

Die Favelas von Rio unterscheiden sich extrem hinsichtlich ihrer Größe, ihrer urbanen Typologie, ihrer Einwohnerzahl, des Einkommens und der Altersstruktur. Gemeinsam ist ihnen lediglich das Grundmuster der organisatorischen Zelle: die mit eigenen Händen errichtete Behausung, wobei kein Haus dem anderen gleicht. Favelas sind deshalb aber noch keine arme, primitive oder regressive Form des städtischen Lebens, ihre Bewohner organisieren die Versorgung mit Wasser, Strom oder Telefon und Fernsehen nur abseits der formellen Systeme und entwickeln Alternativen zum öffentlichen Nahverkehrsnetz.

Die widersprüchliche Geographie der Favela

Text: Daniela Fabricius Fotos und Bauaufnahmen: Pedro Rivera, Pedro Abreu

Rio de Janeiro ist eine Stadt mit einer Bevölkerung von etwas mehr als sechs Millionen in den zentralen städtischen Gebieten, von denen etwa 20 Prozent in Favelas wohnen. Diese Einwohner verteilen sich auf fast 700 Favelas, die sich nach Größe und Eigenart sehr stark voneinander unterscheiden. Die Entwicklung dieser städtischen Inseln variiert, darin vergleichbar den Inseln im Meer, nach Genealogie und Geologie. Manche haben wie Kontinentalinseln eine gemeinsame Geschichte und eine grundlegende gemeinsame Struktur mit dem umliegenden Gebiet, als wären sie von der Landmasse irgendwann abgebrochen. Andere scheinen sich wie Vulkaninseln unabhängig und abrupt zu entwickeln, sie wirken erzeugt und geformt von isolierten, heftigen Gewalten. Andere Favelas wiederum bilden sich, wie Korallenatolle, langsam über untergegangenen städtischen Strukturen heraus. Alle diese Metaphern wollen den Umstand betonen, dass sich Favelas nicht nur hinsichtlich ihrer Bewohner und ihrer Lage unterscheiden, sondern auch in ihrer Genealogie und hinsichtlich ihres Verhältnisses zu ihrem Umland: der scheinbar insulare Status verdeckt die zugrunde liegenden Strukturen, die sie mit der Stadt verknüpfen.

Rio de Janeiro ist eine Stadt mit einem ungewöhnlichen Ausmaß an Vegetation dank einer Topografie, die von schroffen Granitfelsen nahe der Küste und gewaltigen Hügelketten im gesamten städtischen Großraum geprägt ist. Dies führte zu

einer atypischen Entwicklung der Stadt, deren Kern als eine Reihe untereinander verbundener Täler zwischen massiven Gipfeln (zu denen der Zuckerhut und der Corcovado gehören) betrachtet werden kann. Mit dem schrittweise erfolgten Bau von Tunneln breitete sich die Stadt dann schnell in die umliegenden Gebiete aus, die aber bis heute formal und historisch fragmentiert sind. Diese vertikalen Unterbrechungen wurden im späten 19. Jahrhundert zu Stätten der ersten Favelas, die auf Gelände entstanden, die als unsicher und für Bebauung als ungeeignet galten. So definierte die topografische Spaltung die soziale Landschaft der Stadt. Viele der Favelas liegen ganz dicht neben den schmutzigsten Industriegebieten, aber auch neben den reichsten Wohnvierteln, von denen sie allerdings in der Vertikalen deutlich getrennt sind. Andere Favelas nehmen abseits des Zentrums auch weite, ebene Landflächen ein. Die Größe der Favelas schwankt zwischen wenigen hundert Quadratmetern und mehreren Quadratkilometern und die Einwohnerzahl zwischen 1000 und 100.000 Menschen. In der Tat sind nur wenige generelle Aussagen über Favelas möglich, gleichgültig, ob es ihre Größe, ihre Typologie oder Form, das Einkommensniveau der Bewohner, deren Alter oder die Qualität der Favela als Gemeinschaft betrifft. Die organisatorische Zelle der Favela ist die in eigener Arbeit errichtete Behausung der Einzelfamilie, und aus dieser Zelle können sowohl sehr kleine als auch außerordentlich große Gemeinschaften erwachsen – nach dem scheinbar immer gleichen, monotonen Prin-

zip. Tatsächlich aber handelt es sich immer um Einzelfälle, denn kein einziges Haus gleicht dem anderen.

Wie unterschiedlich sich diese kleinen Gemeinden entwickeln, wird beim Blick auf zwei Favelas deutlich, Providência und Rocinha, die in Bezug auf ihre Größe und ihre Geschichte sehr verschieden sind, andererseits aber auch viele Eigenschaften gemein haben, unter anderem die Nähe zum Zentrum der Stadt und ein hohes Maß an öffentlicher Sichtbarkeit. Die Lage dieser Favelas neben wohlhabenden und geschäftigen Bereichen der Stadt macht sie zu besonders relevanten Beispielen für den Inseleffekt, den Favelas als heterogene Zonen innerhalb des städtischen Kontinuums erzeugen. Bemerkenswert ist außerdem die starke Identität der Favelas als Gemeinschaften und als Orte mit einer Geschichte und einer Eigenart, die sich vom Rest der Stadt unterscheiden. Rocinha und Providência sind zwei sehr bekannte Favelas, die täglich auch vielen anderen in der Stadt, die nicht in Favelas wohnen, ins Auge fallen.

Rocinha – die Favela als Stadt

Rocinha ist vielleicht die berühmteste Favela Rios und zugleich die städtischste. Sie liegt zwischen den Stränden von Ipanema und Leblon, dem besseren Wohnviertel Gavea und den bewachten Quartieren und Luxuswohnungen des Barra da Tijuca. Deshalb illustriert Rocinha vielleicht am deutlichsten den schockierenden Kontrast zwischen formellen und informellen Wohnvierteln. Die Favela profitiert von dieser Nähe aber auch in Form von Medienaufmerksamkeit, Jobs und öffentlichen Mitteln für den Ausbau der Infrastruktur. Rocinha war eine der ersten Favelas von Rio, die von der Stadtverwaltung als eine legitime Siedlung (1986) und später (1993) als eine eigene Verwaltungseinheit anerkannt wurden. Heute besteht die Favela aus 14 Quartieren, die sich dramatisch hinsichtlich der Qualität der Wohnungen, des sozialen Lebens und der infrastrukturellen Versorgung voneinander unterscheiden. Wie bei vielen Favelas ist die materielle Qualität der Behausungen umso schlechter, je abgelegener sie sind. Höher den Hügel hinauf findet man immer noch Holzhäuser, während die Gebäude in den wichtigsten Geschäftsgebieten sich nicht von denen in den meisten „formalen“ Stadtvierteln abheben. Rocinha ist eine der bevölkerungsreichsten Favelas, auch wenn die Schätzung der Einwohnerzahl stark differiert – zwischen 60.000 und 150.000 Menschen sollen hier leben. Rocinha verfügt über einen stark entwickelten Immobilienmarkt, was sich dem Zugang zu Jobs und zu den reichen Teilen der Stadt verdankt, nicht zuletzt aber auch dem wohl attraktivsten Ausblick in Rio. Die Geschäftsgebiete können sich zwar nicht mit den angrenzenden gewaltigen Shoppingzentren messen, doch haben 2100 Unternehmen hier ihren Firmensitz, darunter Fitnessstudios, Banken, Zoogeschäfte, Videoläden und Einrichtungen für städtische „Abenteuer“-Touristen, die per Jeep durch die Favela fahren wollen, außerdem gibt es Filialen internationa-

ler Ketten wie Kodak oder Pizza Hut. Trotzdem leidet auch Rocinha unter den Problemen, unter denen die meisten Favelas leiden: Armut, Ausgrenzung und Drogenhandel.

