgebreitet und vermehrt. Diese Bevölkerungsgruppen, die sich am Rande der Stadt und hauptsächlich, die, die sich illegal im Plano



Abb. I.3: Bau der Superquadras im Südflügel, 1959.
Quelle: Arquivo Público do D.F., 2003.



Abb. I.4: Bau der Superquadra SQS 105, 1959.
Quelle: Arquivo Público do D.F., 2003.



Abb. I.5: Freie Stadt - Siedlung an der Peripherie der Baustelle, 1958.

Quelle: Puttkamer, 2000. S.27.

Piloto niedergelassen hatten, durften nicht länger dort bleiben. An diesen Stellen waren weitere Bauten geplant. Eine Umsiedlungsaktion wurde notwendig und eine Gesellschaft für Sozialwohnungen, die SHIS (**S**ociedade de **H**abitacões de **I**nteresse **S**ocial) wurde dafür gegründet. Die SHIS war dafür zuständig die Einwohner der Favelas umzusiedeln und neue Wohngebiete ggf. Wohnungen für sie zu bestimmen. Dennoch hatten sich in diesen Favelas Menschen in ihren provisorischen Hütten sesshaft gemacht. Ihre Siedlung war mittlerweile teils auch mit einigen Einrichtungen urbanisiert, sodass die Umsiedlung nicht friedlich durchgeführt werden konnte. 1971 wurde eine Kampagne zur Ausradierung der „Invasionen“ (CEI – Campanha de Erradicação de Invasões) begonnen - Invasion war die vornehme Umschreibung für Favela. Eine neue Satellitenstadt, 30 Km entfernt vom Plano Piloto, wurde für diese Bevölkerung errichtet: Ceilândia. Logischerweise waren die Menschen mit ihrer Umsiedlung unzufrieden, weil sie dadurch von ihren Arbeitsstätten sehr weit entfernt wurden – gerade die, die kein Auto besaßen!

Während dessen standen die Einfamilienhäuser in den Wohngebieten und noch einige Superquadras im Plano Piloto leer. Diese wurden auch nicht so zügig bevölkert, weil ihr Immobilienwert entsprechend der Wohnungsnachfrage gestiegen war. Nach und nach konnten sogar die Migranten, die zu einer besseren Einkommensschicht gehörten, sich keine Wohnung im Plano Piloto leisten. Sie haben sich in den Vororten niedergelassen, z.B. in Núcleo Bandeirante (ehemalige Freie Stadt) und in Guará. Man kann sagen, dass der Plano Piloto, durch den stetigen Anstieg seines Immobilienwerts bereits zu Baubeginn die Bevölkerung einer bestimmten Einkommensschicht diskriminiert hat (siehe Diagramm 2).

Die Planung einer Hauptstadt hatte nicht beabsichtigt eine neue Großstadt und viel weniger eine Metropole in das Land einzufügen.⁸ Die Funktion als Hauptstadt förderte vorwiegend den Dienstleistungssektor. Die Landwirtschaft und der Industriesektor wurden auf ein Minimum reduziert und boten keine weiteren Arbeitsstellen.⁹ Zudem existierte kein Regionalplan, der die Entwicklung des Umlandes steuerte. Um Brasília herum entstanden mehrere kleinere nicht offizielle Siedlungen, die jedoch einen Einfluss auf die Hauptstadt ausübten: Sie waren wirtschaftlich, politisch und geografisch von Brasília abhängig.

Aufgrund der Notwendigkeit die Umgebung der Hauptstadt zu organisieren, um eine bessere Verwaltung der peripheren urbanen Zentren zu erreichen, entstand 1977 ein erster Plan für die Strukturierung und Organisation des Bundesdistrikts (PEOT- Plano Estrutural de Organização Territorial). Dieser Plan hatte zunächst den gesamten Bundesdistrikt in Distrikte („Região Administrativa“) aufgeteilt und nach Nutzungs- und Entwicklungsflächen definiert. Leitlinien für das Wachstum der Distrikte und für deren Infrastruktur wurden verfasst. Dadurch versuchte man ein wenig Ordnung in das entstandene Chaos zu bringen. 1985 und 1992 wurde dieser Plan durch andere ergänzt (1985: POT, 1992: PDOT/92), dennoch hatten diese Pläne immer noch nicht den Anspruch eines Entwicklungsplanes.

Mittlerweile besteht eine deutliche ungleiche Verteilung der Arbeitsstätten und dem Einkommen der Bewohner zwischen dem Plano Piloto und der Peripherie (siehe Tabelle 1). Im Plano Piloto befinden sich die meisten und am besten bezahlten Arbeitsmöglichkeiten (siehe Tabelle 2).¹⁰ Zudem gehören die Bewohner des Plano Piloto zu einer gehobenen Einkommenschicht. Diese entspricht nur ca. 23% der Bevölkerung des gesamten Bundesdistriktes. Die Mehrheit der Bevölkerung des Großraum Brasília wohnt außerhalb des Kerns und muss täglich mit dem Auto oder mit dem Bus zur Arbeit pendeln.

Diese ungleiche Verteilung der Arbeitstätten ist heute ein großes Problem für die Stadt Brasília und für den gesamten Bundesdistrikt. Obwohl die Satellitenstadt Taguatinga bereits eine Bevölkerungszahl besitzt, die höher ist als die des Plano Piloto, ist sie (noch) nicht fähig attraktive Möglichkeiten für den Handel und andere Betriebe anzubieten. Es bildet sich zur Zeit in Taguatinga ein kleinerer wirtschaftlicher Gegenpol, der vielleicht in der Zukunft den Plano Piloto entlasten könnte.

Dennoch behält der Plano Piloto noch die wirtschaftliche Macht. 75% der Bundesdistriktbevölkerung, die außerhalb dieses Kerns wohnen, warten noch auf einen angemessenen regionalen Entwicklungsplan, der die gesamte Urbanisation ins Gleichgewicht setzt und die Lebensqualität des Plano Piloto auch in der Peripherie ermöglicht.¹¹

- ¹ Vgl. Holston. *The Modernist City. An Anthropological Critique of Brasília*. 1989, S.218-219 und Tabelle 6.1, S.251.
- ² IAP's – Instituto de Aposentadoria e Pensão (Comerciários: 106, 306 Sul, Industriários: 105, 305 Sul, Banco do Brasil: 108, 308 Sul) e IAPSE (Instituto de Previdência e Assistência dos Servidores do Estado: 206, 208 Sul).
- ³ Paviani. *A metrópole terciária*. in: Paviani. *Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão* 1985, S.60.
- ⁴ Vgl. Holston. 1989, S.192, Tabelle 5.8.
- ⁵ Laut Paviani wurden die Satellitenstädte nur gezeichnet und nicht geplant. Diese Zeichnungen bestanden nur aus Strichen, ohne Vorgaben von Grundstücksgrößen, Straßenführungen und Lokalisation der öffentlichen Einrichtungen z. B. Schulen, Arztpraxen usw. (siehe im Anhang das Interview mit Paviani vom 22.07.2003).
- ⁶ 1970 bestanden 76% der Arbeitsstellen in Brasília im Dienstleistungssektor. (Vgl. Ferreira, I. *O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília*. in: Paviani. *Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão*. 1985, S.54).
- ⁷ Gonzales, Suely. *As formas concretas das segregação residencial em Brasília*. in: Paviani. *Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão*. 1985, S.83.
- ⁸ Siehe Costa. *Brasília reinventada (1985-1987)*. 1987, S.17.
- ⁹ 5% des Bruttoinlandsproduktes des Bundesdistrikts entstanden dem Industriesektor während 38% aus dem Dienstleistungssektor kommen. (Vgl. Holanda. 2002, S.299).
- ¹⁰ 1970 befanden sich über 50% der Industrien, der Handels- und Dienstleistungsbetriebe im Plano Piloto, während Taguatinha, zu derselben Zeit nur ein Viertel davon beinhaltete. (Vgl. Paviani. in: Paviani. 1985, S.76).
- ¹¹ Vgl. im Anhang das Interview mit Aldo Paviani vom 22..07.2003.

Abb. I.6: Urbanisation der Peripherie - Entstehung der Satellitenstädten bis 1965.
 Quelle: Holston, 1989, S.261.

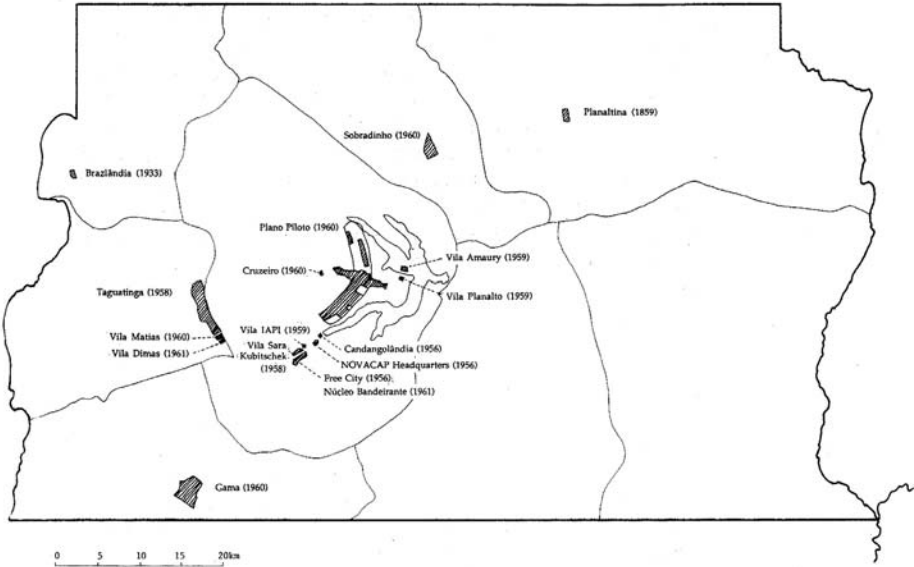


Abb. I.7: Urbanisation des Bundesdistrikts
 - 1960, 1965, 1975, 1986, 1997.
 Quelle: Codeplan, 1997.

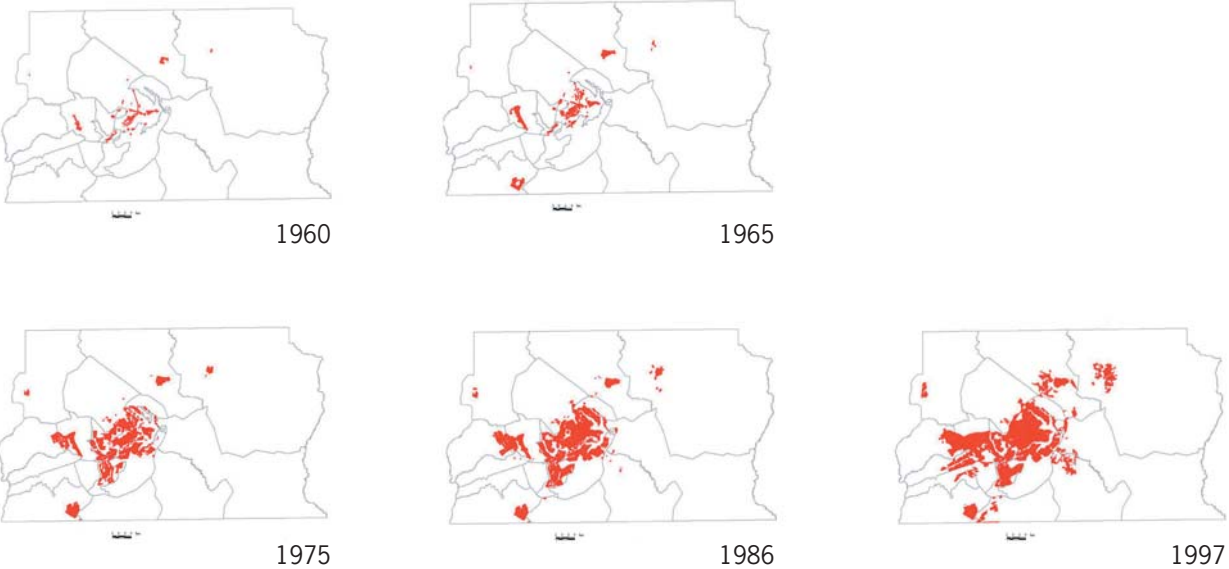


Diagramm 1: Verteilung der Bevölkerung des Bundesdistrikts: Kern - Peripherie, 1960, 1970 und 1980.

Quelle: Holston. 1989, S.291.

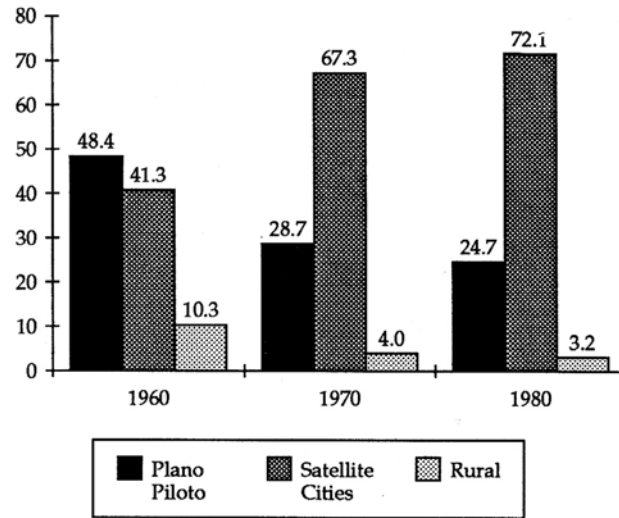
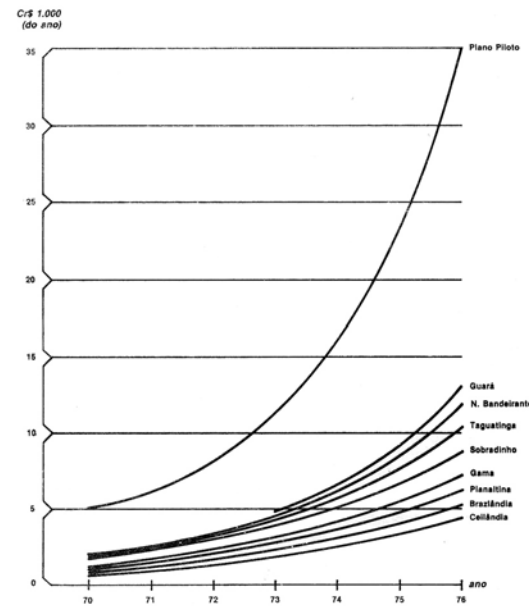


Diagramm 2: Entwicklung des jährlichen Bruttoeinkommens pro Kopf, nach Ortschaften. 1970 - 1976.

Quelle: Paviani. 1985, S.92.



Distrikt		Einkommenschicht (%)				
		bis 2 MI.	2- 10 MI.	10 - 25 MI.	25 - 40 MI.	über 40 MI.
Bundesdistrikts	100.0	13.91	43.00	23.89	8.95	10.25
BSB	100.0	5.36	16.24	30.42	19.61	28.370
Gama und Paranoá	100.0	16.69	53.52	22.99	5.70	1.10
Taguatinga	100.0	8.12	37.60	35.03	13.32	5.93
Brazlândia	100.0	24.63	59.40	12.23	2.78	0.96
Sobradinho	100.0	17.89	44.17	26.82	8.00	3.12
Planaltina	100.0	25.39	56.38	15.87	1.56	0.80
Paranoá	100.0	32.61	58.75	6.98	1.40	0.26
Núcleo Bandeirante	100.0	7.43	36.77	33.36	13.23	9.21
Ceilândia	100.0	15.90	60.89	20.22	2.10	0.89
Guará	100.0	5.10	27.94	38.97	16.69	11.30
Cruzeiro	100.0	4.15	25.94	37.78	14.51	17.62
Samambaia	100.0	26.97	62.02	9.59	1.14	0.28
Santa Maria	100.0	23.46	67.34	8.47	0.46	0.27
Sao Sebastiao	100.0	18.87	72.43	7.50	0.56	0.64
Recanto das Emas	100.0	25.96	65.09	8.65	0.30	0.00
Lago Sul	100.0	5.54	5.14	9.24	14.27	65.81
Riacho Fundo	100.0	12.17	54.06	27.36	4.80	1.61
Lago Norte	100.0	9.45	11.59	7.00	7.95	64.01
Candangolândia	100.0	11.56	50.33	28.30	6.37	3.44

Tabelle 1: Aufteilung der Familien nach Einkommenschichten, nach Ortschaften - D.F. - 1997.

Quelle: übersetzt, aus: SEDUH, Anuário Estatístico do D.F., 2000.

MI (Mindestlohninheit.) - 1997 entsprach der Mindestlohn R\$112,00 (ca. US\$ 70,00). Quelle: SEDUH, Anuário Estatístico do D.F., 2000.

Tabelle 2: Arbeitsvorrat nach Ortschaften
 - D.F. - 1999.
 Quelle: Garcia, 2000, S.79.

Distrikt	Total	%
Brasília	555.369	76.92
Guará	72.473	10.04
Taguatinga	31.481	4.36
Ceilândia	12.075	1.67
Lago Sul	11.228	156
Sobradinho	7.431	1.03
Cruzeiro	6.441	0.89
Gama	5.773	0.80
Núcleo Bandeirante	5.377	0.74
Samambaia	3.335	0.46
Planaltina	3.040	0.42
Santa Maria	1.760	0.24
Recanto das Emas	1.669	0.23
Lago Norte	1.321	0.18
Brazlândia	1.255	0.17
Paranoá	626	0.09
Sao Sebastiao	574	0.08
Riacho Fundo	432	0.06
Candangolândia	375	0.05

4. Die Planung

4.1. Der Entwurf von Lúcio Costa für die neue
Hauptstadt Brasiliens

4.2. Die Wohnform Superquadra

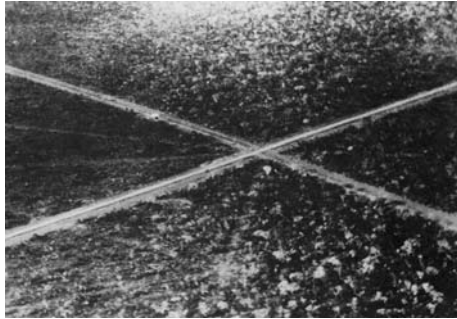


Abb. I.8: Markierung der beiden Haupterschließungsachsen - Wohnachse und Monumentalachse.

Quelle: Costa. 1995, S. 295.

4.1. Der Entwurf von Lúcio Costa für die neue Hauptstadt Brasiliens

„Der einzige Plan für eine administrative Hauptstadt Brasiliens“¹

Obwohl der Wettbewerbsplan von Lúcio Costa nicht alle Bedingungen der Ausschreibung erfüllte (es fehlten Angaben zur landwirtschaftlichen Nutzung des Bundesdistrikts und Berechnungen zur Strom- und Wasserversorgung sowie Informationen zu den einzelnen Bauetappen), wurde sein Entwurf ausgewählt. Sein Entwurf beinhaltet ästhetische und symbolische Eigenschaften, die die Jury sehr beeindruckten. Das Kennzeichen einer Hauptstadt war für Costa das Monumentale; er wollte, dass die neue Hauptstadt signifikante Formen enthalten sollte, eine Repräsentativität, die als edles Symbol wahrgenommen wird und Würde ausstrahlt.²

Costas Plan beruht grundsätzlich auf einer Kreuzung zweier Achsen – „die elementare Geste der Besitzergreifung, die Markierung eines Ortes.“³ Diese zwei Achsen sind gleichzeitig die Hauptverkehrsadern der Stadt und das Rückgrat, worauf sich die Stadtgebiete gliedern. Die Stadt besteht grundsätzlich aus drei Stadtteilen, die sich aus diesen zwei Achsen ergeben und die angemessen miteinander verknüpft sind: die Monumentalachse, so benannt, weil sich dort die Regierungsgebäude befinden, die Wohnachse, auf welcher die Wohnanlagen angereicht sind, und schließlich auf der Kreuzung beider Achsen eine Plattform, wo sich auf unterschiedlichen Ebenen das Sozial- und Vergnügungszentrum und der Busbahnhof befinden.⁴

Somit unterscheidet sich Costas Plan von den rationalistischen Stadtplanungsideen, die sich streng an die Charta von Athen anlehnen (z. B. Le Corbusiers Plan Ville Radieuse, 1923), weil sein Ordnungsprinzip sich nicht aus einem orthogonalen Straßenraster ergibt (z. B. Chandigarh, 1951).

Das Ordnungsprinzip des Plans der neuen Hauptstadt basiert auf der Vermittlung von drei Maßstäben – „Skalen“: monumental, wohnen („residencial) und städtisch („gregária“). Diese drei Maßstäbe haben unterschiedliche Auffassungen des menschlichen Grundmaßes; weil „der (...) menschliche Maßstab eine relative Sache ist“⁵. „Auf diesen Skalen basieren die architektonischen Intentionen, ihre Unterschiede und ihre vorgestellten Nutzungen“.⁶ Dadurch werden Atmosphären vorgegeben und eine Ästhetisierung des Stadtlebens entwickelt. Die Grundaufgaben der Stadt, die nach den Leitlinien der Charta von Athen entstammen – „Städtebau ist die Organisation des Ablaufs der vier Stadtfunktionen“: Arbeiten, Wohnen, sich erholen und sich bewegen - wurden in Costas Plan mit einer Symbolik und einer ästhetischen Funktion zusätzlich umhüllt.



Abb. I.9: Skizzen von Costa für den Plano Piloto.

Quelle: Costa. 1991, S. 19.

A) Die Skalen:

Der Monumentalachse entspricht der Skala „Monumental“. Architektonisch sollen die darauf entstehenden Gebäude eine strenge Würde ausstrahlen. Das Regierungszentrum – die Esplanada, am östlichen Ende der Achse, ist von der gesamten Stadt etwas abgesondert und wird ausschließlich von der Monumentalachse erschlossen. Durch die Monumentalachse wird eine Raumperspektive erzeugt, die sich an die Renaissance anlehnt und die Monumentalität hervorhebt. Im Mittelpunkt dieser Perspektive steht der Platz der „Drei Gewalten“. Dieser Platz repräsentiert die Demokratie und wurde als eine Bühne für das Volk gebaut. Dennoch, wenn man Monumentalität als Ausdruck des kollektiven Lebens verstehen soll,⁷ ist die Platzierung des Platzes der „Drei Gewalten“ und der „Esplanada“ nicht ganz angemessen. Sie befinden sich nicht in der Stadtmitte, wo das kollektive Leben stattfindet. In Brasília wurde die Repräsentation der Kollektivität vom tatsächlichen kollektiven urbanen Leben räumlich getrennt.

Auf der Wohnachse befinden sich die Wohngebiete, die sich parallel zu derselben aufreihen. Die ursprüngliche Vorgabe, die Wohnanlagen mit Baumalleen in Quadraten zu umrahmen, beabsichtigte die Gewährleistung einer intimen Atmosphäre. Hiermit ist die Skala „Wohnen“ gemeint. Gleichzeitig hebt dieser Grünstreifen die Wohnanlagen hervor, sodass die Wohnachse mit der Monumentalachse in Einklang gebracht werden kann.⁸

Im Stadtzentrum, wo sich beide Achsen kreuzen, konzentriert sich die Skala „städtisch“. Eine größere Bebauungsdichte und Bebauungshöhe wurde gefordert, um den gewünschten Eindruck von Stadtleben zu vermitteln. Zwei große Einkaufszentren befinden sich auf beiden Seiten der Monumentalachse und sind durch eine Plattform verbunden. Diese Plattform ist die Stadtmitte. Sie ist in mehrere Ebenen unterteilt, wobei auf einer Ebene der interurbane Busbahnhof platziert wurde. Aufgrund dieses Busbahnhofs versammeln und verabschieden sich Personen aus den unterschiedlichsten Gegenden und verleihen der Plattform den Anschein einer Urbanität. Hier pulsiert die Stadt. Lúcio Costa vergleicht die gewünschte Atmosphäre dieser Skala mit der vom Piccadilly Circus (London) oder der, des Champs Elysées (Paris).⁹

Weiter wurde eine vierte Skala vorgegeben, die nicht den Menschen als Maßstab enthält, sondern die Natur. Die Skala „bukolisch“ („bucólica“) ist eine übergreifende Skala und bezieht die gesamte Stadt ein. Sie ist eine Interpretation Le Corbusiers „Ville Verte“ (1930). Das Wohnen im Park (in den Superquadras) und in Naturnähe (die unbelassene Vegetation am Seeufer) sollte in Brasília eine Realität werden. Die großzügigen Freiflächen der Stadt ermöglichen eine gewisse Distanzierung zur Urbanität und eine Annäherung zum Landleben. Costa meinte:

„... der Eingriff der bukolischen Skala in einem rhythmischen und harmonischen Einklang mit den urbanen Flächen, sind im Durchmarsch, ohne Übergang vom Bebauten und nicht Bebau-



Abb. I.10: Platz der Drei gewalten, entspricht der „Skala monumental“.
Quelle: Costa, 1991, S. 55.



Abb. I.11: Der Busbahnhof, entspricht der „Skala städtisch“.
Quelle: Fils, 1988, S. 14.



Abb. I.12: Das Wohngebiet der Superquadras, entspricht der „Skala wohnen“.
Quelle: Fils, 1988, S. 21.

tem, bemerkbar – anstatt Mauern, ist die Stadt durchgehend mit Bäumen bepflanzten Freiflächen umrahmt."¹⁰

Dennoch wurde diese Großzügigkeit der Freiflächen von der Wettbewerbsjury kritisiert. Sie erklärte, dass es zuviel undefinierten Raum zwischen dem Regierungszentrum und dem See gebe.¹¹

Aufgrund der drei Skalen (wohnen, monumental und städtisch) und ihren entsprechenden urbanen Elementen (Wohnachse, Monumentalachse und die Kreuzung beider Achsen) haben sich Stadtsektoren nach bestimmten Stadtfunktionen gegliedert. Sonach befinden sich auf der „Skala wohnen“ die Wohngebiete: Superquadras, Reihenhäuser und Botschaften; auf der „Skala monumental“ die Kathedrale, die Ministeriengebäude, das Parlamentsgebäude, der Oberste Gerichtshof, der Amtssitz des Präsidenten und der Platz der „Drei Gewalten“; und auf der „Skala städtisch“ die zentrale Plattform. Die „Skala städtisch“ betrifft jedoch weitere Sektoren, die die Plattform flankieren: den Kultursektor, den Bankensektor, den Hotelsektor, den Vergnügungssektor, den Einkaufssektor, den Krankenhausssektor. Kurzum alle Dienstleistungen eines urbanen Zentrums wurden räumlich in Sektoren gefasst und in der „Stadtmitte“ untergebracht.

All diese Sektoren, einschließlich der Wohngebiete und der Regierungsgebäude, sind durch mehrspurige Einbahnstraßen erschlossen. Diese Straßen wurden geplant, um Kreuzungen zu vermeiden. Um einen Richtungswechsel zu ermöglichen, wurden Ausfahrten - wie bei Autobahnen - verwendet. Der Grundgedanke dieser Planung bestand darin, einen staufreien Verkehr zu erreichen, der normalerweise durch schmale Straßen und Kreuzungen entsteht. Aufgrund der steigenden Gefahr, die die zunehmende Autogeschwindigkeit für die Fußgänger bedeuten würde, wurden die parallel zur Straße laufenden Bürgersteige abgeschafft und ein unabhängiges Gehwegenetz für die Stadt geplant.

Ein weiteres Merkmal der Stadt ist die Kollektivierung des Bodens. Der gesamte urbane Boden ist öffentliches Eigentum und kann nicht in private Grundstücke parzelliert werden. Die Regierung bestimmt, was und wie auf diesem Boden gebaut wird und sorgt damit für eine gewisse Lebensqualität der Bewohner. Somit sollten die urbanen Einrichtungen und die Infrastruktur nicht dem kapitalistischen Interesse unterstellt werden.

Der Entwurf von Lúcio Costa wurde zum Orientierungsplan der neuen brasilianischen Hauptstadt. Seine rationalistischen Grundlagen und seine symbolischen wie ästhetischen Eigenschaften, hatten die Jury überzeugt, die bei der Beurteilung verkündete: der Plan „verkörpert den Geist des XX. Jahrhunderts. Er ist neu, er ist frei und offen, diszipliniert, aber nicht starr.“¹²

¹ Beurteilung der Jury (Paulo Antunes Ribeiro, Horta Barbosa, Oscar Niemeyer, Stamo Papadaki, Maxwell Fry, Charles Asher, William Holford und André Sive) im Jahre 1957 (1. Vorteilbeschreibung).

² Vgl. Fils. Moderne Architektur in Brasilien. 1988, S.130.

³ Costa. Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto. 1957/1991, S.20.

⁴ Vgl. Costa. 1957, (zitiert nach; Gorovitz. 21.08.2003; Internet: Brasília – uma questão de escala; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/...>; 14.21).

⁵ Costa, 1961, (zitiert nach; Gorovitz. 21.08.2003; Internet: Brasília – uma questão de escala; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/...>; 14.21).“(…) a chamada escala humana é coisa relativa, o italiano da Renascença, por exemplo, se sentiria diminuído se a porta de sua casa tivesse menos de cinco metros de altura.” (der sogenannte menschliche Maßstab ist eine relative Sache; der Italiener der Renaissance, zum Beispiel, würde sich verkleinert fühlen, wenn seine Haustür weniger als fünf Meter hätte).

⁶ Gorovitz. 21.08.2003.

⁷ Vgl. Costa. Lúcio Costa: registro de uma vivência. 1995, S.320-321. Monument beinhaltet die Definition von André Luçat bei der Versammlung von La Sarraz (1928): „Wir sagten, daß das Monument das Gebäude ist, das dem öffentlichen Leben irgendeiner Gruppierung der Kollektivität dient, auch, daß der Städtebau eigentlich die Organisation der Funktionen des kollektiven Lebens ist. Der Standort, die eigentlichen Funktionen eines Monuments, können also nur von Überlegungen dieser Art bestimmt werden und das Monument ist nur lebensfähig, wenn es unmittelbar an diesem Leben teilnimmt.“ in: Hilpert. Le Corbusiers “Charta von Athen” Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.69.

⁸ Vgl. Costa. 1995, S.308.

⁹ Vgl. Costa. 1957/1991. S.24.

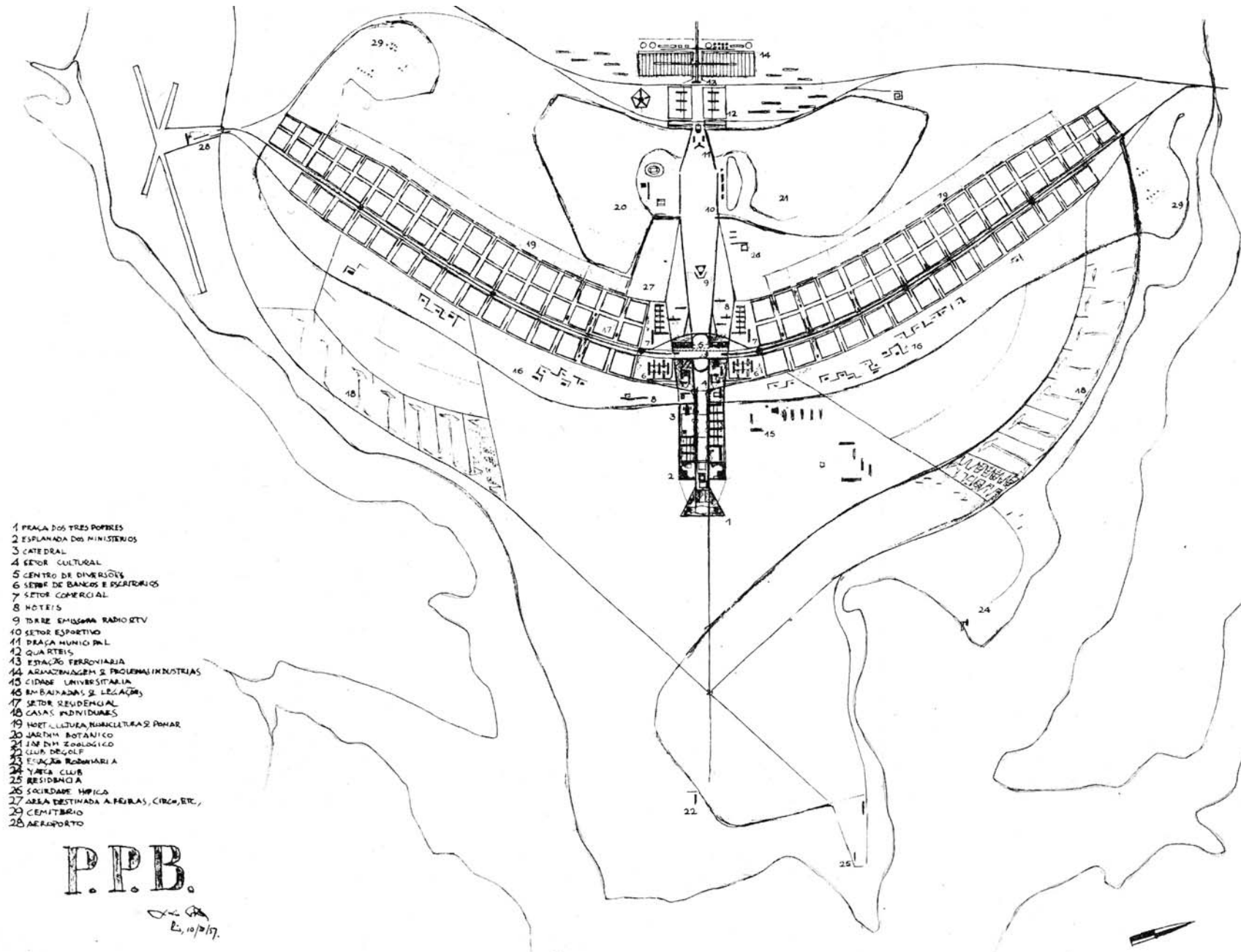
¹⁰ Ebenda.

