

Die brasilianische Stadt als Typus?¹

1. Einleitung

Es gibt viele Gründe, einen genaueren Blick auf Brasilien zu werfen als bisher. Zunächst einmal ist der rasante wirtschaftliche Aufstieg Brasiliens in den letzten 15 Jahren zu nennen, durch welchen das Land in der Liste der Länder mit dem größten Bruttoinlandsprodukt in den letzten Jahren an Italien und dem Vereinigten Königreich vorbei auf Rang sechs gezogen ist.² Extrapolationen für 2020 prophezeien, dass es bis dahin die BRD überholen und auf Rang fünf steigen werde (seinerseits überholt von Indien). Gleichzeitig festigt Brasilien seine Bedeutung als Regionalmacht in Südamerika und in der Süd-Süd-Kooperation. Es ist also für die Zukunft von einer wichtigeren Rolle Brasiliens in Weltpolitik und -wirtschaft als bisher auszugehen. Dennoch gibt es in dem Land weiterhin massenhafte Armut. Beim GINI-Index für statistische Einkommensverteilung liegt Brasilien weltweit an 120. Stelle. Das bedeutet, dass es nur 16 Länder gibt, in denen das Einkommen noch ungleicher verteilt ist.³ Dies könnte Auswirkungen auf die wirtschaftliche Dynamik in der Zukunft haben. Ein langfristiger Erfolg des »brasilianischen Kapitalismus« wird sich auch an der Verbesserung dieser Daten messen lassen müssen.

Wenn die Stadt im 21. Jahrhundert nach Häußermann und Siebel als »Katalysator, Filter oder Kompressor gesellschaftlicher Entwicklungen«⁴ fungiert, wird in diesem Zusammenhang auch der Typus der brasilianischen Stadt besonders interessant. Walter Siebel hat unter Einbeziehung neuerer methodologischer Überlegungen Max Webers Idealtypuskonzept angewendet, um das Besondere der europäischen Stadt im Vergleich zu denen in anderen Weltregionen herauszuarbeiten.⁵ Unter Bezugnahme auf Walter Siebels methodisches Vorgehen geht es daher hier um ein besseres Verständnis des spezifisch brasilianischen Entwicklungsweges von seinen feudalen Anfängen bis hin zu seiner momentanen Position im globalen Kapitalismus. Aus der Konstruktion des Idealtypus der brasilianischen Stadt können demnach Hinweise erwartet werden, welchen Entwicklungspfad die brasilianische Gesellschaft nimmt und mit welchen Problemen sie dabei konfrontiert wird.

Es liegen einige Studien vor, die die bisherige Entwicklung Brasiliens aus der Spezifik ihrer Städte erklären.⁶ Der Schwerpunkt dieser Arbeiten liegt nicht zufällig in

1 Ich danke Reinhard Blomert und den Gutachtern für wertvolle Hinweise zu diesem Artikel.

2 World Bank 2012.

3 World Bank 2011.

4 Häußermann, Siebel 2004, S. 100.

5 Siebel 2004; Siebel 2005.

6 Freyre 1982; Ribeiro, Pechmann 1996; Freitag 2002.

der Identitäts- und Mentalitätsgeschichte, weil die brasilianischen Städte bis weit in das 19. Jahrhundert als europäische Städte auf südamerikanischem Boden gegründet worden waren und dort lange Zeit ständische und ländliche Gesellschaftsstrukturen reproduziert wurden. Der zeitliche Fokus dieser Arbeiten erstreckt sich auf die Epoche, in der die Städte »brasilianisiert« wurden, also im Zuge nationalistischer Entwicklungen als brasilianisch betrachtet wurden. Dies geschah erst nach der Gründung der Republik ab 1890 und endete vor dem großen Urbanisierungsschub zur Mitte des 20. Jahrhunderts. Die darauffolgende Zeit wird in den genannten Werken nicht analysiert.

Mit dieser Arbeit soll eine vermutete dezidiert brasilianische Variante des Kapitalismus⁷ in seinen städtischen Erscheinungsformen zu Beginn des 21. Jahrhunderts beschrieben werden. Dabei werden historische und wirtschaftshistorische Studien herangezogen, ethnografische Methoden⁸ sowie die Methode der visuellen Soziologie⁹ angewandt. Auf diese Weise wird die Strukturanalyse verbunden mit einem kultursoziologischen Ansatz. Ziel ist es, so den wissenschaftlich beschreibbaren »Ausschnitt aus der Wirklichkeit«¹⁰ zu vergrößern und der spezifischen Sozialität in brasilianischen Städten und ihrer Relation zu den ökonomischen Strukturen auf die Spuren zu kommen.

Selbst wenn im 21. Jahrhundert, wie es Manuel Castells¹¹ nahelegte, Städte in aller Welt in einem egalitären globalen Typus aufgehen sollten, müsste der Nachweis dafür über den Vergleich mit kongruenten Typen aus verschiedenen Weltregionen erbracht werden. Demnach müsste die brasilianische Stadt nicht nur mit der europäischen, sondern beispielsweise auch mit der idealtypischen Stadt aus den anderen BRICS-Staaten, aber auch aus anderen lateinamerikanischen Ländern verglichen werden. Letzteres, um nachzuvollziehen, ob sich in Brasilien eine von der spanischsprachigen Hälfte des südamerikanischen Kontinents verschiedene Entwicklung vollzieht oder ob dort trotz nationalstaatlicher Unterschiede große soziologische Gemeinsamkeiten anzutreffen sind.¹² Der vorliegende Beitrag soll als erster Versuch einer Synthese verschiedener Ansätze und zahlreicher Studien zu einzelnen brasilianischen Städten dienen. In diesen Studien gibt es ein deutliches Übergewicht an Untersuchungen der großen Metropolen in Küstennähe sowie von Brasília,¹³ wo sich auch die wichtigsten urbanistischen Forschungsinstitute befinden. Den kleineren, »unbekannten Städten«¹⁴ im *interior*, dem Landesinneren, in dem mehr als die

7 Nölke 2011.

8 Geertz 1983; Marcus 1995; Lindner 2008.

9 Müller-Doohm 1997; Bohnsack 2009; Gegner 2007, S. 46-52.

10 Siebel 2013, S. 238.

11 Castells 2001, S. 435 ff.

12 Diese Sichtweise legen die meisten Forschungsdesigns zu Ungleichheit in Lateinamerika nahe, beispielsweise das Projekt Desigualdades der Freien Universität Berlin; FU Berlin et al. 2014; auch Wehr, Burchardt 2011.

13 Nunes 2006; Garcez 2006; Zanini 2005; Santana 2012.

14 Gegner 2013 b.

Hälfte der brasilianischen Bevölkerung lebt,¹⁵ wird von der Stadtforschung weitaus weniger Aufmerksamkeit gewidmet. Zu vergleichenden oder synthetisierenden Studien über sie kommt es fast gar nicht.

2. Referenz »europäische Stadt«

Als Referenz für die Konstruktion des Idealtypus »brasilianische Stadt« bietet sich, zumal für einen europäischen Forscher, die europäische Stadt an, da diese ein etabliertes Analyseschema darstellt, dessen Stärken und Schwächen hinlänglich untersucht worden sind. Die europäische Stadt ist von bedeutenden Soziologen – Klassikern und zeitgenössischen Autoren – erforscht und typisiert worden.¹⁶ Auch Kritik an solch einer Typisierung ist profund geäußert worden¹⁷ und hat dennoch eher zur Konsolidierung der analytischen Konstruktion »europäische Stadt« beigetragen. Der Referenzrahmen »europäische Stadt« soll als strukturierendes Gerüst für die Analyse der »brasilianischen Stadt« fungieren, von der es bisher – soweit bekannt auch in der brasilianischen Soziologie – keine solche Typisierung gibt.¹⁸ Strukturelle Analysen der Urbanisierung liegen weniger in soziologischen als vielmehr in stadtplanerischen Kontexten vor.¹⁹ Das hat mit der Tradition und der Stellung der brasilianischen Stadtforschung im akademischen Betrieb zu tun. Die Stadtsoziologie, sowohl in der vorwiegend an Max Weber orientierten²⁰ als auch in der eher kultursoziologischen Variante²¹, spielt gegenüber dem die deutschen Disziplinen Städtebau, Stadtplanung, Stadtsoziologie und Kulturwissenschaften vereinenden akademischen Fach »Urbanismo«, das zumeist an den Architekturfakultäten angesiedelt ist,²² eine Nebenrolle. Dies drückt sich zum Beispiel in der Anzahl der Lehrstühle und in der Quantität des wissenschaftlichen Outputs aus.

Zweifellos besteht bei diesem Vorgehen die Gefahr, dass einzelne (vielleicht sogar wesentliche) Charakteristika der brasilianischen Stadt, die sich nicht – auch nicht negativ – gegen die Referenz abbilden lassen, aus dem Blick geraten. Andererseits vermag der Blick von außen möglicherweise einige blinde Flecken aufzudecken, die der brasilianischen Fachdiskussion (notwendigerweise) verborgen bleiben (müssen). Keinesfalls soll jedoch mit dieser Perspektive ein eurozentrischer Blick eingenommen werden, der den europäischen Weg *normativ* als Ideal annimmt und demgegenüber der brasilianischen Stadt ihre Defizite vorhält. Stattdessen begründet sich die Wahl der Referenz aus der Reflexivität des Forschungsansatzes, welche die

15 IBGE 2012 a.

16 Weber 2000 [1921]; Häußermann 2001; Siebel 2004.

17 Sewing 2000.

18 Mit Ausnahme einer Typologie der brasilianischen Bundesstaatshauptstädte bei Nunes 2006.

19 Santos 1959; Deak, Schiffer 1999; Campos Junior 2005; Pereira 2008.

20 Nunes 2006.

21 Freitag 2000; Freitag 2002; Frehse 2006; Frehse 2013.

22 Maricato 2001; Anelli 2011; Anelli 2012; Wisnik 2009.

soziale und wissenschaftliche Herkunft des Forschers nicht negiert und den immer notwendigerweise (methodisch) beschränkten Zugang zum Objekt als solchen benennt. Mit diesem Analyseraster kann der europäische Erforscher brasilianischer Städte mit einem ihm bekannten Referenzrahmen in einem »fremden« Feld gleichsam ethnologisch agieren.

Im Folgenden wird auf die im deutschsprachigen Raum vermutlich prägnanteste Bildung des Idealtypus »europäische Stadt« durch Walter Siebel²³ rekurriert. In einer kritischen Revision öffnet Siebel die Weber'sche Kategorienwelt und lenkt die Aufmerksamkeit von deren Engführung mit ihrer heuristischen Erklärung der städtischen Grundlagen des Kapitalismus auf weitere Aspekte der europäischen Stadt. Er betrachtet also nicht nur die ökonomische Rationalität, die marktwirtschaftliche Funktion und die frühdemokratischen städtischen Institutionen, sondern erwähnt weitere (vorwiegend soziologische) Merkmale der europäischen Stadt, die vor allem bedeutend für die Stadt im 20. Jahrhundert sind.

Siebel führt fünf Merkmale aus:

- (1) Die Präsenz von Geschichte.²⁴ Damit meint Siebel nicht nur die Gegenwart von historischen Bauten und Stadtkernen, sondern auch ihre Absenz aufgrund von Zerstörung durch Kriege und modernistische Stadtplanung. Gerade die historische Vielschichtigkeit markiere die europäische Stadt, welche die Genese der modernen Gesellschaft aus der fortwährenden Erneuerung der Städte erkläre. Die europäische Stadt sei »steingewordene Erinnerung«.²⁵
- (2) Stadt als Hoffnung.²⁶ Hiermit ist die Hoffnung auf Emanzipation vom Naturzwang und von ländlicher Feudalherrschaft gemeint. Damit ist zum einen die Utopie der Befreiung von der Arbeit verbunden, zum anderen die konkret politische und wirtschaftliche Emanzipation des Bürgertums gegenüber der Feudalherrschaft. Die Folge seien jedoch neue Unterdrückung (der Arbeiterklasse), »soziale Ungerechtigkeit und die Verschwendung von Ressourcen«.²⁷
- (3) Urbane Lebensweise.²⁸ Die europäische Stadt ist für Siebel der Ort der Trennung von privat und öffentlich. »Privatheit ist Ort von Intimität, Körperlichkeit und Emotionalität, Öffentlichkeit Ort stilisierter Selbstdarstellung, mit der immer nur ein enger Ausschnitt der eigenen Persönlichkeit sichtbar gemacht wird. Im öffentlichen Raum der Stadt begegnet jeder dem anderen als ein Fremder.«²⁹ Großstädter bemühten bestimmte Verhaltenscodes, bestehend aus Gleichgültigkeit, Anonymität, Distanziertheit, Intellektualität und Blasiertheit im Sim-

23 Siebel 2004; Siebel 2012.

24 Siebel 2004, S. 18 ff.

25 Siebel 2005, S. 1.

26 Siebel 2004, S. 21 ff.

27 Ebd. S. 22.

28 Siebel 2005, S. 1.

29 Ebd.

mel'schen Sinne. Mit letzterem ist eine Abstumpfung gegenüber der Zumutung der Reizüberflutung vor allem in Großstädten gemeint.³⁰

- (4) Europäische Städte charakterisieren sich nach Siebel³¹ durch Dichte und Mischung. Dichte meint sowohl bauliche Enge als auch physische Nähe von vielen Personen. Die Mischung bezieht sich auf die soziale Mischung von Jungen und Alten, Zugezogenen und Eingesessenen sowie die funktionale Mischung der Stadt in Wohnen, Arbeiten und Erholung. Die europäische Stadt ist laut Siebel weder funktional noch sozial segregiert.
- (5) Schließlich ist die europäische Stadt nach Siebel³² als geplante und sozialstaatlich regulierte Stadt zu verstehen. Es gebe in ihr nicht nur technische Infrastrukturen wie Wasser-, Abwasser-, Strom-, Gas- und Verkehrseinrichtungen, sondern auch soziale, welche gegen Not, Alter und Armut Vor- beziehungsweise Fürsorge trafen. Außerdem charakterisiere sich die europäische Stadt durch öffentliche Kultureinrichtungen. Bis in kleine Städte hinein gebe es öffentliche Bibliotheken, Jugend- und Kulturzentren, viele Mittelstädte hätten ein Stadttheater, und auch in Großstädten seien Kultureinrichtungen wie Theater, Opern- und Konzerthäuser zumeist in öffentlicher Hand.

