

„Stadt der Inseln“

Buenos Aires: Abschottung und Fragmentierung als Kennzeichen eines neuen Stadtmodells

Wie rasant sich der urbane Raum in Lateinamerika verändert, wird am Großraum Buenos Aires deutlich. Die massiven Investitionen in das Autobahnnetz haben zu einer dispersen räumlichen Verteilung neuer Konsum- und Wohnformen geführt. Gleichzeitig befinden sich traditionelle metropolitane Strukturen in einem tiefgreifenden Prozess des Verfalls. Die Folge dieser Transformationen ist, dass sich eine „Stadt der Inseln“ herausgebildet hat. Öffentliche Räume und die direkte Interaktion zwischen unterschiedlichen Sozialschichten – bisher charakteristisch für die lateinamerikanische Stadt – verlieren immer mehr an Bedeutung und werden durch Segregation und Abschottung ersetzt. Vor diesem Hintergrund soll nachfolgend ein neues Modell der lateinamerikanischen Stadt skizziert werden, das die beschriebenen Entwicklungen berücksichtigt.

Raumwirksames Handeln und Flächenverbrauch in lateinamerikanischen Metropolen beruhen jahrzehntelang vor allem auf unkontrollierter Binnenmigration und hohen natürlichen Wachstumsraten, besonders in den armen Bevölkerungsschichten. Seit einigen Jahren sind es aber vor allem die Eliten, deren soziales Segregationsverhalten und Konsummuster die entscheidende Variable im Stadtwachstum sind. Die Oberschicht und zunehmend auch mittlere Einkommensklassen kehren der Stadt – der durch Offenheit, öffentliche Räume und soziale Durchmischung gekennzeichneten Stadt – den Rücken. Sie ziehen sich in geschützte Enklaven zurück, in denen Passierscheine und

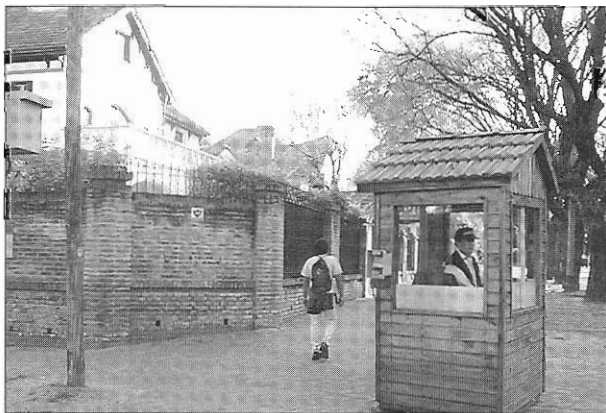


Abb. 1: Wächterhäuschen als ein Mittel der Überwachung des öffentlichen Raums sind in Vierteln der oberen Mittelschicht ein gewohntes Bild. [Foto: Michael Janoschka]

Magnetkarten, Sicherheitspersonal und elektrisch geladene Zäune den Zugang beschränken: Private, nicht mehr für jedermann zugängliche Urbanisierungen bestimmen heute das Bild lateinamerikanischer Großstädte.

„Private Urbanisierungen“ sind eine extreme Form der freiwilligen Segregation, die sich vor allem in Ländern mit stark polarisierten Gesellschaften und einem wenig ausgeprägten staatlichen Sozialsystem seit den 70er Jahren explosionsartig ausbreitet. In vielen Entwicklungsländern sind privat geschützte Wohngebiete inzwischen zur Regel geworden. Aber auch in den USA leben über acht Millionen Menschen in „gated communities“, in Westeuropa finden

sich ebenfalls immer mehr dieser Wohnanlagen. Damit reagieren die Menschen auf die zunehmende Verschlechterung der städtischen Lebensverhältnisse durch Lärm, Schmutz, steigende Verarmung und Gewalt.

In den 1990er Jahren haben die Gesellschaften Lateinamerikas massive strukturelle Transformationen erlitten: Vor dem Hintergrund der immensen staatlichen Schuldenlast sind neoliberale Anpassungsprogramme durchgesetzt worden, die den Rückzug des Staates aus jeglicher Umverteilungspolitik zur Folge hatten. Trotz des erheblichen Wirtschaftswachstums hat sich so die soziale Kluft zwischen Arm und Reich vergrößert. Der fortschreitende Ausschluss armer Bevölkerungsschichten vom Massenkonsum und die Verarmung auch großer Teile der Mittelschicht haben die sozialen und politischen Spannungen erheblich anwachsen lassen – ein idealer Nährboden für Proteste, die sich, wie das Beispiel Argentinien deutlich macht, dann massiv entladen und gegen die korrupte politische Elite richten, sobald das Wirtschaftswachstum ausbleibt. Die makropolitischen Entwicklungen hinterließen auch in den räumlichen Strukturen der Städte tiefe Spuren. Denn der lokale Staat zog sich als aktiver Förderer urbanistischer und infrastruktureller Projekte zurück. Anhand der Analyse der räumlich-sozialen Zäsur in der argentinischen Hauptstadt Buenos Aires wird offensichtlich, dass die bisherigen modellhaften Abbildungen der lateinamerikanischen Stadt nicht mehr in die heutige Zeit passen.

