

AUSSTELLUNG

São Paulo unter Echtbedingungen | Architekturbiennale als Stadterlebnis

Ole Schulz



Die X. Architekturbiennale São Paulo macht die Stadt und ihre Bewohner zum Thema.

Der Tisch hat eine ungewöhnliche Form. Er besteht aus drei Teilen, die zusammengesetzt ein „Y“ ergeben. Der vom Künstler Luis Berríos-Negrón für den deutschen Beitrag der X. Architekturbiennale in São Paulo nach dem Vorbild des Y-Tisches im Deutschen Architektur Zentrum DAZ entwickelte Tisch mit drei Enden soll als eine „dynamische Plattform übliche Gesprächsgefüge aufbrechen“, sagt Matthias Böttger, der in Zusammenarbeit mit dem Goethe-Institut den deutschen Beitrag „Nós Brasil! We Brazil!“ kuratiert hat. Dafür wurden zunächst in den brasilianischen Städten Curitiba, Porto Alegre und Salvador de Bahia Workshops organisiert. Mit Aktivisten, Bewohnern und Architekten wurde anhand lokaler Beispiele die Frage diskutiert, wer die vom Wachstum und Wandel betroffenen Städte Brasiliens von heute macht – und welche Rolle die „neue“ Mittelklasse im Diskurs über die Stadtentwicklung von morgen spielen kann. „Uns ging es eben nicht darum, zwei polare Gegensätze zu beschreiben, sondern Szenarien und Lösungsansätze zu entwickeln, die immer auch Raum für einen dritten Weg offenlassen“, so Böttger. Präsentiert werden die Workshop-Ergebnisse in mehreren Zeitungen in A3-Format. Sie enthalten

nicht zuletzt Reflexionen über die „Classe C“ genannte Schicht, die in Brasilien in den letzten Jahren gewaltig gewachsen ist. Denn aufgrund des Wirtschaftswachstums und der Sozialprogramme der regierenden Arbeiterpartei PT sind rund 40 Millionen Brasilianer aus der Armut in die neue Mittelklasse aufgestiegen. Ob deren Mitglieder sich nur für den Kauf von Kühlschränken, Flachbildschirmen und Autos interessieren oder auch für ein Rechter auf Stadt, war ein zentrales Thema der Workshops. Für den Urbanisten Renato Cymbalista, der den abschließenden Workshop in São Paulo in den großzügig gestalteten und lichtdurchfluteten Räumen der „Casa do Povo“ durchgeführt hat – einem einstigen jüdischen Kulturzentrum –, lässt sich darauf keine eindeutige Antwort geben. „Natürlich ist ein großer Teil der neuen Mittelklasse konsumistisch orientiert, aber zugleich wollen alle, dass sich die städtischen Lebensbedingungen verbessern.“ Das gelte gerade für die von endlosen Staus, Lärm, Gewalt und den Betonbauten der brasilianischen Moderne geprägte Megalopolis São Paulo.

Der deutsche Beitrag ist Teil des internationalen Projekts „Weltstadt“ des Goethe-Instituts und passt fraglos zum diesjährigen Motto der X. Architekturbiennale: „Cidades – Modos de Fazer, Modos de Usar“, „Städte – Wege sie zu gestalten, Wege

Sonntags und nachts ist der „Minhocão“, eine Schnellstraße im Zentrum von São Paulo, bereits für den Autoverkehr gesperrt. Eine Anwohnerinitiative setzt sich nun dafür ein, die Trasse zu einem Park umzugestalten, Vorbild ist die New Yorker „High Line“.

Foto: Ole Schulz

sie zu nutzen“. Es ist der Versuch, das Renommee einer Veranstaltung zu retten, die neben der Biennale von Venedig lange Zeit als international wichtigstes Ereignis der Architekturwelt galt. Denn die erstmals 1973 und seit 2001 im Zweijahresrhythmus veranstaltete Architekturbiennale ist spätestens seit 2009 konzeptionell wie organisatorisch in die Krise geraten.