Abschließend bemerkt Siebel, wie diese Merkmale in ihrer Gesamtheit als Idealtypus zu verstehen sind: »Keines dieser fünf Merkmale findet sich ausschließlich in europäischen Städten. Auch finden sich nicht alle fünf Merkmale gleichermaßen in jeder europäischen Stadt. Aber in ihrer Gesamtheit bezeichnen sie einen Idealtypus, mit dem das Besondere der Stadt in Europa zu Städten anderer Kulturkreise herausgestellt werden kann.«³³

3. Empirischer Gegenstand und systematische Einschränkungen

Bevor auf diese Referenzfolie hin die brasilianische Stadt soziologisch analysiert wird, hier zunächst noch einige Strukturdaten sowie diesbezügliche Einschränkungen.

Von den knapp 193 Millionen Brasilianern leben im Jahre 2010 84,4 Prozent in Städten.³⁴ In der EU beträgt der Urbanisierungsgrad dagegen knapp 72 Prozent.³⁵ In einzelnen Gebieten, zum Beispiel in Amazonien (also dem Gebiet, das die Bundesstaaten Pará, Amazonas, Acre, Rondônia, Roraima, Amapá sowie Teile Mato Grossos, Maranhãos, Tocantins und damit mehr als die Hälfte der Gesamtfläche Brasiliens umfasst), beträgt dieser Index sogar 90 Prozent.³⁶ Die brasilianische Lebensweise ist also zuvorderst städtisch geprägt; ein Grund mehr, zu untersuchen,

30 Simmel 1992 [1903], S. 121.

31 Siebel 2005, S. 1.

32 Siebel 2004, S. 32 ff.

33 Siebel 2005, S. 1.

34 IBGE 2010, S. 36.

35 Eurostat 2014.

36 IBGE 2010, S. 38.

was es mit der brasilianischen Urbanität im Besonderen auf sich hat, wenn man etwas über das Land erfahren möchte.

Der brasilianische Staat ist neben den 26 Bundesstaaten in 5.665 Gemeinden (*municípios*) aufgeteilt,³⁷ deren Zentren mehr oder weniger städtischen Charakter aufweisen, also administrative, kulturelle und wirtschaftliche Aktivitäten auf engem Raum funktional bündeln und diese in entsprechenden architektonischen Formen repräsentieren. Die Bandbreite an städtischen Verdichtungsformen reicht von acht Agglomerationen mit über vier Millionen Einwohnern, (den darin zum Teil enthaltenen) 16 Millionenstädten, über 34 weitere Großstädte mit mehr als 300.000 Einwohnern, 260 Mittelstädte, die nach brasilianischen Normen 100.000 bis 299.000 Einwohner umfassen,³⁸ bis zu den über 5.000 Kleinstädten mit weniger als 100.000 Einwohnern.³⁹

Von diesen unterschiedlichen Städten wurden in einer Langzeitstudie im Zeitraum von Oktober 2010 bis Februar 2013 neun Kleinstädte, sechs Mittelstädte und 16 Großstädte⁴⁰ mit den oben beschriebenen Methoden untersucht sowie diese Städte betreffende Untersuchungen brasilianischer Forscher sekundär ausgewertet. Die Mehrzahl dieser Städte befindet sich im Südosten Brasiliens, vor allem im Bundesstaat São Paulo, und an der nordöstlichen Küste des Landes. Damit wird einerseits dem Umstand Rechnung getragen, dass in diesen Gebieten die weitaus größte Siedlungsdichte des Landes anzutreffen ist. Die Region Südosten allein umfasst 42 Prozent der Bevölkerung Brasiliens.⁴¹ Somit kann von einer angemessenen Repräsentativität dieser Auswahl ausgegangen werden.

Andererseits bedeutet der vollständige Ausschluss der Städte Amazoniens von dieser Untersuchung, dass möglicherweise ein konstruierter Idealtypus »brasilianische Stadt« nicht auf diesen Teil Brasiliens anwendbar ist beziehungsweise dass ein möglicherweise aufgrund extremer Umwelt- und Strukturverhältnisse der betreffenden Städte diagnostizierbarer Sub- oder Eigentypus der Städte Amazoniens nicht berücksichtigt wäre.⁴² Trotz dieser möglichen Einschränkung bietet sich aber die Möglichkeit, den hier im Folgenden elaborierten Idealtypus der brasilianischen

37 IBGE 2012.

38 Santos 1959.

39 IBGE 2012 a.

40 Kleinstädte: Paratí, Ouro Preto, Birigui, Embu, Lençóis, Cachoeira, Cananea, São Félix, Paranaguá. Mittelstädte: Araçatuba, Florianópolis, São Carlos, Uberaba, Mauá, Bauru. Großstädte: Belo Horizonte, Salvador, Campo Grande, Campinas, Porto Alegre, Recife, São Luis, Fortaleza, Niterói, Maceió, Guarulhos, São Bernardo, Santo André, Riberão Preto, Feira de Santana, Santos.

41 IBGE 2012 b.

42 Das hier beschriebene Amazonien entwickelte sich bis 1823 als Capitania beziehungsweise Estado do Grão Pará (e Maranhão) administrativ eigenständig gegenüber dem Rest Brasiliens. Erst ein Jahr nach Gründung des souveränen Königreichs Brasilien trat Grão Pará diesem bei. Unterschiede in der städtischen Entwicklung zwischen Amazonien und dem Rest Brasiliens sind aber vor allem mit einer divergenten wirtschaftlichen Entwicklung in den letzten 200 Jahren zu erklären.

Stadt im Hinblick auf die Validität für Amazonien (oder anderer Regionen sowie natürlich die allgemeine Validität) gesondert zu überprüfen.

4. Geschichtlichkeit, Identität, Differenz

Die ersten brasilianischen Städte wurden im Verlauf des 16. Jahrhunderts gegründet und nach portugiesischem Vorbild angelegt: Hafenstädte wie Cananéia, Paratí, Itanhaém und São Vicente entwickelten sich entsprechend ihrer Funktion als Brückenköpfe des portugiesischen Kolonialismus gut.⁴³ Dass mit Salvador ebenfalls eine Hafenstadt zur ersten Hauptstadt der Kronkolonie avancierte, ist angesichts der wirtschaftlichen Bedeutung dieser Stadt für das portugiesische Kolonialreich nicht verwunderlich. Das historische Salvador weist städtebaulich eine deutliche Orientierung an Lissabon auf. Alle in dieser Zeit gegründeten Städte sind geprägt durch ihre Nähe zum Meer beziehungsweise zu schiffbaren Flüssen. Durch besondere wirtschaftliche Ereignisse, beispielsweise Goldfunde, kamen zu Beginn des 17. Jahrhunderts auch einzelne sich schnell entwickelnde Städte im südlicheren Binnenland hinzu. Diese Städte wurden vor allem von den *bandeirantes*, Gruppen von »Abenteurern«, gegründet, die von São Paulo aus ins weite Innenland aufbrachen, meistens auf der Suche nach Gold, Silber und indianischen Sklaven.⁴⁴ Die *bandeirantes* gelten heute als die eigentlichen Eroberer des Landes, weil sie die im Vertrag von Tordesillas gesetzten Grenzen der portugiesischsprachigen Besiedlung des Subkontinents weit nach Westen verschoben haben.

Ouro Preto ist das Paradebeispiel einer aufblühenden Goldsucherstadt, die sich seit der Gründung 1711 binnen 30 Jahren zu einer der größten Städte Lateinamerikas mit 30.000 Einwohnern entwickelte. Auf eine kurze, nur 30 Jahre andauernde Blütezeit folgte im 19. Jahrhundert eine lange Rezession, die viele der alten Hafenstädte ebenfalls erfasste. Brasilien entwickelte sich in dieser Zeit zum Exporteur von landwirtschaftlichen Produkten wie Zucker und später Kaffee, welche andere Vertriebswege und bessere Häfen benötigten. Die Häfen von Santos, Paranaguá und Rio de Janeiro liefen Cananéia, Paratí und Salvador den Rang ab. Zudem verschob sich das Zentrum des wirtschaftlichen Handels aufgrund des Preisverfalls des hier angebauten Zuckers vom Nordosten in den Südosten, wo die klimatischen Bedingungen den Kaffeeanbau ermöglichten, der nun die Rolle des Hauptexportguts Brasiliens übernahm. Außerdem siedelten sich dort Migranten aus Europa (nicht nur aus Portugal) an, die die landwirtschaftliche Produktion diversifizierten und neue Produktionsmethoden einführten.⁴⁵ Die weitaus meisten brasilianischen Städte wurden im Zuge der Migration aus Europa im 19. Jahrhundert gegründet. Namen wie Nova Friburgo, Blumenau oder Nova Hamburgo zeugen zum Beispiel von der deutschen Immigration in den Süden und Südosten Brasiliens. In einigen dieser Städte haben die ersten Siedler Bautypen ihrer alten Heimat rekonstruiert.

43 Fausto 1994, S. 90 f.

44 Ebd., S. 94 f.

45 Rinke, Schulze 2013, S. 49 f.

Mit der gesellschaftlichen und städtebaulichen Modernisierung ab Mitte der 1920er Jahre und ihrer Intensivierung während des Vargas-Regimes (1930-1945) gerieten zunächst die baulichen Zeugen der Kolonialzeit in Verruf. Sie galten radikalen modernistischen Intellektuellen als »unbrasilianisch«. ⁴⁶ Doch unter dem Einfluss von Sergio Buarque de Holanda ⁴⁷ und Gilberto Freyre ⁴⁸ wurde das städtebauliche Erbe der Kolonialzeit mit in den angestrebten kulturellen Kanon der »Brasilianität« (*brasilianidade*) einbezogen. Vortrefflichstes Kennzeichen dafür ist die Etablierung der brasilianischen Denkmalschutzbehörde (IPHAN) im Jahr 1937 unter der Leitung des Modernisten Mário de Andrade. Damit wurde (in einem beschränkten Maße) der hybriden Geschichtlichkeit Brasiliens Rechnung getragen, die von europäischen – vor allem portugiesischen –, von afrikanischen, von indigenen und im 20. Jahrhundert auch von ostasiatischen Kulturen geprägt wurde.

Dennoch zeigten sich die Bestrebungen zur Bildung einer eigenen brasilianischen Kultur städtebaulich und architektonisch in der Idealisierung des Modernismus als neuer brasilianischer Stil. ⁴⁹ Die große Verehrung, die Le Corbusier in Brasilien entgegengebracht wurde (und wird), muss im Zusammenhang mit der positivistischen Staatsdoktrin Brasiliens gesehen werden, die bereits seit 1889 in der von Auguste Comte inspirierten Flaggeninschrift dokumentiert ist. »Ordnung und Fortschritt« könnte als prägnante Kurzform von Le Corbusiers städtebaulichen Vorstellungen verstanden werden. ⁵⁰ Geschichte zu tilgen ist zentraler Bestandteil dieses Programms. Im Geiste von Le Corbusier und unter dem Eindruck der vorherrschenden Entwicklungsideologie (*desenvolvimentismo*), ⁵¹ die zum Ziel hatte, Brasilien von seiner wirtschaftlichen und sozialen Rückständigkeit zu befreien, wurden die historischen Zentren Rio de Janeiro, São Paulos, São Vicentes und anderer älterer Städte von 1930 an systematisch zerstört und durch qualitativ minderwertige Neubauten ersetzt, die ihrerseits häufig nur 30 Jahre Bestand hatten.

In den alten brasilianischen Küstenhauptstädten wie Recife, Salvador und São Luis zerfielen ab der Mitte des 20. Jahrhunderts die historischen Innenstädte. Neue Zentren wurden an der Peripherie errichtet. Die bürgerlichen Eliten verließen die Innenstädte in Richtung der Strandquartiere. Die kleineren, sich mittlerweile in über 100-jährigem Niedergang befindlichen Hafenzentren Cananéia und Paratí konservierten sich und blieben aufgrund mangelnder wirtschaftlicher Attraktivität von diesem Trend verschont. Letztendlich ist es diese langandauernde Rezession, die dazu geführt hat, dass die städtebaulichen Zeugen der älteren brasilianischen Geschichte – wenn auch in schlechtem Zustand – erhalten geblieben sind: Es gab keine wirtschaftliche Notwendigkeit zur Modernisierung, die wirtschaftliche Dynamik trieb zu anderen Orten, und Platz ist in Brasilien im Überfluss vorhanden.

46 Ribeiro, Pechmann 1996, S. 60 ff.

47 Holanda 2006 [1936].

48 Freyre 2010 [1940].

49 Ribeiro, Pechmann 1996, S. 60 ff.

50 Le Corbusier 1979 [1925].

51 Pereira 2012.

Charakteristisch für die teilweise Aufgabe einer Stadt und das Ausweichen auf andere Flächen ist die Entwicklungsgeschichte der Hauptstadt des Bundesstaats Minas Gerais. Bis 1897 war dies Ouro Preto, das seinem wirtschaftlichen Niedergang zum Trotz die administrative Herrschaft über das an Bodenschätzen reiche und landwirtschaftlich fruchtbare Minas Gerais behielt. Doch die verkehrstechnisch ungünstige Lage in einem engen Tal begrenzte die Möglichkeiten zur baulichen Expansion und zur Modernisierung. Dies hatte zur Folge, dass die Bundestaatsregierung von Gouverneur Augusto de Lima 1893 beschloss, in 120 Kilometern Entfernung den Ort Curral del Rei zur neuen Hauptstadt auszubauen. Inspiriert von Ildefons Cerdás in Barcelona, entwickelte Aarão Reis einen Plan, der rechtwinklige Blöcke von 120 mal 120 Metern vorsah, die von breiten Straßen und einigen im Winkel von 45 Prozent angelegten *avenidas* verbunden wurden.⁵² Ab 1894 wurde der Plan realisiert, 1897 wurde die Stadt als *Cidade de Minas* zur Hauptstadt des Bundesstaates ausgerufen und 1901 in Belo Horizonte umbenannt.⁵³ Sie wuchs in 100 Jahren rasant und ist nunmehr die drittgrößte Agglomeration Brasiliens mit annähernd fünf Millionen Einwohnern in der Metropolregion.⁵⁴ Mittlerweile stößt Belo Horizonte selbst an seine natürlichen Grenzen: Die informellen Siedlungen wachsen in die die Hochebene umgebenden Berge; die zum Ende des 19. Jahrhunderts fortschrittlichen Verkehrswege sind nicht auf dieses Bevölkerungswachstum ausgerichtet und häufig schlimmer verstopft als die in São Paulo; eine regelkonforme Bautätigkeit an den Rändern der Hochebene ist nicht möglich.