¹¹ Vgl. Beurteilung der Jury, 6. Vorteilbeschreibung. in: Fils. 1988, S.106.

¹² Ebenda. S.106.

Abb. I.13: Skizze des Wettbewerbsbeitrages von Lúcio Costa für den Plano Piloto, 1957.

Quelle: Costa, 1991, S.33



- 1 PRAÇA DOS TRES POPULES
- 2 ESPLANADA DOS MINISTERIOS
- 3 CATEDRAL
- 4 SETOR CULTURAL
- 5 CENTRO DE DIVERSOES
- 6 SETOR DE BANCOS E RESERVAS
- 7 SETOR COMERCIAL
- 8 HOTÉIS
- 9 TORRE EMISSORA RADIO ETV
- 10 SETOR ESPORTIVO
- 11 PRAÇA MUNICÍPAL
- 12 QUARTIS
- 13 ESTAÇÃO FERROVIARIA
- 14 ARMAZENAGEM E PROBLEMAS INDUSTRIAS
- 15 CIDADE UNIVERSITARIA
- 16 EMBAIXADAS E LEGAÇÕES
- 17 SETOR RESIDENCIAL
- 18 CASAS INDIVIDUAIS
- 19 HORTICULTURA, MANICATURA E PONAR
- 20 JARDIM BOTANICO
- 21 PARQUE ZOOLOGICO
- 22 CLUB DE GOLF
- 23 ESCOLA ROBINHARIA
- 24 YACHT CLUB
- 25 RESIDENCIA
- 26 SOCIEDADE TIPICA
- 27 AREA DESTINADA A FEIRAS, CINEMA, ETC.
- 28 CEMITARIO
- 29 AEROPORTO

P.P.B.

Handwritten signature and date:
 E. 10/1/57

4.2. Die Wohnform Superquadra

A) Konzept

„Jedes Wohnviertel muß künftig über Grünflächen verfügen, die für die rationelle Ausstattung mit Anlagen für Spiel und Sport der Kinder, Jugendlichen und Erwachsenen, notwendig sind.

Dieser Beschluß wird nur dann wirksam sein, wenn er von einer echten Gesetzgebung unterstützt ist: DAS ‚BODEN-STATUT‘. Dieses Statut muß so vielseitig sein wie die zu befriedigenden Bedürfnisse.

Nur so kann auch die Bevölkerungsdichte oder der Prozentsatz bebauter und unbebauter Fläche variiert werden je nach Funktion, Ort oder Klima. Die Baumasse wird innig verquickt sein mit den Grünflächen, die sie umgeben. Die bebauten Gebiete und die bepflanzten Gebiete werden so verteilt, dass man sich in einer vertretbaren Zeitspanne von einer Zone in die andere begeben kann.

Auf jedem Fall wird das Gewebe (‚tissue‘) der Stadt sein Webmuster (‚texture‘) ändern müssen; die Steinhäufen werden danach streben, grüne Städte zu werden.

Im Gegensatz zu dem, was sich in den Gartenstädten abspielt, werden die Grünflächen nicht in kleine Parzellen zum Privatgebrauch aufgeteilt werden, sondern der Förderung der verschiedenen gemeinsamen Tätigkeitsbereiche gewidmet sein, die eine ‚Verlängerung‘ der Wohnung bilden.(...)“¹

Die Superquadra von Lúcio Costa ist die gebaute Wirklichkeit einer solchen Wohnform. Der Begriff Superquadra bedeutet eine viereckige, kollektive und öffentliche Anlage, worauf sich einige freistehende Wohnblöcke (bis maximal elf) befinden. Diese Fläche ist nicht in private Grundstücke parzelliert, sondern der Boden ist öffentlich, sodass alles, was sich darauf befindet, Eigentum der Stadt ist. Die gesamte Anlage soll demnach als ein öffentlicher Raum verstanden werden. Die privaten Wohnungen befinden sich in der Höhe. Alle Wohnblöcke der traditionellen Superquadra sind aufgeständert. Darunter befindet sich ein fließender Raum ohne Wände. Der offene, aber überdachte Raum wird Piloti genannt. Die Einflüsse architektonischer Elemente der Moderne insbesondere von Le Corbusier sind hier klar erkennbar. Die Hauptabsicht des Piloti-Bereiches ist die Wahrnehmung des Grünraums und das Hineinfließen der Natur in die Stadt.² Es soll das Gefühl eines aufgelockerten Stadtraumes und einer freien Landschaft entstehen. Der Blick - aus Menschenhöhe - wird nicht durch Gebäuden verstellt.



Abb. I.14: Superquadras im Südflügel, ca.
Quelle: Revista Brasília, 2003, S. 36.

In Brasília wurde diese Wohnform zur Zeit der Stadtgründung als innovative Wohnform verbreitet. Das Wohnen im Apartmenthaus war bis Mitte der fünfziger Jahre in Brasilien nicht gewöhnlich.³ Jedoch beruhte die „Innovation“ auf der Großzügigkeit und Öffentlichkeit der Grünanlage, die als unmittelbare Freizeitanlage der Bewohner dient. Dieses Konzept wird heute noch als „innovativ“ bewertet.⁴ Die aktuellen Apartmenthäuser in Brasilien verfügen auch über eine gemeinsame Freizeitanlage, die jedoch nicht öffentlich und durch Mauern abgetrennt ist. Sie sind teilweise mit besonderen Freizeiteinrichtungen ausgestattet wie z.B. Schwimmbad, Sauna, Sportfeld, Kinderspielplatz, Grillplatz u.a., die nur für die Nutzung der Bewohner gestattet sind. Die Art und Anzahl dieser Einrichtungen passen sich der finanziellen Lage der Bewohner an. Diese Wohnform, bestehend aus einem Apartmenthochhaus und seiner dazugehörigen Anlage, bezeichnet man in Brasilien als „Condomínio“.

In einer Superquadra steht die Grünanlage mehreren Wohnblöcken zur Verfügung. Dieser gemeinschaftlich genutzte Raum ist jedoch nicht durch Mauern abgetrennt und dadurch einem bestimmten Teil den jeweiligen Wohnblöcken zuzuordnen. Das besondere an der Superquadra ist Definierung des Stadtbodens als kollektives Eigentum. Somit ist die Anlage der Superquadra öffentlich, aber nicht in dem Sinne, dass nur die Bewohner alle Wohnblöcke ungehemmt genießen können, sondern, dass alle Stadteinwohner ein Recht auf die Nutzung der gemeinschaftlichen Einrichtungen haben.⁵ Aus Erhaltungsgründen befinden sich in der Superquadra keine Schwimmbäder oder Saunen, sondern eher Einrichtungen, die geringere Unterhaltungskosten haben: Sportfelder und Kinderspielplätze.

B) Das Wohngebiet

Diese Wohnanlagen nehmen 77% des Plano Piloto ein. In diesem Wohngebiet wohnen 66% der Stadteinwohner Brasílias.⁶ Die Superquadras befinden sich ausschließlich an den Süd- und Nordflügeln des Plano Piloto, parallel zu der Wohnachse. Jeder Flügel verfügt über vier parallele Reihen solcher Anlagen mit je 15 Superquadras, sodass sich in jedem Flügel 60 Quadras befinden sollten. Die Wohnachse teilt das Wohngebiet (und die Stadt) in Ost (L) und West (W). Auf beiden Seiten sind jeweils zwei Reihen, die mit Nummern gekennzeichnet sind: im Westen sind sie durch ungerade Hundertzahlen gekennzeichnet (100 und 300) und im Osten mit geraden Hundertzahlen (200 und 400). Die ersten Superquadras, die 101er und 301er, sollten gleich neben dem Einkaufszentrum entstehen. An ihrer Stelle wurde jedoch das Krankenhausviertel errichtet. So beginnen die ersten Wohneinheiten erst ab der 102 und 302, jeweils Nord und Süd (siehe Plan 1).

Die Grundfläche der Superquadra beträgt in der Regel 280 mal 280 Meter, wobei minimale Abweichungen wegen des Flügelbogens entstehen können. In einer Superquadra können sich acht bis maximal elf Wohnblöcke befinden, die insgesamt zwei- bis dreitausend Personen unterbringen. Dies entspricht einer Bebauungsfläche von ca.15% und einer Wohndichte von ca. 300 Einwohner pro Hektar (26 qm /Person). Laut den Anforderungen in der Charta

von Athen⁷ entsprechen diese Zahlen den idealen Werten einer menschenfreundlichen Stadt.

C) Die Wohngebäude

Die Wohnblöcke auf den Anlagen sind normalerweise sechsgeschossig und auf Piloti (die in den 100, 200 und 300 Reihen). Die Rechtecke sind nicht breiter als 12 Meter und nicht länger als 100 Meter. Trotzdem sind sie von unterschiedlicher Typologie: es gibt das Innenganghaus, in dem die Apartments durch einen internen Flur erschlossen werden und es gibt die Zweispänner, in denen die Wohnungen die gesamte Breite des Blocks aufnehmen („apartamento vazado“). Die Apartments der Zweispännertypologie werden durch eine externe vertikale Erschließung erreicht. Jeder Wohnblock hat im Durchschnitt 36 Apartments. Durch die Art der Erschließung und die Größe der jeweiligen Apartments kann diese Zahl jedoch variieren.

In einem Wohnblock können die Apartments unterschiedliche Grundrisse haben bzw. sie können eine unterschiedliche Anzahl an Zimmern besitzen. Dadurch hatte Costa gehofft, dass eine soziale Mischung innerhalb einer solchen Superquadra stattfinden könnte. Da sich die Sozialschichten hauptsächlich durch ihre finanzielle Lage unterscheiden, war eine Superquadra in der Lage alle soziale Schichten aufzunehmen. Aber wie sich später beweisen lässt, ist diese soziale Mischung nicht entstanden. Die Immobilienpreise der Apartments einer Superquadra waren zu hoch für eine niedrigere Einkommensschicht.

In der 400er Reihe sind die Wohnblöcke jedoch auf drei Geschosse beschränkt, manche auf Piloti, andere nicht. Im Verhältnis zu den sechsgeschossigen Wohnblöcken beinhalten diese eine größere Anzahl von Apartments. Dafür besitzen die Apartments eine kleinere Wohnfläche. Diese Wohnblöcke waren für eine niedrigere Einkommens- und Sozialschicht gedacht. Mit der Bauentwicklung der Stadt wurden diese Wohnblöcke für zukünftige Bewohner interessant und waren sehr gefragt, sodass die vorhandenen Stadtgebiete schnell ausgeschöpft waren und andere Bauplätze in Anspruch genommen wurden, zum Beispiel, die ursprünglich gedachten Grundstücke für die Botschaften.⁸

In dem Leitplan von Lúcio Costa wurden keine architektonischen Vorgaben bzgl. der Wohnblöcke, deren Fassadengestaltung oder Verkleidungsmaterial gemacht, außer der einer sechsgeschossigen Draufhöhe. Bezüglich der Ausrichtung der Wohnblöcke und der Außenanlagegestaltung wurden auch keine Vorgaben gegeben. Die architektonische Formsprache allerdings entspricht der klassischen Moderne und schafft eine einheitliche Gestaltung. Dies entsprach dem damaligen Zeitgeist und ist besonders auf ersten Aufnahmen mit noch nicht ausgewachsener Bepflanzung erkennbar.



Abb. I.15: Wohnblock einer Superquadra, ca. 1980.
Quelle: Fils. 1988, S.28.

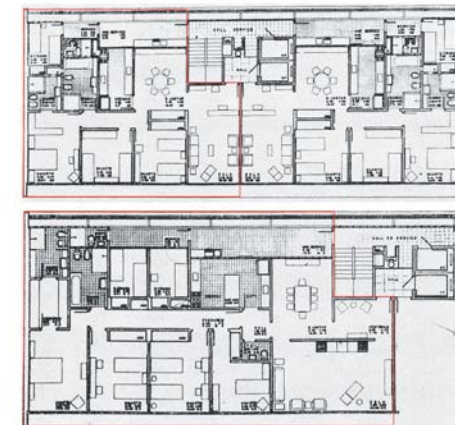


Abb. I.16: Grundrissvarianten eines Wohnblocks in der SQS 315.
Quelle: Holston. 1989, S.176.

D) Die Anlage

Städtebaulich befinden sich jedoch innerhalb der Superquadra kleine Variationen bezüglich der Ausrichtung und Anordnung der Wohnblöcke, die unterschiedliche Freiräume bilden. Diese Anordnung ist völlig frei unter nur einer Bedingung: dass sie einen geeigneten Platz für die Errichtung einer Grundschule und/oder eines Kindergartens ausweisen. Weil nicht alle Superquadras beide Einrichtungen haben, ergaben sich größere Freiflächen, die aber nicht als Abstandsflächen bezeichnet werden können, wie sie bei vielen modernistischen Wohnanlagen charakteristisch wurden.

Die Planung, dass in jeder Superquadra eine Bildungsstätte⁹ für die Kinder gebaut werden sollte beruht auch auf der Charta von Athen:

„Vor allem die Schulen liegen häufig an Verkehrsstraßen und sind entfernt von den Wohngebäuden.

Die Schulen – ihr Programm und ihre architektonische Anlage lassen wir hier außer Betracht – liegen im allgemeinen ungünstig im Innern des städtischen Komplexes. Zu weit von der Wohnung entfernt, setzen sie das Kind den Gefahren der Straßen aus. Überdies berücksichtigt man dabei meistens nur den eigentlichen Schulunterricht, und das noch nicht sechsjährige Kind und der junge Mensch über dreizehn Jahren entbehret in der Regel vor- oder nachschulische Einrichtungen, die den wichtigsten Bedürfnissen ihres Alters entsprechen würden.

Der gegenwärtige Zustand und die Aufteilung des bebauten Bereiches eignen sich schlecht für Neuerungen, durch die Kinder und Jugendliche nicht nur vor zahlreichen Gefahren geschützt, sondern durch die auch die Voraussetzungen geschaffen wären, die allein eine ernstzunehmende Bildung ermöglichen, dazu angetan, ihnen neben dem Unterricht eine umfassende physische wie moralische Entwicklung zu sichern.“¹⁰

In der Superquadra sollten auf der ca. 78.400,0 qm großen Anlage zwischen 2.000 und 3.000 Menschen wohnen. Für diese Bevölkerungszahl sollten auf einer Anlage eine Schule und ein Kindergarten (Kindertagesstätte) gebaut werden. Dennoch ist diese Bildungsstruktur überdimensioniert, weil die wenigsten Superquadras diese Einwohnerzahl erreicht haben¹¹ und so befinden sich in den Superquadras entweder eine Grundschule oder ein Kindergarten.

Die Superquadras werden an den Flügeln entlang durch lokale Einkaufstraßen sowie Kultur- und Grünstreifen abwechselnd getrennt. Die Einkaufstraßen sorgen für eine komfortable Erreichbarkeit der Grundversorgung (Bäcker, Fleischer, Gemüsehändler, Apotheke usw.) und der Kultur- und Grünstreifen bietet einen zusätzlichen Freiraum für gemeinschaftliche Aktivitäten und Einrichtungen (Sportfelder, Kino und Theater). Die Abwechslung dieser Ausspa-

rungen zwischen den Superquadras sind auf den Reihen versetzt, sodass eine Einkaufsstraße nicht bis zur anderen Reihe durchgängig ist und eine Querverbindung erzeugt. Dies verhindert die Notwendigkeit von Kreuzungen zwischen der inneren Straße, der W1, und den lokalen Einkaufsstraßen und ermöglicht die Beibehaltung eines niedrigeren Fahrtempos, das für die Sicherheit in den Wohngebieten von großer Bedeutung ist.

Anders als bei den früheren Gartenstadt- und Nachbarschaftseinheitsideen (Garden City von Ebenezer Howard –1904 und Neighbourhood Unit von Clarence Perry – 1929 und Radburn von Clarence Stein und Henry Wright - 1928) bilden die Superquadras keine autonome Einheit noch sind sie einer hierarchischen Ordnung unterstellt.¹² Die Quadra wird von einer lokalen Einkaufsstraße versorgt und enthält gemeinschaftliche Einrichtungen für Kinderbetreuung und Freizeit. Die Morphologie der Superquadra und ihre Anordnung in der Stadt öffnet die Anlagen, deren Nutzung über die der Bewohner hinausgeht. Die periphere Lage der lokalen Einkaufsstraßen ermöglicht es, dass Menschen, die nicht in den nächstliegenden Superquadras wohnen und mit dem Auto unterwegs sind, dort einkaufen (siehe Skizze). Dadurch verlieren diese Einkaufsstraßen ihre lokale Eigenschaft und die Superquadras ihre Verslossenheit.

Costa hatte vorgeschlagen, dass die gemeinschaftlichen Einrichtungen für vier Superquadras dimensioniert werden sollten – ca. 12.000 Einwohner. Durch ihre Nutzung wurde eine Nachbarschaftsbeziehung beabsichtigt. Die religiösen Einrichtungen (z.B. eine Kirche, ein Tempel oder eine Synagoge), die in jeder vierter Gruppe geplant wurde, sollte diese Beziehung stärken. Dadurch vervollständigte er sein Konzept der Nachbarschaftseinheit.¹³

E) Das Konzept der Landschaftsgestaltung

Die Wohngebiete sollen ein einheitliches, horizontales Stadtbild abgeben, sodass die sie entlang der Wohnachse mit der Monumentalachse im Gleichgewicht gebracht werden können.¹⁴ Um dies zu erreichen gibt Costa vor, dass um jede Superquadra herum ein breiter Grüngürtel mit dicht bepflanzten Bäumen entstehen sollte: Die Quadrate sind von

„Rasenplätzen und einem breiten und Gürtel von hohen Bäumen umgeben (...), wobei jedem Quadrat eine bestimmte Baumart entspricht; ein zweiter, abgesetzter Vorhang von Sträuchern und Blattpflanzen soll dazu dienen, die Wohnvierteln selbst nach allen Richtungen hin vor den Blicken der Außenwelt zu schützen and (sic!) sie immer im Hintergrund und mit der Landschaft verschmolzen erscheinen zu lassen. Diese Anordnung bietet zwei Vorteile: Die städtebauliche Linie bleibt gewahrt, unabhängig von Anzahl, Kategorie, Typus oder architektonische Beschaffenheit der Gebäude und ausgedehnte schattige Parkanlagen stehen den Bewohnern zu Rast

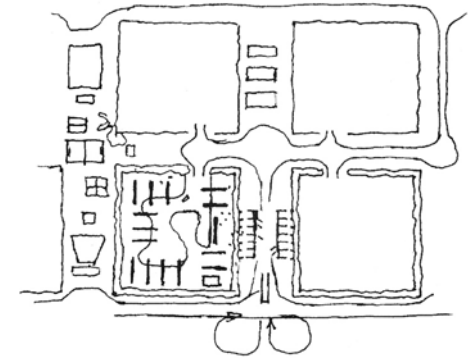


Abb. I.17: Skizze einer Nachbarschaftseinheit (vier Superquadras).
Quelle: Costa, 1995, S.309.

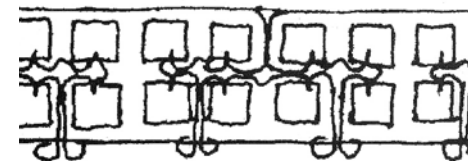


Abb. I.18: Skizze der Anordnung der Superquadras mit Führung der lokalen Einkaufsstraßen.
Quelle: Costa, 1995, S.309.

und Spaziergängen außer den im Innern der Wohnquadrate vorgesehenen Rasenflächen zur Verfügung.“¹⁵

Die Großzügigkeit der Grünflächen der Anlage stellt den größten Vorteil bezüglich des Wohnens in einer Superquadra dar.¹⁶ Kinder haben vor ihrer Haustür genügend Grün- und Freiraum zum Spielen und um sich auszutoben. Mütter können ohne Sorgen ihre Hausarbeiten erledigen, weil ihre Kinder, trotz „Draußen“, sich noch in der Wohnanlage befinden. Für die Erwachsenen dient der Grünraum als ein unmittelbarer Erholungsraum. Allein die Weite und die geringe Einwohnerdichte sorgen für ein erholsames Gefühl.

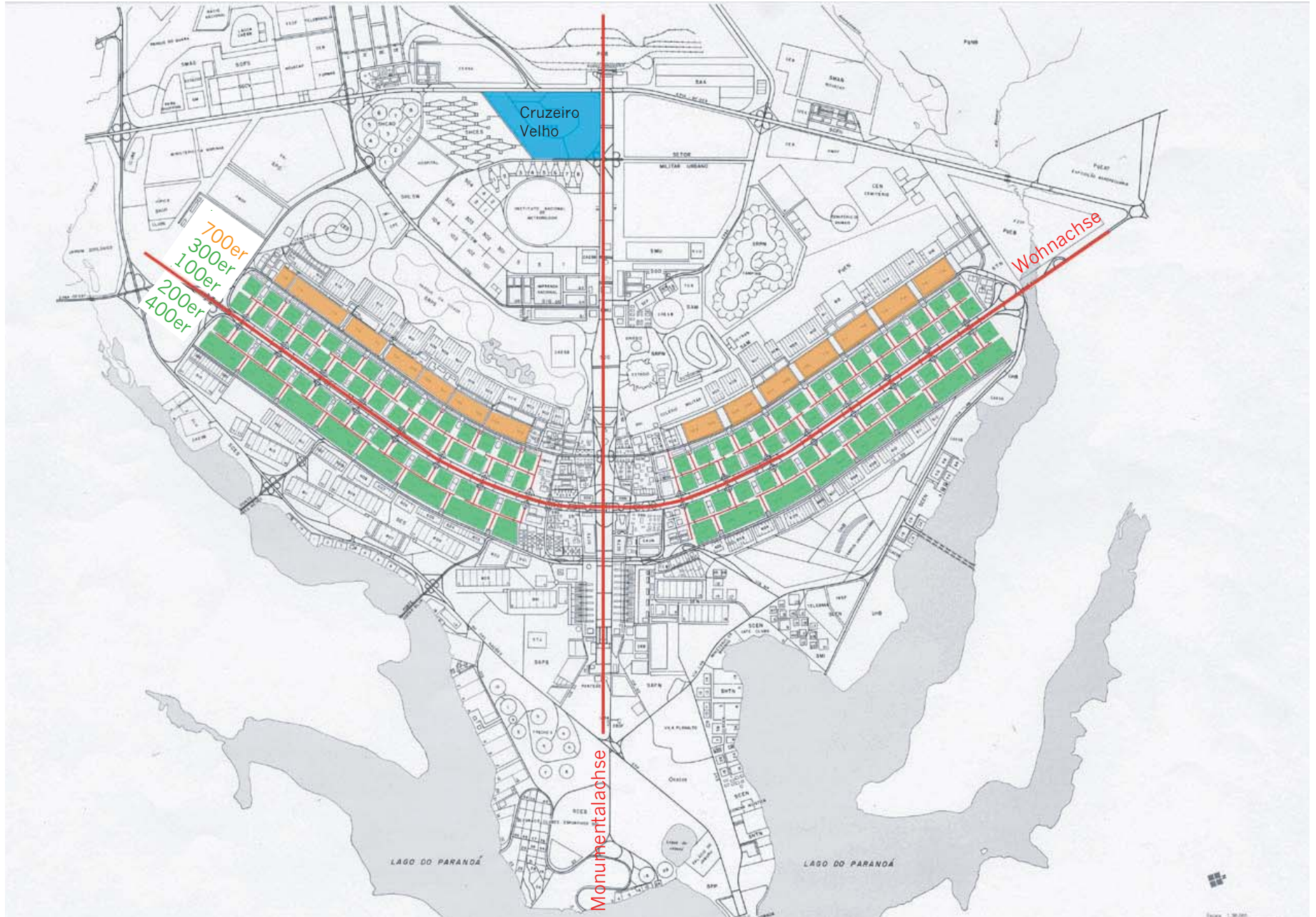
Abb. I.19: Perspektivskizze _ lokale Einkaufsstraße mit Superquadra im Hintergrund.
Quelle: Costa, 1995, S.309



Plan 1: Plano Piloto mit Wohngebiete.

Quelle: mod., übernommen aus: Codeplan, 1991.

- ¹ Postulat Nr.88. Charta von Athen, 1933. in: Hilpert. Le Corbusiers "Charta von Athen" Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.163.
- ² Vgl. Le Corbusier, 1926. 5 Points. in : Vogt, Adolf Max. 1996. Le Corbusier, der edle Wilde. S.17.
- ³ Holston. The Modernist City. An Anthropological Critique of Brasília. 1989, S. 171.
- ⁴ Vgl. Costa. Brasília reinventada (1985-1987). 1987, S.6.
- ⁵ Vgl. Postulat Nr.35. Charta von Athen, 1933. „(...) werden die Grünflächen nicht in kleine Parzellen zum Privatgebrauch aufgeteilt werden, sondern der Förderung der verschiedenen gemeinsamen Tätigkeitsbereiche gewidmet sein, die eine „Verlängerung“ der Wohnung bilden.(...)“. in: Hilpert. 1984, S.163.
- ⁶ Daten aus 1974 in: Holston. 1989, S.164.
- ⁷ Vgl. Postulat Nr.9. Charta von Athen, 1933. in: Hilpert. 1984, S.124.
- ⁸ Die Botschaften haben sich an dem südlichen Teil des Seeufers (Lago Sul) angesiedelt, wo normalerweise die Einfamilienhäuser und die Villen gebaut werden sollten. Vgl. Fils. Brasília. Moderne Architektur in Brasilien. 1988, S.50.
- ⁹ Vgl. Postulat Nr.18. Charta von Athen, 1933. in: Hilpert. 1984, S.128.
- ¹⁰ Postulat Nr.19. Charta von Athen, 1933. in: Hilpert. 1984, S.129.
- ¹¹ Siehe Tabelle 4 – Bewohnerzahl in der SQS 103, S. 78 dieser Arbeit, zum Beispiel.
- ¹² Vgl. Gorovitz. 19.07.2003; Internet: Brasília – sobre a unidade de vizinhança; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/biblio/vizinhanca.htm>.
- ¹³ Costa benennt die religiöse Einrichtungen als Nachbarschaftskirche. Vgl. Costa. Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto. 1957/1992, S. 28.
- ¹⁴ Costa. 1995, S.302. Vgl. auch Gorovitz. 21.08.2003; Internet: Brasília – uma questão de escala; [http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/...](http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/)
- ¹⁵ Costa. 1957/1991, S.98. Modifiziert, aus dem Portugiesischen von Anita Hansen.
- ¹⁶ Vgl. Machado. Imagens do espaço: imagens de vida. in: Paviani. Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. 1985, S.198.



II - Die Fallstudie

Die Superquadra 103 Süd

- 5. Beschreibung und Zustand der SQS 103
- 6. Die Nutzung und die Nutzer der Wohnanlage
- 7. Die Soziabilität in Brasilia

Bereits mehr als 40 Jahre existieren die Superquadras in der Stadt Brasília. In dieser Zeit haben sich möglicherweise die Beziehungen der Bewohner zu ihrer Umgebung im Vergleich zu den intendierten architektonischen Eigenschaften entwickelt. Die Einwohner der Stadt haben sich eingelebt und ihre Umgebung verändert oder sich angepasst.

Um diese Entwicklung und mögliche Änderungen darzustellen, ist es sinnvoll, eine Feldforschung vor Ort durchzuführen. Das Verhalten und die Meinungen der Bewohner sind aus der Ferne kaum wahrzunehmen und werden durch die Literatur so nicht beschrieben.

Weil die Anordnung der Superquadras im Verhältnis zur Stadt eher einer Matrix gleicht, sind alle Superquadras städtebaulich gesehen gleichwertig. Die periphere Lage der gemeinschaftlichen Einrichtungen, einschließlich der lokalen Einkaufstraßen, verbindet sie mit der Stadt ohne dass sie einer Hierarchie unterstellt werden. Die Wohndichte der einzelnen Quadras und die Zahl der Wohnblöcke liegen in derselben Größenordnung. Durch ein schnelles, oberflächliches Betrachten kann man die Superquadras nicht voneinander unterscheiden. Diese modernen „Behälter“ sozialer Verhältnisse erstrecken sich auf einer Länge von 14 Km und einer Breite von 2 Km: mit insgesamt 120 Superquadras. Die Fassaden der Wohnblöcke befinden sich hinter einer dichten Baumreihe, sodass sie nicht sofort wahrgenommen werden können. Durch dieses einheitliche Erscheinungsbild der Superquadras, das einen großen Teil der Stadtsilhouette definiert, wird die Frage nach dem sozialen Verhalten der Bewohner und ihrer Beziehung zu ihrer Anlage interessant.

Anlässlich der Diplomarbeit an der Universität Stuttgart wurde eine Superquadra näher untersucht. Es wurde eine Feldforschung durchgeführt, um das Verhalten der Bewohner einer Superquadra und ihre Beziehungen zur Anlage zu beobachten. Die Feldforschung bestand aus einer teilnehmenden Beobachtung, informellen Gesprächen, Fragebögen und einer Dokumentensammlung.¹ Die „Forschung“ hat im Zeitraum vom 12.07. bis zum 30.07.2003 vor Ort stattgefunden.

Da die Superquadras, besonders die des Südflügels, modulare, einheitliche und zeitgleich gebaute Wohnanlagen sind, weisen sie keine großen Unterschiede bezüglich ihrer konzeptuellen Gestaltung auf. Kleine Differenzen zwischen den Superquadras sind sehr spezifisch und lokal bedingt und von Außenstehenden kaum wahrzunehmen. Um diese Unterschiede zwischen den einzelnen Superquadras darzustellen, wäre es nötig eine andere Forschungsfrage zu formulieren und würde den Rahmen dieser Arbeit sprengen. Die Hauptabsicht dieser Arbeit ist die Beschreibung der Verhältnisse und der Beziehung der Bewohner zu ihrer „innovativen“ Wohnanlage – der Superquadra – und benötigte demnach keine Auswahl nach bestimmten Kriterien. Die zu untersuchende Superquadra wurde demnach aufgrund von vorhandenen Gegebenheiten ausgewählt.²

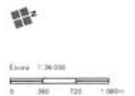
Im ersten Abschnitt dieser Analyse werden die physischen Eigenschaften der Superquadra geschildert und deren Zustände beschrieben. Dies ermöglicht auch einen ersten Einblick in die Morphologie und die Nutzungsmöglichkeiten der Außenanlage. Im zweiten Abschnitt werden die tatsächlichen Nutzungen und Wahrnehmungen der Bewohner an bestimmten Beispielen erörtert.

¹ Eine Auflistung der für die Feldforschung angewendeten Methoden und Datenerhebung befindet sich im Anhang.

² Eine Freundin, die in der Superquadra SQS 103 wohnt, ermöglichte mir Unterkunft in den Wohnblöcken „E“ und „G“.



Abb. I.1: Der Plano Piloto.
 Quelle: Codeplan, 1991.



5. Beschreibung und Zustand der SQS 103

- 5.1. Die Lage und Infrastruktur
- 5.2. Die Anlage
- 5.3. Die Wohnblöcke

5.1. Die Lage und Infrastruktur

Die Superquadra 103 Süd (SQS 103) befindet sich auf dem südlichen Flügel des Plano Piloto westlich der Wohnachse, unmittelbar nach dem Sektor der Krankenhäuser Süd (SMHS - Setor Médico-Hospitalar Sul). Die Haupterschließung erfolgt durch diese Wohnachse (auch Eixão - große Achse – genannt), wie auch durch die W3. Die beiden Straßen erschließen auch alle anderen Superquadras auf dieser Seite des Flügels.

Wegen der Nähe zum Krankenhaus „Hospital de Base“ - und den anderen Krankenhäusern, die sich in diesem Sektor befinden, sind die Wohnungen in der SQS 103 sowie in der SQS 102, 302 und 303 von Ärzten und AIP (Ärzten im Praktikum) sehr gefragt. An den beiden lokalen Einkaufsstraßen CLS 102 (Comércio Local Sul 102) und CLS 302, haben sich aus diesem Grund Apotheken niedergelassen - sie werden heute als „die Apothekenstraße“ bezeichnet.

In seinem Orientierungsplan für Brasília schreibt Lúcio Costa, dass sich im Treffpunkt von vier Quadras jeweils eine lokale religiöse Einrichtung befinden sollte. Die hier errichtete „Paróquia São Camilo“ ist eine katholische Kirche. Am Ende der W1¹, bei der SQS 104 und SQS 304 befinden sich eine Poststelle und ein Kindergarten. Zwischen der SQS 302 und SQS 303 gibt es eine Tankstelle und an der Einfahrt jeder Superquadra befinden sich Taxistände und Obsthändler (Straßenhändler) (siehe Plan 2).

Die SQS 103 ist auf ihrer nördlichen Seite durch den Kultur- und Grünstreifen und auf der südlichen Seite durch die lokale Einkaufsstraße, die CL 103/104, begrenzt. Die Einfahrt zur Anlage erfolgt durch die W1 - die Parallelstraße zur Wohnachse zwischen den Superquadras, die sich auf der westlichen Seite der Quadra befindet. Östlich ist die Anlage durch die Wohnachsen begrenzt bzw. durch schmalere, parallel zu dieser Wohnachse laufende Straße, die „kleine Achse“ (Eixinho).

