

DIE STÄDTE IM SPANISCHEN AMERIKA Ein zeit-räumliches Entwicklungsmodell der letzten hundert Jahre*)

Mit 13 Abbildungen (z. T. als Beilagen IX, X und XI), 4 Photos und 2 Tabellen

ERDMANN GORMSEN

Summary: The city in Spanish America – A spatio-temporal model of development during the last hundred years

This paper outlines some of the changes in the spatial distribution of functions, social classes, and types of building in Spanish American cities. These changes have occurred in three stages: (1) the pre-industrial town, preserving colonial patterns until the end of the 19th century, (2) an early phase of modernization (approx. from 1900 to 1950) with the establishment of some industries and with a European influence in architecture, (3) the recent urban sprawl resulting from massive immigration from rural areas, which was accompanied by a general metropolization. These clearly separated patterns are graphically demonstrated in fig. 1, showing the interrelations between building structures, functions, land values, social status, and population density. The Mexican city of Puebla is taken as a case study.

Seit dem Erscheinen des mittlerweile klassischen Werkes von WILHELMY (1952) haben sich die Städte Lateinamerikas in einer Weise entwickelt, die damals kaum vorstellbar war. Einige Länder des Subkontinents weisen heute Verstädterungsraten auf, die den europäischen nicht nachstehen (Tab. 1), und 1975 lebten in 15 Millionenstädten Lateinamerikas ebenso viele Einwohner (55 Mio.) wie in den 28 Millionenstädten Europas (ohne UdSSR und Türkei, Tab. 2).

Tabelle 1: Anteil der Gesamtbevölkerung in Städten mit mehr als ... Einwohnern um 1970 (%)

Land (Quelle)	5000	20000	100 000	1 Mio.
Mexico (UNIKEL 1976)	51	43	35	22
Venezuela (Censo de Población)	72	60	42	20
BRD (Statistisches Jahrbuch)	74	53	32	9
Frankreich (Annuaire Statistique)	61	42	18	4

Tabelle 2: Millionenstädte in Lateinamerika und Europa

	1935			1975		
	A	B	C	A	B	C
Lateinamerika	4	6	4,7	15	55	20,4
Europa	13	30	7,7	28	55	11,6

A = Zahl, B = Mio. Einwohner der Millionenstädte, C = Anteil der Millionenstädte an Gesamtbevölkerung (%)

Quellen: Knaurs Welt-Atlas, Berlin 1938; HOCHHOLZER 1976

*) Franz Tichy in alter Heidelberger und mexikanischer Verbundenheit zum 60. Geburtstag gewidmet.

Annähernd im gleichen Maße wie die Urbanisierung selbst hat die wissenschaftliche Auseinandersetzung mit diesem Phänomen zugenommen. Neben unzähligen Spezialarbeiten, insbesondere zur Sozialstruktur (s. u.), sind neuerdings einige Monographien erschienen, die das strukturelle Gefüge in seinen wechselseitigen Beziehungen am konkreten Beispiel, meist für mittlere Städte, aufdecken und daraus, soweit möglich, verallgemeinernde Schlüsse ziehen.¹⁾ Nur wenige Arbeiten haben darüber hinaus zusammenfassende Darstellungen geliefert.²⁾

Der vorliegende Beitrag basiert auf langjährigen vergleichenden Beobachtungen in Städten Süd- und Mittelamerikas sowie auf Untersuchungen im Rahmen des Mexiko-Projektes der Deutschen Forschungsgemeinschaft.³⁾ Er versucht, einige Grundzüge städtischer Strukturwandlungen im spanischen Amerika während der letzten hundert Jahre anhand eines zeit-räumlichen Entwicklungsmodells nachzuzeichnen. Dazu gehört auch die Frage, bis zu welchem Grade diese Prozesse mit denjenigen in Europa oder Anglo-Amerika verglichen werden können, und zwar sowohl nach Physiognomie, als auch nach der sozio-ökonomischen Struktur. Hierzu lassen sich zunächst folgende Thesen formulieren:

Grundzüge städtischer Strukturwandlungen

1. Bis in unser Jahrhundert hinein beschränkten sich die Ähnlichkeiten zwischen den Städten im Norden und im Süden des amerikanischen Kontinents im wesentlichen auf das rechtwinkelige Straßennetz (vgl. SCHNORE 1965).
2. Die funktionale und soziale Gliederung entsprach weitgehend der vorindustriellen Stadt in Europa (vgl. SJOBERG 1965; LICHTENBERGER 1972) mit einem zentralperipheren Sozialgradienten. Sie veränderte sich unter dem Einfluß der Industrialisierung, allerdings mit einer Phasenverschiebung von wenigstens einem halben Jahrhundert.
3. Völlig eigenständig war dagegen das äußere Erscheinungsbild der spanisch-amerikanischen Städte; zwar hatte das *Patio*-Haus seinen Ursprung im römischen Atrium und war von den Spaniern in ihr Kolonialgebiet übertragen

¹⁾ Z. B. BÄHR 1978; BORSORF 1976; KÖSTER 1978; SCHOOP/MARQUEZ 1974.

²⁾ Z. B. SANDNER 1969; SANDNER/STEGE 1971; BÄHR 1976; BÄHR/MERTINS 1981. Vgl. die dort angegebenen Bibliographien und die Literaturübersichten in BREESE 1969; HAUSER/SCHNORE 1965; MORSE 1965; 1971 sowie die Serie Latin American Urban Research.

³⁾ Eine Reihe von Aspekten wird mit Beispielen aus der Stadt Puebla verdeutlicht. – Der DFG sei auch an dieser Stelle für ihre Unterstützung gedankt.

worden; doch hat es sich in post-römischer Zeit im Mittelmeergebiet mit Ausnahme Andalusiens kaum durchgesetzt. Allerdings paßte sich die Fassadengestaltung weitgehend den bauhistorischen Perioden Europas an,⁴⁾ wobei der Kolonial-Barock bis in die jüngste Zeit für unzählige Kirchen bestimmend blieb; erst um die Jahrhundertwende hat sich auch europäische, vielfach französische Architektur ausgebreitet.⁵⁾ An ihre Stelle trat in den 40er Jahren eine erste Renaissance kolonialer Stilelemente.

4. Eine fast totale Umstrukturierung wurde in einer Phase wirtschaftlichen Wachstums nach dem Zweiten Weltkrieg eingeleitet. Nach nordamerikanischem Vorbild schossen, weit schneller als in Europa, ausgedehnte Hochhaus-Cities empor, das Automobil setzte sich als einziges Verkehrsmittel durch und ermöglichte den oberen Schichten den Umzug von der Innenstadt an die Peripherie. Damit verbunden war eine Umkehrung des Sozialgefälles, da die aufgegebenen Altstadtquartiere zu Slums absanken. In den Villenvierteln wurde die moderne Architektur nicht nur übernommen, sondern häufig zu extremen Beispielen weiterentwickelt. Seit etwa 10 Jahren breitet sich erneut der spanische Kolonialstil aus, der auch massive Holzmöbel sowie mehr oder weniger originales Kunsthandwerk zur Dekoration einschließt. Hier macht sich, ähnlich wie in Europa und den USA, ein Trend zu rustikalen Wohnformen bemerkbar.
5. Allerdings hat der Einfluß Nordamerikas auch zu unerwarteten Entwicklungen beigetragen, nämlich der enormen Ausweitung von unzulänglichen Wohngebieten; denn die USA hatten in den Nachkriegsjahren einen wesentlichen Anteil an der Verbreitung der modernen Medizin und der Seuchenbekämpfung (DDT-Spritzungen, Impfungen) und damit an den absinkenden Sterberaten, die ihrerseits die Bevölkerungsexplosion auslösten.

Es kann hier nicht auf die sozio-kulturellen Folgen der rapiden Verstädterung eingegangen werden. Immerhin zeigt die Regionalstatistik einiger Länder eine deutliche Abnahme der Geburtenraten in den Metropolen trotz der ständigen Zuwanderung vom Lande, was sich nur mit Veränderungen beim generativen Verhalten erklären läßt (vgl. SANDNER/STEGE 1971, 49ff.; GORMSEN 1975/76, 187–188). Doch ob und wann diese mit der Urbanisierung verbundenen Tendenzen zu einer spürbaren Entlastung des Bevölkerungsdruckes beitragen werden, läßt sich nicht absehen. So bleibt als Hauptproblem lateinamerikanischer Städte die Beschaffung von Wohnraum und die Versorgung der ständig wachsenden Bevölkerung.

Sozialräumliche Differenzierungen

Eine Flut von wissenschaftlichen Untersuchungen hat sich in jüngster Zeit mit diesem Fragenkomplex beschäftigt.⁶⁾

⁴⁾ Franziskanerklöster in Mexico wurden noch im 16. Jh. mit gotischen Kreuzgewölben errichtet.

⁵⁾ Vgl. WILHELMY 1952, 101ff. Bogotá nimmt eine gewisse Sonderstellung ein, da hier seit den 30er Jahren ganze Straßenzüge im perfekt nachempfundenen gotisierenden Stil englischer Landhäuser errichtet wurden.

Dabei geht es einerseits um sozio-ökonomische Strukturwandlungen in den mehr oder weniger kontrollierten Wohngebieten der unteren Schichten, etwa im Hinblick auf eine allmähliche Konsolidierung (vgl. PACHNER 1973), andererseits um intra-urbane Mobilitätsvorgänge. Während sich in den 60er Jahren in Anlehnung an TURNER (1967, 1968) die Ansicht durchgesetzt hatte, daß Neuzuwanderer ihre erste Bleibe als Mieter oder Untermieter in den innerstädtischen Slums fanden, um sich später in den randstädtischen Hüttenvierteln eine dauerhaftere Wohnung zu schaffen (vgl. auch BÄHR 1976), haben Untersuchungen in Mexico⁷⁾, Bogotá⁸⁾ und anderen Städten⁹⁾ ein differenzierteres Bild ergeben. Demnach lassen sich mit dem Wachstum der Metropolen die Zuwanderer überwiegend in den randlichen Bereichen nieder, von wo je nach dem Grade der Adaption ein Umzug in andere Stadtteile erfolgt (vgl. CONWAY/BROWN 1980).

Die unterschiedlichen Wanderungen und die daraus resultierende räumliche Verteilung der verschiedenen sozialen Schichten innerhalb der heutigen lateinamerikanischen Großstädte wurden 1976 von BÄHR in einem Idealschema sehr anschaulich dargestellt, das jüngst von BÄHR/MERTINS (1981) in einigen Punkten verändert bzw. ergänzt wurde. Da beide Modelle in leicht greifbaren Zeitschriften veröffentlicht wurden, wird hier aus Platzgründen auf eine Wiedergabe verzichtet. Selbstverständlich kann bei einem derartigen kartographischen Modell die Dynamik der dabei ablaufenden Prozesse nur angedeutet werden. Dies geschieht bei BÄHR/MERTINS einerseits durch Pfeile, die den aktuellen Migrationsströmen der verschiedenen Gruppen entsprechen, andererseits durch Angaben über ältere und jüngere Wohnstandorte. Freilich bedeutet die Überlagerung von ringförmigen, sektoralen und zellenartigen Ordnungsprinzipien ebenfalls eine zeitliche Abfolge.¹⁰⁾

In diesem Zusammenhang sollte vielleicht angemerkt werden, daß die zellenförmigen Stadterweiterungen an der heutigen Peripherie nicht nur verschiedene Formen der Hüttenviertel und des sozialen Wohnungsbaus betreffen, sondern auch Neubaugebiete der oberen Schichten. Diese sind zwar häufig an ein oder zwei Radialachsen angeordnet, kommen aber auch relativ weit gestreut vor. Das hängt mit den ursprünglichen Landbesitzverhältnissen ebenso zusammen, wie mit topographischen Faktoren, die ja auch sonst vielfach für die jeweils unterschiedlichen Standortpräferenzen mitbestimmend sind. So kommt es an der westlichen Gebirgsumrandung des Beckens von Mexico zu einer Verzahnung von Villenvierteln auf den Rücken der Riedel, darunter der Diplomatenresidenz Lomas de Chapultepec, und von Hüttengebieten in den dazwischen eingeschneitten Barrancas. Ähnliches gilt für die südlichen Ausbazonen von Caracas.

⁶⁾ Vgl. Lit. bei BRÜCHER/MERTINS 1978; CONWAY/BROWN 1980; BÄHR/MERTINS 1981; siehe auch AMATO 1970; DOTSON/DOTSON 1975; WÖLL 1978.