Mit dem Wegfall der Funktion als Verwaltungshauptsitz beschleunigte sich der bauliche Verfall von Ouro Preto. 1950 war dort jedes vierte Haus vom Einsturz bedroht.⁵⁵ Es waren insbesondere die Modernisten, die Ouro Preto vor dem Verfall retteten. Die Gründung der brasilianischen Denkmalschutzbehörde IPHAN (1937) durch Mário und Rodrigo Melo Franco de Andrade nahm den Niedergang Ouro Pretos unmittelbar zum Anlass.⁵⁶ Oscar Niemeyer, Lúcio Costa und andere engagierten sich bei der Restaurierung und Rekonstruktion. Die Modernisten unterstellten, dass eine nationale Identität, der sie mit ihren modernen Bauten Gestalt geben wollten, eine Geschichte braucht.⁵⁷ Diese Geschichte sahen sie in Ouro Preto repräsentiert. Schließlich ging von hier auch der erste nennenswerte Aufstand gegen die portugiesische Krone aus.

Die Intervention der Modernisten führte dazu, dass Ouro Preto als erste historische Altstadt 1938 unter Denkmalschutz gestellt und ab 1950 sukzessive saniert wurde. Heute ist die Stadt baulich in einem guten Zustand und lockt jährlich hunderttausende (vorwiegend brasilianische) Touristen an. Da es kein konsensfähiges

52 Almeida Magalhães, Andrade 1989.

53 Es mag somit nicht verwundern, dass die Idee zum Bau einer brasilianischen Hauptstadt »from the scratch into the nowhere« von einem aus Minas Gerais stammenden Präsidenten initiiert und durchgeführt wurde: Juscelino Kubitschek.

54 IBGE 2010.

55 Grieco, Sorgine 2008, S. 38.

56 Andrade 1937.

57 Sorgine 2008, S. 19; Motta 2008, S. 12.

Verkehrsvermeidungskonzept für die Innenstadt gibt, ist die größte Bedrohung für die Stadt heutzutage der ausufernde Individualverkehr. Dieses Problem teilt Ouro Preto mit fast allen brasilianischen Städten.

Mit den hier untersuchten Städten Paratí, Embu, Lençóis, Cachoeira, Cananéia, São Félix und Paranaguá teilt Ouro Preto den Status einer semimusealen Kleinstadt, die stark vom Tourismus abhängig und geprägt ist. Diese Städte eint eine vergleichsweise bedeutende Geschichte als Handels- oder Verarbeitungsplatz landwirtschaftlicher Produkte und ein deutlicher wirtschaftlicher Niedergang vom Beginn bis Ende des 20. Jahrhunderts. In den letzten 20 bis 30 Jahren sind diese Städte »wiederentdeckt« worden. Staatliche Denkmalschutzprogramme haben die Bausubstanz gerettet, und der Tourismus bringt eine neue wirtschaftliche Dynamik mit sich. Allerdings sind diese Städte in Brasilien die große Ausnahme. Die meisten der brasilianischen Klein-, Mittel- und auch Großstädte sehen sich zum Verwechseln ähnlich. Sie wurden um 1850 oder später gegründet. Dementsprechend modern sind sie gestaltet. Abhängig von der geografischen Lage, sind sie zumeist schachbrettmusterartig angelegt, mit einem ausufernden halburbanen Gürtel und einem – selbst in Kleinstädten – zumeist stark vertikalisierten Zentrum.⁵⁸ Die Bebauung aus dem 19. Jahrhundert wurde auch in kleineren Städten seit den 1960er Jahren zum größten Teil zerstört und durch qualitativ minderwertige Neubauten ersetzt.

Deshalb muss trotz der ausgeführten Ausnahmen festgestellt werden, dass die brasilianische Stadt insbesondere durch die Modernisierungsprozesse des 20. Jahrhundert geprägt ist. Dies hat zur Folge, dass ältere Geschichte kaum sichtbar ist und städtebauliche Differenzen zwischen einzelnen Städten ebenso selten sind wie stadtspezifische Identifikationsmuster. Die wenigen Ausnahmen hiervon sind fast ausschließlich die bereits genannten Kleinstädte sowie die alten Küstenhauptstädte wie São Luis, Salvador, Recife, Rio de Janeiro und Brasília.

Die weitgehende Abwesenheit von Geschichte im Stadtbild hat mit der Geringschätzung des Geschichtlichen (beziehungsweise der eigenen Geschichte) und der enthusiastischen Wertschätzung des Neuen und der Moderne zu tun, welche Grundbestandteile des brasilianischen Denkens sind⁵⁹ und sich in Stadtbau und Stadtplanung manifestieren.⁶⁰ Die brasilianische Stadt ist in einem ideologisch verengten Sinn modern. Das Alte gilt ihr als Hindernis. Die differenzierte Sichtweise der Modernisten aus den 1930er Jahren auf die koloniale Stadt ist unter dem Eindruck der spätestens seit den 1940er Jahren vorherrschenden Entwicklungsideologie⁶¹ und einem brutalen Effizienzdenken im seit den 1960er Jahren stark expandierenden Immobilienmarkt einer neuen Bewertung gewichen. Danach behindert alte Bausubstanz den Fortschritt und muss durch Neubauten mit einer möglichst großen Geschossflächenzahl ersetzt werden.⁶² Die genannten revitalisierten Kleinstädte

58 Villaça 1999.

59 Rinke, Schulze 2013, S. 140; Mori 1998, S. 51 ff.

60 Ribeiro, Cardoso 1996, S. 60 ff.; Caldera, Holsten 2005, S. 396 ff.

61 Rinke, Schulze 2013, S. 153 ff.

62 Campos Junior 2005, S. 74 ff.; Maricato 2001, S. 125 ff.

sind, neben den alten Zentren von Salvador und Recife, die Ausnahmen und verdecken nur mühsam den Niedergang der letzten städtebaulichen Zeugnisse der Kolonialzeit⁶³ und den fortgesetzten Abriss mitunter denkmalgeschützter kolonialer Bausubstanz.⁶⁴ Etwaige Strafen für solche Abrisse, wenn sie denn überhaupt ausgesprochen werden, nehmen Immobilieninvestoren billigend in Kauf.⁶⁵ Selbst die historisch gewordene Moderne in Brasília oder São Paulo befindet sich baulich in keinem guten Zustand und ist zum Teil von Abriss bedroht.⁶⁶

5. Hoffnung auf Emanzipation

Wie in Europa sind auch die brasilianischen Städte Orte der Emanzipation des Bürgertums gegenüber der Kolonialherrschaft und zugleich Ort der Unterdrückung und Ausbeutung der Besitzlosen. Die große Urbanisierung setzte in Brasilien wie in Europa mit der Industrialisierung ein, allerdings ungefähr 50 Jahre später. Die Landflucht in Brasilien war eine Flucht vor Hunger, Not und der Willkür der auf dem Land immer noch den Ton angehenden *coroneis*, der Großgrundbesitzer meist portugiesisch-adliger Abstammung.⁶⁷ Die Sklaverei war in Brasilien erst 1888 abgeschafft worden. Die Mentalität der Nachkommen der Sklaven wie der Sklavenhalter ist auch heute – insbesondere im Nordosten des Landes – noch häufig von diesem Verhältnis geprägt.⁶⁸

Mit dem Aufkommen der Industrie vor allem im Südosten des Landes, viel später auch in den großen Städten an der Küste des Nordostens, vollzog sich eine Binnenmigration, die die Wanderungsbewegung im Europa des 19. Jahrhunderts in den Schatten stellt. Millionen Brasilianer, vor allem aus dem armen Landesinneren des Nordostens, dem äußerst trockenen und unfruchtbaren *sertão*, zogen in die großen Bundestaatshauptstädte und auch in kleinere Städte des Südens und Südostens in der Hoffnung auf Arbeit und Befreiung aus den postfeudalen Verhältnissen.⁶⁹

Die meisten von ihnen fanden, da sie ungelernt waren, nur informelle oder lediglich mit dem Minimallohn bezahlte formelle Arbeit. Das Salär reichte nicht, um eine Wohnung auf dem freien Wohnungsmarkt zu bezahlen, welcher seit den 1960er Jahren in erster Linie im hochpreisigen Segment expandierte. Die Folge war und ist die Ansiedlung dieser *low-cost*-Arbeitskräfte in informellen Siedlungen, den Favelas. Geschätzt 15 Prozent der Bewohner Rios und zehn Prozent der Bewohner des Großraums São Paulo müssen ihr Dasein in diesen Quartieren fristen. In Belém sind es sogar 54 Prozent, in den großen Städten des Nordostens über ein Viertel der Bevöl-

63 Santos Mota 2012; Santana 2012. Gegner 2012.

64 Preserva SP 2012.

65 Ebd.

66 Nascimento 2010; Bonduki 2010; Rosetti 2013.

67 Rinke, Schulze 2013, S. 118.

68 Sanzio 2014, S. 344 f.

69 Rinke, Schulze 2013, S. 131.

kerung.⁷⁰ Insgesamt gehen die Schätzungen davon aus, dass in Brasilien zwischen elf Millionen beziehungsweise sechs Prozent⁷¹ und 50 Millionen beziehungsweise 25 Prozent⁷² der Bevölkerung in Favelas leben.

Die Bevölkerung Brasiliens wuchs von 45 Millionen im Jahr 1940 auf 82 Millionen im Jahr 1964.⁷³ In dieser Situation führte der 1930 über einen Putsch an die Macht gelangte Getúlio Vargas⁷⁴ über die bundesstaatlichen Renteninstitute »Institutos de Aposentadoria e Pensões« (IAP) ein Massenwohnungsbauprogramm ein, das die Erfahrungen aus Europa, namentlich mit den Siedlungen Ernst Mays in Frankfurt am Main, aufgreift und, angepasst an die brasilianischen Bedingungen, umsetzte. Von 1937 bis 1964 ließen die IAPs mit Mitteln ihrer Pensionsfonds und staatlicher Subventionen insgesamt 125.025 einfache Wohnungen nach modernistischen Kriterien errichten, im Schnitt also 4.630 pro Jahr.⁷⁵ Diese Zahlen deuten an, dass das Programm nur ein Tropfen auf dem heißen Stein war. Dennoch sind diese Projekte Ausdruck des progressiven Selbstverständnisses der Vargas-Zeit, zumal es nach der Etablierung der Militärdiktatur 1964 überhaupt keine kohärente Wohnungsbaupolitik mehr gab.⁷⁶

Weder die Militärs⁷⁷ noch die wirtschaftlich von dem massenhaften Zuzug billiger Arbeitskräfte Profitierenden kümmerten sich in der Folge um eine menschenwürdige Ansiedlung der Arbeiter. In der zum Großraum São Paulo gehörenden Stadt São Bernardo wurden ab 1950 Autofabriken von Volkswagen, Ford, Daimler-Benz und Toyota gegründet und damit über 100.000 Arbeitsplätze geschaffen. An den Bau

70 IBGE 2011, S. 44 f.

71 IBGE 2010.

72 UN 2010.

73 IBGE 1941, S. XVI; IBGE 1965, S. 67.

74 Vargas Politik offenbart eine tropische Gestalt dessen, was Peter Wagner »organisierte Moderne« nennt: eine gegen das offenkundige Scheitern eines liberalistischen Wirtschaftssystem gerichtete Mobilisierung der gesamten Gesellschaft unter Führung des Staates, jedoch unter Beibehaltung der kapitalistischen Grundordnung; Wagner 1995. Neben einem starken nationalistischen Kurs (der von vielen zeitgenössischen brasilianischen Intellektuellen begrüßt wurde) gehörte dazu auch eine Intensivierung des Ordnungs- und Fortschrittsgedankens. Die Gewährung sozialer Rechte sollte Vargas eine breite Unterstützung in der Bevölkerung sichern und diese gleichzeitig disziplinieren. Konkret setzte Vargas auf die Verstaatlichung von Mineralienförderbetrieben, die Beschneidung der Privilegien der Oligarchen und die Einführung einer Sozialversicherung sowie eines gesetzlichen Mindestlohns, bezahlten Urlaubs und einer verbindlichen Arbeitszeitregelung. Ab 1934 regierte Vargas zunehmend autoritär, drei Jahre später, 1937, kam es zu einem erneuten Staatsstreich gegen die Verfassung. Vargas etablierte den »Estado Novo«, ein System, das als »autoritär, bürokratisch, nationalistisch, populistisch, korporatistisch und entwicklungsaffin« beschrieben wird; vgl. Rinke, Schulze 2013, S. 13.