Zwischen den Superquadras befindet sich eine Zwischenquadra, die durch Kulturbauten und Grünflächen gekennzeichnet wird. Auf diesem Zwischenblock befindet sich hier nur ein heruntergekommenes Sportfeld mit wenigen Sitzbänken. Auf der Wohnachsenseite wurde der Platz für Kulturbauten (z.B. Kino, Theater), die dem gesamten Wohngebiet (bzw. die der gesamten Stadt zur Verfügung stehen sollten), geplant. An ihrer Stelle wurde jedoch ein Gebäude, eine Art Passage, mit Büros, Läden, Restaurants und Imbisshallen errichtet.

Wie alle anderen Superquadras des südlichen Flügels wurde die Superquadra 103 in den ersten Baujahren der Stadt errichtet. Hier wurden die original architektonischen und urbanen Eigenschaften nach den Vorstellungen von

Lúcio Costa umgesetzt: eine orthogonale Ausrichtung der Wohnblöcke, glatte Fassaden ohne Zusatz, Gewährleistung der Fernblicke durch die Fenster der Wohnbereiche und eine üppige Vegetation.

Im Anschluss an den Sektor der Krankenhäuser, Richtung Norden, befinden sich das Einkaufs- und das Vergnügungsviertel (SCS – Setor Comercial Sul, SDS – Setor de Diversões Sul), die in wenigen Minuten zu Fuß erreicht werden können. Die Quadra ist bezüglich der Erreichbarkeit der Stadtmitte bzw. der städtischen Zone (die „Zona Gregária“) sehr gut gelegen.

A) Die lokale Einkaufstraße (CL – Comércio Local)

Die SQS 103 wird durch die Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe an der lokalen Straße CL 103/104 versorgt. Es ist die nächstliegende Einkaufsmöglichkeit für die Grundversorgung der Bewohner. Dennoch ist diese Grundversorgung sehr vielfältig und beschränkt sich nicht auf einen Ladentyp. Es befinden sich dort zwei Bäcker, ein Metzger, zwei Obst- und Gemüseläden, vier Restaurants, zwei Imbisshallen, ein Herrensalon (Barbier) und drei Damensalons (Friseure), eine Apotheke, eine Drogerie u.a. Eine Besonderheit stellt die Pizzeria „Fratello“ dar, die als beste Pizzeria Brasílias des Jahres 2003 gewählt wurde.

Die Läden auf dieser lokalen Einkaufstraße sollten ursprünglich ihre Schaufenster und Eingänge zur Anlage hin orientieren, d.h. zum Grünstreifen, der die Wohnblöcke umrahmt. Die Fahrbahn sollte ausschließlich für Lieferungs- und Entsorgungstransporte genutzt werden und als Durchfahrt für Anlieger-Pkw dienen. Diese Orientierung der Läden wurde schon in den ersten Entstehungsjahren abgelehnt. Die Eingänge der Läden befinden sich auf der Fahrbahnseite und verwandelten die Lieferstraße zu einer normalen Einkaufstraße.

Vom Grünstreifen aus erreicht man die Rückseite der Läden, wo die Zulieferung stattfindet. Hier entsteht ein logistisches Problem, weil die Lieferwagen auf der Fahrbahn parken müssen und die Ware um die Geschäftszeile herum auf die „hintere“ Seite des Ladens gebracht werden muss. Die Rückseite der Geschäftszeile erhält hier einen herabgesetzten Wert, während die „Straßenseite“ eine lebendigere und „noblere“ Atmosphäre bekommt. Auf beiden Seiten der Fahrbahn befinden sich „Bürgersteige“, die von den Bewohnern der SQS 103 und SQS 104 genutzt werden. Hier befindet sich eine Schnittstelle, die die Bewohner beider Superquadras verbindet. Aufgrund einer gemeinsamen Nutzung der Einkaufstraße, entsteht eine größere Begegnungsmöglichkeit und Nachbarbeziehung.

Die Läden sind in eine Geschäftszeile gegliedert, bestehend aus 34 Parzellen, jeweils 3,50 m breit und 10,0 m tief. Diese Geschäftszeile ist in drei Gruppen aufgeteilt. Zwischen den Geschäftsgruppen befindet sich jeweils ein Durchgang, der 7,50 m breit ist. Die gesamte Zeile ist überdacht und ragt auf beiden Seiten 2,50 m heraus. Die



Abb. II.2: Die lokale Einkaufstraße CLS 103/104.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.3: Die Rückseite der Geschäftszeile und Grünstreifen der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

Größe der Läden kann einer oder mehreren nebeneinander stehenden Parzellen entsprechen. Dennoch haben viele Läden ihre Fläche zusätzlich durch Anbauten auf der Rückseite erweitert. Diese Anbauten sind sehr unterschiedlich und entsprechen weder einem gestalterischen noch einem architektonischen Anspruch. Sie sind rein funktionell und, je nach finanzieller Lage des Handels, minimal ausgerüstet.

B) Ihre Rückseite

Die herabgesetzte Rückseite der Läden an der Einkaufsstraße ist ein gestalterisches Problem der Superquadra. Die Läden bemühen sich nicht um eine angemessene Erhaltung und Pflege ihrer Fassaden.

Eine Ausnahme bilden die Restaurants. Sie benutzen den Außenraum auf der Rückseite als eine Erweiterung ihre Bedienungsfläche und versuchen durch kleinere oder größere Eingriffe diesen Raum attraktiver zu gestalten. Zum Beispiel das Restaurant „Marvin“, das sich an einer Ecke befindet, hat auf der Rückseite den Boden betoniert und darauf Tische ins Freie gestellt. Die vorhandene Überdachung wird als Beschattung oder Regenschutz genutzt. Zusätzlich wird dieser Raum durch einige Pflanzen von seiner Umgebung abgegrenzt.

Ein anderes Beispiel ist die Pizzeria „Fratello“. Sie befindet sich auf einer einzigen Parzelle (35,0 qm), was bedeutet, dass ihr nur eine minimale Fläche für Küche und Kundenbedienung zur Verfügung steht. Durch einen Anbau wurde es möglich, die Küchenfläche zu vergrößern, nicht jedoch den Innenraum. Weil sich die Parzelle neben dem Durchgang befindet, hat der Eigentümer der Pizzeria sich die Freiheit genommen, die gesamte Breite (15,0 m) der Überdachung als Kundenbereich zu nutzen. Dort werden Tische und Stühle aufgestellt, die den öffentlichen Durchgang in einen privaten Bereich umwandeln. Wenn die Pizzeria am stärksten besucht wird (abends), gibt es kaum die Möglichkeit diesen Durchgang als solchen zu nutzen.



Abb. II.4: Die Rückseite des Restaurants „Marvin“.
Quelle: Verfasser, 2003.

¹ Die W1 ist keine durchgehende Straße. Nach jeder achten Superquadra wird die Straße durch eine Grünfläche unterbrochen, wo sich „Nachbarschafts-“ Einrichtungen befinden z. B. Poststellen, Kindergärten, Arztpraxen (Posto de Saúde) u.a.

Plan 2: SQS 103 und Umgebung.
Quelle: Codeplan, 1992.





Abb. II.5: Autos auf Fahrbahn und Grünfläche der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

5.2. Die Anlage

A) Die Fahrbahnen

Im Gegensatz zu den strikt ziel gerichteten autobahnartigen Hauptstraßen der Stadt, ist die Logik der Straßen innerhalb der Superquadra nicht sofort erkennbar. Sie sind so angelegt, dass sie mehrere Sackgassen bilden und dadurch keine Durchfahrt ermöglichen. Auf geschwungenen Wegen führen die Fahrbahnen den Fahrer zu einem bestimmten Block oder zu einer bestimmten Blockgruppe und enden dort. Manchmal breiten sie sich in "Taschen" aus, wo einige Stellplätze markiert sind.

Weil die Führung der Fahrbahnen einen willkürlichen Eindruck vermittelt, wird die Orientierung innerhalb der Quadra erschwert. Auch die Kennzeichnung der jeweiligen Blöcke erscheint nicht logisch (siehe Plan 3).

Jede Superquadra hat nur eine Ein- bzw. Ausfahrt, sodass jeder Bewohner nur hier die Möglichkeit hat seinen Wohnblock mit dem Auto zu erreichen. Diese Art von Straßenführung fördert zwar das Zugehörigkeitsgefühl der Bewohner, garantiert aber noch nicht die Entwicklung eines Gemeinschaftsgefühls.

B) Die Gehwege



Abb. II.6: Peripherer Gehweg der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

Die peripheren Gehwege umgrenzen die Superquadra und dienen der primären Erschließung. Die äußeren Gehwege haben einen Abstand zwischen 10 und 18 Metern zu den Wohnblöcken, wodurch besteht kein direkter Kontakt zu den Wohnblöcken. Alle Superquadras sind von solchen Wegen umrahmt und bilden einen kontinuierlichen Verlauf. Fußgänger können auf diesen Wegen von einer Quadra zur anderen gehen, ohne sich direkt in einer der Quadras zu befinden. Die peripheren Gehwege werden häufig von Sportlern morgens oder am späten Nachmittag zum walken oder zum joggen genutzt. Gut trainierte Sportler haben die Möglichkeit den gesamten Flügel zu umrunden und legen somit 14 Kilometer zurück!

Die sekundäre Erschließung ermöglicht ein Wegenetz, das aus mehreren schmalen mäandrischen Fußwegen besteht. Die Fußwege kreuzen sich hierbei mehrmals. Sie befinden sich innerhalb der Superquadra und werden von Passanten genutzt, die zu den jeweiligen Wohnblöcken oder Aufenthalts- und Spielplätzen gehen möchten. Die Hauptfunktion dieser Fußwege beruht nicht darauf, auf den kürzeren Weg zu verweisen, sondern es soll das Spazieren gehen, wie in den englischen Gärten, ermöglicht werden. Die Fußwege beinhalten auch keine bestimmte Hierarchie von Haupt- und Nebenwegen. Sie sind alle gleichwertig. Dies führt manchmal zu Irrtümern, weil man als Besucher nicht immer den richtigen Weg zum „Haupteingang“ findet, wo sich der Pförtner befindet. Bei manchen Wohnblöcken ist der „Eingang“ durch Markierungen gekennzeichnet. Dieser Eingang kann durch Stufen gekenn-

zeichnet sein, die gebaut wurden, um den Höhenunterschied zu überwinden. An manchen Treppen sind Handläufe angebracht, die den Eingang noch zusätzlich markieren (siehe Abb. II.7 und Abb. II.8).

C) Die Grünflächen

C.1) Physische Eigenschaften

Die Superquadra ist eine modulare quadratische Einheit, die 280 m lang und 280 m breit ist, d.h. sie umfasst 78.400 qm. Die bebaute Fläche entspricht nur 13% der gesamten Fläche (10.488 qm).¹

Die Grünflächen sind demnach sehr großzügig und verleihen der Quadra die „bukolische“ Eigenschaft, die Costa sich so sehr ersehnte,² besonders, weil die Vegetation heute ausgewachsen ist.

Diese Grünanlage, die das Wohnen im Park ermöglicht, ist wie ein englischer Park gestaltet entsprechend der Burle Marx'schen Parkgestaltung³ - vielleicht um ein Gegenwicht zur orthogonalen Ausrichtung der Blöcke zu finden.

Auf dieser Fläche befinden sich die o.a. beschriebenen Gehwege. Blumenbeete oder Sträuchergruppen und kleinere Aufenthaltsplätze (zum Teil mit Kinderspielplätzen) grenzen an die Wege. Die ursprünglichen Vorgaben von Costa zum Plan der Außenanlagen sind hier gut zu erkennen.

Die Anordnung der hohen Bäume hatte zunächst nur einen ästhetischen Grund. Jetzt dienen sie zusätzlich als Schallschutz. Der Schallschutz wird dennoch eingeschränkt, weil der Abstand von einigen Wohnblöcken zur Straße (der Wohnachse) relativ gering ist - ca. 22 m zur Wohnachse vom äußersten Wohnblock aus.

C.2) Nutzung

Die Grünanlagen der Superquadras werden als Park genutzt: Man sieht Menschen entlang der Quadras (insgesamt 7 Km) walken oder joggen, Mütter oder Babysitter („empregada“) mit dem Kinderwagen spazieren gehen und kleinere Kinder auf den Spielplätzen in der Zwischenquadra („entrequadra“) spielen. Auf den Sportfeldern wird z. B. Tennisunterricht gegeben oder einfach Fußball gespielt. Geräte für Dehnungs- und Konditionsübungen sind auf dem Flügel verteilt, sodass die Einwohner dem Bild der brasilianischen Körperkultur voll folgen können.⁴

Die Superquadra wird durch verschiedene Nutzungen belebt, die man nach a) Uhrzeit, b) Dauer, c) Grund, d) bevorzugter Ort und e) Altersgruppe klassifizieren kann:



Abb. II.7: Eingang des Blocks „K“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.8: Eingang des Blocks „G“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

- Walken und Joggen: a) in den ersten Morgenstunden (6:00 – 9:00 Uhr) und spät nachmittags (17:00 -19:00 Uhr)
 b) 1-2 Stunden
 c) Gesundheit und soziale Kontakte
 d) äußere Gehwege an der W1 entlang
 e) Jugendliche bis unbegrenzten Alters
- Mit Kinderwagen spazieren gehen: a) Vormittags (9:00 - 11:30 Uhr) und nachmittags (14:00 -17:00 Uhr)
 b) 1-2 Stunden
 c) frische Luft und soziale Kontakte
 d) innerhalb der Quadra oder auf dem Zwischenblock
 e) Betreuer: Jugendliche und Erwachsene
- Spazieren gehen: a) zu jeder Zeit
 b) zeitlich unbegrenzt
 c) an der frischen Luft sein, Entspannung und soziale Kontakte
 d) auf allen Wegen vorwiegend in der Zwischenquadra
 e) Jugendliche und Erwachsene
- Spielen: a) hauptsächlich abends (ab 17:00 Uhr) und an Wochenende
 b) 1 - 4 Stunden an Arbeitstagen; den ganzen Tag an arbeitsfreien Tagen
 c) Freizeit und soziale Kontakte
 d) Piloti, Sitzbänke, Anliegerstrassen, Sportfelder und Spielplätze
 e) Kinder und Jugendliche

C.3) Die dezentrale Verwaltung der Grünanlage („prefeituras“)

Die Wartung und Pflege des öffentlichen Bereichs einer Stadt ist normalerweise Aufgabe der öffentlichen Hand. In Brasilia sind die öffentlichen Grünräume sehr großzügig. Sie bedecken einen großen Teil der gesamten urbanen Fläche. Dazu gehören auch die Superquadras. Die verantwortliche Behörde, die SLU (Secretaria de Limpeza Urbana) verfügt über wenig finanzielle Mittel, die nur für das Fegen der Straßen und Gehwege, das Entfernen der Blätter und das Beschneiden der Bäume ausreichen. Das Bewässern der öffentlichen Grünflächen beschränkt sich auf besondere Flächen, die für das Stadtbild wichtig erscheinen. In der Trockenzeit (Mai bis September) wird beson-

ders deutlich, welche Flächen dies sind, weil sie einen auffallenden Kontrast zu der restlichen ausgetrockneten und blätterlosen Vegetation bilden.

Die Piloti werden auch nicht von der Stadt gepflegt, obwohl sie öffentlich sind. Sie werden von einem Hausmeister verwaltet und gewartet. Dessen Ausgaben werden den jeweiligen Bewohnern extra in Rechnung gestellt (siehe condomínio-Betrag, S.71). Allerdings sind die elf Hausmeister der Superquadra nicht für die gesamte Grünanlage verantwortlich, sondern lediglich für die Piloti (und den unmittelbaren Außenraum – siehe Kapitel 5.2).

Weil die Erhaltung der Grünfläche ein gemeinsames Interesse aller Bewohner der Superquadra ist, haben sie sich zusammengeschlossen, um die Genehmigung für eine dezentrale Verwaltung, die „prefeituras“, zu erreichen. Diese dezentrale Verwaltung ähnelt einem dörflichen Rathaus, bei der Bürgermeister bzw. der Präfekt von den Einwohnern der Superquadra in einem demokratischen Verfahren für zwei Jahre gewählt wird. Der „Präfekt“ trifft sich mit dem Syndikus der jeweiligen Wohnblöcke wöchentlich oder je nach Vereinbarung, wo dann gemeinschaftliche Angelegenheiten besprochen werden. Die Aufgabe des Präfekts ist demnach die Superquadra als juristische Person zu vertreten. Er sorgt für die Beschaffung von Geldern, die für gemeinschaftliche Zwecke ausgegeben werden, z. B. das Streichen der Bürgersteigrandsteine und der Geschwindigkeitsbremsen oder die Anschaffung von Pflanzen und die Pflege der Grünflächen usw.⁵ Bei manchen Superquadras ist der Präfekt auch verantwortlich für die Organisation von Festen und sportlichen Veranstaltungen innerhalb der Quadra.⁶

Demnach ist der Präfekt die verantwortliche Person für die gesamte Anlage und der Vertreter von gemeinschaftlicher Interessen.

Exkurs:

Die Einführung einer Präfektur in den Superquadras ist eine Art von institutionalisierter Gemeinschaft. Hierdurch wird die Nothilfegemeinschaft durch eine künstliche Gemeinschaft aufgrund ökonomischer Interessen hergestellt. Die Präfektur bzw. der Präfekt ist für das Wohlbefinden der Bewohner zuständig, obwohl dies in den meisten Fällen sich auf die Pflege der Außenanlage beschränkt.

Dennoch kann die institutionalisierte Gemeinschaft auch als eine Kollektivperson verstanden werden und der Superquadra einen persönlichen Charakter verleihen. Da eine Präfektur aus einem gewählten Rat der Bewohnern besteht, ist sie demnach auch ein Mittel, das die Bewohner zusammenbringt. Durch ihre Versammlungen entsteht ein Raum, wo sich die Bewohner

auseinandersetzen, Meinungen austauschen und letztendlich sich sozialisieren. Wenn eine Versammlung friedlich und erfolgreich abläuft, ist dies in der Außenanlage sichtbar. Die Pflege des Außenraums ist einheitlicher (es entsteht eine geringere „Privatisierung“ der Außenanlage) und die Bewohner unternehmen häufiger gemeinsam Aktivitäten, z.B. Fußballspielen, zusammen walken oder die Anlage für bestimmte Festlichkeiten dekorieren. Dennoch kann die Präfektur auch für Distanzierung der Bewohner verantwortlich sein, wenn die Bewohner mit den Beschlüssen des Rates nicht einverstanden sind. Kontroversen Meinungen können die Nachbarbeziehungen schwächen und diese auf eine formelle Ebene bringen.

Gerade diese gemeinsam unternommenen Aktivitäten verweisen auf wichtige Identifikationsdetails der Bewohner mit ihrer Anlage. Zudem können Ereignisse und besondere Bewohner (Persönlichkeiten) auch einen Beitrag zur Identifikation einer Quadra leisten. Zum Beispiel kann eine Superquadra aufgrund ihres Engagements, Feste zu feiern, bekannt sein (SQS 303); andere durch ihr besonderes Sicherheitssystem (SQN 309); oder andere, weil dort der ehemalige Präsidentschaftskandidat Tancredo Neves seine Wohnung hatte (SQS 206).

Viele Superquadras haben bis heute noch bekannt durch ihre Erstbewohner eine bestimmte Bezeichnung erhalten. Zum Beispiel die SQS 108 und SQS 308 waren für die Angestellten der Bank „Banco do Brasil“ vorbestimmt und werden heute noch als die „Superquadras do Banco do Brasil“ benannt. Die SQS 106 und 306 waren für die Angestellten der Bundesversicherungsanstalt der Handelsangestellten (IAPC – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Comerciantes) und die SQS 105 und 305 für die Angestellten der Bundesversicherungsanstalt der Industrieangestellten (IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários) vorbestimmt. Solche Bezeichnungen werden durch die Einwohner verewigt und verleihen den jeweiligen Superquadras eine persönliche Eigenschaft.

Die Superquadras können auch durch das Vorhandensein eines bestimmten Lokals (Restaurants oder Laden), der sich auf ihrer lokalen Einkaufsstraße befindet, gekennzeichnet werden und somit einen besonderen Namen bekommen: die SQ der Videothek XX oder die SQ des Bäckers YY.

Aufgrund solcher Identitäten wird eine Differenzierung der Superquadras aus ihrer einheitlichen Erscheinung möglich. Dennoch werden diese Identitäten nicht mit „bloßen“ Augen wahrgenommen. Es bedarf eines längeren Kontaktes zur Anlage und deren Bewohnern, um

dieses Kennzeichen zu erfahren.

D) Die gemeinschaftlichen Einrichtungen:

Nach dem Plan von Lúcio Costa sollte eine Mindestinfrastruktur – entsprechend den Prämissen in der Charta von Athen – in jeder Superquadra gegeben sein: ein Kindergarten und eine Grundschule, ein Zeitungskiosk, eine Telefonzelle, ein Taxistand und Spielplätze u.a. vor der Schule und vor dem Kindergarten. Diese Einrichtungen sollten alle öffentlich sein und vom Staat bzw. der Stadt finanziert werden.

„Die Grünflächen, die, innig verquickt mit den Baumassen, zwischen die Wohnviertel eingefügt sein werden, haben nicht die ausschließliche Funktion, die Stadt zu verschönen. Sie werden vor allem eine nützliche Rolle spielen, Gemeinschaftseinrichtungen werden ihre Rasenflächen bedecken: Kinderhorte, vor- oder nachschulische Organisationen, Jugendvereine, Zentren der intellektuellen Entspannung oder der Körperkultur, Lese- oder Spielsäle, Rennbahnen oder Schwimmstadien unter freiem Himmel. Sie werden die ‚Verlängerung‘ des Wohnens bilden und werden ebenfalls dem ‚Boden-Statut‘ unterstellt sein müssen.“⁷

Die Schule, die sich in der Superquadra befindet, ist eine Mittelschule (Centro Médio de Ensino Fundamental 03 de Brasília) d.h., sie unterrichtet Schüler von der fünften bis zur achten Klasse. Im Normalfall befindet sich die Altersgrenze der Schüler zwischen 12 und 16 Jahren. Dennoch findet in dieser Schule für ältere Schüler (18 bis 20 Jahre alt) auch abends Unterricht statt.

95% der Schüler kommen aus den Vororten – den Satellitenstädten - und nicht aus den Superquadras, die die Schule umgeben, auch nicht aus dem Plano Piloto.⁸ Dieses ist kein Sonderfall, weil die brasilianischen staatlichen Schulen einen nicht so guten Ruf haben und die meisten Kinder der höheren Einkommenschichten Privateschulen besuchen. Aus diesem Grund kann man sagen, dass die Kinder, die diese Schule besuchen, zu einer niedrigeren Einkommenschicht gehören, wo ein Auto kein selbstverständliches Eigentum. Demnach findet in dieser Superquadra kein von der Schule verursachter Autostau statt.

Ein Zeitungskiosk und ein Taxistand befinden sich auf der Einfahrt jeder Superquadra. Der Zeitungskiosk auf der Superquadra 103 Süd wird von den Bewohnern gut genutzt, möglicherweise aufgrund seiner Nähe zu den Wohnblöcken. Der Taxistand wird auch genutzt, dennoch sind die Fahrgäste wahrscheinlich keine Bewohner – weil die meisten ein eigenes Auto besitzen (siehe Plan 3).



Abb. II.9: Auf dem Weg zur Schule in der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.10: Dienstleistungsstand der Näherin Maria in der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.11: Informeller Handel in der SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.12: Süßwarenhändler Joao Lopes.
Quelle: Verfasser, 2003.

E) Der informelle Handel und die Dienstleistungen

Wie in jeder anderen Stadt Brasiliens leben auch in Brasília viele Personen vom informellen Handel (Straßenhändler), der legal oder illegal sein kann. Diese Art von Kommerz ist sehr verbreitet und schwer zu beeinflussen. In Brasília befinden sich solche Händler im Stadtzentrum verstreut oder in dem offiziellen Markt, die „Feira dos Importados“, wo von der gefälschten Sonnenbrille bis zum Computerzubehör alles angeboten wird. Mittlerweile ist die Zahl dieser Händler unüberschaubar geworden. Die Konkurrenz in der städtischen Zone hat sich deutlich gesteigert. Die Straßenhändler suchen sich neue Gebiete, die attraktive Möglichkeiten (d.h., potentielle Kunden) bieten, zum Beispiel die Wohngebiete und insbesondere die Superquadras.

Auf allen Superquadras verteilt befinden sich Stände informeller Dienstleister, die das Eindringen dieses Handels verdeutlichen. Sie sind mittlerweile stärker vertreten, als die Straßenhändler. Diese Stände besitzen oft eine ähnliche Ausrüstung - einen Blechcontainer mit aufklappbarer Seite für den Kundenkontakt. Sie stehen auf der Grünfläche in Straßennähe und können die Dienste einer Näherin, eines Schlossers oder eines Schusters anbieten. Es besteht die Möglichkeit für die informellen Händler, sich zu legalisieren, wenn sich die Handwerker und die Dienstleistungsanbieter mit ihren Kollegen aus den anderen Superquadras zusammenschließen und eine Interessenvertretung gründen. Sie müssen sich dann bei der Stadt anmelden und Steuern bezahlen.⁹ Ihre jetzige Situation ist allerdings illegal – niemand kontrolliert sie wirklich.

In der untersuchten Superquadra befindet sich ein Straßenhändler (der Süßwarenhändler João Lopes) und ein Dienstleistungsstand, der Näherin Maria (Abb. II.10). Maria und ihre Assistentin arbeiten im Blechcontainer zu den normalen geschäftlichen Öffnungszeiten und nach Kundenwunsch. Viele Einwohner nutzen ihre Dienste, weil die Preise günstig sind. Der Süßwarenhändler kommt regelmäßig am Freitag, von 9:00 bis 18:00 Uhr, um seine Ware zu verkaufen (Abb. II.12). An den anderen Tagen betreut er andere Quadras. Er besitzt auch einen festen Verkaufsstand in der Superquadra 202 Süd. Sein Handel ist zur Zeit illegal. Gerne würde er mit der Erlaubnis der Bewohner, seinen Handel legalisieren – die Mehrheit der Einwohner einer Quadra muss aber damit einverstanden sein, dass eine Händlertätigkeit in ihrer Quadra legal wird.

¹ Gemäß dem Denkmalschutzgesetz (Portaria No. 314, de 8 de outubro de 1992, Art. 4o., IV), soll die gesamte Bebauung einer Superquadra (Süd und Nord) maximal 15% der Fläche, die von dem externen Grünstreifen umfasst ist, entsprechen.

² Vgl. Costa. 1957/1991, S.28 und Costa. 1995, S.308.

³ Burle Marx ist der Landschaftsgestalter, der für die Gestaltung der Außenanlagen einige Bereiche in Brasília verantwortlich ist. Vgl. Fils. Brasília. Moderne Architektur in Brasilien. 1988, S.143.

⁴ Aus dem selben Grund erklärt sich die Wirtschaftlichkeit der Fitnessstudios in Brasília und in ganz Brasilien: das Land ist der viertgrößte Einkäufer von Fitnessgeräten der Welt!

⁵ Die Erklärung des Verwaltungssystems der Präfektur wurde durch Aussagen der Präfekten der folgenden Superquadras: SQS 103 (Cida), SQS 303 (Maria Tereza Lacroix) und der SQN 309 (Luis Carlos) zusammengefasst.

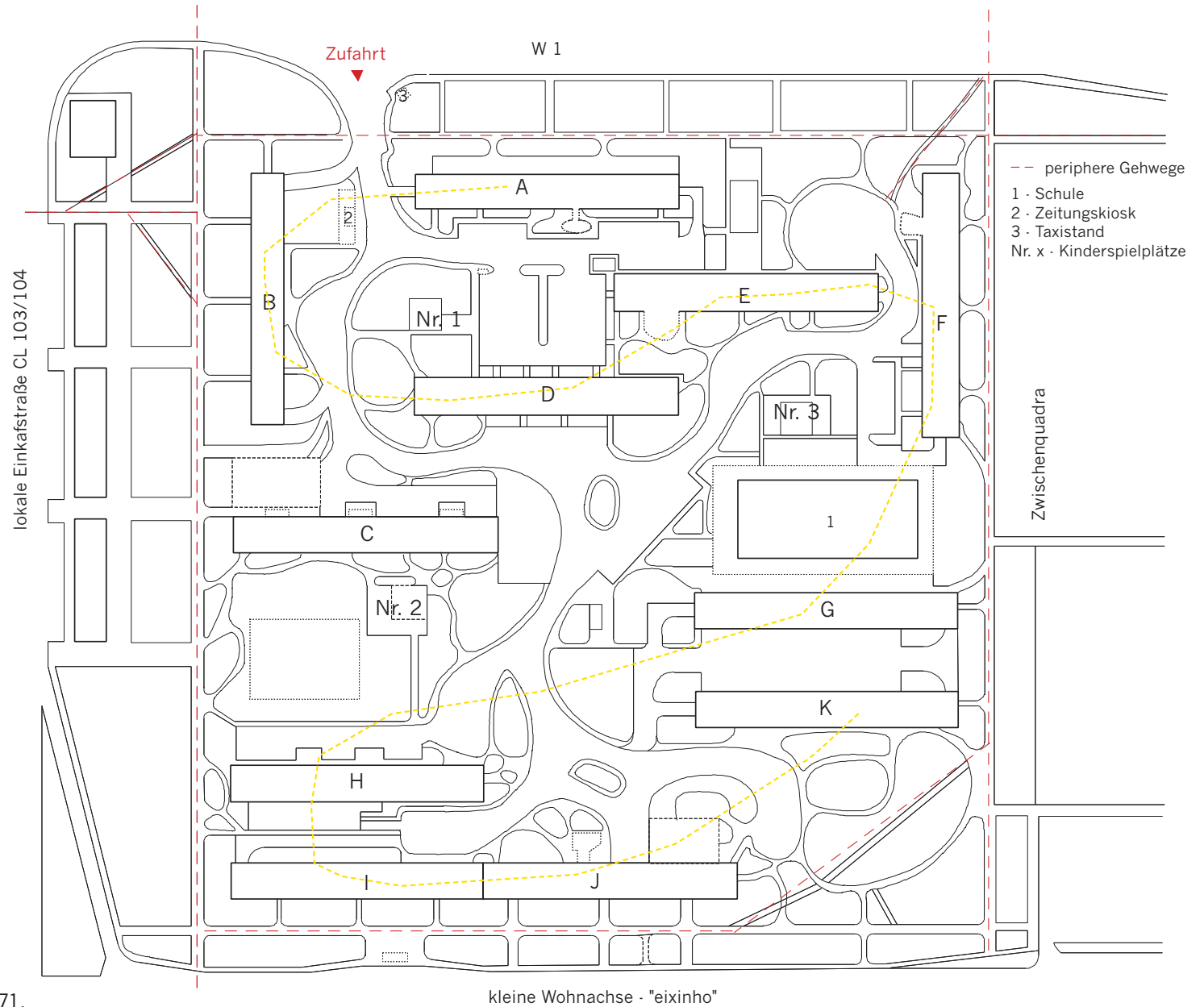
⁶ Die Superquadra 303 Süd ist sehr bekannt, dass sie für fast alle festlichen Gelegenheiten eine kleine Feier organisiert, z.B. für den Muttertag, das Junifest („Festa Junina“), Karneval, Weihnachten usw. Diese Quadra hat sogar ein Versammlungshäuschen und einen Platz von dem Geld der Präfektur gebaut, die eine bessere Infrastruktur für solche Angelegenheiten bietet.

⁷ Postulat Nr.37. Charta von Athen, 1933. In: Hilpert. Le Corbusiers “Charta von Athen” Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.139.

⁸ Angaben laut Aussage des Schuldirektors Astrogildo.

⁹ Angaben laut Aussagen verschiedener Straßenhändler.

Plan 3: Die SQS 103.



Quelle: Plan SQS 103, PR - 206/2, 1971,
aus: Nudur, 2003.

5.3. Die Wohnblöcke

Eine Superquadra enthält in der Regel elf Wohnblöcke. Diese Wohnblöcke sind freistehende, kollektive Wohngebäude mit sechs Geschossen. Sie sind alle aufgeständert und besitzen denselben Umfang: ca. 960,00 qm (siehe Tabelle 3).

A) Die Wohntypologien

Die Wohnungen bzw. Apartments der Wohnblöcke können unterschiedlich groß sein, sei es in der Zimmergröße oder der Zimmerzahl. In einem Wohnblock können unterschiedliche Wohngrundrisse- und Wohnungsgrößen befinden. Diese Vielfalt in der Zimmergröße und Zimmerzahl folgt dem ursprünglichen Wunsch nach einer großen Sozialmischung, in der für jede Einkommenschicht etwas angeboten wird.

„Jedenfalls werden die Unterschiede zwischen dem Standard der einzelnen Quadraten schon durch das vorgesehene Verkaufsschema neutralisiert und beeinflussen keineswegs die gleichmäßige Verteilung der Errungenschaft des modernen Komforts, die Recht aller sind. Die Verschiedenheit liegt nur in der mehr oder weniger dichten Gedrängtheit und Beschränkung des Raumes pro Person und Familie, in der Wahl des Materials und der mehr oder weniger luxuriösen Ausführung.“⁴¹

Die Wohnungsgröße und der Wohnungstyp sind nach der Zahl der Zimmer klassifiziert. Die kleinste Einheit, der „Schlaf- Wohnzimmer-Typ“ (quarto e sala) umfasst ca. 40 qm. Das Duplex oder Triplex, die Maisonettewohnungen, erstrecken sich mit bis zu 140 qm Fläche über zwei bzw. drei Etagen (z. B. ein Duplex hat normalerweise vier Schlafzimmer² auf zwei Etagen, ein Triplex kann auch vier Schlafzimmer haben, dafür aber auf drei Etagen - die dritte Etage ist normalerweise die Dachterrasse). Die größeren Wohnungen befinden sich im Normalfall in der Zweispänner-Typologie, die kleineren werden durch einen innen liegenden Gang erschlossen. Demnach entsprechen die Wohnblöcke „D“, „E“, „F“ und „K“ einem Innenganghaus-Typ und die anderen einem Zweispänner-Typ (siehe Tabelle 5).

