

Brasilia, eine Hauptstadt im Bau

Autor(en): **Küenzle, Creed**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **46 (1959)**

Heft 7: **Mensch und Stadt**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35991>

Nutzungsbedingungen

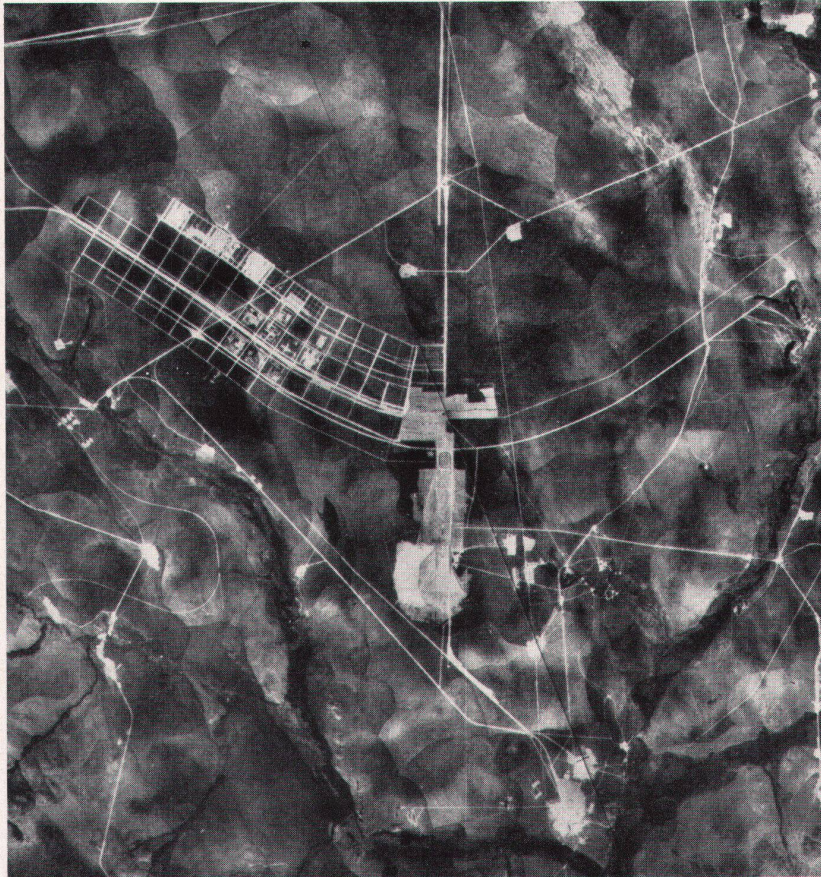
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Urbanismus: Lucio Costa
Architektur: Oscar Niemeyer
Eisenbeton: Joaquim Cardoso
Installationen: Afranio Barboza da Silva
Innendekoration des Residenzpalastes: Ana Maria Niemeyer

Historische und politische Hintergründe

Durchschnittlich 800 bis 1000 Kilometer unbewohntes, unerschlossenes Land trennen den Bauplatz der neuen Hauptstadt Brasilia von den überbevölkerten Küstengebieten. Er ist umgeben vom tropischen Urwald des Amazonas im Norden, vom maquisartigen Hügelland im Süden und vom Hochland des Matto Grosso im Westen. Um so mehr ist man beeindruckt, wenn man nach beinahe drei Flugstunden über dieser Wildnis im Palace-Hotel Brasilia vom modernsten Komfort empfangen wird und feststellt, daß hier alles darangesetzt wird, dem Land eine funktionierende Metropole zur Verfügung zu stellen. Im Jahre 1960, bei Ablauf der Amtsperiode der jetzigen Regierung, soll Brasilia offiziell in Betrieb genommen werden.