Der Name „Rocinha“ bedeutet „kleine Farm“ und verweist auf die frühere Nutzung des Gebiets als ein Handelsposten für Bauern von der anderen Seite des Bergs, die ihre Erzeugnisse in der Zona Sul verkauften. Im Jahr 1927 entstand hier eine erste Gemeinde, die hauptsächlich aus Arbeitern bestand, die in den Fabriken im nahe gelegenen Gavea arbeiteten. Diese Arbeitersiedlung umfasste anfangs 270 Quadratmeter; 1933 wurden nahe der Estrada da Gavea bereits 367 Baracken gezählt. Die meisten Einwohner waren Wanderarbeiter, die nach einem vorübergehenden Ort zum Wohnen suchten, bis ihre Familien vom Land nachgezogen waren. Mit der Befestigung der Hauptstraße von Gavea im Jahr 1938 wurde das Gebiet besser erreichbar, was zu einer Zunahme der Bevölkerung führte. In dieser Zeit wurde auch die erste Kirche gebaut. Die Einwohner von Rocinha begannen, eine Gemeinschaft zu bilden, gestützt auf Klientelverhältnisse zu Politikern und zu einflussreichen Bürgern sowie auf ein örtliches Beziehungsnetz, das „Lei do Morro“ (Gesetz des Hügels), ein informelles System des schiedsrichterlichen Ausgleichs und der Zusammenarbeit.

Im Laufe des nächsten Jahrzehnts wuchs die Bevölkerungszahl von 4513 Einwohnern im Jahr 1950 auf 14.793 im Jahr 1960. Die Zahl der Häuser verzehnfachte sich auf 3017. Mit der Zunahme der Bevölkerung und der Beanspruchung der natürlichen Ressourcen und der Infrastruktur bildete sich eine korrupte Hierarchie heraus: Eine kleine Gruppe kontrollierte den Zugang der Gemeinde zu Grundbedürfnissen wie zum Beispiel Wasser. In den sechziger Jahren hatten sich dann mehrere Kirchengemeinden und Einwohnergruppen gebildet, die die Verwaltung der Gemeinde übernahmen. Vielleicht war es diese starke interne Organisation, die verhinderte, dass die Einwohner Rocinhas auf dem Höhepunkt der Slumsanierung in den späten siebziger Jahren vertrieben wurden. In den achtziger Jahren umfasste Rocinha 453.440 Quadratmeter und galt als die größte Favela in Lateinamerika. Die Politik der Beseitigung der Favelas hatte ihr Ende erreicht, zur gleichen Zeit hörte man auf, in Holz zu bauen, und errichtete Gebäude aus Backstein und Beton. Anfang der Neunziger wurden fast 12.000 Wohnhäuser gezählt, eine Zahl, die sich bis 2000 noch verdoppelte, und zwar hauptsächlich durch vertikalen Ausbau (also Aufstockung). Rocinha wächst aber auch horizontal weiter, und zwar in ökologisch sensible, von der Stadtverwaltung geschützte Gebiete hinein. Die meisten Bemühungen, dieses Wachstum durch die Errichtung von Mauern und andere Maßnahmen einzudämmen, haben sich als erfolglos erwiesen.

Providência – Rios älteste Favela

Die 110 Jahre bestehende Favela Morro da Providência gilt als die älteste von Rio de Janeiro. Von ihr rührt auch der Name



Favelas und ungenehmigte Siedlungen im Großraum Rio de Janeiro. Als älteste Favela gilt Providência, die Anfang des 19. Jahrhunderts auf einem Hügel in Hafennähe entstand. Die größte und weitgehend urbanisierte Favela ist Rocinha zwischen dem berühmten Strand von Ipanema und dem Luxuswohnviertel Barra da Tijuca.

- Favelas
- Clandestine/irregular lots
- Rio das Pedras Favela
- Railroad
- Metro

„Favela“ her. Als im 19. Jahrhundert ein Teil des Hügels besiedelt wurde, sprach man vom „Morro da Favela“ (dem Hügel des Favela-Strauchs). „Providência“ als Name für die Siedlung kam erst in den zwanziger und dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts auf, abgeleitet von einem Ort im Nordosten des Landes, aus dem viele Favela-Bewohner Rios stammten. Die Ersten, die den Hügel besiedelten, waren Soldaten, die 1897 aus dem Canudos-Krieg, dem im Nordosten Brasiliens gegen die Sekte des religiösen Führers Antonio Conselheiro geführten Feldzug, heimkehrten. Die Soldaten erhielten die Erlaubnis, sich vorübergehend auf der leeren, nach allen Seiten steil abschüssigen Hügelkuppe im historischen Zentrum von Rio de Janeiro niederzulassen. Die meisten dieser Hügelkuppen waren einstmals Bastionen der Festungsanlagen, durch die der Hafen jahrhundertlang als einer der bestgeschützten der Welt galt. Der militärstrategische Wert der Hügellage sollte sich für die Bewohner der Favela teils als Vorteil, teils als Nachteil auswirken.

Den ehemaligen Soldaten des Canudos-Kriegs schlossen sich bald Arbeiter und Migranten an, die anderswo in der Stadt Favelas bildeten. Providência ist zwar die älteste noch bestehende Favela, aber keineswegs die einzige aus jener Zeit – auch andere Hügelhänge wurden schon im späten 19. Jahrhundert besiedelt, insbesondere nachdem die Arbeiter aus ihren Behausungen im Stadtzentrum verdrängt worden waren. Pro-

vidência besaß im Jahr 1904 einhundert Häuser, im Jahre 1933 waren es bereits 1500. Die Bevölkerungszahl liegt heute bei rund 5000 Menschen, was über siebzig Jahre gerechnet ein nur moderates Wachstum bedeutet. Die Favela befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Hauptbahnhof von Rio, dem Central do Brasil, der im 19. Jahrhundert errichtet wurde. Die Lage entspricht also der vieler Favelas, die in der Nähe von Verkehrsknotenpunkten entstanden sind. In Rio zieht sich eine ganze Kette von Favelas längs der Bahnlinie bis zur Stadtgrenze hin, wobei die älteren dichter am Bahnhof Central do Brasil liegen. Einst lag Providência auch nahe am Hafen, aber nach Jahrzehnten der Landnahme ist die Siedlung nun weiter ins Binnenland gerückt. Heute ist sie von einem Gebiet umgeben, das von Krankenhäusern, Fabriken, Schiffswerften, Hafeneinrichtungen, Busdepots und Militärposten geprägt ist und keine Wohnviertel aufweist.