Autobahnen als neue Entwicklungsachsen

Ein zentraler Auslöser für den Wandel der traditionellen räumlichen Strukturen liegt in der Privatisierung bzw. Konzessionierung des regionalen Autobahnnetzes begründet: Während Autobahnen und Schnellstraßen bis in die 1980er Jahre nicht mit dem wachsenden Verkehrsaufkommen Schritt halten konnten (vgl. Gilbert 1998: 113; Wilhelmy/Borsdorf 1985: 206), wurden sie anschließend weitreichend aus- und neugebaut. Erst diese Maßnahmen bewirkten eine erhebliche Verkürzung der Reisezeit von der Periphe-

rie ins Zentrum und machten den sub- und periurbanen Raum als permanenten Lebensraum auch für die Ober- und Mittelschicht attraktiv (vgl. Meyer/Bähr 2001: 313).

Mit dem Ausbau der Verkehrswege verlagern sich auch die Produktionsräume. Die seit den 40er Jahren vor allem entlang der Bahnlinien und in enger Nachbarschaft zu den Wohnvierteln der Unterschicht entstandenen Industriegebiete sind heute von Verfall und Desindustrialisierung am stärksten betroffen: Seit 1980 reduzierte sich hier die Zahl der Beschäftigten um über 40 Prozent, während der Rückgang in der gesamten Stadt lediglich ein Fünftel betrug. Periphere Stadtteile profitierten demgegenüber von der Ansiedlung ausländischer Betriebe und blieben vom Arbeitsplatzabbau weitgehend verschont (vgl. Russo 2001). Gleichzeitig verlor der Güterverkehr auf der Schiene seine zentrale Bedeutung. Grund dafür sind auch die jahrzehntelang nur minimalen Investitionen in die Bahninfrastruktur.

Abschottung der Unterschicht

Mit dem Verlust der Arbeitsplätze in den traditionellen Industriegebieten ging eine drastische Verschlechterung der Lebensumstände in den einfachen Wohngebieten einher. Dies gilt insbesondere für die von Vidal-Koppmann und Morano (1999) untersuchten „Villas miseria“ – wie in Buenos Aires die Elendsviertel bezeichnet werden. Die wachsende Kriminalität in diesen Lebensräumen führte zum Verlust staatlicher Lenkungs-kraft: Inzwischen werden die „Villas“ weder von Außenstehenden noch von staatlichen Funktionären oder Polizisten betreten. Dies hat in erster Linie nicht mit physischen Zugangsbarrieren zu tun, sondern mit psychologischen Barrieren bzw. der internen Organisation¹ der „Villas“, in denen in Buenos Aires schätzungsweise 600.000 Menschen leben (vgl. Tapia García 2001). Diese Abschottung wird jedoch durch eine tatsächlich physische Barriere begleitet: In direkter Nachbarschaft der „Villas“ werden ältere Komplexe des sozialen Wohnungsbaus durch Zäune und Überwachung vor kriminellen Übergriffen geschützt. Diese Maßnahmen unterstreichen die wachsenden Gefahren in der Metropole, zeigen aber auch in der unteren Mittelschicht den Wunsch nach Auto-segregation von den Nachbarn am untersten Ende des Sozialgradienten, der auf reine Statusgründe zurückgeht.

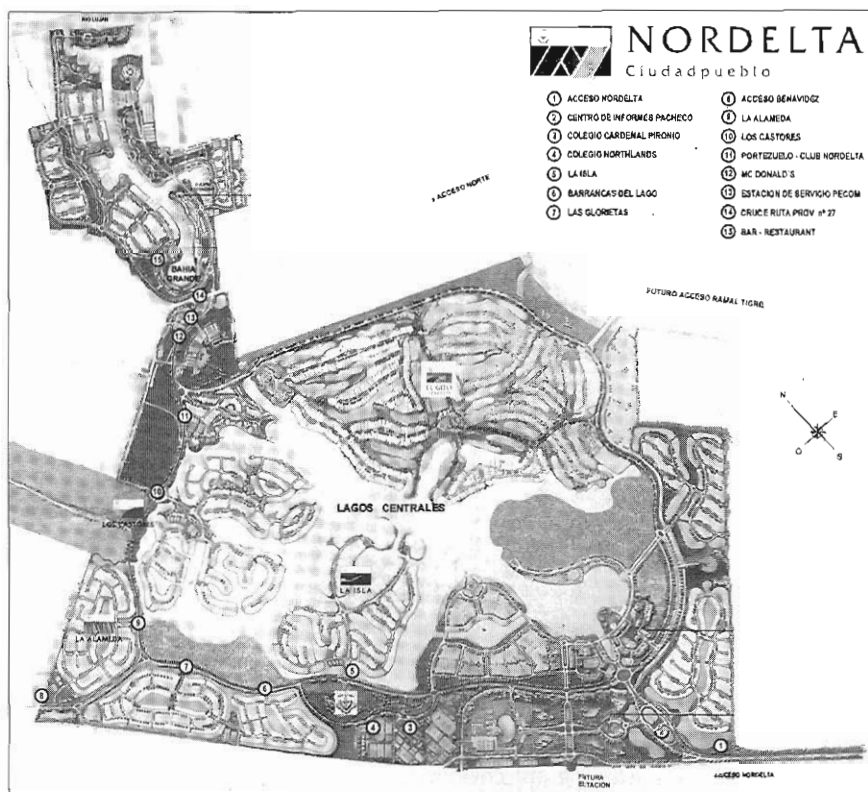


Abb. 2: Die räumliche Gliederung des Nordelta [Quelle: Nordelta, verändert]