B) Das Problem der Stellplätze

Aufgrund der Zahl und Größe der Apartments erwartet man eine entsprechende Zahl an Stellplätzen und Garagen, mindestens ein Stellplatz für jede Wohneinheit. Demnach wären bei der SQS 103 insgesamt 732 Stellplätze



Abb. II.13: Ansicht des Blocks „F“ der Superquadra 103 Süd (SQS 103).
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.14: Stellplätze auf ehemaliger Grünfläche, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

notwendig. Die meisten Wohnblöcke besitzen eine Tiefgarage, die denselben Umfang wie das Gebäude hat, d.h. im Durchschnitt ca. 960,0 qm groß ist. Auf dieser Fläche sind jedoch nicht nur Stellplätze vorhanden, sondern auch Abstellkammern und Geräteräume. Die vorhandenen Tiefgaragen reichen demnach nur für 289 Stellplätze (siehe Tabelle 4). Im Außenbereich stehen weitere Stellplätze zur Verfügung, die durch Streifen auf den Straßen markiert werden. Trotzdem sind sie nicht ausreichend, weil die Anzahl der Anlieger-Pkws, ein Auto pro Wohnung, deutlich überschritten wird.

Der Mangel an Parkplätzen ist ein Problem, das in verschiedenen Formen zu lösen versucht wird. Die Autos können auf der Straße am Bürgersteig entlang und in den „Taschen“, eine Erweiterung der Fahrbahn, geparkt werden. Zusätzlich zu diesen offiziellen, öffentlichen Stellplätzen werden Grünflächen und Teile der Straße zu Stellplätzen umgewandelt. Somit kann zwischen den rechtlich offiziellen und den anderen Stellplätzen nicht mehr optisch unterschieden werden. Allerdings gibt es kein Gesetz, das den Umfang der Grünfläche einer Superquadra und die Anzahl der Stellplätze, die darauf gebaut werden dürfen, bestimmt.³ Der Mangel an Stellplätzen und die Inbesitznahme der Grünfläche durch die Autos sind andauernde Probleme, die noch auf eine geeignete Lösung warten.

Die beste, aber auch die teuerste Lösung, ist der Ausbau oder die Erweiterung der Tiefgarage. Seit 2001 kann die Tiefgarage über den Umfang des Gebäudes hinaus reichen und muss nicht mehr auf diese beschränkt sein. Dazu sind einige Bedingungen zu beachten: Die Decke der Tiefgarage darf nicht von der Erdoberfläche aus sichtbar sein und soll einen Abstand von mindestens 1,0 m unterhalb derselben haben, damit die darauf wieder hergestellte Vegetation mit der restlichen Außenanlage noch in Einklang gebracht werden kann⁴. Eine andere Lösung ist der Bau eines mehrgeschossigen Parkhauses in der Superquadra. Das Problem wird zwar dadurch gelöst, aber gleichzeitig die Umgebung verändert.



Abb. II.15: Nachträglich gebaute Tiefgarage _ nicht nach Norm, Block „H“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

Das Parkproblem wird noch dadurch verschlimmert, dass diese Stellplätze auch von Nichtbewohnern genutzt werden. Die Geschäfte auf der lokalen Einkaufstraße sind überdimensioniert (Norm: 0,4 qm/Einwohner⁵; Gebaut: 1,8 qm/Einwohner) und überschreiten deutlich ihren lokalen Charakter. Die Zahl der Stellplätze auf der lokalen Einkaufstraße berücksichtigt nicht die größere Anzahl von Besuchern, die durch die Geschäfte angezogen werden. Die Restaurants allein beanspruchen schon mehr Stellplätze als die, die auf der gesamten Straße markiert sind. Demnach parken viele Personen, die nur in die Geschäfte an den Einkaufstraßen gehen wollen, auf den markierten Stellplätzen in der Superquadra.

Das Problem wird dadurch relativiert, dass während der Öffnungszeiten der Läden viele Bewohner z. B. beruflich mit dem Auto unterwegs sind und die Stellplätze ohnehin leer stehen.

C) Die architektonischen Eigenschaften – Verkleidungsmaterialien

Die Wohnblöcke haben in der Regel die selben Maße: ca. 84,0m x 12m, 1.008,0 qm. Die architektonische Basis der Blöcke besteht aus einer einfachen „Kiste“ auf Stützen. Auf dieser Grundlage finden sich die unterschiedlichsten Varianten: die Form und die Größe der Stützen, die Verkleidung derselben und des Piloti, die Verkleidung der Fassade und der Fenster.

Ursprünglich waren fast alle Gebäude nur verputzt oder mit 2,5 cm x 2,5 cm Glasmosaiken verkleidet. Diese Mosaik waren in Brasilien typisch für die 50er Jahre. Heute sind die meisten Gebäude schon mehrmals renoviert worden und die Fassaden sind jetzt unterschiedlicher. Bei einigen wurde nur die Farbe verändert, während bei anderen eine andere Verkleidung angebracht wurde (z. B. aus kleinen Keramikfliesen - 10 cm x 10 cm oder 15 cm x 15 cm). Wegen des starken Windes wurden fast alle ursprünglichen Fenster durch Schiebefenster ersetzt. In fast allen Gebäuden wurden die Stützen nachträglich mit Marmor verkleidet, was einen noblen Eindruck verleiht. Ähnlich gestaltet sind die Fußböden und Wände.

Die Qualität der Verkleidung verrät die finanzielle Situation der Bewohner des Gebäudes. Bei den eleganteren Gebäuden wurden vorwiegend edlere Steine (Marmor, Granit) als Verkleidungen benutzt. Die einfacheren Gebäude beschränken sich auf verputzte Oberflächen, Zementbelege („Granitina“) oder billigere Steine („Ardua“) (siehe Abb. II.21 - II.24, S.74).

In vielen Wohnblöcken ist der freie Blick und die Offenheit der Piloti durch die natürlichen Eigenschaften des Geländes beeinträchtigt: der Boden ist nicht eben, sodass Stufen und Geländer eingebaut werden mussten (Abb. II.16). Aus demselben Grund wurde gemäß dem neuen Baugesetz Rampen für Gehbehinderte einbauen. In manchen Gebäuden wurde das Geländer durch Blumenbeete ersetzt, die den freien Blick noch stärker behindern. (Abb. II.17)

Die Geländer und Blumenbeete verursachen eine „Einrahmung“ des Piloti. Dies führt dazu, dass die Qualität dieses Bereiches nicht sofort erkennbar ist - und dadurch auch nicht geschätzt wird. Die Eigenschaft des Piloti als Erweiterung des öffentlichen Raumes ins Private oder andersherum, die des „Privaten“ ins „Öffentliche“ ist keine selbstverständliche Eigenschaft. Die Bewohner nehmen den Piloti als dem Gebäude zugehörig wahr und somit als privaten Bereich. Die Nutzung des Piloti von Fremden, sei es nur als Durchgang, wird als Angriff auf die Privatheit empfunden.⁶ Am liebsten würden die Bewohner den Piloti ganz schließen, d.h. die Möglichkeit des Zugangs einschränken.⁷ Diese Privatisierung des Piloti würde keinen Widerstand bei den Bewohnern provozieren, wenn es die architektonischen Vorgaben nicht verhinderten. Dem Gesetz nach ist es erlaubt bis zu 40% des Piloti zu bebauen.⁸ Dies wurde in jedem Piloti umgesetzt, sei es als Vorhallen für den Aufzug oder als Festsaal. Um diese geschlossene Fläche



Abb. II.16: Blumenbeet im Piloti des Blocks „F“, SQS 103.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.17: Piloti des Blocks „F“, SQS 103.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.18: Piloti Block „C“, SQS 103. Verschlussung des Festsaals mit Glas.
Quelle: Verfasser, 2003.

erweitern zu können, wurde in manchen Piloti die Trennung mit Glasscheiben vollzogen, mit dem Gedanken, dass der freie Blick, trotz physischer Trennung, noch gewährleistet wird. (Abb. II.18)

D) Die Verwaltung des Hauses – das „condomínio“

Jeder Block beinhaltet mehrere Wohneinheiten, d.h. Apartments, die über ein gemeinschaftliches Erschließungssystem verfügen, sei es der Flur, das Treppenhaus oder der Aufzug. Der Piloti gehört auch zu den gemeinschaftlich genutzten Flächen und zusammen mit der Erschließung werden diese von einem Hausmeister verwaltet. Der Hausmeister hat die Möglichkeit im Haus zu wohnen (im Piloti) - er ist nicht dazu verpflichtet. Ebenfalls im Piloti befindet sich eine Pförtnerloge, die nur 4,0 qm groß ist und eine Sitzgelegenheit und einen Ablagetisch besitzt. Für die Erhaltungskosten, Hausmeister- und Pförtnerlohn sowie alle anderen Angestellten (Gärtner und Techniker), müssen die Bewohner einen zusätzlichen Betrag zahlen, der nicht im Mietpreis enthalten ist (analog zu Wasser und Strom). Diesen Beitrag bezeichnet man als „condomínio“⁹, was gemeinschaftliches Eigentum bedeutet.

E) Die Ausbreitung des Condomínios zur Außenanlage – die Territorialisierung

Weil die Bellacap (öffentlicher Dienst der SLU) nur das Mindeste für die Pflege der Freiflächen unternimmt und die Verwaltung der Präfektur nicht die Wünsche bzw. Ansprüche aller Bewohner befriedigen kann, befinden sich innerhalb einer Superquadra unterschiedliche Gartenlandschaften, die keinen Zusammenhang zueinander haben.

Diese differenzierte Gestaltung der Außenanlage ist eine Folge der unterschiedlichen Ansprüche und der unterschiedlichen Einkommen der Bewohner der jeweiligen Wohnblöcke.

Die Außenanlage und die Piloti sind letztendlich die Visitenkarte des Gebäudes (und seiner Bewohner) und sollen als solche einen guten Eindruck abgeben. Die Grünflächen der Superquadra werden teilweise durch die Bewohner eines Blocks „privatisiert“. Sie nehmen einen bestimmten Teil der öffentlichen Anlage in Anspruch, der durch die vorhandenen Gehwege abgegrenzt ist, und sorgen für ihre Erhaltung. Die Pflege dieser Außenanlage (die Bewässerung, das Beschneiden der Bäume und Sträucher, das Umpflanzen von Blumen usw.) wird durch den „condomínio“-Beitrag beglichen. Weil die Beiträge für den „condomínio“ der jeweiligen Wohnblöcke sehr unterschiedlich sein können, ergibt sich, dass manche „Gärten“ besser gepflegt werden.

Um Zugehörigkeitsverhältnisse des Außenraums zu verdeutlichen, sind manche „Vorgärten“ mit Hecken zusätzlich abgegrenzt (siehe Abb. II.29 und Abb. II.30, S. 77) Die kollektive Nutzung des Bodens reduziert sich nur auf die Bewohner eines Blocks und ist nicht auf die Bewohner der gesamten Superquadra ausgeweitet. Diese entstandene



Abb. II.19: Individuelle Pflege der Außenanlage. Wird von dem „condomínio“- Beitrag gezahlt.
Quelle: Verfasser, 2003.

Territorialisierung verweist auf eine Individualisierung der kollektiven Anlage.

Eine andere Form der Privatisierung ist die Vergitterung des Piloti. Mit der Begründung, dass die Offenheit dieses Gebiets die Sicherheit der Bewohner einschränkt, wurde der Piloti in manchen Wohnblöcken (jedoch nicht in der SQS103) teilweise mit Gittern geschlossen. Die Seitenfronten des Piloti, die sich nach „außen“ orientieren, zum Beispiel zu den Straßen W3 oder L2, werden dadurch nicht mehr für die Öffentlichkeit zugänglich. Da der Piloti nur teilweise geschlossen ist, kann man nicht behaupten, dass diese Maßnahme eine größere Sicherheit mit sich bringt. Demnach hat das Verschließen des Piloti weniger mit der Sicherheit zu tun als mit der Privatisierung ihrer Fläche.¹⁰

Ein Beispiel für die „Privatisierung“ der Außenanlage ist der Vorplatz des Blocks „E“ in der Superquadra 103 Süd: Einige Bewohner nutzen den Vorplatz als privater Garten. Der „condomínio“-Beitrag scheint jedoch für den Gartenbedarf nicht ausreichend. Deshalb hat eine Bewohnerin aus eigener Initiative Blumen gepflanzt, die sie – nicht der Hausmeister! - jeden Morgen selbst bewässert. Ein anderer Bewohner hat einen Vogelkäfig mit seinen Ziervögeln in einem Baum zur Schau gehängt.

Im Vergleich zu den Gärten der Nachbarblöcken ist dieser „Garten“ sehr einfach.



Abb. II.20: Private Nutzung des Vorplatzes am Block „E“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

- ¹ Costa. Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto. 1957/1991, S.98. Modifiziert, übersetzt von Anita Hansen.
- ² In Brasilien werden die Wohnungen nach Schlafzimmern gezählt d.h., zu einer Vier- Schlafzimmerwohnung gehört noch ein großer Raum, der als Wohn- und Esszimmer gerechnet wird zzgl. Küche und öfters das Dienstmädchenzimmer.
- ³ Siehe im Anhang Interview mit Holanda vom 12.07.2003.
- ⁴ Governo do Distrito Federal. Código de Edificações. Decreto No. 22.243, de 05 de julho de 2001. Art. 9°.
- ⁵ Vgl. Gorovitz. 19.07.2003; Internet: Brasília – sobre a unidade de vizinhança; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/biblio/vizinhanca.htm>; 17.24.
- ⁶ Siehe im Anhang Interview mit Holanda vom 12.07.2003.
- ⁷ Vgl. Internet 19.07.2003: Corrente na porta; <http://abril.veja.uol.com.br/...>; 16.50.
- ⁸ Governo do Distrito Federal. Código de Edificações. Lei Complementar No.2.325, de 11 de fevereiro de 1999. Art.3°.
- ⁹ Als Beispiel für die Höhe eines solchen Betrages stehen die Blöcke „K“ und „H“ der Superquadra 207 Süd: Der Verwaltungsbeschluss von 1991 erklärt, dass der „condomínio“- Beitrag die Höhe von zwei Tausendstel (0,002) des Immobilienwerts darstellt. Vgl. Internet 27.08.03: Resolução Administrativa No.111, de 14 de maio de 1991; www.tcu.gov.br; 15.29.
- ¹⁰ Holanda. O Espaço de exceção. 2002, S.358.



Abb. II.21: Piloti Block „A“, SQS 103.



Abb. II.22: Piloti Block „F“, SQS 103.

Beispiele der unterschiedlichen Verkleidungsmaterialien, die im Piloti verwendet werden.



Abb. II.23: Piloti Block „C“, SQS 103.



Abb. II.24: Piloti Block „J“, SQS 103.

Abb. (II.21 - II,24) Quelle: Verfasser, 2003.

Beispiele der „Vorgärten“, die jeder Block abhängig vom „condomínio“- Beitrag unterschiedlich pflegt.



Abb. II.25: Garten Block „C“, SQS 103.



Abb. II.26: Garten Block „E“, SQS 103.

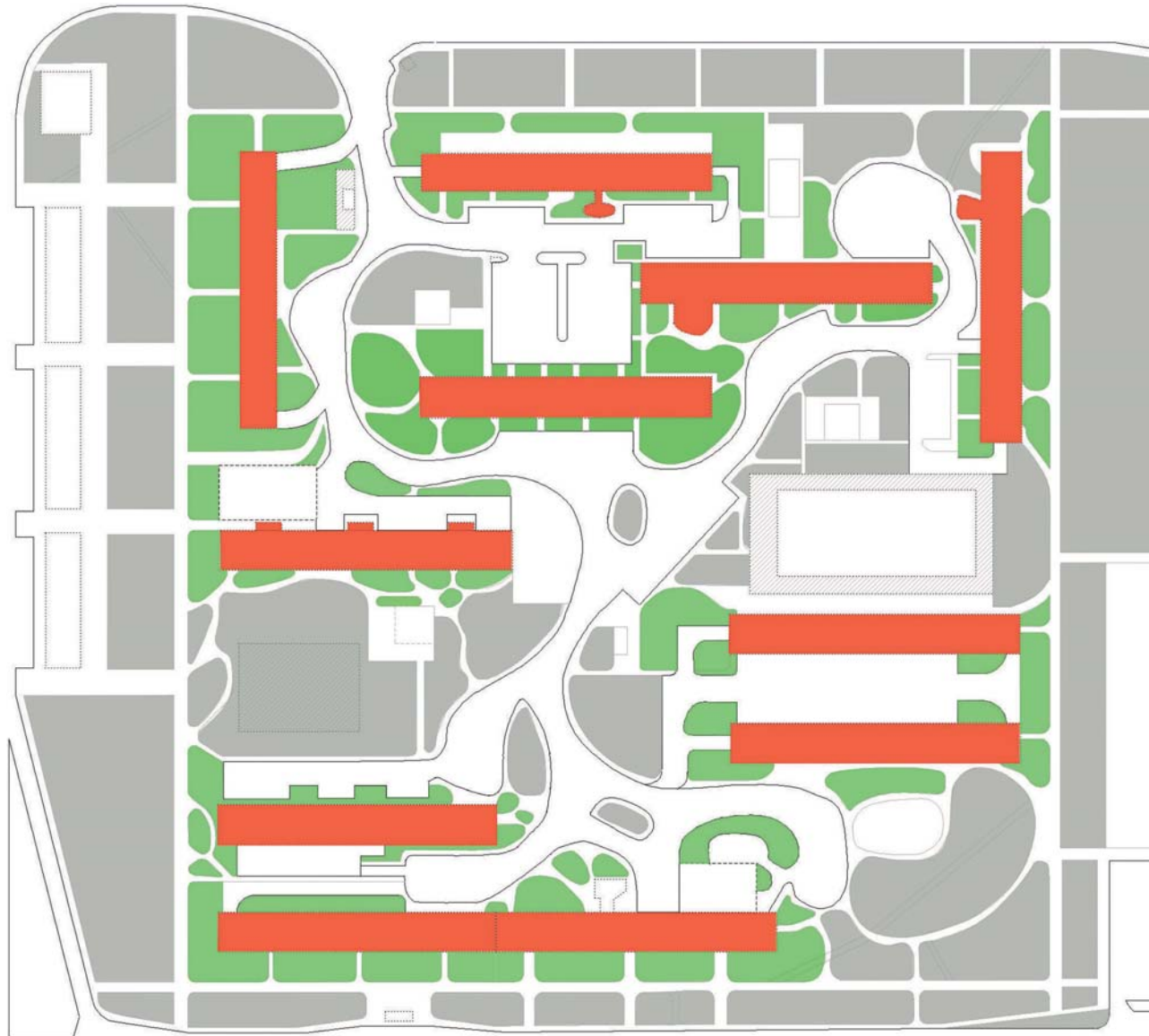


Abb. II.27: Garten Block „D“, SQS 103.



Abb. II.28: Garten Block „F“, SQS 103.

Abb. (II.25 - II.28), Quelle: Verfasser, 2003.



Plan 4: Territorialisierung der Außenanlage
in der SQS 103. Der Farbe Grün entspricht
die den jeweiligen Wohnblöcken zugeordnete
Grünfläche.
Quelle: mod., SQS 103, PR 206/2, 1971
aus: Nudur, 2003.

Die Privatisierung der Grünflächen wird mit der Anwendung von Hecken deutlicher.



Abb. II.29: Hecken am Gehweg entlang markieren den privatisierten Vorgarten. Block „D“, SQS 303.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.30: Der vom „condomínio“ gepflegte Garten unterscheidet sich von dem, den die Stadt pflegt. Block „A“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

Block	Breite (m)	Länge (m)	Fläche (qm)
A	84	12	1008
B	80	10.5	840
C	84	11.5	966
D	84	12	1008
E	84	12	1008
F	83.5	11.5	960.25
G	83.5	11.5	960.25
H	80.5	11.5	925.75
I	80	11.5	920
J	81	11.5	931.5
K	83.5	11.5	960.25
Gesamte bebaute Fläche			10488

Tabelle 3: Umfang der Wohnblöcke in der SQS 103.

Quelle: Plan SQS 103, PR 206/2, 1971, aus: Nudur, 2003.

Block	Apt. Zahl	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Typ E	Typ F	Bewohner	Tiefgarage	Stellpltz.
A	48	-	-	-	24	-	24	200	52	50
B	48	-	-	-	-	48	-	144	52	20
C	36	-	-	-	36	-	-	144	0	38
D	96	24	48	-	24	-	-	149	0	50
E	120	120	-	-	-	-	-	180	0	70
F	120	120	-	-	-	-	-	240	18	35
G	48	-	-	-	48	-	-	96	48	20
H	48	-	-	36	-	12	-	190	38	50
I	36	-	-	-	24	12	-	150	36	18
J	48	-	-	48	-	-	-	110	0	18
K	84	-	12	72	-	-	-	160	45	50
	732	324	216	156	156	72	24	1763	289	419

Tabelle 4: Wohnblöcke der SQS 103.

Apartmentzahl, Apartmenttyp, Bewohnerzahl und verfügbare Parkplätze.

Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Tabelle 5: Wohnungstypologien, die in den Wohnblöcken der SQS 103 existieren.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Wohnungstypologie	Beschreibung	Block	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Typ A	Schlaf- und Wohnzimmer	qm				k. A.	46	37.2					
Typ B	Einzimmerwohnung	qm				k. A.							40
Typ C	Zweizimmerwohnung	qm								113		90	80
Typ D	Dreizimmerwohnung	qm	148		k. A.	k. A.			120		k. A.		
Typ E	Vierzimmerwohnung	qm		188						170	k. A.		
Typ F	Duplex (4 Zimmer auf 2 Geschosse)	qm	138										

k. A. : keine Angabe.

6. Die Nutzung und die Nutzer der Wohnanlage SQS 103

6.1. Der halb öffentliche Raum

6.2. Der öffentliche Raum

6.3. Schlussfolgerung



Abb. II.31: Piloti des Blocks „D“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.32: Piloti des Blocks „A“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

6.1. Der halb öffentliche Raum

Das architektonische Element des „Piloti“ ist eine besondere Eigenschaft der Wohnblöcke der Superquadra (siehe Kapitel 4). Le Corbusier forderte diese Bauweise¹ mit der Absicht, die Allgegenwärtigkeit der Natur in der Stadt zum Vorschein zu bringen. Aufgrund der öffentlichen Eigenschaft der Superquadra kommt der Piloti in dieser Anlage eine besondere Bedeutung zu. Durch die Offenheit des Erdgeschosses wird ein öffentlicher Durchgang möglich. Der Bereich der ebenerdigen Projektion des Gebäudegrundrisses soll nicht in dem Sinn privat sein, allein den Zutritt des Hauses den Bewohnern zu gewährleisten, sondern **allen** diesen Bereich zugänglich zu machen. Die Freiheit zu gehen und zu kommen, ist demnach wörtlich gewährleistet („a liberdade de ir e vir“)².

Dennoch enthält der Piloti einige architektonische Eigenschaften, die eine öffentliche Nutzung nicht andeuten. Obwohl der Piloti nicht geschlossen ist, besitzt er deutliche visuelle Unterschiede zum Außenraum. Die Natur bzw. die Pflanzen oder der „Garten“ befinden sich nicht in seinem Bereich. Der Boden des Piloti ist durch seinen Belag differenziert. Dieser Boden ist meistens auch die Decke der Tiefgarage. Im Piloti selbst befinden sich außerdem einige geschlossene Räume, die von der Hausverwaltung genutzt werden. Diese Räume sind nicht der Öffentlichkeit zugänglich. So kann man sagen, dass der Piloti mit der Zeit eine widersprüchliche Funktionalität bekommen hat: einerseits ist er als öffentlicher Raum für die Menschen gedacht, andererseits befinden sich in seinem Bereich viele als „privat“ wahrnehmbare Elemente (der Bodenbelag und die geschlossenen Räume).

Der Piloti wird trotzdem als ein zugänglicherer Raum genutzt. Abhängig von der Lage des Wohnblocks dient der Piloti als Durchgang, um zum Beispiel zu einer Einkaufsstraße zu gelangen. Aufgrund dieser widersprüchlichen „Funktionalität“ des Piloti kann er als einen halb-öffentlichen Raum bezeichnen.

A) Die Nutzung und Wahrnehmung des halb öffentlichen Raums

Die Nutzung des Piloti ist nicht dem eines öffentlichen Raums in der Stadt gleich (wie zum Beispiel dem einer Straße oder eines Platzes), dennoch verhindert seine Offenheit verhindert, dass er ausschließlich als ein privater Bereich wahrgenommen und genutzt wird. Der Piloti sollte - nach der Planung - vorwiegend ein gemeinschaftlicher Raum für die Bewohner sein und als solcher auch genutzt werden. Manchmal befinden sich dort Kindergruppen oder Jugendliche, die dort gemeinsam spielen. Diese sind keine Fremden, in der Regel sind sie Bewohner des Wohnblocks. Aus der teilnehmenden Beobachtung und Befragungen wurde es möglich zu behaupten, dass Personen, die sich länger im Piloti aufhalten in der Regel einen besonderen Bezug zu ihrem Wohnblock haben. Sie sind Bewohner, Verwandte oder Freunden, Hausangestellte oder Pfortner. Im Piloti wird kein Handel getrieben. Bei

Gruppen ist festzustellen, dass **immer** mindestens **einer** Bewohner des Wohnblocks ist.³

Es sind einige Räume vorhanden, die für gemeinschaftliche Zwecke gebaut worden sind: ein Festsaal, Aufzugsvorhallen, das Hausverwaltungsbüro und ein Abstellraum (für die Hausverwaltung), dennoch sind diese Räume geschlossen. Sie sind deutlich vom Außenraum abgesondert. Ihre Funktion dient nur der Gemeinschaft der Bewohner des Wohnblocks und nicht der, der gesamten Wohnanlage bzw. den anderen Wohnblöcke. Es stellt sich die Frage, ob der Piloti tatsächlich durch die Hausbewohner – abgesehen von den Kinder - als ein gemeinschaftlicher Raum genutzt wird.

Die gemeinschaftliche Nutzung dieses Raumes wird von den Bewohnern der verschiedenen Wohnblöcke unterschiedlich interpretiert. Diese Interpretationen hängen in der Regel von den Erwartungen der jeweiligen Bewohner, die sie von ihrer Umgebung haben, ab. Solche individuellen Erwartungen werden häufig durch die finanzielle Lage des Einzelnen bestimmt. Da sich in einer Superquadra verschiedene Einkommensschichten treffen, konzentriert sich auf in einem Wohnblock ähnliche Erwartungen. Anhand der Nutzung der Piloti ist es möglich, diese Erwartungen zu schildern.

Die einfache Verkleidung des Piloti und die Erhaltung des „Gartens“ der Wohnblöcke „E“ und „F“ lassen vermuten, dass hier Bewohner mit einem niedrigeren Einkommen wohnen. Die Nutzung des Piloti dieser Wohnblöcke unterscheidet sich von den Piloti der anderen Wohnblöcke. Beobachtungen zur verschiedenen Uhrzeiten und Wochentagen⁴ ermöglichen es, ein bestimmtes Verhalten der Bewohner zu beschreiben. Die Piloti dieser Wohnblöcke sind belebter, es halten sich öfters Personen in diesem Bereich auf, die nicht nur beruflich unterwegs sind (Techniker, Gärtner, Postboten, etc.). Folgende Gründe können die häufigere Nutzung dieses Raums erklären:

- a) Aufgrund der geringen Größe ihrer Apartments fühlen sich die Bewohner eingeschränkt und nutzen den Piloti und den Grünraum als Erweiterung ihres Wohnraums – als Garten (entsprechend der Erwartung von Lúcio Costa);
- b) Aufgrund ihrer finanziellen Lage können sich manche Bewohner die Mitgliedschaft in einem privaten Club (allgemeine Bezeichnung von geschlossenen Freizeitanlagen) nicht leisten. Sie müssen sich mit ihrer Wohn-
blo ckanlage zufrieden geben;
- c) Aufgrund der finanziellen Lage mancher Bewohner ist anzunehmen, dass sie nur eine einfachere Ausbildung erhielten. Dies führt möglicherweise zu einem geringeren Interesse an geistiger Beschäftigung.
- d) Aufgrund keiner oder zeitlich geringerer Beschäftigung suchen die Bewohner Geselligkeit im Piloti.

Die teilnehmende Beobachtung während der Feldforschungszeit ermöglicht das Schildern einiger typischer Situ-

ationen. Der Pförtner dient öfters als Ansprechpartner rund um die Uhr. Er ist verpflichtet, seine Umgebung zu beobachten und zu bewachen. Daher weiß er „alles“, was in seiner Umgebung und im Hause passiert. Er kennt die familiären Konflikte und die berufliche Lage der Bewohner, das Verhalten der Kinder und Jugendlichen usw. Demzufolge wird er öfter von neugierigen Mitbewohnern „besucht“.

Auch Hausfrauen sind öfter im Piloti zu finden. Ihre relativ kleinen Wohnungen nehmen nicht so viel Arbeitszeit in Anspruch, deshalb können sie sich „um Gott und die Welt“ kümmern. Ihre Hauptgesprächsthemen sind: die Pflege der Außenanlage, die Ausgabe des Geldes der Präfektur, die Sicherheit der Kinder, das Problem der Stellplätze usw. In den Abendstunden, wenn die Hausangestellten frei haben, ist für sie der Piloti bzw. der Bereich um die Pförtnerloge herum, ein beliebter Ort zum Verweilen.

Die Bewohner der anderen Wohnblöcke der SQS 103 verhalten sich dagegen zurückhaltender. Dies lässt sich u.a. mit folgenden Gründen erklären:

- a) Die Größe ihres Apartments fordert nicht das Bedürfnis, sich im Außenbereich aufzuhalten;
- b) Die bessere finanzielle Lage ermöglicht die Mitgliedschaft in einem Club;
- c) Viele Bewohner besitzen einen oder mehrere Pkw und sind dadurch mobiler. Sie können die entfernteren Freizeiteinrichtungen der Stadt nutzen;
- d) Die bessere finanzielle Situation der Bewohner lässt auf eine höhere Bildung schließen, sodass man annehmen kann, dass sie sich mehr mit geistigen Arbeiten beschäftigen.

Die Bewohner dieser Wohnblöcke benutzen den Piloti rein als Durchgangsraum – sie halten sich im Piloti nur so lange auf, bis sie die Post beim Pförtner abgeholt haben oder den Aufzug bzw. das Auto erreicht haben.

Diese unterschiedliche Nutzung des Außenraums, besonders des Piloti, verdeutlicht die unterschiedlichen Erwartungen der Bewohner. Die Bewohner der Blöcke „E“ und „F“ nehmen den Piloti als Verweilraum wahr. Für die Bewohner der anderen Wohnblöcke stellt der Piloti lediglich einen ästhetischen Durchgangsraum dar, d.h., sie erwarten nur sein angemessenes Aussehen und dass er gepflegt ist.

¹ Siehe Definition des Begriffs „Pilote“ in: Pevsner. Lexikon der Welt Architektur, 1992, Prestel Verlag: München, S.489.

² Costa. Lúcio Costa: registro de uma vivência. 1995, S.326.

³ Ergebnis der teilnehmenden Beobachtung in der SQS 103 und 104 in dem Zeitraum der Feldforschung. Siehe im Anhang: Die Feldforschung.

⁴ Das Beobachten der Bewohner der Superquadra SQS 103 war Bestandteil der Feldforschung. Siehe im Anhang: Die Feldforschung.



Abb. II.33: Blick auf die Anlage der SQS 103 aus dem Apartment 501, Block „E“.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.34: Grünanlage der SQS 103 _ Wohnen im Park.
Quelle: Verfasser, 2003.

6.2. Der öffentliche Raum

Die Superquadras haben wegen ihrer Grünanlagen eine besondere Qualität. Das Wohnen im „englischen Park“ entspricht einer höheren Lebensqualität, es ist außergewöhnlich und nicht brasilianischer Standard. Hauptsächlich für die Kinder sind diese Anlagen von Bedeutung. Sie verfügen über eine große Fläche, auf der sie sich mit einer gewissen Sicherheit uneingeschränkt bewegen können. Die Wohnblöcke ermöglichen ein verdichtetes Wohnen und verbrauchen dadurch eine deutlich geringere Grundfläche als eine entsprechende Anzahl von Einfamilienhäusern. Hier ist es möglich, dass auf derselben Fläche der Boden als Grünraum genutzt wird und dieser für Freizeit und Erholung zur Verfügung steht. Ein größerer Teil der Bevölkerung erhält demnach dieselbe urbane Infrastruktur und dieselbe Lebensqualität. Diese Verdichtung der Bevölkerung sollte die Ausbreitung der urbanen Infrastruktur reduzieren und deren Kosten mindern, d.h. es sollte eine Suburbanisation der Peripherie vermieden werden.¹ Die Bewohner verfügen über eine großzügige Grünfläche und befinden sich trotzdem in der Nähe der zentralen urbanen Einrichtungen und der Arbeitsstellen. Dies ist der offiziell beworbene größte Vorteil des Wohngebietes der Superquadra.