Nun hat ein junges Team um die Architekten Guilherme Wisnik, Ligia Nobre und Ana Luiza Nobre das Konzept der Biennale umgekrempelt. Statt sie wie bisher nur an einem Ort zu veranstalten – dem von Oscar Niemeyer entworfenen Pavillon im Parque do Ibirapuera – findet die Biennale dieses Jahr zum ersten Mal an vielen Orten zugleich statt. „Der Ibirapuera-Park ist ein wunderschöner Ort, aber ohne Auto nur schwer erreichbar“, sagt Ligia Nobre. „Wir wollten aber die Stadt und ihre Bewohner zum Thema machen – und gerade auch den prekären öffentlichen Nahverkehr.“

So präsentiert die Biennale weniger gebaute Meisterwerke von Stararchitekten als vielmehr, wie zum Beispiel im wichtigen Centro Cultural de São Paulo (CCSP), Fotoserien, Videoinstallationen und stadtsoziologische Untersuchungen zu den Themen Mobilität, Verdichtung, öffentlicher Raum und städtische Infrastruktur. „Wir haben keine Tradition der Nutzung des öffentlichen Raumes“, so Ligia Nobre. Das ändere sich allerdings allmählich, wie zuletzt die Massenproteste im Juni gezeigt hätten. Schon vorher, so Nobre, habe eine Revitalisierung der Innenstadt von São Paulo begonnen, die jahrzehntlang als No-go-Area galt. Exemplarisch für die neue Aneignung des öffentlichen Raumes steht die umgestaltete Praça Roosevelt, die zum Treffpunkt jugendlicher Skater geworden ist. Ein anderes Beispiel ist der „Minhocão“, eine zur Zeit der Militärdiktatur errichtete Schnellstraßentrasse im Zentrum, die bereits seit 1976 nachts und Sonntags für den Auto-



Auch in Brasilien erleben die Ideen der 60er und 70er Jahre gerade ein Revival (unten: Eduardo Longo beim Bau seines Kugelhauses in Peruíbe). Für Biennale-Chefkurator Guilherme Wisnik ist das 1982 fertiggestellte „Centro Cultural São Paulo“ (oben) eines der letzten Beispiele einer Architektur, die im gesamtstädtischen Maßstab der Megacity Bedeutung hat. Das Gebäude ist Hauptausstellungsort der diesjährigen Biennale.

Fotos: Florian Thein (oben); Arquivo Eduardo Longo (unten)

verkehr gesperrt ist und dann von Fahrradfahrern, Joggern und Fußgängern frequentiert wird. In einem kleinen Ausstellungsraum mit Blick auf den Minhocão stellt eine unlängst gegründete Anwohnerinitiative zur Biennale ihre Idee vor, die Schnellstraße zu begrünen – Vorbild dafür ist die „High Line“, eine stillgelegte Hochbahntrasse in Manhattans Meatpacking District, die 2006 in eine Parkanlage umgewandelt wurde.

Weil die einzelnen Ausstellungen der Architekturbiennale sehr textlastig sind, ist es nicht einfach, sich einen umfassenden Überblick zu verschaffen. Für ausländische Besucher, die des Portugiesischen nicht mächtig sind, kommt erschwerend hinzu, dass nicht alle Schautafeln ins Englische übersetzt sind. Wer die Biennale besucht, braucht auch angesichts der über die Stadt verteilten Orte viel Zeit. Zudem sollte man möglichst stressresistent sein, wenn man tatsächlich der Vorgabe folgt und öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Wer sich darauf einlässt, wird São Paulo unter Echtbedingungen erleben und verstehen, warum sich die Proteste im Juni an einer eher marginal erscheinenden Frage – der Erhöhung der Buspreise um 20 Centavos – entzündet haben.

X Bienal de Arquitetura de São Paulo | ► www.xbienaldearquitetura.org.br | bis 1. Dezember

BAUWELT INTERVIEW

„Die Stadt ist eine Angelegenheit, die jedermann betrifft“ | Guilherme Wisnik, Chefkurator der X. Architekturbiennale São Paulo



Guilherme Wisnik | Architekt, Kritiker und Kurator, promovierte zum Dialog zwischen zeitgenössischer Kunst und Architektur. Professur an der Escola da Cidade, São Paulo. (Foto: Florian Thein)

Warum gibt es einen Wechsel des Veranstaltungsortes? Es ist nicht länger der Ibirapuera Park, sondern das Centro Cultural São Paulo, und auch eine U-Bahnstation war angedacht ...

Erklärtes Vorhaben der Biennale ist es, nicht Architektur zu diskutieren, sondern die Stadt. So lag es nahe, Stadt erfahrbar zu machen und nicht nur über sie zu sprechen. Man soll verschiedene Orte besuchen und dabei öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Wir haben zwar kein ausgedehntes U-Bahnnetz, aber es reicht aus, um sich gut innerhalb der Stadt zu bewegen.

Welche Architektur in Brasilien halten Sie heute für relevant?

