

Die approbierte Originalversion dieser Diplom-/Masterarbeit ist an der Hauptbibliothek der Technischen Universität Wien aufgestellt (<http://www.ub.tuwien.ac.at>).

The approved original version of this diploma or master thesis is available at the main library of the Vienna University of Technology (<http://www.ub.tuwien.ac.at/englweb/>).

Diplomarbeit

Palermo Vias

Entwicklungsstudie für ein Bahngelände im Stadtteil ‚Palermo‘ in Buenos Aires, Argentinien

Ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades eines Diplom Ingenieurs unter der Leitung von

o.Univ.Prof. DI Cuno Brullmann

e253.2

Institut für Architektur und Entwerfen, Abteilung für Wohnbau und Entwerfen

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung
von

Marko Jell-Paradeiser

Matrikel-Nr. 9626206
Otto-Baugasse 24/34
A-1060 Wien

Wien, 04.02.2010



gewidmet Katrin, Ida und meinen Eltern.

Inhalt

1	Geschichte	7
1.1	Die Geschichte Argentiniens	9
1.2	Die Geschichte Palermos	21
1.3	Stadtentwicklungspläne des 20. Jhdts.	33
1.4	Entwicklung urbaner Gebäudetypologien	47
2	Analyse	55
2.1	Situationsanalyse	57
2.2	Problemanalyse	75
2.3	Chancen	85
3	Entwurf	87
3.1	Konzept	89
3.2	Pläne Städtebau	108
3.3	Auschnitt / Wohnbau	125
	Abbildungsverzeichnis	142
	Quellen	147

1. Geschichte



Abb. 1
1505-06 G. Stuchs Nürnberg, Stich

1.1 Die Geschichte Argentiniens

Wie wichtig Argentinien seine Geschichte ist, stellt man spätestens dann fest, wenn man auf die Straßennamen achtet. Sie erzählen das gesamte Drama des Landes, von der Entdeckung über die Diktatur bis hin zur heutigen Demokratie.

Gründung

Auf der Suche nach einer Durchfahrt zu den Gewürzinseln des heutigen Indonesiens erkundete *Juan Díaz de Solís* 1516 als erster Europäer im Auftrag der kastilischen Krone den La Plata, wurde aber dort von den *Querandí* getötet. Den ersten Versuch einer Ansiedelung unternahm *Sebastian Cabot* im Jahr 1527, allerdings gestaltete sich der Widerstand durch die indigene Bevölkerung als zu großes Hindernis und so kehrte er erfolglos nach Spanien zurück. Was von seiner Reise blieb,

waren die Legenden um das Silberland am Silberfluss, daraus wurde später Argentinien (von lat. *argentum*: Silber) und der Rio de la Plata (spanisch: Silber).

So entsandte der spanische König Karl V. den Höfling *Pedro de Mendoza* mit einer Flotte von 16 Schiffen, sowie 1600 Seeleuten und Soldaten um das Land am Silberfluss für ihn zu erschließen. Im Februar **1536** gründete er zu Ehren der Heiligen Maria und in Anlehnung an die meist herrschende frische Meeresbrise den *Puerto de Nuestra Senora de Santa Maria del Buen Ayre*. Jedoch waren die Spanier bald von Krankheiten, Hunger und auch der Belagerung durch die *Querandí* zermürbt und gaben die Siedlung schon 1541 wieder auf.

Da die Erschließung von der Atlantikseite her nun schon zum zweiten Mal gescheitert war, konzentrierten sich die Eroberer auf die

Abb. 2
1599 Buenas Aeres, Kupferstich



Kolonisation des, durch die präkolumbische Zeit schon dichter besiedelten Nordens, wo insbesondere große Silberentdeckungen in *Potosí* lockten. Von dort aus erfolgte dann (über *Tucumán*, *Córdoba*) unter der Führung von **Juan de Garay** der letzte Anlauf, das Tiefland zu kolonialisieren. **1580** konnte er schließlich am Ufer des La Plata erneut die Stadt **Buenos Aires** gründen, womit die spanische Herrschaft

in der Region endgültig errichtet war. Die Anlage der Stadt folgte dem in Lateinamerika gängigen Muster, um den Hauptplatz (mit Kirche und Regierungsgebäude/Rathaus) herum breitet sich die Stadt im Schachbrettmuster, an den Himmelsrichtungen orientiert, aus. Die Stadtbewohner erhielten Grundstücke zugewiesen.



Abb. 3
Die erste Stadt Buenos Aires

Unabhängigkeit

Vom monopolisierten spanischen Handelsverkehr so gut wie ausgeschlossen, entwickelte sich Buenos Aires ab 1600 zum Schmuggelzentrum im südatlantischen Raum. Auf Drängen der Stadtbürger nach Autonomie gegenüber der *gobernación* aus Paraguay/Asunción, erhob der spanische König Philipp III. Buenos Aires am 16.12.1617 zur selbständigen *gobernación*.

Trotz aller Versuche der Kolonialmacht den Schmuggel, vorbei an der Krone, zu unterbinden, florierte Buenos Aires' Wirtschaft auf dieser Grundlage. So war die Krone gezwungen ihre Beschränkungen langsam abzubauen und die Stadt konnte ihre Schlüsselrolle als Handelszentrum sichern und ausbauen.

Nachdem Spanien in Europa angesichts der Expansionsbestrebungen der Engländer immer mehr unter Druck geriet, forderten die

Regierungsvertreter in Buenos Aires auf mehr Selbstverwaltung. So wurde 1776 das **Vizekönigreich La Plata**, mit der **Hauptstadt Buenos Aires** gebildet, in deren Verwaltung nun auch das reiche Potosí fiel. Durch die Legalisierung von zuvor unversteuerten Handelsgeschäften stiegen die Zolleinkünfte sprunghaft von jährlich 20'000 pesos auf nun 400'000 pesos. Die neue Hauptstadt erfuhr einen enormen Aufschwung, von der einst verarmten Stadt am Ende Welt, zur neuen Drehscheibe des Südatlantiks.

Der Erfolg brachte einen Migrantenstrom mit sich, der die Einwohnerzahl bis 1800 auf ~40'000 ansteigen ließ. Nun wurden städtische Strukturen aufgebaut, wie zum Beispiel gepflasterte Hauptstraßen mit Beleuchtung, eine Sekundarschule, ein Spital etc.

Nach einigen politischen Wirrnissen infolge

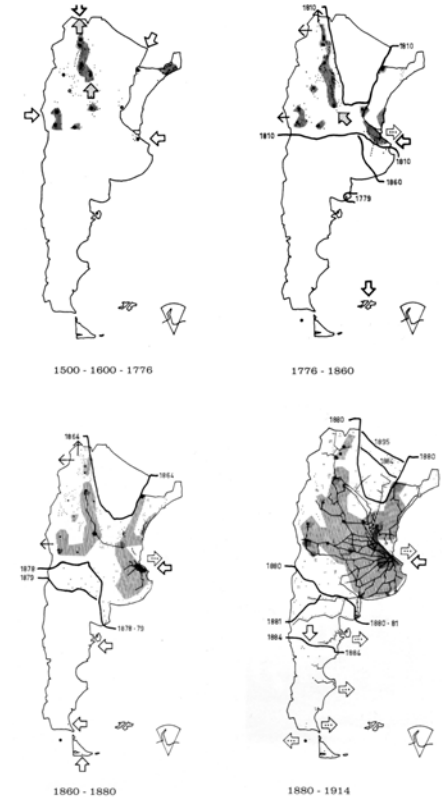


Abb. 4 Zuwachsströme



Abb. 5
Buenos Aires 1782

der Machtverschiebungen in Europa wurde am 25. **Mai 1810** eine Versammlung einberufen, welche beschloss sich endgültig von Spanien zu lösen und den Vizekönig in Arrest zu nehmen, zum Präsidenten der *junta* wurde **Cornelio Saavedra** berufen. Dieses Ereignis wurde in der späteren Geschichtsschreibung als *Mairevolution* zur Geburtsstunde der argentinischen Nation hochstilisiert.

Einigung der La Plata Staaten

Am 9. Juli **1816** wurde die politische Trennung der Provinzen am Rio de la Plata von Spanien dann formell vollzogen, zum **ersten Staatspräsident** wurde General **Juan Martín de Pueyrredón**.

In den Folgejahren baute sich der Konflikt zwischen der Provinz Buenos Aires (unter der totalitären Führung Juan Manuel de Rosas) und den Provinzen im Landesinneren bis zu kriegerischen Auseinandersetzungen auf. Erst nach dem **Sieg der Föderalen Provinzen** über Buenos Aires und dem Sturz Rosas konnte das Land wieder geeint werden. Dies wurde 1861 mit der Ratifizierung der, bereits **1853** von den anderen Provinzen Unterzeichneten, **Verfassung** (welche im Kern bis heute in Kraft ist) durch die Provinz Buenos Aires bestärkt. Ein Jahr später wurde der damalige Regierungschef von Buenos Aires **Bartolomé Mitre** auch zum Staatspräsidenten gewählt.

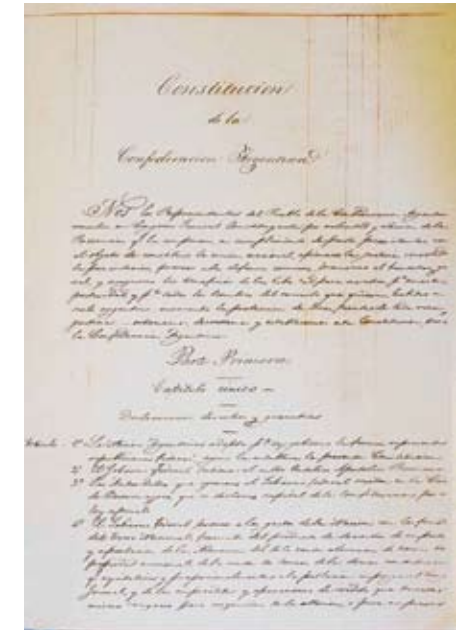


Abb. 6
Auszug der Verfassung von 1853



Abb. 7
1864 Buenos Aires aus der Vogelperspektive

Aufschwung

Durch die Stabilisierung der politischen Lage konnte nun ein erneuter Aufschwung beginnen. Zeitungen wie *La Nación* wurden gegründet und auf der Suche nach der argentinischen Geschichte wurden Denkmäler errichtet. 1868 wurde Mitre durch **Sarmiento** abgelöst, welcher das Schulsystem ausbaute und **aktiv europäische Zuwanderung förderte**. *Gobernar es poblar* lautete seine Devise, durch den neuen Zustrom sollte die wirtschaftliche und politische Lage gestärkt werden. Durch die Einführung der Kühltechnik Ende des 19. Jahrhunderts, die dem Hauptwirtschaftsfaktor Export nochmals einen gewaltigen Schub gab, erreicht Argentinien den vorläufigen Höhepunkt. Der enorme **Bevölkerungszuwachs** um die Jahrhundertwende **änderte das Stadtbild** grundlegend. Das BIP lag über dem der Schweiz und erlaubte eine Stadtentwicklung, die

Buenos Aires seine bis heute charakteristische Erscheinung gab. Fabriken wurden am Fluss Riachuelo gebaut, prächtige Herrensitze der wohlhabenden Landbesitzer wurden im Zentrum errichtet, renommierte Landschaftsarchitekten legten Gärten und Parks an, zum neuen sozialen Zentrum wurde der Jockey Club. Großteils nach **europäischen Vorbildern** wie des französischen Stadtplaners **Georges-Eugène Haussmann** wurden großzügige Boulevards angelegt, neue Bahnhöfe den englischen entsprechend gebaut, Hochhäuser

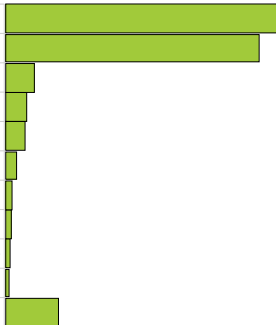
Italiener	1.476.725	
Spanier	1.364.321	
Polen	155.527	
Russen	114.303	
Franzosen	105.537	
Deutsche	59.895	
Portugiesen	35.470	
(Ex-)Jugoslawen	31.512	
Tschechoslowakei	25.024	
Briten	19.525	
Andere	285.242	

Abb. 8
Immigration in Argentinien 1895-1946

aus Eisen und Glas errichtet. Stadtparks wurden angelegt, eine elektrifizierte Straßenbahn, wenig später sogar eine Untergrundbahn eingerichtet, das bis heute weithin bekannte Opernhaus teatro colón wurde eröffnet. Neue Medien wie Radio und Kino hielten Einzug, die Auflagen der auch mehrsprachigen Tageszeitungen

stiegen in die Höhe.

Buenos Aires wuchs in kürzester Zeit zur größten Stadt Lateinamerikas, mit einem soliden Anteil einer stabilen Mittelschicht, welche allerdings im starken Kontrast zur städtischen Arbeiterschaft stand.

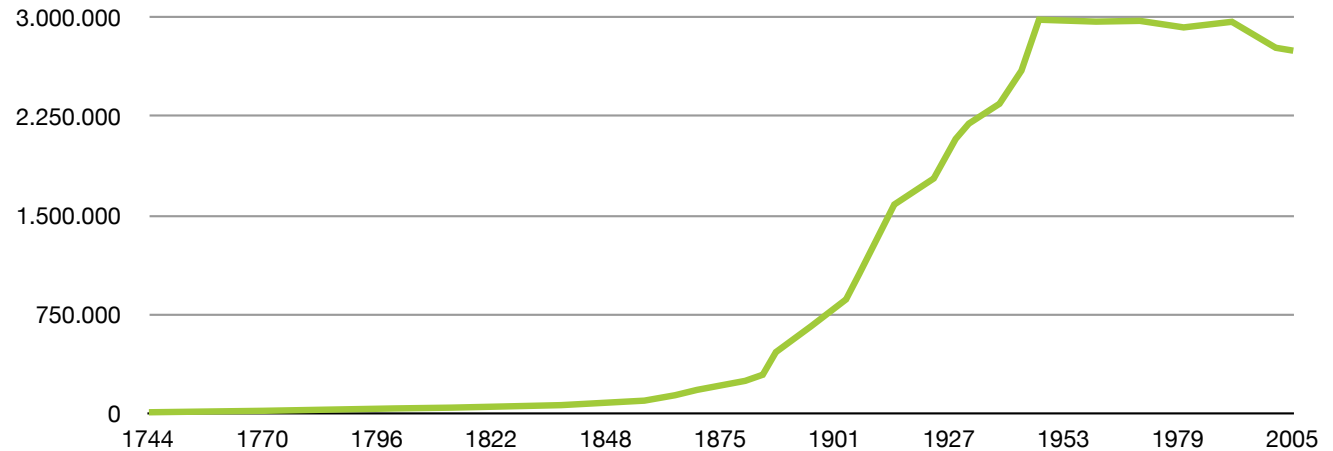


Abb. 9
Bevölkerungswachstum
Buenos Aires 1744-2005

Probleme der raschen Entwicklung

Dieser enorm schnelle Wachstum der Stadt brachte auch gravierende Probleme mit sich. Vor allem die hygienische Infrastruktur konnte nicht schnell genug mitwachsen. So suchte eine **Gelbfieberepidemie** den südlichen Stadtteil heim, woraufhin die **wohlhabende Bevölkerung** in die nördlichen Viertel wie **Palermo** und **Belgrano abwanderte**, wo sie neue Villen errichteten. So vollzog sich eine räumliche Trennung der sozialen Schichten in den einerseits ärmeren Süden, entlang des verunreinigten Flusses in Hafennähe, wo die verbliebene Bevölkerung die verlassenen *conventillos* bezogen. Auf der anderen Seite entstanden die neuen *barrios* wo neben Villen für die Wohlhabenden auch Parks und Plätze angelegt wurden. Diese Trennung ist bis heute aktuell und spiegelt sich auch in den Statistiken zu Bildung, Einkommen und Wohnqualität wider. Während im Hafenviertel

der später weltberühmte *Tango*^{*)} und das *lunfardo*^{**)} als Subkultur entstanden, hatte die Psychoanalyse ihren weltweiten Höhepunkt in den noblen Stadtteilen im Norden. So kam auch langsam eine gewisse Gegenstimmung der Zuwanderungspolitik auf. Zusätzlich **verschlechterte** sich im Zuge des Ersten Weltkriegs auch die **wirtschaftliche Lage** und es kam vermehrt zu **Unruhen**, das innenpolitische Klima wurde von Gewalt überschattet.

Die Weltwirtschaftskrise 1929 traf zwar Argentinien weniger hart als andere Länder, setzte die Politik aber trotzdem weiter unter Druck. Der inzwischen 78-jährige Präsident Hipólito Yrigoyen konnte den **Straßenprotesten** nicht mehr standhalten, so putschte 1930 das Militär, um mit Gewalt Herr der Lage zu werden. Ihren Einfluss auf die Landespolitik übten sie die folgenden 50 Jahre aus.



Abb. 10
Hipólito Yrigoyen (1852-1933)

*) wahrscheinlich von *tangós*, wie die Afrikaner in Buenos Aires ihre Trommeln nannten

***) ein informelles Sprachgemisch aus allen möglichen indigenen und europäischen Sprachen



Abb. 11
Juan Domingo & Eva Peron, 1945

Militärdiktatur

Die Epoche des Machterhalts durch Wahlbetrug, Korruption und Einschüchterung begann. Nicht zuletzt aus dieser Situation und auch einer gewissen Orientierungslosigkeit der großteils immigrierten Bevölkerung heraus, entwickelte sich ein Nationalismus, der sich zwar deutlich von dem Europas unterschied, jedoch die eine oder andere Parallelität zulässt. Während die **Zuströme** von Übersee langsam **verebbten**, kam es im Landesinneren immer mehr zur Landflucht der wenig geschätzten Dorfbevölkerung.

Als der Atlantikkrieg eskalierte und sich Argentinien immer noch nicht zu den Alliierten deklarierte, trafen Exportverluste, Waffenembargo, Einfrieren der Kredite und Wirtschaftssanktionen durch die USA das schon destabilisierte Land besonders hart. Das Militär reagierte darauf wieder mit

Machtübernahme, Massenverhaftungen, Verbot politischer Parteien und Einschränkung der Pressefreiheit.

Als starke Figur trat dabei **Juan Domingo Perón** hervor, der sich mit **sozialem Entgegenkommen** die **zivile Unterstützung** und somit Legitimation holen wollte.

Es folgten Machtkämpfe zwischen den totalitären Militärs und dem sozial-autoritären Peronismus, bei dem Peróns Frau **María Eva Duarte** genannt **Evita** der Inbegriff der sozialen Politik wurde. Sie bemühte sich um den Bau von Hospitälern und Schulen, Volksküchen und das Frauenwahlrecht. **Wohnbauprogramme** sollten die marode Wirtschaft ankurbeln, der wirtschaftliche Erfolg des Landes blieb jedoch weitestgehend aus und so stieg die öffentliche Unzufriedenheit wieder an. Die städtische Mittelschicht erodierte, Elendsviertel, die **villas miserias** weiteten

sich aus. Wegen der Scharmützel zwischen Militärs und Peronisten blieb das Land ohne klare Führung und zerbrach immer mehr, dies gipfelte im wohl letzten **Militärputsch** der argentinischen Geschichte. **1976** richtete das Militär ein **staatsterroristisches Regime** ein, mit dem Ziel der nationalen Reorganisation. Dies sollte mit der gezielten Entführung, Folter und Ermordung aller kritischen Stimmen erreicht werden. Tausende, heute **desaparecidos** genannte, wurden mit Drogen betäubt von Militärflugzeugen aus in den *Río de la Plata* geworfen. Trotz der Versuche durch internationale Militäraktionen von den inneren Problemen abzulenken, konnte das Regime dem inneren und äußeren Druck nicht standhalten, und so setzten sie **1983 demokratische Neuwahlen** an.

Die neue Ära

Die Aufgabe der folgenden Präsidenten (*Alfonsín, Menem*) war es, das sozial und wirtschaftlich schwer zerrüttete Land zu einen. Trotz Aufarbeitung der sozialen Traumata und Entmachtung des Militärs war die Aussicht wieder wirtschaftlichen Boden zu gewinnen nahezu hoffnungslos. Nach einer instabilen Abfolge von mehreren Regierungen kam es zum Jahreswechsel 2001/02 zur Entwertung der Landeswährung *peso argentino* und eine breite Bevölkerungsschicht verarmte.

2003 gewann Nestor Kirchner die Präsidentschaftswahlen und versuchte die Lage wieder zu stabilisieren, seit 2007 hat ihn seine Ehefrau Cristina Fernández de Kirchner abgelöst.



Abb. 12
Nestor und Cristina Kirchner

Abb. 13
"El bosque primigenio, poblado de espini-
llo, ceibo y jarillares..."



1.2 Die Geschichte Palermos

Begibt man sich auf die Suche nach den Ursprüngen des Stadtteils Palermo, kommt man nicht umhin die eine oder andere romantische Geschichte darüber zu lesen. So zum Beispiel die Beschreibung von *Horacio Schiavo* von 1969: "Geht man anhand der vage erhaltenen Eindrücke in der Zeit zurück, auf der Suche nach dem Geist dieses Ortes, gelangt man an einen Zeitpunkt, als der unberührte Hochwald natürlich wild bewachsen von Akazien, Kapokbäumen und Jarillas, dort wo das sanfte Orchester der Vögel hallt, als die Geschichte dieses 'barrio porteño' beginnt, zwischen Pflanzen und der Wasserlinie des 'rio de la plata' von wo es sich langsam entgegen der Stadt streckt ... der frische Schatten, den der Mensch bis heute schätzt ... Diese Idylle wurde 1836 von Juan Manuel de Rosas jäh gestört, als er mit seinen Männern dem Paradies mit Äxten und Harken zu Leibe rückte, um dort seine Privatresidenz zu

errichten. Zwei Jahre später, kurz vor dem Ableben seiner Frau Doña Encarnación, wurde der erste Bauteil, sowie eine kleine Kapelle fertiggestellt. ..." *)

Die Anfänge liegen jedoch noch viel weiter zurück. Schiavo schreibt, dass ihn bei seiner ausführlichen Recherche mehrere staubige und vergilbte historische Hinweise auf die Spur der Namensgebung führten. Er geht davon aus, dass der Ursprung im Patronym eines der ersten 'chacarero's - was in etwa Bauer eines kleines Landguts bedeutet - der Region liegt: Don Juan Domínguez Palermo, soll dieser Siedler der damals noch sumpfigen Landschaft gewesen sein. Es ist überliefert, dass er in Sizilien geboren wurde. Nicht eindeutig ist, ob er in alten Papieren auch als Abgeordneter des Gemeinderats von Cabildo aufscheint, da damals

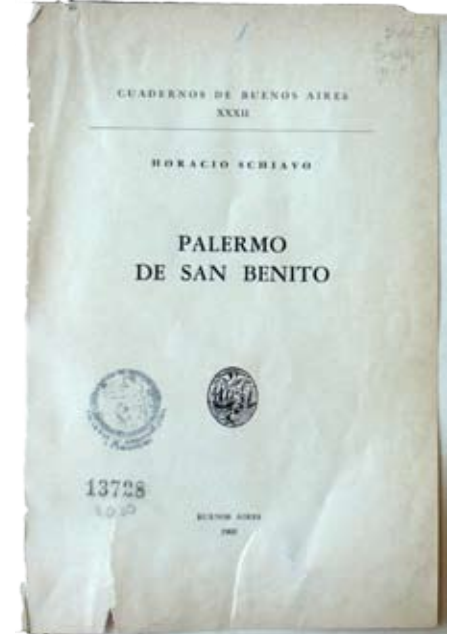


Abb. 14

*) frei übersetzt aus Horacio Schiavo, *Palermo de San Beneto*, BsAs 1969 S. 7-9



Abb. 15
Plano Topografico
Buenos Ayres 1850



Abb. 16
Aquarell von
C. Sívori 1850
La casa de Rosas

diese Ämter nur von Personen mit spanischer Herkunft vergeben wurden. Mit Sicherheit weiß man, dass schon 1590 ein Einwohner Buenos Aires' mit dem Namen Juan Domínguez Palermo eine gewisse doña Isabel Gómez de la Puerta Saravia ehelichte. Ihr Vater don Manuel Gómez de la Puerta Saravia war wiederum einer der Männer der zweiten Gründung von Buenos Aires durch Juan de Garay (1580), er erhielt damals Ländereien, welche er dann kultivierte. Nach seinem Tod gingen diese an seine Tochter, beziehungsweise seinen Schwiegersohn Domínguez Palermo über. In diesem bewaldetem Gebiet voller Früchte wuchs der erste Weingarten des Landes. Nachforschungen Miguel Sorondos zufolge handelte es sich bei dem Landgut um das Gebiet, welches heute von den Straßen Cabrera und Colonel Díaz, Avenida del Libertador und Tagle, Av. del Libertador und Agüero, Agüero und Cabrera begrenzt wird.

Andere Theorien zur Namensgebung, die sich zum Beispiel auf die alte Kapelle San Benito nahe Recoleta oder die Benennung eines Baches 'arroyo Palermo', in Anlehnung an Erinnerungen der Einwanderer an Sizilien beziehen, sind laut Schiavo alle erst später in der Epoche Juan Manuel de Rosas entstanden und somit nicht relevant. Zu diesem Zeitpunkt hieß es längst: "Vamos a lo de (Domínguez) Palermo!"

1685 tritt der Namen erstmals offiziell in Erscheinung. In den alten Dokumenten ist ein Eintrag über 'La Pesquería de Palermo'- der Fischerei von Palermo - zu finden. 1808 wurde eine Partei mit diesem Namen gegründet, welche bis zum Jahr 1821 den, vom Stadtrat von Buenos Aires ernannten, Bürgermeister stellte.

Damit ist klar, dass zur Zeit als Rosas sich in dem Gebiet nördlich der Stadt Buenos Aires niederließ, der Begriff 'Palermo' längst



oben:
Abb. 17
Juan Manuel de Rosas

offiziell etabliert war und sich auch über die Jahre bis zum heutigen Tag, als Synonym für Laubwald, Vogelgezwitscher, klare Teiche und Rosengärten hielt.

Als jedoch der autokratische Präsident, des damals unabhängigen Staates Buenos Aires, den Föderalen 1852 unterlag, wurden seine Ländereien enteignet und später zur Erinnerung der *parque tres de febrero* angelegt.

Die Gelbfieberepidemie 1871 brachte dann einen regelrechten Siedlungsstrom der gehobenen Klasse, die aus dem geplagten Stadtteil in Hafennähe abwanderten. Den Ansprüchen der Eliten des Landes entsprechend wurde auch begonnen Parks und Freiflächen nach europäischen Vorbildern anzulegen.

rechts:
Abb. 18
Plano de la ciudad Buenos Aires 1879
Parque 3 de Febrero



Landschaftsarchitektur

Wie eng die Verknüpfung der argentinischen Landschaftsarchitektur mit der Französischen war, kann man am Beispiel des *Jardín Botánico* gut erläutern. Nachdem unter Präsident *Sarmiento* Mitte des 19. Jahrhunderts die Grundlage für die Gestaltung des neuen, metropolen Stadtbildes gelegt wurde, zog man den aus Frankreich stammenden **Landschaftsarchitekt Jules Charles Thays** bei. Carlos Thays, wie er sich später in Argentinien nannte, war wiederum zuvor in Frankreich Schüler des *Jardinier principal de Paris* (Obergärtner), *Édouard François André*. Welcher für viele französische Boulevards und Parks verantwortlich zeichnete.

Unter seiner Führung entstanden in den 22 Jahren seiner Amtszeit 70 Parks in Buenos Aires, die heute noch von großer Bedeutung sind, wie zum Beispiel: *el parque Tres de*

Febrero, Centenario, plaza Francia, Plaza de Mayo sowie der *Jardín Botánico*. Auch war es er, der die Straßen Buenos Aires mit 150'000 Bäumen ausstattete, und somit dem ansonsten sehr kahlen, gerasterten, urbanen Raum die Freundlichkeit gab, die wir heute schätzen. Wären die Straßen nicht die schattigen Alleen, die sie heute sind, würde wohl der schwarze Asphalt die Luft zum Flimmern bringen und mit ihr die abends vor die Türe gelegten Abfallbeutel zu einer unerträglichen Belastung werden. Der Blick aus einem Fenster in das Innere einer Baumkrone bietet wohl einiges mehr an Qualität, als das direkte Gegenüber der grauen Nachbarfassade. (Nicht zuletzt können sie für Fußgänger als sicherer Rammschutz vor den Gefahren der argentinischen Autofahrer dienen.)

Der heute luxuriöse, für seine gewundenen Straßen und den hohen Grünanteil typischen



Abb. 19 Lago Rosedal, Palermo

Abb. 20 Alltägliche Gefahren





Stadtteil *palermo chico* wurde auch von ihm geplant.