⁷⁾ BROWN 1972; CORNELIUS 1975; WARD 1976.

⁸⁾ VERNEZ 1974; BRÜCHER/MERTINS 1978; vgl. GILBERT 1978.

⁹⁾ HANDELMAN 1975; PACHNER 1973; VAUGHAN/FEINDT 1973.

¹⁰⁾ Die Genese der Sozialstruktur chilenischer Städte ist von BORS DORF (1976, 90; 1978) in einem Dreistufen-Modell räumlich dargestellt worden.

Einen weiteren Ansatzpunkt für exklusive Wohnlagen bilden ehemalige Dörfer, Kleinstädte oder Klosteranlagen an den Rändern einiger Städte. Zum Beispiel diente schon im vorigen Jahrhundert neben den Chinampas von Xochimilco auch San Angel im Südwesten der Stadt Mexico als Ausflugsort und Sommerresidenz. Seit der Jahrhundertwende entstanden hier dauernd bewohnte Villen und in jüngster Zeit wurden an den winkligen, mit neuem Kopfsteinpflaster versehenen Gassen großzügige Wohngebäude im Stil kolonialer Haciendas errichtet. Tlalpan und Coyoacan, wo der Maler Diego Rivera die Entwicklung beeinflusste, sowie Tlaquepaque bei Guadalajara sind weitere Beispiele. Andere Dörfer in der nordöstlichen Hälfte der Stadt Mexico haben sich zu Arbeiterwohngebieten entwickelt. Unabhängig von den angedeuteten zellenartigen oder axialen Verteilungsmustern der Oberschichtgebiete läßt sich verallgemeinernd sagen, daß sie überwiegend auf einem Sektor oder Halbkreis liegen, der sich vom Stadtzentrum aus in einer Hauptrichtung erstreckt. Es gibt Beispiele für den sozialen Abstieg guter Wohnviertel, die auf der „falschen“ Seite der Stadt angelegt worden waren.

Ein zeit-räumliches Entwicklungsmodell

Selbstverständlich lassen sich in einem Schema, das gewisse Regelmäßigkeiten herausarbeiten will, nicht alle Lage-

sichtspunkte berücksichtigen. Dies gilt in besonderem Maße für das in Abb. 1 dargestellte zeit-räumliche Entwicklungsmodell, das die wichtigsten sich gegenseitig beeinflussenden Strukturelemente der spanisch-amerikanischen Stadt und ihre Veränderungen mit Hilfe von drei historischen Querschnitten sichtbar machen will. Diese verlangen einen noch höheren Grad der Generalisierung als das Kartenbild, da vom Stadtzentrum aus in den beiden Flügeln des Diagramms alle wichtigen Bestandteile der entsprechenden Hälfte der Stadt in einer Profillinie zusammengefaßt werden müssen. Dadurch erscheinen vor allem die Wohngebiete stark reduziert, obwohl sie in Wirklichkeit die größten Flächen einnehmen. Der Vorteil liegt andererseits in der graphischen Verdeutlichung des direkten Zusammenhangs zwischen physiognomischen und sozio-ökonomischen Aspekten.

Als Basis dient eine im obigen Sinne generalisierte Darstellung der Baumassen, differenziert nach den Hauptnutzungsarten. Die darüber angeordneten Kurven lassen die mit dem jeweiligen Standort eng zusammenhängende relative Höhe des Bodenwertes, des Sozialstatus und der Bevölkerungsdichte erkennen. Die Zeitangaben an den drei Einzelprofilen sind nur als grobe Annäherungswerte aufzufassen. Sie hängen von dem wirtschaftlich-technischen Entwicklungsstand des jeweiligen Landes und von der Funktion der Stadt ab. So setzte in den großen Metropolen der Übergang vom kolonial geprägten vorindustriellen Stadium (Abb. 1a) zur Modernisierung (Abb. 1b) schon vor der Jahrhundertwende ein, und

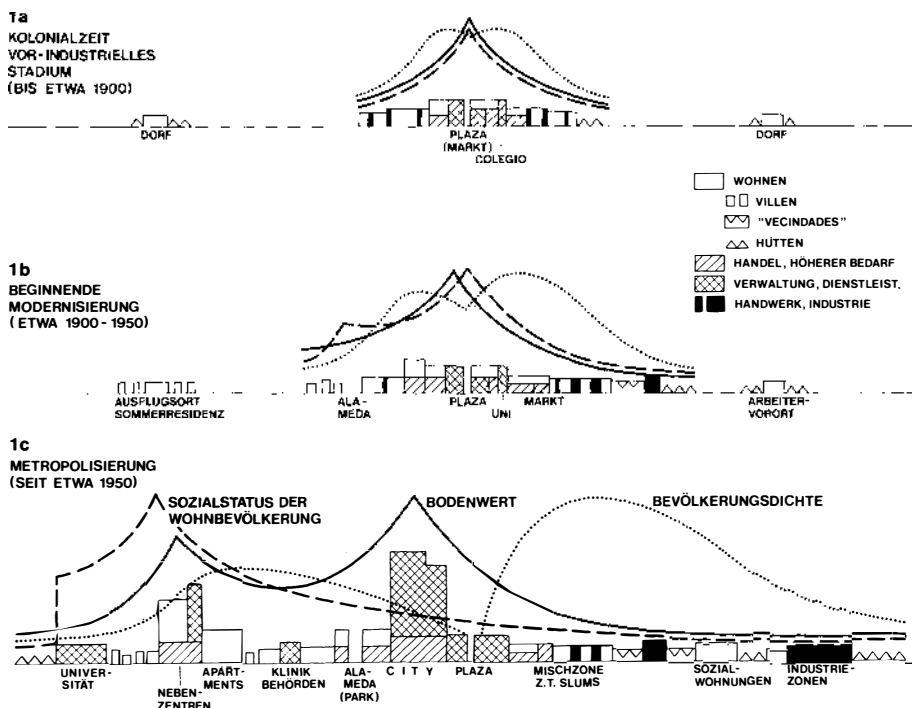


Abb. 1: Strukturelemente der spanisch-amerikanischen Stadt und Stadien ihrer Veränderungen in den letzten hundert Jahren
Structural elements of Spanish-American cities and stages of change during the last hundred years
(Entwurf E. GORMSEN 1981; vgl. SCHINZ 1964, S. 203)

großstädtische Merkmale wie Hochhäuser und Nebenzentren (Abb. 1c) traten bereits in den 20er und 30er Jahren in Erscheinung. Andererseits sind alle drei hier dargestellten Entwicklungsstadien auch heute noch nebeneinander an Städten unterschiedlicher Größe zu beobachten.

Die vorindustrielle Stadt

Bild und Bedeutung der spanischen Kolonialstadt in Amerika sind oft genug beschrieben worden, so daß hier nur einige differenzierende Aspekte angemerkt werden sollen. Sie betreffen in erster Linie die schon während der Kolonialzeit auftretenden Unterschiede der Bauformen als Folge der durchaus verschiedenen wirtschaftlichen Stellung der einzelnen Regionen. So heben sich die Haupt-Silberproduzenten Mexiko und Peru, in denen ja auch die bedeutendsten präspanischen Hochkulturen bestanden hatten, in bezug auf den Reichtum der Architektur von den anderen Ländern ab, und in Mexiko selbst weisen die Hochlandstädte die hervorragendsten Baudenkmäler und Architektur-Ensembles auf. In Städten wie Mexico, Oaxaca, Morelia, Puebla u. a. haben im Unterschied zu Südamerika schon sehr früh zwei- bis dreistöckige Patio-Häuser mit flachen Dächern vorgeherrscht, was vielfältigere Gestaltungsmöglichkeiten für die schnurgerade ausgerichteten Straßenfronten eröffnete. Als Fassadenmaterial dienten nicht nur bei Kirchen und Klöstern, sondern auch bei unzähligen Bürgerhäusern behauene Bruchsteine der jeweiligen Region oder rote Ziegelplatten mit Ornamenten aus mehrfarbigen glasierten Keramikplatten (*azulejos*; vgl. Photo 3).

Unabhängig von physiognomischen Unterschieden bildete die *plaza mayor* überall das politische, religiöse, wirtschaftliche und soziale Zentrum. In ihrer nächsten Umgebung wohnte die Oberklasse. Das in Abb. 1a erkennbare Kern-Rand-Gefälle betraf freilich nicht nur die soziale Schichtung, über die Handwerker (Abb. 6, 8) und Kleinhändler bis zu indianischen Tagelöhnern und Landarbeitern an der Peripherie, sondern auch die Größe und Ausstattung der Gebäude, die Pflasterung der Straßen usw. Dies drückte sich selbstverständlich in den Grundstückswerten aus, wofür Puebla im Jahr 1832 als Beispiel dienen kann (Abb. 10). Derartige Verteilungsmuster sind in kleineren Städten auch heute noch zu beobachten, obwohl fast überall schon kleine Villenviertel entstehen (vgl. GORMSEN 1966). Auch in dem häufig als Beispiel für die traditionelle Struktur zitierten, von WHITEFORD (1964) vor zwei Jahrzehnten bearbeiteten Popayán bestand schon damals ein Villengebiet im NE der Stadt. Inzwischen scheint die Oberschicht aus dem Zentrum größtenteils weggezogen zu sein (eigene Beobachtung 1979). Die Verhältnisse im vorindustriellen Europa waren, abgesehen von der Architektur, durchaus ähnlich. Allerdings traten dort die Veränderungen durch Industrialisierung und Eisenbahnbau sehr viel früher ein und waren meist mit der Schleifung der Befestigung verbunden, wodurch ein sehr scharfer Kontrast zwischen den Altstädten und den Neubaugebieten des 19. Jahrhunderts entstand, vor allem wenn es sich um Mietskasernen handelte.

Ansätze zur Modernisierung

In diesem Punkt besteht ein wesentlicher Unterschied zu Lateinamerika, denn hier wurden bis weit in unser Jahrhundert hinein, z. T. sogar noch heute, die bescheidenen *Patio-Häuser* an den immer weiter verlängerten Straßen des alten Schachbrettsystems gebaut. Einen markanteren Übergang gibt es oft nur an der einen Seite der Stadt, wo im vorigen Jahrhundert eine *alameda* oder ein *paseo*¹¹⁾, d. h. ein mehrere *cuadras* umfassender Park bzw. eine besonders breite Prachtstraße („Reforma“ in Mexico) angelegt worden war. In ihrer Umgebung entstanden oft die ersten Villen im europäischen Stil, in denen sich zugewanderte Mitglieder der Oberschicht, darunter Einwanderer aus Europa, niederließen, während die angestammte Gesellschaft noch im Zentrum blieb (vgl. DOTSON/DOTSON 1957). In vielen Städten ist erst seit den 50er Jahren die Hauptausfallstraße zu einer breiten Avenida mit Grünstreifen und Baumbestand ausgebaut worden. Sie dient als Leitlinie für gute Wohngebiete, Dienstleistungen, Auto-Betriebe, aber auch moderne Fabriken.

Durch diese städtebaulichen Komponenten war in den meisten Fällen die Ausbreitungsrichtung des zentralen Geschäftsgebietes von der *plaza* aus vorbestimmt, was auch äußerlich durch größere Neubauten für Banken und Läden zum Ausdruck kam. Der bei uns so wichtige Bahnhof als Wachstumspol spielte dagegen keine vergleichbare Rolle. Wie in europäischen Altstädten erhielt sich demgegenüber die überkommene Bausubstanz auf der entgegengesetzten Seite der Innenstadt, wie das u. a. in Mexico, Puebla, Bogotá, früher auch in Caracas, zu sehen ist (vgl. GORMSEN 1968, 181). Nach außen schlossen sich erste Fabriken und Wohngebiete der unteren Schichten an, darunter sog. *vecindades* oder *conventillos*, d. h. einstöckige Massenquartiere, bestehend aus einem offenen langen Gang, an dem sich beiderseits eine größere Zahl von „Wohnungen“, d. h. Zimmer mit Kochplätzen aufreihen, während oft nur ein Wasserhahn und völlig unzureichende sonstige hygienische Einrichtungen für die ganze Hausgemeinschaft vorhanden sind (Photo 1)¹²⁾.

