Dem Blütenstand einer Bromelie nachempfunden: Calatravas Museum von Morgen
Foto: Beth Santos/Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp)

Der Wunderhafen von Rio

Olympia schmiert die Aufwertungsmaschine, auch in Rio de Janeiro. Zwei neue Museen sind Bestandteil der Verwandlung eines lange verrufenen Hafenareals zum „Porto Maravilha“. Der Kunsthistoriker Rafael Cardoso erklärt im Gespräch die Hintergründe der Planung

Text und Interview **Ole Schulz**

Von gezackter Kontur und ganz in Weiß gehalten, liegt das „Museo de Amanha“ da wie ein langgestreckter Fisch. Der Bau des spanischen Architekten Santiago Calatrava, der auf einem alten Pier weit in die Guanabara-Bucht hineinragt, ist zweifellos spektakulär. Rio de Janeiro und seine geschwungene Topografie hätten ihn zu dem Entwurf inspiriert, sagt Calatrava. Die Form für das „Museum von Morgen“ sei dem Blütenstand einer Bromelie nachempfunden. Darum erinnern die 4500 Solarpanels auf dem Dach, die wie Schuppen aufgerichtet werden, auch an Blütenblätter.

Dem Bau gegenüber, auf der anderen Seite des Mauá-Platzes, liegt das neue Kunstmuseum „Museu de Arte de Rio de Janeiro“, kurz „MAR“. Es wurde bereits im März 2013 eingeweiht und ist gestalterisch ein Gegenstück zum futuristischen Calatrava-Bau. Der Architekt Bernado Jakobsen verband den Palácio Dom João VI., einen eklektizistischen Palast der Jahrhundertwende, und einen modernen Zweckbau – durch eine schlichte, lichte Dachkonstruktion in Form einer Welle.

Beide Museumsbauten dominieren den Praça Mauá und sind das Kernstück der Neugestaltung von Rio de Janeiros Hafenviertel, einer lange verruchten Gegend. Das Projekt trägt den nicht gerade bescheidenen Namen „Porto Maravilha“, „Wunderhafen“, und ist tatsächlich ein gewaltiges Vorhaben: Mit einer Fläche von rund fünf Millionen Quadratmetern ist es das derzeit größte urbane Bauprojekt Brasiliens. Bis zu den Olympischen Spielen im August soll aus einem städtischen Schandfleck ein „attraktiver touristischer Anziehungspunkt“ werden – ein „neues Barcelona“.

Umgerechnet mindestens drei Milliarden Euro kostet das Public-Private-Partnership-Projekt. Während die Stadt die Infrastruktur stellt, werden die Baumaßnahmen von privaten Investoren finanziert: Durch „Certificados de Potencial Adicional de Construção“ (Cepacs), eine Art Wertpapiere für Luftrechte, haben sie Rechte erworben, um auf eigene Kosten luxuriöse Appartement- und Bürogebäude zu errichten. Nach Bebauungsplan dürfen direkt am Wasser maximal drei Etagen gebaut werden, weiter weg vom Hafenzentrum aber bis zu 50 Etagen auf maximal 150 Metern. Gleichzeitig saniert die Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), das von der Stadt für die Umgestaltung gegründete Unternehmen, mit den Einnahmen rund um den Praça Mauá riesige alte Lagerhallen und gräbt einen über vier Kilometer langen Autotunnel. Fuß- und Radwege werden gebaut und Schienen für eine neue Straßenbahn mit mehreren Linien verlegt.

Dass ein Projekt dieser Größenordnung nicht ohne Widersprüche ist, zeigt sich schon an den beiden Museumsbauten am Praça Mauá. Im „Museum von Morgen“ etwa kann man sich in perfekten Simulationen die Probleme vorführen lassen, welche die Menschheit wegen Klimawandel und Überbevölkerung auf dem Weg in die Zukunft zu bewältigen haben wird. Allerdings könnte man vom Museum auch nur wenige Schritte gehen und einen Blick in die Guanabara-Bucht werfen, um zu erkennen, dass es schon jetzt in der unmittelbaren Umgebung schwere Umweltprobleme gibt: Die Baia da Guanabara ist dermaßen verschmutzt, dass Experten von einer Kloake und einem Gesundheitsrisiko für die Teilnehmer der olympischen Segelwettbewerbe sprechen. Dabei hatte die Stadt angekündigt, die rund 380 Quadratkilometer große Guanabara-Bucht bis zu den Spielen zu säubern. Doch während die Sportstätten wie auch wichtige Teile des neuen „Wunderhafens“ wohl bis August fertig werden, wird daraus bis auf weiteres nichts.