75 Farah, zitiert in Bruna 2010, S. 121.

76 Bruna 2010, S. 246.

77 Diese versuchten, dem Phänomen »Favela« in den 1970er Jahren durch »Säuberungen« genannte Zwangsumsiedlungen der Bewohner Einhalt zu gebieten. Dabei kam es häufig zu schweren Menschenrechtsverletzungen; vgl. Brum 2012.

von qualitativ akzeptablen Massenunterkünften für die Arbeiter wurde dabei jedoch nicht gedacht. Die Ankömmlinge in den Industriestädten des Südostens Brasiliens waren auf sich alleine und die informellen Strukturen in den Favelas gestellt. Da der Staat und die Stadtverwaltungen eine Vorsorgepflicht für die Bewohner, zum Beispiel in Gestalt des sozialen Wohnungsbaus, nicht kennen, konnte es dazu kommen, dass sich über die Jahrzehnte autonome, informelle, zum Teil kriminelle Strukturen entwickelt haben, in denen sich die Favela-Bewohner selbst organisieren und unter denen vor allem neu Hinzuziehende leiden. Erst im Zuge der Vorbereitung der Fußball-WM 2014 und der Olympischen Spiele 2016 versuchte der Staat mit Programmen zur Einrichtung von Einheiten einer sogenannten »Pazifizierungspolizei« das Gewaltmonopol in den Favelas wiederzuerlangen.⁷⁸ Die Bewertung des Programms ist zwiespältig: Während die Weltbank mit den *Unidades de Polícia Pacificadora* (UPPs) die Einkehr von Rechtsstaatlichkeit in den Favelas lobt,⁷⁹ wird das Programm in der brasilianischen sozialwissenschaftlichen Diskussion überwiegend kritisiert, insbesondere wegen der damit verbundenen Polizeiwilkkür.⁸⁰ Immer wieder werden Foltervorwürfe gegen die Pazifizierungspolizei erhoben.⁸¹

Für die meisten Bewohner und Zuzügler bedeuten die Städte Brasiliens eine Unterwerfung unter ein System, das man als »tropischen Kapitalismus« bezeichnen kann. Dieses ist geprägt durch oligarchische Strukturen, eine starke Verwobenheit der wirtschaftlichen Eliten mit Staat und Politik⁸² und ein aus den 1930er Jahren der Vargas-Diktatur stammendes Arbeitsschutzrecht, das aber für eine große Zahl der Arbeitenden nicht von Bedeutung ist, da viele Arbeitnehmer nach wie vor in der informellen Ökonomie beschäftigt sind.⁸³ Von der Regierung Lula (2002-2010) wurden Sozialprogramme wie das Familiengeld (*bolsa familia*) eingeführt, das vielen Familien zum ersten Mal ein regelmäßiges Grundeinkommen bescherte und sie kreditwürdig machte. Angeblich entkamen 30 Millionen Brasilianer auf diesem Wege der absoluten Armut und trugen zu einem drastischen Aufschwung der Binnenkonjunktur bei. Die brasilianische Konsumgüterproduktion, zudem durch hohe Zölle und andere Mechanismen vor ausländischer Konkurrenz geschützt, blühte in den letzten 15 Jahren regelrecht auf. Obwohl Brasilien relativ unbeschadet durch die Finanzkrise 2009 gekommen ist,⁸⁴ zeigen sich seit Ende 2014 deutlich die Pro-

78 Governo do Rio de Janeiro 2014.

79 World Bank o. J.

80 Machado da Silva 2010.

81 Behn 2013.

82 Nölke 2011, S. 144.

83 Ebd., S. 145.

84 Das liegt unter anderem daran, dass sich Brasiliens Ökonomie weitgehend im Besitz inländischer Oligarchen-Clans befindet und von brasilianischen Banken (unter hoher Zinslast) finanziert wird; vgl. ebd., S. 144. Zwar steht das Land ausländischem Kapital offen, die strategisch wichtigen und exportorientierten Großbetriebe in der Erz-, Erdöl- und Agrarbranche sind jedoch entweder im Staats- oder inländischen Familienbesitz.

bleme dieses binnenfinanzierten Entwicklungsmodells: Die Privathaushalte (und zwar sowohl der unteren als auch der oberen Klassen) sind deutlich überschuldet, sodass sie nicht mehr im selben Maße konsumieren wie noch in den 2000er Jahren. Dies führte zu einem Wirtschaftswachstum von zuletzt nur noch 0,5 Prozent. Es herrscht ein Innovationsstau, die brasilianische Konsumgüterindustrie ist international nicht wettbewerbsfähig, und exportiert werden nach wie vor in erster Linie Rohstoffe. Der Konsumboom – auch der unteren Klassen – kann die großen sozialen Ungleichheiten jedoch nicht überdecken. Dies alles markiert einen gewissen brasilianischen Sonderweg in der Wirtschaft, dessen nachhaltiger Erfolg fragwürdig erscheint.⁸⁵

Dennoch bedeuten für viele gut ausgebildete junge Leute die brasilianischen Groß- und Mittelstädte eine Befreiung aus ökonomischer Begrenzung und moralisch-engstirnigen Verhältnissen. Um die eigenen Aufstiegschancen oder die der Kinder zu verbessern, investiert die untere Mittelschicht zunehmend massiv in Bildung, 2012 waren es 28 Milliarden Reais⁸⁶ (ca. 9,5 Milliarden Euro).⁸⁷ Hochschulbildung an staatlichen Universitäten ist zwar kostenfrei, doch schaffen in der Regel nur die Absolventen von Privatschulen die Aufnahmeprüfungen dieser 200 Eliteuniversitäten. Die herausragenden Absolventen von öffentlichen Schulen haben Chancen auf die begehrten Studienplätze durch Quoten-Programme der Regierung wie *Prouni-Universität für alle*.⁸⁸ Den meisten bleibt jedoch nur die Ausbildung an den über 2.000 privaten sogenannten »Universitäten«. Der Bildungswert einer solchen Ausbildung ist häufig mehr als fragwürdig, im Regelfall handelt es sich um Ausbildungen auf dem Niveau eines Volkshochschulkurses. Die Kurse finden meistens abends nach der Arbeitszeit statt, also nach einem Regelarbeitstag von neun Stunden. Zudem muss der Unterricht an den privaten Universitäten teuer erkauft werden. Doch auch mit einem Diplom einer solchen Universität mehren sich für die Absolventen die Chancen auf gesellschaftlichen Aufstieg.

Das Leben in der Stadt bedeutet in Brasilien dennoch die Hoffnung auf wirtschaftliche und kulturelle Emanzipation. Gleichzeitig unterwerfen sich die meisten Bewohner der Städte krassen Ausbeutungsverhältnissen. Daran hat auch die mittlerweile über drei Legislaturperioden andauernde Regierung der Arbeiterpartei Partido dos Trabalhadores (PT) nichts geändert.

Hightech-Firmen wie der weltweit drittgrößte Flugzeugbauer Embraer bekommen Kredite zu Vorzugskonditionen von der brasilianischen Entwicklungsbank BNDES. Durch diese interne Finanzierungsstruktur war die brasilianische Wirtschaft kaum von den Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten betroffen.

85 Ebd., S. 150.

86 Brasilianische Währung. Im November 2014 beträgt der Wert eines Euros ca. 3,18 brasilianische Reais.

87 *Diario Catarinenense* 2012.

88 Ministerio de Educação 2014.

6. Urbane Lebensweise, Trennung von privat und öffentlich

Die Lebensweise des Bürgertums und der Mittelklasse in den brasilianischen Städten, insbesondere in Großstädten, ist von Angst diktiert. Plätze, Straßen und Alleen gelten als gefährliche Orte, die es zu meiden oder möglichst schnell mit einem Auto zu durchfahren gilt. Sie dienen vor allem der Raumüberwindung, nicht dem reservierten, oberflächlichen und distanzierten Austausch Simmel'scher Vorstellung: dem Flanieren, dem Sehen und Gesehen-Werden.⁸⁹ Diese Funktion ist (von den und für die bürgerlichen Schichten) in die allgegenwärtigen Einkaufszentren, die *shopping center*,⁹⁰ also formalrechtlich private Räume, verlagert worden. Straßenmärkte und Markthallen in den Zentren der Metropolen werden – legt man eine Habitusanalyse zugrunde – überwiegend von ärmeren und kaum von bürgerlichen Bevölkerungsgruppen frequentiert (Ausnahmen sind Antiquitätenmärkte, hier ist das Verhältnis genau umgekehrt).⁹¹ In den Großstädten konkurrieren dutzende *shopping center* um die Gunst der Kunden. Sie sind meist bis Mitternacht oder länger geöffnet und bieten neben Geschäften auch Kinos, Kegelbahnen, Restaurants und anderes. Viele Mittelklasse-Brasilianer, insbesondere in Klein- und Mittelstädten, verbringen einen großen Teil ihres Soziallebens in diesen privaten Räumen.⁹²

Seit 2013 machen Jugendliche aus den Vorstädten Belo Horizontes, São Paulos und anderer Metropolen mit sogenannten *rolezinhos* (Flash-Mobs) in Shopping-Centern auf ihr Bedürfnis nach angemessenen sozialen Treffpunkten aufmerksam. Da diese Orte nicht als öffentliche Orte existieren, reklamieren die Jugendlichen die Einkaufszentren für sich. Vielen Jugendlichen bleibt aber aufgrund ihres äußerlich sichtbaren niedrigen sozialen Status der Zugang zu Shopping-Centern verwehrt, weshalb es bei der Durchführung der *rolezinhos* häufig zu Auseinandersetzungen mit Sicherheitskräften kam. Die *rolezinhos* haben in Brasilien eine neue Diskussion über den Mangel an öffentlichen Räumen und die soziale Exklusion in der Pseudo-Öffentlichkeit der *shopping center* entfacht.⁹³

Neben diesen Einkaufszentren übernehmen (Sport-)Clubs öffentliche Funktionen. Häufig sind diese von staatlichen und kommunalen Arbeitgebern oder Arbeitgeberorganisationen organisiert (Militärclubs, Polizeiclubs, Club der Gewerbetreibenden etc.). Nicht zu unterschätzen ist in Brasilien die Rolle der Kirchen als Sozialraum. Neben der katholischen Kirche empfangen zahlreiche evangelikale Kirchen die Gläubigen.⁹⁴ Im Rahmen dieser Arbeit kann nicht näher auf die Besonderheiten der Kirchen in brasilianischen Städten eingegangen werden.

89 Simmel 1992 [1903].

90 Diese werden auch in der Landessprache so bezeichnet.

91 Tavares 2005; Mendes, Cavedon 2012.

92 Frúgoli 2007.

93 Folha des São Paulo 2014.

94 Beispielsweise Montero 2006; Seidl 2012.

Mittelklassebrasilianer bewegen sich fast immer in geschlossenen privaten Räumen oder in ihrem »Reizschutzpanzer Auto«.⁹⁵ Der typische Tag beginnt mit der Fahrt aus der Tiefgarage eines Apartmenthauses, führt zum geschlossenen Parkplatz der Arbeitsstätte, von dort aus zur Tiefgarage eines *shopping center* und danach gegebenenfalls zum Parkplatz einer Bar. Diesen Alltag kennen die meisten (Mittelklasse-)Brasilianer von Kindesbeinen an: Sie werden von den Eltern mit dem Auto zur Schule und von dort zu einem Club gefahren, und zuhause befinden sie sich in ihren Apartment- oder Privathäusern, meterhoch ummauert oder von Elektrostaecheldraht umzäunt. Es verwundert nicht, dass sie eine entsprechende Mentalität entwickeln, die *gated-community* und »I-Car-mentality«⁹⁶. Kern dieser Mentalität ist die Angst vor öffentlichen Räumen. Dementsprechend sind Straßen und Plätze gestaltet: Es sind Durchfahrtsräume ohne Aufenthaltsqualität. Sie sind überdimensioniert und folgen auch zu Beginn des 21. Jahrhunderts immer noch dem modernistischen Leitbild der Stadtplanung in den 1950er Jahren: strikte Funktionstrennung zwischen Wohnen, Arbeiten und Freizeit, Erschließung von und für das Auto. Der öffentliche Verkehr ist hier Mangelware beziehungsweise gilt als Verkehr der Armen, die sich kein Auto leisten können.

Dies führt dazu, dass es im öffentlichen Raum »Straße« häufig zu einem unzivilisierten Umgang mit dem Fremden kommt. Fremde gelten vielen Mittelklasseangehörigen als Bedrohung, vor allem wenn sie eine dunklere Hautfarbe haben als sie selbst und als Fußgänger daherkommen. Generell sind Fußgänger einer für sie gefährlichen Missachtung der Straßenverkehrsordnung (dem *código do trânsito*) ausgesetzt: Grundsätzlich wird nicht an Zebrastreifen gehalten, abends auch nicht an Ampeln.⁹⁷ In den Augen vieler Autofahrer gelten Fußgänger als potenzielle Räuber, weshalb die Geschwindigkeit in der Regel nicht reduziert wird, wenn Menschen über die Straße gehen, selbst wenn es sich dabei um Senioren, Behinderte oder Kinder handelt. Dieses Sozialverhalten gilt als »normal«; die Folgen sind verheerend. Die Zahl der täglichen Verkehrstoten in Brasilien liegt bei 117 (überwiegend Fußgänger, Fahrrad- und Motorradfahrer) und übertrifft noch die schon hohe Zahl der Todesopfer von Gewaltverbrechen mit Handfeuerwaffen von 109 pro Tag.⁹⁸

Die Ursachen für diese Unfallstatistik werden in den sensationslüsternen Medien Brasiliens nicht thematisiert. Stattdessen zeichnen sie ein Bild von der Gefährlichkeit des öffentlichen Stadtraums. Kommt es dort zu einem Überfall (womöglich mit tödlichem Ausgang), werden die Bilder wieder und wieder im Fernsehen gezeigt. Auf diese Weise potenziert sich in der Bevölkerung die Angst vor dem Aufenthalt in öffentlichen Räumen. Die reale Gefahr, insbesondere in kleineren Städten, ist weit aus geringer, als die Fernsehbilder glauben machen. Zweifellos kommt es im öffentlichen Straßenraum auch zu Überfällen und anderen Formen der Gewaltkriminalität. Doch alle Statistiken belegen, dass die weitaus größte Zahl von Gewaltdelikten

95 Rammler 2001, S. 56.

96 Gegner 2011.

97 Alcântara 2006; Almeida et al. 2013.

98 Rodrigues 2012; Waizelfisz 2013.

in privaten und nicht in öffentlichen Räumen etwa im Stadtverkehr passiert.⁹⁹ Dennoch bleiben in brasilianischen Städten tagsüber belebte Geschäftsstraßen nach Geschäftsschluss mit Einbruch der Dunkelheit menschenleer. Wenn diese Straßen dann abends mit dem Auto durchfahren werden, wirken sie aus der Windschutzscheibensicht in der Tat gefährlich.

Ausnahmen von dieser Regel finden sich während des Karnevals und in den Küstenstädten. Hier übernimmt der Strand die Funktion des öffentlichen Stadtraums. Er ist für alle offen, und die Wertschätzung der Brasilianer für die gesellschaftliche Repräsentation am Strand ist nicht zu übersehen. Aber auch hier gibt es soziale Segmentierungen. Bestimmte Strände gelten als »Strände der Armen«, andere als die der »Reichen«. Da die Strände zudem teilweise durch Budenbesitzer und Liegestuhlverleiher gewissermaßen privatisiert sind, lässt sich das jeweilige Publikum an der Preispolitik der Händler ablesen (und wird von ihnen darüber reguliert). Über die Besonderheiten des sozialen Umgangs an Stränden liegt eine spezielle »Strandsoziologie« nur in Ansätzen vor, was erstaunlich ist, da der Strand ein bedeutender Ort der brasilianischen Gesellschaftlichkeit ist.¹⁰⁰ Festzuhalten bleibt, dass der Strand der eigentliche öffentliche Raum in brasilianischen Küstenstädten ist – bis zum Einbruch der Dunkelheit, dann ist auch dieser zumeist *no-go-area*.