Auch die *plaza* selbst und ihre nähere Umgebung wurden von Umbauten für Behörden, Kaufhäuser, Hotels usw. nicht verschont. Sie zeigten alle möglichen Stilelemente, paßten sich allerdings nach dem Bauvolumen in das vorhandene Gefüge ein (vgl. Photo 3). Die oft aus ehemaligen Jesuitenkollegs (*colegio*) hervorgegangenen Universitäten wurden durch An- und Ausbauten modernisiert. Um den meist schon im 19. Jahrhundert oder vorher von der *plaza* um einige *cuadras*

¹¹⁾ Die beiden Begriffe werden abwechselnd für eine Prachtstraße oder einen innerstädtischen Park verwendet.

¹²⁾ Vgl. WHITEFORD 1964, 139. Als *vecindad* (wörtl. Nachbarschaft) werden in Mexico außer diesen speziell errichteten Unterkünften auch zu Slums degradierte *Patio-Häuser* bezeichnet, deren Zimmer jeweils an eine Familie vermietet werden. Sie entsprechen den Typen 2 a bzw. 1 a in Tab. 1 bei BÄHR/MERTINS 1981 (vgl. WARD 1976 a, Tab. 1).

nach außen verlegten Markt¹³⁾ ließen sich mehr und mehr Geschäfte nieder, deren Angebot auf die Ansprüche der unteren Schichten bzw. der Landbevölkerung ausgerichtet war. So kam es zu einer Differenzierung des Hauptgeschäftsbereiches. Dabei wurde der notwendige Verkaufs- oder Lagerraum oft dadurch gewonnen, daß der offene *patio* durch ein provisorisches Blechdach geschlossen wurde. Neubauten folgten erst in einer zweiten Stufe der Entwicklung (GORMSEN 1963, Abb. 12–13).

Diese zunächst relativ gering erscheinenden Veränderungen, die auch nur mit einer mäßigen Bevölkerungszunahme verbunden waren (Puebla 1848: 71600 E., 1910: 96100 E.), bildeten aber die Grundlage für die fortschreitende asymmetrische Entwicklung der Stadt. Dies gilt für eine noch kaum merkliche Verschiebung der Bodenwerte sowie für den sekundären Gipfel der „Statuskurve“ über dem randlichen Villengebiet und für die damit zusammenhängenden Veränderungen der Bevölkerungsdichte.

Die Metropolisierung

Die schon angedeuteten massiven Umstrukturierungen der letzten drei bis vier Jahrzehnte sprengen allein schon durch die Vervielfältigung der Bevölkerungszahlen und der bebauten Flächen jeden bisherigen Rahmen. Teile der Altstädte wurden zum dritten oder gar vierten Mal überbaut, denn hier und da werden schon die älteren Hochhäuser durch weit höhere Wolkenkratzer ersetzt. Anderswo setzen die Hochbauten erst am Rande der Kolonialstadt längs der *alameda* an, wie in Mexico, wo sie sich, ausgehend von der 44stöckigen Torre Latinoamericana, über mehrere Kilometer am Paseo de la Reforma nach Westen und an der Avenida de los Insurgentes nach Süden aufreihen und mittlerweile in die dazwischen liegenden Flächen eindringen. Dabei werden die Villen der Jahrhundertwende zunächst zu geschäftlichen Zwecken umfunktioniert, bevor sie schließlich durch große Neubauten ersetzt werden. Es spielen sich also wiederum sehr ähnliche Vorgänge ab wie in europäischen City-Erweiterungen.

Bei dem ständig fortschreitenden Neubau werden die durch Abriß vorübergehend freiliegenden Grundstücke sofort als provisorische Parkplätze genutzt, von denen manche in den Randgebieten der City allerdings zu Dauereinrichtungen mit einem Wellblechdach werden. In jedem Fall ist aber die Nutzungsintensität sehr hoch, d. h. der Raumbedarf relativ gering, da die Wagen von den Parkwächtern in mehreren Reihen dicht neben- oder hintereinander geparkt werden. Dieses System gilt auch für mehrstöckige Parkhäuser und ist

nur wegen der geringen Entlohnung der Parkwächter, die oft lediglich auf die Trinkgelder angewiesen sind, möglich.

Die zentrale *plaza* bleibt im allgemeinen das Verwaltungszentrum mit Bischofspalast, Rathaus und Sitz der föderalen oder einzelstaatlichen Regierung. Auch die Bankzentralen haben ihre Standorte meist in ihrer Nähe bewahrt, während in Außenbereichen Filialen gegründet wurden. Freilich hat die Aufblähung der Bürokratie zur Auslagerung von Ministerien oder anderen Behörden geführt. Sie finden sich verstreut in ehemaligen Wohngebäuden oder in Hochhäusern, z. T. auch in ganzen Neubaukomplexen ähnlich wie moderne Kliniken oder größere Schulen. Fast überall wurden die Universitäten ganz oder teilweise aus der Altstadt auf einen Campus (*Ciudad Universitaria*) am Stadtrand verlegt. Mexico (1953) und Caracas (1954) sind frühe Beispiele für sehr großzügige und architektonisch bemerkenswerte Anlagen.

Die Verlagerung von Funktionen bleibt aber nicht auf Büroraum oder Hotels beschränkt, sondern gilt in gleichem Maße für den Einzelhandel, insbesondere für den gehobenen Bedarf. In Städten wie Mexico, Caracas oder Maracaibo sind die Stadtzentren trotz hoher Geschäftsdichte schon seit längerer Zeit keine Anziehungspunkte mehr für die Oberschicht. Textil- und Schuhläden entsprechen eher dem finanziellen Niveau der mittleren und unteren Verwaltungsangestellten. Luxusgeschäfte sind dagegen gemeinsam mit Reisebüros, teuren Restaurants, „Haarstudios“ etc. in Nebenzentren konzentriert, deren Standorte sich mit den Oberschichtvierteln immer weiter nach außen verschieben, sei es linear (Sabana Grande – Chacaito in Caracas) oder flächenhaft im Winkel zweier Achsen (Zona Rosa in Mexico). Gerade das letzte Beispiel zeigt aber die totale Umwandlung eines sehr guten früheren Wohngebietes in eine Nebencity, aus der die Bewohner höherer Schichten längst ausgezogen sind. Während die meisten Subzentren bisher an einer der Hauptachsen, im Anschluß an ein Kaufhaus, einen großen Supermarkt oder einen alten Vorortkern ohne übergeordnete Planung entstanden und allmählich in die frühere Wohnbebauung eindringen, werden neuerdings auch einheitlich geplante *Centros Comerciales* im Stile amerikanischer Shopping Centers mit Kaufhaus, Kino, Restaurants und Läden an überdachten Passagen sowie mit entsprechenden Parkplätzen angelegt, und zwar auf Freiflächen zwischen neuen Villenvierteln, nicht aber weit draußen an einer Autobahn, wie in Nordamerika oder Europa. Das liegt daran, daß es im Umland der großen Städte noch keine entsprechend kaufkräftige Bevölkerung gibt.

Die hier vorgestellten, in mehreren Stufen ablaufenden Prozesse lassen sich also folgendermaßen resumieren: zunächst erfolgt die City-Bildung von der *plaza* aus in einer Richtung und setzt sich außerhalb der Altstadt in einer Hauptstraßenachse fort, von der sie in die Seitenstraßen übergreift. Die geschäftliche Nutzungsintensität nimmt nach außen allmählich ab, um erst in größerer Entfernung in unterschiedlichen Subzentren wieder zu kulminieren. Dem entspricht die Kurve der Bodenwerte (Abb. 1c), die außerhalb der City einen zweiten Gipfel im Bereich der Nebenzentren aufweist (vgl. Abb. 2). Die Asymmetrie kommt noch deutlicher bei der Verteilung des sozialen Status zum

¹³⁾ In Puebla wurde der Markt bis 1852 zu Füßen der Kathedrale abgehalten, und in kleineren Städten findet er noch heute auf der *plaza* statt (vgl. GORMSEN 1971). Dagegen wurden in jüngster Zeit große Marktplätze an den Stadträndern angelegt, da der übermäßige Zustrom von ambulanten Händlern und Kunden in den Innenstädten nicht selten zum Zusammenbruch des Straßenverkehrs führt.

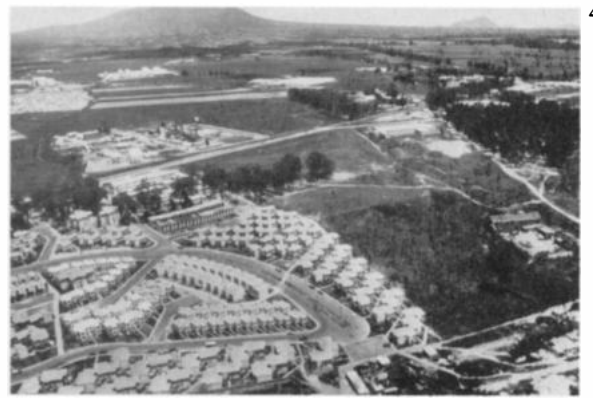


Photo 1: *Vecindades* am Nordrand der Kolonialstadt von Puebla (Luftbild E. GORMSEN 1964)

Vecindades at the northern edge of the colonial town centre of Puebla

Photo 2: Zu Slum degradierter *Patio* eines Kolonialhauses in Puebla (E. GORMSEN)

Patio of a colonial house in Puebla degraded into a slum dwelling

Photo 3: Kolonialhaus mit *azulejo*-Dekoration (Casa delos Muñecos) und Kaufhaus im Jugendstil neben dem *Zocalo* in Puebla (E. GORMSEN)

Colonial house decorated with *azulejos* and department store in art nouveau style in Puebla

Photo 4: Siedlung des sozialen Wohnungsbaus im NE der Stadt Puebla (Luftbild E. GORMSEN 1978)

Public housing programme for lower income population, NE of the city of Puebla

Ausdruck. Die oberen Schichten wohnen jetzt fast ausnahmslos in randlichen Villenvierteln (vgl. Punkt 4 sowie Abb. 2), neben denen in einigen Metropolen (z. B. Bogotá, Caracas und andere Städte Venezuelas) auch luxuriöse Apartmenthäuser und Wohntürme eine zunehmende Rolle spielen. Im Rahmen der hier notwendigen Generalisierung fällt die Kurve über Mittelstandsgebiete in Richtung auf das Zentrum und über degradierte Altstadtwohnungen, *vecindades* usw. bis zu den randstädtischen Hüttenvierteln am anderen Extrem der Stadt kontinuierlich ab. Letztere kommen übrigens auch in nächster Nachbarschaft zu den besten Villenvierteln vor, was mit dem senkrechten Abbruch der Kurve am linken Rand (Abb. 1c) angedeutet werden soll (vgl. Abb. 2). Die Bevölkerungsdichte ist dagegen in den Cityrandgebieten jenseits der *plaza* und den anschließenden *vecindades* am höchsten. Sie geht nicht nur am äußeren Stadtrand, sondern

auch im Umkreis der *plaza* auf die niedrigsten Werte zurück (vgl. Abb. 13).

Zu den vielfältigen Aspekten, die in dem Profil nicht dargestellt werden können, gehört die Infrastruktur. Im Gegensatz zu zahlreichen Klagen über häufigen Stromausfall, mangelnde Wasserversorgung, Überschwemmungen nach Starkregen, ungenügenden Post- oder Telefondienst etc. erscheint es im Hinblick auf die dramatischen Zuwachsraten der Bevölkerung und die prekäre Wirtschaftslage der betroffenen Länder eher erstaunlich, wie viele öffentliche Einrichtungen und Dienstleistungen normalerweise funktionieren und weiter ausgebaut werden. Daß hierbei freilich erhebliche intraurbane Disparitäten bestehen, wird schon bei einem flüchtigen Überblick deutlich, so daß man durchaus mit WALTON (1978) von einer „Divided City“ sprechen kann, und zwar nicht nur am Beispiel von Guadalajara.