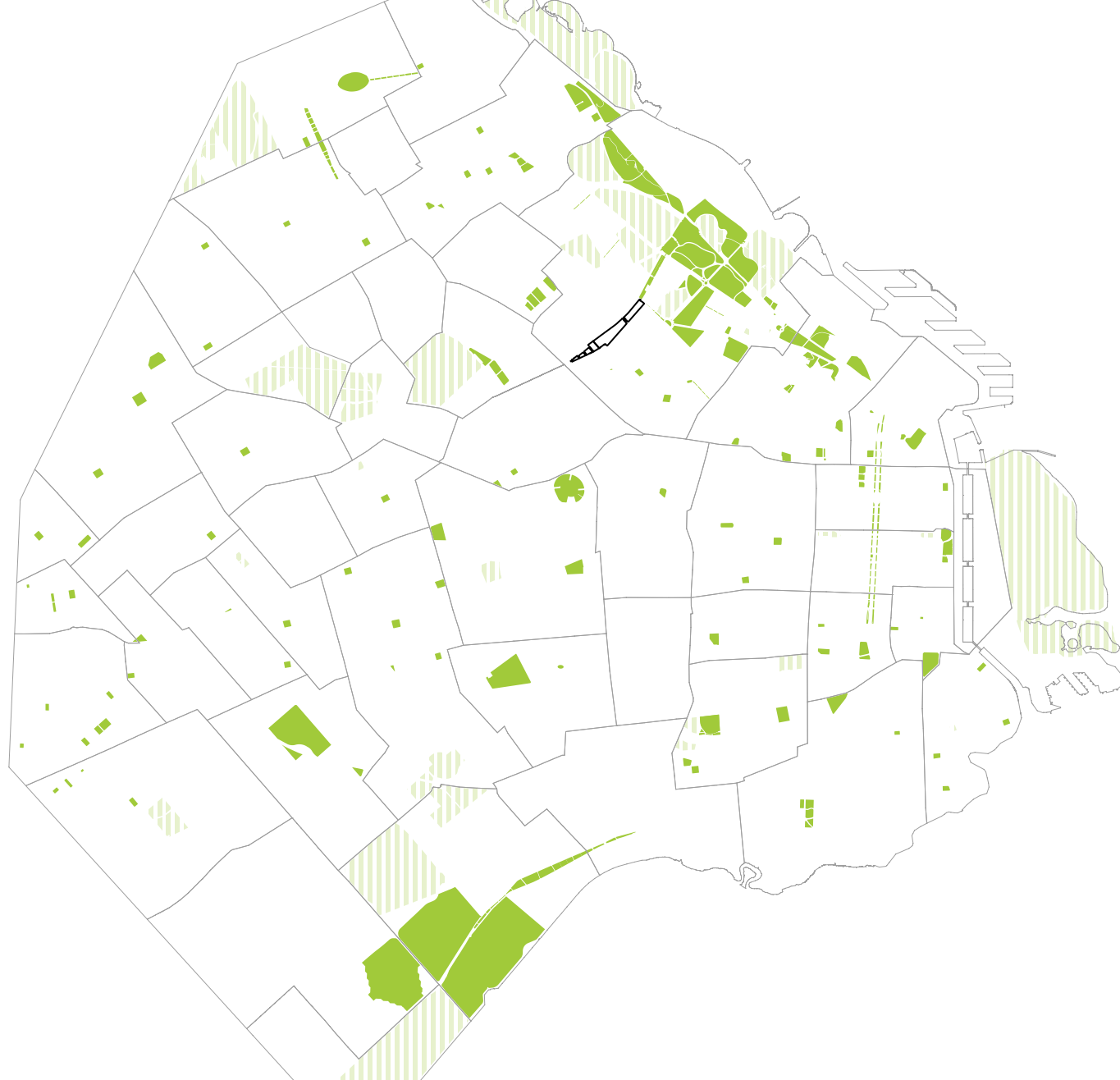
Die argentinische Kunsthistorikerin *Sonia Berjman* bringt es auf den Punkt: "Das Grün der Städte in diesem Land verdanken wir ihm. Seine Arbeit war für alle, er schuf den Platz im Viertel und auch die Parks für die Eliten. Unter seiner Führung **bekam** der **öffentliche Raum** eine **Bedeutung**, die er vorher nicht hatte." *)

*) frei übersetzt aus

La Nación: http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=1203023&pid=7733431&toi=6266; 25.11.09;

Abb. 21

Jardín Botánico in Palermo, Buenos Aires



1 : 100'000
Abb. 22
Parks / Grünflächen 2009
Buenos Aires



Escala por el autor en metros 1:25,000

Edición Especial de Buenos Aires, 1905

Imp. de la "Gaceta"

Urbanisierung Palermos

Auch wenn die Angaben bezüglich der Jahreszahlen mit Vorsicht zu behandeln sind, so kann man beim Betrachten der Karten aus den Jahren 1888, 1892 und 1896 die Bebauung des Stadtteils Palermo sehr gut vergleichen. Klar erkennbar ist, wie enorm schnell Buenos Aires in dieser Zeit gewachsen ist. Die ersten bebauten Häuserblöcke (*manzanas*) befanden sich westlich der *Plaza Italia*, der Bach *arroyo maldonado* stellte damals eine klare Grenze dar. Wenn auch noch nicht bebaut, so sind in der Karte von 1888 doch schon die umliegenden Häuserblöcke entsprechend des strengen Schachbrettrasters mit dem Vermerk *Manzanas no edificadas* angelegt.

In dem mit 1892 datierten Stadtplan ist schon ein Großteil des heutigen *Palermo vejo* bebaut, auch der heute für das Viertel so wichtige

Plaza serrano ist zu finden. Nur wenige Jahre später, in dem Plan von 1896, reicht die Bebauung diesseits des *arroyo maldonado* schon circa 1,5 Kilometer weiter ins Landesinnere, jenseits des Baches sind die *manzanas* schon eingeteilt.

Anfang des 20. Jahrhunderts kommt es immer öfter zu Überschwemmungen, da der Bach die Regenwässer der bebauten Flächen nicht mehr fassen kann. Ende der Zwanzigerjahre wird das Rinnsal aufwendig kanalisiert, was kurzfristig das Problem zu lösen scheint. Die Überplattung wird gleichzeitig genutzt um die *Avenida Juan B. Justo* zu errichten, welche heute eine wichtige sechsspurige Verbindung ins Landesinnere ist.

Auf den ersten verfügbaren Luftbildern von 1940 sind innerhalb der heutigen Stadtgrenzen nur

linke Seite
Abb. 23
Stadtplan Buenos Aires 1888

links Abb. 24
Buenos Aires 1892

rechts Abb. 25
Buenos Aires 1896



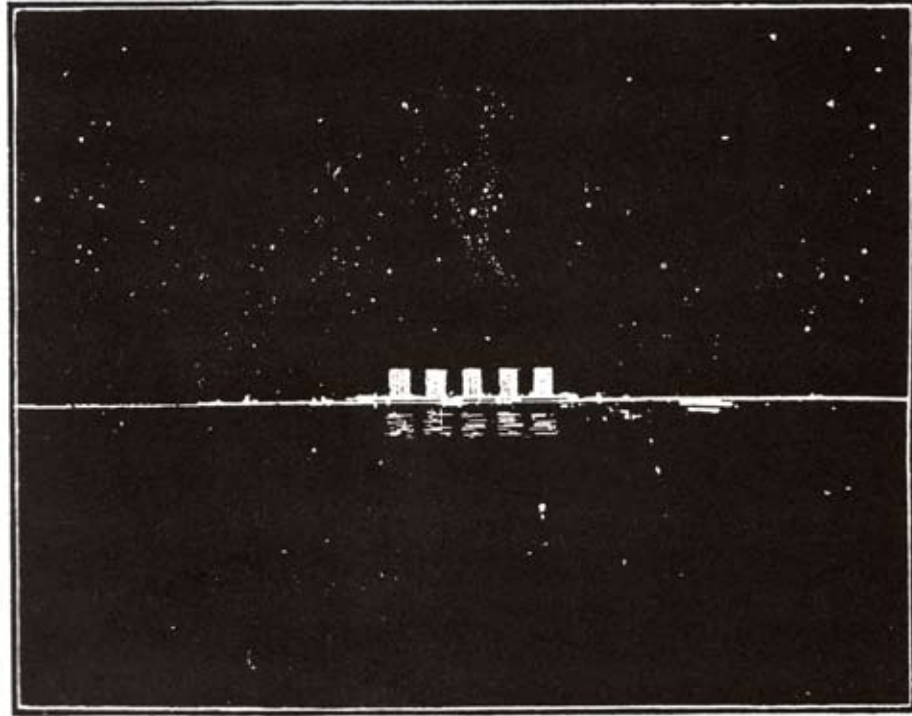
noch wenige Freiflächen zu erkennen, weshalb ab Mitte des 20. Jahrhunderts Nutzfläche fast nur noch durch Verdichtung geschaffen werden konnte.

Was während dieser rasanten Entwicklung der Stadt völlig auf der Strecke blieb, war Frei-beziehungsweise Grünräume zu berücksichtigen. Vergleicht man die historischen Pläne, erkennt man, dass nach dem 19. Jahrhundert kaum noch größeren Parkanlagen angelegt wurden.

Der wirtschaftliche Zustand des Landes hinterlässt auch in den Fassaden der alten Häuser seine Spuren, die einst so prächtigen Balkons und Verzierungen sind inzwischen schäbig und verfallen. So scheinen sie die traurige Geschichte einst besserer Zeiten und den Niedergang während der Epoche der Diktaturen zu erzählen.

Man muss allerdings dem Regime, besonders unter Peron, auch zugestehen, die städteplanerischen Defizite zumindest teilweise erkannt zu haben. So ließen sie im 20. Jahrhundert einige Stadtentwicklungskonzepte von berühmten Architekten der damaligen Zeit ausarbeiten. Möglicherweise erlaubte gerade die autokratische Führung des Landes revolutionäre Konzepte, die jedoch kaum umgesetzt wurden.





Plan Le Corbusier 1937

Der Vorschlag entstand aus einem Projekt von Jorge Ferrari Hardoy und Juan Kurchan, welches sie im Pariser Atelier von Le Corbusier 1938 ausarbeiteten.

Corbusier kritisiert, dass die manzanas der Kolonialzeit für eingeschobige Bebauung konzipiert wurden, an der Straße ausgerichtet, der rückwärtige Bereich bepflanzt. Die Proportion des konstruierten Raums und des Grünraums war ausgeglichen. Die Straßenbreiten wurden damals für die daraus generierten Ströme ausgelegt. Um 1900 wurde schon um ein bis zwei Geschoße aufgestockt und die Gärten reduziert, woraus eine Belastung der öffentlichen Verkehrsflächen resultiert, die nicht mehr dem ursprünglich geplanten Normalzustand entspricht.

1937, als Le Corbusier die Analyse erstellte, beklagt er, dass die Gebäude bereits mit 8 bis

20 Geschossen die ganze *manzana* bis tief in die Grundstücke hinein belegen. Die Freiräume wurden auf Ventilationsschächte minimiert, die Belichtung funktioniert nicht mehr, aus hygienischer Sicht ein Desaster. Die Straßen können die Massen an Autos, Bussen, Straßenbahn und Fußgängern nicht mehr aufnehmen, da nicht nur die Dichte enorm ist, sondern auch die zurückgelegten Distanzen steigen.

Diese Probleme sind nicht spezifisch für Buenos Aires, sondern entstanden im vergangenen Jahrhundert weltweit.

Aufgrund dieser extremen Verschlechterung der Lebensumstände in den Städten wurde beim internationalen Kongress für moderne Architektur (CIAM) unter der Leitung von Le Corbusier 1933 die Charta von Athen erstellt. L.C.: "Die Städte unsere Zeit sind keine Städte mehr, sondern der Abfall eines großen



Abb. 29
Skizze von Le Corbusier

linke Seite Abb. 28

rechts Abb.30
Entwicklungsplan für Buenos Aires
Le Corbusier

unten Abb. 31
Zeichnung aus dem 'Plan Regulator',
Le corbusier



Labors der ersten Ära der technisierten Zivilisation". Die wichtigsten Forderungen des CIAM waren mehr Licht, Luft und Grün in den Städten zu schaffen.

Mit diesen Auflagen erstellt Le Corbusier, im Gegensatz zu Noel oder Bonet ohne Auftrag der Regierung, den neuen Plan für Buenos Aires.

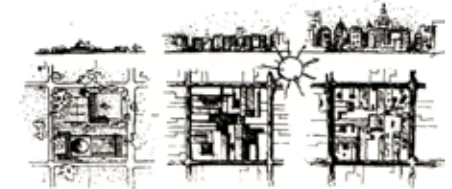
Er setzt neu definierte urbane Räume in das existierende Stadtgefüge, um damit eine Lösung für die Problempunkte anzubieten. Dabei verdichtete er die Strukturen in die Vertikale, um dazwischen freie Grünräume für Freizeit und Erholung entstehen lassen zu können. Große, weite Avenidas mit viel Grünfläche und genügend Raum für Fußgänger verbinden diese neuen Brennpunkte. Das Straßensystem wird in unterschiedliche Geschwindigkeiten eingeteilt, dazu legt L.C. ein zweites, größeres Raster über das Bestehende der *manzanas*. Der kleinste

Raster wird zu Einbahnen, jede vierte Achse zu einer Hauptverkehrsstraße. Die großen Avenidas werden aufgeständert, um die unterschiedlichen Fortbewegungsarten zu differenzieren und entsprechende Kapazität für den aufkommenden Verkehr zu schaffen.

Räume mit vertikalen Gebäudetypologien in hoher Dichte werden wie Satelliten im Stadtgebiet angeordnet, um konzentriert die unterschiedlichen Nutzungen aufnehmen zu können und damit eine ausgeglichene Harmonie von Gebäuden und dem grünen Außenraum zu ermöglichen.

Die neuen Blöcke sind vier Mal so groß wie die alten *manzanas*, die neuen Straßen wirken nicht mehr wie Korridore. Trotzdem muss das Stadtbild eine Durchmischung von Typen unterschiedlicher Epochen sein und der Entwurf die unterschiedlichen Momente

Abb. 32
'Die Entwicklung in eine Sackgasse'



der Stadtevolution zusammenfügen, um das historische Gedächtnis nicht zu zerstören.

Ein neues Geschäftszentrum mitten im Rio de la Plata, welches mit fünf Hochhäusern am Ende der zentralen Erschließungsachse die Schiffsreisenden empfängt, soll das Wahrzeichen des Plans von Le Corbusier sein. In der Innenstadt, entlang der großen Arterien (Grüschneisen mit den Verkehrsflüssen auf unterschiedlichen Niveaus) gliedern sich die neuen städtischen Räume aneinander. Am Flussufer entsteht der Erholungsraum, entlang der Hauptachsen weitere Zentren mit spezifischen Funktionen (Einkaufs- und Bürozentrum, Regierungs-, Gewerkschaften- und Finanzviertel), wie Satelliten verteilt dann die Hotel-, Universitäts- und Wohnviertel.

Diese, von Le Corbusier vorgeschlagene Trennung der Nutzungen wurde Mitte des Jahrhunderts in

vielen Stadtentwicklungsplänen interpretiert, jedoch gegen Ende des 20. Jahrhunderts dann infrage gestellt und wieder mehr auf eine Mischung der Nutzungen gesetzt.

[Vgl. Molina y Vedia]

Plan Bonet 1948-49

La Ciudad frente al Río

Unter Präsident Peron wurde 1948 das Büro für den *“plan regulator”* eingerichtet. Aus der totalitären Politik heraus entwickelten sich Pläne für neue Stadtteile, welche die Grundlage einer perfekte Gesellschaft legen sollte. Alles sollte harmonisch sein, für Chaos, Nachlässigkeit oder Armut gab es keinen Platz. Die Visionen der Architekten waren jedoch für die Politiker größtenteils unverständlich, beziehungsweise politisch und ökonomisch nicht umsetzbar.

Antonio Bonet, ein Schüler von Le Corbusier, sowie einige andere wichtige Architekten Argentinien, wie zum Beispiel Juan Kurchan und Jorge Ferrari-Hardoy waren Mitglieder des Entwurfsteams für das Projekt ‘La Ciudad frente al Río’. Beide waren auch bereits bei den



Abb. 33
Collage Ciudad frente al Río

Plänen Le Corbusiers 1937 federführend. Die Studie sieht ein Viertel für 50'000 Bewohner in *Bajo Belgrano* vor. Am Flussufer werden in einer, von jeglicher anderen Bebauung geräumten Grünzone, 20 Wohnblöcke zu je 2'500 Bewohnern angelegt, welche entsprechend der *Charta von Athen* aufgrund der hohen Dichte Platz für Freiflächen zuzulassen.

Die bestehende Bahnlinie wird abgesenkt und teilweise überbaut. Für den Individualverkehr werden vier der bestehenden Straßenachsen zum Fluss hin verlängert und bilden so die *supermanzanas*, für die schnelle Anbindung wird eine neue Autobahn entlang des Ufers angelegt. Die Fußgänger erhalten ein axial ausgerichtetes Wegenetz, an dem Nahversorgung und gemeinschaftliche Einrichtungen angeordnet sind.

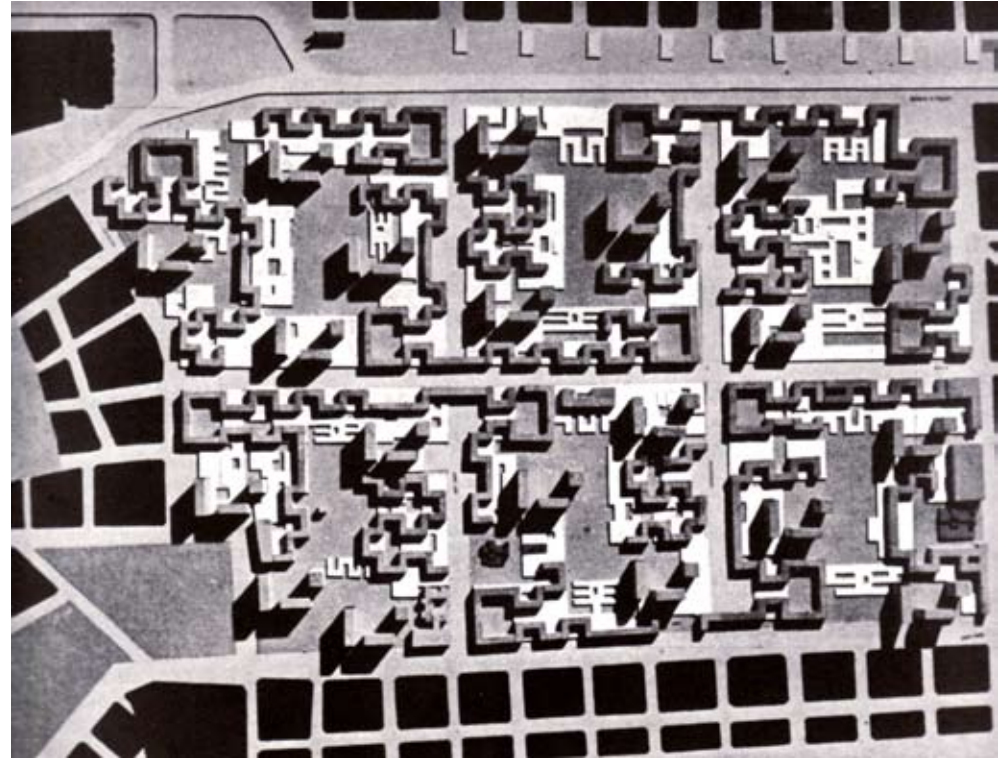
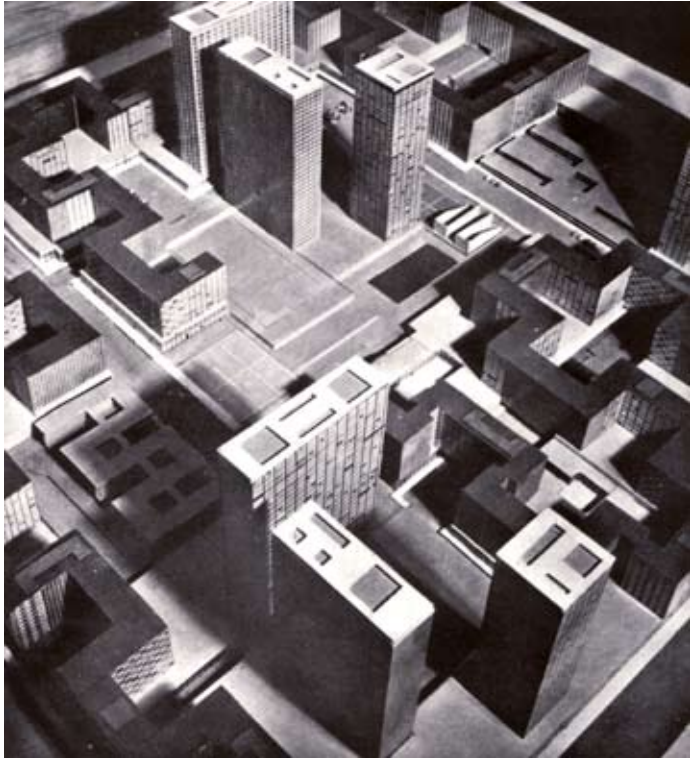
Die introvertierte Anordnung des Wegesystems,

sowie große Distanz zum bestehenden Wohnviertel ohne verbindender Elemente führt jedoch zu einem urbanen Bruch. Die Struktur ist wie eine Insel auf weiter Flur, ohne auf die umgebende Stadt einzugehen.

Die Pläne wurden nie umgesetzt, einzig die Autobahn, die im Entwurf schon angedacht wurde, ist heute eine wichtige innerstädtische Verbindung. [Vgl. Molina y Vedia]



Abb. 35
Der Sessel BKF von Juan Kurchan (1913-1975), Jorge Ferrari Hardoy (1914-1977), Antonio Bonet (1913-1989)



Plan Bonet 1956-57

Der zweite Entwurf von Bonet beschäftigt sich mit dem Stadtteil *San Telmo*. Nachdem es sich dabei um einen der ältesten Teile der Stadt handelt, weist dieser eine sehr geringe Dichte in Zentrumsnähe auf. Außerdem gehören die Bewohner aus der historischen Entwicklung heraus zur ärmeren Schicht, was politisch nicht unwesentlich ist.

Die Idee der *supermanzanas* wurde weiterentwickelt und versucht, mehr auf den menschlichen Maßstab einzugehen. Die Gebäude wurden in unterschiedliche Höhen gestaffelt, so gab es nicht nur Hochhäuser, sondern auch Wohnblöcke und flache Bebauung. Im Zentrum der Superwohnblöcke befindet sich der Grünraum, der nun durch die umgebenden Strukturen besser definierte Zwischenräume bietet. Die Verkehrswege der Fußgänger und Autos sind

wieder streng getrennt, wobei die Straßen sich nun in das Raster der bestehenden Umgebung eingliedern. Auch die unterschiedlichen Funktionen sind genau getrennt, die Nähe zum Stadtzentrum ermöglicht dabei sehr kurze Arbeitswege.

Der Aufwand, die Voraussetzungen für diesen Plan zu schaffen, war letztlich zu groß, um in tatsächlich umzusetzen. [Vgl. Molina y Vedia]

linke Seite:
links Abb. 36: Plan Bonet 1957
rechts Abb 37: Plan Bonet 1957

unten Abb. 38:
'Die drei Maßstäbe'





Unterschiedliche Wahrnehmungen

Diese gewaltigen Entwürfe mögen für uns Europäer oft brutal oder überdimensioniert wirken, werden aber im lateinamerikanischen Kontext anders wahrgenommen. Die Stadtentwicklungspläne des 20. Jahrhunderts für Buenos Aires weisen einige Parallelen zu der zeitgleich entstehenden brasilianischen Hauptstadt Brasília auf, wie zum Beispiel die Struktur der *supermanzanas* oder *supercuadras*, wie sie in Brasilien genannt werden. Aus unserer Perspektive wirkt diese von Autos und Weite dominierte Stadt fast trostlos, da der Gegensatz zwischen Bebauung und Freifläche dort extrem ist. Wir sind kleinere Strukturen gewohnt, die ihre Nischen und Zwischenräume bilden, gewachsen und nicht streng dem Achsraster folgend sind. Befragt man dann aber die dort lebenden Nutzer, kann man erfahren, dass diese dankbar für die Leere und großdimensionierten Strukturen

sind. Sie kommen oft aus Städten, deren Dichte mit europäischen nicht vergleichbar ist. Die Straßen dort sind hoffnungslos unterdimensioniert, der Verkehr verpestet die Luft und der Müll, der von den immer höher gewachsenen Gebäuden produziert wird, überflutet die Stadt. Da wirkt im Vergleich die Bebauung der *supermanzanas* geradezu paradiesisch. Auch wenn die Planstadt Brasília zweifelsohne auch ihre Mankos aufzuweisen hat.

Solche Strukturen in eine bestehende Stadt zu implementieren, indem man ganze Wohnblöcke schleift, ist natürlich ein enormer Gewaltakt - sowohl politisch als auch städteplanerisch.

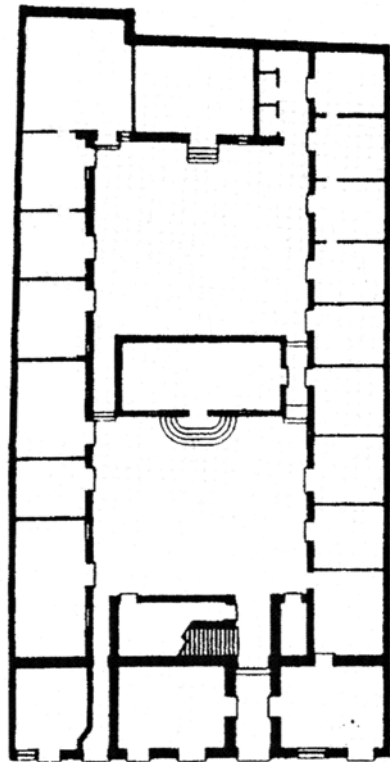
Im Wesentlichen wurde von den argentinischen Plänen nur wenig umgesetzt, hauptsächlich Straßenzüge und Plätze. Dabei schreckte das totalitäre Regime auch nicht davor zurück, Tausende Menschen umzusiedeln, um zum Beispiel

Platz für die gewaltige *Avenida 9 de Julio* zu schaffen. Diese ist mit ihren 140 Metern Breite und dem Obelisken als Wahrzeichen die wichtigste und bedeutendste Nord-Süd-Achse der Stadt.

Dass die letzten Pläne von Bonet betreffend *San Telmo* nicht umgesetzt wurden, kann man aus heutiger Sicht als großes Glück der Stadt bezeichnen. Gilt doch das ehemalige Hafenviertel als Geburtsstätte des Tangos und ist heute, nach einigen Investitionen und Renovierungen eines der beliebtesten Touristenziele von Buenos Aires.

*linke Seite Abb 39
Avenida 9 de Julio*

Abb. 40
Casa Colonial 1816



1.4 Entwicklung urbaner Gebäudetypologien

Typologien in Buenos Aires

Der Ursprung der typisch argentinischen Wohntypologien liegt, der Geschichte des Landes entsprechend, einerseits in der spanischen *Casa Colonial de Patios* sowie der italienischen *Villa Criolla*. Natürlich gibt es auch andere Einflüsse wie aus Frankreich das *Palais* und England.

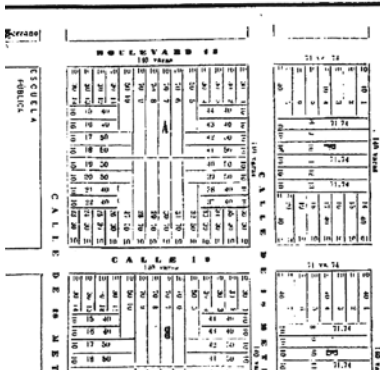
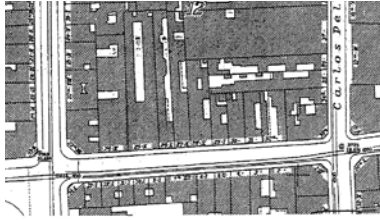
Da Wohntypologien die sozialen Entwicklungen eines Landes beziehungsweise einer Kultur widerspiegeln, ergeben sich unterschiedliche Wohnformen für Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser. Entsprechen die Typologien den sozialen Anforderungen der Zeit nicht mehr, werden sie weiterentwickelt und neue Varianten treten daraus hervor. Aufgrund neuer Nutzungen, Gewohnheiten und vieler anderer Einflüsse werden die Formen modifiziert, da die alten Grundrisse einer bestimmten Periode ihre Gültigkeit verlieren. Umgekehrt passen

sich aber auch Gewohnheiten und Nutzungsweisen immer der konkreten Wohnsituation an. Daraus ergibt sich ein stetes Wechselspiel, welches immer den ökonomischen und technischen Möglichkeiten der Zeit unterliegt.

Ein sehr wichtiger Faktor ist der zur Verfügung stehende Bauplatz, denn so gut wie alle Wohnbautypen sind unmittelbar abhängig von den Dimensionen der zur Verfügung gestellten Parzelle. Somit ergibt sich auch ein gewisser politischer Einfluss durch die Definition der neu aufgeschlossenen Grundstücke.

Über einen längeren Zeitraum gesehen macht die Anzahl der Wiederholung von Bautypen deutlich, welche Formen sich in der jeweiligen Epoche durchsetzen konnten und diese prägten. Im Umkehrschluss steht rückblickend für uns ein bestimmter Typus als Synonym einer bestimmten Zeit.

Im Buch 'Buenos Aires y algunas constantes en las transformaciones urbanas' von Fernando E. Diez¹⁾ werden unter anderem diese Entwicklungen beschrieben, die hier zusammengefasst einen Überblick über die Entstehung typisch argentinischer Typologien geben soll.



Der Grundtypus 'Casa Chorizo'

Casa Colonial de Patios > *Casa de Medio Patio*
= *Casa Chorizo*

Der in Buenos Aires meist angewandte und wichtigste Typus entwickelte sich aus dem kolonialen Atriumhaus der Spanier. Die Bauform war vor allem zwischen 1700-1850 gebräuchlich. Der eingeschossige Bau ist entlang einer zentralen Längsachse orientiert, wo idealerweise auch der Eingang liegt. Zwei hintereinander liegende Patios teilen das Gebäude in drei Bereiche. Zur Straße orientiert findet sich oft ein Verkaufsraum oder eine kleine Mietwohnung, die den ersten Hof abschirmt. Dort ist häufig ein Wassersammelbecken wie das romanische *impluvium* angelegt, worauf im Mittelteil die Hauptwohnung folgt. Um den hinteren Hof sind die Wirtschaftsräume wie Küche, Wäscherei, Vorratsraum etc.

angeordnet. Der Baukörper erstreckt sich über die gesamte Breite des von beiden Seiten flankierten Grundstücks und orientiert sich daher vollständig nach innen.

Aus den, für diese Charakteristik kleinstmöglichen Raumgrößen ergibt sich die notwendige Grundstücksbreite: Der *patio* benötigt einen Durchmesser von circa acht Metern, die Seitentrakte je circa vier Meter. Entsprechend der damaligen Längeneinheit *vara* (die Elle) ergibt das eine Gesamtbreite von 20 *varas*, also 17,32 Metern.