Das Kunstmuseum MAR ist nicht nur architektonisch zurückhaltender als der Calatrava-Bau, sondern versucht auch durch zahlreiche Angebote, die Nachbarschaft und Schüler aus sozial schwachen Vierteln einzubeziehen. Denn dass die Stadtverwaltung die Anwohner nicht an der Planung partizipieren ließ, ist ein Vorwurf, den man immer wieder hört. „Wie so oft in Brasilien hat man den Bewohnern einfach ein fertiges Projekt vorgesetzt“, sagt die in der Nachbarschaft lebende Kuratorin Nataraj Trinta. Bei aller Kritik sieht Trinta aber auch Verbesserungen – vor allem, dass die viel befahrene Perimetral abgerissen wurde, eine Stadtautobahn, die auf zwei Ebenen direkt an der Küste entlangführte. „Die Perimetral war ein Monstrum und hat die Sicht auf die Bucht verdeckt.“ Dort, wo früher der Verkehr dröhnte, kann man nun über die „Orla Conde“ spazieren, vorbei am Praça Mauá, an dem sich einst Matrosen und Prostituierte trafen, führt der 3,5 Kilometer lange Fußweg am Wasser bis zum kleinen Flughafen Santos Dumont stadteinwärts. Noch fehlt es hier an Grün, und es ist zu hoffen, dass die gepflanzten Bäume schnell wachsen, um Schatten zu spenden.

Wer in der Umgebung des Hafens durch den tagsüber geschäftigen Innenstadtbezirk Centro flaniert, wird angesichts des wilden architektonischen Stilmixes ins Staunen geraten. Von tobendem Verkehr umflossen, stehen portugiesische Kolonialbauten vom Ende des 19. Jahrhunderts zwischen verspiegelten Bürogebäuden und einst eleganten Hochhäusern aus den dreißiger Jahren – darunter der älteste Wolkenkratzer Lateinamerikas. In dem 1929 eingeweihten Betonbau im Chicagoer Stil war früher die längst eingestellte Abendzeitung „A Noite“ untergebracht.

Und wenn man um die Ecke biegt und nur einige Stufen nach oben steigt, landet man plötzlich in einer anderen Welt – auf dem Morro de Conceição, einem der so markanten, oft tropisch bewachsenen Hügel Rio de Janeiros,

Außen: Abriss der zweigeschossigen Stadtautobahn Perimetral, die die Stadt vom Wasser abriegelte. Daneben die Baustelle des „Museum von Morgen" 2014
Fotos: Foto: Bruno Bartholini/Cdurp (außen), Cdurp

Die freigelegten Reste der Cais do Calongo verbinden die Gegenwart mit dem Sklavenzeitalter: An diesen Piers traten mehr als eine Million Afrikaner ihr Leben in Knechtschaft an
Foto: Bruno Bartholini/Cdurp

die die „wunderbare Stadt" zu einem magischen Ort machen. Der Morro de Conceição liegt nur einen Steinwurf vom Mauá-Platz entfernt und ist ein verschlafenes Viertel mit zweigeschössigen Kolonialhäusern; früher wurde es auch Klein-Portugal genannt, weil sich hier viele Einwanderer aus dem Mutterland niedergelassen hatten.

Es gibt noch zwei weitere größere Hügel in den drei Hafenvierteln Saudé, Gamboa und Santo Cristo – einer davon ist der Morro da Providência. Dieser Hügel verweist auf die dunkle Seite der Geschichte des Hafens. Dort entstand Ende des 19. Jahrhunderts die erste Favela der Stadt – der Kunsthistoriker und Schriftsteller Rafael Cardoso nennt sie die „erste Peripherie Brasiliens" (siehe Interview). Die Gegend sei schon vorher „zum Ort der Armut, Gewalt und des Todes" geworden. Denn hier, im Hafen an den Cais do Calongo, den Calongo-Piers, kamen schätzungsweise rund eine Million Sklaven an – mehr als irgendwo in Amerika. Das Hafengebiet war „eine wichtige Drehscheibe in einem der größten Verbrechen gegen die Menschheit, das in der Neuzeit verübt wurde", urteilt Cardoso.

Bereits vor dem „Porto Maravilha"-Projekt kamen bei Bauarbeiten erste Relikte aus der Zeit des Sklavenhandels zum Vorschein und wurden unter Denkmalschutz gestellt. Nun wurde auch ein „Rundgang des afrikanischen Erbes" angelegt. So kann man heute von den freigelegten Steinstufen der Calongo-Piers bis zum „Friedhof der neuen Schwarzen" laufen, wo man einst zehntausende Sklaven verscharrte, die die Überfahrt nicht überlebt hatten. Stadtteil-Aktivisten kritisieren allerdings, dass die Bedeutung der Gegend als Ort des Widerstandes bis heute nicht gewürdigt wird – etwa, dass nicht zufällig genau hier der Samba entstand. Viele befürchten ohnehin, dass die ärmeren Bewohner, wie schon so oft zuvor, die Leidtragenden der Transformation sein werden. „Wo sieht man denn hier heute noch schwarze Menschen?", fragt etwa der Fotograf Maurício Hora, der im Morro da Providência aufgewachsen ist. Man sehe immer weniger, weil sie durch Mietsteigerungen und Aufwertung verdrängt würden. In den vergangenen fünf Jahren wurden zudem mehrere kleinere informelle Siedlungen, darunter der Quilombo das Guerreiras, zwangsgeräumt.