Das Motto der Biennale „Cidades: Modos de Fazer, Modos de Usar“, „Städte bauen – Städte nutzen“ geht auf den Zusammenhang von Städtebau und dem Gebrauch der Stadt ein. Das kann man nicht länger getrennt sehen. In São Paulo ist seit dreißig Jahren keine Architektur entstanden, die im gesamtstädtischen Maßstab Bedeutung hat. Die letzten derartigen Bauten waren dieses Gebäude hier, das Centro Cultural von Enrico Prada Lopes und Luiz Benedito de Castro, sowie das Sesc Pompéia und das Museu de Arte de São Paulo (MASP) von Lina Bo Bardi. Diese Gebäude sind wichtig im Sinne des Zusammenspiels von Gebäude, Stadt und Nutzung. Nach 1982 haben wir in diesem Maßstab nichts mehr vorzuweisen. Erst seit etwa drei Jahren erleben wir wieder eine intensive Dynamik in der Nutzung von öffentlichen Flächen: beispielsweise die Massendemonstrationen im Juni oder die Versammlungen, die sich in den Parks während der Sonntage bildeten, oder auch Virada cultural, das große Musikfestival in Downtown. Das sind Nutzungen und Arten des Gebrauchs von Stadt, von denen Architekten lernen sollten.

Für dieses Architekturverständnis gibt es aber auch historische Vorbilder in Brasilien ...

Ja, die Ausstellung im MASP legt den Schwerpunkt auf brasilianische Architekten und Künstler der späten 60er, frühen 70er Jahre, die härteste Phase der Diktatur. Dabei werden Werke von fünf Personen gezeigt: Vilanova Artigas, Paulo Mendes da Rocha, Lina Bo Bardi, Hélio Oiticica und Cildo Meireles. Dahinter steckt die Idee, die oppositionelle Rolle von Kunst und Architektur in dieser Zeit zu beleuchten. Es geht um den Zusammenhang von Kunst und Architektur, um die Synthese aller Künste, deren Symbol Brasilia ist. Nach Brasilia ist diese Synthese zerbrochen.

Die Kunst geht ihren Weg, die Architektur einen anderen. Die Ausstellung reflektiert diesen Prozess.

1968/69 bauten Oiticica und Mendes da Rocha ganz radikale Häuser: reine Betonbauten, Schrägen im Innern ohne Öffnungen; in einem dieser Häuser ist als Belag für den Wohnraum Asphalt gewählt. Die Idee war, sich gegen die bürgerliche Lebensart aufzulehnen, ein Haus als öffentlichen Raum zu bauen, nicht als Ort der Intimität und des Privaten.

Sie sagten, diese Biennale sei keine Schau, auf der Stararchitekten ihre Modelle präsentieren. Was können wir stattdessen sehen?

Eine unserer größeren Ausstellungen beschäftigt sich mit dem zeitgenössischen Brasilien. Ihr Titel, „Brasilien – das Spektakel des Wachstums“, ist ein Zitat von Präsident Lula aus den Anfängen seiner Amtszeit. 2003 sagte er wörtlich: „In den nächsten Jahren werden wir das Spektakel des Wachstums sehen“. Und jeder lachte damals darüber. Doch was ist passiert? Es ist genauso gekommen, aber heute sehen wir auch das genaue Gegenteil, den Niedergang. Die Ausstellung möchte diesen Prozess reflektieren und nachvollziehen, was eigentlich vor sich gegangen ist. Vor allem im Nordosten des Landes und in den westlichen Zentralregionen fielen Städte- und Wirtschaftswachstum zusammen. Wir zeigen Videos und Fotos über die Erscheinungsformen des Wachstums. Brasiliens Entwicklung basiert im Wesentlichen auf dem Bausektor und auf dem privaten Konsum von Autos und anderen Dingen. Deswegen gibt es diese Ausstellung über das heutige Brasilien und eine weitere über Autos.

Ist der Fokus auf den Autoverkehr und der Umbau der Mobilität für São Paulo von großer Bedeutung?

Klar, nach den Juni-Demonstrationen bin ich davon überzeugt, dass wir dieses Problem mit aller Kraft angehen müssen. Wir dürfen keine weiteren Autobahnen mehr bauen, wir müssen eher ein kreatives Chaos veranstalten, um alles zum Anhalten zu bringen. Wenn man etwas verändern will, den Individualverkehr in Richtung Öffentlichen Verkehr verlagern will, ist es nötig, ganz starke Eingriffe vorzunehmen.

Was kann diese X. Biennale in Brasilien bewirken?

Ich weiß sicher, dass die Biennale unmittelbar größere Wirkungen in São Paulo selbst haben wird. Sie soll das Bewusstsein dafür stärken, dass die Stadt eine Angelegenheit ist, die jedermann betrifft. Deshalb die große Anstrengung, die Ausstellung nicht bloß für Architekten, sondern für alle zu machen.

Das Interview führten Jens Brinkmann und Florian Thein