So wurde bei der **Stadtplanung Anfang des 19. Jahrhunderts** festgelegt, dass **ein manzana** (Häuserblock), der Schachbrettartig an den Himmelsrichtungen orientierten Stadt exakt **140 varas** messen sollte.

Mitte des Jahrhunderts wurden die Parzellen durch Teilung verdichtet, als kleinstmögliche

Abb. 41
Parzellierung einer typischen 'manzana'

Einheit ergaben sich 10 *varas* (8,66 Meter). Aus der Halbierung der Grundstücke entwickelte sich ein neuer Gebäudetyp: *Casa de Medio Patio* oder auch *Casa Chorizo*, welche zwischen 1870-1915, fast am Höhepunkt der städtischen Expansion, die meiste Verbreitung fand.

Teilt man die *Casa Colonial de Patios* entlang der zentralen Längsachse in zwei Teile, ergeben sich zwei unabhängige, nicht weiter reduzierbare Gebäude mit jeweils einem Hauptwohnraum von circa vier Metern Breite und Höhe, die verbleibenden vier Meter nimmt der *patio* mit einer Galerie ein.

Dies geht allerdings auf Kosten der Ästhetik, da durch die Teilung der Fassade die Symmetrie verloren geht. Die Aufteilung der Funktionen bleibt im Grunde gleich, im vorderen Bereich Geschäftslokal oder Mieter, rückwärtig die Wirtschaftsräume, mittig der Hauptwohnraum.

Von hier aus teilt sich die weitere Entwicklung in horizontale und vertikale Verdichtung, beziehungsweise in Einfamilien- und Mehrfamilientypologien.

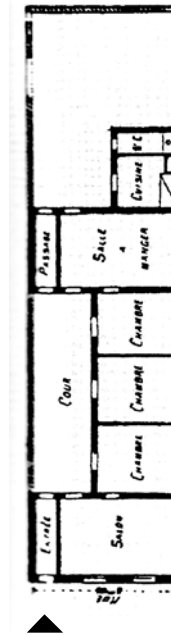


Abb. 42
Grundriß einer Casa de Medio Patio
("Nuestra Arquitectura", Federico Ortiz)

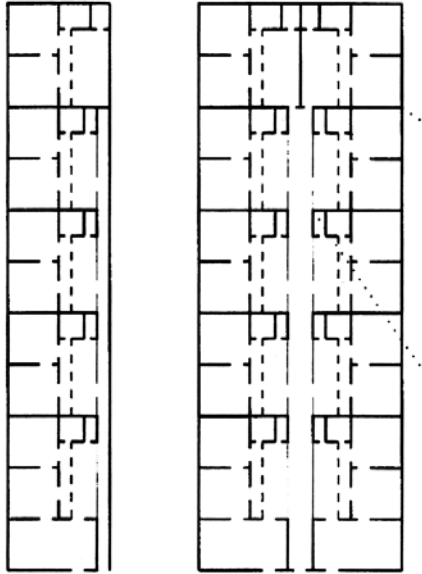


Abb. 44

Vivienda en Hilera / Vivienda en Hilera Doble

rechts Abb.43

Vivienda en Hilera / Vivienda en Hilera Doble

Horizontalverdichtung

Viviendas en Hileras

Je nach Tiefe des Grundstücks, die bis zu 70 *varas* betragen kann, wird die Grundform inklusive der *patios* entsprechend oft wiederholt. Dies ist die erste Form der *vivienda colectiva* ('kollektiver Wohnbau'). Um nun auf einem Grundstück mehrere Wohneinheiten erschließen zu können, entstanden die *Viviendas en Hileras* ('Wohnungen am Faden'), die ihre Anwendung hauptsächlich zwischen 1890-1940 hatten. Die *patios* und Nebenräume werden nun nochmals in der Breite reduziert, um Platz für einen langen, allgemeinen Korridor, entlang einer Seite des Grundstücks zu schaffen, eine niedrige Mauer schützt die *patios* vor Einblicken. So entsteht eine Abfolge von Wohnstätten hintereinander, in Zeitungsinseraten werden sie heute '*departamentos tipo casa*' genannt, was soviel

wie 'Wohnungen im Hausstil' bedeutet.

Hileras Doble ~1900-1940, el Pasaje

Bald folgt wieder die Verdoppelung dieses Typus, *Hileras Doble*, durch eine Längsspiegelung. Daraus ergibt sich ein doppelt so breiter Korridor, welcher mehr Belichtung bietet und somit Fenster zum Durchgang möglich macht. Die Weiterentwicklung ist mit noch besserer Belichtung und modernerem Grundriss der Typus *el Pasaje*, wobei die *patios* nach außen an die Begrenzungsmauer rücken.



Vertikalverdichtung

Casa Chorizo de Altos, Casa Chorizo Superpuestas

Die erste vertikale Verdichtung erfährt die *Casa Chorizo* durch einfache Verdoppelung nach oben und wird zur *Casa Chorizo de Altos*, ungefähr 1880-1925, dabei wiederholt sich die Stiege in jedem *patio*. Darauf folgt die *Casa Chorizo Superpuestas* die auf die Repetition der Stiege verzichtet, dafür gibt es von der Straße aus einen eigenen Zugang, der in das Obergeschoss führt. Die weitere Erschließung der oberen Räume erfolgt über eine teilüberdachte Galerie, was den Vorteil hat, dass die *patios* nicht mehr allgemeine Erschließungszonen, jedoch von oben einsichtig, sind.

Edificio Chorizo de Renta, Edificio Chorizo de Renta Invertido

Die Erfindung des Aufzugs ermöglicht bei dem *Edificio Chorizo de Renta* die bequeme Erschließung von bis zu fünf Geschossen, meist 4 Wohngeschosse und im Erdgeschoss Geschäftslokale. Die notwendige Stiege wird im *patio* untergebracht, der somit kein Privatraum mehr ist, sondern nur noch der Belichtung und Belüftung dient. Die Verbindung der Wohnräume je Etage erfolgt über die zum *patio* geöffnete Galerie.

Bald hat man erkannt, dass der sehr introvertierte Grundriss nur unzulängliche Belichtung und Ventilation bietet und somit nicht zeitgemäß ist. Die Inversion der Erschließung, also den Gang nach außen zu legen, macht es beim *Edificio Chorizo de Renta Invertido* (1920-1940) möglich die nun

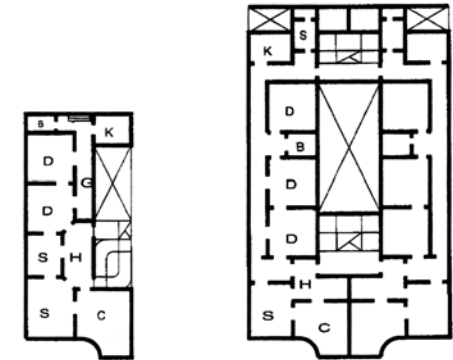
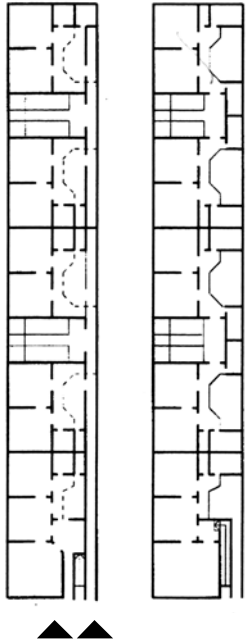


Abb. 45
links: *Edificio Chorizo de Renta*
rechts: *Edificio Chorizo de Renta Invertido*



innen liegenden Wohnräume direkt vom *patio* zu belichten.

Edificio Entre Medianeras

In den Jahren 1930-45 folgte das *Edificio Entre Medianeras* (Gebäude zwischen den Trennmauern), welches in abgewandelter Form heute noch gebaut wird. Hierbei ist die Anordnung der Nebenräume um das *patio* herum und die Orientierung der Wohnräume nach vorne beziehungsweise in einen zweiten, rückwärtigen Hof der sich über die gesamte Grundstücksbreite erstreckt. Ursprünglich war jedes Geschoss eine Wohneinheit, später wurden daraus zwei. Durch Entfall der Bedienstetenräume in den Sechzigerjahren wird eine noch öftere Teilung möglich, woraus Kleinstwohnungen resultieren. Dem wurde jedoch ab 1977 durch eine neue Bauordnung entgegengesteuert.

Hileras Doble de Altos > Edificio Torre

Viviendas en Hileras de Altos (1900-1945)

Auch der Gebäudetyp der *Viviendas en Hileras* wurde bis zu drei Geschosse vertikal kopiert und somit zu *Viviendas en Hileras de Altos* 1900-1945. Jeweils zwei Wohnungen teilen sich eine Stiege, was je nach Länge der Parzelle bis zu vier Stiegenkerne ergibt.

Pasaje de Altos (1910-1945)

Steht ein doppeltes *terreno* (Bauland) zu Verfügung, wird die *Pasaje de Altos* 1910-1945 angewandt. Die Stiege führten vom Korridor aus zu den Galerien der oberen Geschosse, von dem aus die Wohnungen erschlossen werden. Die *patios* liegen außen an den *medianeras* (Grundstückstrennwand) an.

Abb. 46

Vivienda en Hilera de Altos EG / OG

Edificio de Departamentos Cajón (1935-1965)

Aus diesem Gebäudetyp entsteht ab circa 1935 das *Edificio de Departamentos Cajón* (1935-1965). Die *pasaje* wird überdacht, die ehemalige Galerie des Obergeschosses wird zum innenliegenden Gang. Da dieser Typus meist nur über zwei Geschosse verfügt, benötigt er keinen Aufzug und nur eine Stiege, somit handelt es sich um eine sehr günstige Gebäudeart.

Derivate von el Pasaje

Von den doppelten Typologien entwickelt sich aus *el Pasaje* noch das *Edificio en Calle Interior*, wobei die Passage zu einer internen Gasse wird, die Belichtung über mehrere Geschosse schafft. Das *Edificio a Cour* (1918-45) mit einem großzügigen Innenhof und geschlossener Straßenfront. Weiters das *Edificio en Cuerpos* (seit 1920) welches, sowohl auf einfachen als auch doppelten Grundstücken

angewandt wird und aus einzelnen Türmen mit dazwischenliegenden Höfen über die gesamte Breite besteht, jeder Gebäudeblock wird dabei unabhängig erschlossen.

Edificio Torre

Ab Mitte des 20. Jahrhunderts entstand daraus schließlich das *Edificio Torre* (1955-1980). Der Hochhaustyp kann mehrere Parzellen, bis hin zu einem ganzen Block beanspruchen, um über die vielen Geschosse genügend Belichtung und Abstand zu gewährleisten.

[Vgl. E.Diez]

2. Analyse

-
- ① Bauland - el Terreno
 - ② Plaza Italia
 - ③ Botanico
 - ④ Parque 3 de Febrero / Lago Rosedal
 - ⑤ Flughafen (national)
 - ⑥ Campus UBA
 - ⑦ Nationalfriedhof
 - ⑧ Präsidentenpalast
 - ⑨ 'Microcentro'
 - ⑩ Friedhof La Recoleta

500m 250m

2.1 Situationsanalyse

Palermo heute

Wird man von einem Ortsunkundigen heute nach dem Zentrum von Buenos Aires gefragt, so muss man ihm richtigerweise mindestens zwei Antworten geben: Das historische Zentrum entstand um das ehemalige Fort. Hier liegt heute der Präsidentenpalast, wo inzwischen die Bürotürme in den Himmel ragen und das geschäftige Treiben tausender Menschen, wie ein Blick in einen Ameisenhaufen wirkt. Dieses Zentrum wird von den Porteños 'Microcentro' genannt und ist das Geschäftsviertel Buenos Aires.

Das emotionale Zentrum ist aber wohl Palermo, mit seinen großen Parkanlagen aus dem 19. Jahrhundert auf der einen und dem in den letzten Jahren wieder aufgelebten Viertel *Palermo Viejo* auf der anderen Seite. In unmittelbarer Parknähe, *Palermo Nuevo* genannt, sind Ende

des vergangenen Jahrhunderts chice Wohntürme wie der *Torre Le Parc* mit 158 Metern Höhe entstanden. Zwischen den teuren Hochhäusern finden sich Büros, Privatpraxen und noble Cafés.

Die Avenida Santa Fe, eine achtspurige Hauptverkehrsachse in das Microcentro, trennt diese zwei Bereiche. Auch wenn der Parkanteil *Palermos* mit circa 13% der höchste aller Bezirke ist, so ist jenseits der grossen Avenida wenig davon zu spüren.

Hier dominiert der typisch argentinische Haustyp der *Casa Chorizo* mit ihren ein bis zwei Geschossen, wobei mit der Nähe zur Santa Fe auch die dichte und Gebäudehöhe deutlich zunimmt. Nicht nur weil Palermo flächenmäßig der größte Bezirk Buenos Aires' ist, sondern auch aufgrund der vielen verschiedenen Gesichter, die es zeigen kann, werden im Alltag weitere



Abb. 50 Park in Palermo

Abb. 51 Avenida Santa Fe



*links Abb. 52:
Straße in Palermo Viejo*



*rechts Abb. 53:
Plaza Serrano, Palermo Viejo*



*Abb. 54
Avenida de Mayo
Microcentro de Buenos Aires*



Unterteilungen verwendet.

Das Attribut 'Viejo' wurde inzwischen von Bezeichnungen wie Palermo Soho, Palermo Hollywood oder Palermo Queens verdrängt und beschreibt jeweils, was diese Zone auszeichnet.

Bei **Palermo Soho** handelt es sich wohl um die lebendigste Zone der ganzen Stadt. Nicht nur Touristen, auch die *Porteños* flanieren hier in den alten Gassen von einer Boutique zur nächsten, schmökern in Antiquitäten oder Galerien und stärken sich in einem der zahlreichen Cafés oder Restaurants. Abends wandeln sich die Cafés zu Bars oder Clubs, statt Einkaufstaschen hält man nun Eisbecher in den Händen.

Mittelpunkt ist der **Plaza Serrano**, auf dem sich die Tische der Cafés breitmachen, zwischen denen kleine Stände ihre Handwerke anbieten,

während die lauten *collectivos* (Linienbusse) sich qualmend in der engen Straße um den Platz herumquälen.

Jenseits der Bahnlinie San Martin und der Avenida Juan B. Justo beginnt **Palermo Hollywood**, wo sich in den letzten Jahren einige Filmstudios und Radiosender niedergelassen haben. Hinter ihren großen Auslagenscheiben sitzen die Radiosprecher greifbar nahe und antworten mitunter live übers Radio dem Taxifahrer, der beim Vorbeifahren zum Gruß hupt. Auch hier findet man inzwischen einige neue Restaurants, Cafés und Geschäfte.

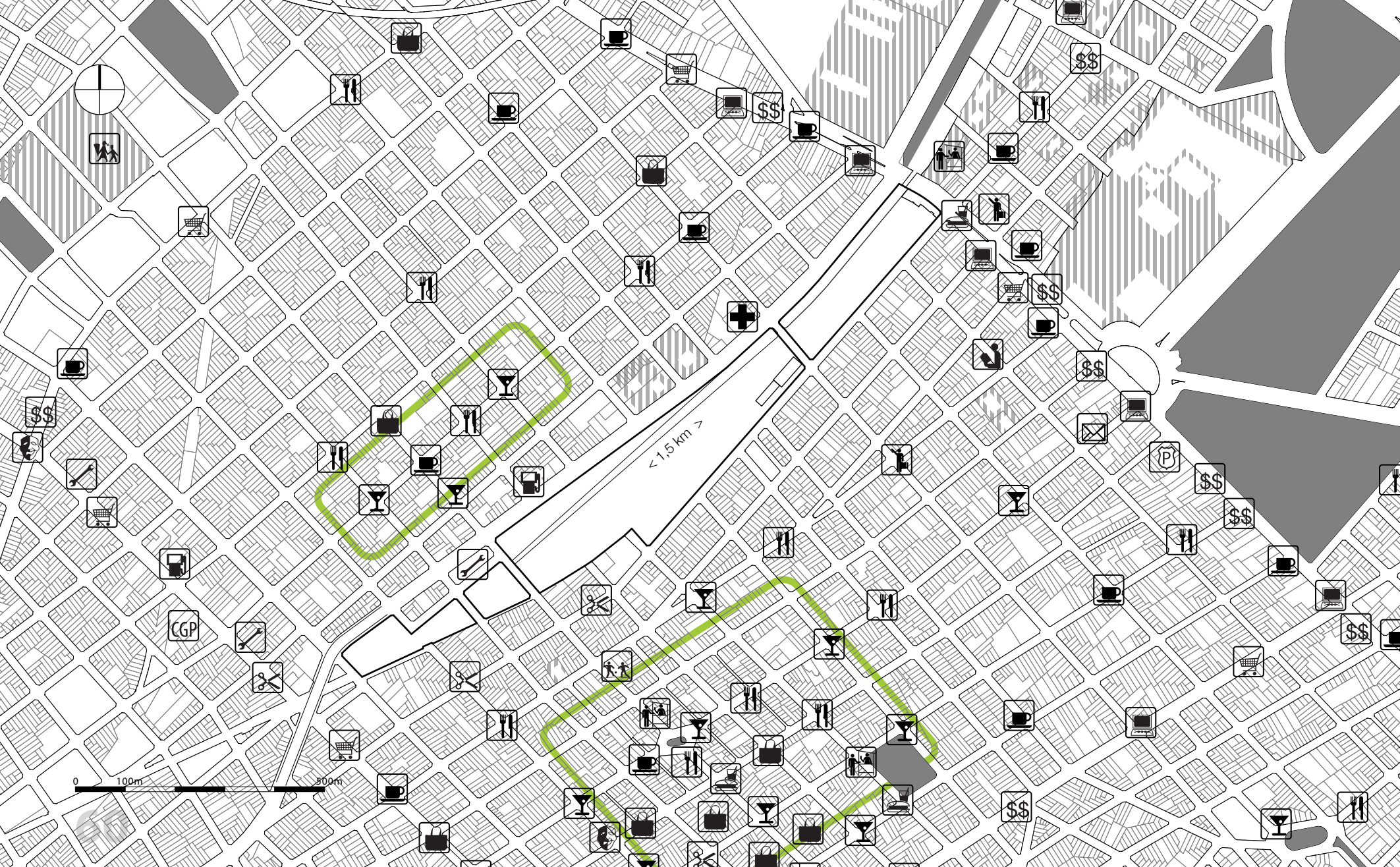
Auch Zonen, die eigentlich außerhalb der Bezirksgrenzen liegen, lassen sich gerne den bekannten Namen *Palermo* geben. So zum Beispiel der angrenzende Teil *Villa Crespos*, der im Sog *Palermo Sohos* auch gerade eine Belebung erlebt und nun *Palermo Queens* genannt wird.



Abb. 55 Restaurant in Palermo Hollywood

Abb. 56 Unterbezirke Palermos







Atelier



Bank



Bar



Bezirksamt



Bibliothek



Boutique



Büro



Café



Eis



Erholung



Hospital



Hotel



Kindergarten



Kiosk



Markt



Polizei



Post



Restaurant



Schule



Sport



Supermarkt



Tankstelle



Theater



Werkstatt

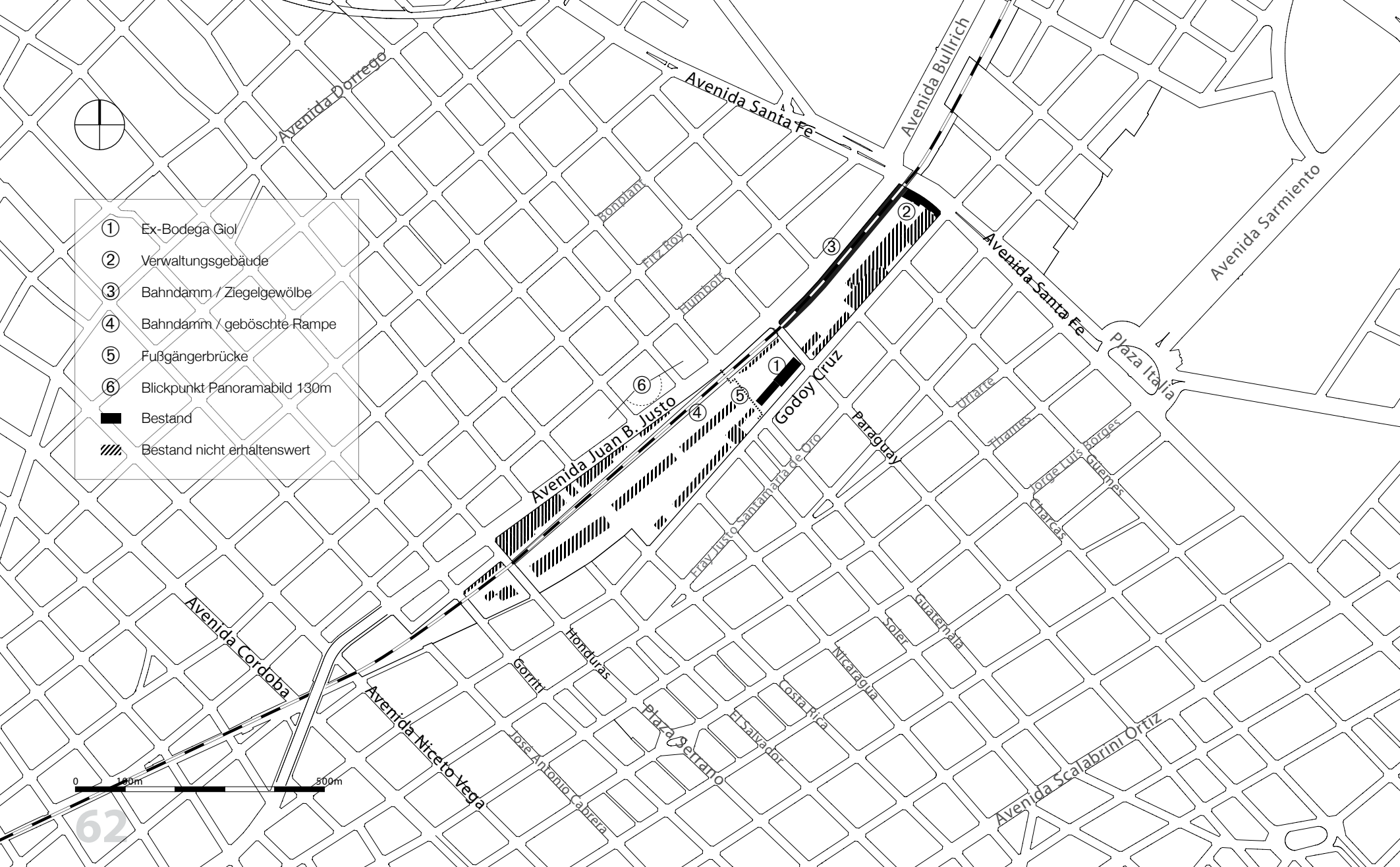


Subzentrum





- ① Ex-Bodega Giol
- ② Verwaltungsgebäude
- ③ Bahndamm / Ziegelgewölbe
- ④ Bahndamm / geböschte Rampe
- ⑤ Fußgängerbrücke
- ⑥ Blickpunkt Panoramabild 130m
- Bestand
- ▨ Bestand nicht erhaltenswert



Das Baugebiet - el Terreno

Genau an der Schnittstelle dieser drei Viertel liegt das von mir bearbeitete Areal:

Das 16,2 Hektar große, circa 1,5 Kilometer lange und an der breitesten Stelle 190 Meter messende Grundstück liegt auf der Mittelachse des Bezirks Palermo im südlichen, dicht bebauten Gebiet. Es reicht vom nördlichen, von Parks und Grünraum dominierte Palermo, bis zu den südlichen Nachbarbezirken *Villa Crespo* und *Chacarita* und stellt das undefinierte Grenzgebiet zwischen Palermo Soho und Palermo Hollywood dar.

Ehemals war das Bahngelände die Verladestation der größten argentinischen *bodega* (Weinkellerei) 'Giol'. Der Wein wurde aus dem Landesinneren, hauptsächlich Mendoza, angeliefert und dann hier für den Verkauf und Export abgefüllt. Nach finanziellen Schwierigkeiten und der

Privatisierung wurde der Betrieb 1989 endgültig eingestellt. Das leer stehende Hauptgebäude, Ecke Godoy Cruz und Paraguay, wurde zwei Jahre später von obdachlosen Familien besetzt. Im Jahr 1994 wurden dann, einer Verordnung folgend, diese 208 Familien unter enormen Exekutiveinsatz delogiert. Um sich ein Bild dieser Aktion machen zu können, seien hier kurz die Einsatzkräfte aufgezählt: Panzerfahrzeuge der Infanterie, Ambulanzen, Wasserwerfer, eine Hundestaffel, berittene Polizei, zwei Hubschrauber.

Seitdem steht das Gebäude ungenutzt leer und unter ständiger Bewachung, damit es zu keinen neuen Besetzungen kommt.



Abb. 57
Ex-Bodega Giol





Abb. 58

Bebauung

Anfang dieses Jahres wurde entschieden, das oben genannte Gebäude zu revitalisieren und zu erweitern. In Zukunft soll es das *Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas* kurz *CONICET*, welches die Leitung und Koordination der Forschungsarbeiten an den staatlichen Universitäten innehat, beherbergen. Aufgrund dieser Pläne wird diese Zone von manchen bereits "*Palermo científico*" genannt.

Außer diesem Gebäude, für das schon konkrete Pläne existieren, gibt es nur wenig erhaltenswerte Strukturen auf dem Gelände. Das Kopfgebäude am Nordende ist ein bis heute genutzter viergeschossiger Verwaltungsbau, der zwar dringend renovierungsbedürftig, aber dennoch funktionsfähig ist. Direkt daran angeschlossen befindet sich der Bahnhof Palermo, der entlang der Av. Godoy Cruz in einen gezielten, circa 370 Meter langen Bahndamm übergeht. Dessen großzügige Bögen



sind derzeit ungenutzt und beidseitig mit Holztoren geschlossen.

Alle übrigen Hallen und Baracken sind entweder schon verfallen oder von geringer Bedeutung, sie werden derzeit teilweise als Parkplätze, Baustofflager, für Dreharbeiten oder auch einen temporären Club genutzt.

Über das gesamte Gelände erstreckt sich die zweigleisige Bahnlinie. Im Nordosten wird sie im ersten Drittel des *terrenos* auf circa 7

Meter Höhe geführt, wo sie im weiteren Verlauf die Avenida Santa Fe überbrückt. Im mittleren Teil, zwischen den Straßen Paraguay und Honduras wird sie unter minimalen Gefälle auf das Bodenniveau herabgeführt, wo sie dann mit beschränkten Übergängen alle weiteren Straßen kreuzt.

Die ehemaligen Vershubgleiskörper sind inzwischen vollständig demontiert und entsorgt.

Abb. 59
Bahndamm entlang Juan B. Justo





Abb. 60 Av. Juan B. Justo (links im Bild die Bahnstation)



Abb. 61 Av. Godoy Cruz

Abb. 62 Av. Santa Fe Ecke Av. Godoy Cruz



Grenzen

Umschlossen wird es längs einerseits von der achtspurigen Avenida Juan B. Justo, die ehemals in Form des Baches *'maldonado'* eine Außengrenze der Urbanisierung darstellte, nun beginnt hier das Viertel *Palermo Hollywood*. Sie ist heute relativ stark vom Autoverkehr frequentiert, Fußgänger sind trotz breiter Gehsteige kaum anzutreffen. Als markante Einrichtungen sind hier das Schweizer Spital *'Los Arcos'*, die neuen 140 Meter hohen Wohntürme *'mirabilia'*, die derzeit geschlossenen Bahnbögen im Norden und die Baustoffmärkte im südlicheren Teil zu erwähnen.

Andererseits wird es von der *Calle Godoy Cruz* begrenzt, wobei im südlichen Bereich das Gelände zurückspringt. Die für *Palermo Soho* bekannten Lokale und Geschäfte sucht man hier vergeblich, sie haben sich erst in

den östlichen Parallelgassen angesiedelt. Sehr markant ist, dass sich fast über die gesamte Länge des Geländes eine gut zwei Meter hohe Mauer erstreckt. Der Verkehr wird als Einbahn in Richtung Avenida Santa Fe geführt, Fußgänger trifft man auch hier kaum.

Das nördliche Ende, die Kreuzung der Avenidas Santa Fe und Juan B. Justo ist ein Knotenpunkt des öffentlichen sowie Individualverkehrs. In Form der Bahndammgestaltung entlang der Av. Bullrich ragt die Grünzone aus dem Norden Palermos über einen schmalen Streifen bis zum Beginn des Geländes. Der Bereich wird von den großen Asphaltflächen der Avenidas dominiert, die Massen an Fußgängern, die entweder Verkehrsmittel wechseln oder von den Geschäften und Büros der Av. Santa Fe kommen, drängen sich auf den zu engen Gehsteigen. Die schmalen Aufgänge der U-Bahn verengen diese zusätzlich.

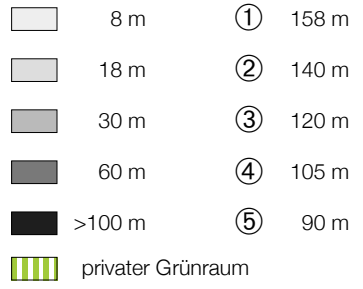
Eineinhalb Kilometer südwestlich davon befindet sich das entgegengesetzte Ende des Grundstücks, das immer schmaler zusammenläuft, welches durch die Querstraße Avenida Niceto Vega markiert wird. Dominant ist hier die große Struktur der langen Überführung, welche die Avenida Juan B. Justo einerseits vertikal, andererseits auch horizontal über die Bahnstrecke der Linie San Martin führt. Zugleich wird dabei auch die Avenida Cordoba überbrückt. Diese Zone wird von Gewerben dominiert, welche die entstandenen Zwischenräume mit Werkstätten, Lagern oder Parkplätzen füllen.