Wir haben es in brasilianischen Städten mit einer fragmentierten Öffentlichkeit zu tun. Wenngleich der Idealtypus etwa einer Habermas'schen Öffentlichkeit¹⁰¹, bei der der Zugang für alle zu allen Zeiten frei ist, auch in Europa in der sozialen Realität nur prinzipiell und nicht de facto existiert, so muss für Brasilien konstatiert werden, dass der nach der Theorie prädestinierte gesellschaftliche Träger der Öffentlichkeit, das Bürgertum, gar kein Interesse an ihr hat. Diese Klasse bevorzugt das gesellige Leben im Privaten. Öffentliche Stadträume, die nicht durch gesellschaftliche Regeln zugangsbeschränkt sind, werden vor allem von Angehörigen der unteren Schichten belebt. Dabei finden sich die auch in Europa bekannten Phänomene wie die symbolische Aneignung (etwa über Graffiti), eine Diffusion der Sphären durch das Ausleben privater Bedürfnisse in der Öffentlichkeit (beispielsweise über lautstarkes Mobiltelefonieren und den ostentativen Austausch von Liebesbekundungen) sowie eine Verschränkung stadträumlicher und virtueller Öffentlichkeit durch die ubiquitäre Nutzung sozialer Netzwerke über das Internet. Diese Verbindung führte im Juni 2013 auch zu der seit Jahrzehnten umfangreichsten Nutzung des öffentlichen Stadtraums für politische Meinungsbildung und Protest. Die in mehreren hundert Städten Brasiliens über Wochen andauernden Proteste von Millionen Menschen richteten sich gegen die politische Elite des Landes. Sie waren sozial heterogen, allerdings mit einem Schwerpunkt in der Mittelklasse.¹⁰² Ob sich aus den Massenprotesten eine nachhaltige Veränderung im Umgang der brasilianischen Gesellschaft (oder Teilen davon wie der Mittelklasse) mit der Öffentlichkeit ergibt, lässt sich zu diesem Zeit-

99 Trindade 2010.

100 Machado 2000; Huguenin 2007.

101 Habermas 1962 [1990].

102 Gohn 2014.

punkt (noch) nicht feststellen. Festzuhalten bleibt, dass die Nutzung des öffentlichen Stadtraums klassenspezifisch differenziert ist. Ober- und Mittelklasse tendieren dazu, sich der städtischen Öffentlichkeit zu entziehen. Ihre Gesellschaftlichkeit richtet sich fast vollständig auf die Privatsphäre.

Die Familie ist auch nach 100 Jahren Urbanisierung nach wie vor der soziale Hauptbezugspunkt der Individuen aus Ober- und Mittelklasse. In den großen Städten leben viele Menschen bis zu ihrer Hochzeit – und manchmal darüber hinaus – bei ihren Eltern. Die Mieten sind zu hoch und die Löhne zu niedrig, als dass sie sich eine eigene Wohnung leisten könnten. Außerdem ist in Brasilien das Wohnen zur Miete nicht der Regelfall. Stattdessen wird der Erwerb einer Wohnung nach der Hochzeit angestrebt, da die Kreditkonditionen für Verheiratete besonders günstig sind. Zudem ist das Leben in der elterlichen Wohnung für viele junge Leute sehr praktisch. Hausangestellte sind in der Ober- und Mittelklasse nahezu obligatorisch, sodass sich der Nachwuchs in der bürgerlichen Wohnung um Putzen, Waschen und Essenszubereitung nicht zu kümmern braucht. Doch geht diese Dienstleistungskultur zu Lasten der Intimität. Denn auch eine begüterte vierköpfige Familie mit erwachsenen Kindern wohnt selten in Apartments mit mehr als 100 Quadratmetern Wohnfläche. Häufig gibt es mehr als zwei Parkplätze in der Tiefgarage des Apartmenthauses für die Bewohner einer Wohnung, aber die einzelnen Zimmer sind selten größer als 10 Quadratmeter. Stattdessen ist ein großes Wohnzimmer – quasi für die »familiäre Öffentlichkeit« – die Regel.

Auch Wochenendhäuser, in denen die Großfamilien den Sommermonat Januar verbringen, sind auf diese Weise gestaltet. Kinder und Jugendliche, auch aus oberen Gesellschaftsschichten, wachsen also recht beengt in einem (mitunter großen) Familienverband auf. Selbst wenn sie später, beispielsweise während des Studiums, von den Eltern getrennt leben, betrachten sie einen monatlichen Besuch bei ihnen als Pflicht. Bei so viel physischer und sozialer Nähe innerhalb der Familie bleibt für die Intimsphäre buchstäblich wenig Raum. Freundinnen und Freunde der jungen Erwachsenen werden zwar umstandslos in die Familie integriert, Intimität wird jedoch in der Regel nicht in den heimischen Wohnungen und Häusern ausgelebt. Dafür haben sich sogenannte »Motels« etabliert: Hotels, welche sich auf die Bedürfnisse geregelter außerhäuslicher Sexualverrichtung spezialisiert haben, mit einem Autostellplatz direkt vor dem Apartment. Das Frequentieren von Motels hat nichts Anrüchiges an sich und wird auch von langjährig Verheirateten praktiziert. Dies führt uns zu dem nächsten Merkmal der brasilianischen Stadt.

7. Dichte und Mischung

Eine große Dichte ist in der brasilianischen Groß- und Mittelstadt der Regelfall. Dies bezieht sich sowohl auf die »Bebauungs-Dichte, Funktions-Dichte, Bevölkerungsdichte« als auch auf die »Kommunikations-Dichte«. ¹⁰³ Ob in den auf 25 Stockwerke und mehr gestreckten Wohntürmen der Ober- und Mittelklasse, den dicht

103 Siebel 2013, S. 255.

aneinander gebauten einfachen Wohnvierteln oder den Favelas, ob im Omnibus, in der U-Bahn oder im dichten Blech-an-Blech-Stehen im Stau, ob bei populären Festen wie dem Karneval, in den Sommermonaten am Strand oder im Restaurant: Brasilianische Groß- und Mittelstädter sind fast immer eng mit ihren Zeitgenossen zusammen. Daraus ergibt sich für sie ein hoher Grad an symbolischem, kommunikativem und auch körperlichem Kontakt mit Unbekannten. Die von Georg Simmel angesichts solcher »Überreizung der Sinne«¹⁰⁴ konstatierten großstädtischen Schutzmechanismen der »Blasiertheit«¹⁰⁵ und »Reserviertheit«¹⁰⁶ offenbaren sich in brasilianischen Großstädten auf verschiedenste Weise. In der Enge der U-Bahn¹⁰⁷ und im Bus ist der individuelle Versuch des Ausblendens der Umgebung (etwa durch die Fixierung auf Applikationen des Mobiltelefons) oft zu beobachten. Dennoch finden sich hier sehr häufig – häufiger als in Europa¹⁰⁸ – auch gegenteilige Verhaltensweisen: In überfüllten Zügen wird oft gescherzt, Unbekannte kommunizieren miteinander, und es herrscht eine angesichts der extremen Dichte entspannte Atmosphäre.¹⁰⁹ Die Angehörigen der Mittel- und Oberklasse wachsen dagegen zwar – wie im vorigen Absatz beschrieben – nach mitteleuropäischen Maßstäben relativ beengt auf, sind aber zumeist weder zuhause noch in der Schule noch auf der Fahrt dorthin einer sozialen (und ethnischen) Heterogenität ausgesetzt.

In den einfachen Wohnvierteln besteht ein Haus oder eine Wohnung häufig nur aus einer Wohnküche und ein bis zwei Schlafzimmern. Diese teilen sich Eltern und drei bis fünf oder mehr Kinder. An Intimsphäre ist hier überhaupt nicht zu denken. Die Abwesenheit eines Rückzugsraums scheint jedoch für die meisten Menschen kein Problem zu sein. Brasilianer aller Gesellschaftsschichten sind es gewohnt, in relativer Dichte aufzuwachen, und sie suchen geradezu, auch in der Öffentlichkeit, die Nähe zu anderen Individuen. Man könnte dieses Sozialverhalten mit einem Oxymoron als »kollektiven Individualismus« bezeichnen. Denn die Grunddisposition als individualistische Gesellschaft wird für Brasilien auch in der dortigen soziologischen Diskussion konstatiert.¹¹⁰ Der Bezug auf kollektive Identitäten ist vielschichtig und reicht von der Familie, der Kirche, mitunter die ethnische Zugehörigkeit, über den Fußball- und/oder Karnevalsverein bis zu einer starken Identifizierung mit der Nation. Abgesehen von dieser, prägen sich die kollektiven Identitäten in brasilianischen Städten nicht nur in Abgrenzung, sondern bisweilen gar in gewalttätiger Konkurrenz zu anderen Identitäten aus.¹¹¹ Eine Identität (und

104 Simmel 1992 [1903], S. 123.

105 Ebd., S. 121.

106 Ebd., S. 123.

107 In São Paulo fahren die Züge der Metro und des Regionalverkehrs in Spitzenzeiten mit bis zu zehn Passagieren pro Quadratmeter, im Mittel auf einzelnen Linien mit acht Passagieren pro Quadratmeter; Pereira 2012.

108 Augé 1998.

109 Alcântara 2007; Araujó 2014.

110 Melo 2011; Machado 2001; Gouveia, Clemente 2000.

111 Pimenta 2000.

Solidarität) in Bezug auf Städte oder Stadtteile ist nur rudimentär vorhanden. Wenn, dann findet sie sich in vor allem in informellen Siedlungen.¹¹²

Ausgangspunkt des »kollektiven Individualismus« ist die Familie. In ihr werden sowohl Individualität als auch Kollektivität begrenzt: Die Entwicklung der Individualität ist stark geprägt von der sozialen Stellung der Familien, kollektive Solidarität beschränkt sich zumeist auf diese. Stirners »Der Einzige und sein Eigentum«¹¹³ wird in Brasilien nicht nur im Sinne Bourdieus als »Der Einzige und sein Eigenheim«¹¹⁴ interpretiert, sondern – mit der oben beschriebenen Beziehung zum Automobil – auch als »Der Einzige und sein Eigenmobil«.¹¹⁵ Der Hang zur Sozialität im Kollektiv findet seine Grenzen im individuellen Besitz und in der sozialen Identifikation. Denn der »kollektive Individualismus« bezieht sich nur auf die Angehörigen der jeweiligen gesellschaftlichen Klasse. Die privaten und die wenigen öffentlichen städtischen Räume, in denen sich die Brasilianer treffen, sind in den seltensten Fällen sozial durchmischt. Im Privaten sind die Räume durch differenziert gestaffelte Eintritts- und Verzehrpriese sozial reguliert. So sprechen einzelne Amüsierbetriebe mit ihrem Angebot für die kollektiv begangene »Happy-Hour« nach der Arbeit nur jeweils sozial homogene Gruppen an. Selbst im Fußballstadion und in den *sambodromen* des offiziellen Karnevals gibt es die sogenannten *camarotes* (Separees), in die sich die Wohlhabenden teuer einkaufen können. Für die Armen bleibt die *arquibancada* zu erschwinglichen Preisen, aber verbunden mit langen Wartezeiten an den Kassen. Ausnahmen sind die Samba- und Karnevals-Vereine, in denen mitunter die Bewohner der Favelas mit den Bewohnern der teuren, zum Teil direkt benachbarten Viertel auf engem Raum aufeinandertreffen.

Die Regel ist eine stark sozial segregierte Stadtstruktur. Selbst im *interior*, dem weiten Landesinneren, sind die Städte sozial stark segregiert, häufig in Kombination mit rassistischer Segregation: Die reichen Viertel sind in der Regel »weiß« und »japanisch«¹¹⁶, die ärmeren Viertel sind »schwarz« und »*pardo*« (also »gemischt«).¹¹⁷ Neue Tendenzen wie eine kleinteiligere räumliche Segregation ebenso wie Phänomene der Gentrifizierung sind bisher nur in einigen großen Metropolen untersucht worden.¹¹⁸ Es wäre verfrüht, daraus auf die Gesamtsituation der brasilianischen Stadt zu schließen. Gemeinsam ist den armen und reichen Stadtvierteln die Abgrenzung des Privaten vom Öffentlichen (oder vom benachbarten Pri-

112 »Informelle Siedlungen« ist ein in der Stadtsoziologie üblicher Begriff, der gewählt wurde, um das pejorative *illegal* zu vermeiden. Burgos 2005; Lanz 2006.

113 Stirner 1844.

114 Bourdieu 2002.

115 Gegner 2008.

116 Zu Beginn des 20. Jahrhunderts gab es eine starke Migration aus Japan insbesondere in den Südosten. In Brasilien leben heute schätzungsweise 1,5 Millionen Japanischstämmige, allein in der Stadt São Paulo ca. 100.000; siehe IBGE 2008, S. 8. Mittlerweile gibt es in dieser Stadt – allerdings kaum in anderen Städten – auch eine nennenswerte koreanische und chinesische Migration.

117 Carvalho, Pereira 2007.

118 Furtado 2014; Ivo 2012; Ribeiro 2010.

vatbesitz): Sowohl hier als auch dort dominieren hohe Mauern, Stacheldraht und Elektrozäune.¹¹⁹

Eine soziale Durchmischung findet augenscheinlich in den Bürovierteln statt, wo sich sowohl gut verdienende Angestellte als auch Arbeiter, Putzfrauen und Sicherheitsleute begegnen. In der Mittagspause ist die Segregation aber ebenso sichtbar: Die Angestellten gehen kollektiv in spezielle Mittagsrestaurants, die Arbeiterinnen und Arbeiter essen in der *copa* (der obligatorischen Kaffeeküche) ihr von zuhause Mitgebrachtes.