Offene Fragen gibt es auch zur Finanzierung. Denn wie bei größeren Bauvorhaben in Brasilien regelrecht üblich, gibt es auch beim „Porto Maravilha" Korruptionsvorwürfe. So steht Rios Bürgermeister Eduardo Paes auf einer Liste von Schmiergeldzahlungen, die der Baukonzern Odebrecht vorgelegt hat. Paes ist Mitglied der PMDB – jener Partei, mit deren Hilfe gerade die brasilianische Präsidentin Dilma Rousseff in einem umstrittenen Verfahren für zunächst 180 Tages ihres Amtes enthoben wurde.

Wer das Hafenviertel am Wochenende nachts besucht, wird solch schwerwiegende Fragen („War es wirklich eine Art Putsch?") schnell vergessen – so viel ist hier an einigen Ecken inzwischen los. An der Sacadura Cabral verkaufen fliegende Händler Getränke und Speisen. Viele Ladengeschäfte sind nun Bars und Restaurants, und das Viertel scheint Lapa, dem traditionellen Ausgehquartier im Zentrum, langsam Konkurrenz zu machen. Am Pedra do Sol wird derweil weiter zu Sambarunden geladen – der Felsen am Hang des Morro de Conceição ist ein geschichtsträchtiger Ort: Er gilt als Geburtsstätte des Samba. Ein Anlass zur Hoffnung sei vielleicht gerade, so Rafael Cardoso, dass „wir heute ausgraben und erinnern, was unsere Urgroßeltern nicht schnell genug unter die Erde bringen und Vergessen konnten". Wir treffen den Kritiker zu einem Gespräch über die Veränderungen seiner Stadt.

Die Hafenumgestaltung Rio de Janeiros, „Porto Maravilha", „Wunderhafen" genannt, ist das größte städtische Entwicklungsprojekt zu den Olympischen Spielen. Was halten Sie davon?
Rafael Cardoso Das ist nicht leicht zu beantworten, weil es ein riesiges Projekt ist, das viele Teilaspekte hat. Wovon ich berichten kann, sind meine Erfahrungen. Und als das Projekt angekündigt wurde, habe ich mich sehr gefreut, weil ich ja in der Nachbarschaft lebe. Es steht außer Frage, dass die Gegend runtergekommen war – Lagerhallen wurden nicht mehr genutzt, und viele Häuser waren unbewohnt. Darum war ich zunächst erfreut. Nur hat sich das Projekt im Laufe der Jahre anders entwickelt als erwartet.

Wie meinen Sie das?
Irgendetwas musste getan werden, und ich war dafür, als die Stadtverwaltung damit angefangen hat. Nur gefällt mir nicht, wie das gemacht wird. Versprechungen werden zum Beispiel nicht eingehalten – etwa, dass man die Wohnbedingungen der ärmeren Anwohner verbessert. Stattdessen führt die Aufwertung der Gegend zu Immobilienspekulation und Gentrifizierung. Auch die Kriminalität hat zugenommen. Ich würde sagen: Einiges hat sich verbessert, anderes verschlechtert.

Und warum hat die Kriminalität zugenommen?
Dazu muss man wissen, dass in einigen der Favelas von Rio seit 2008 besondere Einheiten der Militärpolizei fest stationiert wurden, die so genannte „Befriedungspolizei" UPP, um den Drogenhandel zu verdrängen. Eine Weile schien das Erfolg zu haben – doch die Drogenhändler kommen wieder zurück. Und nun gibt es regelmäßig Konflikte zwischen Drogenbanden und der UPP.

Die Befriedungspolizei ist doch überwiegend in den Favelas der tourismus-relevanten Strandviertel stationiert – in der Hafengegend auch?
Ja, auf dem Morro de Conceição – und in einer wichtigen Favela, dem Morro da Providência. Diese Siedlung ist bereits in den 1890er Jahren entstanden und gilt als erste Favela Brasiliens. Es ist ein historischer wichtiger Ort, der seit langem ein Gewaltproblem hat.