Abb. 63 Bahnübergang Niceto Vega

Abb. 64 Brücke Av. Juan B. Justo über Av. Cordoba und Bahn





CPU

Der Código de Planeamiento Urbano entspricht in etwa unserem Flächenwidmungsplan. Die erlaubte Bebauungsdichte und Höhe wird hauptsächlich über die Geschossflächenzahl reguliert. Dabei wird zwischen der Bebauung von Parzellen und ganzer *manzanas* unterschieden. Dies ermöglicht die Errichtung von Wohntürmen in Zonen niedriger Gebäudehöhen.

Das Projektgelände hat die Widmung *Distrito Urbanización Futura* (UF) und ist somit als öffentliche, noch nicht urbanisierte Fläche bezeichnet, welche für umfassende Stadtentwicklungspläne herangezogen werden soll. Die Bebauungsbestimmungen werden erst anhand eines konkreten Projektentwurfs entschieden und per Gesetz beschlossen.

Die angrenzenden Widmungen lauten folgendermaßen:

Entlang der Avenida Santa Fe gilt eine Zone von Verwaltungsbauten, Büros und Gewerbe mit einer relativ hohen Geschossflächenzahl von 4,0 .

Im Nordwesten *Equipamiento Local* (E3) ist eine gemischte Nutzung von Wohnbau und Dienstleistern ausgewiesen, mit einer maximalen Gebäudehöhe *entre medianeras* (also bei Parzellenbebauung) von 15,5 Metern, die GFZ ist 3,0.

Der Südosten ist als Wohngebiet definiert, wobei es eine Unterteilung entlang der Straße Guatemala gibt. Der nördliche Teil (R2a-I) wird mit einer GFZ von 3,0 als Gebiet mit höher Dichte bezeichnet, die maximale Höhe ergibt sich aus der GFZ und der rückwärtigen Bebauungsgrenze und liegt bei circa 30 Metern, bei Ausnahmen aber bis zu 105 Metern. Der südliche Bezirk (R2a-II) hat mit einer GFZ von 1,6 und einer maximalen Gebäudehöhe von 21 Metern eine deutlich geringere Dichte.



Abb. 65
Original Código de Planeamiento Urbano

Dichte Wohnbau

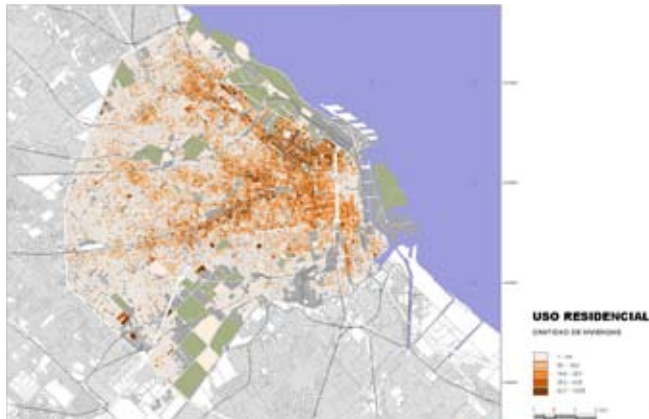


Abb. 66

Einwohner



Abb. 67

Grundpreis

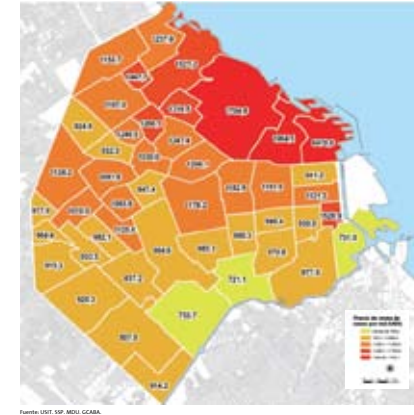


Abb. 68

Dichte Wohnbau



Abb. 69

Dichte Gewerbe

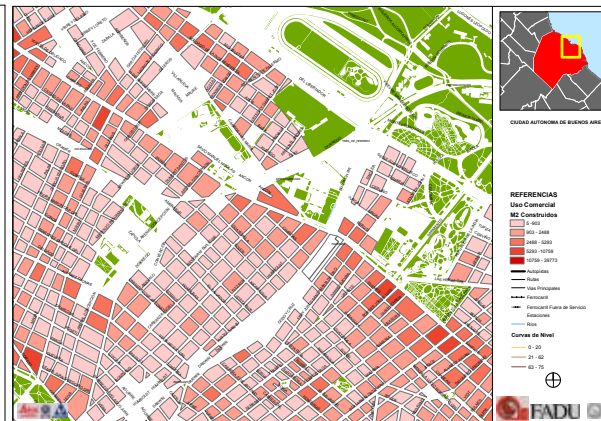


Abb. 70

Dichte Industrie

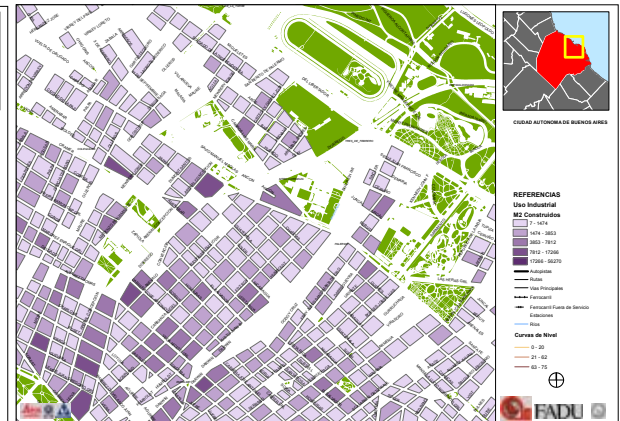


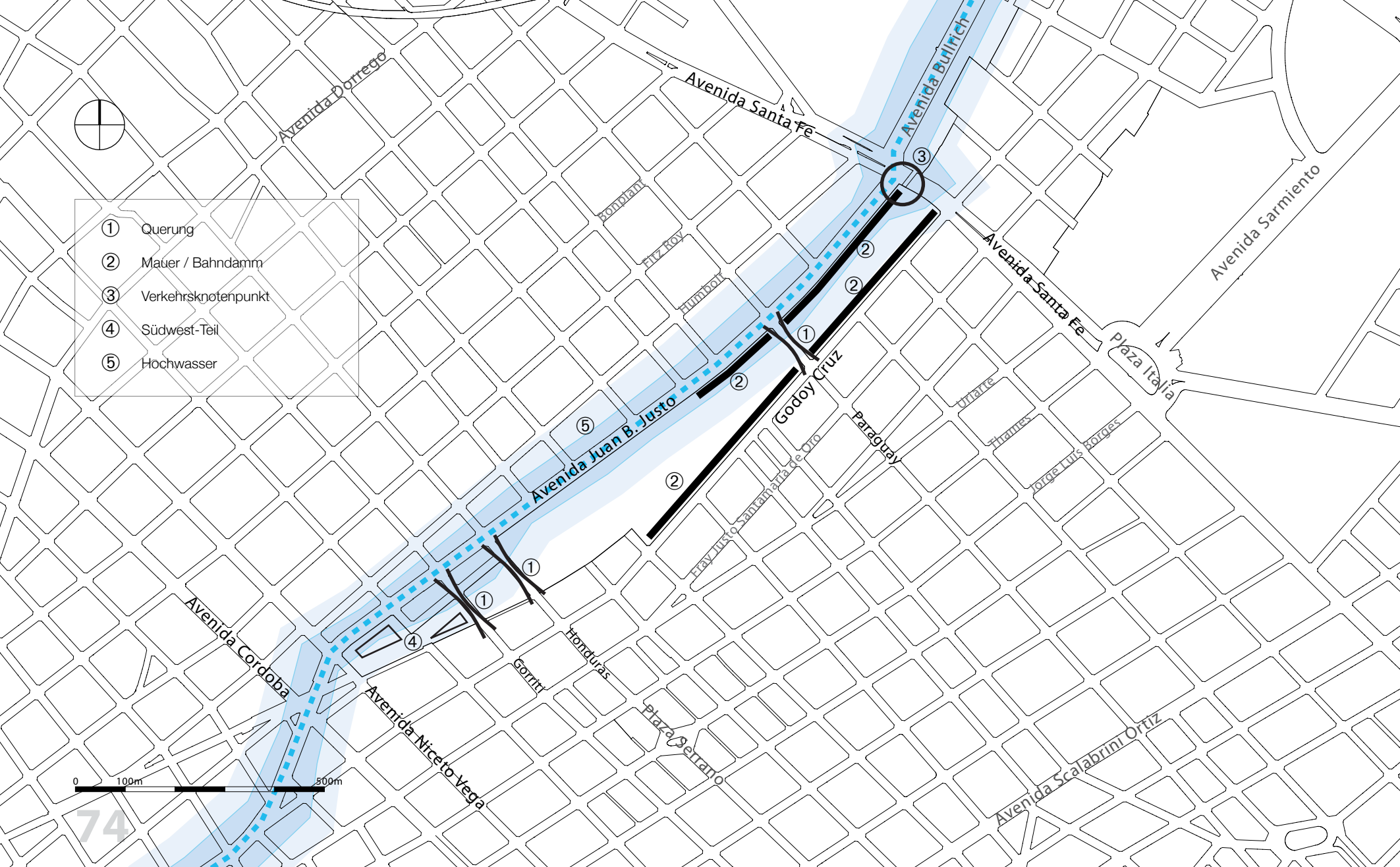
Abb. 71



- ① Querung
- ② Mauer / Bahndamm
- ③ Verkehrsknotenpunkt
- ④ Südwest-Teil
- ⑤ Hochwasser



74



2.2 Problemanalyse

Die Probleme der derzeitigen Situation sind vielschichtig. Letztendlich führen sie dazu, dass das gesamte Gebiet als Angstraum wahrgenommen wird, was sich auch auf die angrenzenden Bezirke auswirkt. Das rege Treiben beginnt beidseitig erst einige Parallelstraßen weiter.

Ein Faktor, der das ganze Bahnareal betrifft, ist, dass die Zone keine klare Definition hat. Keiner weiß eigentlich, was die aktuelle Nutzung oder Funktion ist. Daraus folgt, dass einige nicht sehr vertrauenserweckende Personen das Gelände für ihre Bedürfnisse nutzen und entsprechend adaptieren. Nicht immer ist klar, ob es sich nun um die offiziellen Mieter der Baracken handelt oder ob Unbekannte hier ihren Geschäften nachgehen. So bemüht man sich, möglichst unauffällig das Gesehene zu ignorieren, um niemanden das Gefühl zu geben beobachtet zu werden.

Querungen

Dies fällt dann besonders schwer, wenn man das Grundstück queren muss, da man das Areal dabei zumindest entlang von 100 Metern durchkreuzt. Ausweichmöglichkeiten gibt es dabei keine. Eventuell muss man sogar bei den Geleisen einen vorbeifahrenden Zug abwarten. Dass es nur so wenige Querungen gibt, ergibt sich einerseits aus der extrem langen Bahnrampe, die sich mit nur 1% über 700 Meter Länge erstreckt. Über diese Entfernung von sechs *cuadras* gab es einst eine Fußgängerbrücke, die aus Sicherheitsgründen gesperrt wurde. Weniger war dafür der desolate Zustand, als die Gefahr ohne Fluchtmöglichkeit überfallen zu werden, ausschlaggebend. Andererseits sind die gemauerten Bögen des nördlich liegenden Bahndamms geschlossen, sodass es auch hier keine Durchgangsmöglichkeit gibt.



Abb. 72 Bahnübergang Honduras

Abb. 73 Bahnunterführung Paraguay





Trennung der Viertel

Diese Barriere ist es auch, warum Palermo Hollywood von der Entwicklung in Palermo Soho nur stark vermindert und verzögert profitieren kann. Wer durch Soho flaniert, kehrt spätestens bei der wenig attraktiven Av. Godoy Cruz um. Nur wer gezielt auf die andere Seite wechseln will, sucht den Durchgang. Hauptanziehungspunkt sind dabei die Bars, in denen man eventuell ein bekanntes Fernseh- oder Radiogesicht antreffen kann.

Mauer

Eine der ersten Lektionen für Neulinge der lateinamerikanischen Großstädte besagt: 'Gehe niemals entlang von Mauern!', denn hier passieren die meisten Überfälle. Selbst ortskundige Argentinier sind davor nicht gefeit. Der größte Teil des Areals ist von einer Mauer umgeben, beziehungsweise gilt Gleiches für den Bahndamm. Geht man dort als Tourist entlang, wird einem von Passanten empfohlen, die Straßenseite zu wechseln. Lugt man aber zu zweit über die Mauer, bleibt eine Polizeistreife mit quietschenden Reifen und Sirene neben einem stehen, um sich zu erkundigen, was man im Schilde führt.



Abb. 75
Mauer entlang Godoy Cruz

linke Seite Abb. 74
Überquerung Honduras

Abb. 76
Abwicklung Bahndamm Juan B. Justo



- Subterráneo Línea D
- Ferrocarril San Martín
- Colectivo

Verkehrsknoten

Nicht ganz so gefährlich, aber äußerst unangenehm, ist der Verkehrsknotenpunkt an der Ecke Juan B. Justo und Santa Fe. Hier treffen alle Verkehrsmittel Buenos Aires auf engstem Raum zusammen. Die Schnellbahnstation mündet auf einen 3 Meter schmalen Gehsteig, der außerdem um den U-Bahn-Aufgang verengt wird. So bleiben den Menschenströmen gerade 1,5 Meter um sich aneinander vorbeizudrängen, zugleich bilden sich am Gehsteig auch die Warteschlangen der Busstationen. Das Ausweichen auf die stark frequentierte Straße ist unmöglich.

Abb. 79
~270° Panorama Verkehrsknoten
Santa Fe / Juan B. Justo / Santa Fe / Bullrich



Abb. 77
U-Bahnaufgang vor dem Eingang zur S-Bahn Av. Santa Fe



Abb. 78
Ecke Juan B. Justo / Santa Fe





Abb. 80
Luftbild des südlichen Geländes,
Google Earth 2009

Südwest-Teil

Durch die spitz zulaufende Form, sowie die Zerteilung durch Bahn und ehemaligen *arroyo maldonado*, jetzt Avenida Juan B. Justo, ergibt sich eine Grundstücksform, die nicht leicht nutzbar ist. So findet man dort Lückenfüller wie Baustofflager, Busparkplatz und informelle Behausungen.

Mit Entfernung zur Avenida Santa Fe sinkt der Wert der Grundstücke, so sind am entgegengesetzten Ende deutlich mehr gewerbliche Betriebe anzutreffen.

Hochwasser

Entlang der Avenida Juan B. Justo kommt es bei starken Regenfällen regelmäßig zu Überflutungen, weshalb die weitere Versiegelung von Grünflächen vermieden werden muss. Mit einem Kredit der Weltbank wird derzeit an einem Projekt gearbeitet, um zwei bis zu 10 Kilometer lange Tunnel zum Rio de la Plata als Entlastung anzulegen.



Abb. 81
Hochwasser in Palermo



Bedürfnisse

Immer öfter ist man durch Gitter von Grünanlagen getrennt, die freie Fläche um die neuen Wohntürme ist ausschließlich für deren Bewohner zugänglich. Der durch die Verdichtung geschaffene neue Freiraum kommt exklusiv den gated communities zugute.

Neben den offensichtlichen Bedürfnissen der Anrainer nach mehr Frei- und Grünraum fällt auch das Defizit von Sport- und Kulturstätten auf. Offiziell eingetragen sind in ganz Palermo zwei Sportstätten. Eine davon ist der exklusive Golfplatz, auch die andere bedient eine ähnliche Klientel. Für einen allgemein zugänglichen Fußballplatz gibt es keinen Raum. Das ist besonders bemerkenswert, da selbst in dichtesten informellen Siedlungen wie den *villas miseria** die Fläche eines Fußballfelds streng respektiert wird.

Kulturelle Einrichtungen beschränken sich auf ein Museum im nördlichen Park sowie einige kleinere Theater in Palermo Viejo.

Politisch

Auch politisch gibt es Konfliktpotenzial: Nachdem es sich um ein Bahngelände unter Verwaltung der ONABE (Organismo Nacional de Administración de Bienes) handelt, liegt der Besitz in Bundeshand. Allerdings muss die autonome Stadtverwaltung erst die entsprechenden Gesetze erlassen, bevor das Grundstück genutzt werden kann. Beide beanspruchen also ihren Einfluss und blockieren sich gegenseitig. Der hohe Wert und die einmalige Lage erleichtern die Einigung der historisch vorbelasteten Opponenten dabei nicht.

Abb. 82
links: Villa 31, Fußballplatz

Abb. 83
Wohntürme 'mirabilia'





2.3 Chancen

Das Areal bietet aber auch viele Chancen, die so kein zweites Mal in Buenos Aires zu finden sind. Ausrangierte Bahngelände sind zwar auch anderswo zu finden, doch die Lage in Palermo ist besonders interessant. Der Kontrast zwischen Norden und Süden, die Möglichkeit Palermo zu vereinen und der hohe Wert sind dabei spannende Faktoren.

Erkundigt man sich beim Makler der neuen Wohntürme über die Zukunft des Brachlands, erzählt er voller Überzeugung von dem neuen Hochglanz-Shoppingcenter, dass sich über die gesamte Länge erstrecken wird.

Die Bevölkerung macht sich im Gegenzug seit Jahren für das Projekt des *Lago-Pacífico* stark, der ähnlich dem *Lago Rosedal* angelegt werden soll. Ein großer Teich soll einerseits als Retentionsbecken, andererseits als Grünoase für Freizeitaktivitäten dienen. Der Vorschlag

der 'Asociación Vecinal Lago Pacífico' (Nachbarschaftsgemeinschaft Pacifico-See') sieht nur geringe Bebauung vor, womit das Projekt wirtschaftlich nicht tragbar ist.

Im Grunde sind sich jedoch alle darüber einig, auf dem Gelände neuen Freiraum zu schaffen.

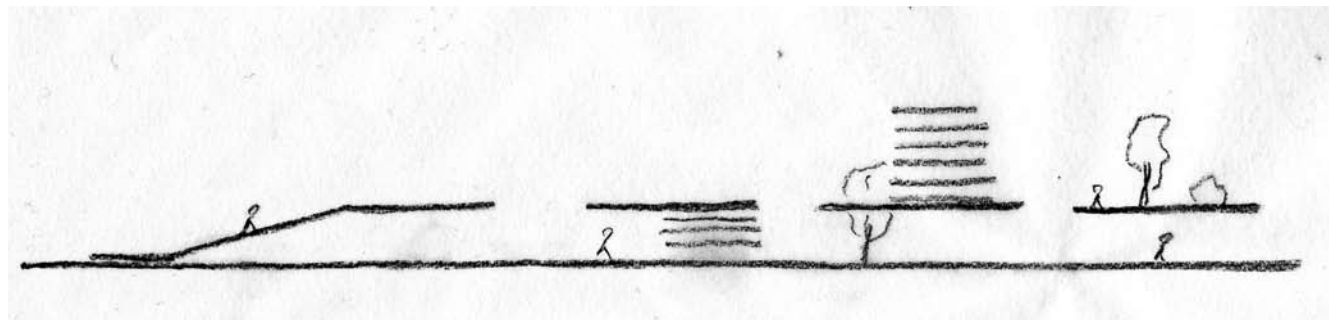
Ein Szenario, bei dem das Grundstück entsprechend der sonst üblichen Muster parzelliert wird, ist für alle Beteiligten unrealistisch. Ohne ein Gesamtkonzept könnte das Areal aber sehr schnell durch unüberlegte, lokale Eingriffe zu einem Patchwork werden, welches das eigentliche Potenzial bei Weitem nicht ausschöpft.

3. Entwurf



oben Abb. 84:
erste Skizzen zur Idee des Bandes

unten Abb. 85
privater Raum wird angehoben
öffentlicher Raum erweitert



3.1 Konzept

Das Nutzungs- und Bebauungskonzept für das ehemalige Bahngelände gibt die Chance auf eine einheitliche Lösung. Es werden viele Faktoren, wie die Bedürfnisse diverser Personengruppen, die urbanen Mankos, sowie auch ökonomische Aspekte berücksichtigt.

Dabei entsteht eine neue Zone mit eigener Identität in Palermo, die nicht mit den bestehenden Vierteln konkuriert, sondern die Vielfalt Palermos um eine Facette ergänzt.

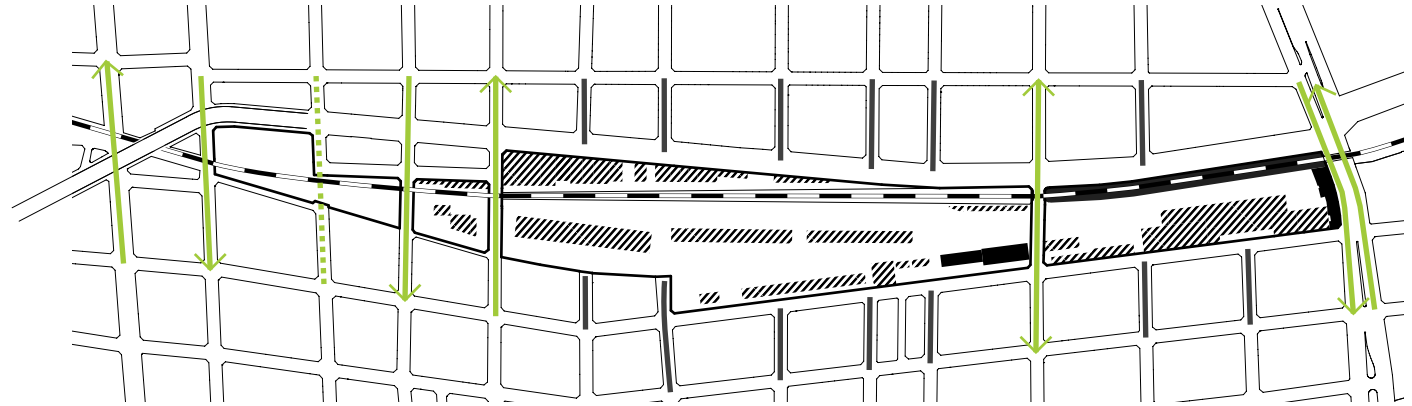
Um einen realen Bezug zu haben, geht das Konzept einen Kompromiss zwischen wirtschaftlicher Realität und idealer Nutzung eines freien urbanen Raumes ein. Auch die Realisierung in Etappen wird ermöglicht.

Der hohe Grundstückspreis in Palermo fordert eine entsprechende Gebäudenutzfläche, ohne dabei die Fehler der zuvor besprochenen Entwicklungsstudien von Bonet et al. zu

wiederholen.

Ein verbindendes Element soll Identität schaffen, Neugierde wecken und unterschiedliche Funktionen aufnehmen.

BAHNLINIE



1% 700m

+7 m

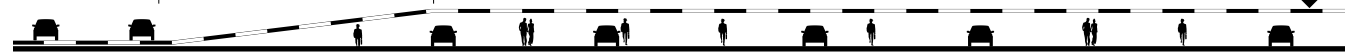
Bestand



<2% 360m

+7 m

Projekt

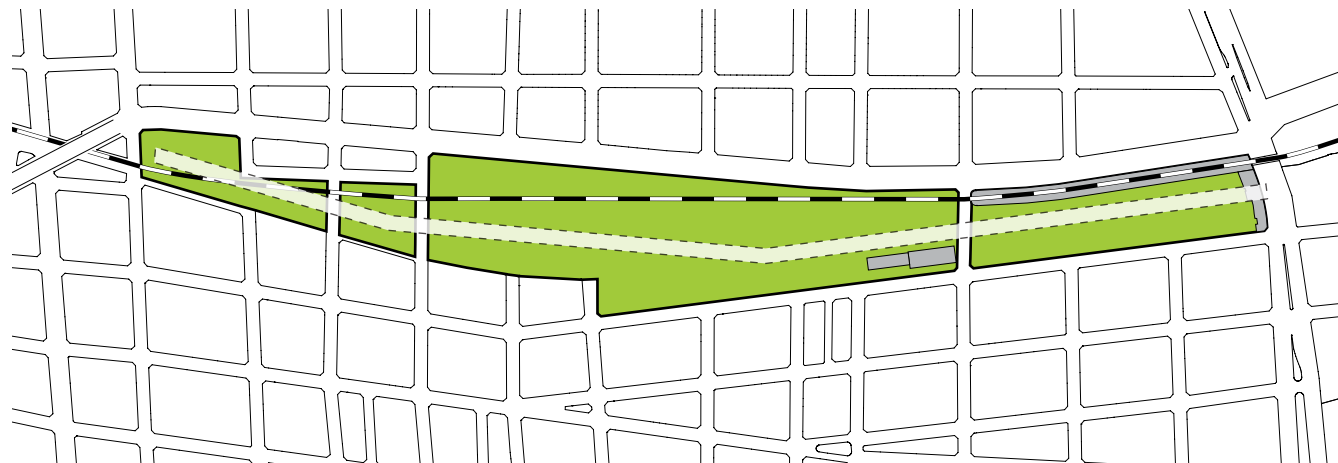


Über die Avenida Santa Fe in 7 Metern Höhe geführt, liegt die Bahnlinie am entgegengesetzten Ende des Terrains auf Straßenniveau. Der lange Streckenteil im Gefälle, der weder mittels Unter- noch Überführung zu queren ist, stellt im Mittelteil des Areals die größte Hürde dar. Mit der Länge von 700 Metern blockiert er alle Querungen über nahezu die halbe Grundstückslänge.

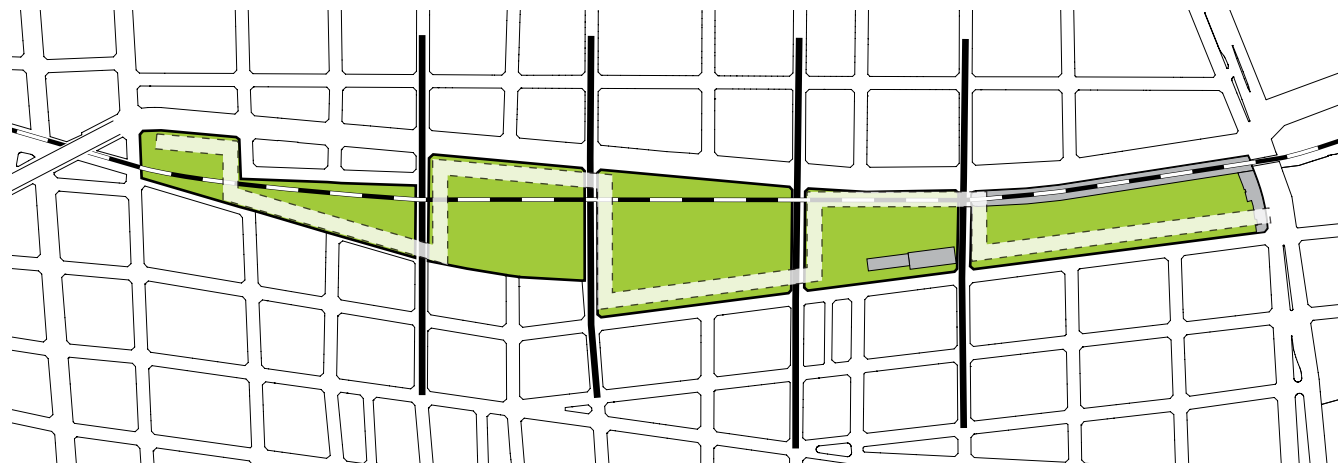
Um diese Situation zu entschärfen und trotzdem den Niveauunterschied von 7 Metern zu erreichen, wird die Längsneigung von 1% auf 2% erhöht, und somit die Länge der Böschung auf die Hälfte reduziert. Ausserdem wird die Rampe vom Zentrum des Grundstücks weg, zum südwestlichen Ende versetzt. Bis zum Anschluss am bestehenden Bahndamm im Norden wird sie erhöht fortgeführt.

Auf diese Weise ist das Straßenniveau zum größten Teil frei, die Ziegelbögen im nördlichen Teil werden ausserdem noch teilweise geöffnet, und somit weitere Querverbindungen hergestellt.

KONTINUITÄT



ZÄSUR



Es entstand die Idee eines Bandes, welches sich meist erhöht über das ganze Grundstück erstreckt, und ihm eine eigene Identität gibt. Barrieren wie die Bahn und mehrspurige Straßen werden überwunden und eine neue Wahrnehmungsebene (+7m) des städtischen Raumes ermöglicht.



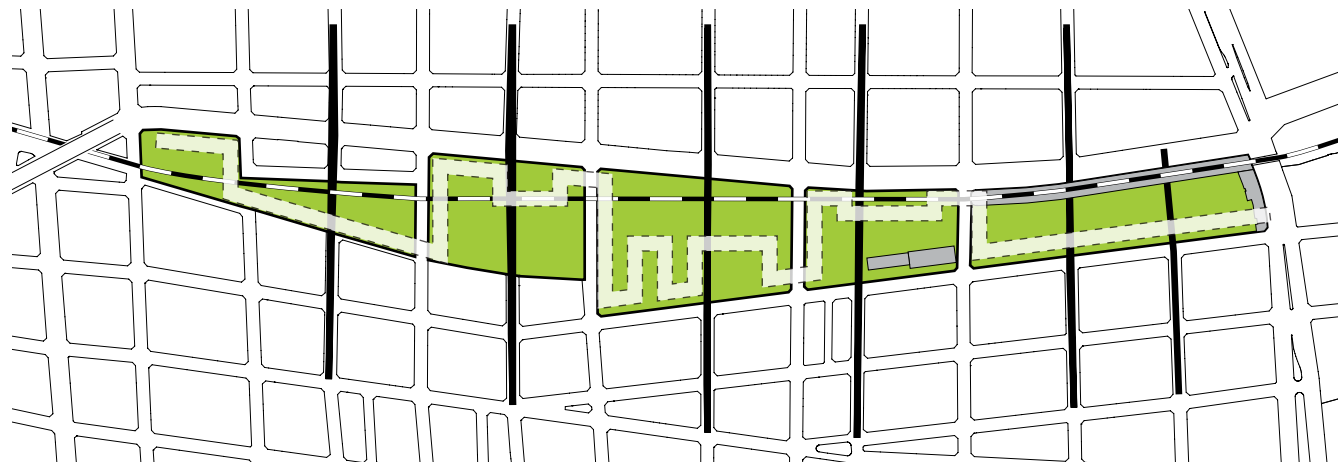
Die Bewegung des Bandes reagiert auf die nun durchgängigen Straßenachsen, nimmt deren Querimpuls auf und begleitet sie.