In den einfachen Dienstleistungsberufen, bei Reinigungs- und Sicherheitskräften, ist eine überwiegende Mehrheit der Tätigen schwarzer oder dunkler Hautfarbe, auch im tendenziell »weißen« Süden.¹²⁰ Dagegen sind in den Angestelltenberufen (vor allem den höheren) fast ausschließlich Weiße zu finden, auch in Städten wie Salvador mit seiner zu über 80 Prozent schwarzen und gemischten Bevölkerung.¹²¹ Diese Segregation setzt sich ebenso in der Residenzwahl¹²² fort. In den oberen Mittelklassevierteln wohnen fast ausschließlich Weiße. Schwarze und Farbige sind hier in der Regel nur als Servicekräfte anzutreffen. Dagegen dominieren sie in den Armenvierteln.¹²³ Somit muss vereinfachend in vielen brasilianischen Städten auch von einer Segregation in »weiße« (reiche) und »schwarze« (arme) Viertel ausgegangen werden. Die Diskussion ist umfangreich, inwieweit (struktureller) Rassismus die Ursache dieser Segregation ist.¹²⁴

In der publizistischen Öffentlichkeit Brasiliens wird ganz offen von der Existenz verschiedener gesellschaftlicher Klassen gesprochen. Meistens bezieht man sich dabei auf ein von Marktforschungsunternehmen entwickeltes Konzept,¹²⁵ das neben der Kaufkraft auch die Konsumgewohnheiten und den Bildungsgrad der Haushaltsvorstände mit einbezieht. Diese Stratifikation wird von Regierungsstellen¹²⁶ und Forschungsinstituten¹²⁷ übernommen. Einige öffentliche Institute wie das Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada¹²⁸ adaptieren dieses Klassenschema dagegen nicht, sondern beziehen sich bei der sozialen Schichtung nur auf das Einkommen. In der neuesten Studie, die von der Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa in Auftrag gegeben wurde, unterscheiden Wagner Kamakura und Afonso Mazzon¹²⁹ fünf Klassen: Unter der Klasse A werden Familien gefasst, die neben

119 Gegner 2013 a.

120 Santos 2001.

121 IBGE 2009, S. 187 f.

122 In Anführungszeichen, da die Armen meistens nicht die Wahl haben, wo sie sich niederlassen.

123 IBGE 2003, S. 67; Nascimento, Larkin Nascimento 2001, S. 108.

124 Costa 2002; Costa 2010; Siveiro 2004; Telles 2004; Guimarães 2013.

125 ABEP 2010.

126 SAE o. J.

127 FGV 2013.

128 IPEA 2011.

129 Kamakura, Mazzon 2013.

einem Einkommen von über 10.000 Reais im Monat auch große Ländereien, mehrere Wohnungen und Autos ihr Eigen nennen und mehrere Hausangestellte beschäftigen. Zu ihr zählen in der genannten Studie 2,8 Prozent der Bewohner Brasiliens, die aber 15,6 Prozent der gesamten Kaufkraft auf sich vereinen. Sie werden in dieser wie auch in anderen Studien unverhohlen mit »die Reichen« betitelt. Familien, die ein Monatseinkommen von 5.000 bis 10.000 Reais sowie mehr als ein Auto, ein Wochenendhaus und eine Wohnung mit mehreren Badezimmern besitzen, werden als obere Mittelschicht oder Klasse B bezeichnet. Sie umfasst 3,2 Prozent der Gesamtbevölkerung.

Zur sogenannten neuen Mittelschicht der Klasse C werden Familien gerechnet, die ein festes Einkommen von mindestens des Drei- bis maximal Siebenfachen des Minimallohns haben, dieser beträgt seit dem 1. Januar 2014 724 Reais. Diese große Spannbreite und der geringe Betrag im unteren Segment (*classe media baixa*) deuten an, dass die Bezeichnung »Mittelschicht« diskussionswürdig ist. Dieses Einkommen ist ausreichend, um bei den Banken als kreditwürdig zu gelten, sodass sich Angehörige dieser Klasse durchaus ein Auto und einen Flachbildfernseher leisten können. Diese Klasse umfasst 56 Prozent der brasilianischen Bevölkerung, wobei Regierungsstellen nicht müde werden, zu betonen, dass erst in den letzten zehn Jahren 30 Millionen Brasilianer den Aufstieg in diese Klasse geschafft haben.¹³⁰ Zur Klasse D gehören die einfachen Arbeiterfamilien, die sich nur unter Schwierigkeiten eine Wohnung des formalen Wohnungsmarktes leisten können und das Eineinhalbfache bis Dreifache des Minimallohns mit nach Hause bringen. Sie umfasst nach der neuesten Schätzung 22,5 Prozent der Bevölkerung. Sie gelten bereits als arm. Zur Klasse E gehören die in der Informalität Arbeitenden und Lebenden, deren Einkommen unregelmäßig ist und die demzufolge bei Banken nicht kreditwürdig sind und als sehr arm eingestuft werden. Zur Klasse E zählen 15,5 Prozent der Bevölkerung Brasiliens. Die Einkommens- und die zugehörigen Prozentzahlen sind zwischen verschiedenen Forschungsansätzen umstritten, hier wurden sie aus der erwähnten Studie von Kamakura und Mazzon bezogen. Als gesellschaftlicher Konsens kann dagegen die Konstruktion der fünf erwähnten Klassen A, B, C, D und E gelten.

Diese Klassen leben in den Städten nebeneinander und sozial getrennt. Die drei unteren Klassen machen über 90 Prozent der Bevölkerung aus. Die aus der sozialen Ungleichheit resultierende Spannung ist politisch weitgehend unreguliert. Sie entlädt sich in der immens hohen Kriminalität. Täglich werden Dutzende von Einfamilienhäusern von bewaffneten Banden überfallen; Raubüberfälle (zum Teil mit Todesfolge) sind ebenfalls an der Tagesordnung. Dies schafft ein Klima der permanenten Verunsicherung in den Städten.¹³¹ Selbst dort, wo Polizei und Sicherheitsdienste präsent sind, fühlen sich die Bürger unsicher. Die erhöhte Präsenz von Polizei ist zumeist der einzige Vorschlag, der zur Überwindung der prekären Sicherheitslage vorgebracht wird. Die Bekämpfung von Armut und sozialer Ungleichheit (welche sich die seit 12 Jahren im Land regierende Arbeiterpartei Partido dos Trabalhadores (PT) auf die Fahnen geschrieben hat) wird in der liberalen publizistischen Öffent-

130 SAE o. J., S. 4.

131 Rede Petrópolis 2013.

lichkeit äußerst kritisch beäugt.¹³² Es wird argumentiert, dass die Ungleichheit in den Jahren des wirtschaftlichen Wachstums abgenommen, die Gewalt aber trotzdem zugenommen habe.¹³³ Arbeits-, Miet- und andere Sozialrechte sind jedoch (auch nach 12 Jahren PT-Regierung) geprägt durch die eindeutige Bevorteilung der Besitzenden.

8. Geplante und sozialstaatlich regulierte Stadt

Die Bevorteilung der Besitzenden zeigt sich auch in der Stadtplanung und -entwicklung. Es ist keinesfalls so, wie häufig fälschlich angenommen, dass es in den brasilianischen Städten keine Planung gibt und die Wohn- und Verkehrssituation deshalb katastrophal ist. Im Gegenteil: Die zumeist relativ jungen brasilianischen Städte sind von den Ideen der städtebaulichen Moderne geprägt.¹³⁴ Funktionstrennung in Arbeit, Wohnen und Freizeit, verbunden durch einen auf das private Automobil fokussierten Verkehr, ist ihr Prinzip. Allerdings sind die brasilianischen Städte am Ende des 19. beziehungsweise zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit relativ wenig Weitsicht geplant worden. Das enorme Bevölkerungswachstum Brasiliens wurde nicht bedacht. Außerdem bezogen sich die Planungen anfangs nur auf die Stadtviertel der Ober- und Mittelklasse mit dem Hauptanliegen der Verschönerung.¹³⁵

Integrierte Stadtplanungen, welche die Zentren mit den entlegeneren Stadtgebieten zusammen dachten und neben der Verkehrs- auch (Ab-)Wasser-, Strom- und Gas-Infrastrukturen umfassten, wurden nur in dem kurzen Zeitraum von 1965 bis 1971 systematisch entwickelt.¹³⁶ Die generelle Crux bei der Stadtplanung in Brasilien ist jedoch vor allem das Defizit bei der Umsetzung von Plänen. (Politische) Interessengruppen schaffen es immer wieder, Planungsansätze (zum Beispiel mit langwierigen Gerichtsverfahren) zu blockieren.¹³⁷

Die mit der nachholenden Modernisierung verbundene Industrialisierung ab den 1950er Jahren verursachte eine massive Armutsmigration der Landbevölkerung in die informellen Vorstädte. Darauf wurde von Seiten der damals regierenden Militärs in keiner Weise angemessen reagiert.¹³⁸ Die arme Bevölkerung in den ständig wachsenden Favelas wurde sich selbst überlassen. Statt zumindest die öffentlichen Verkehrswege durch den Ausbau von Straßenbahnen und den Bau von U-Bahnen dem ständigen Einwohnerwachstum anzupassen, wurde wie in Europa das Konzept der »autogerechten Stadt« verfolgt.¹³⁹ Die Straßenbahnen wurden abgeschafft und die Städte mit mehrspurigen, autobahnähnlichen Schnellstraßen durchzogen. Doch es

132 Folha de São Paulo 2013; Estado de São Paulo 2010.

133 Rede Petrópolis 2013.

134 Villaça 1998; Leme 1999.

135 Villaça 1998, S. 193.

136 Ebd., S. 214.

137 Villaça 1998, S. 221.

138 Anelli 2012.

139 Silveira, Cocco 2013.

dauerte keine 30 Jahre bis zum Scheitern dieses Konzepts. Das Einsetzen eines stetigen Wirtschaftswachstums zu Beginn des 21. Jahrhunderts schlug sich direkt in einer Automobilisierung der Massen nieder. Trotz ständigen Ausbaus sind die großen Schnellstraßen heute tagsüber zumeist Staustraßen.

Die Vorschriften zur Bauhöhe und Nutzung von Flächen waren in den meisten Städten bis zum Ende der Militärdiktatur 1985 höchst unterschiedlich (und oft nur rudimentär vorhanden). Die großen Immobilienfirmen nutzten die staatlichen Planungsschwächen unter dem Vorwand der Modernisierung für die Umsetzung renditeträchtiger Projekte aus, was zur Suburbanisierung und Vertikalisierung der Innenstädte führte.¹⁴⁰ Der Kampf von sozialen Bewegungen in den 1980er Jahren für ein »Recht auf Stadt«¹⁴¹ führte zwar 1988 zur Aufnahme des Artikels 182 über die Prinzipien der städtischen Politik in die Verfassung¹⁴² und schließlich 2001 zum »Statut der Stadt« (*estatuto da cidade*),¹⁴³ welches eine partizipative Stadtplanung und die soziale Funktion des Eigentums festschreibt.¹⁴⁴ Doch dies änderte faktisch wenig an der an Kapitalinteressen orientierten Stadtentwicklung. Statt eine nachhaltige, mit den bestehenden Einwohnern und Nutzern abgestimmte Flächennutzung in die Raumplanung aufzunehmen, wurden in vielen Städten bestimmte Stadtgebiete als konzessionierte städtische Entwicklungsgebiete (*operações urbanas*) deklariert und de facto privaten Projektentwicklern zur Ausführung überlassen, was eine nochmalige starke Vertikalisierung der Baumasse bei nahezu ausschließlicher Anwendung von Verkehrskonzepten für den motorisierten Individualverkehr sowie eine Explosion der Immobilienpreise und eine damit verbundene Ausweitung der sozialen Segregation zur Folge hatte.¹⁴⁵ Zudem wird die Einhaltung von Bauvorschriften und Flächennutzungsplänen (*zoneamento*) durch eine endemische Korruption ad absurdum geführt. Dieser generalisierende Befund wird von mehreren Einzelfallstudien über São Paulo¹⁴⁶, Rio de Janeiro¹⁴⁷, Salvador¹⁴⁸, Recife¹⁴⁹ sowie über das häufig als Modellstadt gepriesene Curitiba¹⁵⁰ gestützt. Die brasilianische

140 Vgl. die Überblickswerke von Villaça 1999; Mori 1999; Nunes 2006; Wisnik 2009; Observatório das Metrópoles 2009.

141 Caldeira, Holsten 2005, S. 402.

142 República Federativa do Brasil 1988. Demnach liege das Ziel städtischer Politik darin, »die volle Entwicklung der sozialen Funktion der Stadt und das Wohlergehen ihrer Bewohner zu organisieren«; ebd., § 182, Präambel.

143 Presidência 2001.

144 Darin wird noch einmal die soziale Funktion der Stadt betont und unter anderem eine »gerechte Verteilung des Nutzens und der Kosten des Urbanisierungsprozesses« (ebd., § IX) sowie die »Vermeidung von negativen Effekten des urbanen Wachstums für die Umwelt« (ebd., § IV) angemahnt.

145 Calderia, Holsten 2005, S. 410 ff.; Scussel, Sattler 2010.

146 Anelli 2011.

147 Amado 2013.

148 Santos Mota 2012.

149 Santana 2012.

150 Zanini 2005; Garcez 2006; Zatonni, Bonadio 2012.

Stadt ist auf diese Weise zwar geplant, aber dennoch weitgehend unreguliert gewachsen.

9. Schlussfolgerungen

Die Frage, ob die brasilianische Stadt einen eigenen Typus bildet, der sich von Städten in anderen Weltregionen grundlegend unterscheidet, ist in der Überschrift nicht von ungefähr mit einem Fragezeichen versehen worden. Von der europäischen Stadt unterscheidet sich die brasilianische signifikant. Ob sie sich aber auch von der asiatischen, der nord- und der lateinamerikanischen Stadt hinreichend unterscheidet, kann nur im Vergleich beispielsweise dieser Studie mit ähnlich konzipierten Untersuchungen aus den genannten Weltregionen untersucht werden. Wenn man auf Grundlage dieser Studie einen Idealtypus der brasilianischen Stadt konstruieren wollte, so wäre dieser gekennzeichnet durch eine wirtschaftliche Dynamik und gesellschaftliche Aufstiegschancen für ihre Bewohner. Gleichzeitig ist die brasilianische Stadt geprägt durch eine starke soziale Segregation. Sie ist im Sinne Castells¹⁵¹ global mit dem Weltmarkt vernetzt, aber vor allem (auch wirtschaftlich durch die Agrarproduktion und die Rohstoffförderung) lokal stark verankert. Dabei ist sie von einer kurzen Geschichte sowie weitgehend traditionellen Sozialverhältnissen geprägt. Der Blick auf die brasilianische Stadt reflektiert die Lebensverhältnisse der überwältigenden Anzahl der Brasilianer und lässt – in Kombination mit anderweitig erhobenen Daten – Rückschlüsse auf die Entwicklung der brasilianischen Gesellschaft, ihrer Wirtschaft und Politik zu.