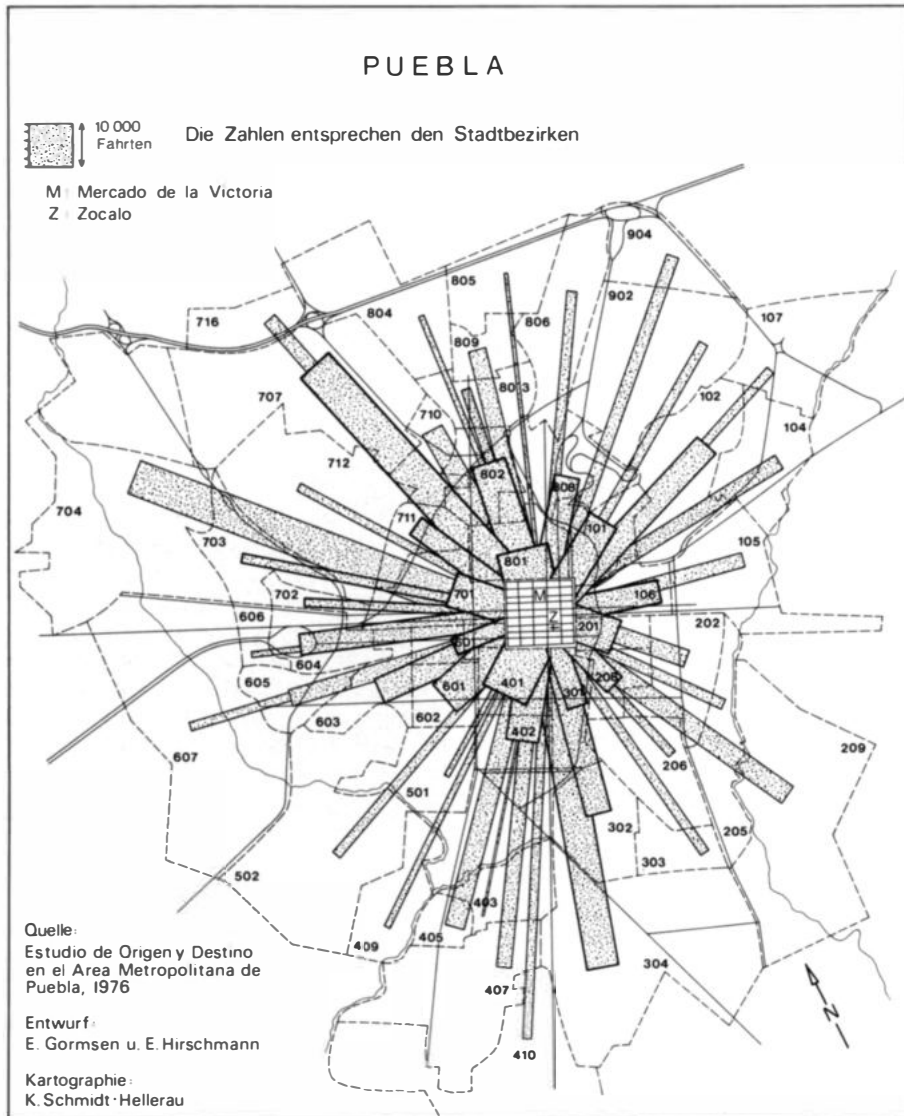


Abb. 3: Puebla, intra-urbaner Pendelverkehr in das Stadtzentrum für Einkauf, Arbeit u. a. 1975
 Puebla, intra-urban commuters travelling to the city centre for shopping, work, etc. 1975

Zu den am meisten beklagten Problemen im Leben nicht nur der lateinamerikanischen Städte gehört der regelmäßig zusammenbrechende Straßenverkehr als Folge einer rapiden Motorisierung. Busse, Kleinbusse, Sammeltaxis und Taxis, ganz abgesehen von privaten Fahrzeugen, können die Transportprobleme nicht mehr lösen.¹⁴⁾ Weder Einbahnstraßenregelungen im innerstädtischen Quadratschema noch Diagonalstraßen konnten hier eine dauerhafte Abhilfe schaffen, und auch die seit den 50er Jahren angelegten großzügigen Stadtautobahnen können die Masse der Fahrzeuge zu den Stoßzeiten nicht mehr bewältigen. Zu den spektakulärsten Bauten der frühen Zeit gehört die Unterführung der Autopista del Este in Caracas unter den Hochhauskomplex des

Centro Bolivar (1953). In Mexico wurden etwa gleichzeitig vier- bis sechsspürige *viaductos* auf eingerohrten ehemaligen Kanälen quer durch die Stadt mit einem peripheren Autobahnring verbunden. In jüngster Zeit ergänzt man dieses System durch einen kreuzungsfreien inneren Ring sowie durch ein Netz von bevorrechtigten Schnellstraßen (*ejes viales*), d. h. man erklärt nun auch breitere Hauptstraßen zu Einbahnstraßen mit vier bis acht Spuren, die nur an ganz wenigen Stellen gekreuzt werden können.

¹⁴⁾ Bisher sind abgesehen von Buenos Aires (1913) nur wenige neue U-Bahn-Linien vorhanden bzw. im Bau (Caracas, Guadalajara), und das sehr moderne Metro-System in Mexico ist schon an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt.

Strukturprobleme der kolonialspanischen Stadtkerne

Potenziert treten die angedeuteten Schwierigkeiten in den Altstädten mit ihren schmalen Straßen auf. Abgesehen vom rechtwinkligen Grundriß werden erneut weitgehende Übereinstimmungen mit den Städten der Alten Welt offenbar, die nicht nur das Verkehrssystem betreffen, sondern nach grundlegenden Sanierungen drängen. Die vielfältige Problematik läßt sich in vier Hauptpunkten zusammenfassen, die weitgehend von den wirtschaftlichen Funktionen gesteuert werden und bei zunehmender Stadtgröße immer mehr zu gegenseitigen Konflikten führen: Straßenverkehr, Grundeigentum, historische Bausubstanz und Sozialstruktur.

1. Die kolonialen Altstädte haben mit den anschließenden City-Bereichen nach wie vor den stärksten Zielverkehr im Tagesablauf, da sich hier auch immer noch die wichtigsten Einkaufsgebiete der unteren bis mittleren Schichten konzentrieren (vgl. Abb. 3 und Fußnote 13). Um das Zentralgebiet von allen Stadtteilen möglichst direkt erreichen zu können, wird eine Unzahl von Buslinien eingesetzt, die sich in den engen Straßen nicht nur gegenseitig behindern, sondern bei dem schlechten technischen Zustand der Motoren auch ganz wesentlich zu der oft unerträglichen Luftverschmutzung beitragen.¹⁵⁾

Eine gewisse Erleichterung versucht man auf verschiedenen Wegen zu erreichen. Z.B. werden je zwei direkt benachbarte Straßen nur noch für den Einbahnverkehr in ein und derselben Richtung zugelassen, wobei die eine Straße den Bussen und Taxis vorbehalten bleibt, die andere dem Individualverkehr. Wo immer möglich, legt man am Altstadtrand tangential Entlastungsstraßen an, wie etwa in Puebla auf dem früheren Rio San Francisco, der in den 60er Jahren in Betonrohre verlegt wurde (Abb. 2). Neuerdings werden auch einzelne Querstraßen für den Fahrverkehr gesperrt, was die Durchfahrtschwindigkeit in der jeweiligen Hauptrichtung erhöht (vgl. Abb. 13).

Damit ist auch ein erster Schritt zur Einrichtung von Fußgängerzonen getan, die freilich noch kaum zusammenhängende Areale umfassen. Es kommt auch immer noch selten vor, daß wenigstens ein oder zwei Seiten der zentralen *plaza* vom Autoverkehr freigehalten werden. Häufig besteht bei den Inhabern von Luxusgeschäften ein starker Widerstand, da sie, nicht ganz zu Unrecht, ein Ausbleiben der zahlungskräftigen Kundschaft befürchten. Zu den Hauptschwierigkeiten gehört, wie in den Industrieländern, der Mangel an Parkplätzen, zumal die öffentlichen Verkehrsmittel vielfach in einem derart schlechten Zustand und so total überfüllt sind, daß Angehörige der oberen Schichten sie keinesfalls benutzen wollen. Hier liegt einer der Gründe für die oben dargelegte Übersiedlung guter Geschäfte in die neu entstehenden Subzentren oder in die modernen Shopping Centers am Stadtrand.

¹⁵⁾ Diese Immission wird zwar noch kaum gemessen, sie erreicht aber Belästigungsgrade, die in Europa nicht vorstellbar sind, wenn z. B. während der Trockenzeit der ganzen Bevölkerung in der Innenstadt Mexicos die Augen tränen.

2. Die Kapitaleigner sind verständlicherweise an möglichst hohen Erträgen aus dem Grundbesitz in der Innenstadt interessiert, dessen Wert mit der City-Bildung außerordentlich angestiegen ist. Dieser Wert läßt sich jedoch nur über hohe Mieten von Geschäftsräumen in Hochhäusern realisieren. Caracas ist eines der extremsten Beispiele für den totalen Umbau einer Kolonialstadt durch Wolkenkratzer (vgl. PACHNER 1978; BORCHERDT 1979). Nur kleine Bereiche um die Plaza Bolivar blieben erhalten, darunter öffentliche Gebäude aus dem 19. Jahrhundert. Doch auch in mittleren Städten wurden seit den 50er Jahren Hochhäuser errichtet, wobei ihr Anteil in Venezuela besonders hervortritt (GORMSEN 1963). Als weiteres Beispiel kann Villavicencio am Rande der Llanos in Kolumbien herangezogen werden, das mit 83 000 E. (1973) eine fast nordamerikanische „Skyline“ aufweist.

3. So kraß stellen sich die meisten Städte Mexikos noch nicht dar, wo man trotz einiger Gegenbeispiele (u. a. einzelne sechs- bis achtstöckige Gebäude im Zentrum Pueblas) schon früher eine gewisse Rücksicht auf die überkommene Bausubstanz genommen hat, die ja aufgrund der wirtschaftlichen Sonderstellung während der Kolonialzeit im Durchschnitt einen höheren architektonischen Rang einnimmt als in den meisten anderen Ländern des Subkontinents (s. o.). Das weltweit steigende Verständnis für traditionelle Werte, verbunden mit einem weitgehend kulturell begründeten Nationalismus hat zu einer stärkeren staatlichen Einflußnahme durch Bauverordnungen etc. geführt. Erste Ansätze ergaben sich meist in touristisch reizvollen Städten, etwa Guanajuato, Taxco, San Miguel de Allende in Mexico, Cartagena in Kolumbien oder Cuzco in Peru.

Ein spezielles Denkmalschutzgesetz wurde 1977 für Puebla als erster mexikanischer Stadt durch den Präsidenten der Republik erlassen (DECRETO 1977). Es zählt nicht nur alle Baudenkmäler einzeln auf, sondern enthält auch Bauvorschriften (Gebäudehöhen etc.) für die gesamte Innenstadt. Öffentliche und private Initiative haben schon vorher dazu beigetragen, daß im östlichen Teil der Altstadt, der von der City-Bildung weniger betroffen war, eine Reihe von Kolonialbauten sehr gut erhalten wurden, darunter ein Marktgebäude von 1810, das heute als Souvenirmarkt für Touristen dient, sowie einige Häuser, in denen Antiquitätengeschäfte untergebracht sind. Leider ist aber ein sehr großer Teil der wertvollen Bausubstanz in diesem Einzelhandels- und Handwerkerviertel in einem äußerst schlechten Zustand, selbst wenn die Fassaden noch einigermaßen gepflegt wirken. Auch der an sich erfreuliche Einsatz öffentlicher Mittel für ein neues Straßenpflaster, gußeiserne Laternen im alten Stil oder Blumenkübel kann an der dahinter verborgenen Situation kaum etwas ändern.