Abschottung der Ober- und Mittelschicht: Private Urbanisierungen

Auch das wohlhabende Drittel der Gesellschaft zieht sich zunehmend in abgegrenzte Räume zurück: Einerseits geht dies einher mit der autobahnzentrierten Suburbanisierung der Mittel- und oberen Mittelschicht, die zweifellos eine direkte Folge des Ausbaus der Verkehrswege zu Beginn der 90er Jahre und des sukzessiven Wandels vom öffentlichen hin zum privaten Transport ist. Andererseits wird der Rückzug der Wohlhabenden durch den Umbau bestehender Stadtviertel vorangetrieben. Beide Entwicklungen führen zu einer direkten Nachbarschaft von Gegensätzlichem: Reichtum trifft auf extreme Armut und Verfall, und wohlhabende Schichten annektieren traditionelle Aktionsräume der Unterschicht am Rand der Städte. Ihre geschützten privaten Urbanisierungen lassen sich in sechs Kategorien einteilen:

■ *Die nachträglich abgeschottete Nachbarschaft:* Vereinzelt wurde der Zugang zu Einfamilienhausgebieten im Bestand aufgrund der Angst vor Kriminalität beschränkt. Im Vergleich zu anderen Metropolen ist dieses Phänomen in Buenos Aires aber eine Randerscheinung. Ein gewohntes Bild ist hingegen die ständige Überwachung des öffentlichen Raums durch private Wachdienste.

■ *Das „Condominio de altura“ („Torre jardín“):* Als „Torre Jardín“ werden Hochhäuser bezeichnet, die sich von der Blockstruktur der lateinamerikanischen Stadt abheben und mehrere Meter zurückgezogen von der Straßenfront, durch Zäune vom öffentlichen Raum getrennt, errichtet werden. Sportanlagen und eigene Grünflächen für die Bewohner

sind Bestandteil dieses Konzepts². Dieser Typ der privaten Urbanisierungen kam in Buenos Aires lange Zeit nur vereinzelt vor³, mündete in der zweiten Hälfte der 90er Jahre aber in einen wahren Boom. Allein gegenwärtig werden über 100 Projekte vermarktet.

■ **Das suburbane „Barrio cerrado“:** Dabei handelt es sich um umzäunte und zugangsbeschränkte Neubauviertel der Mittelschicht am Standrand. In den Einfamilienhaus-siedlungen gibt es relativ große Häuser auf vergleichsweise kleinen Parzellen.

■ **Der suburbane „Country Club“:** Urform privater Urbanisierungen im Großraum Buenos Aires: Grundidee dieser schon in den 70er Jahren gegründeten Anlagen ist die ausgiebige sportliche Betätigung in der freien Natur. Deshalb verfügen sie über Tennis-, Golf-, Polo- oder Reitanlagen, eigene Seen oder einen Zugang zum Fluss. Die Grundstücksgrößen dieser inzwischen permanent bewohnten Clubs betragen meist mehr als 1.000 Quadratmeter und das Publikum ist wesentlich finanzkräftiger als in den „Barrios cerrados“.

■ **Der periurbane „Club de Chacra“:** „Chacras“ sind traditionelle Landhäuser der Mittel- und Oberschicht aus Buenos Aires auf mehreren Hektar großen Grundstücken, die vor allem in den dreimonatigen Schulferien im Sommer bewohnt werden. Inzwischen sind auch bewachte und umzäunte Clubs dieses Typs errichtet worden.

■ **Die suburbanen „Megaemprendimientos“:** Mit dem Verkaufsstart des Projekts „Nordelta“ im Jahr 1999 ist eine neue Kategorie entstanden, die vorherige Größenordnun-

gen privater Urbanisierungen sprengt. Bei den inzwischen neun „Megaemprendimientos“ handelt es sich um bis zu 1.600 Hektar große Bauvorhaben mit mehreren tausend Wohneinheiten. Neben Sport- und Freizeitanlagen besitzen diese Gebiete eigene Privatschulen und zusätzliche Infrastruktur bis hin zu Shopping Malls. Gleichzeitig werden preislich und räumlich differenzierte Haus- und Grundstücksgrößen sowie teilweise auch Apartmentwohnungen angeboten. Das „Nordelta“, das als „Ciudadpueblo“ (= Stadtdorf) für bis zu 140.000 Einwohner vermarktet wird, sprengt sogar diese Größenordnung (vgl. Abb. 2). Neben Privatschulen und Shopping Malls bietet es eine Berufsschule, eine Privatuniversität, kulturelle Einrichtungen und soll auch Büroarbeitsplätze erhalten. Damit entsteht erstmals eine ‚private Stadt‘ im Umland von Buenos Aires, die durch einen eigenen Autobahn- und Bahnanschluss mit dem Stadtzentrum verbunden wird. Wie in einer gewachsenen Stadt gibt es unterschiedliche Funktions- und Nutzungszonen, unterschiedliche Dichtewerte und Bodenpreise⁴.