Das brasilianische Bürgertum (zu dem nur ca. sechs Prozent der Bevölkerung gerechnet werden können) scheint weder willens noch in der Lage, den öffentlichen Stadtraum gemäß einer allgemeinen demokratischen Nutzung zu gestalten und Strukturen einer egalitären Gesellschaftsordnung aufzubauen. Somit sind die Städte Brasiliens gekennzeichnet durch eine spezifische »tropische« Form des Kapitalismus, welche soziale Verantwortung hinter kurzfristigen, egoistischen Interessen und dem Konsum auf Kreditbasis nahezu verschwinden lässt.¹⁵² Auf diese Weise wird in Brasiliens Städten indirekt ein Klassenkampf über die Formen der Gewaltkriminalität (von unten) und des Verhaltens im Straßenverkehr (von oben) ausgetragen. Die Ungleichheit der Lebensverhältnisse in den Städten und soziale, zum Teil rassistische Segregation sind zu einem dauerhaften Problem geworden, das einer sozial und ökonomisch nachhaltigen Entwicklung im Wege steht.

151 Castells 2003.

152 Zu einem ähnlichen Schluss kommt Burchardt 2010, der diese Diagnose allerdings allgemein für lateinamerikanische Eliten erstellt.

Literatur

- ABEP (Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa) 2010. *Critério de classificação econômica*. <http://de.scribd.com/doc/49779102/Criterio-de-Classificacao-Economica-Brasil-ABEP-2010> (Zugriff vom 20.02.2014).
- Alcântara, José O. Jr. 2006. *Microsociologia da sociabilidade na mobilidade urbana*. www.gepfs.ufma.br/sl/MICROSOCIOLOGIA%20DA%20SOCIABILIDADE.pdf (Zugriff vom 03.12.2014).
- Alcântara, José O. Jr. 2007. *Análise de expressões da sociabilidade dos passageiros de ônibus em São Luís*. São Luís: UFMA. www.gepfs.ufma.br/proj/PROJETO%20DE%20PESQUISA%20SOCIABILIDADES%20DOS%20PASSAGEIROS%20DE%20ONIBUS%20SAO%20LUIS.pdf (Zugriff vom 13.12.2014).
- Almeida, Rosa L. de et al. 2013. »Via, homem e veículo: fatores de risco associados à gravidade dos acidentes de trânsito«, in *Revista Saude Publica* 47, 4, S. 718-731.
- Almeida Magalhães, Beatriz de; Andrade, Rodrigo Ferreira 1989. *Belo Horizonte. Um espaço para a república*. Belo Horizonte: UFMG.
- Amado, Maria C. 2013. »Rio: urgências urbanas e o dilemma da construção de uma identidade«, in *Artes & Ensaios*, Ano XX, 26. Junho 2013, S. 51-61.
- Andrade, Rodrigo Melo Franco de 1937. *Programa. Revista do patrimônio histórico e artístico nacional*. Rio de Janeiro: MES 1.
- Anelli, Renato L. 2011. *Plano e conformação da base da metrópole: redes de mobilidade paulistanas*. Porto Alegre: Marca Visual.
- Anelli, Renato L. 2012. *Urban planning, urban design and architectural design in São Paulo during the military regime*. www.fau.usp.br/iphs/lib/IPHS%202012%20ANELLI%20Renato_eng.pdf. (Zugriff vom 17.01.2014).
- Araújo, Eduardo F. 2014. »Etnotrilhas metropoéticas«, in *Galáxia* 14, 27, S. 265-270.
- Augé, Marc 1998. *Ein Ethnologue in der Metro*. Frankfurt a.M., New York: Campus.
- Behn, Andreas 2013. »Polizeigewalt in Brasilien. Elektroschocks im Polizeirevier«, in *die tageszeitung* vom 7. Oktober 2013. <http://taz.de/Polizeigewalt-in-Brasilien/!125073/> (Zugriff vom 12.11.2013).
- Bogoni, Nadia M.; Nelson, Hein; Beuren, Ilse M. 2011. »Análise da relação entre crescimento econômico e gastos públicos nas maiores cidades da região Sul do Brasil«, in *Revista de Adm. Pública* 45, 1. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122011000100008&lng=en&nrm=iso (Zugriff vom 13.12.2014).
- Bohnsack, Ralf 2009. *Qualitative Bild- und Videointerpretation: Die dokumentarische Methode*. Stuttgart: UTB.
- Bonduki, Nabil 2010. *Operação São Vito: uma demolição que é um crime contra São Paulo*. www.cartacapital.com.br/sociedade/operacao-sao-vito-uma-demolicao-que-e-um-crime-contra-sao-paulo (Zugriff vom 12.12.2012).
- Bourdieu, Pierre 2002. *Der Einzige und sein Eigenheim*. Hamburg: VSA.
- Brum, Mário S. 2012. »Ditadura civil-militar e favelas: estigma e restrições ao debate sobre a cidade (1969-1973)«, in *Cadernos Metrôpole* 14, 28, S. 357-380.
- Bruna, Paulo 2010. *Os primeiros arquitetos modernos. Habitação social no Brasil 1930-1950*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Bundesamt für Statistik 2012. *Statistisches Jahrbuch 2012*. Wiesbaden.
- Burchardt, Hans-Jürgen 2010. »The Latin American paradox: convergence of political participation and social exclusion«, in *Internationale Politik und Gesellschaft* 6, 3, S. 40-51.
- Burgos, Marcelo Baumann 2005. »Cidade, territórios e cidadania«, in *Dados – Revista de Ciências Sociais* 48, 1, S. 189-222.
- Caldeira, Teresa; Holston, James 2005. »State and urban space in Brazil: from modernist planning to democratic interventions«, in *Global assemblages. Technology, politics and ethics as anthropological problems*, hrsg. v. Ong, Aihwa; Collier, Stephen J., S. 393-416. Malden, Oxford, Calten: Blackwell Publishing.
- Campos Júnior, Carlos Teixeira de 2005. *História da construção e das transformações da cidade*. Vitória: Sindicon.
- Carvalho, Inaiá M. de; Pereira, Gilberto Corso 2007. »Dinâmica metropolitana e segregação sócioespacial«, in *Cadernos CRH* 20, 50, S. 261-279.

- Castells, Manuel 2001. *Das Informationszeitalter. Teil 1: Der Aufstieg der Netzwerkgesellschaft*. Opladen: Leske + Budrich.
- Castells, Manuel 2003. »Local and global: cities in the network society«, in *Tijdschrift voor economische en sociale geografie* 9, 5, S. 548-558.
- Costa, Sérgio 2002. »A construção sociológica da raça no Brasil«, in *Estudos Afro-Asiáticos* 24, 1, S. 35-61.
- Costa, Sérgio 2010. »Da sociologia do racismo à política anti-racistas: nexos difíceis«, in *Democracia, crise e reforma. Estudos sobre a era Fernando Henrique Cardoso*, hrsg. v. D'Incao, Maria Angela; Martins, Hermínio, S. 245-268. São Paulo: Paz & Terra.
- Deák, Csaba; Schiffer, Sueli R. Hrsg. 1999. *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Diário Catarinense 2012. *Classe C investe nos cursos de inglês*. <http://diariocatarinense.clicrbs.com.br/sc/economia/noticia/2012/06/classe-c-investe-nos-cursos-de-ingles-3800438.html> (Zugriff vom 17.09.2014).
- Estado de São Paulo 2013. *Equipe de Dilma prepara reajuste do Bolsa-Família acima da inflação*. www.estadao.com.br/noticias/nacional,equipe-de-dilma-prepara-reajuste-do-bolsa-familia-acima-da-inflacao,640431,0.htm (Zugriff vom 07.01.2014).
- Eurostat 2014. *Resident populations living in Europe's cities*. http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_European_cities#Resident_populations_living_in_Europe.E2.80.99s_cities (Zugriff vom 12.12.2012).
- Fausto, Boris 1994. *História do Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- FGV (Fundação Getúlio Vargas) 2013. *Renda e bem estar*. <http://cps.fgv.br/node/3999> (Zugriff vom 02.01.2014).
- Folha de São Paulo 2013. *Análise: Bolsa Família diminuiu a pobreza, mas avanços na qualificação são pequenos*. www1.folha.uol.com.br/poder/2013/10/1359325-analise.shtml (Zugriff vom 07.01.2014).
- Folha de São Paulo 2014. »Shoppings do país se preparam para onda de ›rolezinhos««, in *Folha de São Paulo* vom 15. Januar 2014, S. 12.
- Frehse, Fraya 2006. »As realidades que as ›tribos urbanas‹ criam«, in *Revista Brasileira das Ciências Sociais* 21, 60. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-2070200000100003&clang=pt (Zugriff vom 16.12.2014).
- Frehse, Fraya 2013. »A rua no Brasil em questão (etnográfica)«, in *Anuário Antropológico* 45, 2, S. 99-129.
- Freitag, Barbara 2000. »A cidade brasileira como espaço cultural«, in *Tempo Social* 12, 1. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-20702000000100003&clang=pt (Zugriff vom 16.12.2014).
- Freitag, Barbara 2002. *Cidade dos homens*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro.
- Freitas, José Francisco Bernadino. Hrsg. 2010. *Diálogos: urbanismo.br*. Vitória, Niterói: EDUFES, EDUFF.
- Freyre, Gilberto 1982. *Das Land in der Stadt. Die Entwicklung der urbanen Gesellschaft Brasiliens*. München: DTV.
- Freyre, Gilberto 2010 [1940]. *O mundo que o Português criou. Aspectos das relações sociais e da cultura do Brasil com Portugal e as colônias portuguesas*. Rio de Janeiro: Editora É.
- Frúgoli, Heitor Jr. 2007. *Sociabilidade urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.
- FU Berlin et al. 2014. *desigualdades.net. Interdependent inequalities in Latin America: structures and negotiations*. www.desigualdades.net/ (Zugriff vom 16.12.2014).
- Furtado, Carlos Ribeiro 2014. »Intervenção do Estado e (re)estruturação urbana. Um estudo sobre gentrificação«, in *Caderdnos Metropole* 16, 32, S. 341-364.
- Garcez, Luiz Armando 2006. *Curitiba: evolução urbana*. Rio de Janeiro, Curitiba: Imprensa Universitária.
- Geertz, Clifford 1983. *Dichte Beschreibung. Beiträge zum Verstehen kultureller Systeme*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Gegner, Martin 2007. *Das öffentliche Bild vom öffentlichen Verkehr*. Berlin: edition sigma.
- Gegner, Martin 2008. »Die Brasilianer und ihr Eigenmobil. Notizen zu Modernisierung und Automobilisierung in einem ›Land der Zukunft««, in *Zukünfte des Automobils. Aussichten und Grenzen der autotechnischen Globalisierung*, hrsg. v. Canzler, Weert; Schmidt, Gert, S. 213-230. Berlin: edition sigma.

- Gegner, Martin 2011. »The Brazilian and his I-car. A European sociological view on car-driving in a ›land of the future‹«, in *RISCO – Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo* 13, 1, S. 83-90.
- Gegner, Martin 2012. »Historic center of São Luis: between a ›theme park‹ and a ›no-go-area‹«, in *World heritage today*, hrsg. v. André da Rocha, Andreza, S. 205-222. Berlin: Verlag Dr. Köster.
- Gegner, Martin 2013 a. »São Paulo – Stadt der Mauern«, in *MinhaSP. Ein Stadtlesebuch zu São Paulo*, hrsg. v. Grätz, Ronald, S. 78-81. Stuttgart: edition esefeld & traub.
- Gegner, Martin 2013 b. »Die unbekanntten Städte«, in *(Stadt-) Bauwelt* 103, 48, S. 56-60.
- Gohn, Maria Glória de 2014. »A sociedade brasileira em movimento: vozes das ruas e seus ecos políticos e sociais«, in *Cadernos CRH* 27, 71, S. 431-441.
- Gonçalves, Maria Flora 1995. *O novo Brasil urbano: impasses, dilemas, perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto.
- Gouveia, Valdiney V.; Clemente, Miguel 2000. »O individualismo-coletivismo no Brasil e na Espanha: correlatos sócio-demográficos«, in *Estudos Psicologicos, Natal* 5, 2, S. 317-346.
- Governo do Rio de Janeiro 2014. *UPP came to stay*. www.upprj.com/index.php/as_upps_us (Zugriff vom 13.09.2014).
- Grieco, Bettina Zellner; Sorgine, Juliana 2008. »O estado da cidade de Ouro Preto e o inventário cadastrál«, in *Salvemos Ouro Preto. A campanha em benefício de Ouro Preto 1949-1950*, hrsg. v. Sorgine, Juliana, S. 15-54. Rio de Janeiro: Iphan.
- Guimarães, Antonio Sérgio A. 2013. *Black identities in Brazil. Ideologies and rhetoric. desigualdades.net*. Research Network on Interdependent Inequalities in Latin America, Working Paper No. 52. FU Berlin et al.
- Habermas, Jürgen 1990 [1962]. *Strukturwandel der Öffentlichkeit*. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Häußermann, Hartmut 2001. »Die europäische Stadt«, in *Leviathan* 29, 2, S. 237-255.
- Häußermann, Hartmut; Siebel, Walter 2004. *Stadtsoziologie. Eine Einführung*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Holanda, Sérgio Buarque de 2006 [1936]. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.
- Huguenin, Fernanda 2007. *O universo social da praia: terapia, democracia e travestismos à Beira-Mar*. XIII Congresso de Sociologia, GT27. Recife: Sociologia do Esporte e do Lazer.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 1941. *Repertório estatístico do Brasil. Quadros retrospectivos. Quadro 1*. http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv_17983_v1.pdf. (Zugriff vom 08.03.2014).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 1965. *População recenseada*. http://seculoxx.ibge.gov.br/images/seculoxx/arquivos_download/populacao/1965/populacao1965aeb_02.pdf (Zugriff vom 08.03.2014).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2003. *Censo demográfico 2000. Famílias e domicílios. Resultados da amostra. Tabela 3: Distribuição dos domicílios particulares permanentes, por cor do responsável e adequação do domicílio, segundo as Grandes Regiões*, S. 67. www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2000/familias/censo2000_familias.pdf (Zugriff vom 27.05.2011).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2008. *Resistência & integração. 100 anos de imigração japonesa no Brasil*. Brasília: IBGE.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2009. *Censo demográfico 2009. Síntese de indicadores sociais. Uma análise das condições de vida da população brasileira 2009. Tabela 8.1.: População total e respectiva distribuição percentual, por cor ou raça, segundo as Grandes Regiões, Unidades da Federação e Regiões Metropolitanas*, S. 188. www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaoodevida/indicadoresminimos/sinteseindicossociais2009/indic_sociais2009.pdf (Zugriff vom 27.05.2011).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2010. *Censo demográfico 2010. Características urbanísticas do entorno dos domicílios*. Brasília. ftp://ftp.ibge.gov.br/Censos/Censo_Demografico_2010/Entorno_dos_Domicilios/entorno.pdf (Zugriff vom 31.01.2014).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2011. *Censo demográfico 2010. Aglomerados subnormais. Primeiros resultados*. www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/aglomerados_subnormais/agsn2010.pdf (Zugriff vom 31.01.2014).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2012 a. *Estimativas da população residente nos municípios Brasileiros com data de referência em 1º de Julho de 2012*. <ftp://ftp.ibge.gov>