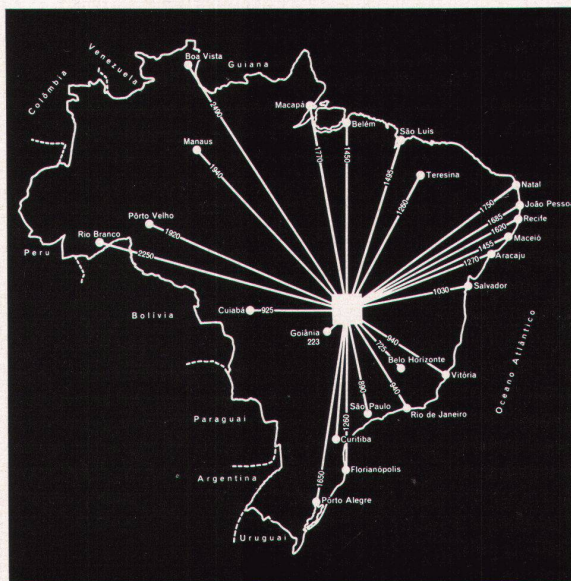
Der Gedanke einer Hauptstadt im Innern des Landes ist nicht neu. Im Jahre 1789 ist er zum ersten Male aufgetaucht, und 1822, anlässlich der Unabhängigkeitserklärung Brasiliens, schlug der Minister José Bonifacio, angeregt durch das Vorbild Washingtons, den Bau einer neuen Hauptstadt im Staate Goyáz vor. Es mögen dabei geographische und klimatische, vorwiegend aber wohl militärische Überlegungen mitgespielt haben, weil sich Rio de Janeiro gegenüber jeder feindlichen Flotte wehrlos wußte. Es ist jedoch interessant, daß heute wieder auf diesen Vorschlag zurückgegriffen wurde: das Hochplateau von Goyáz, im Einzugsgebiet der drei Ströme Amazonas, Prata und S. Francisco. Sowohl in der Verfassung von 1889 wie in der von 1946 ist der Bau dieser Stadt in Aussicht genommen worden; außer einer Grundsteinlegung im Jahre 1922 geschah aber nichts weiter, bis der Präsidentschaftskandidat Juscelino Kubitschek de Oliveira in seiner Wahlkampagne vor drei Jahren den Bau von Brasilia in sein Programm aufnahm und nach seiner Wahl sofort zur Verwirklichung schritt.