Diese sechs Kategorien privater Urbanisierungen haben sich seit Beginn der 90er Jahre zu einem bestimmenden Faktor von Stadtumbau und Stadterweiterung in Buenos Aires entwickelt. Unterschiedliche Schätzungen für die derzeitige Einwohnerzahl von Siedlungen der vier suburbanen Typen variieren zwischen 250.000 und 500.000 Bewohnern⁵, genaue Daten sind noch nicht verfügbar. Vorläufige Ergebnisse der Volkszählung vom November 2001 bestätigen diese Werte: Die Bevölkerung in der „Capital Fe-

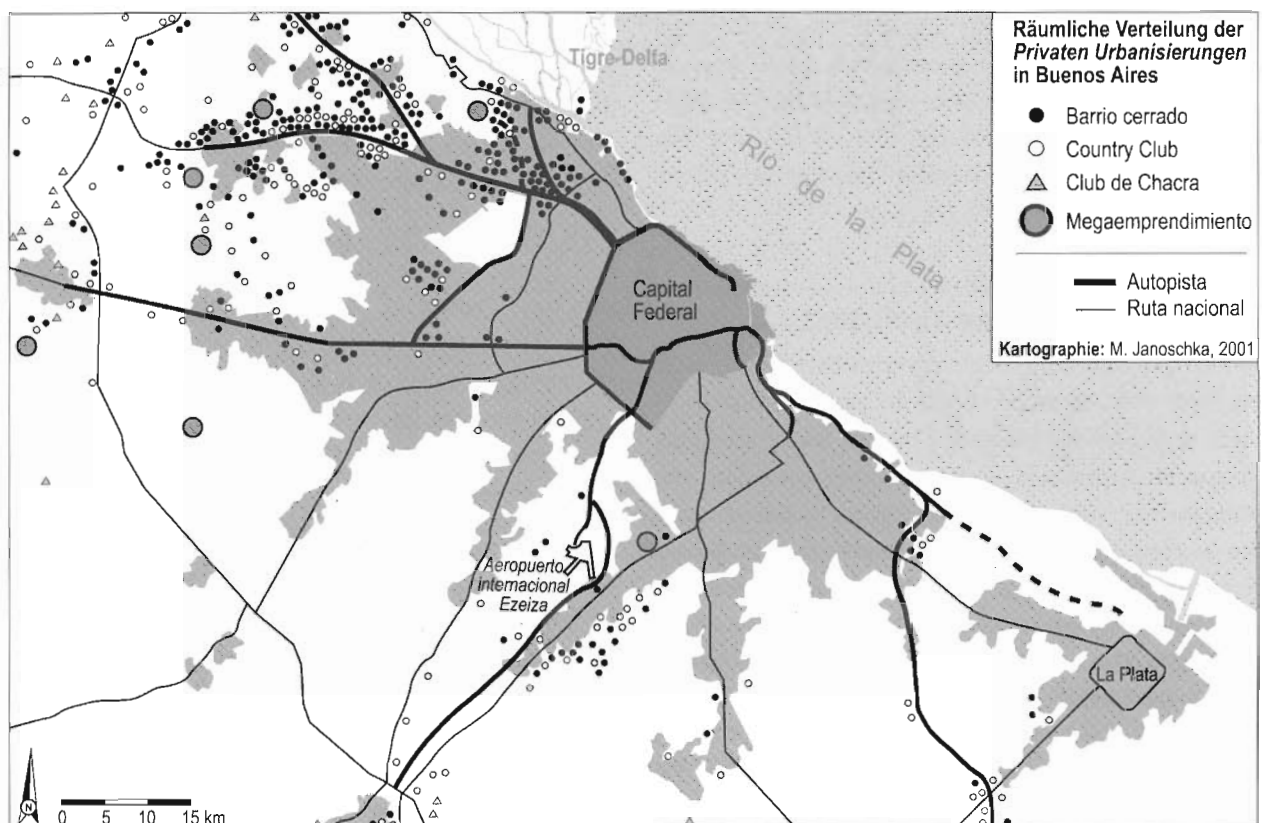


Abb. 3: Die Verteilung privater Urbanisierungen im Großraum Buenos Aires [Quelle: eigener Entwurf, Tageszeitung La Nación, 10. November 2001]

deral“, dem zentralen Stadtgebiet von Buenos Aires, ist seit 1991 um über 200.000 Bewohner oder acht Prozent zurückgegangen, während die Stadtteile mit der höchsten Dichte an privaten Urbanisierungen in dieser Größenordnung Bevölkerung gewonnen haben (INDEC 2001).