A) Die Qualität der Außenanlage der Superquadra in der Beurteilung der Bewohner

Das Wohnen in einer Superquadra wird von den Bewohnern geschätzt. Anhand der Auswertung der Fragebögen und einiger Aussagen der Bewohner wird diese Behauptung bestätigt (siehe Diagramm 3). 65% der befragten Bewohner bewerteten den visuellen Eindruck der Außenanlage, d.h., ihre Gestaltung und Erhaltung - als „gut“; nur 10% als „sehr gut“.

Durch das Heranziehen verschiedener Faktoren wie z. B. des bevorzugten Freizeitortes und des Hauptfortbewegungsmittels wurde beabsichtigt, die Bewertung der Bewohner zu spezifizieren. Es wurde versucht herauszufinden, ob die Bewertung der Außenanlage durch ihre tatsächliche Frequentation beeinflusst wird. Deshalb wurden die Bewohner befragt, wo sie ihre Freizeit verbringen. Folgende Auswahlmöglichkeiten wurden vorgegeben: a) im eigenem Haus, b) in der Nachbarschaft, c) außerhalb der Nachbarschaft und d) ohne Festlegung. Dadurch konnte man die Bewohner in: „Nutzer“ (Freizeitaufenthaltsort – in der Nachbarschaft) und „Nichtnutzer“ (Freizeitaufenthaltsort – außerhalb der Nachbarschaft) der Außenanlage klassifizieren (siehe Diagramm 4).

Weiter wurden die Bewohner nach der Art ihrer Fortbewegung in der Anlage befragt (siehe Diagramm 5). Da sich bei den Fragebögen die Fortbewegungsmittel: Fahrrad (b), Moped (c) und Fahrgemeinschaft (e) nicht angekreuzt

wurden, beschränkt sich die Auswertung auf: Bewohner, die sich zu Fuß oder mit dem Auto in der Anlage bewegen. Die unterschiedlichen Fortbewegungsmittel bedeuten verschiedene Wahrnehmungsmaßstäbe, demnach mögliche Bewertungsunterschiede.

Die Tabellen 4.1- Freizeitaufenthaltsort in der Nachbarschaft, 4.2- Freizeitaufenthaltsort außerhalb der Nachbarschaft 5.1 - Hauptfortbewegungsmittel – Pkw und 5.2 - Hauptfortbewegungsmittel – zu Fuß (ggf. öffentl. Nahverkehr) zeigen, dass „Nutzer“ und „Nichtnutzer“ der Anlage diese unterschiedlich bewerten.

33,3% der Bewohner, die ihre Freizeit außerhalb der Nachbarschaft verbringen, bewerten die Anlage ihrer Superquadra als „sehr gut“ und 50% als „gut“. Demgegenüber bewerten 75% der Bewohner, die ihre Freizeit in der Nachbarschaft verbringen und demnach die Anlage tatsächlich als Freizeitort nutzen, als „gut“. Der Wert „sehr gut“ wurde nicht gewählt.

Die Nutzung verschiedener Fortbewegungsmittel verursacht auch eine unterschiedliche Bewertung der Außenanlage. 80% der Bewohner, die das Auto als Hauptfortbewegungsmittel nutzen, bewerten die optische Erscheinung der Außenanlage als „gut“. Dagegen bewerten 6,67% der Bewohner, die hauptsächlich zu Fuß unterwegs sind oder den öffentlichen Nahverkehr nutzen, als „sehr gut“ und 60% derselben als „gut“ (Vgl. Diagrammen 5.1 und 5.2).

Durch den Vergleich dieser Aussagen wird deutlich, dass Bewohner, die ihre Freizeit nicht vornehmlich in der Nachbarschaft verbringen und die sich überwiegend mit dem Auto fortbewegen, den visuellen Eindruck der Außenanlage viel besser bewerten als die Bewohner, die ihre Freizeit in der Nachbarschaft verbringen und zu Fuß unterwegs sind. Somit gehören die 10% der Bewohner, die die Gestaltung der Außenanlage als „sehr gut“ bewerten, zur Gruppe der „Nichtnutzer“.

Die Bewertung der Außenanlage hat sich nicht nur auf den visuellen Eindruck beschränkt, andere Faktoren wurden ebenso berücksichtigt. Es wurde gefragt, wie die Bewohner die Funktionalität der Anlage als Freizeitort bewerten (siehe Diagramme 4.1, 4.2, 5.1 und 5.2, Säulen „bezogen auf Ihre eigene Freizeit“) und des weiteren spezifisch bezogen auf ihre Kinder (siehe Diagramme 4.1, 4.2, 5.1 und 5.2, Säulen „bezogen auf die Freizeit der Kinder“); schließlich, wie sie die Sicherheit innerhalb der Quadra bewerten (siehe Diagramme 4.1, 4.2, 5.1 und 5.2, Säulen „bezogen auf die Sicherheit“).

Für diese Bewertung wurden nur die Angaben, die die Bewohner als „Nutzer“ und „Nichtnutzer“ klassifizieren (Diagramme 5.1 und 5.2), herangezogen. 50% der Bewohner, die ihre Freizeit in der Nachbarschaft verbringen und daher die unmittelbare Außenanlage nutzen, werten ihre „Funktionalität“ als „gut“, während 50% der Bewohner, die ihre Freizeit nicht in der Nachbarschaft verbringen, die „Funktionalität“ ihrer Außenanlage als „befriedigend“ bewer-



Abb. II.35: Verweilen in der Zwischenquadra SQS 103 / SQS 102.
Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.36: Sonnenbad in der Zwischenquadra SQS 103 / SQS 102.
Quelle: Verfasser, 2003.

ten. Der Faktor Sicherheit bekommt jedoch entgegengesetzte Werte: 37,5% der „Nutzer“ bewerten die Sicherheit in der Anlage als „gut“. Demgegenüber bewerten 50% der „Nichtnutzer“ die Anlage als „gut“ und sogar 16,7% als „sehr gut“. Daher kann man behaupten, dass die Bewohner, die sich in der Außenanlage nur kurz aufhalten, die Sicherheit als „gut“ empfinden, weil sie mögliche Gefahren nicht wahrnehmen.

Interessanterweise ist die Bewertung der „Funktionalität“ der Außenanlage, bezogen auf die Kinder von den „Nutzern“ eindeutiger im Vergleich mit dem Wert der „Nichtnutzer“: 50% der Bewohner „Nutzer“ bewerteten sie „befriedigend“, während der „Nichtnutzer“ die Werte „ausreichend“, „befriedigend“, „gut“ und „sehr gut“ gleichmäßig (jeweils 16,7%) bewerteten. Hier kann man auch behaupten, dass die „Nutzer“ ihre Außenanlage wegen ihrer Kinder nutzen und daher den Zustand der Kinderspielplätze besser kennen. Die „Nichtnutzer“ bringen möglicherweise ihre Kinder zu Freizeitanlagen außerhalb der Nachbarschaft, so dass sie zu keiner eindeutigen Beurteilung fähig sind.

Bezogen auf diese Faktoren ist die vorherige Aussage („10% der Bewohner, die die Gestaltung der Außenanlage als „sehr gut“ bewerten, nutzen sie nicht“) noch mal bestätigt. Allein das „Nichtvorhandensein“ der Bewertung „sehr gut“ bei den Bewohnern „Nutzer“, deutet auf eine unterschiedliche Bewertung der beiden Bewohnertypen – „Nutzer“ und „Nichtnutzer“ - hin.

Eine mögliche Erklärung für eine solche Bewertung ist die Tatsache, dass die „Nichtnutzer“ keine direkte Beziehung zu der Anlage haben. Die Nutzung ist möglicherweise sporadisch und nicht dauerhaft, während die „Nutzer“ einen engeren Kontakt zu der Anlage haben. Durch die Dauer und Regelmäßigkeit, in der sie die Anlage nutzen, wird es ihnen bewusster, was die Anlage ihnen bieten kann.

Die optische Einschätzung der Superquadra erhält eine positive Bewertung. Ihre Pflege und Erhaltung bekommt jedoch kontroverse Meinungen. Die Pflegeinfrastruktur der Stadt, die für die Pflege der Grünräume, das Beschneiden der Bäume und das Bewässern der Wiesen sorgt, sollte als ein Luxus angenommen werden, wenn man bedenkt, dass dieser Grünraum der „eigene Freiraum“ ist – die Verlängerung des Wohnraums. Zwei Drittel der Bewohner empfinden diese Leistung der Stadt als gut und sind froh, dass sie so einen großzügigen Grünraum zur Verfügung haben; andererseits empfinden die anderen, dass die Straßenkehrer und die Stadtgärtner ihre Privatheit eingreifen und dazu keine gute Arbeit leisten - „weil die Bäume so hässlich aussehen und die Wiese ausgetrocknet ist!“.²

B) Die tatsächliche Nutzung der Anlage durch die Bewohner

Im Kapitel 5.2 wurden die unterschiedlichen Aktivitäten, die auf der Superquadra stattfinden, geschildert. Die Grünanlagen der Superquadras werden tatsächlich als „Park“ genutzt. Dennoch ist nicht festzustellen, ob alle Bewohner

diese als solche nutzen, weil nicht alle die Gewohnheit haben, diese Aktivitäten zu betreiben.

Beobachtungen lassen darauf schließen, dass die Anlage als Park häufiger von Kindern und Senioren genutzt wird. Die „Erwachsenen“ nutzen die Anlage in ihrer Freizeit als Park, in der Regel, wenn sie sportlich interessiert sind: sie walken oder joggen. Die Anlage wird eher als Durchgangsgebiet von Personen, die möglicherweise zur Arbeit gehen, genutzt - und nicht als Park. Diese Nutzung ist dennoch eine sehr allgemeine Nutzung. Es fragt sich, ob die Durchgangsbewohner auch Bewohner der Superquadra sind. Laut Untersuchung besitzen die meisten Bewohner der Apartments mindestens ein Auto und dementsprechend ist dieses das Hauptfortbewegungsmittel der Bewohner (siehe Diagramm 5 – Hauptfortbewegungsmittel). Somit kann man annehmen, dass die meisten Personen, die durch die Grünanlage gehen, nicht in den Wohnblöcken der Superquadra wohnen

B.1) Die Kinderspielplätzen

Für die kleineren Kinder (1 bis ca. 6 Jahre) befinden sich auf der gesamten Anlage drei Spielplätze mit Spielgeräten. Alle drei Plätze besitzen die gleichen Dimensionen und sind gleichwertig ausgestattet. Trotzdem werden sie unterschiedlich bevorzugt. Der Kinderspielplatz vor dem Wohnblock „D“ wird öfter frequentiert (er wird ab hier als Spielplatz Nr.1 bezeichnet) als die beiden anderen. Er wird hauptsächlich von den Kindern und deren Betreuer, die in den „angrenzenden“ Gebäuden wohnen (die Blöcke „A“, „B“, „D“ und „E“), genutzt. Möglicherweise ist die „zentrale“ Lage eine mögliche Ursache für die bevorzugte Nutzung. Aus dem Spielplatz Nr.1 ist die Zufahrt (Ein- und Ausfahrt) zur Superquadra gut einzusehen. Obwohl die Gebäude der Superquadra keine klare Grenze definieren und demnach keinen Platz oder Hof bilden, kann dieser Spielplatz zentral wahrgenommen werden.

Der Kinderspielplatz Nr.2 befindet sich „hinter“ dem Wohnblock „C“. Auf diesem Spielplatz halten sich ausschließlich Kinder und Betreuer der angrenzenden Gebäude (Blöcke „C“, „H“, „G“ und „K“) auf. Seine Nähe zum Wohnblock „C“ verleiht den Eindruck, dass es sich um einen privaten Spielplatz dieses Wohnblocks handelt, weil die Gartengestaltung dieses Gebäudes den Platz umfasst. Der Kinderspielplatz Nr.2 ist von der Zufahrt her gesehen „versteckt“. Dennoch ist er nicht isoliert. Vor ihm (und vor dem Gebäude des Wohnblocks „C“) befindet sich ein großer Sandplatz. Hier war ursprünglich ein Kindergarten vorgesehen. Dieser Platz ist heute in ein Fußballfeld umgewandelt worden. Der Kinderspielplatz und das Fußballfeld werden von älteren Kindern und Jugendlichen belebt.

Der dritte Kinderspielplatz wird fast kaum frequentiert. Trotz seiner Nähe zur Schule halten sich die Kinder dort nicht auf. Deshalb sind die wenigen Spielgeräte verlassen und verwahrlost. Abends treffen sich hier manchmal einige Jugendliche, die in die Schule gehen. Da er nicht ausreichend beleuchtet wird und durch große Bäume umsäumt ist, finden diese Jugendlichen hier einen Ort für „heimliche“ Taten.



Abb. II.37: Kinderspielplatz Nr. 1, vor dem Block „D“, SQS 103.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.38: Kinderspielplatz Nr. 2 mit Fußballfeld vor dem Block „C“, SQS 103.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.39: Geselligkeit beim Pförtner im Piloti des Blocks „H“, SQS 103.
Quelle: Verfasser, 2003.

B.2) Die Senioren

Die Senioren besetzen zu verschiedenen Tageszeiten die Sitzbänke der Anlage. Sie halten sich auch auf den Kinderspielflächen auf, weil sie möglicherweise ihre Enkelkinder beaufsichtigen. In Gebäudenähe und in der Nähe des Pförtners sind sie ebenso zu sehen, wo sie am wahrscheinlichsten Geselligkeit finden.

C) Die Auswirkung der Morphologie für eine Nachbarschaft

Bezüglich der Morphologie kann man sagen, dass die Superquadra bzw. ihre Wohnblöcke keinen legitimen „Innenbereich“ ausweisen.³ Sie bilden keinen Hof oder Platz und demnach keinen zentralen Treffpunkt oder Aufenthaltsort. In der Anlage befinden sich mehrere kleinere Plätze verstreut, mehr oder weniger gestaltet und mehr oder weniger besucht. Es stellt sich die Frage, ob diese Art von Außenanlagengestaltung, die eine dezentrale Konzentration von Menschen fordert, besser als die Gestaltung eines zentralen Aufenthaltsortes ist.

Beide Gestaltungen haben Vor- und Nachteile. Die dezentrale Eigenschaft der Außenanlage kann eine Ursache sein, warum die Idee der Nachbarschaftseinheit nicht sofort wahrgenommen wird. Durch die „extrovertierte“ Ausrichtung der Wohnblöcke wird verhindert, dass die Bewohner ihre Nachbarn beobachten. Das gegenseitige Bewachen und Beobachten von Bewohnern und Passanten und die Gegenwart von Menschen in der Umgebung überhaupt, ist ein wichtiger Aspekt für die Bildung einer Nachbarschaft oder zumindest für die Bildung eines vertrauten und heimischen Territoriums.⁴

Andererseits würde eine Außenanlagengestaltung, in der sich alle Einrichtungen und Aufenthaltsplätze auf einen Ort konzentrieren, die Bewachung und Beobachtung der Individuen maximieren und ihre individuelle Freiheit minimieren. Es würde auch die Vielfalt der Nutzungsmöglichkeiten und folglich das „Ambiente“ reduzieren und somit weniger Altersgruppen ansprechen.

¹ Dennoch ist diese Kostenminderung nicht entstanden. Die Erhaltung der Superquadras und deren Infrastruktur hat vielmehr den Anstieg ihres Immobilienwertes verursacht.

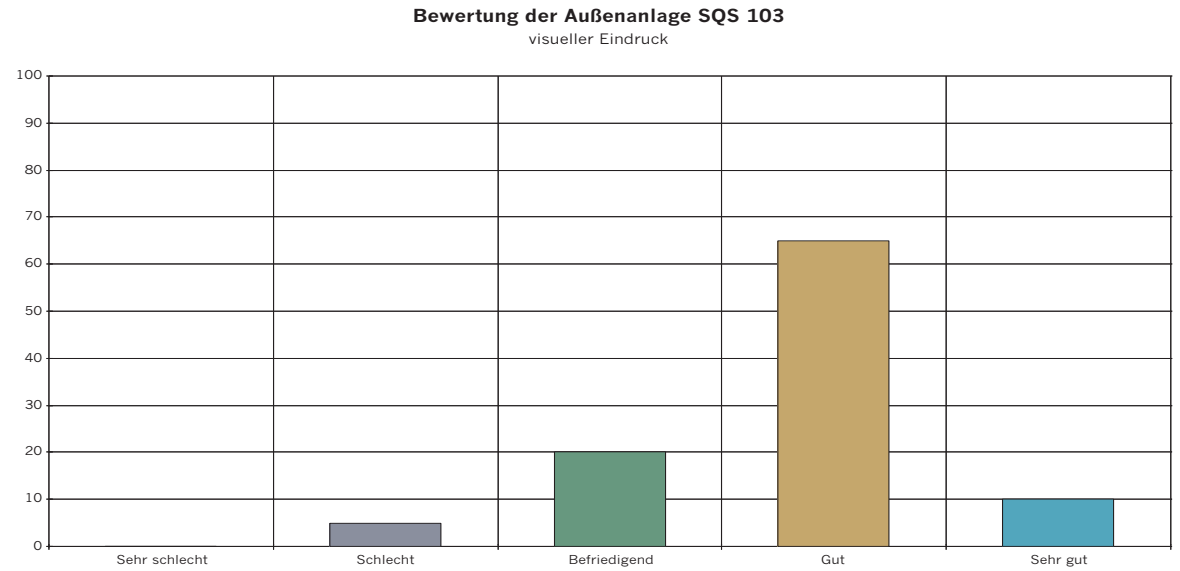
² Aussagen der Bewohnern aus den informellen Gesprächen.

³ Siehe im Anhang Interview mit Holanda vom 12.07.2003.

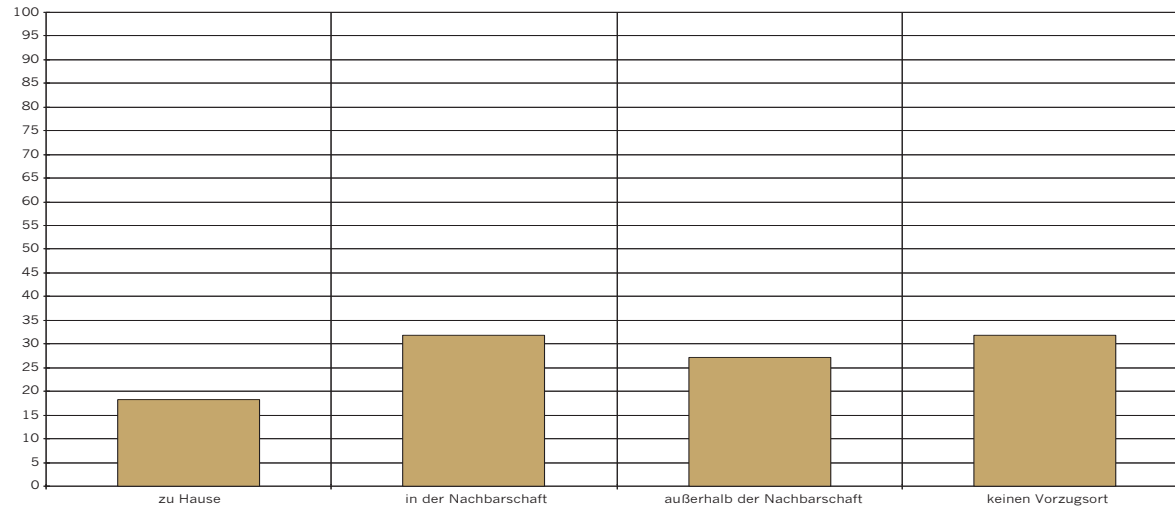
⁴ Bartlett Architektengruppe. 1984. Die Stadt neu gesehen. Syntax des Raums. In: Baumeister, Heft 12, S.31.

Diagramm 3: Bewertung der Außenanlage der SQS 103 bezogen auf den visuellen Eindruck.

Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.



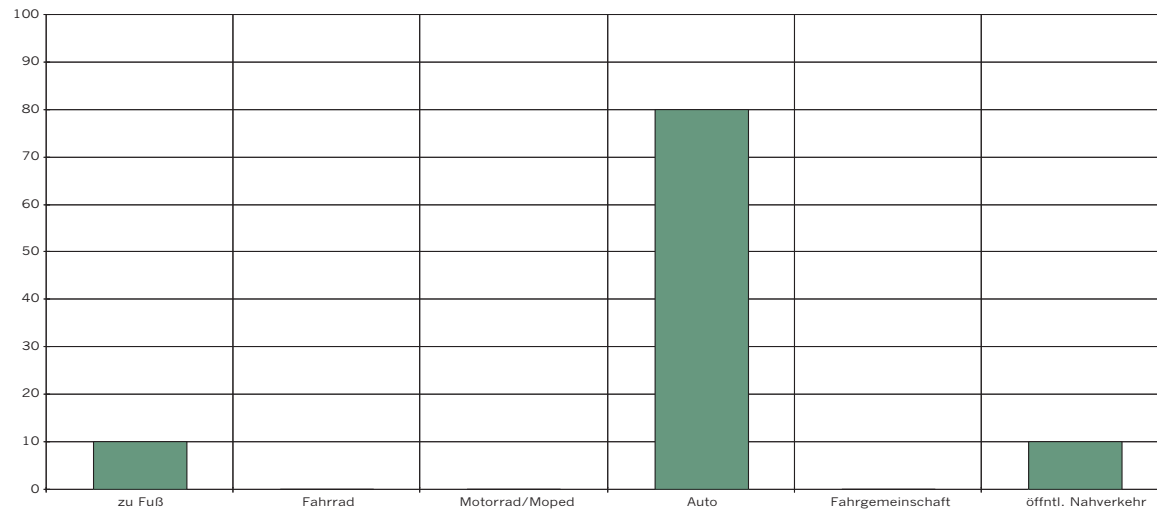
Freizeitaufenthaltsort
SQS 103



Personen, die als bevorzugten Freizeitsort ihre Nachbarschaft gewählt haben, wurden als „Nutzer“ der Außenanlage klassifiziert. Die „Nichtnutzer“ sind diejenigen, die ihre Freizeit vorzüglich außerhalb der Nachbarschaft verbringen.

Diagramm 4: Bevorzugter Freizeitaufenthaltsort der Bewohner der SQS 103.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Hauptfortbewegungsmittel
SQS 103



Das Auto ist das meist zitierte Fortbewegungsmittel. Jedoch haben manche Bewohner andere Fortbewegungsweisen gewählt z. B. zu Fuß oder den öffentlichen Nahverkehr. Diese Bewohner wurden auch als „Nutzer“ der Außenanlage klassifiziert.

Diagramm 5: Hauptfortbewegungsmittel der Bewohner der SQS 103.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

„Nutzer“

Bewertung der Außenanlage SQS 103
Freizeit in der Nachbarschaft

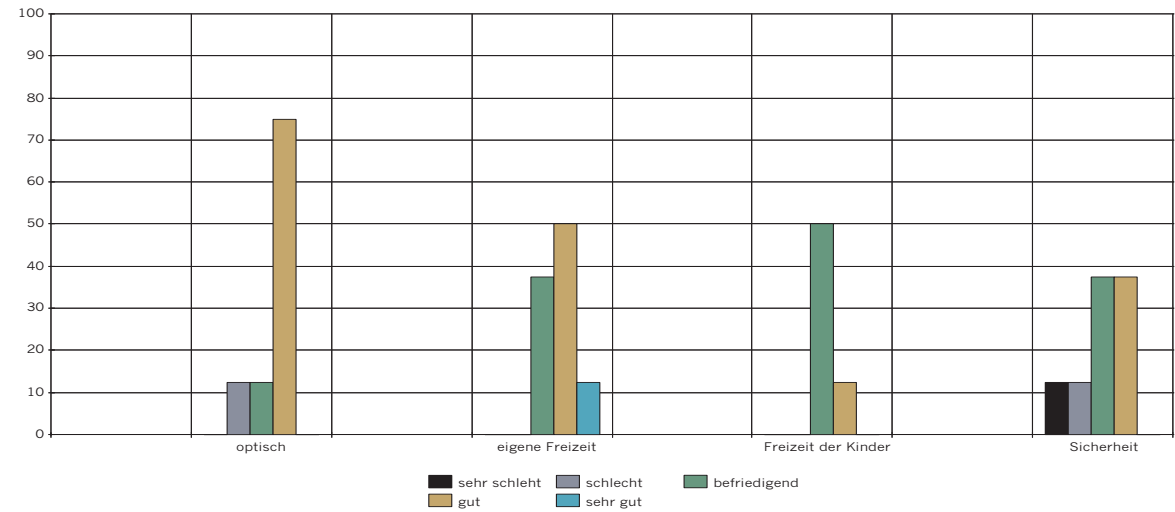


Diagramm 4.1.: Bewertung der Außenanlage
- SQS 103 - Freizeit in der Nachbarschaft.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

„Nichtnutzer“

Bewertung der Außenanlage SQS 103
Freizeit außerhalb der Nachbarschaft

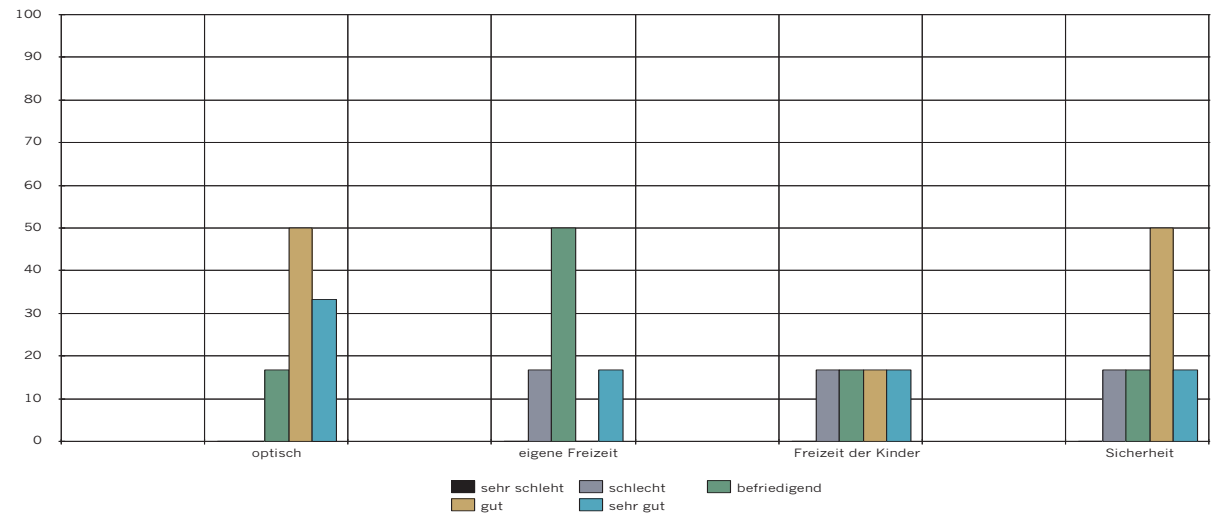
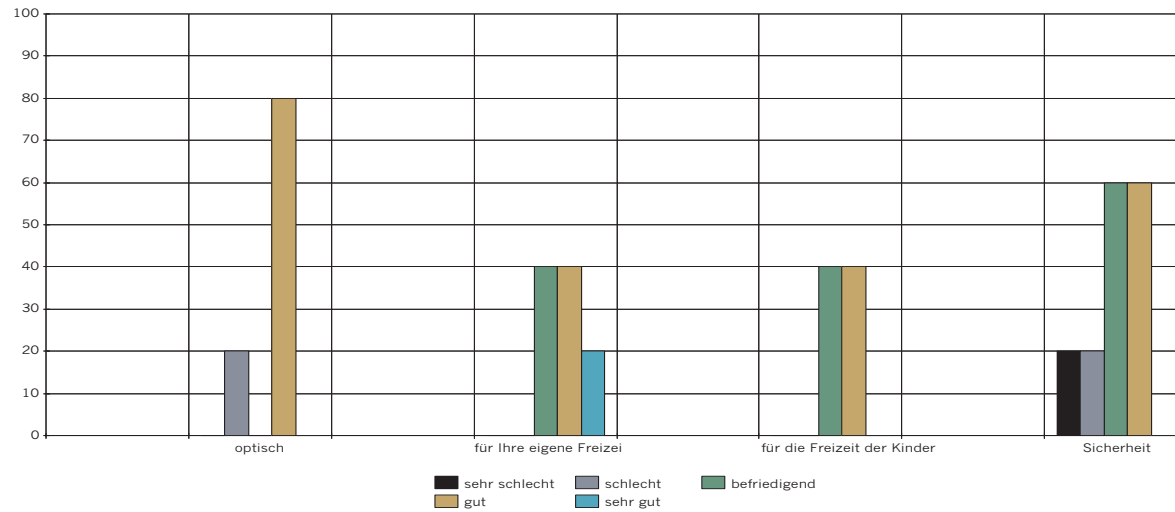


Diagramm 4.2.: Bewertung der Außenanlage
- SQS 103 - Freizeit außerhalb der Nachbar-
schaft.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

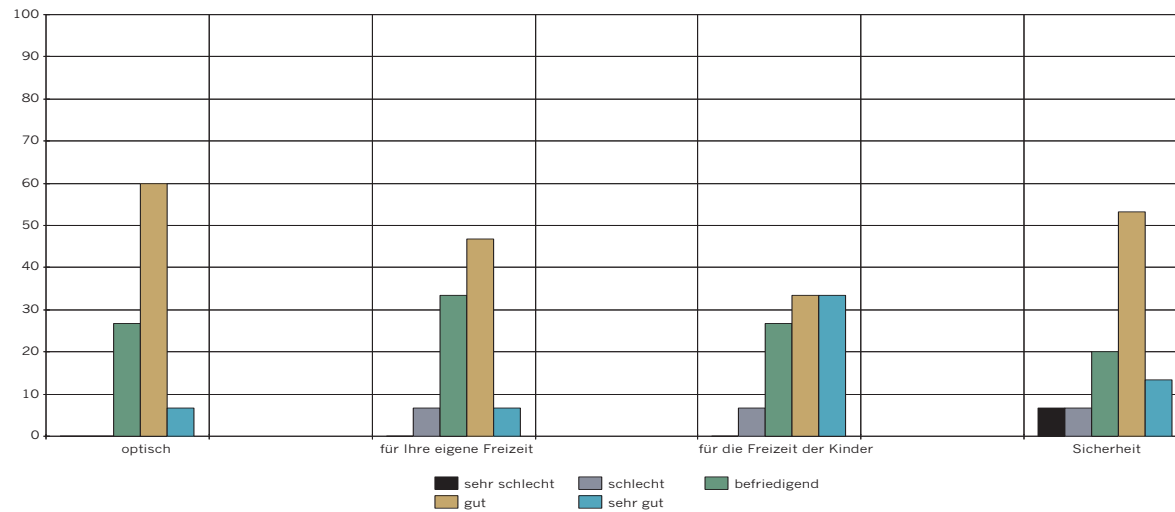
Bewertung der Außenanlage SQS 103
Hauptfortbewegungsmittel - Pkw



„Nutzer“

Diagramm 5.1.: Bewertung der Außenanlage
- SQS 103 - Nutzung des Pkws.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Bewertung der Außenanlage SQS 103
Hauptfortbewegungsmittel - zu Fuß



„Nichtnutzer“

Diagramm 5.2.: Bewertung der Außenanlage
- SQS 103 - Nutzung des öffntl. Nahverkehrs
oder zu Fuß.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

6.3. Schlussfolgerungen

Das Wohngebiet der Superquadras liegt im Herzen des Plano Piloto. Seine Bewohner gehören zu einer Sozialschicht mit einem gehobenen Einkommen. Die Tabelle des durchschnittlichen Bruttomonatseinkommen der Bevölkerung des Bundesdistriktes (siehe Tabelle 6) zeigt, dass das Durchschnittseinkommen pro Kopf des Plano Piloto bzw. von Brasília, dem doppelten Durchschnittswert des gesamten Bundesdistriktes (32,53 Mindestlohneinheiten – Durchschnitt: 15 Mindestlohneinheiten) entspricht. Die Satellitenstädte, hauptsächlich die, die am entferntesten vom Kern liegen, erreichen weniger als die Hälfte des Durchschnittswertes (z.B. Santa Maria 4,99 Mindestlohneinheiten). Dieser Unterschied hat sich seit der Entstehung der Stadt stetig weiterentwickelt bis zu der heutigen brutalen Diskrepanz. Der Immobilienwert im Plano Piloto lässt schon seit 1976 nur eine bestimmte Einkommensschicht zu, was zu einem negativen Wachstum führte. Diese Mehrheit der Bewohner des Bundesdistrikts bevölkerte die Peripherie (siehe Tabelle 7).

Die Vorherrschaft der Mittel- und Oberschicht im Plano Piloto ist die Hauptursache, warum die Superquadras bis heute noch stehen und bewohnt sind. Im Gegensatz zu den Erwartungen vieler Skeptiker wird die Lebensform in Brasília und die in den Superquadras von den Bewohnern gelobt.² Die angeblich sterile und leblose Stadt wird nicht mehr als solche wahrgenommen. Dies wird durch die Antworten aus den Fragebögen noch einmal bestätigt.³

Die Bewertung der Stadt durch ihre Einwohner wurde schon öfter in Fragebögen bewertet und veröffentlicht. Die daraus folgenden Ergebnisse haben immer ein positives Bild aufgezeigt. Machado und Magalhães⁴ (1985) haben eine solche Untersuchung durchgeführt und die Ursachen der positiven Bewertungen hinterfragt. Ihre Schlussfolgerungen veranschaulichen, dass die Qualitäten, die die Einwohner zitieren, vorwiegend auf den „Lebensmöglichkeiten“ („oportunidades de vida“), die sie an diesem Ort bekommen und weniger auf der Stadtgestaltung beruhen.⁵ Holanda⁶ (2002) hat eine ähnliche Untersuchung vorgenommen und kam zu denselben Ergebnissen. Er konnte darin die meist zitierten Qualitäten der Stadt auf drei Gegebenheiten zusammenfassen: Arbeitsmöglichkeiten, Dienstleistungen und Geselligkeit.⁷ Dies sind Eigenschaften, die nicht unbedingt von der Stadtmorphologie abhängen. Vielmehr sind es Eigenschaften, die mit der Art, wie die Einwohner im Arbeitsmarkt „eingefügt“⁸ sind, in Zusammenhang gebracht werden können.