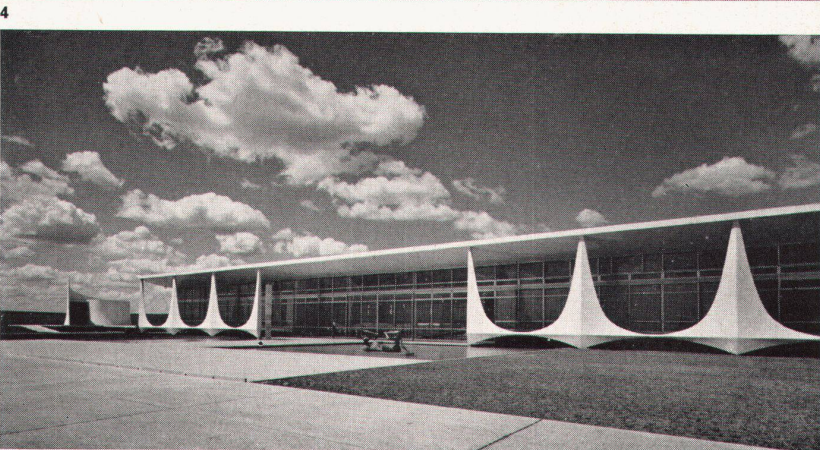
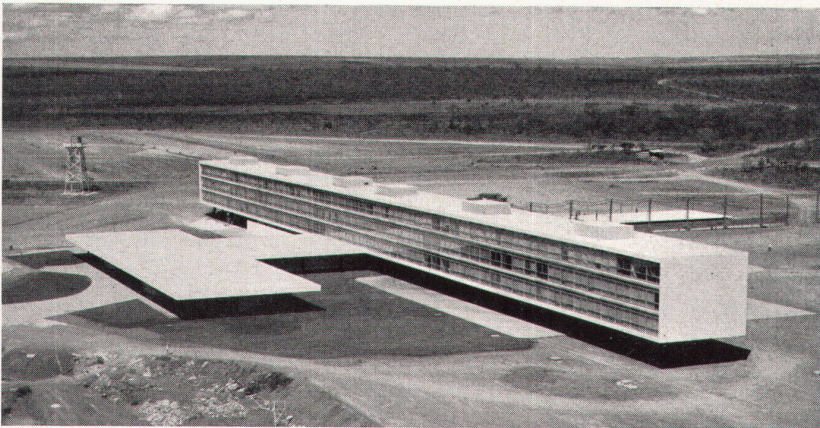
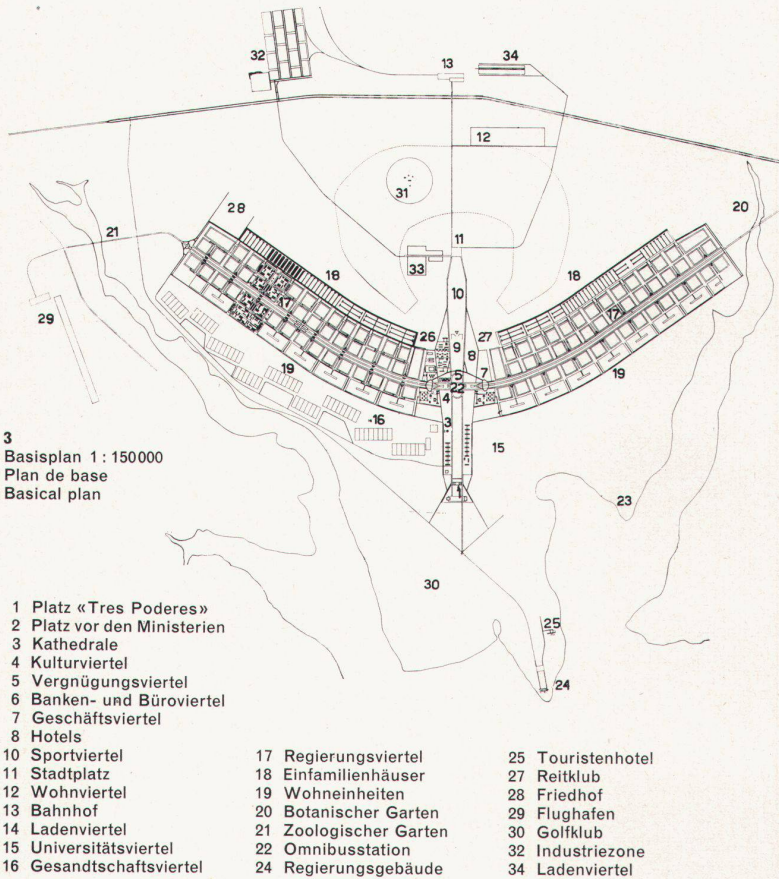
Zum Verständnis eines so kostspieligen Unternehmens muß man wissen, daß Brasilien seit Jahren an drei Grundübeln krank: dem Mangel an Transportmöglichkeiten und Transportmitteln, der extremen Ungleichmäßigkeit der Bevölkerungsdichten und einem sehr aufgeblähten Verwaltungsapparat mit minimaler Leistung. Das erste und das zweite Übel hängen eng zusammen: Die enormen Landreserven Brasiliens bleiben so lange ungenutzt, als das Innere nicht systematisch kolonisiert wird; andererseits hilft die beste Nutzung nichts, wenn keine Möglichkeiten bestehen, die gewonnenen Produkte zu den Verbrauchszentren zu leiten. Küstenschiffahrt und Flugzeug sind aber heute praktisch die einzigen Verbindungen zwischen den einzelnen Staaten in einem Land von der Ausdehnung der Vereinigten Staaten.