Exklusivität von Konsum und Freizeitgestaltung

Milliardenschwere Investitionen haben die Konsumgewohnheiten vor allem der wohlhabenden Bevölkerung in weniger als 15 Jahren drastisch verändert. Die Restrukturierung umfasst sowohl die zentralen Stadtbereiche als auch den suburbanen Raum. In der „Capital Federal“ werden einerseits alte Ladengalerien („Galerías Pacifico“) oder Markthallen („Abasto“) restauriert. Andererseits erfolgt auch ein massiver Neubau auf freien Grundstücken (zum Beispiel „Alto Palermo Shopping“). Sowohl die zentralen Malls⁶ als auch die Shopping Center im suburbanen Raum sind eine Kombination von Einkaufsparadies und Urban Entertainment Center mit Kinosälen sowie Sport- und Spielmöglichkeiten. Gemeinsamer Nenner ist ihre exklusive Gestaltung und der private Sicherheitsservice. Bei den Malls im suburbanen Raum erfolgt durch die beinahe alleinige Zugangsmöglichkeit per Auto ein zusätzlicher Ausschluss aller ärmeren Bevölkerungsschichten.

Die zunehmende Bewirtschaftung von Grünanlagen durch private Sponsoren lässt einen weiteren Gegensatz entstehen: einerseits wenig einladende – weil durch städtische Institutionen nur unzureichend gepflegte – öffentliche Plätze und andererseits attraktive renovierte Plätze. Physische und psychische Restriktionen sowie Überwachung sollen dort die Präsenz unerwünschter Besucher verhindern – zu dem Preis, dass sich auf den öffentlich und ständig zugänglichen Plätzen arme und obdachlose Personen in großer Anzahl aufhalten.

Ein neues Modell der lateinamerikanischen Großstadt

Der Ausgangspunkt der nachfolgenden Entwicklung eines neuen Modells der lateinamerikanischen Großstadt ist die kritische Analyse der beiden wichtigsten Stadtmodelle, die in der deutschsprachigen Lateinamerikaforschung von Bähr/Mertins (1981, 1995) sowie Borsdorf (1982) entworfen wurden. Beide Konzepte entstanden in ihrer Grundform vor über zwei Jahrzehnten. Ihnen ist gemein, dass sie ihr Hauptaugenmerk auf Untersuchungen stützen, die die Autoren in Marginalvierteln unterschiedlicher Großstädte durchgeführt haben (Borsdorf 2000: 25). Wohnpräferenzen und raumwirksames Handeln der Oberschicht sind hingegen bis vor wenigen Jahren nur wenig untersucht worden und bislang nicht bzw. nur am Rande in die Modelle eingeflossen⁷.

Stadtmodelle entsprechen dem Wunsch, ein städtisches Gebilde auch für den Außenstehenden übersichtlich, überschaubar und verständlich zu machen. Grundlegende Strukturen der Metropole sollen abgebildet werden – ein Vorgang, der eine Verringerung der Komplexität und eine Reduzierung auf entscheidende Parameter notwendig macht (Lichtenberger 1996: 1; Hofmeister 1996: 41).

In den traditionellen Modellen zur lateinamerikanischen Großstadt wird der Stadtraum differenziert anhand von Merkmalen zur baulichen Gestaltung, Qualität der Bausubstanz, technischen und sozialen Infrastruktur sowie zu sozioökonomischen Unterschieden der Bewohner. Die grundlegenden Elemente der alten Modelle befinden sich – ausgelöst durch die geschilderten sozioökonomischen und sozialen Transformationen – in einem rasanten Auflösungsprozess. Insbesondere die Aufteilung der Stadt in homogene Zonen wird den aktuellen Veränderungen hin zu extremen Gegensätzen und insularen Strukturen nicht mehr gerecht. Folgende neue räumliche Muster, die hier am Beispiel Buenos Aires exemplarisch geschildert wurden, entstanden in den vergangenen Jahren in vergleichbarer Intensität in den Metropolen ganz Lateinamerikas:

- Die massive Verbreitung von privaten Urbanisierungen im gesamten Metropolenraum: Aus der anfänglichen Konzentration entlang einer Verkehrsachse, die eine Verlängerung der bisherigen Oberschichtgebiete ist, entwickelt sich eine zunehmend disperse Verteilung der neuen Wohnformen im gesamten Umland. Erstmals leben Eliten und Mittelschicht im suburbanen Umland der Kernstadt, das bislang der Unterschicht vorbehalten war. Diese neue räumliche Verteilung und die zellenförmige Struktur der privaten Urbanisierungen sind ein Bruch mit der früher keilförmigen Ausdehnung der Oberschicht-Viertel entlang einer zentralen Verkehrsachse vom Zentrum in äußere Stadtgebiete.
- Die massive Verbreitung von Shopping Malls und Urban Entertainment Centern: In einer ersten Phase siedelten sich diese Zentren in der Umgebung der traditionellen Wohngebiete der Oberschicht und im Stadtzentrum an. Mittlerweile verteilen sie sich ebenfalls dispers auf die gesamte Stadtregion. Die neue räumliche Gliederung von Kultur und Konsum führt zur Dezentralisierung. Insbesondere Bewohner der neuen suburbanen Wohnviertel haben den Kontakt zur Kernstadt so weit wie möglich reduziert⁸.
- Die Suburbanisierung der industriellen Produktion bzw. die Neuansiedlung von Industriebetrieben durch ausländische Direktinvestitionen in der Peripherie in privaten Industrieparks: Diese Entwicklung geht einher mit dem Niedergang von Produktionsstätten in zentralen Stadtbereichen.
- Die „Unbetretbarkeit“ von Vierteln der Unterschicht: Dies entspricht einem de facto-Territorialverlust der staatlichen Gewalt in ganzen Stadtteilen. Gleichzeitig schottet sich