4. Die äußerst kritische Sozialstruktur der verbliebenen Altstadtbevölkerung ist nämlich zum großen Teil mit entsprechenden Beispielen aus Europa zu vergleichen, nachdem die oberen Schichten endgültig an den Stadtrand gezogen sind. Im zentralen Geschäftsgebiet, vor allem in den *cuadras* mit öffentlichen Gebäuden ist ohnedies die Zahl der Bewohner sehr gering. Doch schon in enger Nachbarschaft zur *plaza* kommen in der City-abgewandten Seite hohe Bevölkerungsdichten in Slum-artigen Wohnverhältnissen vor. Sie

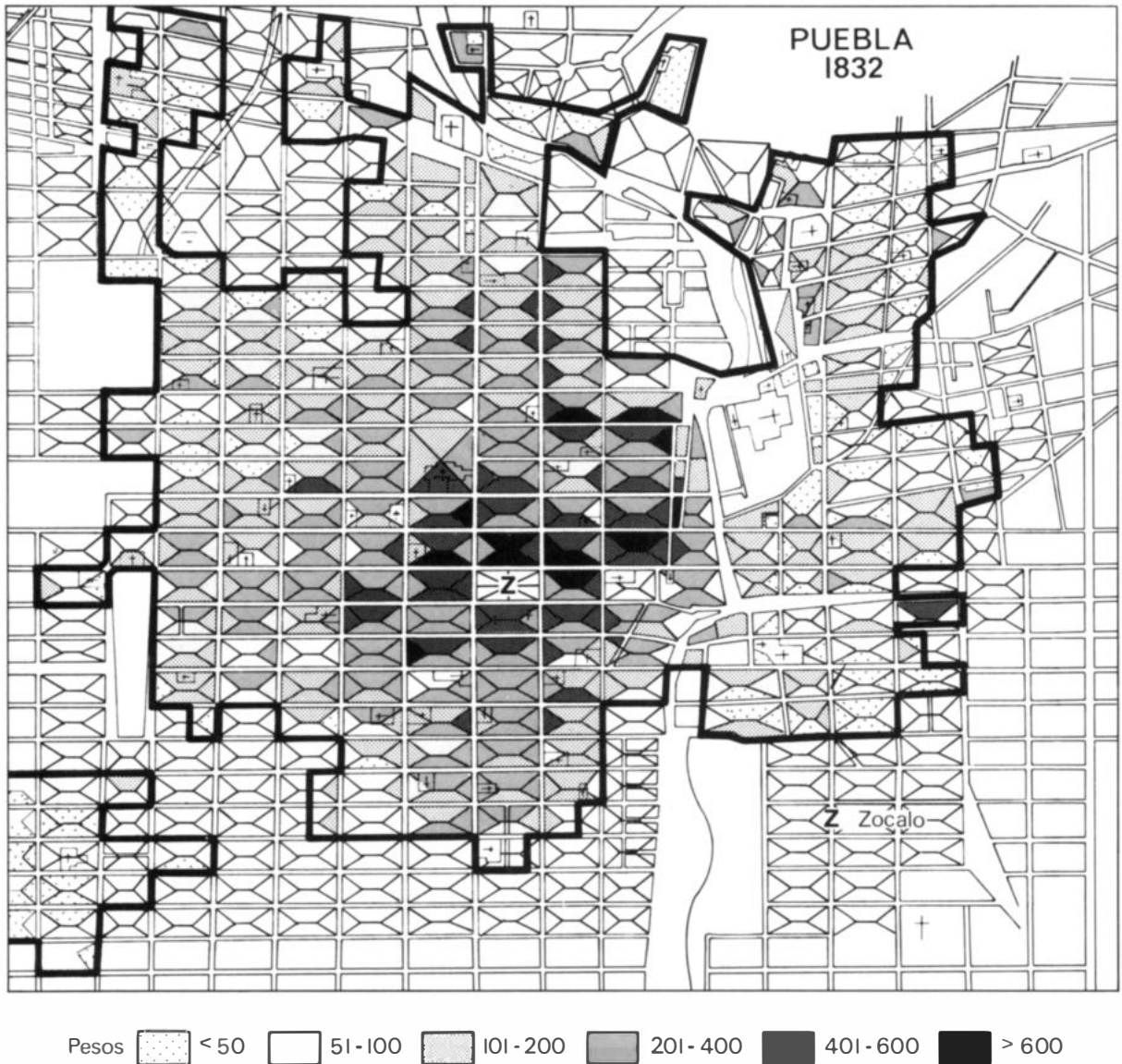


Abb. 10: Durchschnittliche Grundstückswerte nach Blockseiten 1832

Mean land values for block sides, 1832

Quelle (Source): Padrón de Casas de 1832, Archivo Municipal de Puebla

lassen sich fast überall beobachten und sind von vielen Städten beschrieben worden (z. B. DOTSON/DOTSON 1957, WARD 1976, GILBERT 1978). Der hohe Anteil von *vecindades* in den Randbereichen der Altstadt von Puebla (Abb. 13) deutet ebenfalls auf diese Problematik hin. Und doch wohnen hier nicht nur die untersten Einkommensgruppen (Abb. 12), sondern auch viele Handwerker, Händler und Angestellte.

Unter den gegebenen Verhältnissen ist der weitere Verfall der Altstädte kaum zu vermeiden, denn von Seiten der Grundeigentümer besteht kein Interesse an kostspieligen Renovierungen, wenn nicht gleichzeitig eine höhere Rendite aufgrund eines erweiterten Flächenangebots, d. h. also eines

höheren Gebäudes gewährleistet ist. Gerade dies soll aber durch das Denkmalschutzgesetz verhindert werden. So versucht man wenigstens durch die Vermietung an zahlreiche Wohnparteien einigermaßen auf seine Kosten zu kommen. Zwischen Fassadenkosmetik und absinkender Sozialstruktur bleibt also ein kaum überbrückbarer Gegensatz, der mangels öffentlicher Zuschüsse auch nicht in nennenswerter Weise ausgeglichen werden kann. Dabei gewinnt man den Eindruck, daß zwar die Erhaltung der architektonischen Werte auch in der Öffentlichkeit auf wachsendes Verständnis stößt, die Probleme der Einwohner aber noch kaum registriert werden.

Das Beispiel Puebla

Fast alle hier aufgeworfenen Fragen lassen sich mit Hilfe einiger Karten am Beispiel der Stadt Puebla demonstrieren. Puebla gehörte schon in der Kolonialzeit zu den bedeutendsten Städten Mexicos. 1834 wurde hier die erste mechanisierte Textilfabrik Lateinamerikas gegründet, und mit dem Eisenbahnanschluß (1873) und der weiteren Industrialisierung erfolgte die erste Modernisierungsphase bereits um die Jahrhundertwende. Die Einwohnerzahl stieg trotzdem zunächst nur langsam von 71600 (1848) auf 93 500 (1900) und 114 800 (1930). Erst mit den 40er Jahren setzte eine progressive Entwicklung ein, von 138 500 (1940) über 211 300 (1950) und 289 000 (1960) auf 410 300 (1970). Inzwischen werden rund 800 000 Einwohner geschätzt.

Ausgangspunkt der Betrachtungen ist eine Darstellung der Veränderungen des funktionalen Gefüges von 1965 bis 1978 (Abb. 2; vgl. GORMSEN 1968). Die zellenartige Stadterweiterung wird vom Kartenausschnitt nicht vollständig erfaßt. Das gilt sowohl für Wohngebiete, unter denen der soziale Wohnungsbau ein neues Element darstellt, als auch für das erheblich anwachsende Industriepotential (Photo 4).

Das 1966 in Betrieb genommene VW-Werk und andere Fabriken haben ihre Standorte im NW und im NE in der Nähe der Autobahn. Als wichtigste Neuerungen für die Innenstadt erscheinen in diesem Kartenmaßstab die Tangentialstraße auf dem ehemaligen Rio San Francisco (im E) und die endgültige Aufgabe der Eisenbahngelände (im W), wodurch eine zentrumsnahe Fläche zur Anlage eines zentralen Omnibusbahnhofs zur Verfügung steht. Eine Erweiterung der Cityfunktionen hat erwartungsgemäß weniger im Zentrum stattgefunden, sondern in Subzentren, von denen die Zona Esmeralda (im W) an der großzügig angelegten Avenida Juarez und in Nachbarschaft zum besten Wohngebiet (La Paz) sowie die Zona Dorada (im S) besonders wichtig sind. Letztere stellt ein vollständiges Shopping Center nach nordamerikanischem Vorbild dar. Weitere Einzelheiten ergeben sich aus dem Kontext zur allgemeinen Stadtentwicklung.

Nach wie vor stellt aber das Stadtzentrum (hier zusammengefaßt aus 45 *cuadras* mit rund 76 ha) das wichtigste Zielgebiet innerstädtischer Pendelwanderungen dar (Abb. 3) mit 186 000 täglichen Fahrten bzw. Fußwegen (1975). In einigen Straßen hat dementsprechend der Fahrzeugverkehr bereits seine Grenzen erreicht. So nahm in der Hauptverkehrszeit (13.20 bis 14.20 Uhr) die Zahl der Kraftfahrzeuge nördlich der *plaza* (*Zócalo*)¹⁶⁾ in W-E-Richtung zwischen Januar 1977 und Januar 1978 von 1094 auf 1380 (27%) zu (Verkehrszählung der Polizeidirektion Puebla).

Von großem Interesse für unsere Fragestellung sind die Wandlungen im sozio-ökonomischen Gefüge der kolonialen Altstadt seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts. Als Basis für einen Lage-Vergleich ausgewählter Funktionen dienen das erste gedruckte Adreßbuch von Puebla (DEL VALLE 1852) und eine Kartierung von 1973.¹⁷⁾ So hat sich der Standort der

Schuhgeschäfte vom *Parian* (heute Souvenir-Markt) nach NW in die Umgebung des *Mercado de la Victoria* (M) verlagert, der erst 1854 im ehemaligen Garten des Klosters angelegt worden war (Abb. 4 u. 5). Bei den Textilgeschäften läßt sich ein ähnlicher Trend feststellen, wobei 1852 die Importwaren in nächster Nähe der *plaza* und damit der Oberschicht angeboten wurden. Hier finden sich noch heute die besseren Geschäfte, die freilich in letzter Zeit Filialen in den Subzentren eröffnet haben.

Die Schneider (Abb. 6 u. 7) spielten im vorigen Jahrhundert noch eine Hauptrolle bei der Anfertigung neuer Kleidung und waren daher ebenfalls im zentralen Bereich konzentriert, während sie inzwischen durch den Einzelhandel an die Ränder der Innenstadt verdrängt wurden. Ähnliches gilt für die Schreiner (Abb. 8 u. 9), die verständlicherweise schon damals etwas weiter verstreut lagen. Ihre Bedeutung ist unter der Konkurrenz der Möbelindustrie zurückgegangen. Außerdem wurden größere Betriebe in die Außenbezirke verlegt.

Für die Beurteilung des innerstädtischen Gefügemusters muß die Verteilung wirtschaftlicher Aktivitäten mit Daten zur Sozialstruktur in Beziehung gesetzt werden. Hierzu bieten sich im historischen Vergleich die Bodenwerte an, obwohl sie nur bedingt von den Wohngebietsqualitäten der verschiedenen Schichten abhängen.¹⁸⁾ Jedenfalls läßt sich für 1832 (Abb. 10) das traditionelle Kern-Rand-Gefälle erkennen. Der Schwerpunkt lag nordöstlich vom *Zócalo*, also in dem Bereich, der heute noch die größte Zahl herrschaftlicher Kolonialhäuser aufweist, wenn auch teilweise in schlechtem Zustand. Heute liegen die höchsten Bodenwerte (Abb. 11 a) im nordwestlichen Sektor der Altstadt und entsprechen damit dem Hauptgeschäftsbereich, während sie mit der Wohnungssituation dieses Gebietes nichts zu tun haben. Die „Metropolisation“ hat darüber hinaus zu einer asymmetrischen Entwicklung geführt (Abb. 11 b). Nur im N fallen die Werte noch kontinuierlich ab, und zwar bis auf weniger als 100 Pesos/m² in den ärmsten Wohngebieten. Dagegen sind sie in den Villenvierteln der südlichen Hälfte fünfmal so hoch und erreichen im wichtigsten Subzentrum (Zona Esmeralda) schon fast den Stand der City.