Über die Verteilung der Bevölkerung geben einige Zahlen der Statistik Aufschluß: Etwa die Hälfte der Einwohner Brasiliens lebt heute im Süden des Landes, zwischen Belo Horizonte, Rio de Janeiro und Porto Alegre. Rio de Janeiro und São Paulo sind Dreimillionenstädte. Die Bevölkerungsdichte in den schmalen Küstenstreifen wurde 1950 für 14 Millionen Einwohner mit 30 Personen pro Quadratkilometer ermittelt, 1980 sollen es 53 Millionen sein. Dem steht die Bevölkerungsdichte im Staate Goyáz gegenüber, welche 1980 nach Schätzungen 5 Einwohner pro Quadratkilometer noch nicht übersteigen wird. In diesen Zahlen drücken sich auch kulturelle Gegensätze aus; modernste Konzentration und primitive Existenz gehen nebeneinander her.

Mit der unter enormen Kosten in Angriff genommenen Straße Porto Alegre-Belém (als Süd-Nord-Verbindung), die ebenfalls 1960 in Betrieb genommen werden soll, werden diese

- 1
Luftaufnahme der bisherigen Bauarbeiten
Vue aérienne des travaux réalisés
Bird's-eye view of the construction work so far completed
- 2
Lage von Brasilia innerhalb des Landes
Position géographique de Brasilia
Geographical position of Brasilia





unterentwickelten Gebiete erschlossen und gleichzeitig das Wachstum der aus der Zeit des Goldfiebers zurückgebliebenen wildwestartigen Siedlungen beschleunigt.

Mit der Verlegung der Hauptstadt in das Innere des Landes rückt man aber auch einem weiteren Notstand zu Leibe, der für die Stagnation der brasilianischen Entwicklung teilweise verantwortlich gemacht werden muß. Rio ist heute gleichzeitig Hafen- und Warenumschlagplatz, Finanzzentrum, Vergnügungszentrum, Sommerkurort und Regierungssitz. Sein Klima ist aber derart arbeitsfeindlich, daß sich im Laufe der Jahrzehnte eine Parasitenbürokratie gebildet hat, die jährlich Unsummen verschlingt, deren Nutznießer aber nicht das Land, sondern die Vergnügungslöcher am Strand von Copacabana sind. Die Verkehrsverhältnisse sind außerdem so chaotisch geworden, daß sich der Auszug eines Teiles der Bevölkerung geradezu aufdrängt.

Die Opposition gegen die neue Hauptstadt ist in Rio de Janeiro aus diesen Gründen selbstverständlich sehr stark; man spricht von der Unmöglichkeit der technischen Durchführung des Unternehmens, man verkleinert das schon Erreichte nach Möglichkeit, man erinnert an die katastrophale Finanzlage, die den Zeitpunkt für solche Ausgaben inopportun erscheinen lasse. Der Hauptgrund liegt jedoch darin, daß man das angenehme Leben in Rio nicht aufgeben will.

Technische und wirtschaftliche Vorarbeiten

Wahl des Ortes

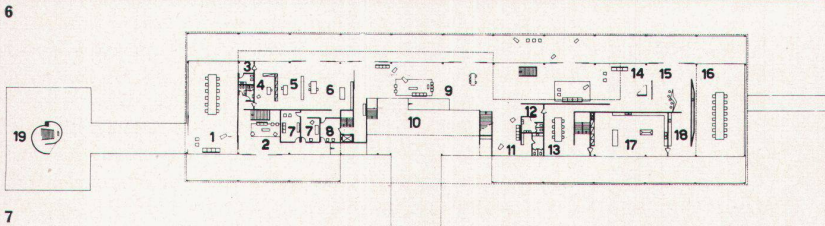
Für die Wahl des Ortes scheinen ausgedehnte Untersuchungen gemacht worden zu sein, wobei die in Frage kommenden Gegenden nach einem besonderen Punktsystem bewertet wurden. Der Vorzug wurde dem heutigen Brasilia im Staate Goyáz gegeben, das über günstiges Klima, genügende Wasserversorgung und zentrale Verkehrslage verfügt, während Nachteile wie die Schwierigkeit in der Beschaffung der Baumaterialien weniger ins Gewicht fallen. Brasilia liegt etwa 160 Grad südlicher Breite und 48 Grad westlicher Länge auf einer Höhe von 1200 Meter über Meer in einer sanft hügeligen, relativ dünn bewachsenen Landschaft, deren kristalliner Fels einen guten Baugrund bietet. In zwei ausgeprägten Jahreszeiten fällt sehr viel Regen. Grundwasser befindet sich im Stadtgebiet; es soll eine Wasserversorgung von 500 Litern pro Einwohner für 2 Millionen Einwohner sicherstellen. Ein Stausee von 48 Kilometer Länge und etwa 1 Kilometer durchschnittlicher Breite soll als Ziersee um die Stadt herum angelegt werden und eine Ausnützung von 30000 PS erlauben. Die nächsten Anbauflächen der Landwirtschaft befinden sich in einer Entfernung von 60 Kilometern; die nächste größere Siedlung, Anapolis, liegt in einer Luftdistanz von 140 Kilometern.