auch die untere Mittelschicht aus Angst vor dem Überschwappen der „Gesetzlosigkeit“ in den Elendsvierteln ab.

■ Die aggressive Trennung von Personen mit unterschiedlichem ökonomischen Niveau im öffentlichen Raum durch die privat organisierte Renovierung und Überwachung von Plätzen und Grünflächen.

■ Der Wandel eines bahnlinienzentrierten Expansionsmodells zu einem autobahnzentrierten Expansionsmodell und die wachsende Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs.

Diese Transformationen unterstreichen den nicht mehr zu übersehenen Trend, der hin zu einer extrem segregierten und vielfach in sich gespaltenen Stadt führt. Die lateinamerikanische Metropole der Gegenwart entwickelt sich zusehends zu einer „Stadt der Inseln“. Sie entsteht sowohl durch die inselhafte Anlage neuer städtischer Strukturen als auch durch die nachträgliche Abschottung bereits bestehender städtischer Räume. Die geschilderte Entwicklung ist ein deutlicher Bruch mit der traditionell offenen, durch öffentliche Räume und soziale Interaktion geprägten lateinamerikanischen Stadt.

Die Grundzüge der alten Modelle – die homogenen radialen und sektoralen Achsen der Stadtentwicklung und -erweiterung – dienen als Basis des neuen Modells. Sie befinden sich aber in einem Prozess der Auflösung und werden in ihrer Bedeutung von den räumlich-insularen Prozessen überformt und abgelöst. Somit setzen auch innerhalb der einstmals homogenen Gebiete zunehmend gegensätzliche Prozesse der Abwertung, Aufwertung und Abschottung von einzelnen Territorien ein.

Die insularen Strukturen umfassen folgende vier Dimensionen:

- Inseln des Reichtums: Hierunter fallen die im Vorangegangenen dargestellten Typen privater Urbanisierungen.
- Inseln des Konsums: Dazu zählen die unterschiedlichen Typen der neuen Einkaufs- und Unterhaltungszentren.
- Inseln der Produktion: Dies bezieht sich auf neue private Industriegebiete und die Abschottung bereits bestehender Industriegebiete nach außen.