Dieser Stadtausschnitt von Rio ist exemplarisch für die Verbindung von Hafen und Festung, die die Gründungstypologie der Stadt darstellt, und belegt zugleich die topografische Apartheid, die mit der für Rio de Janeiro typischen Carioca-Version der Favela assoziiert wird. Als Insel innerhalb eines der ältesten und am stärksten geplanten Teile der Stadt wurde Morro da Providência zum Prototyp der Favela in Rio de Janeiro: eingebettet, aber nicht eingesenkt, nahe und doch fern, integriert und zugleich ausgesondert. Die Häuser in der Favela



- 1 Dona Raimunda's house
- 2 Juliana and Francisco's house

reichen von Holzhütten aus der Zeit der ersten Besiedlung durch die Soldaten bis zu moderneren Beton- und Putzgebäuden. Zur Gemeinde gehört eine von den Soldaten des Canudos-Krieges errichtete Kirche sowie, an einem Ende, eine Stein- treppe aus dem 17. Jahrhundert, die wahrscheinlich von Sklaven gebaut wurde. Diese historischen Relikte haben dazu geführt, dass die Stadtregierung als Teil eines Projekts zur Revitalisierung des innerstädtischen Hafenbereichs plant, in der Favela ein Museum zu errichten, ja den ganzen Morro de Favela selbst in eine Art Freiluftmuseum verwandeln möchte. Vorgesehen ist, mehrere Häuser inklusive ihrer Einrichtung in den Zustand des 19. Jahrhunderts zurückzusetzen und ein Lichtkonzept auszuarbeiten, nach dem die gesamte Gemeinde nachts illuminiert werden soll.

Die Probleme, die Favelas in anderen Stadtteilen fernab des Zentrums heimsuchen, haben auch das mehr als hundertjäh- rige Providência nicht verschont. Im Jahr 2005 wurde diese relativ friedliche Favela, die ein häufiges Besuchsziel von Architekturstudenten und Sozialarbeitern ist, zu einem der Brennpunkte eines brutalen Kriegs zwischen der Militärpolizei und rivalisierenden Drogengangs. Morro da Providência war eine der am stärksten von staatlichen Polizeimaßnahmen betroffenen Favelas und wurde mehrere Tage, bei denen es ständig Schießereien gab, von der Militärpolizei besetzt. Fast einhellig wurden diese Aktionen als eine maßlose Überreaktion auf die

Gewalt angesehen, die von der Gangrivalität ausging, auch die internationale Presse reagierte kritisch.

Gatos

„Gatos“, wörtlich übersetzt „Katzen“, ist in Rio die Slang-Bezeichnung für inoffizielle und häufig illegale Anschlüsse, die in Favelas und anderswo gelegt werden, um Zugang zur Wasser- und Stromversorgung zu erhalten. Versteht man den Gato als sinnbildhaft für das Verhältnis zwischen Formalem und Informellem, so bezeichnet er die Schnittstelle zwischen einem kontrollierten und regulierten Netzwerk und einem „unsichtbaren“, nicht dokumentierten Komplex. Ein Gato kann potentiell der Ausgangspunkt sein, von dem eine ganze Gemeinde abhängt. Ein Gato ist daher kein Leck im System, sondern vielmehr ein geplanter Anschlag auf dieses.

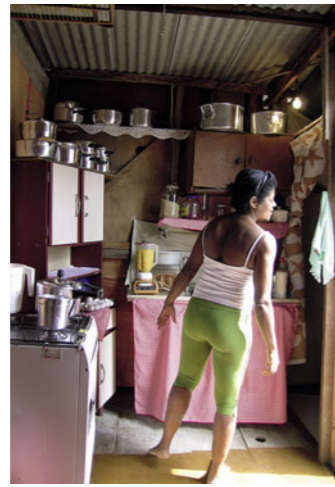
Die Kontrolle über den Stadtraum wird nicht nur über den Besitz an Grund und Boden ausgeübt, sondern auch über die Monopolisierung der Infrastrukturen. Dazu gehören die vorhandenen Netze (Wasserleitungen, Kanalisation, Strom- und Telefonleitungen) und ebenso die Stoffe und Energien, die durch sie befördert werden. Mehr noch als die architektonisch gestalteten Räume bilden diese Netze das lebensnotwendige System, welches die Stadt zusammenhält. Wie in vielen anderen Ländern schwankt auch in Brasilien die Kontrolle über

Lageplan der Favela Rio das Pedras. Die Favela hat rund 60.000 Einwohner und ist damit eine der größten Favelas von Rio de Janeiro, gleichzeitig aber auch eine der wenigen, die nicht von der Drogenmafia kontrolliert wird. Sie liegt am Rand einer Lagune auf flachem Gelände in Sichtweite von Barra da Tijuca. Auf den nächsten Seiten dokumentieren wir zwei von insgesamt 12.000 völlig unterschiedlichen Häusern in dieser Favela.

Pläne: Daniela Fabricius

Auszüge aus einem Gespräch mit Raimunda die Oliveira Gomes, Bauherrin in Rio das Pedras |

... Ich stamme aus Bahia und bin vor sechs Jahren nach Rio das Pedras gekommen, um zu arbeiten, mein Mann lebte schon seit längerem hier. Unsere erste kleine Baracke bauten wir aus Holz, wie alle unsere Nachbarn auch. Sie hatte ein Schlafzimmer, eine Küche, ein Wohnzimmer und ein Bad. Dann kamen mehr Familienmitglieder aus Bahia nach, und wir mussten anbauen. Mein Mann und ich sind dann ins Obergeschoss gezogen. Unsere Nachbarschaft ist ruhig, alle Erwachsenen gehen einer festen Arbeit nach, tagsüber sind nur die Alten zu Hause, und die Kinder spielen mitten auf der Straße. Fast alle von uns sind gebürtige Nordestinas, wir haben wohl deshalb auch eine gleiche Lebenseinstellung. Wir sind fleißig und friedlich und können bei offener Haustür schlafen. In Rio das Pedras kann jeder nach seiner Façon glücklich werden...