Finanzierung

Der größte Teil der enormen Kosten entfällt auf die Herstellung der Verbindungen mit den wirtschaftlichen Zentren, die jedoch erst durch die Kolonisierung des Innern ihre eigentliche Bedeutung erhalten werden.

Die eigentlichen Baukosten sind vor allem wegen der im Anfang noch herrschenden Schwierigkeit der Materialbeschaffung ziemlich hoch. Sie werden auf 11 Billionen Cruzeiros geschätzt (rund 330 Millionen Schweizer Franken).

Zur Finanzierung der Arbeiten hat man die «Novacap» gegründet, eine halbstaatliche Interims-Organisation, in deren Eigentum das Land von Brasilia übergeführt wurde und die ein Grundkapital von 500 Millionen Cruzeiros zur Verfügung gestellt erhielt. Weiter wurden 700 Millionen Spezialobligationen zu 1000 Cruzeiros ausgegeben, zu einer Verzinsung von 8 Prozent. Durch den Verkauf von Grundstücken im Stadtgebiet, an den die Verpflichtung zum Bauen innert einer bestimmten Frist geknüpft wird, hofft man, die Ausgaben in ihrem ganzen Ausmaß decken zu können.



- | | |
|---------------------|--|
| 1 Sitzungszimmer | 4 Hotelgebäude |
| 2 Warteraum | Hôtel |
| 4-7 Kanzleien | Hôtel |
| 9 Aufenthaltsraum | |
| 10 Halle | |
| 13 Frühstückszimmer | 5-8 |
| 14 Konzertraum | Der Gouverneurspalast. Plastik von Ceschiati |
| 16 Speisesaal | Le palais du gouverneur; sculptures de Ceschiati |
| 17 Küche | The Governor's palace. Sculptures by Ceschiati |
| 19 Kapelle | |



Nachdem der endgültige Standort bestimmt worden war, wurde im Jahre 1956 ein nationaler Wettbewerb ausgeschrieben zur Erlangung eines Richtplanes für eine Hauptstadt mit maximal 500 000 Einwohnern. Die Lage des Stausees, des Residenzpalastes und des Hotels für Tourismus waren schon fixiert. Die Arbeiten waren innerhalb von 120 Tagen einzureichen. Die Jury setzte sich zusammen aus dem Präsidenten der «Novacap», Israel Pinheiro, sowie Sir William Holford, André Sive, Stamo Papadacki, Hildebrando Horta Barbosa, Paulo Antunes Ribeiro und Oscar Niemeyer.

Über die Verleihung des ersten Preises an das auf den ersten Blick etwas flüchtige Projekt von Lucio Costa entstand begreiflicherweise eine große Kontroverse. Man weiß, daß Lucio Costa erst einige Tage vor Abgabetermin von seinem Freund Oscar Niemeyer zur Teilnahme bewegt wurde. Es ergibt sich aber bei objektiver Prüfung, daß Lucio Costas Projekt tatsächlich als einziges wirklich den Bedingungen des Wettbewerbes entspricht. Alle andern Teilnehmer sind weit über die gestellte Aufgabe hinausgegangen; jeder hat sich im Geiste schon seine eigene Stadt gebaut und außer acht gelassen, daß es nicht galt, detaillierte Baupläne, sondern Ideen für einen allgemeinen Richtplan zu finden.