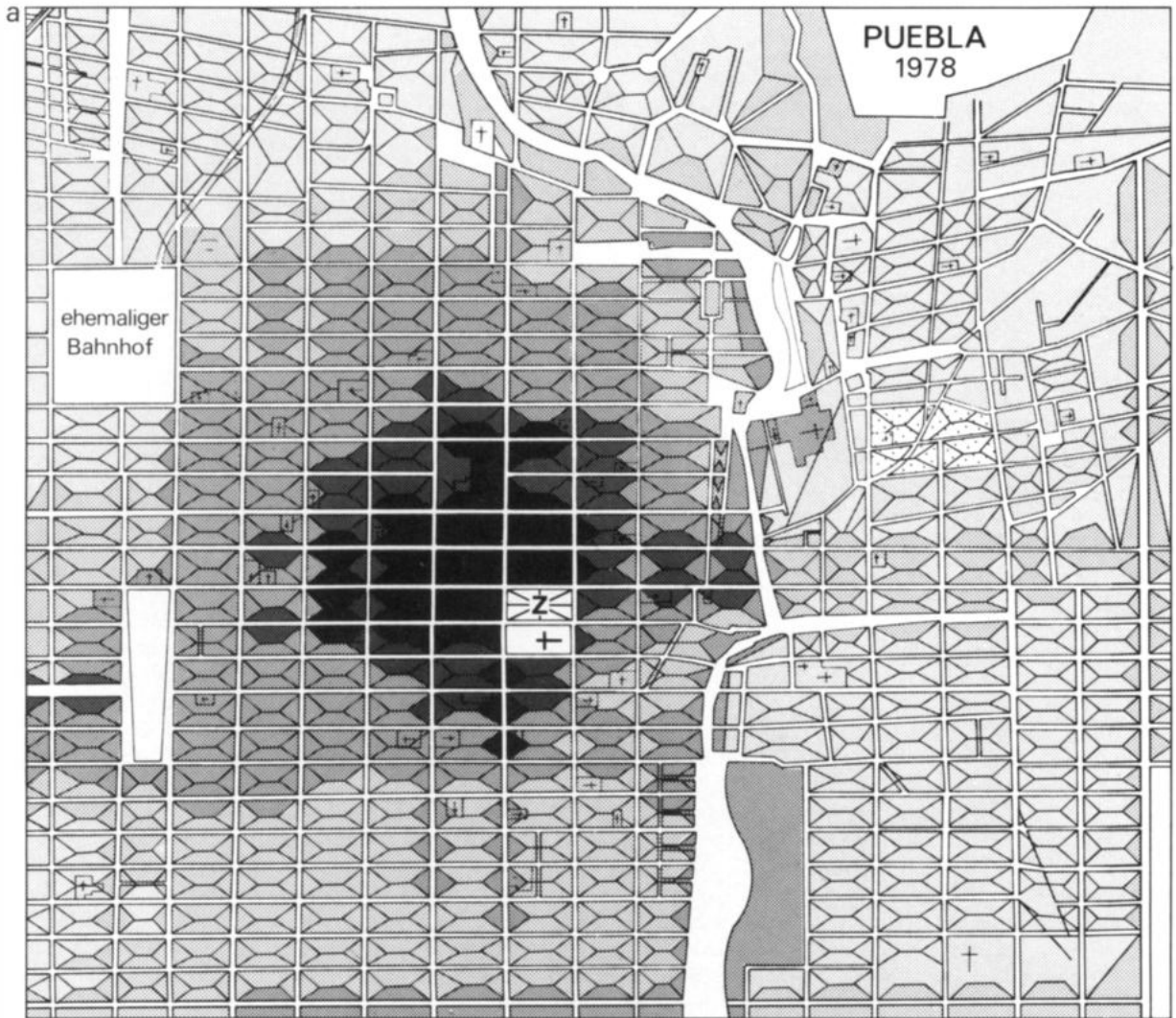
Weitere Angaben über die sozialräumliche Differenzierung lassen sich aus dem durchschnittlichen monatlichen Einkommen der Bevölkerung aufgrund der Volkszählung von 1970 entnehmen (Abb. 12).¹⁹⁾ Selbstverständlich kön-

¹⁷⁾ Die Auswertung weiterer Quellen für die Zeit um die Jahrhundertwende (SCHWAB 1977) läßt die Entwicklung differenzierter erkennen, kann aber hier nicht vorgestellt werden.

¹⁸⁾ Abb. 10 stellt die durchschnittliche Grundsteuer in Pesos pro Blockseite anhand einer offiziellen Liste sämtlicher Gebäude dar (*Padrón de Casas*, 1832). Abb. 11 gibt dagegen die von einer städtischen Kommission aufgestellten Katasterwerte pro m² für 1978 wieder. Beide Angaben geben also keinen Marktwert an und sind auch nicht direkt miteinander vergleichbar. Sie können aber gut zur Dokumentation relativer Unterschiede herangezogen werden.

¹⁹⁾ Daten für Zählbezirke sind in der Dirección General de Estadística nur sehr schwer zugänglich und stimmen nicht immer mit der Kartengrundlage überein. Außerdem ist für die Analyse der Innenstadt die Gliederung in Einheiten von 20–25 *cuadras* (ca. 30 ha) nicht fein genug.

¹⁶⁾ In Mexico wird die zentrale *plaza* jeder Stadt normalerweise als *Zócalo* bezeichnet.



nen bei der inzwischen eingetretenen Inflation die Werte nur relativ, d. h. als Abweichung vom gesamtstädtischen Durchschnitt (1280 Pesos) betrachtet werden, zumal die oberen Stufen um ein vielfaches über 1800 Pesos hinausgehen und im allgemeinen Einkommensdaten bei Zählungen am ehesten verfälscht werden. Trotz dieser Einschränkungen entspricht die Karte aber durchaus dem Bild, das aufgrund anderer Indikatoren zu erwarten ist. Danach besteht ein recht klares Gefälle von den südlichen Stadtteilen durch das Zentrum zu den nördlichen Wohngebieten, in denen die niedrigsten Werte überwiegen (vgl. Abb. 1c). Die Ausnahmen lassen sich im allgemeinen leicht erklären, z. B. ein jüngst erschlossenes gutes Wohngebiet mit hohem Einkommen am Nordhang der Zona de los Fuertes oder das ehemalige Dorf San Baltasar Campeche im Süden (vgl. Abb. 2). Aus der zum Vergleich eingetragenen Bevölkerungsdichte läßt sich auf den ersten Blick kaum ein direkter Schluß ziehen. So bestehen die nied-

rigsten Werte sowohl in den ärmsten Hüttenvierteln als auch in den Residenzen der Reichen, ferner in unfertigen Wohngebieten sowie im zentralen Geschäftsbereich. Die höchsten Dichten finden sich in der nördlichen Innenstadt, wobei gerade hier die Untergliederung der Zählbezirke nicht fein genug ist.

Hier bietet eine 1977/78 durchgeführte direkte Erhebung ein wesentlich differenzierteres Bild (Abb. 13), das vor allem die außerordentlichen Bevölkerungskonzentrationen in der nördlichen Innenstadt erkennen läßt, d. h. in den Gebieten mit einstöckigen *vecindades* (etwa 12 *cuadras* nördlich der Kathedrale; vgl. Photo 1). Vergleichbare Dichten finden sich in der südlich anschließenden Zone sowie im Osten der Altstadt, nur daß es sich hierbei um degradierte *Patio*-Häuser handelt, die jeweils an eine größere Zahl von Haushalten zimmerweise vermietet werden (s. Photo 2). Geringere Dichten in eingestreuten *cuadras* sind auf Fabriken oder öf-

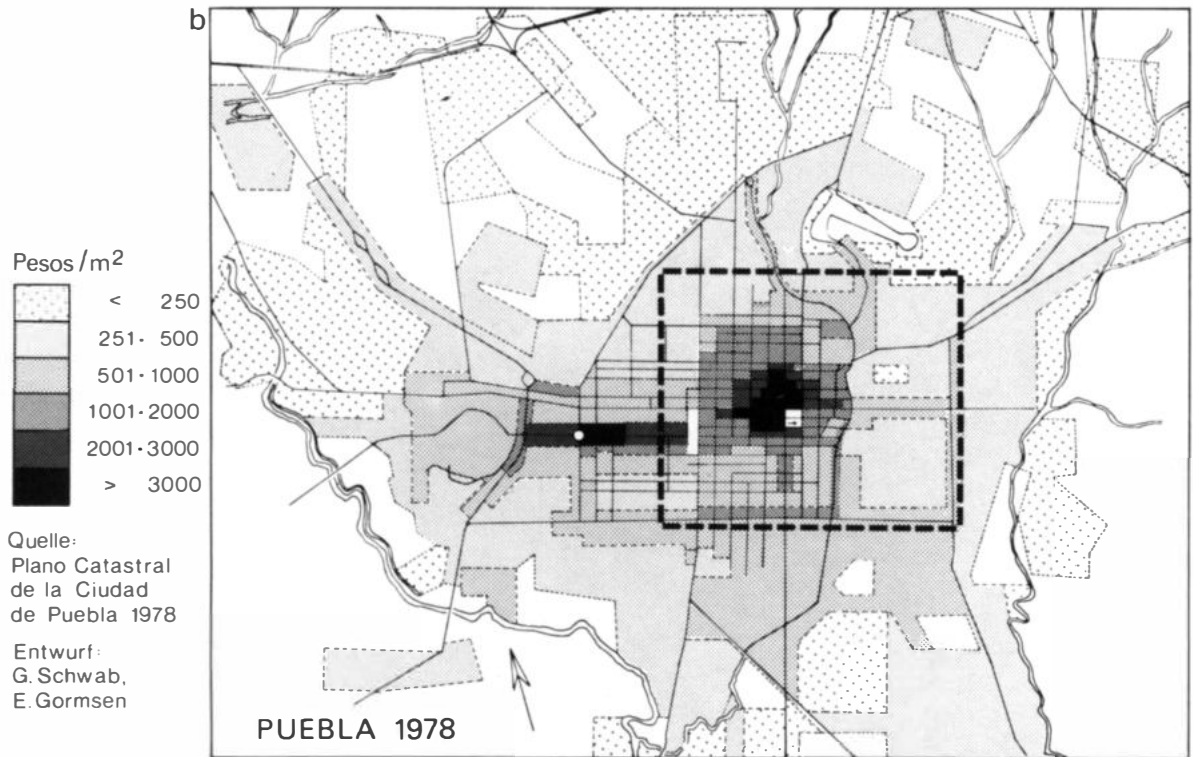


Abb. 11a, b: Bodenwerte nach Straßenabschnitten 1978

Land values for street sections, 1978

Quelle (Source): Plano Catastral de la Ciudad de Puebla 1978

fentliche Gebäude (Kirche, Markt, Schule etc.) zurückzuführen. Diese Karte erfordert über den Vergleich mit der generalisierten Funktionalstruktur (Abb. 2) hinaus eine detaillierte Interpretation im Zusammenhang mit einer Nutzungsanalyse und mit dem Denkmalschutz-Kataster, wofür aber hier kein Raum ist.

Insgesamt kann die Stadtentwicklung Pueblas seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts als durchaus modellhaft für allgemeine Strukturwandlungen der Städte im ehemals spanischen Kolonialgebiet Amerikas herangezogen werden. Dabei hat Puebla gerade eine Größe erreicht, in der schon fast alle Metropolisierungseffekte zum Ausdruck kommen, die Übersichtlichkeit aber noch nicht verloren geht. Aufgrund der bedeutenden historischen Vergangenheit stellt die Erneuerung der kolonialen Altstadt ein besonders gravierendes Problem dar. Es läßt sich in fast allen Punkten mit den entsprechenden Problemen europäischer Altstädte vergleichen; doch abgesehen vom Aspekt des Denkmalschutzes sind umfassende Lösungsansätze noch nicht vorhanden, vor allem nicht hinsichtlich einer Verbesserung der Sozialstruktur. So stellt sich zum Schluß die Frage, ob und wie es gelingen wird, der dramatisch ansteigenden Stadtbevölkerung angemessene Lebensbedingungen zu schaffen und dabei trotz aller Einheitlichkeit die Individualität der kolonialzeitlichen Städte zu erhalten.