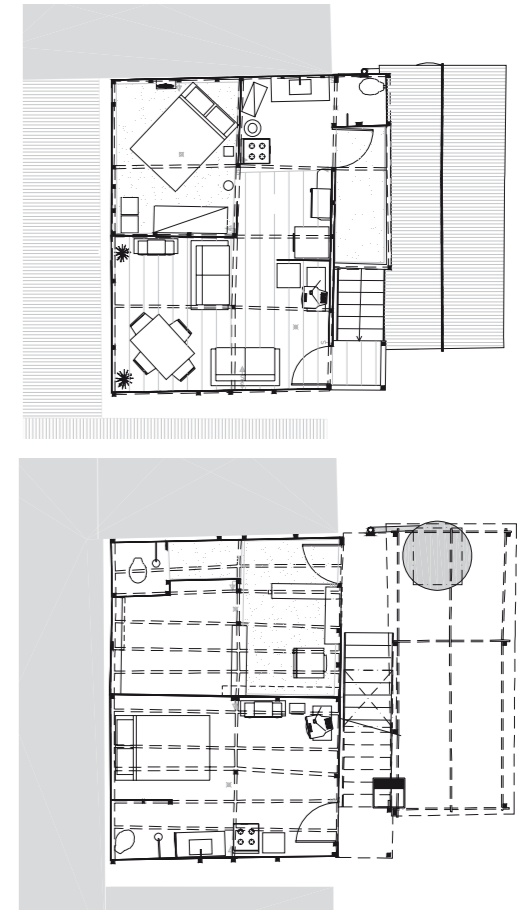
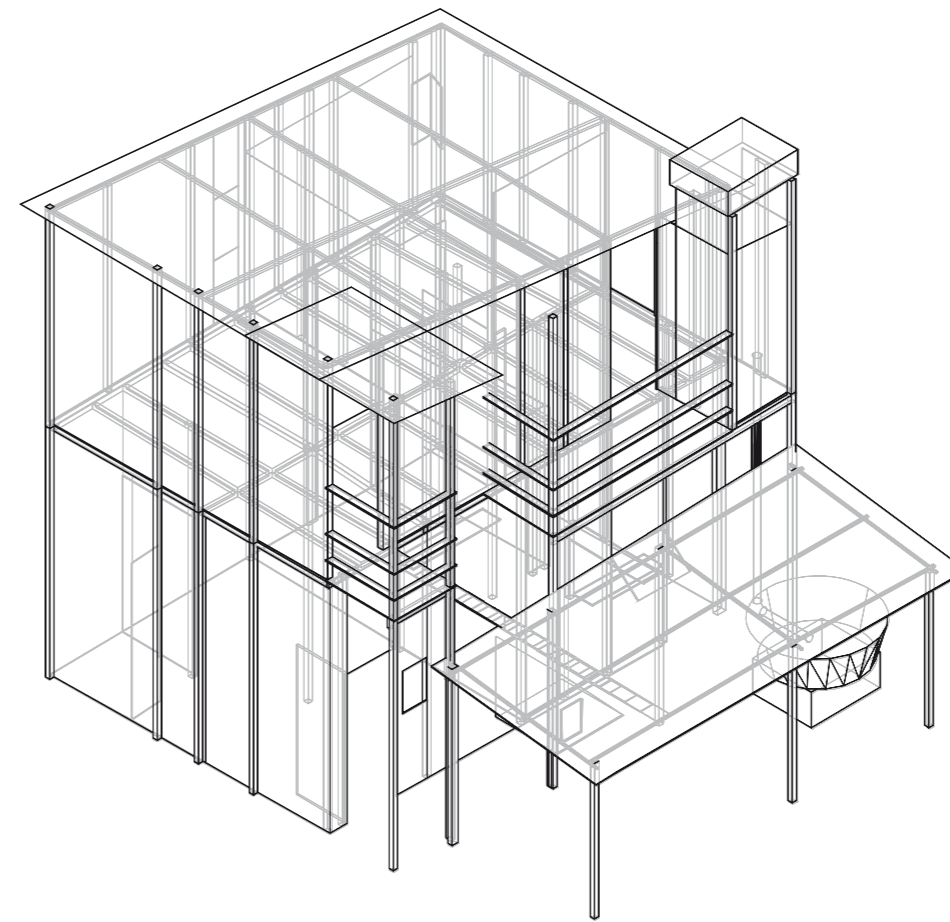


dieses Monopol stark zwischen privaten ausländischen Investoren und staatlichen Behörden hin und her. Ein Beispiel dafür ist „Light“, Rios erste Elektrizitätsgesellschaft, die 1907 von einem kanadischen Unternehmen ins Leben gerufen wurde. Ab den vierziger Jahren stand sie in Zeiten der Militärregierung (die Ära der „starken Regierung“) unter staatlicher Kontrolle und wurde dann 1996 wieder privatisiert und an französische und kanadische Unternehmen veräußert. Heute ist der Preis für eine Kilowattstunde Strom in Rio vergleichbar mit dem in New York City, während das Durchschnittseinkommen wesentlich niedriger ist. Der Anteil der Strom-Gatos ist in Rio dennoch vergleichsweise gering – nur rund 15 Prozent des Gesamtstromverbrauchs sind nach Schätzungen illegal oder informell.

Gatos werden nicht nur aus ökonomischen Notwendigkeiten heraus geschaffen. In vielen Fällen existieren in neu besiedelten Gegenden ganz einfach die notwendigen Infrastrukturen nicht. Dienstleistungen von einer bürokratischen Behörde für einen Raum zu erhalten, der illegal oder halb legal besetzt wurde, ist manchmal keine Alternative oder auch ein zeitraubender Verwaltungsvorgang. Die meisten formellen Anschlüsse werden erst eingerichtet, nachdem sich die Bürger bereits selbst mit der Dienstleistung versorgt haben, oder in Favelas, die bereits weitgehend verstädtert sind. Von Gatos spricht man meist in Zusammenhang mit der Stromversor-

gung, aber es gibt auch „Gatos“ für andere Infrastrukturen, darunter Wasser, Abwasser, Gas, Telefon, Kabelfernsehen, ja sogar öffentliche Straßen. In der äußeren Peripherie ist eine illegal errichtete Straße üblicherweise das erste Anzeichen für eine bevorstehende Besetzung.

Die infrastrukturellen Anschlüsse in einer Favela sind deutlich sichtbar, anders als in der formalen Stadt, wo traditionell die Kanalisation und die Versorgungsleitungen in die Häuser und Straßen eingebettet sind, wodurch der Eindruck einer nahtlosen Integration entsteht. Während Rio schon ähnlich lange über Strom verfügt wie die meisten europäischen Städte, waren die Favelas, die heute zu 98 Prozent elektrifiziert sind, noch vor zwanzig Jahren nicht an die wichtigsten Versorgungsnetze der Stadt angeschlossen. Zwar sind die Leitungen, die kreuz und quer durch eine Favela verlaufen, nicht wirklich zufälliger als das Leitungs- und Röhrengewirr innerhalb der Mauern von Häusern, aber bemerkenswert sind diese Versorgungsleitungen schon, sowohl in ihrer Komplexität wie in ihrer Verletzlichkeit. Elektrische Leitungen und dünne Plastikröhren mit Frischwasser balancieren über Gebäude, laufen entlang von Wegen, über Treppen und Wände hinauf und bündeln und splitten sich in oft gefährlichen Konfigurationen, zum Beispiel dort, wo Wasserröhren auf Stromleitungen befestigt wurden. Hier und da kommt es auch vor, dass Strommasten zugleich als Stützpfiler von Häusern dienen. Die meis-



ten Pfeiler sind schwer belastet, an ihnen hängen Hunderte von Leitungen, die Strom in die Häuser der Nachbarschaft transportieren.