Der Morro de Conceição ist allerdings keine „Comunidade" – den Begriff verwenden die Bewohner ja oft lieber als Favela ...
„Comunidade" heißt ja nur Gemeinschaft, und inzwischen wird Favela von sozialen Bewegungen zum Teil auch wieder mit Stolz benutzt. Es stimmt aber, dass der Morro de Conceição keine Favela ist. Es ist seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert immer eine Wohngegend gewesen. Heute wird sie von der Stadt mit Wasser und Strom versorgt, die Müllabfuhr tut dort ihren Dienst, und es gibt Eigentumstitel für die Grundstücke – es ist also keine informelle Siedlung wie die meisten Favelas.

Und warum haben Sie in dieser Gegend ein Haus gekauft?
Normalerweise lebt die Mittelklasse Rio de Janeiros in den bürgerlichen Vierteln in Strandnähe. Der Morro de Conceição war hingegen immer ein Arbeiterviertel; Seemänner und kleine Gewerbetreibende lebten früher dort – nicht Leute mit einem familiären Hintergrund wie ich. Viele Bekannte meinten, es sei dort zu gefährlich. Aber es ist ein wunderbarer Ort.

Inwiefern?
Es ist ein ruhiges, grünes Viertel, das abgeschottet auf einem Hügel liegt, und damit einer der wenigen Orte in Rio, wo Kinder auf der Straße spielen können. Die Bewohner kennen sich alle und haben Kontakt miteinander. Langsam ändert sich das allerdings. Alte Bewohner müssen wegen der Spekulation wegziehen, es gibt eine schleichende Verdrängung. Und, was leider auch stimmt: Künstler und Kulturschaffende, die wie ich vor Jahren hierher hergezogen sind, waren die ersten im Prozess der Aufwertung.

Sie haben 2014 für das MAR eine Ausstellung zur Geschichte des Hafenviertels kuratiert. Warum ist die Gegend historisch so bedeutsam?
Weil dort die erste Favela entstanden ist – ich habe es die erste Peripherie Brasiliens genannt. Denn Rio de Janeiro war Vorreiter einer Entwicklung, die Stadt räumlich aufzuteilen und zu untergliedern. Der Hafen war schon vorher zu einem Ort geworden, an den man alles auslagerte, was das Bürgertum nicht sehen wollte – Heime für psychisch Kranke, Hinrichtungen, Müll und vor allem: den Sklavenmarkt. Und hundert Jahre später ist dort die erste Favela entstanden.

War das ein Zufall?
Nein, natürlich nicht. Denn sie wurde im Zuge der Abschaffung der Sklaverei von jenen gegründet, die seit jeher von der brasilianischen Gesellschaft marginalisiert wurden. Und diese soziale und räumliche Trennung besteht heute noch: Auf der einen Seite die formale Stadt mit guter Infrastruktur, wo es sich gut leben lässt, auf der anderen Seite informelle Siedlungen. Dieses kleine Stück von Rio um den Hafen ist ein emblematischer Ort, weil eben hier diese Trennung zum ersten Mal vollzogen wurde. Inzwischen ist sie für alle brasilianischen Städte typisch.

Nun wird der alte Hafen aufgewertet – und ein Prunkstück des „Porto Maravilha"-Projekts sind die zwei neuen Museen, die in unmittelbarer Nachbarschaft auf dem Mauá-Platz entstanden sind. Was halten Sie von den beiden Museen?
Zum „Museu do Amanhã", dem „Museum von Morgen", mag ich mir kein Urteil erlauben, weil es erst seit Ende 2015 in Betrieb ist. Zum MAR habe ich aber gute Kontakte. Ich habe dort bereits zwei Ausstellungen kuratiert und auch am Konzept mitgearbeitet, wie die Nachbarschaft am Museum beteiligt werden kann. Beim MAR wurde ein Fokus auf den erzieherischen Ansatz gelegt, Schulen werden einbezogen, und inhaltlich wird viel über die afrobrasilianische Geschichte und die Rio de Janeiros gearbeitet.

Und warum ist diese Ausrichtung so wichtig?
Weil es dabei um Dinge geht, über die geredet werden muss – zum Beispiel über das Erbe der Sklaverei, das bis heute fortwirkt. Was nur wenige wissen: Brasilien hat viel mehr Sklaven aufgenommen als Nordamerika. Und an den Calongo-Piers im Hafen von Rio, deren Relikte freigelegt wurden, wurden so viele Männer, Frauen und Kinder als Sklaven verladen, wie nirgendwo sonst auf dem amerikanischen Kontinent.

Rafael Cardoso
52 Jahre, ist Kunsthistoriker und Schriftsteller. Zurzeit wohnt er in Berlin. 2014 hat er im Kunstmueum MAR die Ausstellung „Do Valongo à Favela: Imaginário e Periferia" („Von Valongo zur Favela: Vorstellungswelt und Peripherie") kuratiert. Im Herbst erscheint ein Buch Cardosos über seinen Urgroßvater, den USPD-Politiker und Bankier Hugo Simon, der 1933 von Deutschland nach Brasilien flüchtete.