„Brasília hat denselben Stellenwert wie andere urbane Zentren. Es gibt keine Besonderheit Brasílias, sondern bestimmte Beschaffenheiten, die für die „Verwirklichung“ einer bestimmten Lebensweise von Bedeutung sind.“⁹

Machado und Magalhães beschreiben, dass die urbanen Zentren als Orte, die die Verwirklichung eines individuellen Lebensprojekts gewährleisten, wahrgenommen werden. Grundsätzlich besteht ein solches Lebensprojekt aus finanzieller Stabilität, Auto- und Hauseigentum, nahe gelegene Bildungseinrichtungen für die Kinder, Freizeitmöglichkeiten für Erwachsene (z.B. Kino, Theater, Club usw.) und für Kinder (z. B. Kinderspielplatz, Park u. a.) und Einkaufsmöglichkeiten.¹⁰

Brasília wird somit zu einem differenzierten Ort, sobald die Stadt das individuelle Lebensprojekt einer Person ermöglicht und konkret wird. Nach Machado und Magalhães hat die Morphologie der urbanen Räume keinen Einfluss auf die Realisierung solcher Lebensprojekte. Zur Realisierung werden ausschließlich geeignete Mittel für ihre Umsetzung benötigt. Die Räume Brasílias werden demnach nicht wegen ihrer Gestalt geschätzt, sondern wegen ihrer Effizienz, d.h. inwieweit diese Räume und deren Einrichtungen zugänglich sind.¹¹ Da Brasília als eine autogerechte Stadt entworfen und gebaut worden ist, sind ihre Einrichtungen für die Autofahrer sehr schnell und komfortabel zu erreichen.

Zur Inanspruchnahme und Anerkennung der Stadtqualitäten wird das Auto eine Notwendigkeit. Das Diagramm 4 - Hauptfortbewegungsmittel - offenbart, dass diese Mittelschicht sich vorwiegend mit dem Auto bewegt. Die Nutzung des Pkws als Hauptfortbewegungsmittel erklärt auch, warum die meisten Bewohner der Superquadra SQS 103 ihre Freizeit außerhalb der Nachbarschaft verbringen (siehe Diagramm 4 - Freizeitaufenthaltsort). Dieses Phänomen bezeichnet Holanda (2002) als die „überraumliche“ (transpacial) Nutzung des Freiraums.

Durch ihre Mobilität sind die Bewohner nicht auf die Freizeiteinrichtungen ihrer Superquadra angewiesen. Sie bevorzugen sogar ihre Freizeit außerhalb derselben zu verbringen, sei es bei Freunden oder in geschlossenen Freizeiteinrichtungen (Kino, Theater, Shopping Mall, Club usw.). Diese „überraumliche“ Nutzung des Freiraums passt sinngemäß zu der Funktionalität der Stadt: Freizeitgebiete wurden außerhalb des Wohngebietes der Superquadras (und der restlichen Wohngebiete) entlang des künstlichen Sees Paranoá eingerichtet und bieten eine große Bandbreite an Freizeitmöglichkeiten z.B. Golfclub, Tennisclub, Jachtclub u. a. sowie Mitgliedschaftsclubs der jeweiligen Berufe (Journalisten, Mitarbeiter des Luftrauministeriums, Mitarbeiter des Parlaments usw.). Die Einwohner werden dadurch indirekt aufgefordert einen anderen Ort für ihre Freizeit zu nutzen. Diese Orte besitzen in Brasília eine besondere soziale Bedeutung. Die Clubs waren in den ersten Entstehungsjahren der Stadt, als sie noch nicht völlig bewohnt war, die einzigen Räumlichkeiten, in denen sich die Einwohner mit anderen Personen treffen und soziale Kontakte aufnehmen konnten.¹²

Um herauszufinden, wo die Bewohner ihre Freizeit am liebsten verbringen, hat Holanda (2002) die möglichen Freizeitsorte aufgelistet und diese einer Befragung unterstellt. Folgende Freizeitorte standen zur Auswahl: zu

Hause, andere Häuser (z. B. bei Freunden), der öffentliche Raum (Straße, Platz), Räume/Orte mit eingeschränkter Zugänglichkeit (Theater, Disco, Club) und Räume/Orte mit uneingeschränkter Zugänglichkeit (Shopping Mall, Park). Die Befragten wurden in den sozialen Klassen „manuelle Arbeiter“ und „Mittelklasse“¹³ eingeordnet. Beide Sozialklassen wurden in zwei Einkommensschichten unterteilt: die, die bis zu fünf Mindestlohneinheiten bekommen und die, die über fünf Mindestlohneinheiten erhalten¹⁴ (siehe Tabelle 8). Durch die Darstellung der Nutzungsintensität der durch die Bewohner am meisten besuchten Freizeitorte konnte Holanda belegen, dass ihr soziales Leben nicht unbedingt durch ihr Einkommen verändert wird, d.h. trotz gleichen Einkommen bestehen unterschiedliche Sozialklassen mit unterschiedlichen sozialen Verhältnissen: Sie nutzen ihren Raum verschieden und nehmen ihn demnach anders wahr.

Die Tabelle 8 zeigt zum Beispiel, dass die „manuellen Arbeiter“, unabhängig von ihrem Einkommen, ihre Freizeit öfter zu Hause (60%) verbringen, im Unterschied zur Mittelklasse (ca. 45%). Die Nutzung des öffentlichen Raums bekommt auch unterschiedliche Werte für beide Sozialklassen: ca. 20% beider Einkommensschichten der Mittelklasse erwähnen ihre Nutzung. Die „manuellen Arbeiter“ jedoch nutzen den öffentlichen Raum unterschiedlich: 5,7% der niedrigeren Einkommensschicht erwähnen die Nutzung des öffentlichen Raums in ihrer Freizeit gegenüber 40% der höheren Einkommensschicht. Dies lässt sich damit erklären, dass die niedrigere Einkommensschicht in der Peripherie wohnt, in der aufgrund einer einfachen Infrastruktur Freizeitmöglichkeiten wie z. B. ein Park fehlen.

Die Nutzung von geschlossenen Freiräumen ist das Kennzeichen der Mittelklasse: 20,8% bei der niedrigeren Einkommensschicht und 22,7% bei der höheren Einkommensschicht nutzen sie „regelmäßig“. Dennoch ist die Nutzungsintensität „oft“ bei der niedrigeren Einkommensschicht geringer: 4,5% gegenüber 14,2% der höheren Einkommensschicht. Dies weist auf die Anstrengungen der Mittelklasse einer niedrigeren Einkommensschicht hin dieselben Orte ihrer Sozialklasse zu frequentieren, obwohl ihr Einkommen es eigentlich nicht erlauben würde.

Machado und Magalhães erklären diese Anstrengung durch die Eigenschaft der individualistischen Lebensweise der „gehobenen“ Sozialklassen:

„... die Erreichbarkeit des Raums (d.h. seine Instrumentalität) ist um so vollkommener je einheitlicher und eingegrenzter die Sozialklasse ist, die diesen Raum nutzt. Die Mittelklasse markiert durch die Nutzung eines Raums nicht nur ihren Einflussbereich, sondern versucht diesem Raum eine exklusivere Teilnahme ihrer Sozialklasse zuzuschreiben.“¹⁵

Dadurch bildet die Sozialschicht einer sozialen Klasse ein eigenständiges Territorium. Diese Bildung von

Territorien, die eine Nutzerexklusivität aufweisen, könnte man als ein Bedürfnis der Mittelschicht beschreiben. Daher ist es verständlich, dass die Mittelschicht die öffentliche Anlage ihrer Superquadra für ihre Freizeit geringer nutzt. In der Anlage befinden sich nicht nur „Angehörige“ ihrer Sozialschicht, sondern auch Personen aus anderen Sozialschichten und Sozialklassen. Es ist fraglich, ob diese „überraumliche“ Nutzung der Freizeitorte eine Folge der Öffentlichkeit der Superquadra ist. Oder, ob die Art der Wohnanlage einen Einfluss auf die „überraumliche“ Nutzung der Mittelschicht hat?

Mit der Tabelle 9 zeigt Holanda, dass die „überraumliche“ Nutzung der Freizeitorte auch durch den Geselligkeitsumkreis (*círculo de convivência*) beschrieben werden kann. Trotz unterschiedlichem Einkommensniveau besitzen die „manuellen Arbeiter“ ein gleichmäßiges Verhältnis zu ihren Nachbarn: 31,4% der niedrigeren Einkommensschicht und 33,3% der höheren Einkommensschicht haben ihre Nachbarn erwähnt. Demgegenüber haben nur 18,2% der niedrigeren Einkommensschicht und 10,4% der höheren Einkommensschicht der Mittelklasse ihre Nachbarn erwähnt. Ihr Geselligkeitsumkreis besteht vorwiegend aus dem Arbeitskollegenkreis und dem Verwandtschaftskreis. Die niedrigere Einkommensschicht der Mittelklasse pflegt ebenso ihren Arbeitskollegenkreis (22,7%). Dies ist ein weiteres Anzeichen, dass die Mittelklasse, trotz niedrigeren Einkommens, das Verhalten ihrer Sozialklasse anstreben möchte.

Beide Tabellen verdeutlichen, dass die Mittelklasse, trotz unterschiedlicher finanzieller Lage dieselben sozialen Eigenschaften hat oder anstrebt. Die Sozialklassen sind durch kulturelle Eigenschaften und soziale Verhältnisse gekennzeichnet und nicht ausschließlich durch ihr Einkommen. Die Mittelschicht der untersuchten Superquadra (SQS 103) ist dadurch gekennzeichnet, dass sie nicht alle Freizeitmöglichkeiten ihrer Außenanlage nutzt, trotzdem ist diese Anlage ein wichtiges Element für die Annahme der Superquadra. Die Bewohner legen viel Wert auf die Landschaftsgestaltung und bewerten sie auch als „gut“. Dennoch zeigt dies vor, dass die Nutzung der öffentlichen Anlage sich auf visuellen Eindrücke reduziert.¹⁶

¹ In dieser Arbeit wurde der Begriff Mittelschicht anstelle von Mittelklasse benutzt. Eine Erklärung befindet sich im Anhang: Definition des in der Arbeit verwendeten Begriffes von Mittelschicht.

² Vgl. Holanda. 2002, S.350, Tabelle 17.

³ Siehe Anhang: Die Fragebögen.

⁴ Machado, L.; Magalhães, T. Imagens do espaço: imagens de vida. in : Paviani (Hrsg.). 1985, S.191-214.

⁵ Machado; Magalhães. Ebenda. S. 197.

⁶ Holanda. O espaço de exceção. 2002.

⁷ Vgl. Fragebogenauswertung von Holanda. in: Holanda. 2002, S.338-353.

⁸ „...a maneira de inserção no mercado de trabalho.” Holanda beschreibt, dass die Arbeitsart (manuelle- und geistige Arbeit) der Individuen ausschlaggebend für ihre „Einfügung“ in einer bestimmten Sozialklasse ist, und nicht ihre finanzielle Lage allein. Für eine detaillierte Erklärung siehe im Anhang: Die Definition des in der Arbeit verwendeten Begriffes von Mittelschicht.

⁹ Machado; Magalhães. Ebenda. S. 197. Aus dem Portugiesischen von Tanja Thung. „...Não há uma especificidade de Brasília e sim determinadas condições importantes para a realização de um determinado modo de vida.”

¹⁰ Machado; Magalhães. Ebenda. S.198.

¹¹ Vgl. Machado; Magalhães. Ebenda. S.197-200.

¹² Vgl. Fils. 1988. S. 25.

¹³ Holanda hat für seine Befragung vier Sozialklassen aus Giddens Taxonomie verwendet (siehe im Anhang: Definition des in der Arbeit verwendeten Begriffes von Mittelschicht) - die „manuellen Arbeiter“ (oder Arbeiterklasse), die Mittelklasse, die kleine Bourgeoisie und die Bourgeoisie. Aufgrund der unbedeutenden statistischen Werte der kleinen Bourgeoisie sowohl der Bourgeoisie, hat sich seine Analyse auf die „manuellen Arbeiter“ und Mittelklasse beschränkt.

¹⁴ Der brasilianische Mindestlohn zur Zeit der Befragung (Oktober 1994) entsprach US\$ 70,00 (R\$ 112,00). Fünf Mindestlohneinheiten stellen in Brasilien eine traditionell üblichen Einkommensgrenzen für die finanzielle Versorgung von Familien dar.

¹⁵ Machado; Magalhães. Ebenda, S.200. Aus dem Portugiesischen übersetzt von Tanja M. Thung. „Como o modo de vida individualista implica no entendimento de que a acessibilidade ao espaço é tanto mais plena quanto mais a aproximação se puder fazer por um grupo socialmente homogêneo e delimitado, a classe média, não só marca uma área de domínio, como dentro dela busca marcar um espaço onde este domínio seja comartilhado exclusivamente com seus pares.”

¹⁶ Ein Bewohner erzählte mir, dass er durch das Stehen im Stau endlich die Möglichkeit habe, die Stadt zu bewundern („namorar a cidade“).

Distrikt	durchschnittliches monatliches Familieneinkommen (MI)	durchschnittliches monatliches Einkommen per capita (MI)
Lago Sul	65.76	16.99
Lago Norte	52.70	12.64
Brasília	32.53	8.65
Cruzeiro	24.04	5.98
Guará	20.70	5.09
Núcleo Bandeirante	18.13	4.65
Taguatinga	16.07	3.83
Candangolândia	11.38	2.70
Sobradinho	11.06	2.69
Riacho Fundo	9.81	2.25
Gama	9.04	2.19
Samambaia	7.64	1.79
Ceilândia	7.61	1.76
Brazlândia	6.50	1.51
Planaltina	6.11	1.45
Sao Sebastiao	5.30	1.28
Santa Maria	4.99	1.09
Recanto das Emas	4.74	1.11
Paranoá	4.60	1.07
Durschnitt D.F.	15.00	3.61

Tabelle 6: Durchschnittliches brutto Familieneinkommen und pro Kopf, nach Ortschaften - D.F. - 1997.

Quelle: übersetzt, übernommen aus: SEDUH, Anuário Estatístico do D.F. 2000.

MI (Mindestlohnheit.) - 1997 entsprach der Mindestlohn R\$112,00 (ca. US\$ 70,00). Quelle: SEDUH, Anuário Estatístico do D.F., 2000.

Tabelle 7: Bevölkerung nach Ortschaften
 - D.F. - 1960 bis 2000.
 Quelle: Garcia, 2000, S. 25.

Distrikt	1960	1970	1980	1991	1996	2000
BSB (1)	68.665	152.024	252.963	212.65	202.426	193.616
Gama und Paranoá (2)	12.960	71.258	139.016	136.207	121.601	130.000
Taguatinga	26.111	106.202	192.938	228.978	223.276	243.159
Brazlândia		95.199	22.504	39.232	47.714	52.696
Sobradinho	8.478	38.797	69.094	81.521	101.136	129.059
Planaltina	2.917	39.964	47.364	90.185	116.452	147.061
Paranoá			13.137	39.066	47.126	54.928
Núcleo Bandeirante	21.033	95.473	32.285	27.888	31.327	36.441
Ceilândia			286.955	364.289	342.885	343.000
Guará			85.116	97.374	102.709	115.192
Cruzeiro			35.563	51.23	56.008	64.381
Samambaia				126.702	155.319	163.000
Santa Maria				14.833	87.706	98.615
Sao Sebastiao				17.399	44.235	64.192
Recanto das Emas				2.239	51.671	93.000
Lago Sul				27.431	28.946	28.219
Riacho Fundo				5.675	21.371	41.378
Lago Norte				22.183	26.211	29.603
Candangolândia				14.125	13.827	15.629
	140.164	598.917	1176.935	1599.207	1821.946	2043.169

(1) BSB - Brasília beinhaltet die SHIN (Lago Norte), SHIS (Lago Sul) und Candangolândia bis 1990 sowie Cruzeiro und Guará bis 1979.

(2) Geschätzte Bevölkerungszahl 1960.

Ort	Einkommen: bis zu 5		Einkommen: über 5	
	Mindestlohneinheiten		Mindestlohneinheiten	
	man. Arbeiter (%)	Mittelkls. (%)	man. Arbeiter (%)	Mittelkls. (%)
eigenes Haus	60.0	45.5	60.0	47.2
andere Häuser	20.0	13.6	20.0	24.5
öffentlicher Raum	5.7	18.2	40.0	23.6
uneingeschränkte Zugänglichkeit (oft)	-	22.7	6.7	16.0
uneingeschränkte Zugänglichkeit (normal)	17.1	27.3	6.7	27.4
eingeschränkte Zugänglichkeit (oft)	2.9	4.5	13.3	14.2
eingeschränkte Zugänglichkeit (normal)	5.7	22.7	26.7	20.8
Freizeit in der Nachbarschaft	79.4	45.5	66.7	29.2
Freizeit außerhalb der Nachbarschaft	11.8	31.8	20.0	49.1

Tabelle 8: Freizeitort nach sozialen Klassen und Einkommensschichten.
Quelle: übersetzt, übernommen aus: Holanda, 2002, S. 342.

Geselligkeitsumkreis	Einkommen: bis zu 5		Einkommen: über 5	
	Mindestlohneinheiten		Mindestlohneinheiten	
	man. Arbeiter (%)	Mittelkls. (%)	man. Arbeiter (%)	Mittelkls. (%)
Verwandte	42.9	27.3	26.7	36.8
Nachbarn	31.4	18.2	33.3	10.4
Arbeitskollegen	5.7	22.7	20	24.5
Shul- und Studienkollegen	2.9	4.5	-	8.8
Gruppe: selben Leuten	73.5	45.5	60	56.6
Gruppe: neue Leuten	26.5	54.5	40	43.4

Tabelle 9: Geselligkeitsumkreis nach sozialen Klassen und Einkommensschichten.
Quelle: übersetzt, übernommen aus: Holanda, 2002, S. 343.

7. Die Soziabilität in Brasília:

7. Die Soziabilität in Brasília

Die bisher beschriebenen funktionalen Nutzungen der Anlage einer Superquadra (der SQS 103) führten zu der Erkenntnis, dass verschiedene soziale Klassen auch unterschiedliche kulturelle Eigenschaften besitzen, die wiederum ihr Verhalten bestimmen.

Es wurde dargestellt, dass die relativ zurückhaltende Bewertung der Außenanlage bezogen auf ihre Funktionalität (50% der Bewohner bewerten sie als „befriedigend“. Vgl. Diagramm 3.1) mit der individualistischen Lebensform der sozialen Mittelschicht verbunden ist. Dieser Individualismus ist jedoch keine Neuigkeit und keine Besonderheit Brasílias. Dennoch kann man sagen, dass die rationale Gestaltung der Stadt, die räumliche Trennung der Stadtfunktionen in Sektoren, dieses individualistische Leben fördert.¹ Die „Sauberkeit“² der Stadt verhindert den Rummel, Chaos und spontane Aktionen, die Menschen anziehen. Dies wird jedoch von manchen Bewohnern gar nicht vermisst.

In den heutigen Metropolen sind die einzelnen Personen zunehmend auf sich selber angewiesen, so dass Solidarität, Gemeinschaft und sogar die verbale Kommunikation mehr und mehr vernachlässigt werden. Die heutige Gesellschaft fördert den Individualismus und die Stadt Brasília ermöglicht das Entfalten dieses Verhaltens. Trotzdem ist Soziabilität noch etwas, was in den Städten gesucht und als positiv bewertet wird. Auf die im Fragebogen gestellte Frage: *“In wie weit ist es für Sie wichtig, dass sich auf der Straße Personen befinden, die Sie einfach beobachten können, bei ihnen Auskünfte erfragen können oder sich mit ihnen unterhalten können?”*, haben 47% der Bewohner das Feld “wichtig” und 33% der Bewohner das Feld “sehr wichtig” angekreuzt. Das heißt, die Kopräsenz und Soziabilität sind wichtige Faktoren einer Stadt.

A) Die Nachbarschaftseinheitidee

Das Konzept der Superquadra beruht auf einer Organisation in Nachbarschaftseinheiten um die (Stadt-) Menschen zusammenzubringen. Die Gemeinsamkeit des Wohnortes ist jedoch nicht ausreichend für die Definition des Raumes einer Nachbarschaft. Die physische Nähe der einzelnen Wohnungen ist eine maßgebliche – aber nicht die einzige – Ursache für die Entstehung von Nachbarschaftsbeziehungen.³ Urbane Räume, die ein Zugehörigkeitsgefühl verursachen, bewirken spontane, gegenseitige Beobachtungen und Bewachungen des öffentlichen Raums. Diese soziale (Gesichts-) Kontrolle ist auch ein Faktor, der den Raum einer Nachbarschaft definiert.

Laut Holanda ist das Element der “Straße” ein besonders wichtiges Element für die Entstehung von

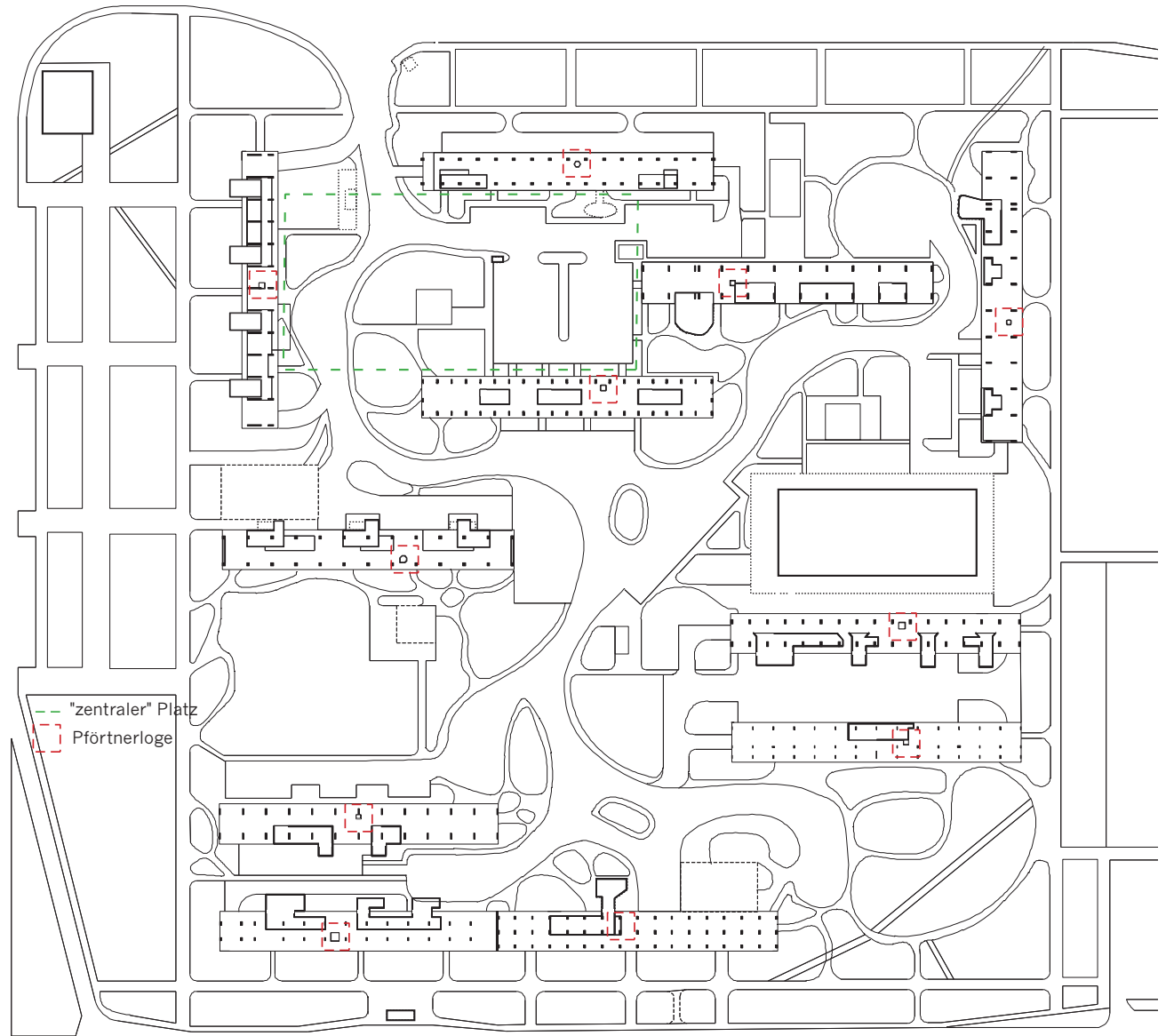
Nachbarbeziehungen.⁴ In Siedlungsstrukturen, wo der private Raum (die Haustür) direkt an die Straße angrenzt, entsteht ein direkter Kontakt der Privatsphäre mit der Öffentlichkeit. Dadurch sind die Bewohner angewiesen Fremden zu begegnen und "ihren" Raum vor ihnen zu "schützen". Der Nachbarschaftsraum wird nicht durch einen geschlossenen und physisch eingegrenzten Raum definiert. Eine Nachbarschaft ist ein Raum mit dem die Bewohner sich identifizieren und sich als ihm zugehörig empfinden. Es bedarf keiner Verschließung, im Gegenteil, es bedarf der Anwesenheit von Auswärtigen. Dies stärkt das Bedürfnis der sozialen Kontrolle und somit bekommt der Raum die Bedeutung einer Nachbarschaft.

In den Superquadras erzeugt die allen gemeinsame Zufahrt ein gewisses Zugehörigkeitsgefühl. Dennoch grenzen die privaten Räume der Wohnblöcke nicht an die Straße und können somit keinen direkten Kontakt der Privatheit mit der Öffentlichkeit ermöglichen. Die Bewohner eines Wohnblocks wohnen "isoliert" in ihren Apartments. An ihrer Haustür begegnen sie keinen Fremden und sind demnach nicht gezwungen ihren öffentlichen Raum zu "schützen". Zudem ist der Straßenraum vorwiegend von Autos und nicht von Passanten genutzt (da sich dort keine Bürgersteige befinden).

In der Architekturphase der Moderne haben einige Architekten Pufferzonen zwischen der Privatsphäre und der Öffentlichkeit entwickelt, mit der Absicht, "optimierte" Räume für soziale Beziehungen zur Verfügung zu stellen. Solche halb öffentliche Räume haben ein wichtiges Element der urbanen Soziabilität umgewandelt und ihre Wirkung verändert. Die "Schwelle" von Herzberger (z. B. Seniorenheim De Drie Hoven, Amsterdam - 1964-1974) und die "Straße" von Peter und Alison Smithson (z. B. Golden Lane Estate, London - 1952) sind Beispiele von architektonischen Konzepten, die das Gegenteil bewirkten, von dem was sie beabsichtigten. Der Piloti ist auch ein halb öffentlicher Raum, der keinen direkten Kontakt zwischen dem privaten Raum und der Öffentlichkeit ermöglicht. Nur die Pförtnerloge befindet sich in einer solchen Situation. Aus diesem Grund ist der Pförtner ein "Soziabilitätsanker". Dennoch kann der Pförtner als einzelne Person nicht alle Bewohner seines Wohnblocks vertreten. Er ist zusammen mit allen anderen Pförtnern der Superquadra demnach allein nicht fähig eine Nachbarschaft zu erzeugen.⁵

Nachbarschaftsräume können auch durch ein Nachbarschaftsgefühl erzeugt werden. Dieses Nachbarschaftsgefühl kann einfach einer Verhaltenserwartung, die mit einem relativ geringen Grad von Verbindlichkeit ausgestattet ist, entsprechen, oder einem Gemeinschaftsgefühl. Ein Gemeinschaftsgefühl bedingt hauptsächlich ein gemeinsames Interesse oder Not. So ist zum Beispiel die Fürsorge von Kindern ein gemeinsames Interesse der Eltern und ein Stromausfall eine gemeinsame Notsituation der betroffenen Bewohner. Beide Bedingungen sind jedoch auf sehr spezifische Situationen der Bewohner beschränkt und können nicht für eine Gemeinschaft verantwortlich sein.

Plan 5: Die Nachbarschaftseinheit und die Pförtnerlogen in der SQS 103.
Quelle: mod., ergänzt mit einem Aufmaß der Piloti, aus: Nudur, 2003.



B) Die institutionalisierte Gemeinschaft

Ein momentanes oder eingeschränktes Gemeinschaftsgefühl ist jedoch ausreichend für die Wirksamkeit einer Nachbarschaftseinheit. Die Planung von Kindergärten und Schulen in solchen Einheiten beabsichtigt das Zusammenführen von Eltern durch ihre Kinder und damit das sich gegenseitig Kennenlernen. Auch die unmittelbare Grünanlage, die Kinderspielplätze und das Sportfeld sind kollektive Einrichtungen, die das Gemeinschaftsgefühl fördern sollen.

Dennoch wird mit dem Beispiel der untersuchten Superquadra (SQS 103) beschrieben, dass diese Gemeinschaftseinrichtungen nicht unbedingt gemeinschaftliche Nutzung nach sich ziehen. Insbesondere die Schule erfüllt diese "Funktion" nicht. Weil es sich um eine staatliche Schule handelt, die in Brasilien gewöhnlich keinen guten Ruf haben, bevorzugen die Eltern für ihre Kinder Privatschulen. Die privaten Schulen in Brasília befinden sich in einem eigenständigen Sektor und werden nicht auf der öffentlichen Anlage der Superquadra gebaut. Sonach ist die Schule in der Superquadra 103 keine gemeinschaftliche Einrichtung für ihre Bewohner.

In einer eingeschränkten Weise ist die Pflege der unmittelbaren "Gärten" der Gebäude ein gemeinschaftliches Interesse, hauptsächlich weil es sich dabei um Geld handelt. Die Pflege dieser "Gärten" wird von dem *condomínio* Beitrag, den jeder Bewohner eines Wohnblocks verpflichtet ist zu zahlen, abgerechnet. Dieses gemeinschaftliche "finanzielle" Interesse, das sich auf die Gebäude beschränkt, wird durch die Präfektur auf die gesamte Anlage übertragen. Die Bewohner der Superquadra müssen für die Präfektur noch einen weiteren Beitrag zahlen, der für "gemeinschaftliche" Interessen ausgegeben wird.

Wenn ein Gemeinschaftsgefühl zwischen den Bewohnern nur durch seine Institutionalisierung entsteht und die Morphologie der Superquadra die Entstehung einer Nachbarschaft nicht begünstigt, dann ist Nachbarschaftseinheit lediglich eine Bezeichnung, die eine Siedlungsstruktur beschreibt. Eine Superquadra ist demnach nicht ein "Ort, der die Menschen in Gemeinschaft zusammenführt".⁷ Sie ist auch nicht ein Ort, der die Menschen von ihrer Umgebung isoliert. Die Soziabilität, die durch den Kontakt zwischen dem privaten und dem öffentlichen Raum entsteht, ist zwar eingeschränkt, dennoch wird sie aufgrund des öffentlichen Charakters der Superquadra nicht ganz verbannt. Die Zugänglichkeit der Superquadras ist ein wichtiger Faktor, der verhindert, dass sie sich in "Gettos" verwandeln. Obwohl der öffentliche Raum einer Superquadra nicht wie ein Platz oder eine "Straße" wahrgenommen wird, verhindert die extrovertierte Ausrichtung der Wohnblöcke die Entstehung von menschenlosen Innenhöfen und "gefährlichen" Ecken.

C) Der soziale Raum

Eine starke Kritik, die an Brasília wegen der Stadtgestaltung ausgeübt worden ist, beruhte auf der Behauptung, dass Brasílias öffentliche Räume keine Sozialisierung ermöglichen, insbesondere, dass der Straßenraum als sozialer Raum vernichtet wurde.⁸ Die Gestaltung der Straßen in Brasília bezweckte ausschließlich das Fortbewegen mit dem Auto. Bürgersteige sind fast kaum vorhanden und die Fußwege sind von den Straßenführungen unabhängig. Im Orientierungsplan von Lúcio Costa wurde sogar der Name Straße vermieden. Die Straßen bekamen keine Namen, sondern Buchstaben und Zahlen (W1, W3, L2, EPIA, usw.). In den Wohngebieten der Superquadras wurden die Fahrbahnen als „Zufahrt für Motorisierte“⁹ (via de acesso motorizado) benannt, was verdeutlichen möchte, dass diese Wege ausschließlich für die vorübergehende Durchfahrt bestimmt sind.

Die Trennung der beiden Fortbewegungswege Straße und Gehwege, die in den traditionellen Städten normalerweise zusammenlaufen, verursachte zunächst eine „Sterilisation“ des urbanen Raums. Die Bewohner beschwerten sich, dass sie niemand auf der „Straße“ treffen können und, dass es an Straßenecken fehle.¹⁰ Die Straßenecken sind insofern wichtig, weil sie eine räumliche Bezeichnung sozialer Ereignisse beschreiben. Es ist weniger die Form d.h., die Ecke, die aus dem Zusammentreffen zweier oder mehrerer Straßen gebildet wird, sondern es sind eher die Aktivitäten, die bei diesem Zusammentreffen aus unterschiedlichen Richtungen entstehen. Diese Ecken sind informelle Treffpunkte der Fußgänger. Jedes Individuum hat seinen individuellen Weg, den es zurücklegen mag. Auf der Ecke trifft er Andere, die auch ihren individuellen Weg begehen. Aus diesem informellen Treffen ergibt sich ein Treffpunkt für Fußgänger, die täglich und regelmäßig denselben Weg begehen. Dieser Treffpunkt bekommt demnach eine wichtige soziale Rolle in der Stadt.