Die Stromgesellschaften und die öffentliche Verwaltung versuchen nicht nur, die Piraterie zu stoppen, sondern auch das Verbrauchsniveau zu senken, das das System überbeansprucht. Schwankungen im Wert des Real, Käufe auf Kredit und der Schwarzmarkt haben Elektrogeräte wie Fernseher, Mikrowellenherde und Klimaanlage in den Haushalten der Favelas inzwischen zur Norm gemacht. Die Folge ist eine beträchtliche Abhängigkeit von den Gatos. Trinkwasser andererseits wird sowohl von städtischen Quellen als auch aus den natürlichen Vorkommen bezogen, die es in Rio reichlich gibt. Viele Favelas entstehen in der Nähe von Wasserstellen wie Kanälen, Quellen, Lagunen und Flüssen. Der Wasserzugang ist ein Faktor, der ihre Lage vielleicht im gleichen Ausmaß bestimmt wie der Zugang zu Transportverbindungen. Während frisches und relativ sauberes Wasser vielerorts zur Verfügung steht, sind Systeme zur Abwasser- und Müllentsorgung weit schwerer zu etablieren. Gatos sind zweifellos eine effektive Methode, um Stoffe und Energien abzapfen, aber nicht unbedingt geeignet, verbrauchte Stoffe in die umgekehrte Richtung zu leiten.

Überall in den Favelas erblickt man Satellitenschüsseln. Satelliten- und Kabelfernsehen gibt es, obwohl die Kabelgesell-

schaften diese Gebiete nicht verdrahtet haben, da sie wissen, dass die meisten Einwohner nicht in der Lage sind, die monatlichen Gebühren zu bezahlen, die sich auf ein Drittel des durchschnittlichen Monatseinkommens belaufen können. So machen örtliche Kleinunternehmer das Geschäft, schließen die Kabel- und Satellitenanlagen an und verlangen nur eine relativ bescheidene Monatsgebühr von ihren Abonnnenten. Es gibt organisierte Konsortien von informellen Kabelfernsehen-Lieferanten in den Favelas (das „Gato-Netz“) mit mehr als 10.000 Mitgliedern.

Mit Infrastrukturen wie Strom- und Wasserleitungen stellen historische Städte ihre Modernität unter Beweis. Die Zirkulation, gleichgültig durch welches Netzwerk, ist ein Gradmesser für den Erfolg einer Stadt nicht nur in den internen Verbindungen, sondern auch in der Verbindung zu anderen Städten und zu Verteilernetzwerken. Das Bild der Zirkulation, ob es sich nun um die Kanalisation oder um das Breitband handelt, stellt sich als eine organische Einheit dar, die zugleich maschinell und körperhaft ist und innerhalb des kapitalistischen Systems als entscheidend für dessen Produktivität angesehen wird. Die Gatos sind zugleich eine Ausweitung dieses Systems und eine Störung seines Flusses. Durch die Kolonisierung der Ströme erweitern sie das Netzwerk der formalen Stadt in immer feinere Netzwerke hinein, die unsichtbar wachsen, um Menschen zu versorgen, die sonst nicht berücksich-

tigt werden. Während Kommunikations- und Elektrizitätsgesellschaften diese Netzwerke in individuelle Waren und Rechnungen aufgeteilt haben, behandeln die Einwohner der Favelas sie fast wie eine natürliche Ressource, einen Strom, der beliebig ausgeweitet werden kann. Zwar gibt es einige kommunale Planungen in Bezug auf diese Anschlüsse und Verbindungen, doch überwiegend vollzieht sich der Prozess in jedem Haus für sich. Insofern sind diese Netzwerke nicht so sehr das Ergebnis organisierten Handelns als vielmehr die Summe aus vielen Einzelaktionen. In einer Stadt, in der die Verwurzelung, oder sogar das Bürgerrecht, nicht nur davon abhängt, dass man eine Adresse hat, sondern auch eine Kundennummer bei den Versorgungsunternehmen, ein Bankkonto und einen Eintrag im Telefonbuch, erfasst das System der Gatos eine große Zahl von Menschen, die nach offiziellen Standards nicht definiert und nicht registriert, in Wahrheit aber intensiv mit der Stadt verknüpft sind.

Vans

„Van“ ist der brasilianische Slang-Ausdruck für die Flotte der Passagier-Kleinbusse, die in Rio ein System des informellen Transports oder „Paratransits“ bereitstellen. Informellen Transport gibt es in Rio seit der unmittelbaren Nachkriegszeit, als ausrangierte oder gestohlene Busse benutzt wurden, um die Engpässe des offiziellen Transportangebots zu überwinden. Diese Busse erwiesen sich als besonders effektiv in Bezug auf die Bedürfnisse der wachsenden städtischen Bevölkerung. Die Vans, die seit Beginn der neunziger Jahre zum Einsatz kommen, spiegeln aber eine neue Anforderung an die Infrastruktur der Stadt wider. Sie fahren in der Regel größere Strecken, durchschnittlich 60 bis 80 Kilometer, und können jeweils bis maximal acht Fahrgäste befördern. Für die Hälfte der städtischen Bevölkerung, die in Gebieten in der Peripherie wohnt, stellen sie das schnellste und oft auch das einzige Transportmittel dar, um ins Stadtzentrum zu gelangen. Fast alle Passagiere benutzen die Vans, um zur Arbeit zu pendeln, die große Mehrheit von ihnen arbeitet im Dienstleistungssektor. Dank ihrer geringen Größe können die Vans selbst abgelegene Gebiete erreichen und durch die schmalen Gassen in den Favelas fahren. Auf diese Weise hat sich ein weiteres, nicht so dichtes, dafür umso vielfältigeres Transportnetz etabliert. Dieses Netz könnte man sich als ein Diagramm denken, das die wahre Komplexität des städtischen Gefüges in Rio de Janeiro darstellt.

Die Fahrer der Vans, die „Topiqueiros“, arbeiten üblicherweise in Assoziationen, die untereinander um die Gebiete konkurrieren. Der Fahrer kann der Besitzer des Van sein (der häufig über eine Bankleihe finanziert ist) oder auch ein Angestellter des Besitzers einer größeren Wagenflotte. Das durchschnittliche Fahrzeug ist nicht älter als drei Jahre und verfügt über eine Klimaanlage, womit es dem Service in den städtischen Bussen überlegen ist. Der Fahrer eines Van verdient dreimal so

viel wie ein städtischer Busfahrer, hat aber dafür nicht die Sicherheiten und Vorteile, die eine formale Anstellung mit sich bringt. Van-Fahrer kommunizieren in der Regel per Handy mit einer Zentrale, die sie durch Verkehrsengepässe oder um Polizeikontrollen herum leitet. Die meisten Dienste haben festgelegte Routen, die sich entsprechend der Nachfrage herausgebildet haben. Es gibt reguläre Abhol- und Ankunftspunkte und ein paar Haltepunkte zwischendurch.