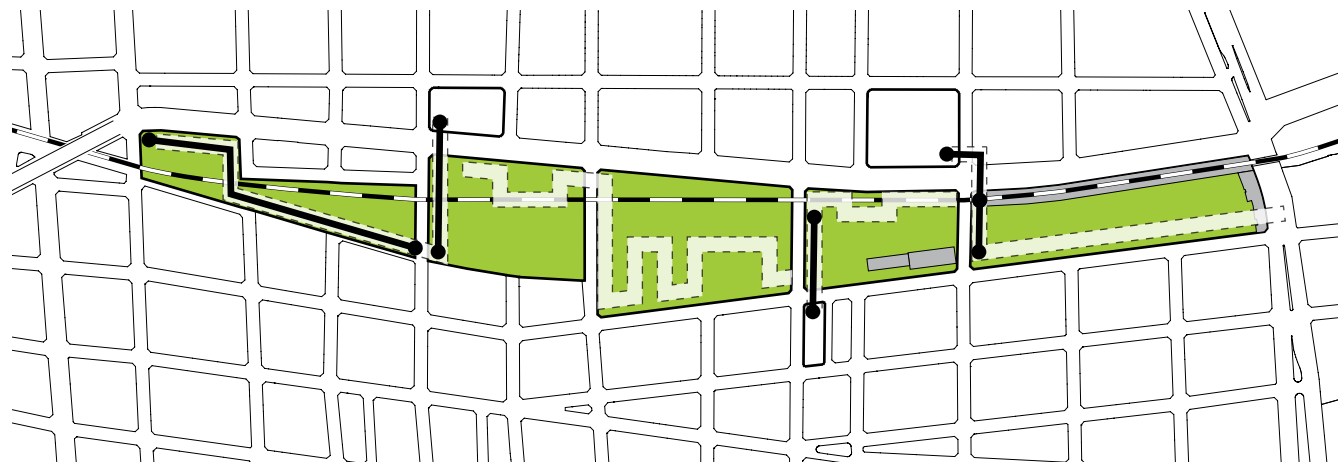
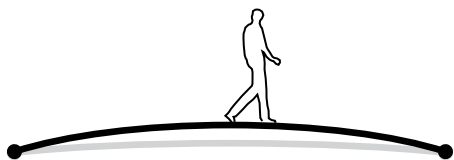
Abb. 86
Der rote Faden

*Erster Filter:
Die Hauptquerachsen brechen die gerade Form um Nischen zu bilden, die sich abwechselnd zum angrenzende Gebiet öffnen.*

DURCHQUERUNG



ÜBERQUERUNG





Egal ob Stiege, Rampe, Dach, Beschattung, Grünfläche oder Gebäude, das Band windet sich um kleine Plätze und große Parkflächen, um Räume unterschiedlichen Charakters zu bilden.

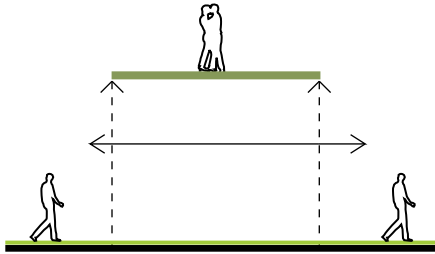
*Zweiter Filter:
Die sekundären Querungen lösen die Gegenbewegung aus, um einen Teil der Nischen in die entgegengesetzte Richtung zu öffnen.*



Stellenweise wird das Band unterbrochen um an die bestehenden Vierteln anzuknüpfen und diese anzubinden.

*Vierter Filter:
Die Kontinuität wird bewußt gebrochen, um Brückenschläge nach außen zu erlauben und die Spannung zu erhöhen.*

FREIRAUM FÜR ALLE



Ebene 0

QUADRATMETER = \$

-  8 m
-  18 m
-  30 m
-  60 m
-  >100 m
-  öffentl. Grünraum
-  privater Grünraum



Draufsicht

GFZ 1,6 | GFZ 3,0

Es öffnet die Nullebene um dem Passanten den engen Blick aus dem Strassenraster zu öffnen und ihm die neu gewonnene Fläche zugänglich zu machen und nicht zu privatisieren, beziehungsweise abzuriegeln.

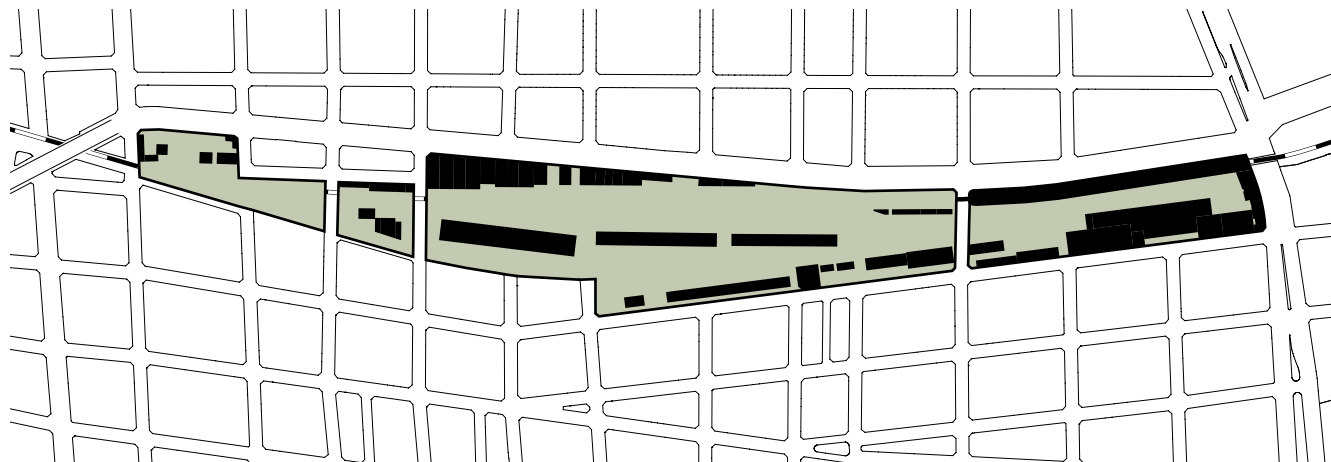
Um dem Grundwert Rechnung zu tragen, passt sich die Geschoßflächenzahl der neuen zu errichtenden Bebauung der umliegenden an. Durch die kompaktere Grundform bleibt jedoch wesentlich mehr Freiraum, dabei sind auch die maximalen Höhen mit dem umgebenden Bestand vergleichbar.



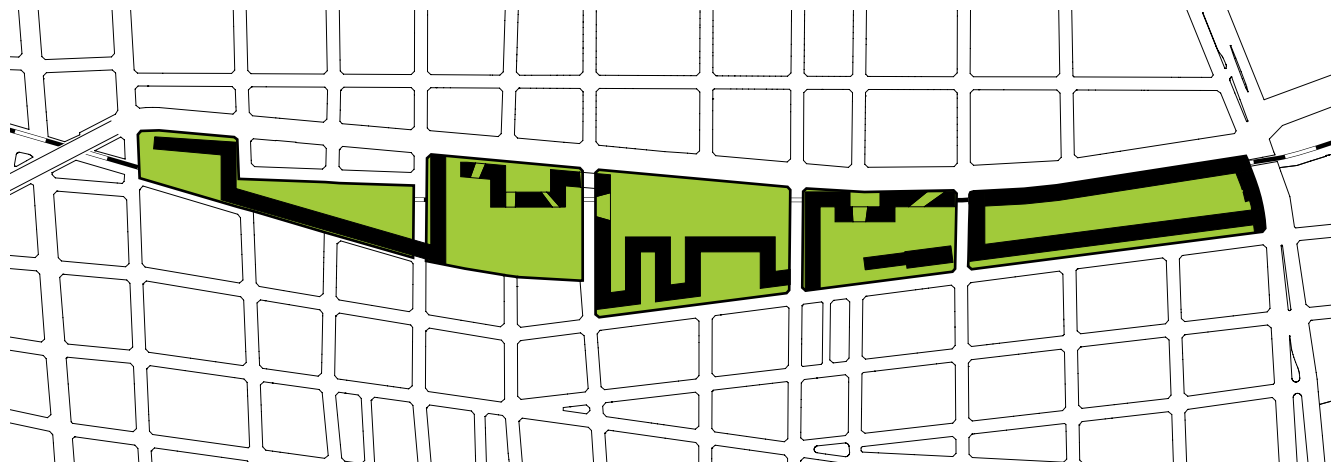
VERBAUTE FLÄCHE



Bestand



Projekt

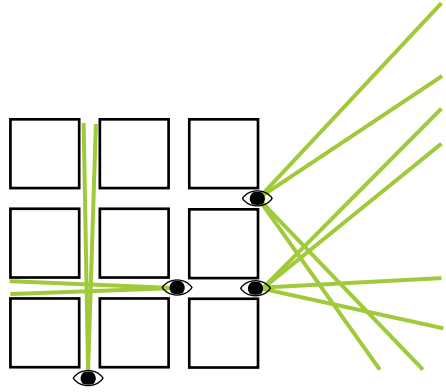


Schon jetzt kommt es immer wieder zu Überschwemmungen der Avenida Juan B. Justo, daher sollte keinesfalls noch mehr Fläche bebaut oder versiegelt werden, als es derzeit der Fall ist.

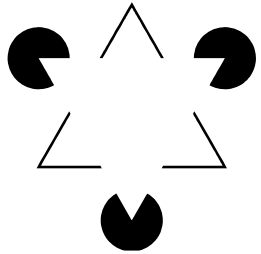
Der Entwurf beansprucht keinen größeren Anteil an bebauter Fläche, als der Bestand. Ausserdem kann er die Situation mit Hilfe von Retentionsbecken und einem wesentlich höheren Baumanteil noch weiter verbessern.



ÜBERRASCHUNG



WAHRNEHMUNG



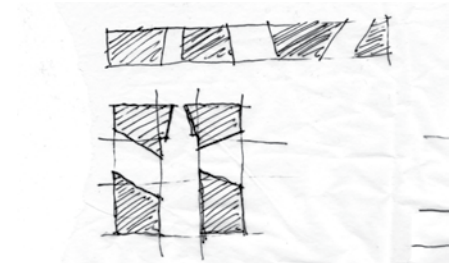
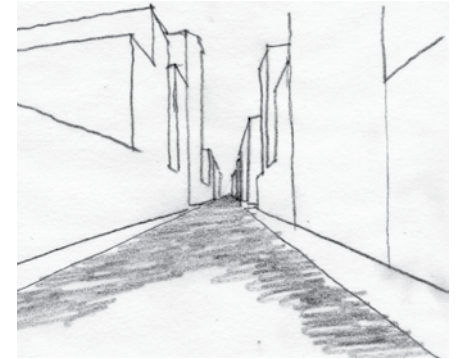
Seit jeher wurde die Stadt auf einem orthogonalen Raster aufgebaut, welches ursprünglich für niedrige Bebauungen ohne großem Verkehrsaufkommen ausgelegt wurde. Heute kann der enge Straßenraster die Bewegungen in der Stadt kaum noch aufnehmen, die hohe Bebauung der zu engen Straßen werden für das Individuum zu schlecht belichteten, monotonen Schluchten. Daher sind nun auch alternative Bewegungsräume gefragt.

Um das gerasterte Stadtbild zu respektieren bewegt sich das 'Band' streng im Achssystem der Straßen, nur entspricht die Form nicht mehr dem Schachbrett. So kann sich die neue Bebauung entlang des Bandes gut im vorhandenen Straßenraster integrieren und sogar unterbrochene Achsen ergänzen.

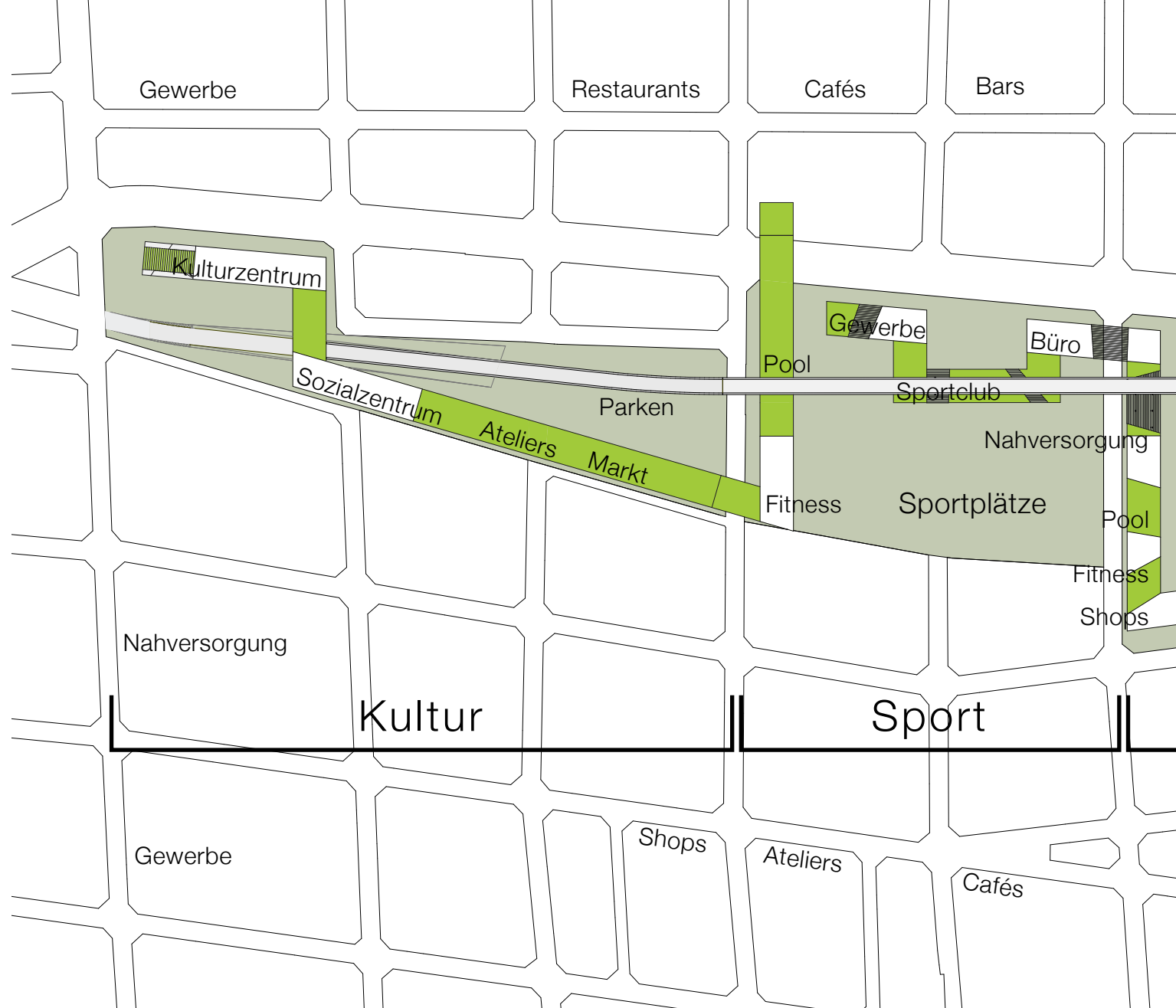
Unsere Wahrnehmungsorganisation lässt die Gebäude trotz der Einschnitte als zusammengehörendes Objekt erscheinen, ähnlich dem ‚Kanizsa-Dreieck‘.

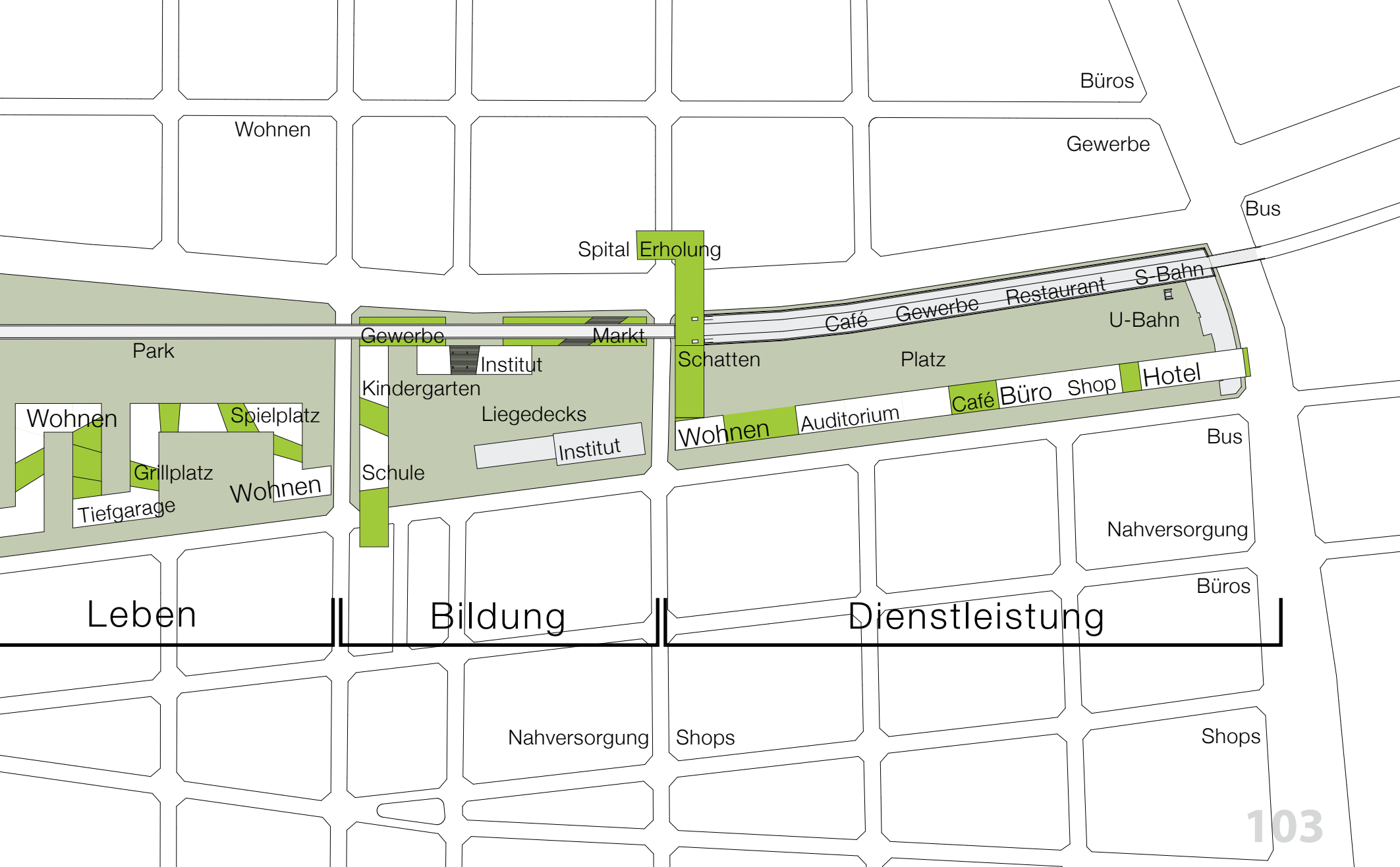
Dem Gegenübergestellt sollen aber auch neue Verbindungen außerhalb des Rasters ermöglicht werden, die vor allem von Fußgängern genutzt werden. Sie suchen den kürzesten Weg, der eben oft nicht einem orthogonalen System entspricht, so entstehen diagonale Trampelpfade.

Diese Pfade werden nun als Perspektiven thematisiert, somit wird das Historische durch ein zweites Ordnungssystem überlagert. Dabei liegt der Schwerpunkt weniger im Blickpunkt, als vielmehr in den unterschiedlichen Räumen die sich dabei bilden. Die verschiedenen Sichtfelder die sich dem Besucher so öffnen, bieten Abwechslung und Spannung, das Hauptraster hilft bei der Orientierung und Integration in das gewohnte System.