Nach dem Projekt von Lucio Costa schmiegt sich die Stadt der sanften Hügelkuppe an und hat den Vorzug, daß sie in allen Wachstumsstadien in gleicher Weise funktioniert und präsentiert.

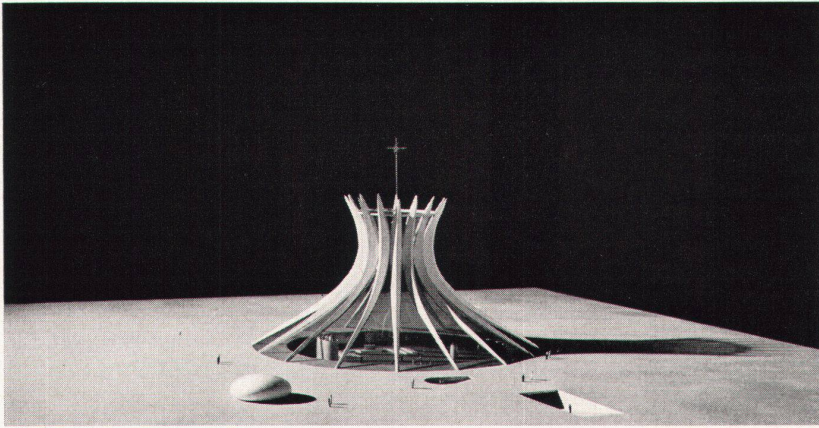
Der zweite Preis ging an das Projekt von Boruch Milmann, João H. Rocha und Ney F. Gonçalves; in den dritten Preis teilten sich Rino Levi, Roberto C. Cesar und L. R. Carvalho Franco einerseits und M. M. Roberto, Antonio A. Dias, Elida Engert, Paulo Novaes und Fernando S. Vianna andererseits; der vierte Preis ging an Henrique Mindlin und Giancarlo Palanti.

Heutiger Stand der Arbeiten

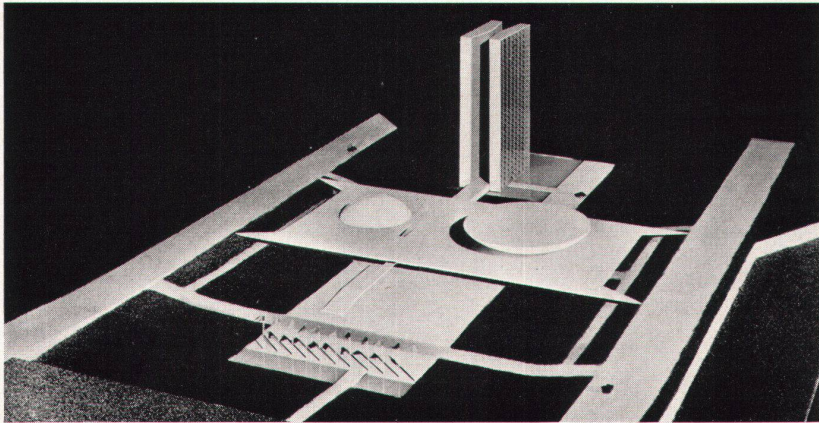
Die erste Arbeitsgruppe von rund 15 Mann unter der Leitung von einigen Technikern erreichte Brasilia nach tagelanger Fahrt auf Lastwagen über praktisch nicht vorhandene Straßen. Unter den gerade einsetzenden dreimonatigen Regengüssen kämpften sie um die Einrichtung der ersten notwendigen Installationen für das gigantische Unternehmen. Die einzige Verbindung zur Zivilisation waren bis zur Errichtung des Flugplatzes Helikopter und infolge des Regens unbefahrbare Feldwege. Nach dem Bau des Flugplatzes konnten Transportmaschinen eingesetzt werden. In der Zwischenzeit sind auch im Gebiet von Brasilia Sandgruben, Kiesgruben und Marmorbrüche in Betrieb genommen worden; Asphalt wird auf dem Platz verarbeitet, und auch eine Ziegelbrennerei soll sich in der Nähe befinden. Zement, Bauholz und Eisen müssen immer noch beschwerlich aus São Paulo herangeschleppt werden.