Als diese Vans in den frühen neunziger Jahren erstmals in Rio auftauchten, gab es rund 600 Fahrzeuge. Heute sind schätzungsweise 10.000 Kleinbusse unterwegs (die städtische Busflotte umfasst 7366 Fahrzeuge); die Zahl der Fahrgäste pro Tag liegt bei 600.000. Die Ausweitung der Stadt in periphere Gebiete, die Deregulierung des Arbeitsmarkts und der Aufstieg des Dienstleistungssektors haben die Vans zu einem unverzichtbaren Teil des täglichen Verkehrsstroms in der Stadt gemacht. Van-Fahrgäste werden häufig von oben herab angesehen, weil viele in marginalisierten Vierteln wohnen, dabei kann die Fahrt im Kleinbus durchaus das Dreifache einer städtischen Busfahrt kosten. Ähnliche Vans, wenn auch nicht so zahlreich, bieten exklusive Dienstleistungen für die Einwohner von Eigentumswohnanlagen und bewachten Vierteln, für Touristen oder für Schulkinder an. Sie bilden so eine fragmentierte Infrastruktur der isolierten Wege. Den gemeinsamen Raum des öffentlichen Nahverkehrs nutzen heute immer weniger Menschen.

Die wachsende Bedeutung der Vans in der Stadt hängt auch mit der Entwicklung einer globalen Autoindustrie zusammen. Die Verfügbarkeit von Kleinbussen auf dem brasilianischen Automarkt war das Ergebnis von Veränderungen in den Handelsbestimmungen, die die Einfuhr solcher Fahrzeuge, die überwiegend aus Japan kommen, erleichterten. Während die nationale Produktion von Passagierbussen in Brasilien um 50 Prozent zurückgegangen ist, erfreuen sich die Hersteller von Kleinbussen steigender Profite. Und so nimmt es nicht wunder, dass viele von ihnen mit ihrer Reklame direkt den informellen Transportsektor ansprechen.

Die Verantwortlichen in der Regierung bezeichnen die Vans als ein „Krebsgeschwür“ und warnen vor einer „Mexikanisierung“ des Verkehrs. (Mexiko City hat, wie Lima, Bogotá und andere Städte, aufgrund des informellen Verkehrsangebots sein öffentliches Nahverkehrssystem praktisch eingebüßt.) In Rio dürfen die Fahrer von Vans nicht die gleichen Strecken benutzen wie die öffentlichen Busse, sie folgen aber gleichwohl den Bussen auf wichtigen Strecken und laden auch zusätzliche Passagiere an überfüllten Bushaltestellen ein. Die Stadtverwaltung beziffert den Verlust an Fahrgeldern durch die Vans auf 43 Millionen US-Dollar pro Jahr. In dem Stadtviertel Cachoeiras de Macau wurde der öffentliche Busverkehr aufgrund zu geringer Nachfrage bereits eingestellt. Im Ergebnis bietet jetzt der örtliche Van-Betreiber Studierenden und

Rentnern, die einst den öffentlichen Bus kostenlos benutzen konnten, den kostenlosen Transport an. Vor kurzem musste die Stadt zugeben, dass sie nicht die Ressourcen hat, um Rios Kinder mit dem Bus zu ihren Schulen zu befördern, und dass ihr bekannt ist, dass viele Kinder die Vans benutzen. Das Vortortbahnnetz, das viele periphere Gebiete mit dem Stadtzentrum verbindet, hat seit den achtziger Jahren die Hälfte seiner Fahrgäste verloren – eine erstaunliche Zahl, wenn man bedenkt, dass die Bevölkerung in diesen Gebieten zugenommen hat –, so dass einige Bahnhöfe geschlossen wurden. Rios U-Bahnnetz ist zwar effizient, hat aber nur einen sehr geringen Anteil am öffentlichen Nahverkehr und deckt auch nur einen kleinen Teil der Stadt ab.

Fast jede Stadt in Brasilien besitzt eine Form des illegalen Transports, von Kleinbussen über große Busse bis hin zu „Moto-Boys“ (Auslieferung per Motorrad). Wie mit diesem System umgegangen wird, ist ganz unterschiedlich: Teilweise werden diese Transportformen in das formale System durch Legalisierung integriert, teilweise mit strengen Verboten bekämpft. Doch selbst dort, wo die Gesetze durchgesetzt werden, bleibt ein Element von Informalität und Illegalität. Wo man Dokumente verlangt, sind immer auch Fälscher zur Hand. Werden Vans angehalten und Geldstrafen verhängt, ist schnell Bestechung im Spiel. In einigen Orten wird das lukrative und illegale Geschäft von einer „Van-Mafia“ betrieben, die über große Flotten und viele gefälschte Dokumente verfügt. Rios mächtigste Van-Mafia wurde vor kurzem beschuldigt, den Leiter der städtischen Verkehrsbehörde ermordet zu haben.

Die informelle Geographie

Auch wenn Favelas eine enge Symbiose mit den spätkapitalistischen Städten eingehen, sind sie nicht auf eine städtische Typologie beschränkt: Vormoderne und koloniale Städte, moderne und postmoderne Städte bieten gleichermaßen Raum für die flexible Typologie der Favelas. Dies ist auch einer der Gründe, warum es schwerfällt, den Favelas einen Platz in der Geschichte zuzuweisen. Auf der einen Seite sind sie in sehr großem Ausmaß das Produkt der Moderne, insbesondere des beispiellosen Ausmaßes der Verstädterung, das heute überall auf dem Erdball zu beobachten ist. Die Favelas sind kein Produkt „primitiver“ oder vormoderner Gesellschaften, sondern stehen in einem spezifischen Zusammenhang mit Industrialisierung und Modernisierung. Gleichwohl fehlen ihnen alle Merkmale des Neuen und jeder Zusammenhang mit irgendeiner Ideologie des Fortschritts.

Favelas verbindet man mit einer armen, primitiven oder gar regressiven Form des städtischen Lebens. Häufig werden Favelas als eine städtische Form des Übergangs, eine Phase in der Entwicklung des Stadtgefüges beim Übergang von einer vor-modernen zu einer modernen Zivilisation missverstanden. Oft wird dabei auf die Slums der europäischen Städte des 19.

Jahrhunderts verwiesen, die schließlich den heutigen, modernen Metropolen gewichen seien. Tatsächlich aber gibt es keinen Beweis und auch keinen Grund für die Annahme, dass sich die informellen Siedlungen in der Dritten Welt in einer Weise entwickeln werden oder sollen, die der der historischen europäischen Städte entspricht. Favelas gibt es in Brasilien seit mehr als hundert Jahren; sie werden mit der Zeit nicht notwendigerweise städtischer. Manchmal gibt es sogar den umgekehrten Vorgang der „Favelisierung“, nämlich dass ein geplanter neuer Stadtteil zu einer Favela wird. Wie Mike Davis betont hat, leben heute weltweit so viele Menschen in städtischen Slums wie 1844 auf der gesamten Erde, als Friedrich Engels die Lebensbedingungen in Manchester darstellte. Es ist absurd und unmöglich, dieses spezifisch europäische und historische Modell auf die globalen Lebensbedingungen von heute anzuwenden.