GEMISCHTE NUTZUNG





Büros

Wohnen

Gewerbe

Bus

Spital Erholung

S-Bahn

U-Bahn

Gewerbe

Markt

Café Gewerbe Restaurant

Park

Kindergarten

Institut

Schatten

Platz

Wohnen

Spielplatz

Liededecks

Wohnen

Auditorium

Café

Büro

Shop

Hotel

Grillplatz

Schule

Institut

Bus

Tiefgarage

Wohnen

Nahversorgung

Leben

Bildung

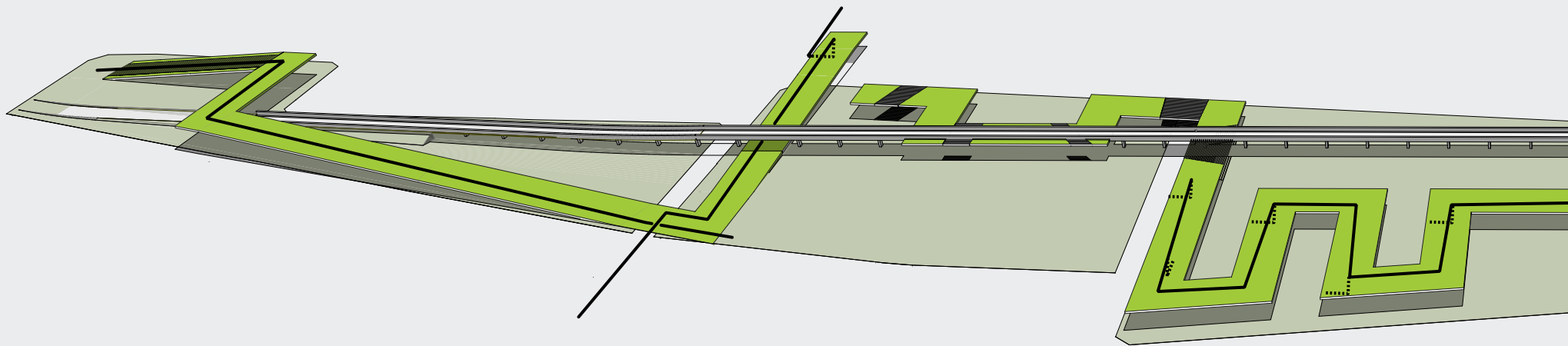
Dienstleistung

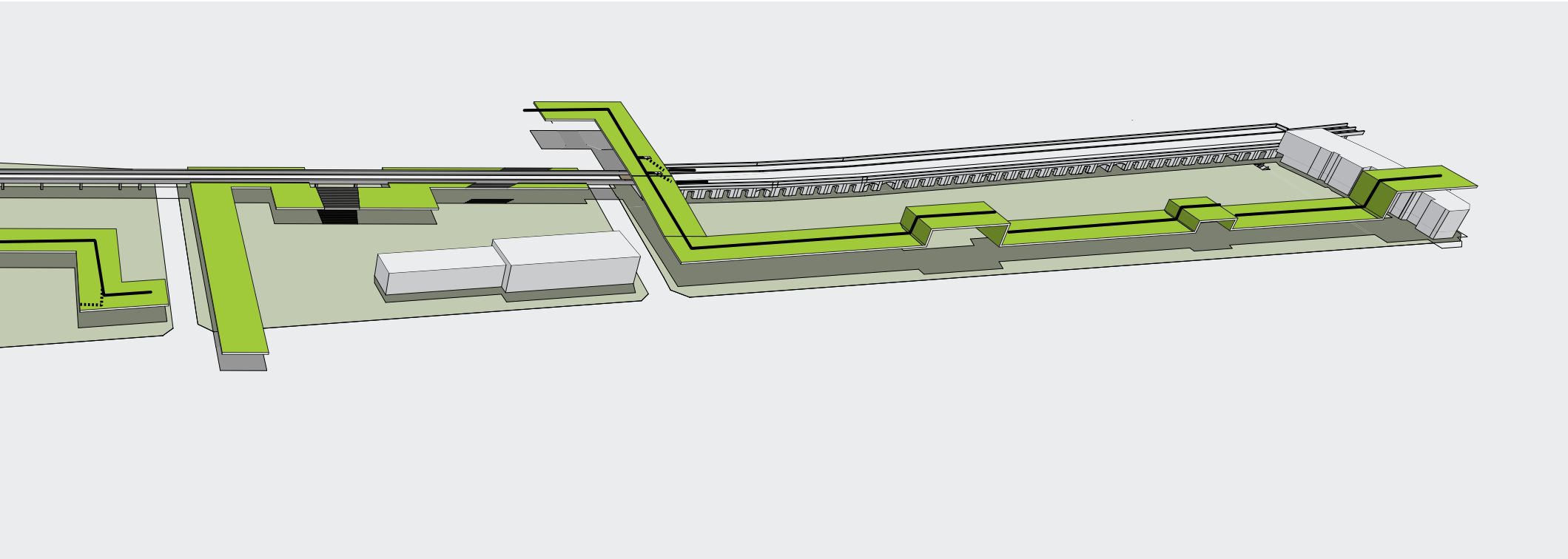
Büros

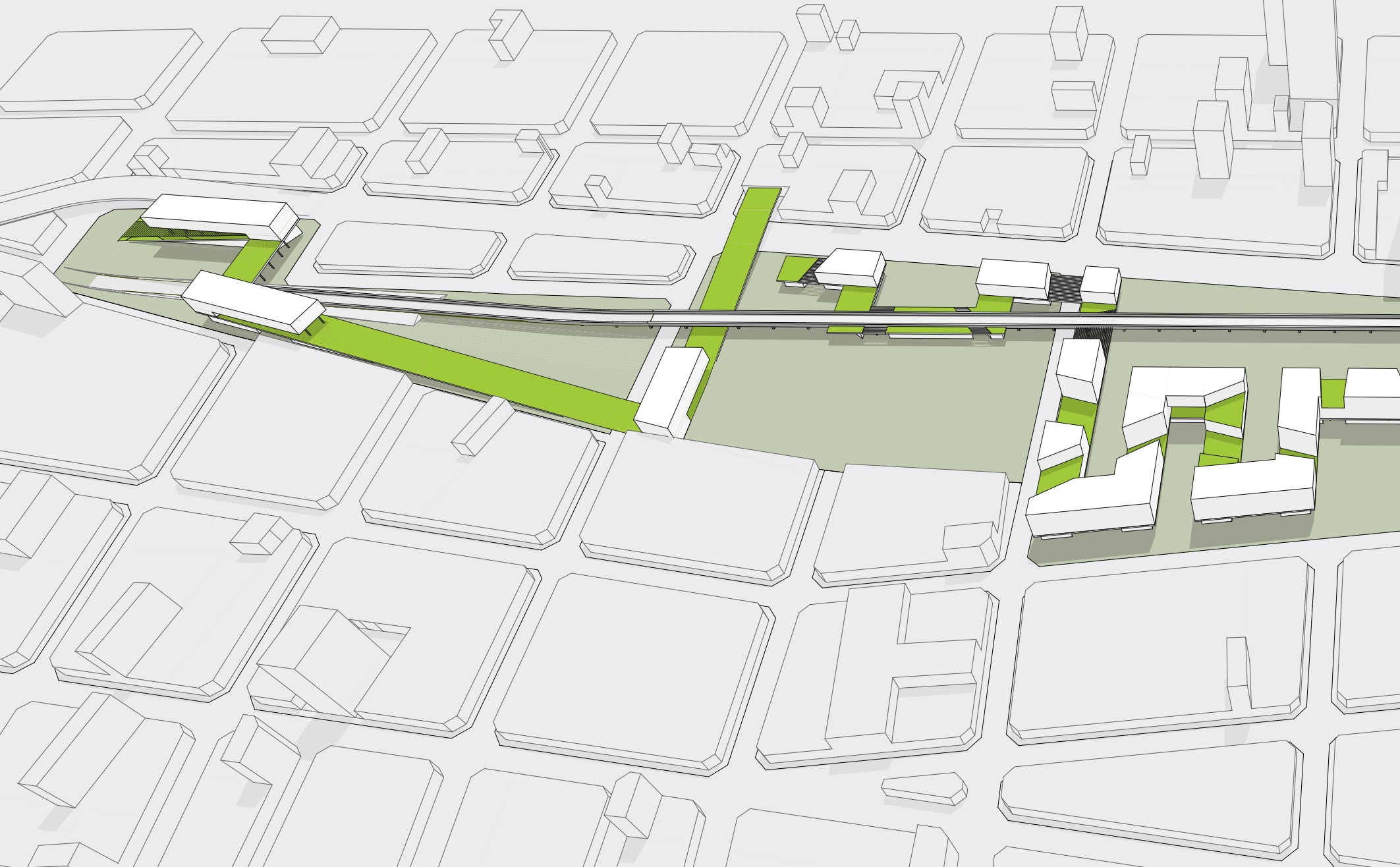
Nahversorgung

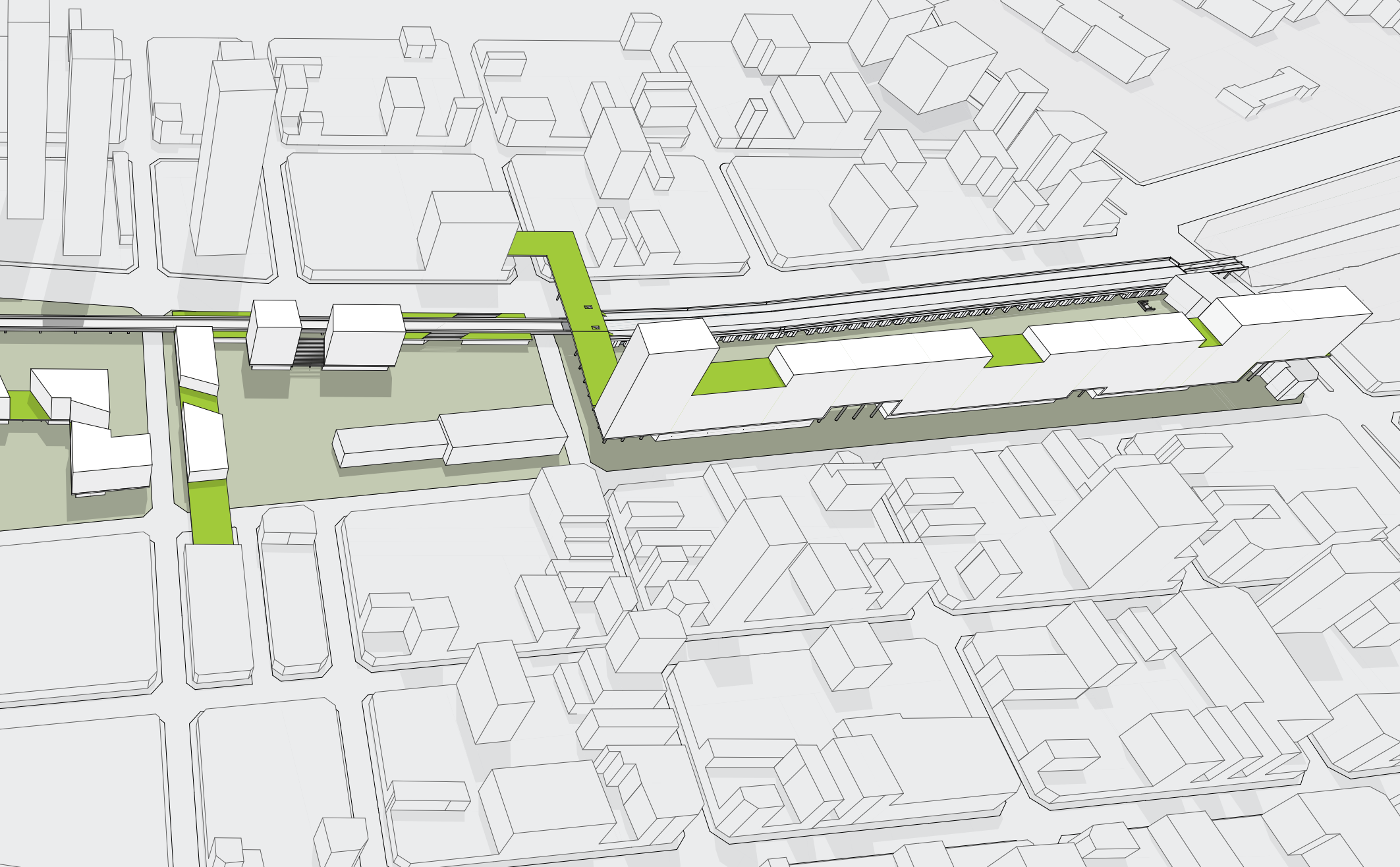
Shops

Shops

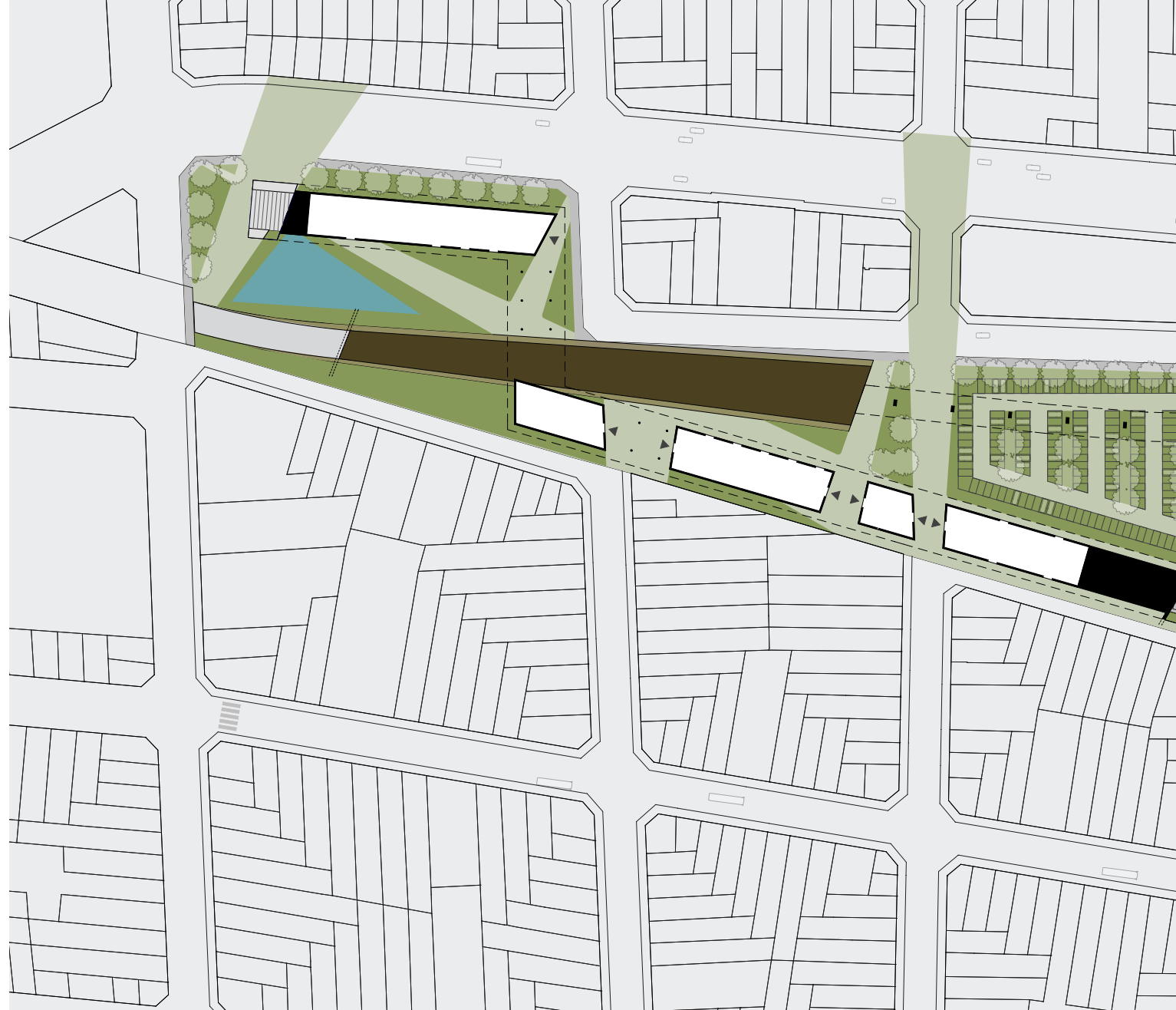




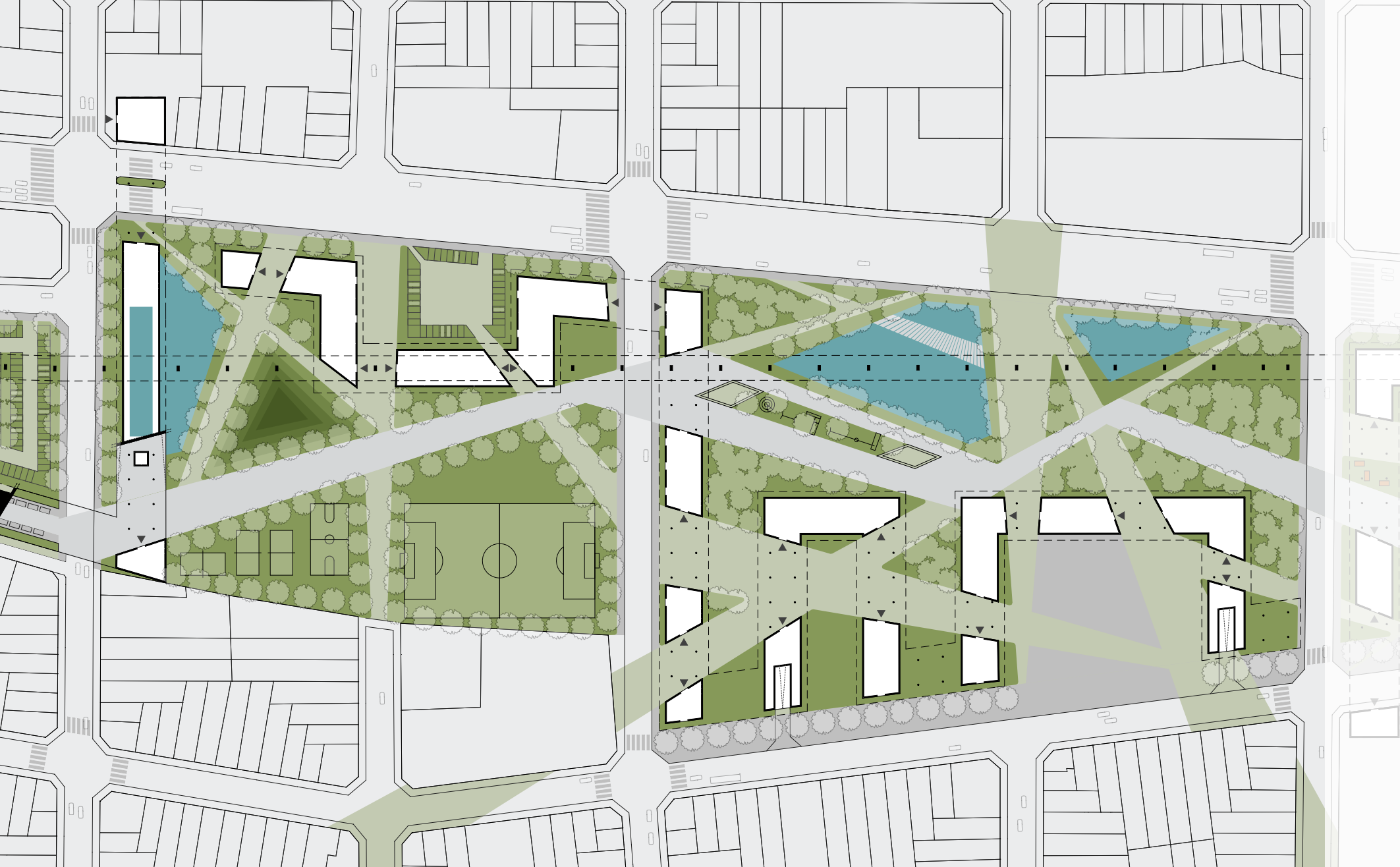


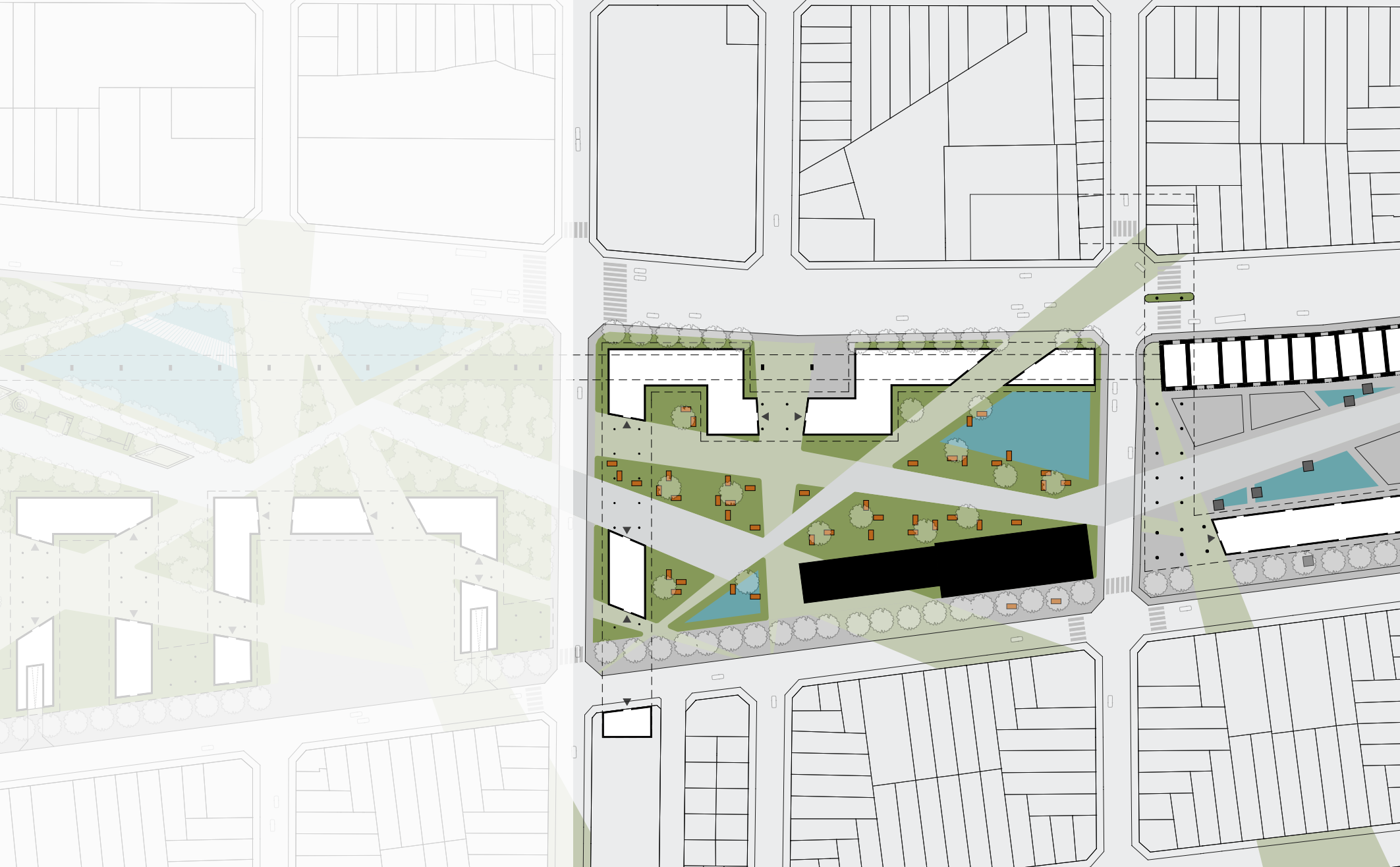


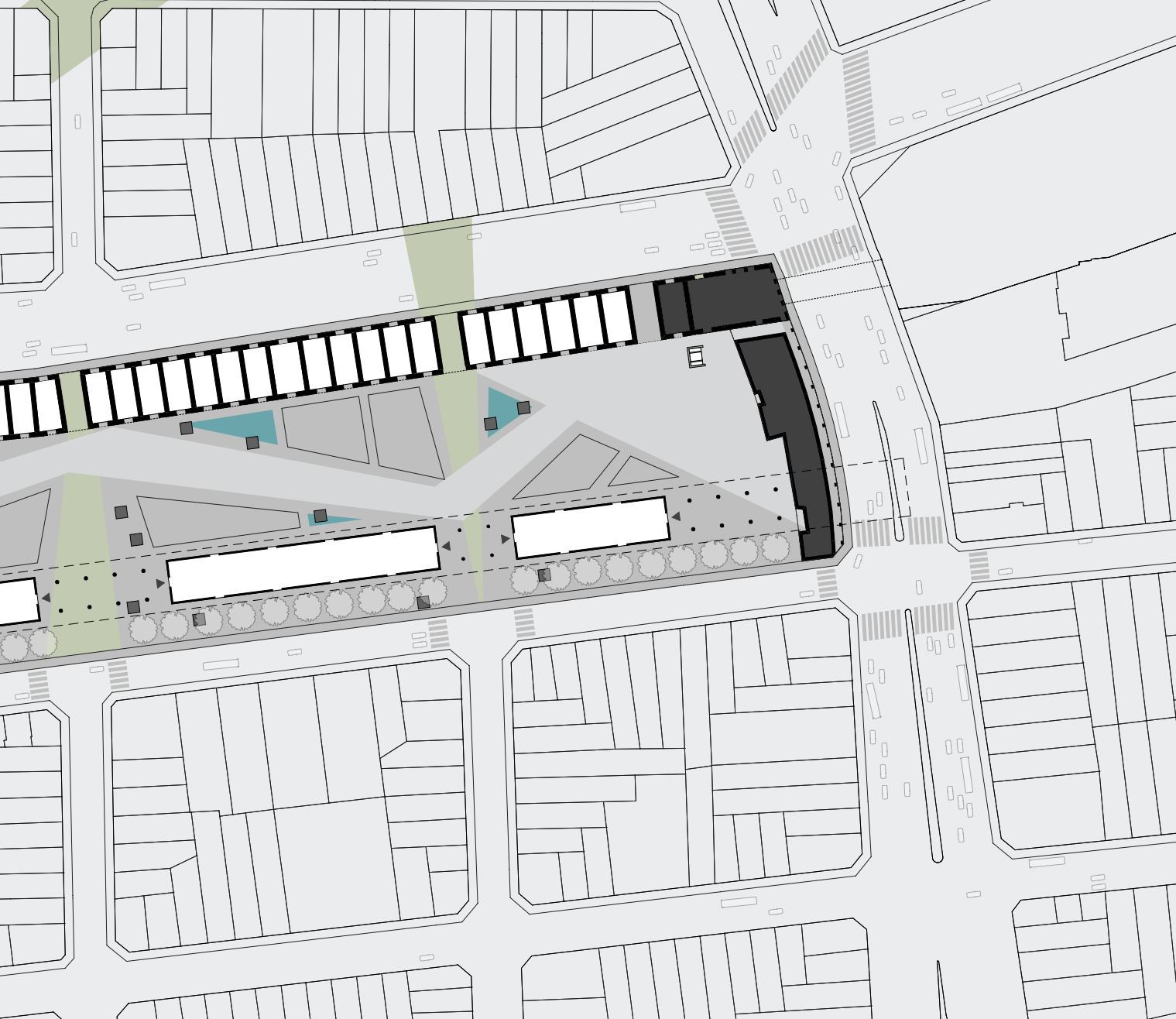
3.2 Pläne Städtebau



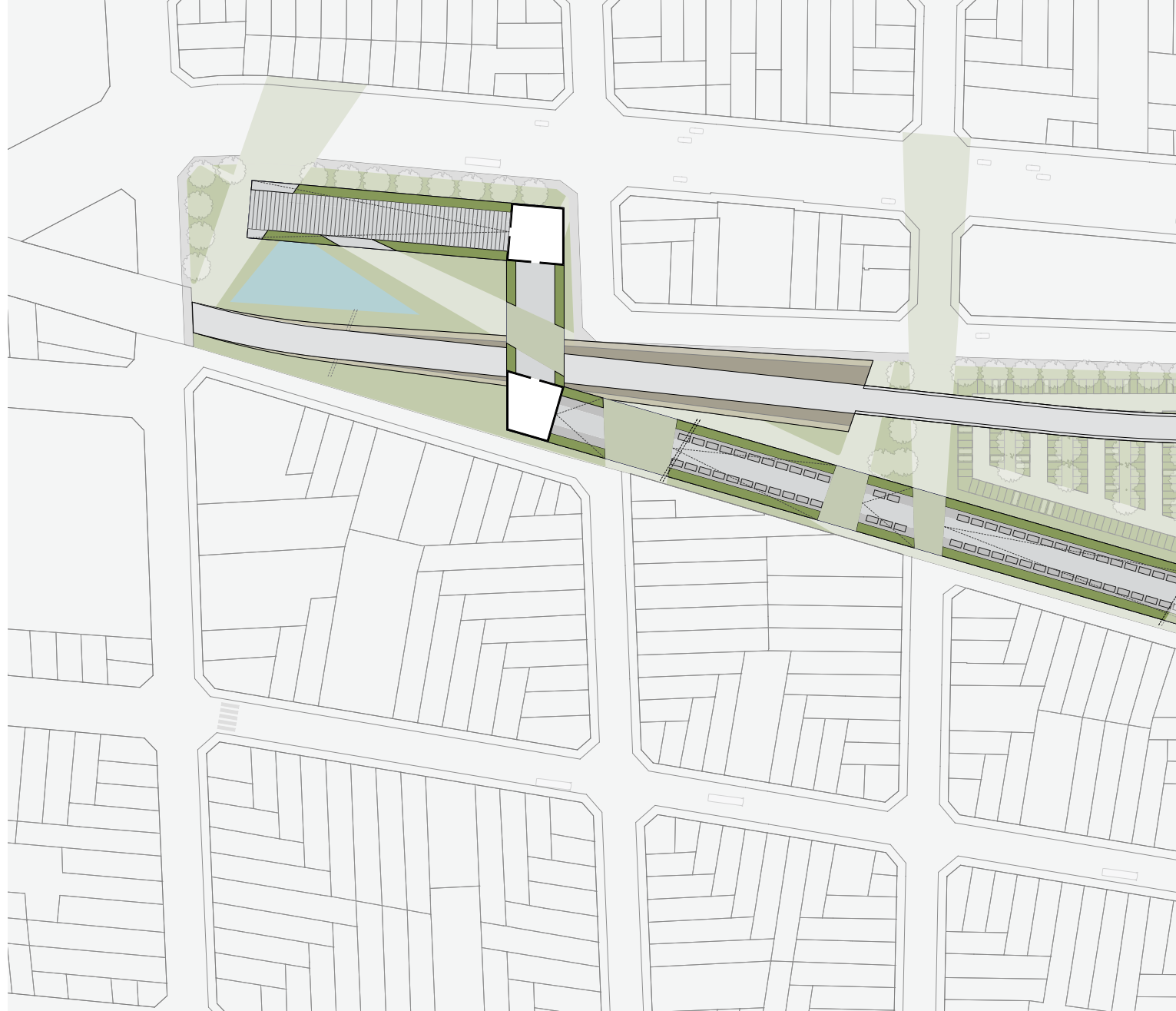
M 1:2'000
Grundriß Ebene 0



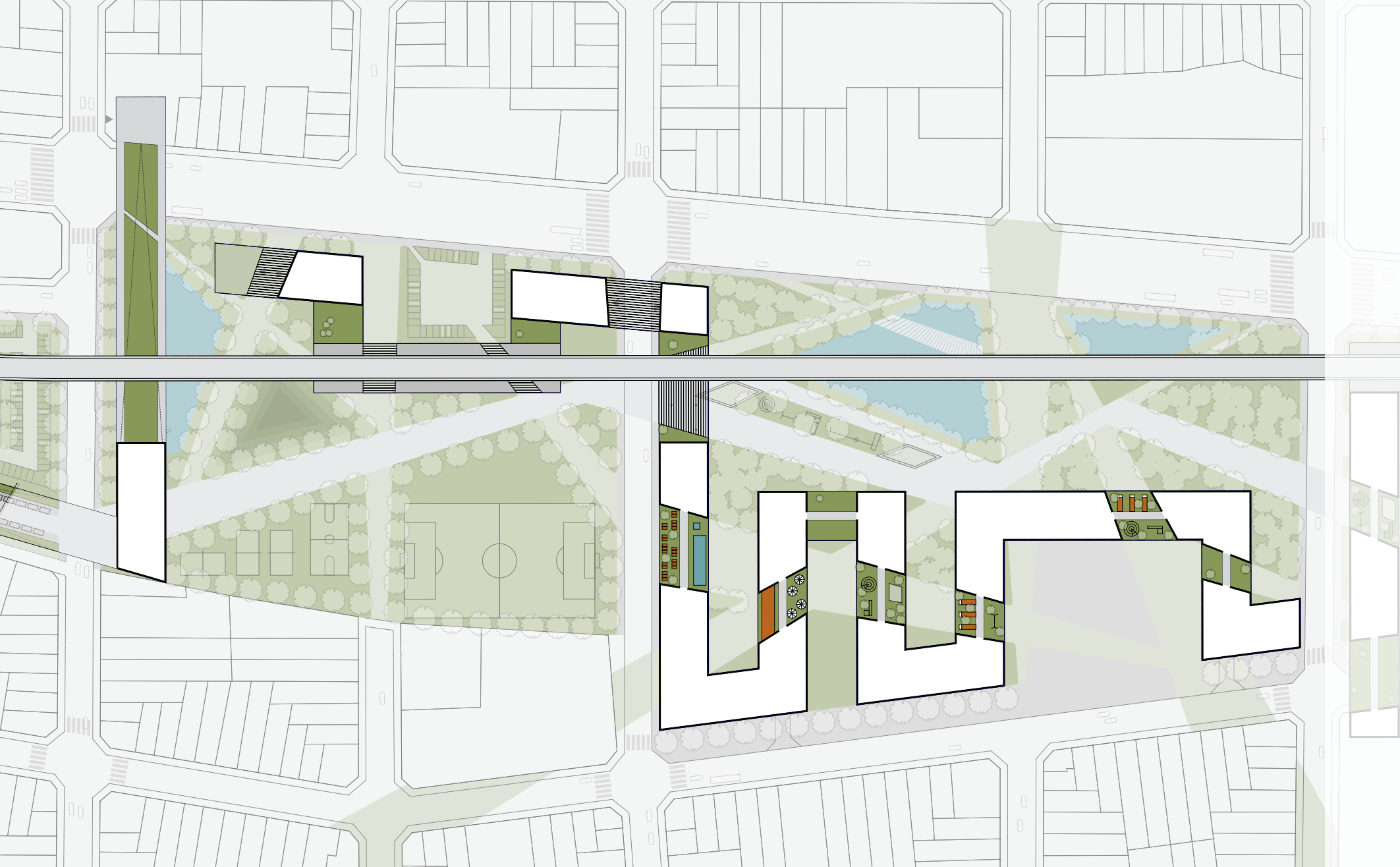


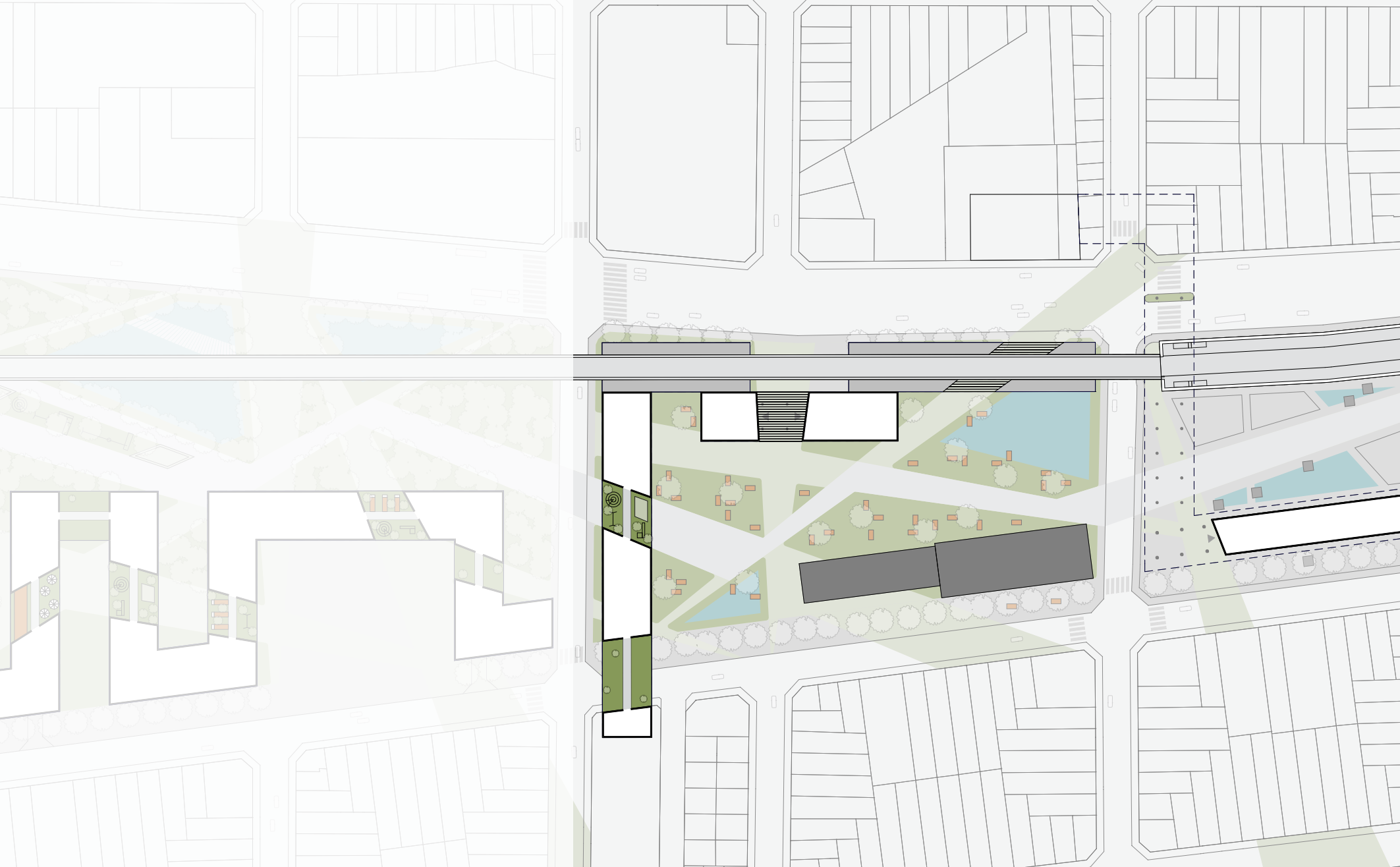


M 1:2'000
Grundriß Ebene 0



M 1:2'000
Grundriß Ebene +7m

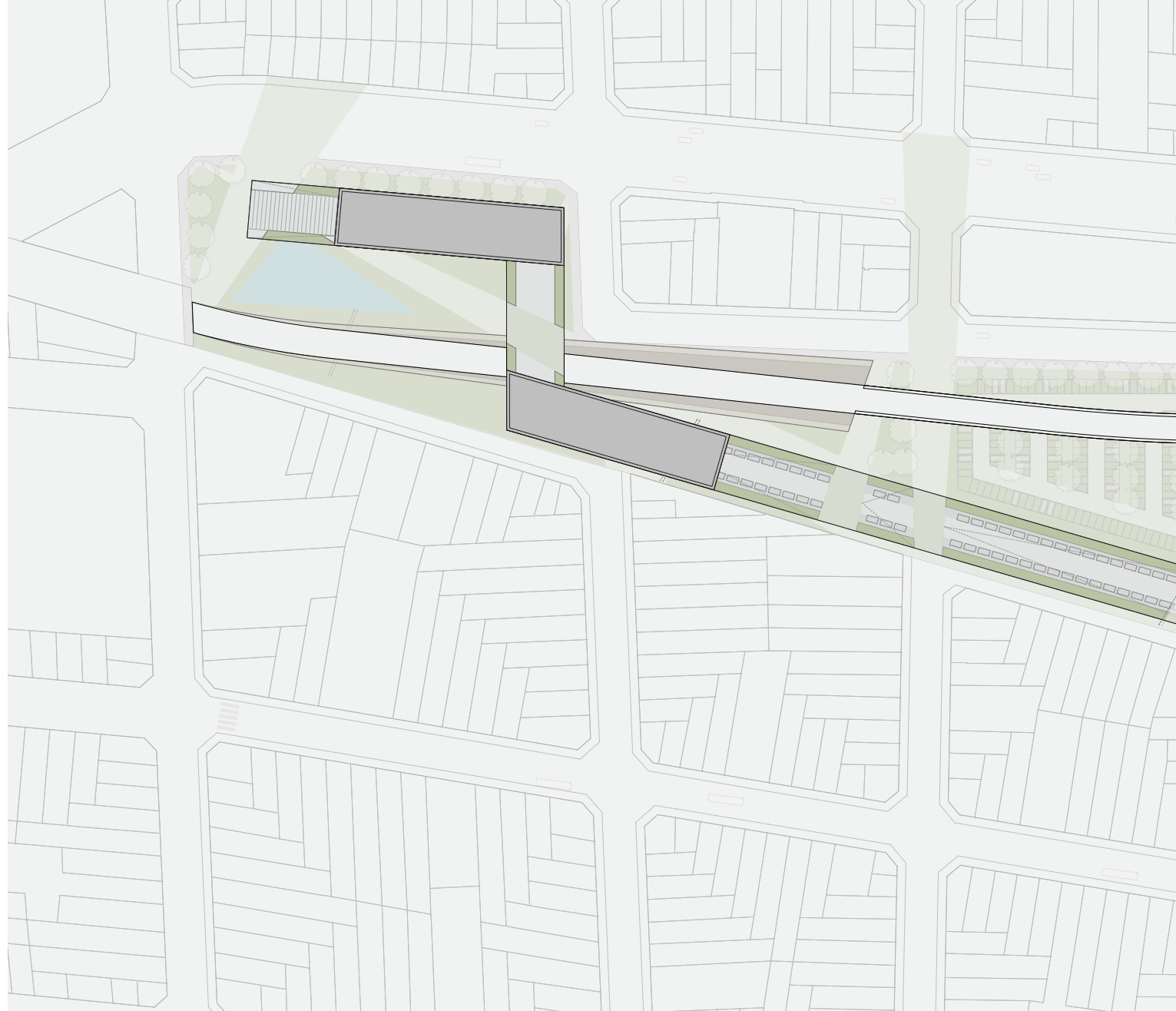




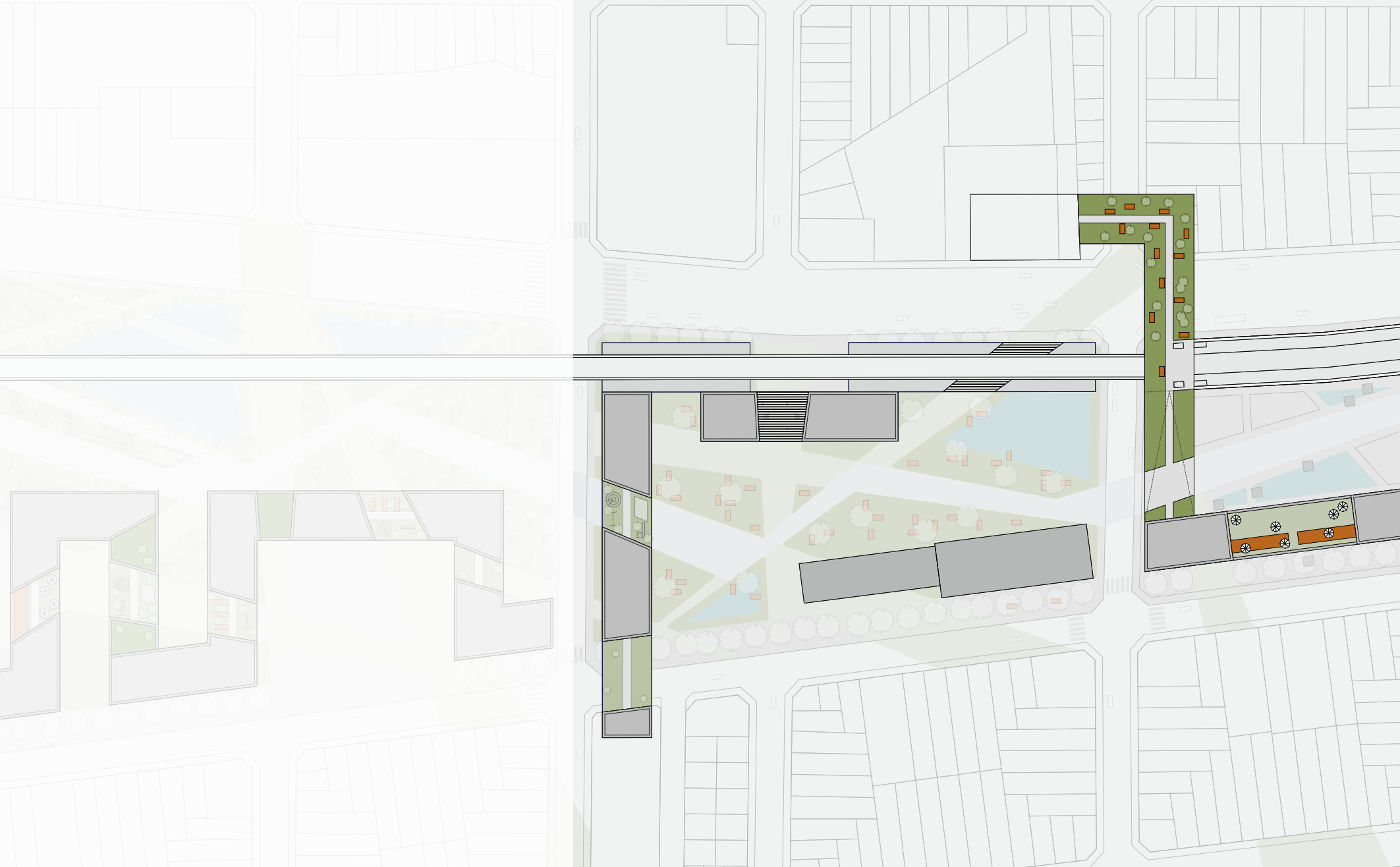


M 1:2'000
Grundriß Ebene +7m

M 1:2'000
Draufsicht

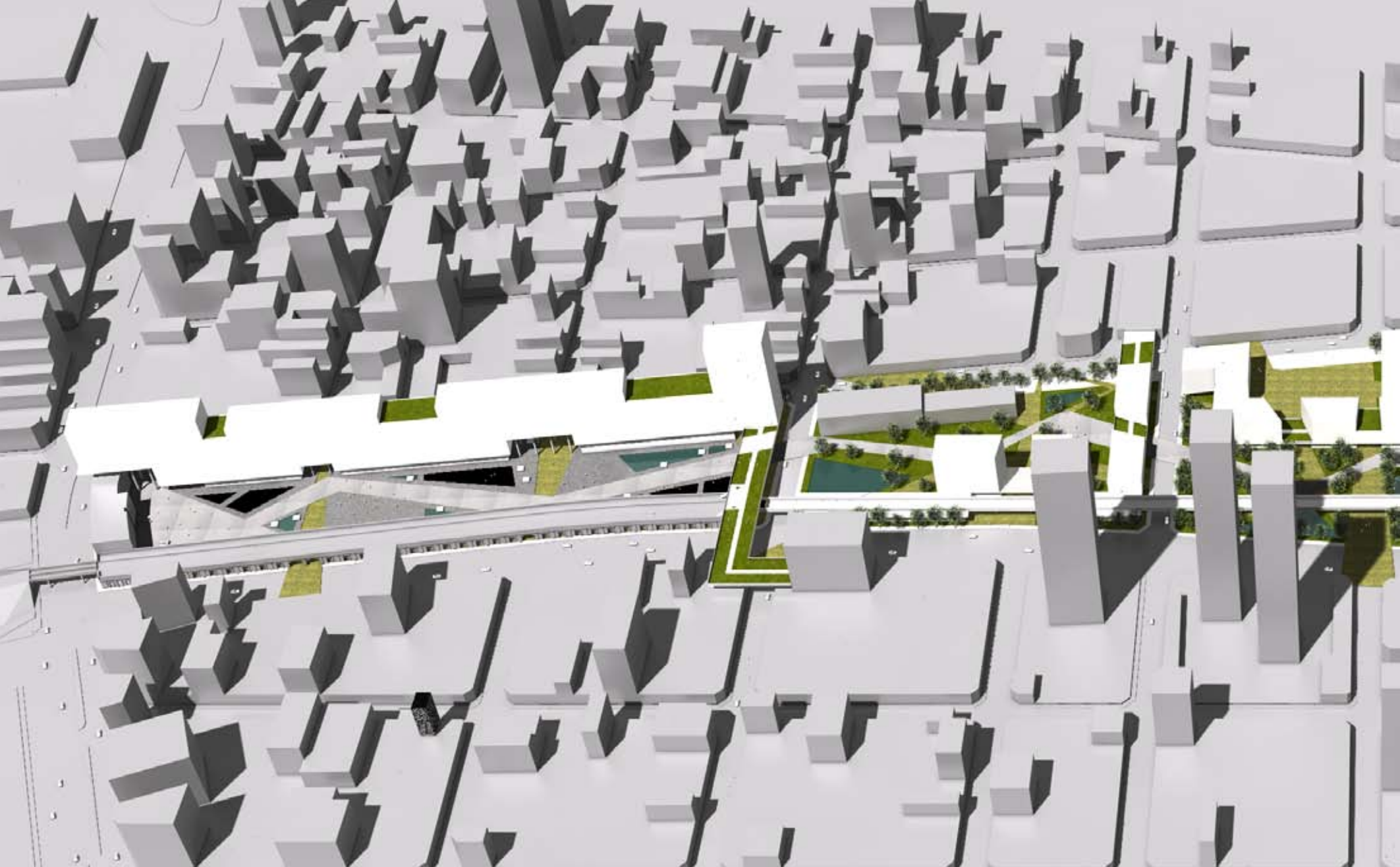






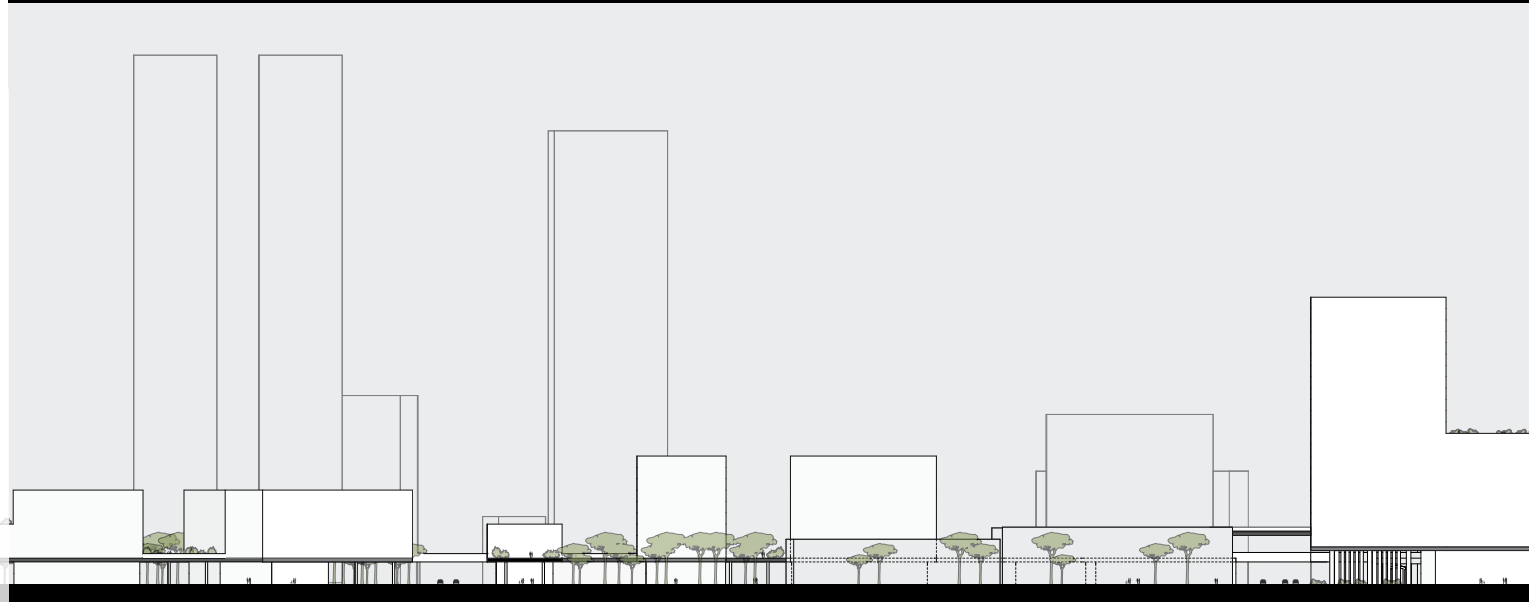
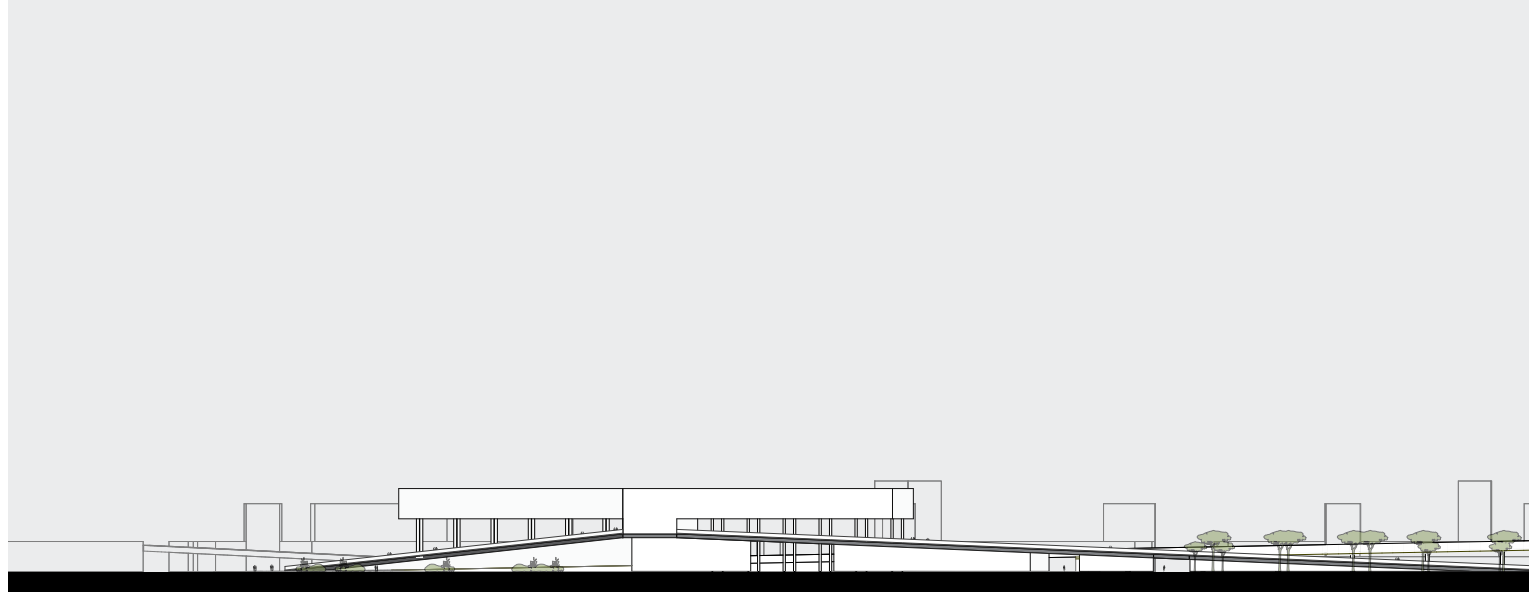


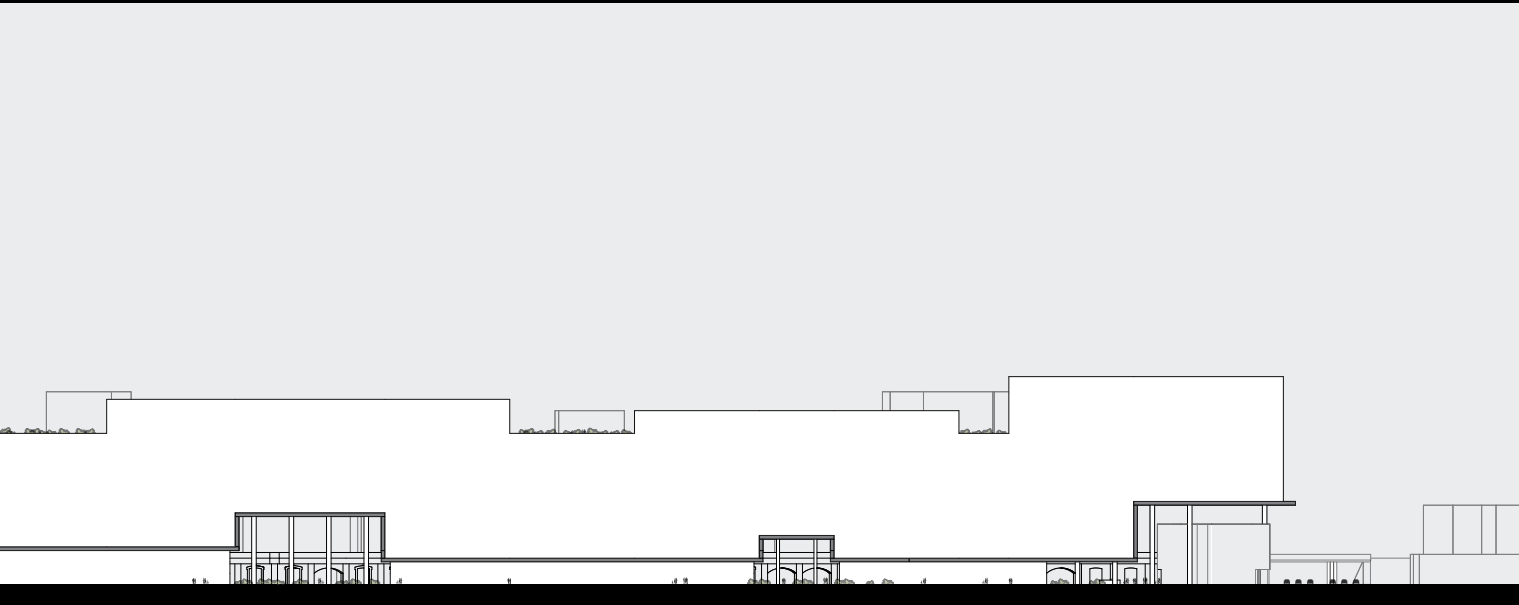
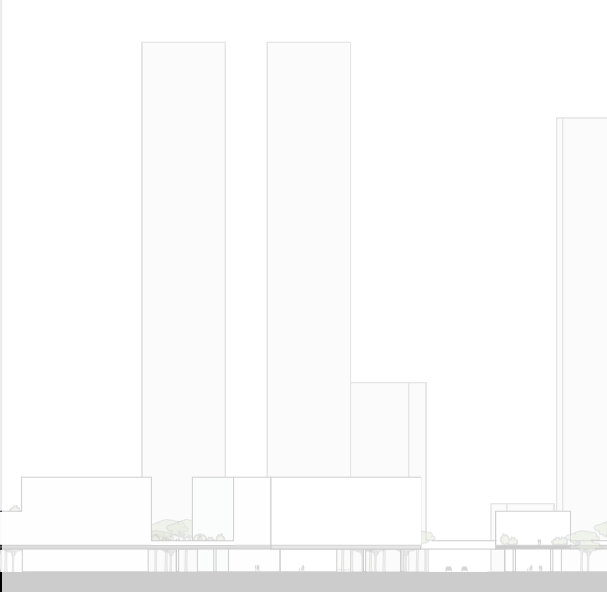
M 1:2'000
Draufsicht





M 1:2'000
Ansicht (Av. Cordoba)



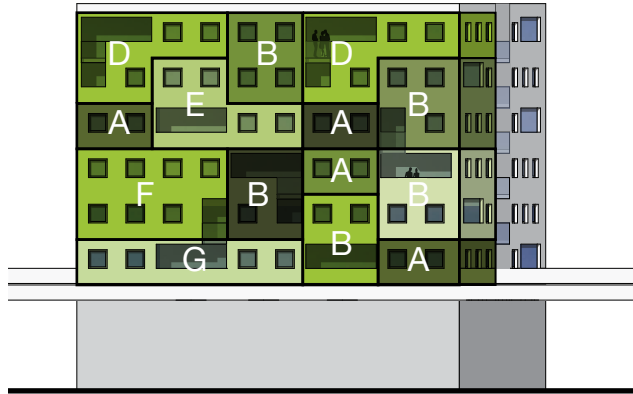


M 1:2'000
Ansicht (Av. Santa Fe)





Kombination



A

35 m²



B

63 m²



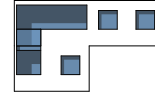
C

71 m²



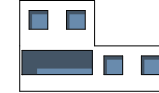
D

99 m²



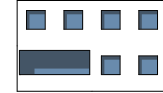
E

99 m²



F

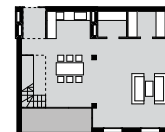
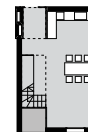
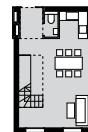
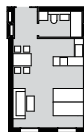
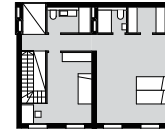
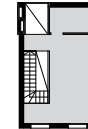