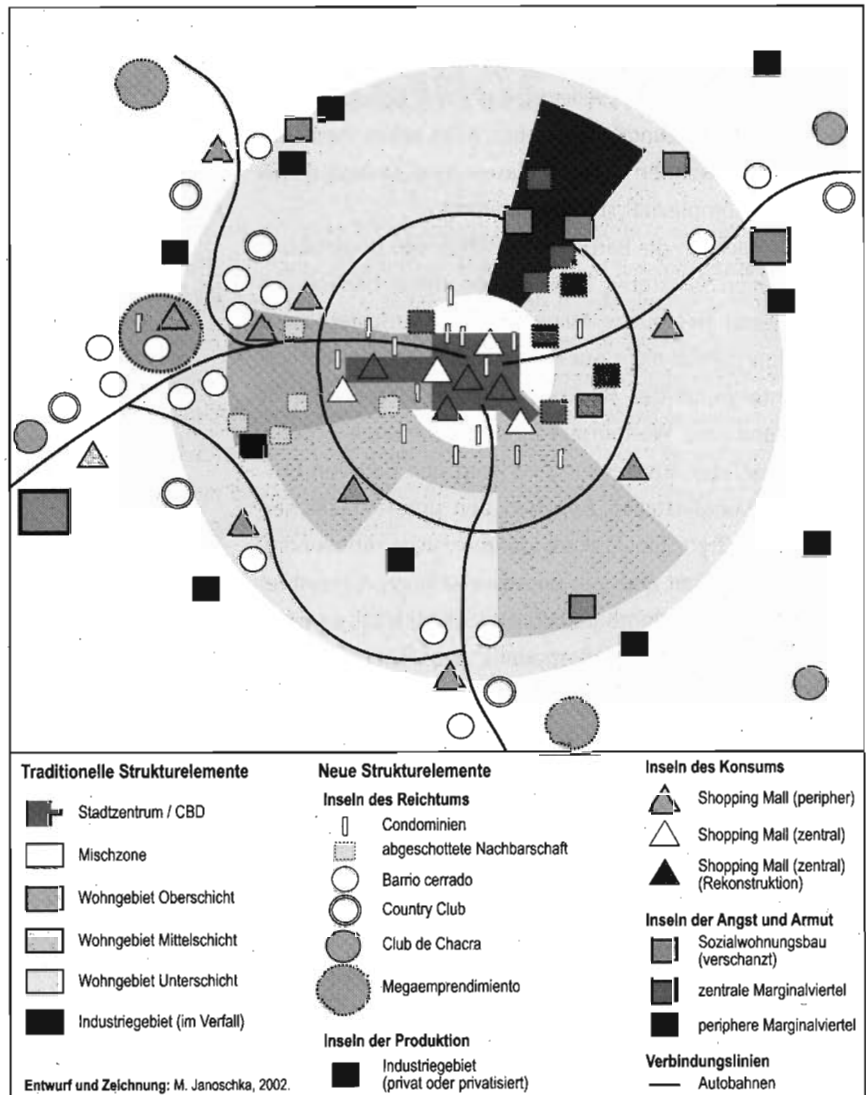


Abb. 4: Vorschlag eines neuen Modells der lateinamerikanischen Großstadt [Quelle: Eigener Entwurf]

– Inseln der Angst, Armut und Kriminalität: Hier werden innerstädtische, verfallene Industriegebiete, innerstädtische Slums, randstädtische Marginalviertel und die sich verschanzenden Viertel des sozialen Wohnungsbaus unterschieden.

Als strukturierendes und verbindendes Element zwischen den insularen Erscheinungen existieren die Verkehrswege. Insbesondere das Autobahnnetz ist dabei von besonderer Bedeutung, da es die Prozesse der Trennung und Abschottung noch verstärkt. Durch die Unterscheidung in Besitzer von motorisierten Verkehrsmitteln und Nicht-Besitzer entsteht ein gesellschaftlicher „Graben“, der für die Nutzungs- und Aneignungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Inseln entscheidend ist.

Schlussbemerkung

Die geschilderten Entwicklungen sind besorgniserregend. Räumliche Ausgrenzung, Ausschluss, Zugangsbeschränkungen und Verdrängungsprozesse sind aus gesellschaftlicher Perspektive keine Lösung für die wachsende soziale Kluft zwischen Arm und Reich, sondern verschieben lediglich

den Ort der Konfrontation. Ein steigender Anteil der wohlhabenden und gut ausgebildeten Bevölkerung lebt, arbeitet und konsumiert in „Seifenblasen“, wie Bewohner der privaten Urbanisierungen in Buenos Aires selbst ihren Aktionsraum bezeichnen – „Seifenblasen“ und „Inseln“, deren Größe und Komplexität ständig zunimmt.

Noch wachsen die Barrieren zwischen den gegensätzlichen urbanen Strukturen: Immer mehr, immer höhere und immer besser beschützte Mauern werden errichtet. Diese Entwicklung erhält nicht nur in Lateinamerika, sondern vor dem Hintergrund des Rückbaus sozialer Netze auch in Deutschland und Westeuropa eine zunehmende Brisanz. Das Ausmaß der Ausgrenzung verlangt den Bau von Brücken und Kontaktstellen zwischen den unterschiedlichen sozialen Sphären. Ein Diskurs darüber wäre notwendig, wird in der Realität aber nur ansatzweise und oft heuchlerisch geführt. Er könnte jedoch eine Chance für den Abbau des gegenseitigen Misstrauens, des Neids und der Angst vor Kriminalität sein.

Anmerkungen

- 1 Zahlreiche der auf illegal bebauten Landflächen entstandenen „Villas miseria“ sind in der Vergangenheit Leidtragende staatlicher Exekutivgewalt (Räumungen, Razzien etc.) geworden. Interne Organisationsstrukturen sollen derartige Vorfälle verhindern, indem Fremden kein offener Zugang zu diesen Gebieten gestattet wird.
- 2 Zur ausführlichen Analyse vgl. den Artikel von Max Welch Guerra in diesem Heft.
- 3 In brasilianischen Städten wie Rio de Janeiro oder São Paulo sind „Torres Jardines“ schon seit vielen Jahren ein wichtiges Segment des Immobilienmarkts.
- 4 Der Master Plan des „Nordelta“ ist flexibel, um auf Nachfrageänderungen im Laufe der kommenden 20 Jahre zu reagieren. Realistisch erscheint eine künftige Einwohnerzahl, die im hohen fünfstelligen Bereich liegen wird. Damit ist „Nordelta“ mit Abstand das größte Bauprojekt Argentiniens. Auch in Städten wie Santiago de Chile und São Paulo gibt es „Megaemprendimientos“ in der Größenordnung von Kleinstädten.
- 5 Die Vereinigung der argentinischen Country Clubs spricht in einer defensiven Schätzung von etwa 250.000 Bewohnern (Generaldirektor Dr. Jorge Juliá, persönliches Gespräch). Ciccolella und Mignaqui (1999) hingegen gehen von bis zu 500.000 Menschen aus, was sich ungefähr mit meinen eigenen Berechnungen (Janoschka 2000: 62) für Ende 2000 von rund 400.000 Personen deckt.
- 6 Der Artikel von Max Welch Guerra in diesem Heft analysiert deren Verteilung und Bedeutung detailliert.
- 7 Vgl. die Überarbeitung des Modells durch Mertins (1995).
- 8 Diese Erkenntnis stammt aus der Analyse biographisch-narrativer Interviews, die der Autor, gefördert durch die von Humboldt-Ritter-Penck-Stiftung der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, im Zeitraum November 2001 bis Januar 2002 in Buenos Aires durchgeführt hat. Innerhalb weniger Monate reduzieren die Bewohner der suburbanen Wohngebiete ihren Kontakt zur Kernstadt auf ein absolutes Minimum und adaptieren einen weitgehend „ländlichen“ Lebensstil mit intensivem Kontakt zur Natur. Lediglich der Hauptverdiener pendelt noch regelmäßig in die Kernstadt, beschränkt seinen Aufenthalt dort aber auf die berufliche Tätigkeit.