Das Fehlen von Straßenecken aufgrund der nicht vorhandenen Blockbebauung und der umrahmenden Bürgersteige ist jedoch kein überzeugender Grund für die Behauptung, dass die Stadt keine sozialen öffentlichen Räume habe. Die verschiedenen „Hindernisse“ der Stadtgestaltung (z.B. sechsspurige Fahrbahnen ohne Zebrastreifen, das Fehlen von Bürgersteigen, riesige Rasenflächen ohne Schatten u.a.) können eher die geringe Frequentation der öffentlichen urbanen Räume der Stadt begründen.

Der öffentliche Raum einer Superquadra – ihre Grünanlage – besitzt dennoch keine großen „Hindernisse“¹¹ bezogen auf die Fußgängerbewegung. Die Grünflächen der Superquadras sind von zahlreichen Gehwegen durchschnitten, die den Passanten unendliche Gehwegmöglichkeiten bieten. Diese Wege verbinden die Wohnblöcke mit den verschiedenen Aufenthaltsplätzen, Kinderspielplätzen, mit anderen Wohnblöcken und mit den peripheren Fußwegen, die die Quadra umrahmen. Durch die unterschiedlichen Nutzungszwecke dieser Gehwege erzeugen sie einen wahrnehmbaren „internen“ und „externen“ öffentlichen Raum. Diese Wahrnehmung ist analog zur Wahrnehmung

von privatem und öffentlichem Raum. Daher erhalten die peripheren Wege einen öffentlicheren Charakter und die internen Wege eher einen privateren, intimen Charakter. Die Kopräsenz ist auf dem peripheren Wege stärker vertreten. Somit sind die Begegnungsmöglichkeiten zwischen Bewohnern und Fremden auf diesen Wegen wahrscheinlicher.

Die Umkehrung der Renommierfassade der Geschäftszeile auf der lokalen Einkaufsstraße zur Fahrbahnseite hin, entspricht dem Versuch der ursprünglichen „Zufahrt für Motorisierte“ ein wenig die Atmosphäre einer „multifunktionalen“ Straße zu verleihen. Dadurch wirkt die lokale Einkaufsstraße belebter, wo sich die Bewohner der angrenzenden Superquadras treffen und mit Auswärtigen in Kontakt kommen können. Durch den peripheren Gehweg, der sich hinter der Geschäftszeile befindet, wird sogar die „verunstaltete“ Rückseite der Geschäftszeile in einen Raum für soziale Begegnungen umgewandelt. Der Grünstreifen, der an die Läden grenzt, ist am Wochenende hauptsächlich samstags ein lebendiger Ort.

Somit ist es falsch zu behaupten, dass Brasília keine Straßenecken habe. Diese haben lediglich eine andere Gestalt bekommen.



Abb. II.40: Rückseite der Geschäftszeile der CL 103/104 am Samstag.
Quelle: Verfasser, 2003.

¹ Vgl. Holanda. O espaço de exceção. 2002, S. 45.

² Unter „Sauberkeit“ sind die Intentionen der modernen Stadtplanungen: Trennung, Aufspaltung, Hygiene und Rationalisierung, gemeint.

³ Hamm, B. Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. 1973, S.74.

⁴ Siehe Holanda. A morfologia interna da capital. in: Paviani: Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. 1985, S.159.

⁵ Holanda. Ebenda. 1985, S.159.

⁷ Taut, 1919; (zitiert nach Hilpert. Le Corbusiers “Charta von Athen” Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. 1984, S.32).

⁸ Der Straßenraum als ein Ort der Geselligkeit. Vgl. Holston (1989), S.115-116; Holanda (1985), S.156-157; Sennet (1995), S.243-249.

⁹ Costa. Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto. 1957/1991, S.28. Vgl. Holston. 1989, S.138.

¹⁰ Holston. The Modernist City. An Anthropological Critique of Brasília. 1989, S.107.

¹¹ Mit der Anwendung der Space Syntax Methode hat Holanda eine Superquadra (SQN 405) untersucht. Dadurch konnte er behaupten, dass ihre „internen“ Gehwege zahlreiche Hindernisse für Fußgänger ausweisen . Siehe Holanda. 2002, S.301-365.

8. Die Weiterentwicklung: ein Vergleich zwischen der SQS 103 und der SQN 309

8. Weiterentwicklung: ein Vergleich der SQS 103 mit der SQN 309

Die große Zeitspanne zwischen dem Bau einiger Wohnblöcke im Nordflügel und den ursprünglichen Gebäuden im Südflügel sind architektonisch auffallend. Von dem ursprünglichen Plan bis zur Realisierung und schließlich zur Annahme, haben die physischen Eigenschaften bzw. die Bebauung der Stadt aufgrund verschiedener Gründe, einige Änderungen von Costas Orientierungsplan erfahren. Unabhängig von diesen Ursachen vermitteln diese Änderungen die gleiche Aussage: die Urbanisation eines Ortes wird nicht ausschließlich durch eine Zeichnung bzw. ein Stadtplan definiert. Urbanität und Stadtform sind nicht das Gleiche.

Die Unterschiede zwischen den neuen Wohnblöcken der Superquadras im Nordflügel zu den Wohnblöcken der Superquadras im Südflügel, könnten als eine Abbildung hybrider Verschmelzung verborgener Wünsche, Bedürfnisse und Ansprüche der Bewohner und nicht zuletzt kapitalistischer Interessen gesehen werden.

Im Rahmen des vom Denkmalschutz erlaubten bemühen sich die Bauträger der Neubauten durch Änderungen, Abweichungen von den Rahmenbedingungen und durch eine gewisse Extravaganz die Einwohner anzusprechen. Gleichzeitig soll der hochwertige Wohnstandard dieses Wohngebietes weiterentwickelt werden.

Anhand eines Vergleiches der untersuchten Superquadra SQS 103 mit einer „neuen“ Superquadra im Nordflügel der SQN 309, wird versucht, diese Änderungen als Weiterentwicklung der Morphologie der Superquadra zu beschreiben.

A) Die lokale Einkaufstraße

Die Läden auf der lokalen Einkaufstraße sind nebeneinander aufgereiht und bilden jeweils eine Geschäftszeile auf beiden Straßenseiten. Sie sollten ursprünglich ihre Schaufenster und Eingänge zur Anlage hin orientieren d.h. zum Grünstreifen, der die Wohnblöcke umrahmt. Die Fahrbahn sollte ausschließlich für Lieferungs- und Entsorgungstransporte genutzt werden und als Durchfahrt für die Anlieger-Pkw. Mit der Bewohnung der Stadt hat sich diese ursprüngliche Orientierung der Läden auf den Einkaufstraßen gewendet. Anstatt die Schaufenster und die Eingänge zur Grünzone der Superquadra hin zu orientieren und die Straßen demnach nur zu Ladezwecken zu nutzen, haben die Geschäfte ihre Renommierfassade zur Straße hin angebracht und ähneln somit einem traditionellen Straßenraum.



Abb. II.41: Rückseite des Geschäftsblocks der lokalen Einkaufstraße CLN 308/309.
Quelle: Verfasser, 2003.

Da viele Superquadras im Nordflügel noch leer standen, wurde mit der Urbanisierung der Versuch unternommen den Geschäften auf beiden Seiten – der Fahrbahnseite und der Grünstreifenseite – eine attraktive Lage zu sichern. Die Geschäftszeilen wurden durch Geschäftsblöcke ersetzt. Es sind frei stehende Gebäude – vier auf beiden Seiten der Fahrbahn -, die ringsherum Geschäfte aufweisen.

Trotzdem sind die Geschäfte, die sich zur Straße hin orientieren, am wirtschaftlichsten. Die Geschäfte, die sich auf der „Rückseite“ befinden, haben schlechtere Voraussetzungen, um Fahrer und Passanten zu werben und um ihre Ware oder Dienstleistung zur Schau zu stellen. Möglicherweise wird aus diesem Grund wieder die ursprüngliche Geschäftszeile gefordert.¹ Dennoch stellt die Rückseite der Geschäfte dieser lokalen Einkaufstraße kein gestalterisches Problem dar.

B) Die Anlage

Im Nordflügel befanden sich noch einige leer stehenden Flächen, die mit Wohnblöcken bebaut werden sollten. Vor einigen Jahren wurden manche vervollständigt und andere ganz neu errichtet. In manchen Superquadras wurde der Versuch gemacht, die Anordnung der Wohnblöcke zu variieren. Anstatt der orthogonalen Ausrichtung wurden die Wohnblöcke in die Diagonale gesetzt. Am Beispiel der Superquadra 309 Nord hat diese Anordnung einen engeren Freiraum verursacht, der durch eine höhere Anzahl von Wohnblöcken (14 anstatt 11) noch kleiner wirkt. Dadurch steht auch weniger Raum für die Infrastruktur, z. B. für Kinderspielplätze und Bildungseinrichtungen, zur Verfügung. Die Grundschule, die sich normalerweise in der Superquadra befinden sollte, ist in die Zwischenquadra verlegt worden. Die Kinder dieser Superquadra verfügen nur über einen mit Geräten ausgestatteten Spielplatz zum Spielen und keine Wiesenflächen.

C) Die Wohnblöcke im Nordflügel

Die Vervollständigung der Superquadras im Nordflügel ging in einem langsameren Tempo voran als im Südflügel. Seit den achtziger Jahren hat die Bevölkerung des Plano Piloto ein negatives Wachstum erlitten (siehe Tabelle 7). Aufgrund dieses Wachstums entstand eine Baupause im Wohnungsbau, hauptsächlich in den Wohngebieten der Superquadras. Erst vor einigen Jahren wurde der Bau von Wohnblöcken im Nordflügel wieder aufgenommen. In diesem Zeitfenster hat sich der architektonische Geschmack verändert und die Formensprache der Moderne entsprach nicht mehr dem aktuellen architektonischen Stil.

Bei den älteren Wohnblöcken sieht man die architektonischen Gestaltungsvorlieben der Gründungszeit bzw. der Moderne: betonte Fensterbänder, aufgehängte Glasfassaden und die Anwendung von hauptsächlich Primär- und



Abb. II.42: Ursprüngliche Wohnblockgestaltung (SQS 103).



Abb. II.43: Ursprüngliche „en vogue“ Fassade (abgehängte Glasfassade) eines Wohnblocks (SQS 315).



Abb. II.44: Ursprüngliche Farbgebung der Fassade (SQS 303).



Abb. II.45: Aktuellen Tendenzen im Nordflügel (SQN 211).



Abb. II.46: Fassade ist durch Balkone nicht mehr bündig (SQN 309).



Abb. II.47: Verglasung der Balkone (SQN 309).

Sekundärfarben – rot, gelb, blau und grün. Weil diese Glasfassaden und die Abwesenheit von Ornamenten sehr kritisiert wurden, sind die späteren Wohnblöcke mit normalen Lochfassaden und Mauerwerk versehen worden. Dies ermöglichte eine größere Gestaltungsbandbreite, sei es an Verkleidungsmaterial, Farbe oder Fenstergröße. Mauerwerk und Lochfassaden sind sowohl im Nordflügel als auch im Südflügel zu finden.

Um die Superquadras attraktiver zu gestalten, mussten die Bauträger vom vorherrschenden Stil abweichen und einen zeitgemäßen Wohnblock anbieten. Die erste Änderung bestand in der Genehmigung des Baus von größeren Balkonen. Diese Balkone sollten ursprünglich nur ein zusätzlicher Außenraumbereich (Nutzfläche) sein und wurden nicht der Wohnfläche zugerechnet. Aber viele Bewohner haben hier eine Möglichkeit gesehen, ihren Innenraum zu erweitern indem sie die Balkone mit Glas verschließen. Diese Nutzung von immer mehr Bewohnern war nicht zu verhindern und bedurfte somit einer Legalisierung. Die Balkone dürfen heute über ihrer Brüstung oder über ihrem Blumenbeet mit einem durchsichtigen Material (Glas) verschlossen werden.² Folglich sind Wohnblöcke mit Balkonen bzw. mit verglasten Erkern zum letzten „Schrei“ geworden.

Wohnblöcke mit größeren Balkonen wurden genehmigt unter der Bedingung, dass die Wohnfläche des Apartments beibehalten werden sollte. Die durch den Balkon gewonnene Wohnfläche musste durch entsprechende Einbuchtungen in der Fassade ausgeglichen werden.³ Trotzdem sind die Wohnblöcke mit Balkonen breiter geworden und verringern somit den Abstand zwischen den Wohnblöcken. Dies kann als ein Wohnqualitätsverlust gesehen werden, den die Bewohner jedoch nicht so wahrnehmen.⁴ Die neuen Wohnblöcke haben keine Anlehnung mehr an die ersten Wohnblöcke von Brasília. Sie sind breiter, die Fassaden sind nicht mehr bündig, die Farbskala ist viel breiter geworden und viele benutzen Fliesen oder Kacheln als Verkleidung, was im Moment in Brasilien sehr üblich ist.

Um die Attraktivität der Superquadra zu optimieren bestand ein Druck das Dachgeschoss auszubauen, sei es als gemeinschaftliche Dachterrasse oder als Maisonettewohnung. Diesem Druck wurde nachgegeben - das Dachgeschoss kann heute zu 40%⁵ seiner Fläche ausgebaut werden. Somit sind auf einigen Dachterrassen Grillplätze, Sonnenbadflächen, Saunen und Festsäle zu sehen.

Eine zusätzliche Genehmigung war die Zulassung von acht Geschossen. Die zusätzlichen Geschosse sind jedoch in den meisten Fällen nur eine Erweiterung oder Vergrößerung der Wohnungen und nicht als eine Hinzufügung von mehr Apartments zu sehen, sodass kein Anstieg der Einwohnerdichte stattfindet. In den neuen Wohnblöcken sind viele Maisonettewohnungen gebaut worden, die aus zwei oder drei Geschossen bestehen. Sonach enthalten die Wohnblöcke mit acht Geschosse größere Apartments, aber nicht mehr Einwohner.

Diese Vergrößerung der Wohnung soll der Nachfrage einer gehobenen Mittelschicht nachkommen. Nach wie vor befinden sich in den Superquadras Wohnblöcke mit Wohnungen unterschiedlicher Größe und Zimmerzahl. Dies erlaubt weiterhin eine Mischung an Einkommensschichten innerhalb derselben Sozialschicht.

D) Der Anstieg des Immobilienwerts und die sukzessive Vertreibung der sozialen Mittelschicht – die Superquadra als Luxuswohngebiet

Die aktuellen Wohnblöcke im Nordflügel unterscheiden sich deutlich von den ursprünglichen Wohnblöcken. Ihr Verkleidungsmaterial, die gläsernen „Erker“ (die verglasten Balkone) und die Traufhöhe auf acht Geschosse erweitert, weisen auf eine hochwertigere Ausstattung hin. Dies deutet auf ein höheres Einkommensniveau der Bewohner.

Obwohl keine genaue Untersuchung bzgl. der Wohnungsgröße dieser Superquadras vorgenommen wurde, ist nicht zu verleugnen, dass ein großer Anteil dieser Wohnblöcke größere Wohnungsflächen ausweisen. Auf der SQN 309 befinden sich Triplex und Duplex Wohnblöcke (siehe Tabelle 10 – Wohnblöcke SQN 309). Ihre Apartments umfassen ca. 700,0 qm, die entsprechend ihrer Größe zwei und drei Geschosse einnehmen.⁶

Die hohen Erhaltungskosten der urbanen Infrastruktur im Plano Piloto, wie z.B. Kanalisation, Straßenpflege, öffentl. Nahverkehr (ggf. die neue Metro), Strom-, Telefon- und Gasleitung; sind der Hauptgrund für den Anstieg des Immobilienwerts der Superquadras. Durch das Angebot von größeren Apartments, können sie den Geschmack einer gehobenen Einkommensschicht ansprechen.

Das Apartmentstatusdiagramm der Superquadras SQS 103 und SQN 309, bezogen auf die Anzahl der Jahre, kann die Aufwertung der Apartments nachweisen (siehe Diagramm 6, 7 und 10). In der SQS 103 sind die meisten Apartments Eigentum der Bewohner. Dennoch sind vor ca. zehn Jahren einige Apartments zur Miete freigegeben worden. Vermutlich ist ein Grund dafür, dass die Bewohner sich das Wohnen in den Superquadras nicht mehr leisten können. Dieser Grund wird durch das Diagramm des Apartmentstatus der Superquadra 309 Nord bestätigt: Das Erwerben eines Apartments hat in den letzten zehn Jahren stetig abgenommen. Dagegen ist in den letzten fünf Jahren das Anmieten von Apartments gestiegen.

Diese Anzahl der vermieteten Apartments ist gleichzeitig ein Hinweis darauf, dass die ursprüngliche Mittelschicht langsam vertrieben wird. Diese soziale Mittelschicht kann sich das Wohnen im Plano Piloto nicht mehr leisten. Schon im Jahre 1976 wurden viele Bewohner gezwungen den Kern zu verlassen: die Mietpreise sind bis zu 138% im Jahr gestiegen. In den neuesten Wohnungen entspricht der Mietpreis 32% bis 45% dem



Abb. II.48: „Privater“ Garten in der Außenanlage der SQN 309.

Quelle: Verfasser, 2003.



Abb. II.49: Hecken trennen die „privatisierten“ Gärten in der SQN 309 voneinander.

Quelle: Verfasser, 2003.

Durchschnittseinkommen der Einwohner.⁷ Die steigende Inflationsrate⁸ verursacht einen stetigen Wertverlust des brasilianischen Mindestlohns und folglich einen Anstieg der Immobilienpreise im Plano Piloto, sodass die niedrigeren Einkommensschichten aus dem Plano Piloto andeutungsweise vertrieben werden (siehe Tabelle 6). Das Wohnen im Plano Piloto wird luxuriös.

E) Vergrößerungen der Wohnungen – Marketingmanöver?

Die Vergrößerung der Wohnungen wird als eine Antwort auf die Nachfrage erklärt. Dennoch könnte dies auch als ein Marketingmanöver der Bauträger verstanden werden. Wenn eine höhere Einkommensschicht in der Superquadra wohnt, behält diese ihren Status als besondere Wohneinheit mit besonderen Wohnqualitäten und die Wohnungen gewinnen an Immobilienwert.

In der Superquadra 309 Nord liegt das Durchschnittseinkommen der Bewohner höher als in der Superquadra 103 Süd. Dies wird durch einen Vergleich der Pkw-Anzahl pro Apartment der jeweiligen Superquadras deutlich (siehe Diagrammen 8, 9 und 11). Während die Bewohner der SQS 103 maximal zwei Autos besitzen, gibt es in der SQN 309 Bewohner mit bis zu fünf Autos. Ihr Hauptfortbewegungsmittel ist demnach das Auto (siehe Diagramm 12).

F) Die Außenanlagegestaltung und die Territorialisierung als Äußerung der Bedürfnisse und Ansprüche einer Sozialschicht

Auf die Erscheinungsqualität der Außenanlagen wird von der Mittelschicht viel Wert gelegt (siehe Kapitel 6.3). Die Pflege der Anlage ist wiederum auch von der Höhe des Beitrages, der an die Präfektur gezahlt wird, abhängig. Die Gestaltung der Außenanlage der SQN 309 und die Erhaltung der Vegetation verrät hohe Ausgabekosten für diese.⁹ Zudem findet man in dieser Superquadra eine deutliche Pflege von „privaten Gärten“. Die „Privatisierung“ der öffentlichen Anlage ist auch in der SQS 103 zu beobachten, jedoch sind sie in der SQN 309 qualitativ auffällender.

Die „privaten Gärten“ sind nicht durch zufällige Gehwege begrenzt, wie sie bei der SQS 103 definiert werden, sondern sie werden „parzelliert“. Da die Wohnblöcke der SQN 309 viel dichter nebeneinander stehen, befinden sich auch weniger oder überhaupt keine Gehwege dazwischen. Der Grünraum, der zu den Wohnblöcken gehört, wird hauptsächlich von den Fahrbahnen eingegrenzt. Dies ist die dem Wohnblock zugehörige Parzelle. Bei manchen Wohnblöcken, die sich dieselbe Parzelle teilen, werden die „Gärten“ durch Hecken getrennt.

Exkurs:

Die Entstehung solcher „privater Gärten“ ist anscheinend nicht zu verhindern. Je höher die Einkommensschicht, desto definierter und gepflegter sind diese „Gärten“. Sie sind ein Zeichen eines menschlichen Bedürfnisses für die Erstellung und Vermittlung von Statussymbolen.

Die Darstellung der Untersuchung von Machado und Magalhães hat gezeigt, dass Sozialschichten, die einer individualistischen Lebensweise nachgehen, dazu neigen, geschlossene Territorien zu bilden. Diese „natürliche“ Neigung ist die Abbildung einer Sozialschicht. Es sind kleine Details, die eine Eigenschaft, Auffassung oder Zugehörigkeit zu einer Sozialschicht anschaulicher machen.

Sennet beschreibt diese Details als „Entschlüsselungen“.¹⁰ Diese „Entschlüsselungen“ bezeichnen den Vorgang, bei dem ein Verhaltensdetail zum Symbol für einen ganzen Charakter erhoben wird.¹¹ Die Markierung eines Territoriums ist eine solche Entschlüsselung. Räume, in denen nur eine bestimmte Sozialschicht „zugelassen“ wird, besitzen entsprechende Symbole, die sowohl „Angehörige“ als auch „Außensteher“ sofort erkennbar sind.

Dennoch können die Bewohner diese Statussymbole bisher nur in ihren überräumlichen Orten aufbauen. Der öffentliche und folglich der kollektive Charakter einer Superquadra erlaubt weder eine eingeschränkte Zugänglichkeit noch eine restriktive Nutzung.

Da dieses Bedürfnis, Symbole zu vermitteln, eine natürliche Eigenschaft der Menschen zu sein scheint, haben die Bewohner in ihrer unmittelbaren Umgebung eine „Markierung“ angebracht. Diese Differenzierung des Außenraums ist jedoch nicht neu. Sie existiert seit der Entstehung der frühkapitalistischen urbanen Zentren. Die Haustür und besonders die Frontfassade der Häuser wurden durch Stuckapplikationen, Farbenwendungen, Fenstergrößen u.a. voneinander differenziert und repräsentierten somit ihre Bewohner.¹² Andererseits symbolisierten diese Elemente gleichzeitig die Trennung zwischen öffentlich und privat. Sie verdeutlichen, dass sich dahinter die Privatsphäre befindet und nicht allen zugänglich ist. Die davor liegenden Räume sind öffentlich: der Bürgersteig, die Straße usw. Die differenzierte Gartengestaltung

verursacht auf dieselbe Weise eine Trennung zwischen privat und öffentlich.

Durch die Markierung einer Grenze zwischen dem wahrnehmbaren „privaten“ Raum und dem wahrnehmbaren öffentlichen Raum, können die Bewohner besser beurteilen, welche Personen eine Gefahr bedeuten könnten. Durch die Zugänglichkeit des Piloti und des unmittelbaren Außenraums „aktiviert“ das Überschreiten dieser Grenzen die Kontrolle bzw. die Überwachung des Raums. Die kleinsten Hecken geben ein gewisses Sicherheitsgefühl.

G) Die Zunahme der Sicherheitsmaßnahmen: Entstehung von virtuellen „Gated Communities“

Durch die zunehmende Gewalt in ganz Brasilien und folglich auch in Brasília¹³ sind Sicherheitsmaßnahmen gefragt, hauptsächlich in den „offenen“ Superquadras. Die Bewohner der Superquadras fühlen sich unsicher, weil ihre „halb öffentlichen“ Bereiche - die Piloti für Fremde Tag und Nacht frei zugänglich sind.

Vor einigen Jahren wurde ein Gesetz beschlossen, dass den Einwohnern das Recht gibt, Sicherheitsdienste einzustellen, Überwachungskameras und Schranken gegen fremde Autos in ihrer Superquadra zu installieren.¹⁴ Dies bedeutet einen großen Verstoß gegen den Rahmenplan des Plano Piloto von Lúcio Costa. Nicht nur die Privatisierung eines großen Teils des öffentlichen Raumes, sondern auch dessen Absperrung von der Mehrheit der Stadtbevölkerung wird dadurch erreicht. Dieses Gesetz verhinderte jedoch ein anderes Vorhaben: die physische Abgrenzung der Superquadra durch Zäune oder Mauern. Somit würden die Superquadras sogar optisch der Bevölkerung verschlossen sein.

Da fast alle Superquadras über eine Verwaltung verfügen, die auch für die Sicherheit sorgen soll, sind verschiedene Maßnahmen in dieser Hinsicht in manchen Quadras vorgenommen worden. In der Superquadra 309 Nord hat der Präfekt zum Beispiel ein richtiges Sicherheitsdienstsystem aufgebaut. Die Überwachungsdienste sind keine zusätzlichen Angestellten, sondern es sind die eigenen Pförtner der jeweiligen Wohnblöcke, die die zusätzlichen Überwachungsaufgaben übernehmen. Durch Funkgeräte entwickelt sich ein internes Kommunikationssystem, wodurch die Pförtner alle außergewöhnlichen Ereignisse dem Präfekt berichten. Die Anlage verfügt über keine Schranke, die den Autoverkehr zusätzlich kontrolliert, jedoch sind alle Anlieger-Pkw besonders gekennzeichnet.

Nicht alle Superquadras haben dieses Gesetz umgesetzt. Einerseits liegt es an den begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten, solche Sicherheitsmaßnahmen zu erschaffen und andererseits sind viele Bewohner solidarisch zu Costas Originalplan und möchten das Konzept in der Praxis erhalten.

Exkurs:

Das Beispiel der Superquadra 309 Nord zeigt die Entstehung einer Nachbarschaft durch das „neue“ Sicherheitssystem. Die Beobachtung und Bewachung des öffentlichen Raums, die für die Definition eines Nachbarschaftsraums erforderlich ist (Vgl. Kapitel 6.4 – Die Soziabilität), werden durch die Pförtner der jeweiligen Wohnblöcke übernommen. Der Präfekt übernimmt allein die Aufgabe der Gesichtskontrolle. Somit erhält die Superquadra eine künstliche Nachbarschaft.

G) Schlussfolgerung

Das Denkmalschutzgesetz ist ein besonderer Faktor, der die Wirtschaftlichkeit der Superquadras verhindert. Die Beibehaltung der Gebäudehöhe auf sechs Geschossen wird künstlich bewahrt, damit die Wohngebiete einen menschlichen Bezug erhalten. Jedoch entspricht diese Gebäudehöhe eher dem Stadtbild europäischer Städte und nicht dem der brasilianischen, wo am Beispiel Sao Paulo, die Liberalisierung der Bodennutzflächen eine überdimensionierte Dichte von Wolkenkratzern verursachte. Apartmenthäuser, die über 12 Geschosse gehen sind mittlerweile Standard- Wohnformen in Brasilien. In Taguatinga – Satellitenstadt 30 Km entfernt vom Plano Piloto – werden solche Apartmenthäuser gebaut und verwandeln das Stadtbild derselben in das einer brasilianischen Großstadt. Demgegenüber enthält der Plano Piloto ein „idyllisches“ Stadtbild – er erscheint somit surreal. Die aktuelle Fassung des Denkmalschutzgesetzes verstärkt die ursprüngliche Bezeichnung des Plano Pilotos als ein „Gesamtkunstwerk“, eine „künstliche“ Stadt.

- ¹ Dennoch behauptet Fils, dass die Wiederaufnahme des ursprünglichen Modells städtebauliche Gründe beinhaltet. Vgl. Fils. Brasília. Moderne Architektur in Brasilien. 1988, S.50.
- ² Câmara Legislativa do Distrito Federal. Lei Complementar No.388, de 1 de junho de 2001. Art.15, §2°.
- ³ Câmara Legislativa do Distrito Federal. Lei Complementar No.388, de 1 de junho de 2001. Art.14, 15, 16.
- ⁴ Vgl. im Anhang Interview mit Paviani am 22.07.2003.
- ⁵ Câmara Legislativa do Distrito Federal. Lei No.2.325, de 11 de fevereiro de 1999, Art.2°.
- ⁶ Daten entsprechen Aussagen des Präfekts der SQN 309 (Luís Carlos).
- ⁷ Siehe Gonzales, S. As formas concretas da segregação residencial em Brasília. in: Paviani (Hrsg.). Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. 1985, S.96.
- ⁸ Inflationsrate: 199: 4,9%; 2000: 7,0%; 2001: 6,8%; 2002: 8,5%; 2003: 14,8%. Quelle: Dresdner Bank Lateinamerika. In: Frankfurter Rundschau, Freitag 31. Oktober, S.29.
- ⁹ Laut Aussage des Präfekts (Luis Carlos) zahlt jeder Wohnblock R\$300,00. Dies entspricht fast drei Mindestlohnheiten.
- ¹⁰ Sennet, R. Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. 1997, S.304.
- ¹¹ Sennet. Ebenda.
- ¹² Vgl. Holston: 1989, S.115-116; Holanda:1985, S.156-157 und Sennet: 1995, S.243-249.
- ¹³ Aussagen aus verschiedenen Zeitungsartikeln von verschiedenen Tagen.
- ¹⁴ Vgl. Internet 19.07.2003: Corrente na porta.

Block	Apt. Zahl	Typ A	Typ B	Typ C	Typ D	Typ E	Typ F	Tiefgarage	Stellplatz.
A	120	-	-	120	-	-	-	48	40
B	96	-	-	96	-	-	-	48	0
C	48	-	-	-	-	48	-	48	48
D	12	-	-	-	-	-	12	48	-
E	24	-	-	-	-	24	-	48	-
F	72	-	-	72	-	-	-	48	24
G	24	-	-	-	-	24	-	48	-
H	48	-	-	-	-	48	-	48	48
I	nicht gebaut	-	-	-	-	-	-	-	-
J	nicht gebaut	-	-	-	-	-	-	-	-
K	72	-	-	72	-	-	-	48	24
L	24	-	-	-	-	24	-	48	-
M	24	-	-	-	-	24	-	48	-
N	12	-	-	-	-	-	12	36	-
O	72	-	-	-	36	36	-	48	24
P	48	-	-	-	-	48	-	48	48
	696	0	0	360	36	276	24	660	256

Tabelle 10: Wohnblöcke der SQN 309.
Apartmentzahl, Apartmenttyp und verfügbare
Parkplätze.

Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Diagramm 6: Apartmentstatus der Wohnblöcke der SQS 103.
 Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

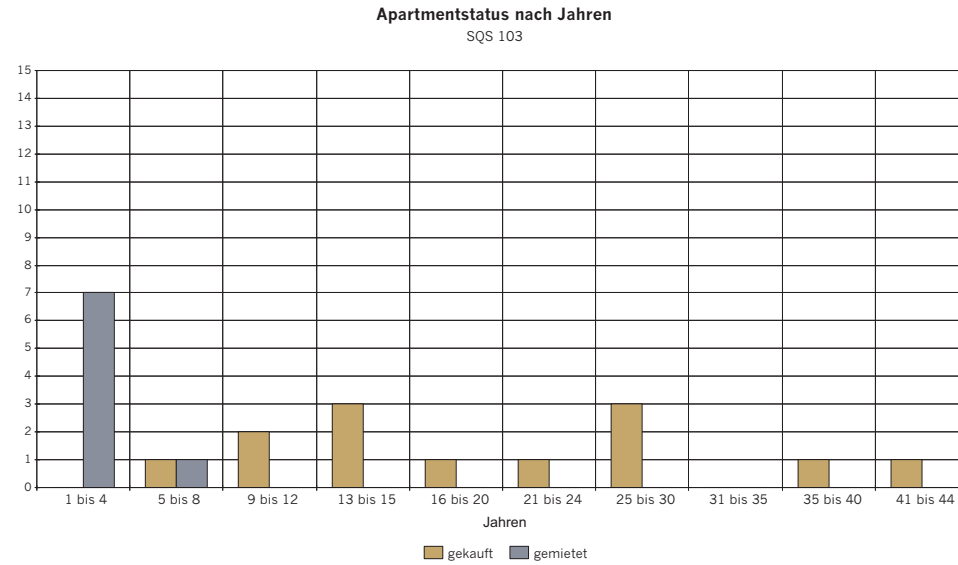
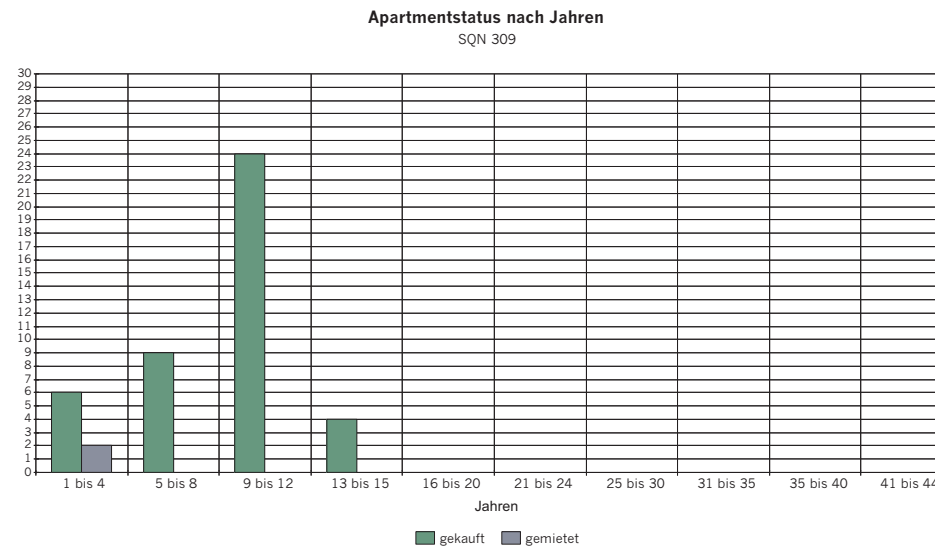


Diagramm 7: Apartmentstatus der Wohnblöcke der SQN 309.
 Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.