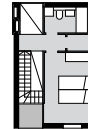
143 m²



Ansicht

level 1

level 0



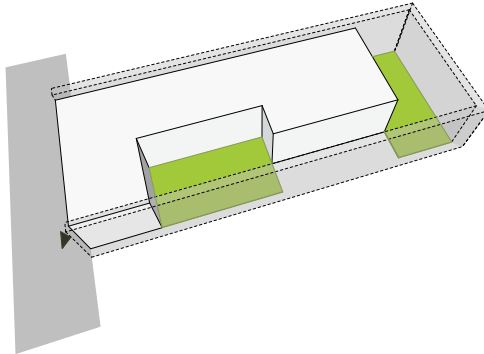
3.3 Ausschnitt / Wohnbau

Das Band hebt den halbprivaten, beziehungsweise privaten Raum auf eine erhöhte Ebene sieben Meter über Niveau und bildet dabei die Basis für die Wohnbebauung. Der geringer verbaute Sockelbereich bleibt hauptsächlich öffentlichen Funktionen vorbehalten, in dem sich die Frequenzbringer finden, die auch in den angrenzenden Vierteln die Straßen zu fast jeder Tageszeit beleben. So werden die Nutzungen durchmischt, sodass keine 'Wohnghettos' entstehen.

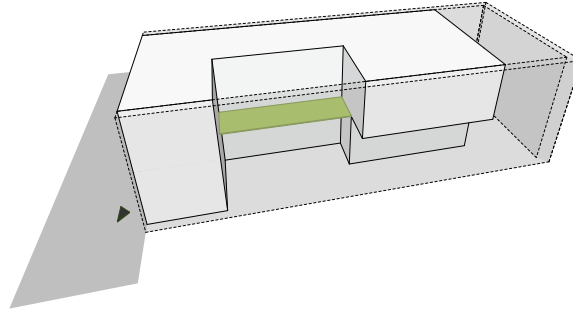
Um einen effizienten Wohnbau für unterschiedliche Nutzergruppen zu ermöglichen, wird die Gebäudestruktur in einem klaren, durchgängigen Raster aufgebaut, welcher die Infrastruktur für unterschiedlichste Funktionen und Typologien bereitstellt. So kann sehr flexibel auf Variationen der Bedürfnisse reagiert werden. In den eingeschnittenen Gebäudesegmenten werden allgemein genutzte Funktionen untergebracht. Die freien Bandflächen werden zum halböffentlichen Treffpunkt und sicheren Freiraum der Bewohner.



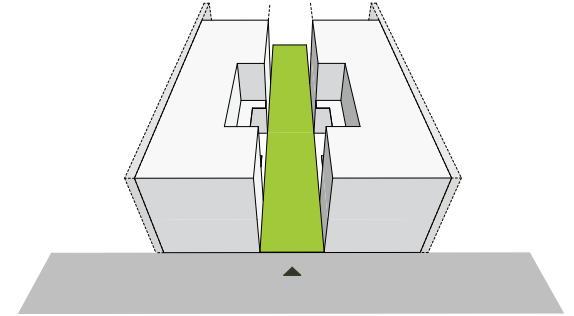
Casa Chorizo



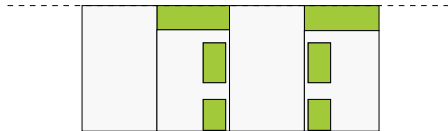
Casa Chorizo de Altos



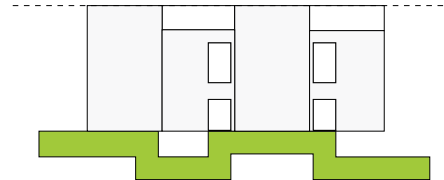
Hileras Doble



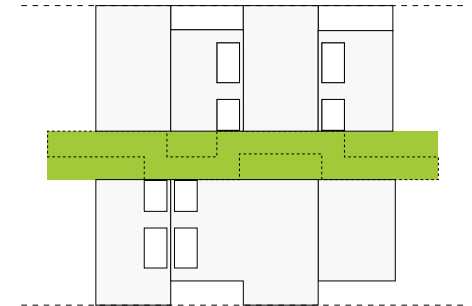
Luftraum



Galerie

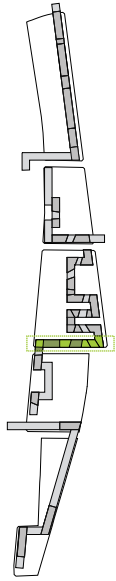


Spiegelung / Mitterschließung

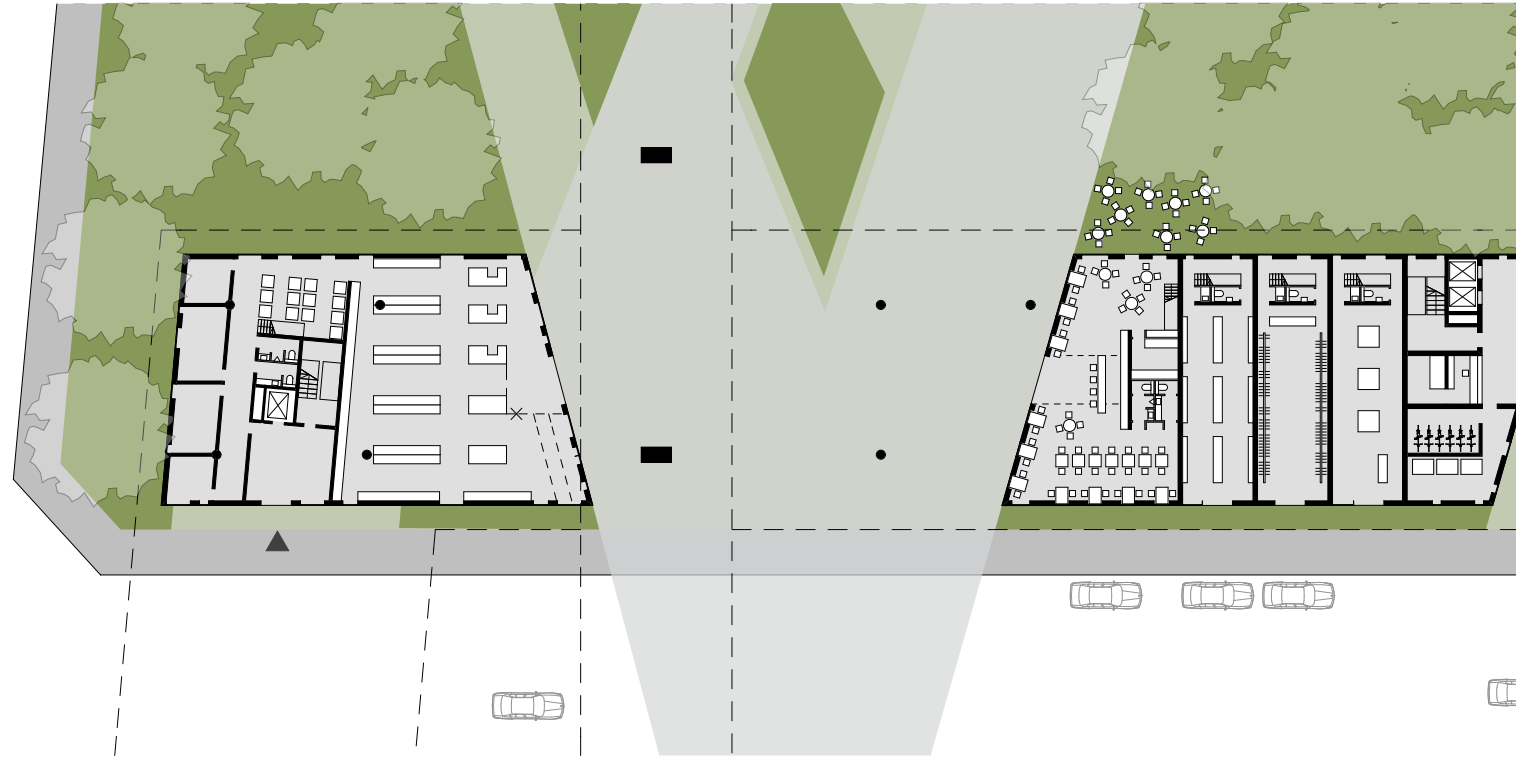


Bei Betrachtung des traditionellen Wohnbaus in Buenos Aires fallen immer wieder drei Grundelemente auf: Lufträume die auch in schmalen Bebauungen wie der Casa Chorizo Licht und Luft in den Innenraum bringen, Galerien über die die Wohnräume von mehrstöckigen Wohntypen, den '... de Altos' erschlossen werden, sowie die Mittelgangerschließung, die in den verdoppelten Typologien als offener Begegnungs- und Kommunikationsraum dient.