Gleichzeitig mit dem Bau der Transportwege, des heute fertiggestellten Residenzpalastes und des ebenfalls in Betrieb genommenen Hotels für Tourismus entstand einige Kilometer außerhalb der Stadt die sogenannte «Cidade livre», eine wildwestartige Siedlung aus Wellblech und Brettern, in welcher arbeits- und abenteuerlustiges Volk aus ganz Brasilien zusammenströmt. Jeder versucht, im Gebiete der neuen Hauptstadt sein Glück zu machen, und auf eine Länge von etwa 2 Kilometern reißen sich heute Bar an Bar, Läden, Bankfilialen, Hotels, Handwerkerbuden und Dancings in buntem Durcheinander. Die «Cidade livre» beherbergt heute ungefähr 15 000 Einwohner.

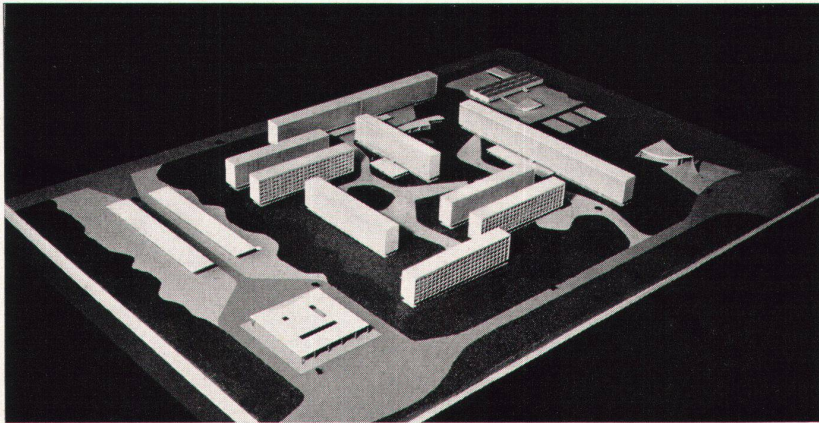
Von den Bauten ist als erster der 6 Kilometer lange Westflügel der Stadt in Angriff genommen worden. Das Straßennetz ist fertig ausgelegt; die Hauptstraßen sind einseitig mit einem etwa 10 Meter breiten Band asphaltiert. Drei Quader zu 150 Reihenhäusern für Arbeiter sind fertiggestellt; zwei weitere solche Quader sind im Bau. Auf der Mittelachse, an die die öffentlichen Bauten zu stehen kommen werden, wird noch in



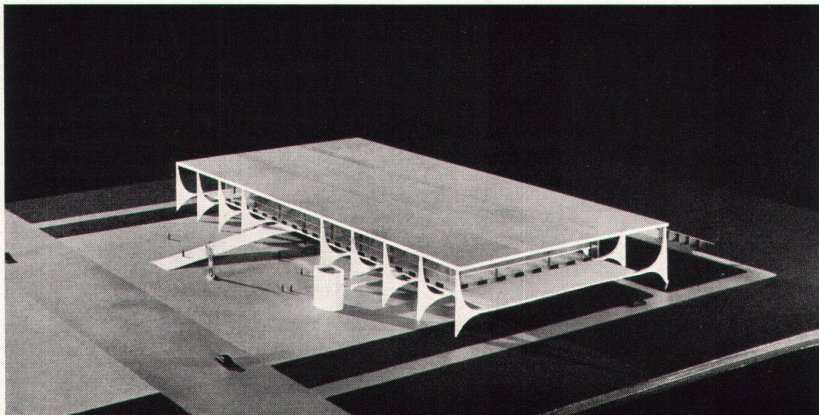
9



10



11



12

gigantischem Maße planiert; als Hochbauten sind einzig das Kongreßgebäude und der dazugehörige dominierende Hochbau gerade über die Fundamente heraus gediehen.