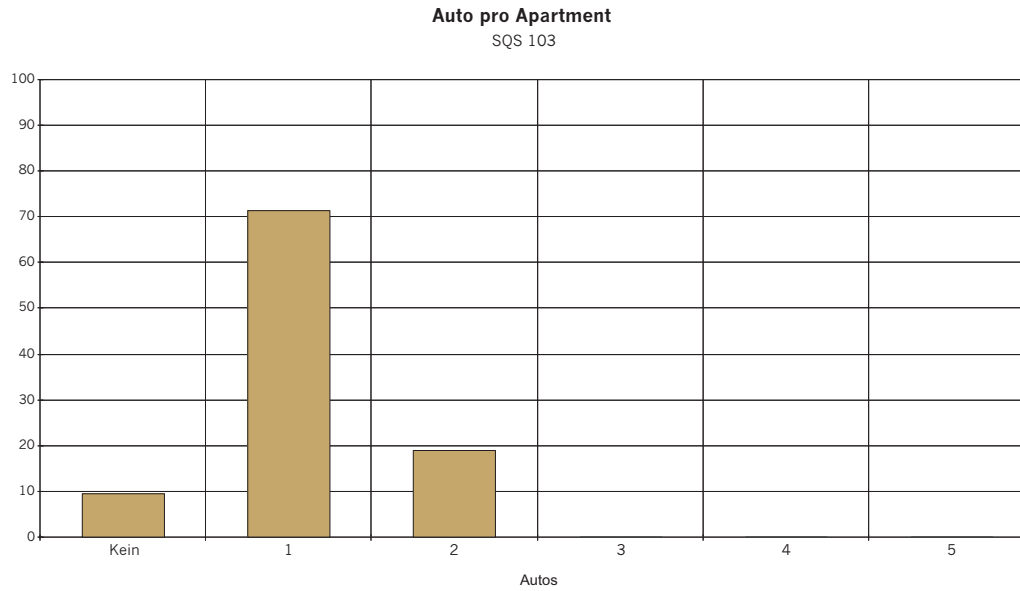


Diagramm 8: Anzahl von Autos pro Apartment der Wohnblöcke der SQS 103.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

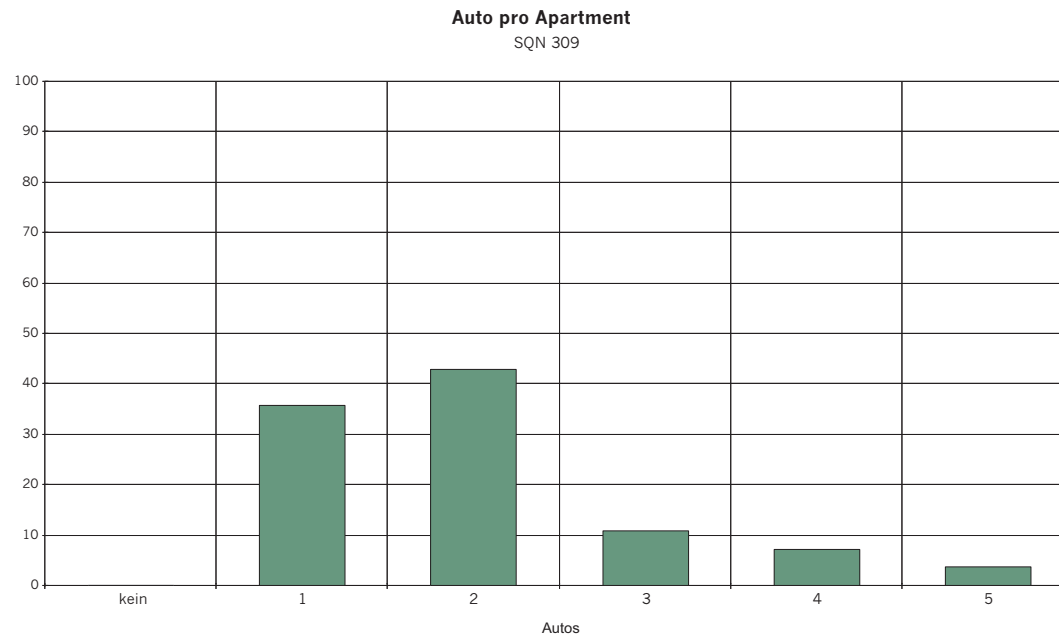


Diagramm 9: Anzahl von Autos pro Apartment der Wohnblöcke der SQN 309.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

Diagramm 10: Vergleich des Apartmentstatus der SQS 103 mit der SQN 309.
 Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

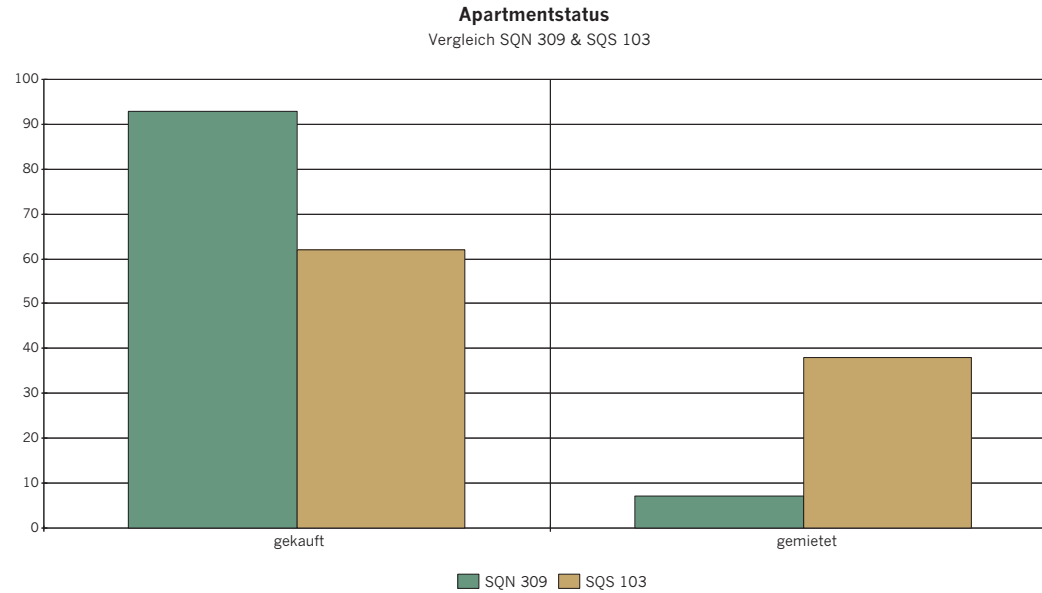
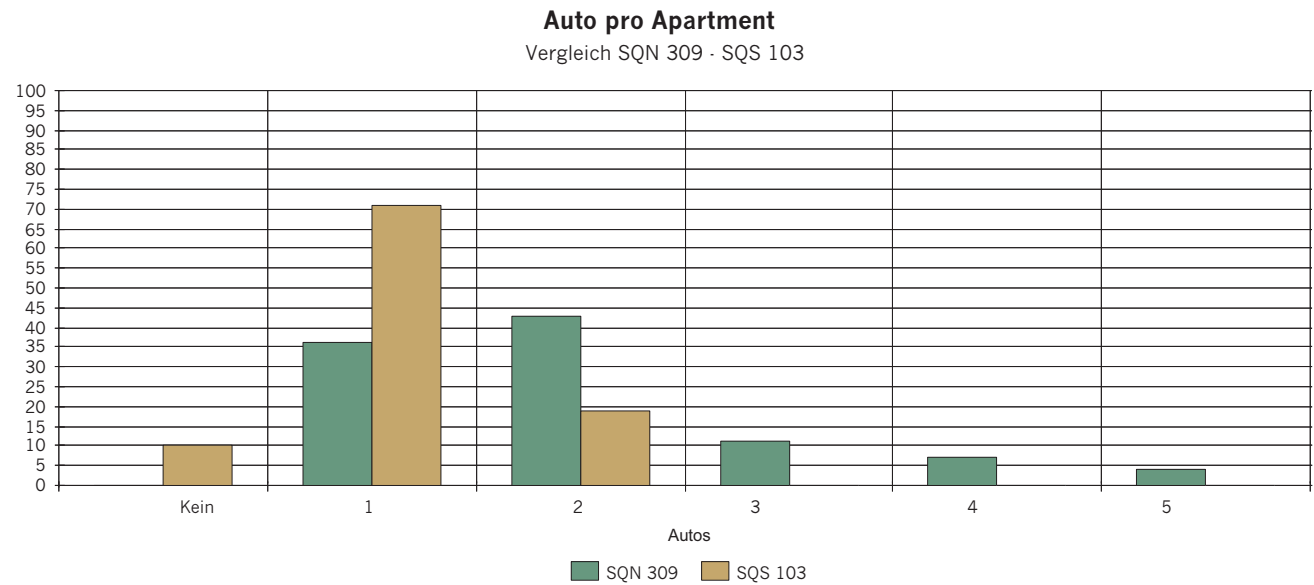


Diagramm 11: Vergleich der Autoanzahl pro Apartment der SQS 103 mit der SQN 309.
 Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.



Hauptfortbewegungsmittel
SQN 309

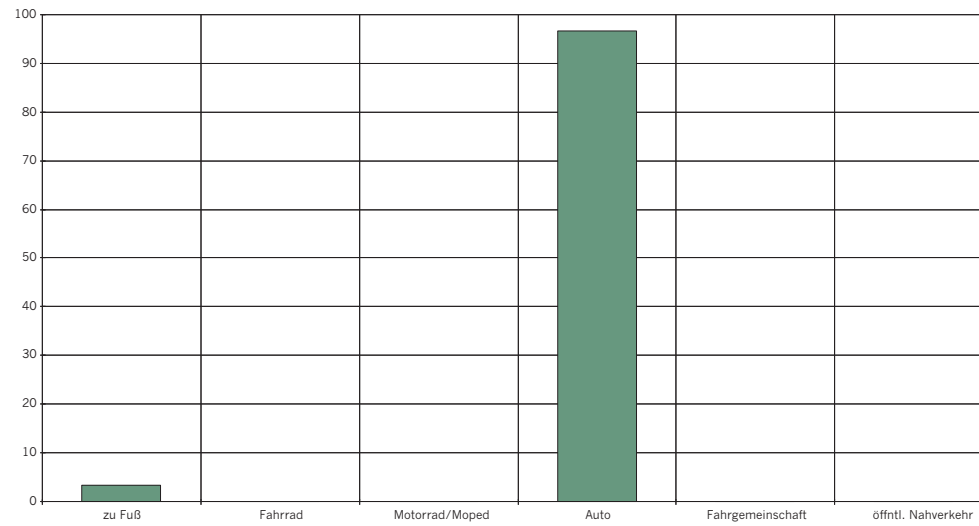


Diagramm 12: Hauptfortbewegungsmittel der
Bewohner der SQN 309.
Quelle: Fragebogenauswertung, 2003.

9. Fazit

9. Fazit

Die Stadtplanungen, die sich an die klassische Moderne anlehnten, wurden für ihre Ambition mittels der Gestaltung des Raumes Gesellschaften ändern oder verbessern zu wollen, bekannt. Diese Ambition wurde als Umweltdeterminismus („environmental determinism“) und als soziale Technisierung („social engineering“) bezeichnet. Sie weist eine sehr mechanische Ansicht über den Zusammenhang zwischen Gesellschaft und Raum aus.¹ Es ist zwar nicht zu verleugnen, dass der Raum einen Einfluss auf das soziale Verhalten der Menschen ausübt, dennoch ist er nicht die einzige Variable, die eine Gesellschaft formt und ihr Verhalten bestimmt.

Die Stadt Brasília wurde unter diesem Leitgedanken geplant. Ihre Realität zeigt jedoch, dass eine Gesellschaft und deren Beziehungsgeflechte nicht am Zeichentisch geplant werden können. Obwohl oft ein Zusammenhang zwischen der Morphologie der urbanen Räume und der Gesellschaft entstehen kann, ist die Form von Räumen für die Formation einer Gesellschaft nicht allein ausschlaggebend.

Durch die Darstellung des Verhaltens der Bewohner in einem bestimmten Stadtteil Brasílias – der Superquadra - wurde beabsichtigt die daraus folgenden Beziehungen zu dem angeblichen „deterministischen“ urbanen Raum zu definieren. Das Konzept der Superquadras beinhaltete eine besondere Lebensform in einer kapitalistischen Gesellschaft: das Wohnen in einer kollektiven und öffentlichen Anlage. Hiermit wurden die räumlichen Beziehungen der herrschenden Gesellschaftsform in Brasilien ignoriert und in der Planung nicht immer stimmig interpretiert. Die Entstehung von unterschiedlichen Einkommensschichten und sozialen Klassen ist ein natürliches Ergebnis der vorhandenen ökonomischen Verhältnisse einer Gesellschaft.² Zudem ist die Verräumlichung der sozialen Klassen innerhalb eines urbanen Zentrums nicht zu vermeiden.³ Diese Verräumlichung entsteht jedoch nicht ausschließlich aus finanziellen Gründen. Machado und Magalhães als auch Holanda konnten durch ihre Untersuchungen beweisen, dass die kulturellen Eigenschaften der verschiedenen sozialen Klassen einen Einfluss auf die Nutzung und Wahrnehmung des urbanen Raums haben (Vgl. Kapitel 6.3 in dieser Arbeit).

Die ursprüngliche Absicht des Zusammenbringens verschiedener Sozialschichten in einer Superquadra war aus wirtschaftlichen Gründen nicht möglich. Die Mittelschicht hat ihren Platz in den Superquadras gefunden. Sie ist durch eine individualistische Lebensführung gekennzeichnet,⁴ die nicht der eigentlichen Wohnform „Superquadra“ entspricht, aber die Wohnform „Brasília“, aufgrund der Stadtsektorisierung, begünstigt.

Die Stadt Brasília ist als eine autogerechte Stadt geplant worden und fördert dadurch die Nutzung des Autos. Zudem erschwert die Sektorisierung der Stadtfunktionen die Nutzung der Stadträume zu Fuß. Da das Auto kein

selbstverständliches Eigentum in Brasilien ist, erzeugen die Stadträume Brasílias eine restriktive Nutzung – nur für diejenigen, die ein Auto besitzen oder die fahren können. In den Superquadras entspricht die Nutzung einer kollektiven und öffentlichen Anlage für die persönliche Freizeit nicht den Erwartungen einer individualistischen Lebensführung der Mittelschicht. Die Außenanlage der untersuchten Superquadra (SQS 103) wird nicht von allen Bewohnern als Freizeitort genutzt. Viele bevorzugen es, ihre Freizeit in geschlossenen Räumen - Orten mit eingeschränkter Zugänglichkeit – zu verbringen, wo sie vermutlich mit Angehörigen ihrer Sozialschicht zusammenkommen.⁵ Das heißt, trotz Konsolidierung einer Mittelschicht in dem Wohngebiet, ist die Außenanlage der Superquadra nicht der Freizeitort dieser Sozialschicht.

Die großzügigen Grünflächen und die üppige Vegetation der Außenanlagen der Superquadras im Südflügel Brasílias, werden von den Stadteinwohnern als öffentlicher Park wahrgenommen und auch als solcher genutzt. Die Bewohner der Superquadra schätzen die Großzügigkeit der Grünräume und die Möglichkeit, sich darauf frei zu bewegen. Dieses Wohnen im Park wird als positiv empfunden - überwiegend aufgrund der optischen Erscheinung der Außenanlage. Ihre tatsächliche Nutzung erfolgt nur begrenzt. Vor allem Kinder und Senioren, die nicht durch das Auto mobil sind, halten sich in der Anlage auf.

Eine Autobenutzung der Bewohner wird von der städtebaulichen Organisation der Stadt gefördert. Dennoch ist das Objekt des Autos in der Planung nicht genügend berücksichtigt worden. Es fehlen Parkplätze in der gesamten Stadt und in den Wohngebieten. Die Superquadras können nicht alle Pkws der Bewohner an angemessenen Orten unterbringen. Zudem werden die vorhandenen Stellplätze auch von Nichtbewohnern genutzt. Aus diesem Grund werden die Grünflächen der Außenanlagen immer häufiger asphaltiert. Die Reduzierung der Grünflächen in den Superquadras bedroht somit das Wohnen im Park.

Die Nutzung und die Wahrnehmung eines Wohnens im Grünen waren nicht die einzigen Gründe für die Großzügigkeit der Außenanlagen der Superquadras. Gemeinschaftseinrichtungen, die sich auf ihrem Boden befinden, sollten die Bildung einer Gemeinschaft, zu mindest der einer Nachbarschaft fördern. Die Schule, die Kinderspielflächen und das Sportfeld sollten die Bewohner zusammenbringen. Aufgrund der individualistischen Lebensführung der Bewohner, sind diese Einrichtungen nicht die geeigneten Mittel um die Bewohner tatsächlich zusammenzuführen. Die Eigenschaften einer sozialen Klasse konnten durch eine andere Räumlichkeit nicht verändert werden. Die ursprünglichen – sozialistischen – Absichten der Superquadras konnten sich hier nicht durchsetzen.

Mit der Untersuchung über die SQS 103 wurde herausgefunden, dass das einzige gemeinsame Interesse der Bewohner die Erhaltung und Pflege der Außenanlage ist. Dazu verfügen die Bewohner über zwei

Verwaltungssysteme: die Präfektur und den „condomínio“- Beitrag. Beide Verwaltungssysteme erzeugen eine Art institutionalisierte Gemeinschaft bezogen auf die Pflege der „Gärten“. Die Präfektur ist verantwortlich für die gesamte Anlage und erhält von den Bewohnern einen finanziellen Beitrag. Der „condomínio“- Beitrag bezieht sich grundsätzlich auf die Wohnblöcke und ist demnach individuell. Jeder Wohnblock sorgt für seinen Piloti und den unmittelbaren Außenbereich. Dadurch wird ein Teil der öffentlichen Anlage privatisiert. Diese Privatisierung der Außenanlage beschränkt sich jedoch nur auf deren Pflege und bezieht sich nicht auf ihre Nutzung. Die Superquadra ist nach wie vor öffentlich.

Die Territorialisierung der Außenanlage ist letztendlich Ausdruck einer verinnerlichten Eigenschaft der Mittelschicht. Die Bewohner der SQS 103 haben das Bedürfnis eine Privatsphäre gegenüber der Öffentlichkeit der Superquadra herzustellen. Zudem ist die Vermittlung von Symbolen auch ein wichtiger Aspekt ihrer Haltung. Die Entstehung „privater Gärten“ innerhalb der öffentlichen Anlage ist zum Beispiel eine Äußerung solcher Bedürfnisse. Die Zweideutigkeit des Pilotis, sein halb öffentlicher Charakter, ist demnach nicht das entsprechende architektonische Element für Gebäude dieser Sozialschicht. Die zunehmende Verschließung dieses Bereiches deutet auf den Wunsch oder das Bedürfnis hin, den Piloti nicht als öffentlichen Bereich anzunehmen.

Obwohl die Superquadra ein öffentliches Gebiet ist, erzeugt die einzige vorhandene Zufahrt ein gewisses Zugehörigkeitsgefühl der Bewohner. Diese Zufahrt erschließt alle der Superquadra zugehörigen Wohnblöcke und sollte dadurch eine Nachbarschaftseinheit definieren. Dennoch ist das Zugehörigkeitsgefühl nicht ausreichend für die Entstehung einer Nachbarschaft. Die Ausrichtung der Wohnblöcke innerhalb der Quadra und ihre architektonische Eigenschaft – der Piloti – erschweren einen *face-to-face* Kontakt zwischen den Bewohnern. Außerdem besteht kein direkter Bezug zwischen der Privatsphäre der Bewohner und der Öffentlichkeit der Außenanlage. Somit wird der Außenraum von den Bewohnern nicht „geschützt“, d.h. es entsteht keine soziale Kontrolle, was für die Bildung einer Nachbarschaft ebenso wichtig wäre.⁶

Folglich entstehen einige Widersprüche in der Wohnform der Superquadra. Einerseits fördert ihre Lage in der Stadt die Nutzung des Autos, was aus finanziellen Gründen kein Problem für die Mittelschicht bedeutet, andererseits sollte ihre öffentliche Außenanlage als Freizeit- und Erholungsraum von den Bewohnern genutzt werden, was für die individuelle Lebensführung der Mittelschicht ungewöhnlich ist. Die Superquadra wurde als eine Nachbarschaftseinheit konzipiert, dennoch verhindern die „extrovertierte“ Ausrichtung der Gebäude und ihre besondere architektonische Eigenschaft – der Piloti – die Wahrnehmung einer solchen.

Zudem zeigen die Bewohner der SQS 103 das Bedürfnis, eine Identität oder ein Statussymbol zu vermitteln. Durch die Privatisierung der Außenanlage entstehen differenzierte Gärten, die je nach finanzieller Lage der

Bewohner, auffallend erscheinen. Diese optische Privatisierung der Außenanlage verhindert jedoch nicht das Eindringen des informellen Handels und der informellen Dienstleistungen (Straßenhändler) in das Gebiet. Der Boden ist weiterhin öffentlich und die Straßenhändler nutzen den direkten Kontakt zu potenziellen Kunden. Aufgrund des Denkmalschutzgesetzes ist das Verschließen der Superquadras nicht erlaubt und somit werden andere Mittel erforderlich, um einen gewissen Schutz vor Auswärtigen zu gewährleisten, erforderlich.

Die erfolgreiche Akzeptanz der Wohnform „Superquadra“ basiert auf einem Kompromis zwischen dem Ausleben kultureller Bedürfnisse einer Sozialschicht, die sich aus finanziellen Gründen auf diesem Gebiet konsolidiert hat und der Erhaltung eines Konzeptes, das unter Denkmalschutz steht.

Die Morphologie der Superquadra wird bewahrt und wirkt noch sehr einheitlich. Die Bewohner haben ihr Verhalten nicht verändert. Ihre Werte entsprechen ihrer sozialen Klasse. Sie haben sich folglich nicht dem gewünschten Menschenbild der Moderne angepasst. Durch kleinere räumliche Eingriffe passen sie sich ihre Umgebung an. Die Wohnform und die Gestaltung der Stadt im Allgemeinen hat keinen Einfluss auf ihre persönliche und individuelle Lebenseinstellung ausgeübt. Die Wahrnehmung der Stadt wird an erster Stelle durch die Möglichkeiten, die sie dem einzelnen Individuum bietet, bestimmt. Erst danach bekommt ihre oberflächliche Erscheinung, die Gestaltung und Morphologie der Räume, eine Bedeutung.⁷

Räume als „Behälter“ sozialer Beziehungen bekommen nur einen Wert, wenn sie mit Menschen belebt sind. Die Kritiken, die der Stadt Brasília gegenüber geäußert wurden, beinhalteten in der Regel Vorurteile. Sie beurteilten die Stadt mehr nach ihrer Zeichnung und ihren Intentionen als nach ihrer Realität.

¹ Madanipour. Design of Urban Space: an inquiry into a socio-spacial process. 1989, S.102.

² Vgl. Giddens. Die Klassenstruktur fortgeschrittener Gesellschaften. 1973, S.21. "Der Kapitalismus ist, (...) seinem Wesen nach eine Klassengesellschaft (...)"

³ Vgl. Costa, I.; Penna, N. Brasília: novos rumos para a periferia. in: Paviani (Hrsg.). Brasília, moradia e exclusão. 1996, S.194.

⁴ Vgl. Machado e Magalhães. in: Paviani (Hrsg.). Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. 1985, S.200.

⁵ Ebenda.

⁶ Vgl. Hamm. Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. 1973, S.59.

⁷ Vgl. Machado e Magalhães. Ebenda. S.191-213; und Holanda. O Espaço de Exceção. 2002, S.36.

5. Quellenverzeichnis

5. Quellenverzeichnis

Arquivo Público do Distrito Federal. Brasília

Bartlett Architektengruppe. 1984: Die Stadt neu gesehen. Syntax des Raums.; in: Baumeister; 1984, Heft 12, S.28-35. Aus dem Englischen übersetzt von Cornelia Haferkorn

Bruyn, Gerd de. 1994 : Was ist an einer idealstadt?; in: Der Architekt; 1994, Heft 1, S. 31-33

Bruyn, Gerd de. 1996: Die Diktatur der Philanthropen: Entwicklung der Stadtplanung aus dem utopischen Denken. Bauwelt Fundamente, Nr.110, Braunschweig, Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH

Codeplan (Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central). Brasília

Colquhoun, Alan. 1981: Essays in Architecture Criticism: Modern Architecture and Historical change. New York: MIT Press

Costa, Lúcio. 1987: Brasília reinventada (1985-1987). Diário Oficial do Distrito Federal, Decreto No. 10.829 de 14 de outubro de 1987; Brasília

Costa, Lúcio. 1957/1991: Brasília, cidade que inventei. Relatório do Plano Piloto. Brasília: GDF (ArPDF/CODEPLAN/DEPHA)

Costa, Lúcio. 1995: Lúcio Costa: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes

Cupers, Kenny; Miessen, M. 2002: Spaces of Uncertainty. Wuppertal: Müller + Busmann KG

Fils, Alexander. 1988: Brasilia. Moderne Architektur in Brasilien. Düsseldorf: Beton-Verlag

Fischer, Sylvia. ????.2001; Internet: Brasília; <http://www.arcoweb.com.br/debate/debate2.asp>; ????

Frampton, Kenneth. (Guest Editor) 1982: Modern Architecture and the critical present. in: Architectural Design Profile; New York: St. Martin's Press

Garcia, Patrícia M. 2002: Mazombismo no planejamento urbano do Distrito Federal: Análise da cidade real e da cidade proclamada da última década. Universidade de Brasília, Tese de Mestrado

Giddens, Anthony. 1973: Die Klassenstruktur fortgeschrittener Gesellschaften. Übersetzt von Cora Stephan. Frankfurt/Main: Suhrkamp, 1. Auflage; 1979

Goodsell, Charles T. 1988: The social meaning of civic space: studying political authority through architecture. Kansas: University Press of Kansas

Gorovitz, Matheus. 19.07.2003; Internet: Brasília – sobre a unidade de vizinhança; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/biblio/vizinhanca.htm>; 17.24

Gorovitz, Matheus. 21.08.2003; Internet: Brasília – uma questão de escala; <http://planeta.terra.com.br/arte/gorovitz/...>; 14.21

Hamm, Bernd. 1973: Betrifft: Nachbarschaft. Verständigung über Inhalt und Gebrauch eines vieldeutigen Begriffs. Bauwelt Fundamente 40, Düsseldorf: Verlagsgruppe Bertelsmann GmbH/ Bertelsmann Fachverlag

Hertzberger, Herman. 19??: Vom Bauen. Vorlesung über Architektur. München: Aries Verlag München. Übersetzung von Claudia

Schinkievicz

- Hillier, Bill. 15.10.2003: The Common Language of space; <http://www.spacesyntax.org/publications/commomlang.html>; 17:23
- Hilpert, Thilo. 1984: Le Corbusiers "Charta von Athen" Texte und Dokumente – Kritische Neuausgabe. Bauwelt Fundamente 56, Braunschweig, Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn
- Holanda, Frederico de. 2000: The Modern City Facing the Future. in: DOCOMOMO; 2002, Journal 23; 28-35
- Holanda, Frederico de. 2002: O Espaço de Exceção. Brasília: Editora Universidade de Brasília
- Holston, James. 1989: The Modernist City. An Anthropological Critique of Brasília. Chicago: University of Chicago Press
- Internet 15.06.2003: Institut für Kulturanthropologie und Europäische Ethnologie; <http://www.uni-frankfurt.de/fb09/kultuanthro/d/inst/greverus.html>; 17.08
- Internet 19.07.2003: Corrente na porta; <http://abril.veja.uol.com.br>; (Artikel der Zeitschrift Veja: 16.07.1997); 15.29
- Internet 19.07.2003 : A vida sem pilotis ; http://www2.correioweb.com.br/cw/EDICAO_20021013/vid_mat_131002_47.htm; 16.49
- Internet 19.07.2003: História da Prefeitura SQN 313; <http://www.sqn313.hpg.ig.com.br/historia.htm>; 17.12
- Internet 27.07.2003: Histórias que os livros não contam; <http://www.correioweb.com.br/hotsites/minhacasa/4.htm>; 17.23
- Internet 27.08.2003: Em nome da qualidade de vida; <http://www.iabdf.org.br/qualidadedevida.htm>; 15:00
- Internet 27.08.2003: Patrimônio Ameaçado. Brasília na berlinda; <http://www.condominios.com.br/noticias/noticias/cb051101.htm>; 15.12
- Internet 27.08.03: Resolução Administrativa No.111, de 14 de maio de 1991; www.tcu.gov.br; 15.29
- Internet 27.08.2003: Brasília revisitada – Lúcio Costa; <http://www.guiabrasilia.com.br/historico/revisitada-d.htm>; 15.32
- Internet 03.10.2003: Unidade de Vizinhança; http://www.unb.br/fau/pos_graduacao/cadernos_eletronicos/unidade/unidade.htm; 21.38
- Jabur, Pedro de A. C. 12.08.2003: Brasília : o avesso da utopia?; http://www.unb.br/ics/sol/itinerancias/bsb/urbanistico/avess_da_utopia.dpf; 16.44
- Madanipour, Ali. 1996: Design of Urban Space: an inquiry into a socio-spatial process. New Castle upon Tyne: John Wiley & Sohns
- Magnani, José G.; Torres, Lilian de L. (Hrsg.) 2000 : Na Metrópole. Textos de antropologia urbana. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo; Fapesp
- Martins, Anamaria de A. C. ; Moura, Cristina C. de. 27.07.2003 : Análise da Qualidade de Vizinhança em áreas do Plano ; [http://www.google.com.br/search?q=cache:FN/VHYPNYBY.../t19940325.pdf+condominio%2Bsuperquadra%2Bbrasil&hl=pt&ie=TUF](http://www.google.com.br/search?q=cache:FN/VHYPNYBY.../t19940325.pdf+condominio%2Bsuperquadra%2Bbrasil&hl=pt&ie=TUF;); 13.17
- Núcleo de Documentação Urbana (Nudur). 2003: Pläne: SQS 103, RP - 260/2, 1971 und SQN 309, Projeto de Drenagem Pluvial, DRN - 94/88, 1988. Governo do Distrito Federal (Brasil)

- Paviani, Aldo. (Hrsg.) 1985: Brasília Ideologia e Realidade: Espaço urbano em Questão. São Paulo: Projeto
- Paviani, Aldo. (Hrsg.) 1996: Brasília, moradia e exclusão. Brasília: Editora Universidade de Brasília
- Paviani, A.; Gouvêa, Luiz A. (Hrsg.) 2003: Brasília: controvérsias ambientais. Brasília: Editora Universidade de Brasília
- Pevsner; Honourh; Fleming. 1992: Lexikon der Welt Architektur, München: Prestel Verlag
- Plessner, Helmut. 1924-1972: Grenzen der Gemeinschaft. Eine Kritik des sozialen Radikalismus. Bonn
- Plessner, Helmut. 1966: Das Problem der Öffentlichkeit und die Idee der Entfremdung, in: Diesseits der Utopie. Ausgewählte Beiträge zur Kulturosoziologie. Düsseldorf, Köln
- Puttkamer, Wolf J. 2000: Brasília sob o olhar de Jesco. Goiânia, Brasília: Editora UCG / Fundacao Assis Chateaubriand
- Ribbeck, Eckhart; Celso, Lellis. 1992: Towards Normality: Recent development trends in Brasília. In: TRIALOG; 1992, Heft 34; S.6-10
- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH). 1999: Código de edificações do Distrito Federal. Governo do Distrito Federal (Brasil)
- Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH). 2000: Anuário Estatístico do Distrito Federal. Governo do Distrito Federal (Brasil)
- Sennet, Richard. 1991: Civitas. Die Großstadt und die Kultur des Unterschieds. Frankfurt am Main
- Sennet, Richard. 1995: Fleisch und Stein. Der Körper und die Stadt in der westlichen Zivilisation. Berlin
- Sennet, Richard. 1974: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität. Frankfurt am Main: S. Fischer (10. Aufl, 1999)
- Tönnies, Ferdinand. 1963: Gemeinschaft und Gesellschaft. Grundbegriffe der reinen Soziologie. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft (3. Aufl, 1972)
- Tschumi, Bernard. 1990: Questions of Space. London: AA (?Aufl, 1995)
- Vogt, Adolf Max. 1996: Le Corbusier, der edle Wilde. Braunschweig, Wiesbaden: Friedr. Vieweg & Sohn Verlagsgesellschaft mbH
- Webster, Helena (Hrsg.). 1997: Modernism without Rhetoric. Essays on the work of Alison and Peter Smithson. London: Academy Group LTD
- Williams, Richard J. 12.08.2003; Sixth International Conference on Urban History: Power, Knowledge and Society in the City, Edingburgh 5-7 September 2002; http://www.esh.ed.ac.uk/urban_history/TITELSSPCE2.htm#STENIUS; 14.49