Literatur

- AMATO, P. W.: Elitism and Settlement Patterns in the Latin American City. *Journal of the American Institute of Planners*, 36, 1970, S. 96–105.
- BÄHR, J.: Neuere Entwicklungstendenzen lateinamerikanischer Großstädte. *Geographische Rundschau*, 28, 1976, S. 125–133.
- : Santiago de Chile. *Mannheimer Geographische Arbeiten*, 4, 1978.
- BÄHR, J. u. MERTINS, G.: Idealschema der sozialräumlichen Differenzierung lateinamerikanischer Großstädte. *Geographische Zeitschrift*, 69, 1981, S. 1–33.
- BORCHERDT, CHR.: Einige neuere Phänomene der Urbanisation in Venezuela. *Stuttgarter Geographische Studien*, 93, 1979, S. 289–305.
- BORS DORF, A.: Valdivia und Osorno. Strukturelle Disparitäten und Entwicklungsprobleme in chilenischen Mittelstädten. *Tübinger Geographische Studien*, 69, 1976.
- : Städtische Strukturen und Entwicklungsprozesse in Lateinamerika. *Geographische Rundschau*, 30, 1978, S. 309–313.
- BREESE, G. (ed.): *The City in Newly Developing Countries*. Englewood Cliffs, 1969.
- BROWN, J. C.: Patterns of Intra-Urban Settlement in Mexico-City. An Examination of the Turner-Theory. M. A. Thesis, Cornell U., Ithaca (unveröff.), 1972.
- BRÜCHER, W. u. MERTINS, G.: Intraurbane Mobilität unterer sozialer Schichten, randstädtische Elendsviertel und sozialer Woh-

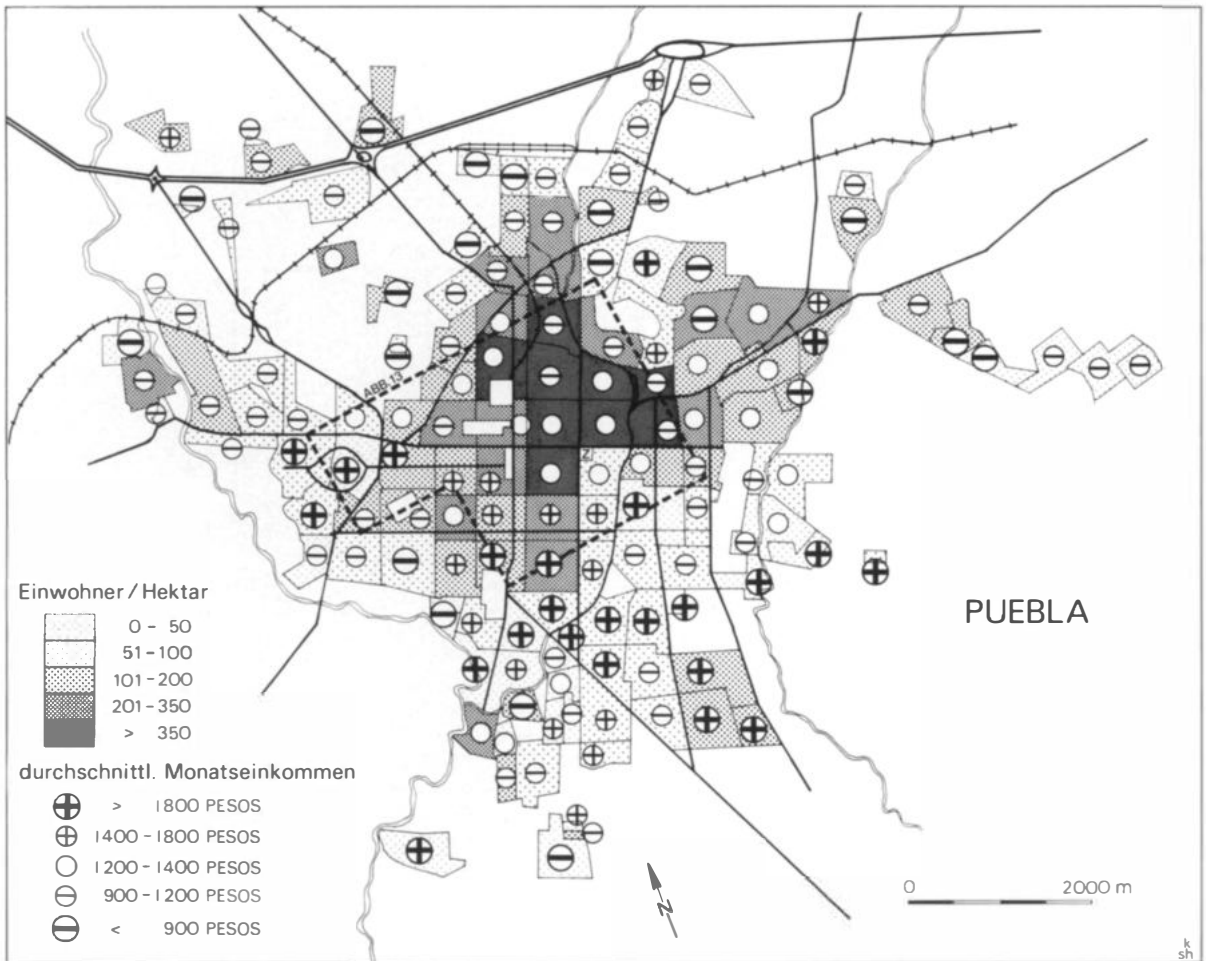


Abb. 12: Puebla, Bevölkerungsdichte und Monatseinkommen nach statistischen Bezirken 1970

Puebla, population density and monthly income for statistical districts, 1970

Stat. Berechnung (computing): P. SPEHS; Entwurf (design): E. GORMSEN 1976

Quelle (Source): Censo General de Población 1970

nungsbau in Bogotá/Kolumbien. Marburger Geographische Schriften, 77, 1978, S. 1-130.

CAMPBELL, R. W.: Stages of Shopping Center Development in Major Latin American Metropolitan Markets. Land Economics, 50, 1974, S. 66-70.

CONWAY, D. u. BROWN, J.: Intraurban Relocation and Structure: Low-Income Migrants in Latin America and the Caribbean. Latin American Research Review, 15, 1980, S. 95-126.

CORNELIUS, W. A.: The Impact of Cityward Migration on Urban Land and Housing Markets, Problems and Policy Alternatives in Mexico City. Cambridge, Mass., 1975 (MIT Center for International Studies).

Decreto: Decreto por el que se declara una zona de Monumentos Históricos en la ciudad de Puebla de Zaragoza, Estado de Puebla (México). Secretaría de Educación Pública, Instituto Nacional de Antropología e Historia, Centro Regional de Puebla-Tlaxcala, 1977.

DEL VALLE, J. M.: Guía de forasteros de la capital de Puebla para el año de 1852. Puebla 1852.

DOTSON, F. u. DOTSON, L. O.: La Estructura Ecológica de las Ciudades Mexicanas. Revista Mexicana de Sociología, 19, 1957, S. 39-66.

Estudio: Estudio de origen y destino en el área metropolitana de Puebla. Comisión Técnica de Planeación Municipal. Puebla 1976.

GILBERT, A.: Bogotá: Politics, Planning, and the Crisis of Lost Opportunities. Latin American Urban Research, 6, 1978, S. 87-126.

GORMSEN, E.: Barquisimeto. Eine Handelsstadt in Venezuela. Heidelberger Geographische Arbeiten, 12, 1963.

- : Tlaxcala - Chiautempan - Apizaco; zur Entwicklung kleiner Städte im mexikanischen Hochland. Heidelberger Geographische Arbeiten, 15, 1966, S. 115-132.

- : Städte und Märkte in ihrer gegenseitigen Verflechtung und in ihren Umlandbeziehungen. Das Mexiko-Projekt der Deutschen Forschungsgemeinschaft, 1, 1968, S. 180-193.

- : Wochenmärkte im Bereich von Puebla/Mexico; Struktur und Entwicklung eines traditionellen Austauschsystems. Jahrbuch

- für Geschichte von Staat, Wirtschaft und Gesellschaft Lateinamerikas, 8, 1971, S. 366–402.
- : Bevölkerungsentwicklung und Wirtschaftsstruktur in Venezuela. Geographisches Taschenbuch, 1975/76, S. 171–193.
 - : La Zonificación Socio-Económica de la Ciudad de Puebla. Comunicaciones Proyecto Puebla-Tlaxcala, 15, 1978, S. 7–20.
- HANDELMAN, H.: The Political Mobilization of Urban Squatter Settlements. *Latin American Research Review*, 10, 1975, S. 35–72.
- HAUSER, P. M. u. SCHNORE, L. F. (eds.): *The Study of Urbanization*. New York etc., 1965.
- HOCHHOLZER, H.: Millionenstädte – Weltstädte – Metropolen. *Zeitschrift für Wirtschaftsgeographie*, 20, 1976, S. 33–42.
- KÖSTER, G.: Santa Cruz de la Sierra (Bolivien). Entwicklung, Struktur und Funktion einer tropischen Tieflandstadt. *Aachener Geographische Studien*, 12, 1978.
- LEICHT, H.: *Las Calles de Puebla. Puebla 1934*.
- LICHTENBERGER, E.: Die europäische Stadt – Wesen, Modelle, Probleme. *Berichte zur Raumforschung und Raumplanung*, Wien, 16, 1972, S. 3–25.
- MORENO TOSCANO, A. et al.: Research in Progress on Urban History (Mexico, Argentina, Venezuela). *Latin American Research Review*, 10, 1975, S. 117–131.
- MORSE, R. M.: Recent Research on Latin American Urbanization: A Selective Survey with Commentary. *Latin American Research Review*, 1, 1965, S. 35–74.
- : Trends and Issues in Latin American Urban Research, 1965–1970 (Part I). *Latin American Research Review*, 6, 1, 1971 a, S. 3–51.
 - : Trends and Issues in Latin American Urban Research, 1965–1970 (Part II). *Latin American Research Review*, 6, 2, 1971 b, S. 19–75.
- MUÑOZ, H. et al.: Migración y desigualdad social en la ciudad de México. México 1977 (El Colegio de México y UNAM).
- PACHNER, H.: Der städtische Vorort Baruta. *Sozialgeographische Untersuchungen am Stadtrand von Caracas*. *Stuttgarter Geographische Studien*, 85, 1973, S. 97–197.
- : Randliches Wachstum und zunehmende innere Differenzierung venezolanischer Städte. *Marburger Geographische Schriften*, 77, 1978, S. 169–202.
- Padron General*: Padron General de casas en que se trata de sus propietarios, productos y cobradores. *Archivo Municipal de Puebla*, Invent. No. 213, 1832.
- Plano Catastral*: Plano Catastral de la ciudad de Puebla, valores propuestos. Dirección de Impuestos de la Propiedad Raíz. Puebla 1978.
- SANDNER, G.: *Die Hauptstädte Zentralamerikas*. Heidelberg 1969.
- SANDNER, G. u. STEGER, H.-A. (Hrsg.): *Lateinamerika*. Frankfurt 1971.
- SCHINZ, A.: *Berlin. Stadtschicksal und Städtebau*. Westermann, Braunschweig 1964 (insbes. S. 203).
- SCHOOP, W. u. MARQUEZ, L. A.: *Desarrollo Urbano y Organismo Actual de la Ciudad de La Plata, Sucre, Bolivia*. La Paz 1974.
- SCHNORE, L. F.: On the Spatial Structure of Cities in the Two Americas. *The Study of Urbanization*. HAUSER, P. M. u. SCHNORE, L. F. (eds.), New York 1965, S. 347–398.
- SCHWAB, G.: *Funktionswandlungen der Stadt Puebla/Mexiko seit der Mitte des 19. Jahrhunderts*. Unveröff. Staatsexamensarbeit, Geogr. Inst., Universität Mainz 1977.
- SJOBERG, G.: Cities in Developing and in Industrial Societies: A Cross-Cultural Analysis. HAUSER, P. M. u. SCHNORE, L. F. (eds.), 1965, S. 213–263.
- TURNER, J. C.: Barriers and Channels for Housing Development in Modernizing Countries. *Journal of the American Institute of Planners*, 33, 1967, S. 167–181.
- : Housing Priorities, Settlement Patterns, and Urban Development in Modernizing Countries. *Journal of the American Institute of Planners*, 34, 1968, S. 354–363.
- UNIKEL, L. et al.: *El desarrollo urbano de México*. México 1976.
- VAUGHAN, D. R. u. FEINDT, W.: Initial Settlement and Intracity Movement of Migrants in Monterrey, Mexico. *Journal of the American Institute of Planners*, 39, 1973, S. 388–401.
- VERNEZ, G.: Residential Movements of Low-Income Families: The Case of Bogotá, Columbia. *Land Economics*, 50, 1974, S. 421–428.
- WALTON, J.: Guadalajara – Creating the Divided City. *Latin American Urban Research*, 6, 1978, S. 25–50.
- WARD, P. M.: The Squatter Settlement as Slum or Housing Solution: Evidence from Mexico City. *Land Economics*, 52, 1976 a, S. 330–346.
- : Intra-City Migration to Squatter Settlements in Mexico City. *Geoforum*, 7, 1976 b, S. 369–382.
- WHITEFORD, A. H.: *Two Cities of Latin America: A Comparative Description of Social Classes*. Garden City, New York 1964 (Erstveröffentlichung 1960, Logan Museum Bulletin, 19).
- WILHELMY, H.: *Südamerika im Spiegel seiner Städte*. Hamburg 1952.
- WÖLL, W.: *Die Slums von Lissabon*. Saarbrücken 1978.