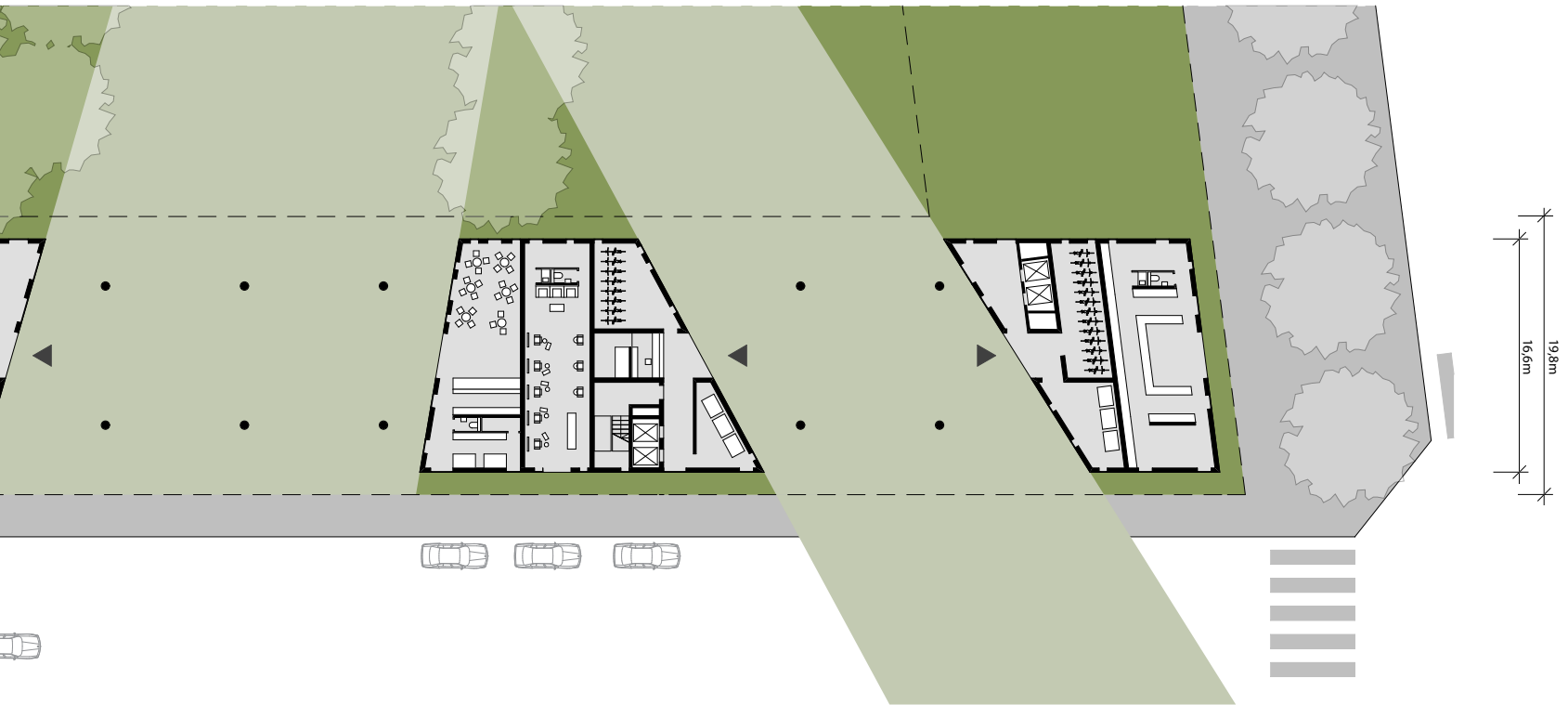
Diese Eigenschaften werden auch hier, in modifizierter Form eingesetzt. Die über offene Galerien erschlossenen Maisonettenwohnungen, in Buenos Aires Duplex genannt, erhalten Licht und Luft sowohl von Aussen, als auch über die Mittelzone. Diese Großzügigkeit entsteht durch Lufträume auch in den Wohnungen selbst. Der ganz private Aussenraum zum Grillen und Entspannen wird dem Bewohner in Form von Loggien geboten.



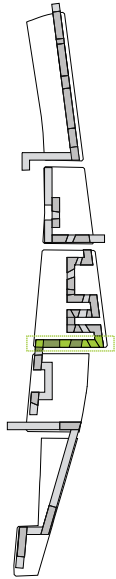
Lageplan
M 1:20'000



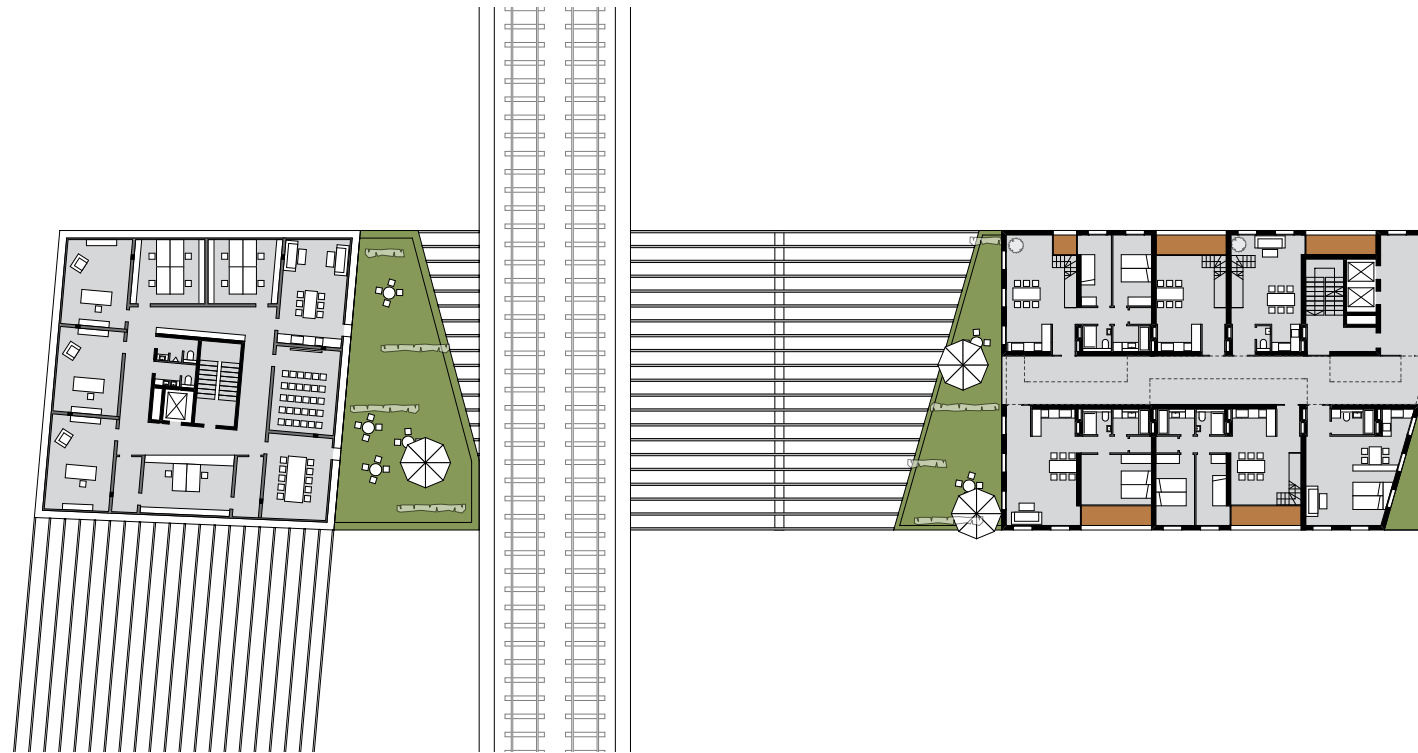
Ebene 0
M 1:500



19.8m
16.6m

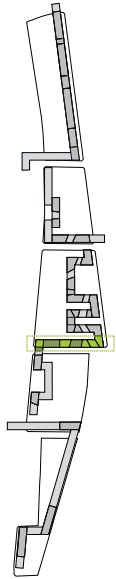


Lageplan
M 1:20'000



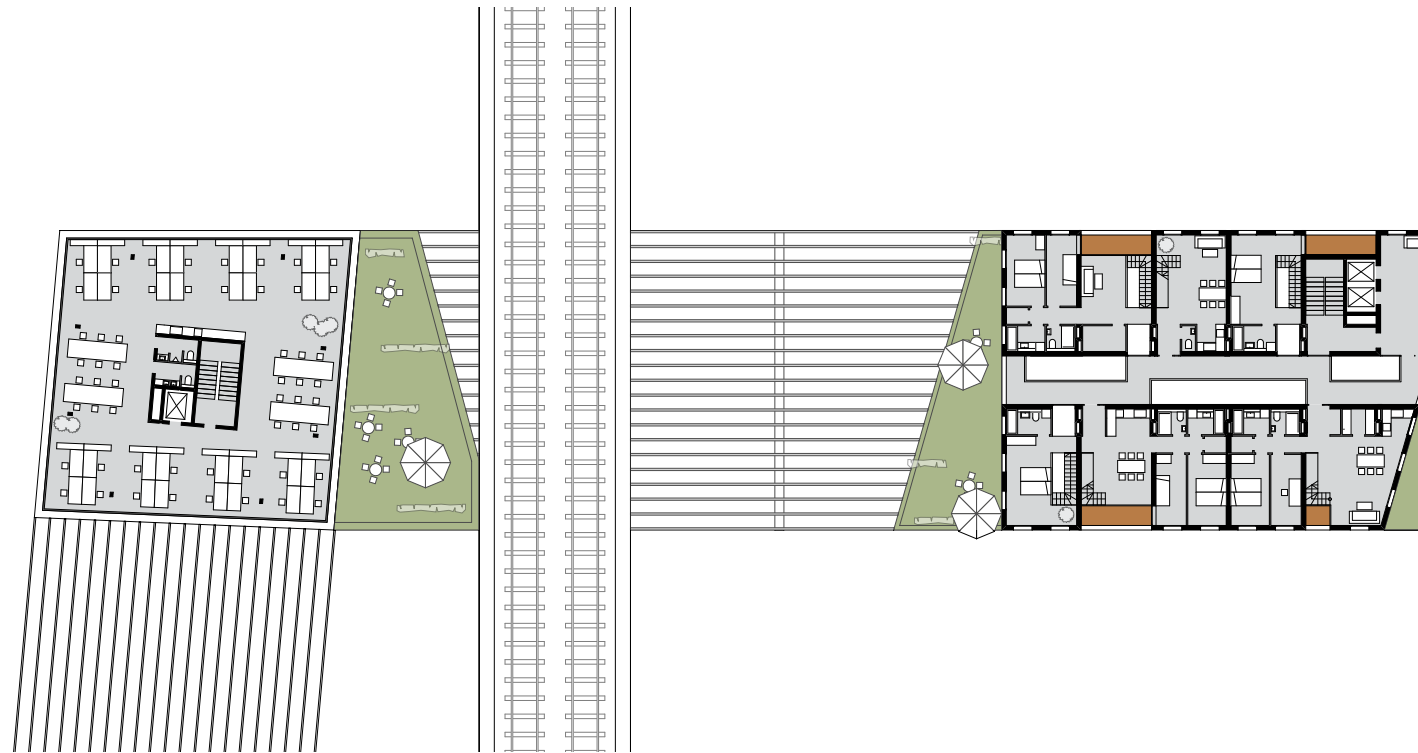
Ebene +7m
M 1:500



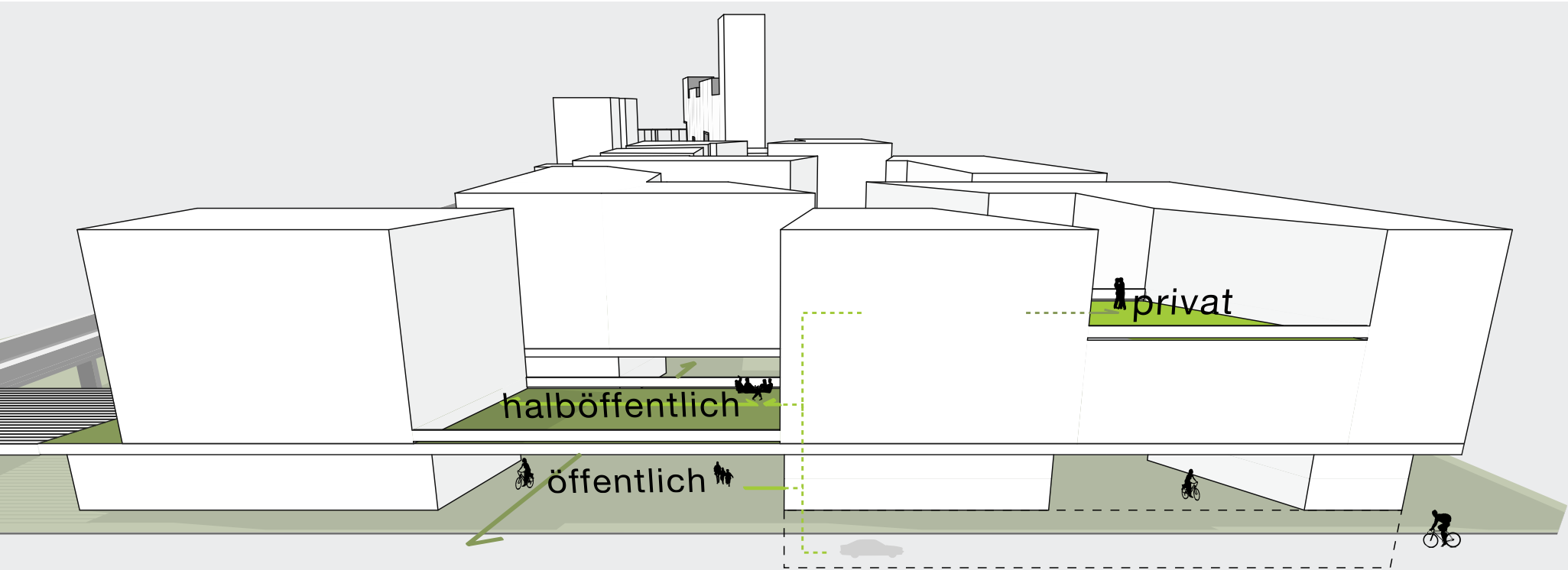


Lageplan
M 1:20'000

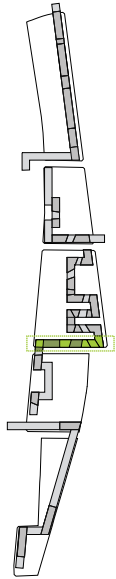
Ebene +16m
M 1:500



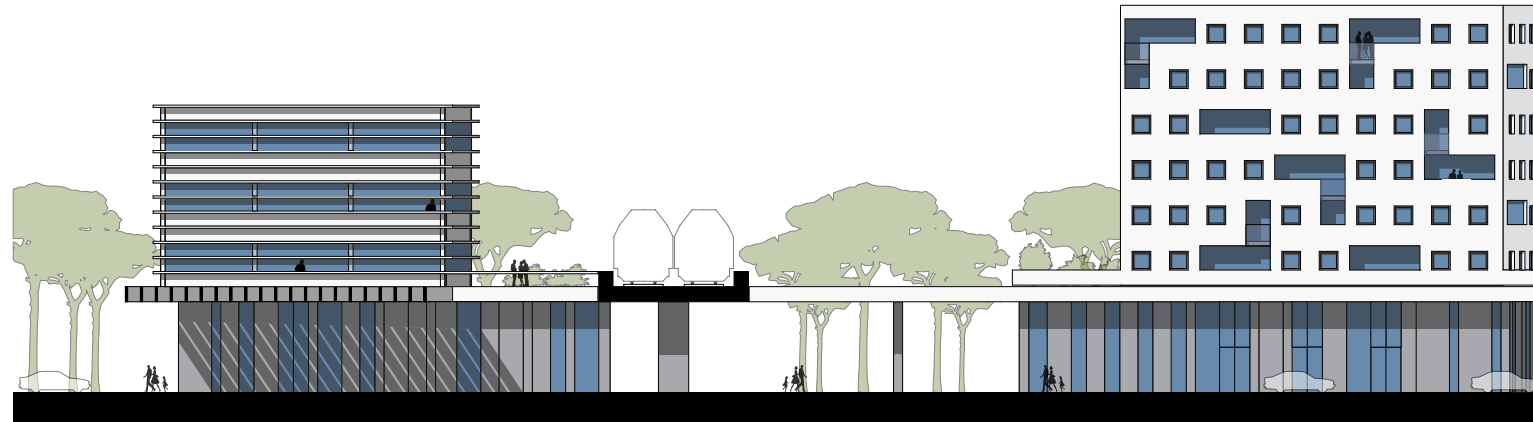




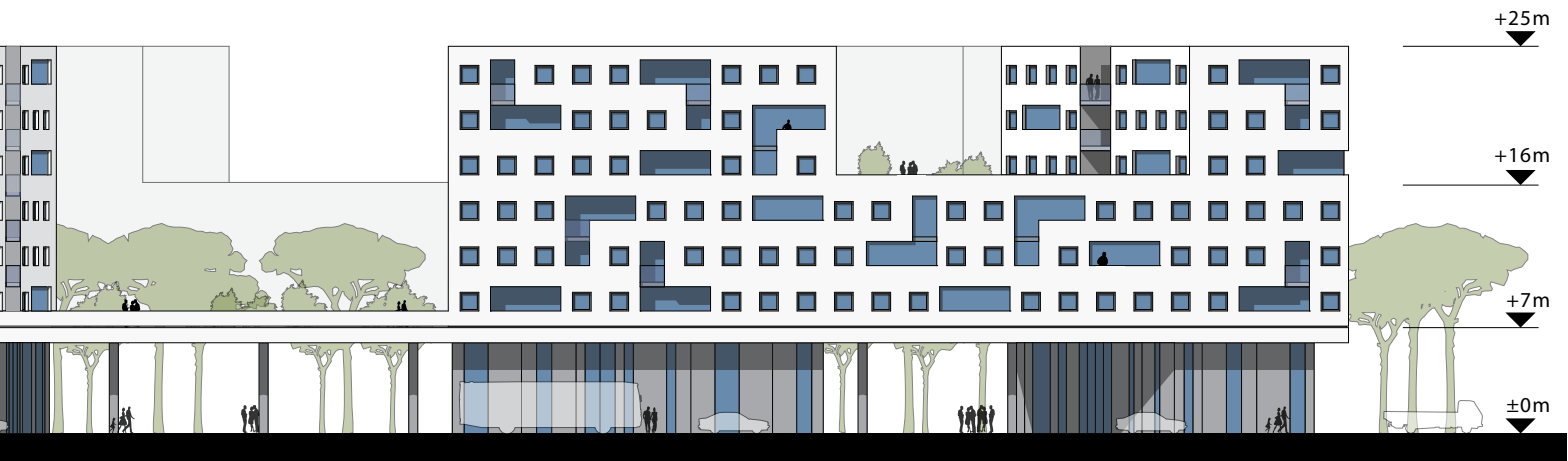


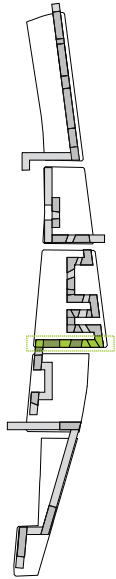


Lageplan
M 1:20'000



Ansicht Süden
M 1:500





Lageplan
M 1:20'000



Schnitt
M 1:500



Abbildungsverzeichnis

Abbildung *Quelle*

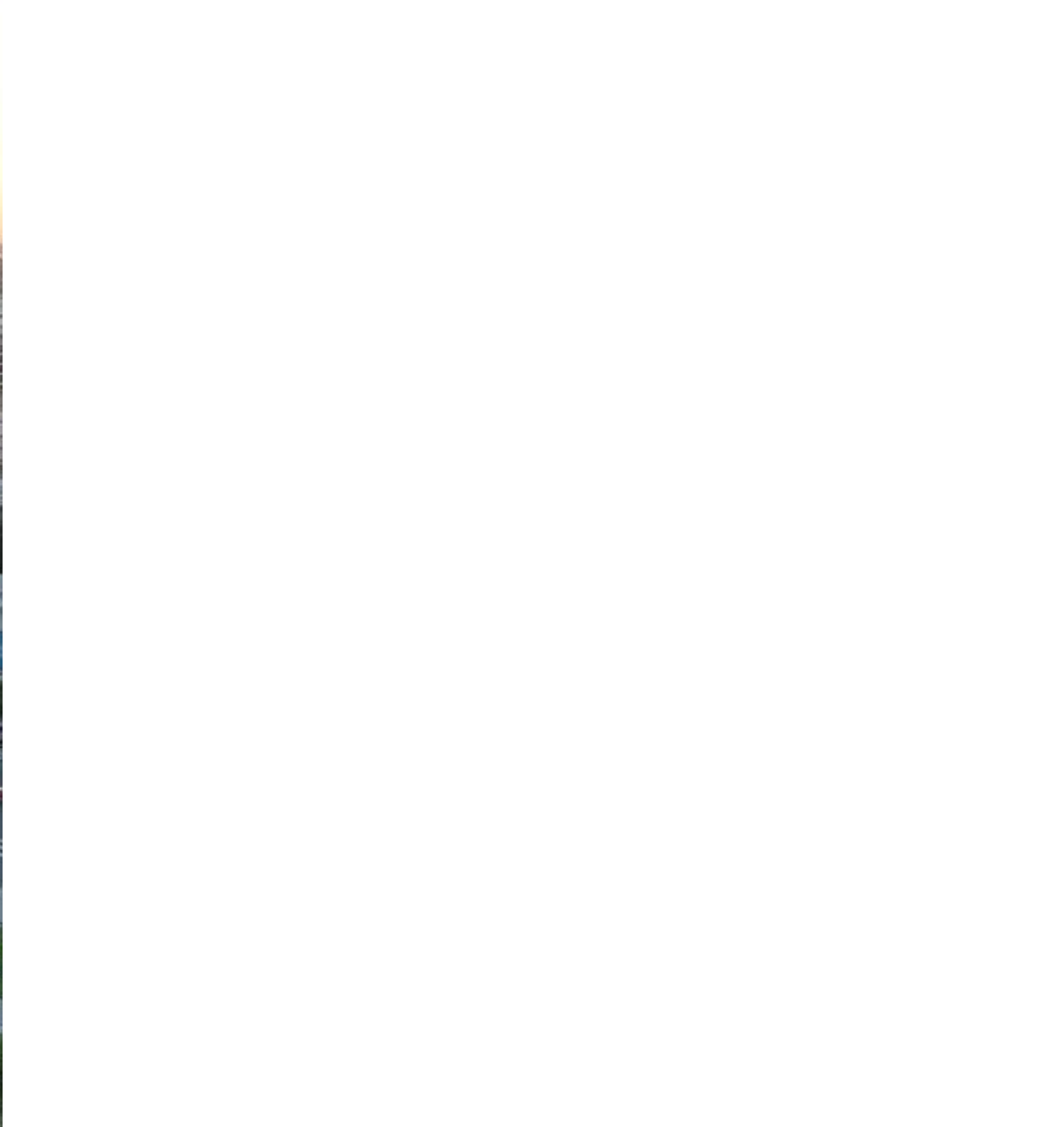
- Abb. 1 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.36; (Atlas de Buenos Aires)
- Abb. 2 Estampas y vistas de la ciudad de Buenos Aires
- Abb. 3 Zeitung: La Nación 02.02.1936
- Abb. 4 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.66/69;
- Abb. 5 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.71; (Atlas de Buenos Aires)
- Abb. 6 <http://campus.belgrano.ort.edu.ar/> 03.12.09
- Abb. 7 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.90
- Abb. 8 Marko Jell-Paradeiser, Daten: Gobierno Argentina, 10.10.2009
- Abb. 9 Marko Jell-Paradeiser, Daten: INDEC Instituto Nacional de Estadística y Censos Argentina
- Abb. 10 <http://www.casarosada.gov.ar/>, 2.12.2009
- Abb. 11 Auditoría General de la Nación
- Abb. 12 Quelle: <http://www.presidencia.gov.ar/> 3.12.2009
- Abb. 13 Schiavo, Horacio: Palermo de San Benito, Buenos Aires 1969
- Abb. 14 Schiavo, Horacio: Palermo de San Benito, Buenos Aires 1969
- Abb. 15 Talleres Peuser: Proyecto Organico para la Urbanización del Municipio, Buenos Aires 1925
- Abb. 16 <http://www.edesideriogarcia.com.ar/> 17.11.2009
- Abb. 17 <http://www.edesideriogarcia.com.ar/> 17.11.2009
- Abb. 18 Talleres Peuser: Proyecto Organico para la Urbanización del Municipio, Buenos Aires 1925
- Abb. 19 unbekannt
- Abb. 20 Marko Jell-Paradeiser, 2003

- Abb. 21 Marko Jell-Paradeiser, 2003
Abb. 22 Marko Jell-Paradeiser, 2009
Abb. 23 Lajouane, Felix: Buenos Aires 1888; (via <http://www.davidrumsey.com>, 26.11.2009)
Abb. 24 Ludwig, Pablo: Ciudad de Buenos Aires, 1892; (via <http://www.davidrumsey.com>, 26.11.2009)
Abb. 25 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, Beilage
Abb. 26 J.C.N. Forestier: Plano de la Ciudad de Buenos Aires, Mayo 1924
Abb. 27 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.111
Abb. 28 La arquitectura de hoy, Nr. 4, April 1947
Abb. 29 <http://www.designboom.com> ; 19.12.09
Abb. 30 La arquitectura de hoy, Nr. 4, April 1947
Abb. 31 La arquitectura de hoy, Nr. 4, April 1947
Abb. 32 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.137
Abb. 33 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.166
Abb. 34 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.176
Abb. 35 <http://www.americalate.com> ; 19.12.09
Abb. 36 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.213
Abb. 37 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.204
Abb. 38 Juan Molina y Vedia: mi Buenos Aires herido, 1999, S.217
Abb. 39 <http://www.flickr.com/photos/jmpznrz>; 10.12.09
Abb. 40 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.42
Abb. 41 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.180

- Abb. 42 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.43
- Abb. 43 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.54
- Abb. 44 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.51
- Abb. 45 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.55
- Abb. 46 Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en las Transformaciones Urbanas, S.51
- Abb. 50 Marko Jell-Paradeiser, 2006
- Abb. 51 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 52 Marko Jell-Paradeiser, 2006
- Abb. 53 Marko Jell-Paradeiser, 2006
- Abb. 54 Marko Jell-Paradeiser, 2006
- Abb. 55 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 56 Diario Clarin; <http://www.fastpropiedades.com.ar>; 04.12.2009
- Abb. 57 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 58 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 59 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 60 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 61 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 62 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 63 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 64 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 65 Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Codigo de Planeamiento Urbano, 31.12.2002

- Abb. 66 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 67 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 68 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 69 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 70 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 71 (Originaldaten) Centro de Informacion Metropolitana, Universidad de Buenos Aires, FADU, 2009
- Abb. 72 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 73 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 74 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 75 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 76 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 77 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 78 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 79 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 80 <http://maps.google.com/> 2009
- Abb. 81 Trilce García Cosavalente (flickr)
- Abb. 82 <http://maps.google.com/>; 2009
- Abb. 83 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 84 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 85 Marko Jell-Paradeiser, 2009
- Abb. 86 <http://www.sopaed-lern.uni-wuerzburg.de/>; 2010

Alle weiteren Abbildungen sind selbst hergestellt.



- Michael Riekenberg, Kleine Geschichte Argentiniens, C.H.Beck München 2009
- Luis Alberto Romero, A History of Argentina in the Twentieth Century, The Pennsylvania State University 2002
- Horacio Schiavo, Palermo de San Beneto, Buenos Aires 1969
- Diego A. del Pino, Historia y Leyenda del Arroyo Maldonado, Buenos Aires 1971
- Juan Molina y Vedia, mi Buenos Aires herido, Ediciones Colihue Buenos Aires (ohne Jahresangabe)
- Alberto Varas, Buenos Aires Metrópolis, Universidad de Palermo / Harvard / Buenos Aires - LAMUR / GSD / FADU 1997
- Fernando E. Diez, Buenos Aires y Algunas Constantes en la Transformaciones Urbanas, Editorial de Belgrano 1996
- Borghini - Salama - Solsona, 1930-1950 Arquitectura moderna en Buenos Aires, FADU Universidad de Buenos Aires 1987
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Programa de Cambio de Usos de Playas Ferroviarias de Carga, FADU UBA 1999
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, Diagnóstico Socioterritorial de la Ciudad de Buenos Aires, FADU UBA 1999
- Odilia E. Suarez, Planes y Codigos para Buenos Aires 1925 - 1985, FADU UBA (ohne Jahresangabe)
- Intendencia Municipal Comisión de Estética Edilicia, Proyecto Orgánico para la Urbanización del Municipio, Talleres Peuser Buenos Aires 1925
- http://www.lanacion.com.ar/nota.asp?nota_id=758970; 20.02.2009
- http://www.palermonline.com.ar/noticias_2009/noticia_077_afanando.htm 20.02.2009
- http://www.palermonline.com.ar/noticias_2006/nota207_torres.htm; 23.02.2009
- <http://www.diariouno.com.ar/contenidos/2009/03/23/Bodegas-Giol-una-historia-aún-sin-final-feliz-0039.html>; 23.03.2009
- <http://www.clarin.com/diario/2005/07/17/laciudad/h-05415.htm>; 16.11.2009
- http://vecinoslagopacifico.blogspot.com/2008_07_01_archive.html; 17.11.2009
- http://www.palermonline.com.ar/noticias001/nota402_lagopacifico.htm; 17.11.2009