Alle Hochbauten in Brasilia entstehen nach Projekten von Oscar Niemeyer und unterstehen seiner Bauleitung. Alleinunternehmerin ist bis jetzt die «Novacap». Die privaten Unternehmer verhalten sich noch abwartend, bis sie mit Sicherheit annehmen können, daß Brasilia wirklich in Betrieb genommen wird.

Der Staudamm für den See soll von einer amerikanischen Firma ebenfalls in Angriff genommen worden sein. Nach Fertigstellung des Dammes rechnet man mit einer Spanne von drei Jahren, um den See auf das geplante Niveau zu bringen.

Die Transportmittel werden zur Hauptsache von der «Novacap» zur Verfügung gestellt. Es gibt auch einigermaßen regelmäßig verkehrende Omnibusse und private Fahrzeuge, doch sind sie entweder unzuverlässig oder sehr teuer. Ohne den Kameradschaftsgeist aller Beteiligten wäre das Transportproblem überhaupt nicht zu lösen.

Zu den Projekten Oscar Niemeyers in Brasilia

Manches, wie die Gestaltung der Wohnviertel und deren Einordnung ins Ganze, gibt sehr den Eindruck des Improvisierten. Die angestrebte soziale Struktur quer zu den Hauptverkehrsadern – alle Luxuswohnungen an der Seeseite und alle billigen Wohnungen im innern Halbkreis –, welche die Bildung von slumartigen Außenvierteln verhindern und ersetzen soll, ist ein an sich lobenswerter Versuch, die verschiedenen Vermögensklassen in Kontakt zu bringen; ob sich diese Idee in der Realität durchführen lassen wird, bleibt zum mindesten fragwürdig. Auch die Gestaltung der Wohnquartiere im einzelnen hätte man sich gern etwas liebevoller, etwas menschlicher gewünscht, eine Kritik, die alle Bauten bis zu einem gewissen Grade trifft. Ist es bei den Wohnbauten eine gewisse Starrheit, ein langweiliger Schematismus, der störend berührt, so fehlen bei den öffentlichen Bauten ein Maßstab und eine Beziehung zum Raum. Man kann Großzügigkeit in der Architektur auch zu weit treiben; Großzügigkeit als Selbstzweck, ohne den Maßstab des Menschlichen, führt leicht zur Dramatik und zur leeren Geste. Schon die früheren Versuche Niemeyers zur Komposition im großen haben bei der Übersetzung vom Modell in die Wirklichkeit entscheidend gelitten.

Trotzdem muß zugegeben werden, daß Niemeyer, der sich immer mehr zu strengen, in sich geschlossenen Formen hingezogen fühlt und dessen Architektur Freiplastik sein will, für die Gestaltung dieser repräsentativen Bauten am ehesten prädestiniert war. Hier liegt denn auch seine eigentliche und bewundernswürdige Leistung, indem er mit einfachsten plastischen Mitteln eine eindruckliche Monumentalität erreicht, die doch nichts mit der Starrheit überlieferter Bauten ähnlicher Art gemeinsam hat.

9
Kathedrale von Brasilia
La cathédrale de Brasilia
Brasilia: the cathedral

10
Gebäude des Nationalkongresses mit Verwaltung
Le bâtiment du Congrès national et de l'administration
The National Congress Hall housing the Administration Authorities

11
Eine Quartiereinheit
Un quartier d'habitation
A residential district

12
Palacio do Planalto
Palais de Planalto
Planalto Palace

Die Photos und Pläne wurden uns freundlicherweise von der Zeitschrift «Modulo» zur Verfügung gestellt.