Literatur

- Bähr, J./Mertins, G.: Idealschema der sozialräumlichen Differenzierung lateinamerikanischer Großstädte. In: *Geographische Zeitschrift* 69, Heft 1/1981, S. 1-33
- Bähr, J./Mertins, G.: Die lateinamerikanische Großstadt. Darmstadt 1995 (= *Erträge der Forschung* Bd. 288)
- Borsdorf, A.: Die lateinamerikanische Großstadt. Zwischenbericht zur Diskussion um ein Modell. In: *Geographische Rundschau* 34, Heft 11/1982, S. 498-501
- Borsdorf, A.: Condominios in Santiago de Chile als Beispiele sozialräumlicher Segregationstendenzen von Ober- und Mittelschicht in lateinamerikanischen Städten. In: *Peripherie*, Heft 80/2000, S. 25-40
- Ciccolella, P./Mignaqui, I.: Prólogo. In: Sassen, S.: *La Ciudad Global*. Nueva York, Londres, Tokio. Buenos Aires 1999. (ins Spanische übersetzte und aktualisierte Version von Sassen, S.: *The Global City*: New York, London, Tokyo. Princeton 1991), S. 9-21
- Gilbert, A.: *The Latin American City*. 2., überarbeitete Auflage. London 1998
- Hofmeister, B.: Die Stadtstruktur: ihre Ausprägung in den verschiedenen Kulturräumen der Erde. Darmstadt 1996
- INDEC (Instituto Nacional de Estadística y Censos, Nacionales Institut für Statistik und Volkszählung): *Censo Nacional de Población, Hogares y Viviendas 2001*, Datos preliminares, www.indec.gov.ar, 27. Dezember 2001
- Janoschka, M.: Reich und arm in Buenos Aires. Barrios privados als neue Form der Suburbanisierung. In: *Praxis Geographie* 30, Heft 12/2000, S. 60-62
- Lichtenberger, E.: Stadtmodelle – Reflexionen zur Forschungsgeschichte. In: Steinecke, A. (Hg.): *Stadt und Wirtschaftsraum*. Berlin 1996, S. 1-12 (= *Berliner Geographische Studien* Band 44)
- Mertins, G.: La diferenciación socioespacial y funcional de las ciudades intermedias latinoamericanas: ejemplos del noroeste argentino. In: *Revista Interamericana de Planificación* 28, Heft 112/1995, S. 55-68
- Meyer, K./Bähr, J.: Condominios in Greater Santiago de Chile and their Impact on the Urban Structure. In: *Die Erde* 132, Heft 3/2001, S. 293-321
- Russo, C.: Reestructuración industrial de la Región Metropolitana de Buenos Aires: Estrategias de las empresas. In: *Actas del VI Congreso de Geografía de América Latina: América Latina en el cambio del siglo*. Valladolid-Tordesillas, 26.-28. September 2001 (Im Erscheinen)
- Tageszeitung La Nación, 10. November 2001.
- Tapia García, C.: Migraciones y Villas miseria. In: *Actas del VI Congreso de Geografía de América Latina: América Latina en el cambio del siglo*. Valladolid-Tordesillas, 26.-28. September 2001 (Im Erscheinen)
- Vidal-Koppmann, S./Morano, C.: La globalización y las dos caras de Buenos Aires: Ghettos de riqueza y de pobreza. In: *Actas del I. Encuentro Humboldt*, Buenos Aires, 1.-5. November 1999 (Tagesungsunterlagen auf CD-ROM)
- Wilhelmy, H./Borsdorf, A.: *Die Städte Südamerikas*. Teil 2. Die urbanen Zentren und ihre Regionen. Berlin/Stuttgart 1985 (= *Urbanisierung der Erde* Bd. 3/2)

Michael Janoschka ist Diplomand am Geographischen Institut der Humboldt-Universität zu Berlin und Mitglied des Forschungsprojekts „Buenos Aires: Wandel der Zentralität im Kontext der jüngeren Veränderungen der metropolitanen Region“ des Walter-Gropius-Lehrstuhls an der Fakultät für Architektur, Design und Urbanismus an der Universität von Buenos Aires. ■