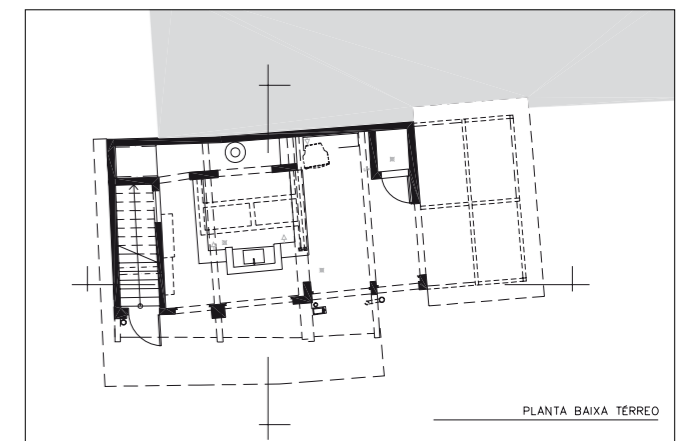
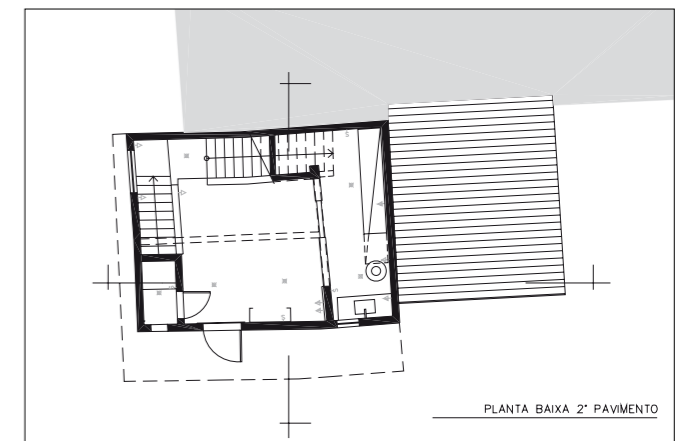
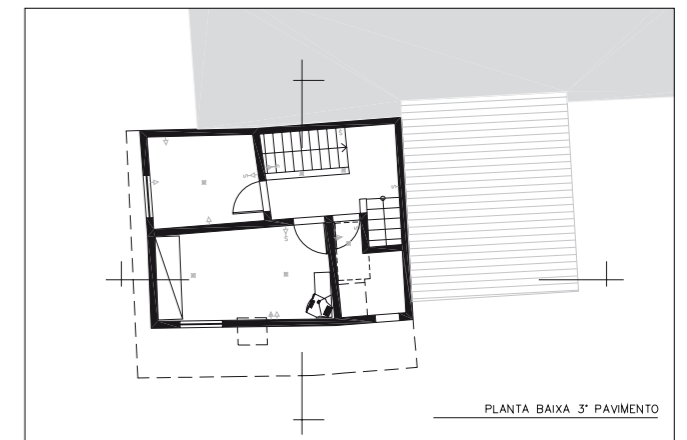
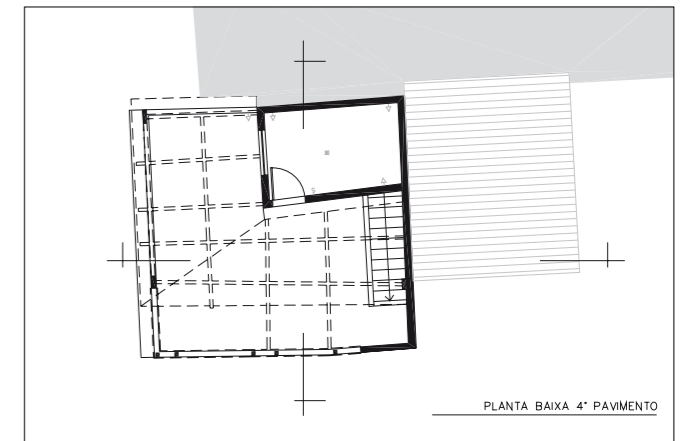
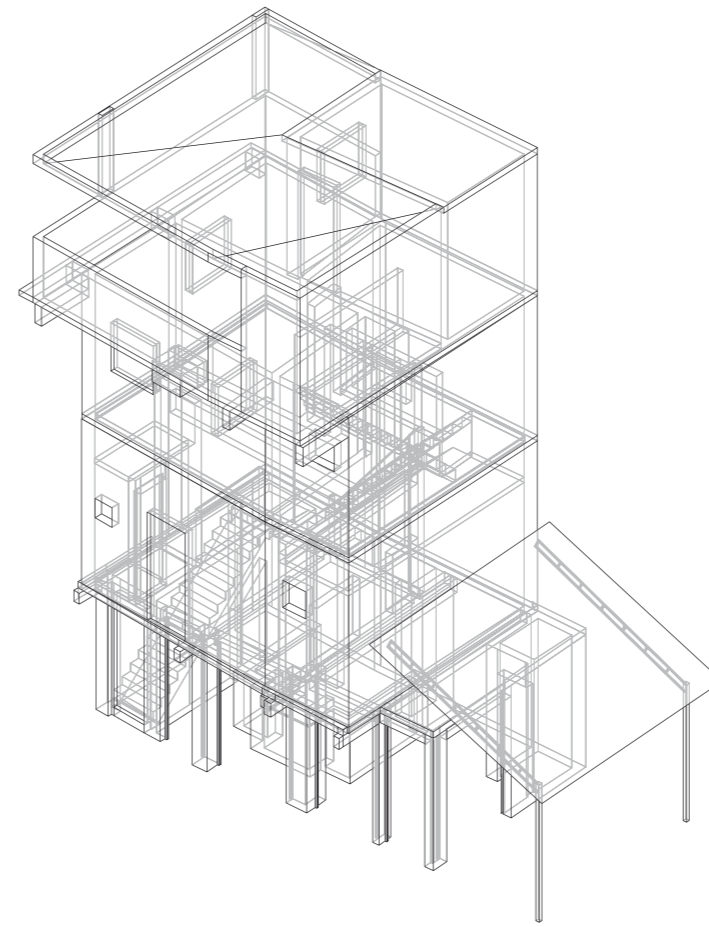
Eine Stadt wie Rio de Janeiro und – vielleicht noch dringlicher – Städte wie Lima, die mehr als zur Hälfte aus informellen Siedlungen bestehen, müssen auch auf neuartige Weise dargestellt werden. Das verlangt, Kartierung neu zu denken, und zwar sowohl bezogen auf diese informellen Gebiete wie auch auf die Stadt als Ganzes. Die Eigenschaft der Unsichtbarkeit unterscheidet die informelle Form von anderen Formen des städtischen Lebens und erzeugt ein anderes, problematisches Verhältnis zur Darstellung. Die Geographie der Informalität mit ihren Enklaven und Netzwerken oder Inseln und Strömen erzeugt Barrieren, die eine politische Repräsentation und die soziale Integration behindern. Aber in der höchst unterschiedlichen Arte und Weise, in der die Favela, und mit ihr das Informelle, die Grenzen und Sperren überwindet, die sie scheinbar einschließen, zeigen sich zugleich das Potential für Gemeinschaftssolidarität und der Anspruch, rechtmäßig zur Stadt dazuzugehören.