STRUKTUR UND ENTWICKLUNG DES STÄDTESYSTEMS IN DEN KLEINSTAATEN ZENTRALAMERIKAS UND IHRE BEDEUTUNG FÜR DEN REGIONALEN ENTWICKLUNGSPROZESS

Mit 9 Abbildungen und 8 Tabellen

HELMUT NUHN

Summary: Structure and development of the city systems in the small Central American states and their importance for the regional development process

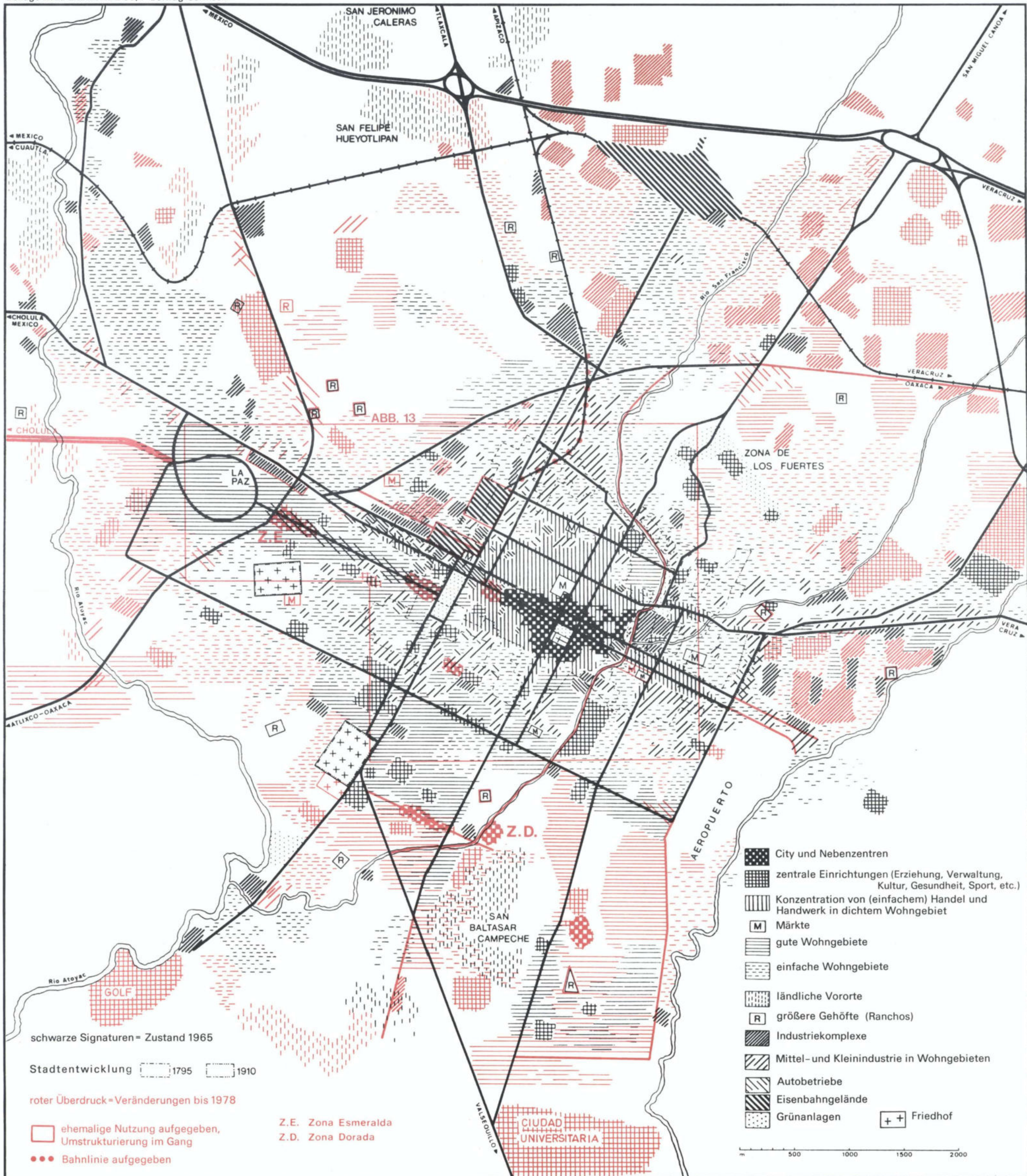
After a short introduction showing the significance of urbanization and socio-economic development, the spatial distribution and recent growth of cities in Central America is outlined, considering

the individual historical, geographical and political aspects (cf. Fig. 1). This poses the question of basic characteristics of the structure and development of city systems in small countries and of their impact on regional development.

Census population figures for cities of more than 3000 inhabitants are carefully analysed and arranged in a comparable way. Based

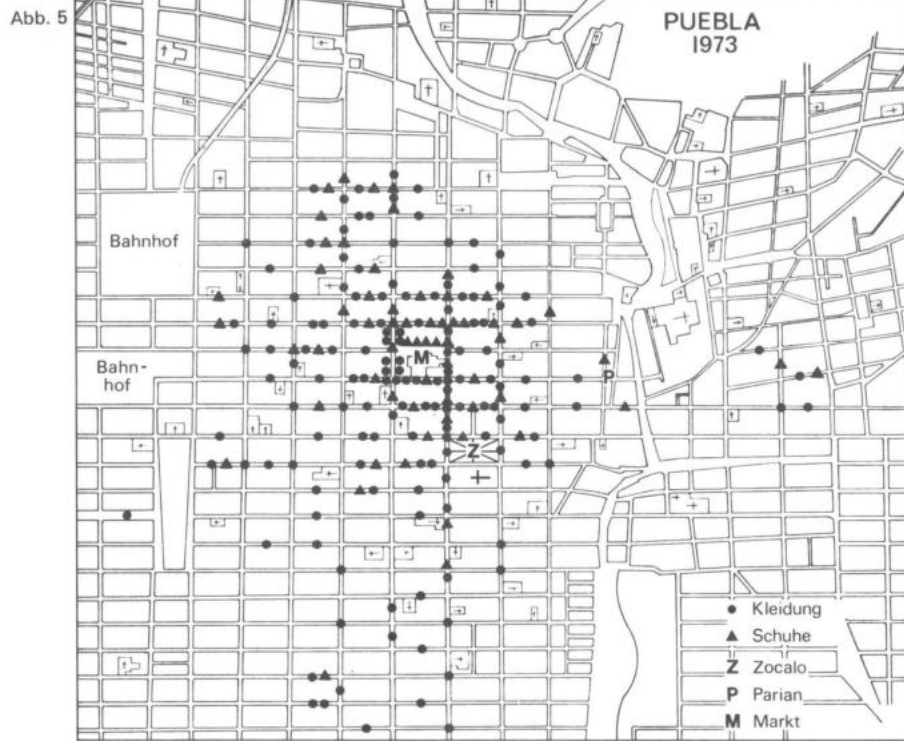
Abb. 2: Puebla, funktionales Gefüge - Veränderungen 1965-1978
 Puebla, functional differentiation - changes 1965-1978

Beilage IX zu ERDKUNDE 35,4 Beitrag Gormsen



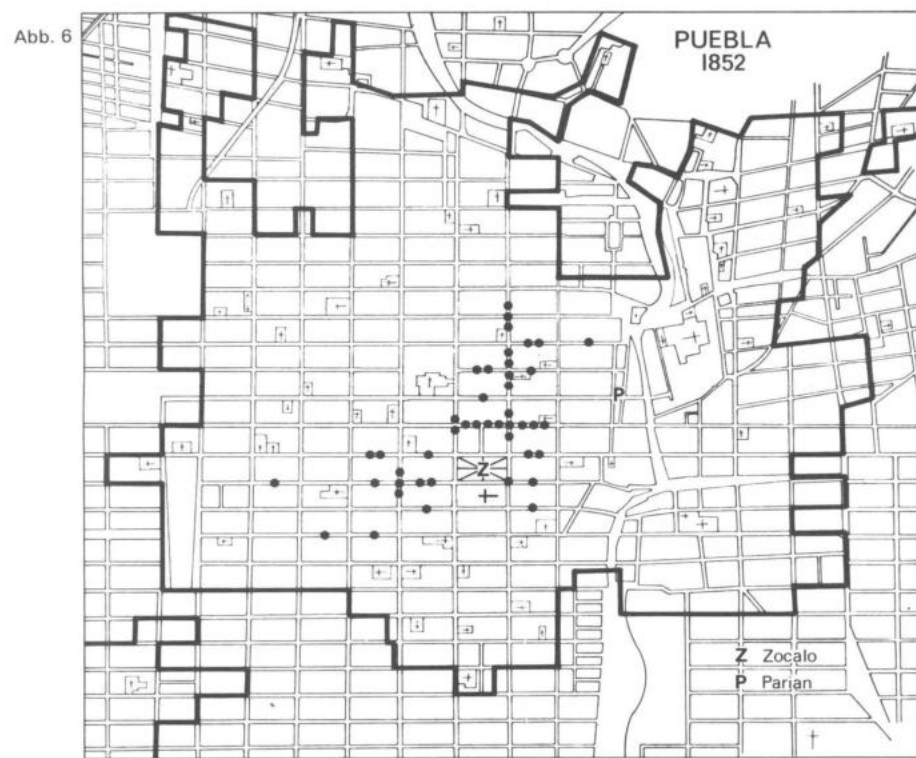


Quelle: DEL VALLE: Guia de Forasteros de la ciudad de Puebla, 1852

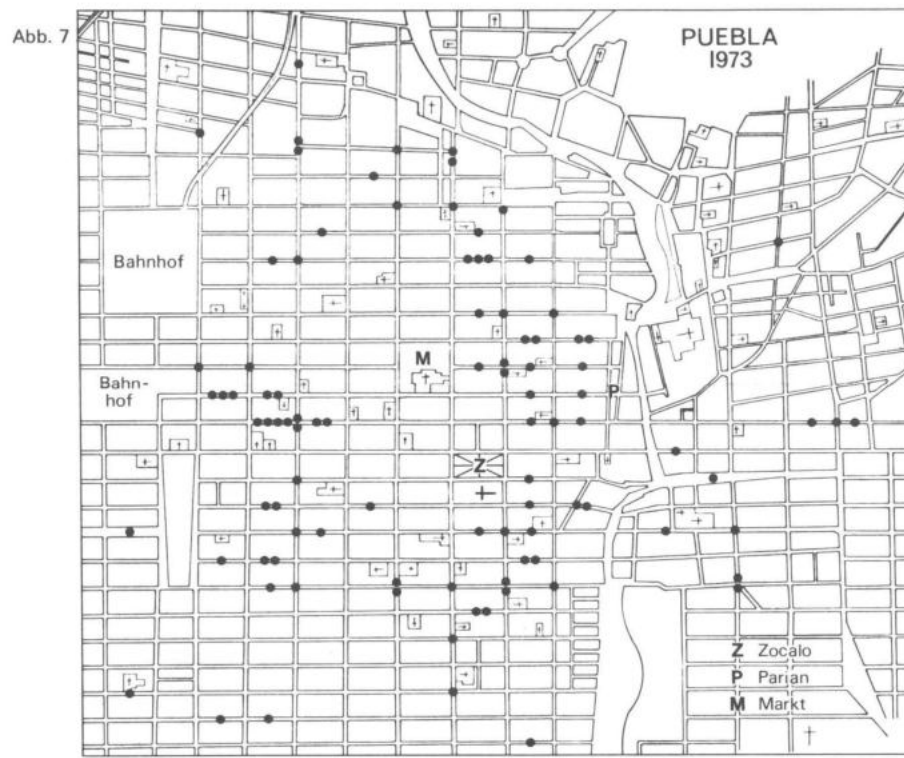


Quelle: Kartierung des INAH, Centro Regional Puebla 1973

Verteilung der KLEIDER- und SCHUHgeschäfte 1852 und 1973 ; jede Signatur entspricht 1 bis 4 Geschäften
 Spatial distribution of TEXTILE and SHOEShops, 1852 and 1973; each symbol represents 1 to 4 shops



Quelle: DEL VALLE: Guia de Forasteros de la ciudad de Puebla, 1852



Quelle: Kartierung des INAH, Centro Regional Puebla 1973

Verteilung der SCHNEIDER 1852 und 1973; jede Signatur entspricht einer Werkstatt
 Spatial distribution of TAILORS, 1852 and 1973; each symbol represents one workshop



Quelle: DEL VALLE: Guia de Forasteros de la ciudad de Puebla, 1852



Quelle: Kartierung des INAH, Centro Regional Puebla 1973

Verteilung der SCHREINER 1852 und 1973 ; jede Signatur entspricht einer Werkstatt
 Spatial distribution of JOINERS, 1852 and 1973; each symbol represents one workshop

Abb. 13: Puebla, Bevölkerungsdichte und Wohnungstypen der Innenstadt 1978
 Puebla, population density and types of housing in the inner city, 1978

Beilage XI zu ERDKUNDE 35,4 Beitrag Gormsen