Informelle Siedlungen verändern das Wesen der Städte. Heute machen sie ein Drittel des städtischen Lebensraums aus und sind insofern ein neues Paradigma des städtischen Lebens. Die informelle Siedlung muss als eine Typologie neben anderen urbanen und Bebauungstypologien verstanden werden – dem Apartmentblock, der Vorstadt, der Gated Community, der Gartenstadt, dem Wolkenkratzer, dem in eine Grünfläche eingebetteten Wohnturm, dem historischen Stadtkern, der Kasbah, dem städtischen Platz oder der mittelalterlichen Stadt. Gibt es ein neues Paradigma des Wohnungsbaus, der Stadtplanung, der politischen Repräsentation, der Infrastruktur, der Wirtschaft, der sozialen Dienstleistungen und der Kultur, welches auf dieses „neue Paradigma der menschlichen Siedlung“ reagieren würde?

Der Stadtplaner Nezar Al Sayyad hat die Veränderung in der Erforschung der Stadt beim Übergang von der Chicagoer Schule zur Schule von Los Angeles während des 20. Jahrhunderts untersucht. Die Schule von Chicago analysierte die Stadt

Auszug aus einem Gespräch mit Juliana und Francisco, Bauherren in Rio das Pedras |

... Wir beide sind nun schon seit 15 Jahren in Rio, ich kam 1989, sie 1992. Wir kennen uns seit Kindertagen und sind in Rio ein Paar geworden, später eine Familie. Seit wir zusammen sind, wohnen wir hier in Rio das Pedras. Anfangs wohnten wir zur Miete, und von unserer Miete baute sich der Eigentümer ein zweites Haus. Da haben wir uns entschlossen, ein eigenes Haus zu bauen. Als die Baracke auf diesem Grundstück zum Verkauf stand, haben wir zugegriffen und fingen praktisch ohne Geld zu bauen an. Zuerst haben wir die Konstruktion verstärkt, von den Fundamenten angefangen. Heute tragen sie alles, die Stützen sind aus Stahlbeton, massiv wie in einem zwölfstöckigen Haus. Eine bessere Konstruktion gibt es nicht, es sei denn, Gott hat sie gemacht...



aus einer Perspektive, die im Wesentlichen als modernistisch zu bezeichnen ist. Sie ging von dem Modell der Stadt als einem zentralisierten Kern mit einer klaren Unterscheidung von Zentrum und Peripherie aus. Die Stadt ist hier ein Ort mit bestimmbar urbanen Merkmalen, sie besteht aus einer Ökologie von Individuen, die auf dem Weg von einer traditionellen zu einer modernen Kultur sind. Im Gegensatz dazu lässt sich das Modell der Schule von Los Angeles als ein postmodernes beschreiben. Es entstand in den späten siebziger Jahren und postulierte, dass Los Angeles keine urbane Anomalie darstelle, sondern tatsächlich ein neues Modell. Diese Schule betonte die Dezentralisierung der Stadt und die Rolle der globalen kapitalistischen Wirtschaft und der Entwicklung der Kommunikationstechnologie bei der Bestimmung der städtischen Form. In diesem Fall kontrolliert jetzt die Peripherie der Stadt deren Zentrum. Al Sayyad betont, dass diese beiden Modelle, die exportiert und auf Städte in der Dritten Welt angewandt wurden, nicht mehr zeitgemäß sind (und das vielleicht auch niemals waren); deswegen müssten die analytischen Instrumentarien neu überdacht werden: „Die Zukunft der Stadt liegt nicht in Chicago oder LA, und sie wird sich nicht so gestalten, wie sich das die nach diesen beiden Städten benannten Denkschulen vorstellen. Die Zukunft liegt vielmehr in Städten wie Kairo, Rio de Janeiro, Istanbul und Mumbai und lässt sich am besten im Blick auf diese Städte untersuchen ... Die urbane Informalität, die in vielen Städten der Dritten Welt zu beobach-

ten ist, könnte sich als ein neues Paradigma zum Verständnis urbaner Kultur herausbilden.“

Die informelle Stadt enthält die Logik der beiden vorausgegangenen Modelle. Die modernistische Stadt existiert noch, aber als Ruine: ihre Institutionen, Infrastrukturen und Eigentums Grenzen verfallen, aber sie werden noch genutzt, wenn auch vielleicht in anderer und improvisierter Weise. Auch die postmoderne Stadt mit ihrem spekulativen Landverbrauch, den großen Streifen an Ödland, den glitzernden Türmen und verlassen Stätten, den heftigen Brüchen und maßstabslosen Kommunikationsnetzwerken existiert noch. Außerdem ist die saubere Trennung dieser beiden Modelle in Städten nicht möglich, wo Eigenschaften von beiden koexistieren und sich historisch überlappen. Das dritte Element, das in beiden Modellen ausgeschlossen ist, ist jene Urbanität, die sich zwischen den Ruinen der modernistischen Stadt und in den endlosen Öden der postmodernen Stadt ereignet. Diese Urbanität liegt außerhalb der „vernetzten Gesellschaft“, unterläuft ihr Radar, ist ihr aber selbstverständlich auf vielerlei Weise verbunden. Diese Urbanität ist geprägt von immensem Wachstum, fortschreitender horizontaler Verdichtung, von intensiver Nähe und Aktivität, von Gemeinschaften, die sich mit einer zuweilen mikroskopisch und makroskopisch anzuwendenden Logik formieren, von nebulösen Rechten, einer ständigen Metamorphose, sich bekämpfenden Gruppen, ökonomischer Mikro-

aktivität und von Infrastrukturen, die fragmentiert, unvollständig und häufig eigenwüchsig sind. Die modernistischen Dichotomien von ländlich/urban, traditionell/modern, industriell/landwirtschaftlich, religiös/säkular und lokal/global, die schon vor langer Zeit fragwürdig wurden, werden durch die Informalität noch weiter zersetzt. In ähnlicher Weise sind Begriffe wie „Dezentralisierung“, „Netzwerke“, „peripher“, „Zersiedlung“ oder „postindustriell“, die weitgehend die postmodernen Analysen der Stadt prägen, zwar größtenteils anwendbar, doch beschreiben sie keineswegs adäquat die urbanen Eigenschaften, die über diese Konzepte hinausgehen oder ihnen sogar vorausgehen. Welchen Status haben diese Beziehungen heute? Und ist dieses Modell vielleicht nicht nur auf die Dritte Welt anwendbar, enthüllt es nicht auch Vieles über das Wesen der Städte in der Ersten Welt und die sich dort herausbildende Informalität?