- v.br/Estimativas_Projecoes_Populacao/Estimativas_2012/populacoes_estimativas_municipios_TCU_31_10_2012_pdf.zip (Zugriff vom 31.01.2014).
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) 2012 b. *Estimativas da população residente no Brasil e unidades da federação com data de referência em 1º de Julho de 2012*. www.ibge.gov.br/home/estatistica/.../estimativa2011/tab_Brasil_UF.pdf (Zugriff vom 31.01.2014).
- IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) 2011. *Natureza e dinâmica das mudanças recentes na renda e na estrutura ocupacional brasileiras*. Comunicados IPEA 104. Brasília. http://portal.mte.gov.br/data/files/8A7C812D3374524E013389E20D294A08/IPEA_110804_comunicadoipea104.pdf (Zugriff vom 13.01.2014).
- Ivo, Any Brito Leal 2012. »Jardins do Éden: Salvador, uma cidade global-dual«, in *Cadernos CRH 25*, 64, S. 131-146. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792012000100010&lng=en&nrm=iso (Zugriff vom 15.12.2014).
- Lanz, Stephan 2006. »Zwischen Prekarität und Emanzipation: Topographien urbaner Selbstorganisation in Armutsräumen von Rio de Janeiro und Buenos Aires«, in *Dissidente Praktiken: Erfahrungen mit herrschafts- und warenkritischer Selbstorganisation*, hrsg. v. Möller, Carola; Peters, Ulla; Vellay, Irina, S. 93-112. Königstein/Taunus: Ulrike Helmer Verlag.
- Le Corbusier 1979 [1925]. *Urbanisme*. Paris: Les Editions G. Crés (deutsche Erstausgabe 1929: *Städtebau*. Leipzig: Deutsche Verlagsanstalt).
- Leme, Maria Cristina da Silva 1999. »A formação do pensamento urbanístico no Brasil: 1895-1965«, in *Urbanismo no Brasil 1895-1965*, hrsg. v. Leme, Maria Cristina da Silva; Gomes, Ana; Filgueiras, Marco Aurelio, S. 245-258. São Paulo: Studio Nobel.
- Lindner, Rolf 2008. »Textur, imaginaire, Habitus – Schlüsselbegriffe der kulturanalytischen Stadtforschung«, in *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung*, hrsg. v. Berking, Helmuth; Löw, Martina, S. 83-94. Frankfurt a. M., New York: Campus.
- Kamakura, Wagner A.; Mazzon, José Afonso 2013. *Estratificação socioeconômica e consumo no Brasil*. São Paulo: Blucher.
- Machado, Helena C. 2000. »A construção da praia«, in *Sociedade Cultura 1, Série Sociologia 13*, 1, S. 201-218. <http://repositorium.sdum.uminho.pt/xmlui/bitstream/handle/1822/13550/A%20constru%C3%A7%C3%A3o%20social%20da%20praia.pdf?sequence=3> (Zugriff vom 01.12.2014).
- Machado, Lia Zanotta 2001. »Famílias e individualismo: tendências contemporâneas no Brasil«, in *Interface (Botucatu)* 5, 8, S. 11-26.
- Machado da Silva, Luiz Antonio 2010. *Afinal, qual é a das UPPs?* www.observatoriodasmetro poles.ufrj.br/artigo_machado_UPPs.pdf (Zugriff vom 16.12.2014).
- Marcus, George E. 1995. »Ethnography in/of the world system. The emergence of multi-sited ethnography«, in *Annual Review of Anthropology* 24, 1, S. 95-117.
- Maricato, Ermínia 2001. *Brasil, cidades*. Petrópolis: Editora Vozes.
- Melo, Carlos Ranulfo 2011. »Individualismo e partidarismo em doze estados brasileiros«, in *Revista Brasileira de Ciência Social* 26, 75, S. 57-71.
- Mendes, Luciano; Cavedon, Neusa R. 2012. »A atividade de camelô como prática urbana no contexto das cidades«, in *urbe, Revista Brasileira de Gestão Urbana* 4, 1, S. 123-140.
- Meyer, Regina M.; Grostein, Maria D.; Biderman, Ciro 2003. *São Paulo Metropole*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Ministério de Educação 2014. *Programe universidade para todos*. <http://prouniportal.mec.gov.br/%29> (Zugriff vom 23.10.2013).
- Montero, Paula 2006. »Religião, pluralismo e esfera pública no Brasil«, in *Novos estudos – CEBRAP* 74, S. 47-65.
- Mori, Klára Kaiser 1999. »A ideologia na constituição do espaço brasileiro«, in *O processo de urbanização no Brasil*, hrsg. von Deák, Csaba; Schiffer, Sueli R., S. 49-72. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Motta, Lia 2008. »Ouro Preto: de monumento Nacional a Patrimônio Mundial«, in *Salvemos Ouro Preto. A campanha em benefício de Ouro Preto 1949-1950*, hrsg. v. Sorgine, Juliana, S. 12-17. Rio de Janeiro: Iphan.
- Müller-Doohm, Stefan 1997. »Bildinterpretation als struktural-hermeneutische Symbolanalyse«, in *Sozialwissenschaftliche Hermeneutik*, hrsg. v. Hitzler, Ronald; Honer, Anne, S. 81-108. Opladen: Leske + Budrich.

- Nascimento, Abdias do; Larkin Nascimento, Elisa 2001. »A reading of race relations in Brazil«, in *Beyond racism. Race and inequality in Brazil, South Africa and the United State*, hrsg. v. Hamilton, Charles, S. 105-156. Colorado, London: Lynne Rienner.
- Nascimento, Douglas 2010. *Edifício Mercúrio*. www.saopauloantiga.com.br/edificio-mercurio/ (Zugriff vom 12.12.2012).
- Nölke, Andreas 2011. »Die BRIC-Variante des Kapitalismus und soziale Ungleichheit. Das Beispiel Brasilien«, in *Soziale Ungleichheiten in Lateinamerika. Neue Perspektiven auf Wirtschaft, Politik und Umwelt*, hrsg. v. Wehr, Ingrid; Burchardt, Hans-Jürgen, S. 137-152. Baden-Baden: Nomos.
- Nunes, Brasilmar 2006. *Sociologia de capitais Brasileiras*. Brasília: Liber Livro Editora.
- Observatório das Metrópoles 2009. *Relatório. Vulnerabilidade socioambiental das metrópoles Brasileiras*. www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/relatorio_socioambiental.pdf (Zugriff vom 02.11.2014).
- Pereira, Elson Manoel. Hrsg. 2008. *Planejamento urbano no Brasil; conceitos diálogos e práticas*. Colecó: Argos.
- Pereira, Elvis 2012. »Passageiro enfrenta superlotação em 6 das 12 linhas de metrô e de trem de SP«, in *Folha de São Paulo* vom 5. Mai 2012, S. C1.
- Pereira, Potyara A. 2012. »Utopias desenvolvimentistas e política social no Brasil«, in *Servico Social e Sociedade* 28, 4, 112, S. 729-753. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-66282012000400007> (Zugriff vom 10.10.2014).
- Pimenta, Carlos Alberto M. 2000. »Violência entre torcidas organizadas de futebol«, in *São Paulo Perspectivas* 14, 2, S. 122-128.
- Preserva SP 2012. *Um casarão na rua João Moura*. www.preservasp.org.br/19_informativo.html (Zugriff vom 13.09.2013.)
- Presidência da República 2001. *Lei No 10.257 de 10 de Julho de 2001*. www.planalto.gov.br/civil_03/leis/leis_2001/110257.htm (Zugriff vom 10.01.20014).
- Rammler, Stephan 2001. *Mobilität in der Moderne*. Berlin: edition sigma.
- Rede Petrópolis 2013. *Brasil está reduzindo a pobreza, mas enfrenta crescimento da violência*. www.tvredepetropolis.com.br/site/index.php/mundo/item/4449-brasil-est%C3%A1-reduzindo-a-pobreza-mas-enfrenta-crescimento-da-viol%C3%Aancia (Zugriff vom 13.12.2013).
- República Federativa do Brasil 1988. *Constituição da República Federativa do Brasil*. www.jusbrasil.com.br/topicos/10657746/artigo-182-da-constituicao-federal-de-1988 (Zugriff vom 13.10.2014).
- Ribeiro, Carlos Antonio Costa 2006. »Class, race, and social mobility in Brazil«, in *Dados – Revista de Ciências Sociais* 49, 4, S. 833-876. http://socialsciences.scielo.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0011-52582007000100008&lng=en&nrm=iso (Zugriff vom 02.01.2014).
- Ribeiro, Luiz César de Queiroz 2007. *A dimensão metropolitana da questão social brasileira*. www.anpocs.org.br/encontro/2007/2007.htm (Zugriff vom 02.01.2014).
- Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz 2010. »Desigualdades de oportunidades e segregação residencial: a metropolização da questão social no Brasil«, in *Cadernos CRH* 23, 59, S. 221-233. www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-49792010000200002&lng=en&nrm=iso (Zugriff vom 16.12.2010).
- Ribeiro, Luiz César de Queiroz; Cardoso, Aduino Lúcio 1996. »Da cidade à nação: gênese e evolução do urbanismo no Brasil«, in *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*, hrsg. v. Ribeiro, Luiz César de Queiroz; Pechmann, Robert, S. 53-94. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Ribeiro, Luiz César de Queiroz; Pechmann, Robert. Hrsg. 1996. *Cidade, povo e nação. Gênese do urbanismo moderno*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Rinke, Stefan; Schulze, Frederik 2013. *Kleine Geschichte Brasiliens*. München: C. H. Beck.
- Rodrigues, Artur 2012. »Trânsito mata 42,2 mil pessoas no País e índice cresce 13,9% em um ano«, in *O Estado de São Paulo* vom 12. Mai 2012, S. C6.
- Rosetti, Eduardo Pierotti 2013. »Brasília-patrimônio: desdobrar desafios e encarar o presente«, in *Arquitexts* 14, 2. www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.159/4845 (Zugriff vom 12.12.2012).
- SAE (Secretaria de Assuntos Estratégicos do Governo Brasileiro) o. J. *Comissão para a definição da classe média no Brasil*. Brasília: Governo Federal.

- Santana, Andresa Bezerra 2012. *O silêncio no centro do Recife: as práticas urbanísticas e o calar de um monumento no período Estado Novista*. www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST249.pdf (Zugriff vom 13.10.2014).
- Santos, Anna Lúcia Florisbela dos 2001. *Der städtische informelle Sektor in Brasilien. Das Fallbeispiel Rio de Janeiro*. Oldenburg: Bibliotheks- und Informationssystem der Universität Oldenburg.
- Santos, Milton 1959. *A cidade como centro de região: definições e métodos de avaliação da centralidade*. Salvador: Universidade da Bahia.
- Santos Mota, Luciana Guerra 2012. *Gestão urbana X ocupação do solo: o caso do corredor da Vitória*. www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST261.pdf (Zugriff vom 10.10.2014).
- Sanzio, Rafael Arajuó 2014. »Geografia, cartografia e o Brasil Africano: algumas representações«, in *Revista do Departamento de Geografia* 32, Vol. Especial cartogeo, Universidade de São Paulo, S. 332-350.
- Scussel, Maria C.; Sattler, Miguel A. 2010. Em (trans)formação: impacto da verticalização e densificação na qualidade do espaço residencial, in *Ambiente. Construído* 10, 3, S. 137-150.
- Seidl, Ernesto 2012. »Sociologia da vocação religiosa: reprodução familiar e reprodução da Igreja«, in *Sociologias* 14, 29, S. 214-238.
- Sewing, Werner 2000. »Leiden am Leitbild Europäische Stadt«, in *die tageszeitung* vom 3./4. Juni 2000.
- Siebel, Walter 2004. »Einleitung«, in *Die europäische Stadt*, hrsg. v. Siebel, Walter, S. 11-48. Frankfurt a. M.: Suhrkamp,
- Siebel, Walter 2005. »Was ist eine europäische Stadt?«, in *Europa Kultur Stadt. Beilage des Deutschen Kulturrates und der Kulturstiftung des Bundes in politik und kultur*, Ausgabe II, Jan.-Feb. 2005, S. 1-2.
- Siebel, Walter 2012. »Stadt und soziale Ungerechtigkeit«, in *Leviathan* 40, 3, S. 462-475.
- Siebel, Walter 2013. »Stadt, Ungleichheit und Diversität«, in *Leviathan* 41, 2, S. 238-263.
- Silveira, Márcio Rogério; Cocco, Rodrigo Giraldo 2013. »Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais«, in *Estudos Avancados* 27, 79, S. 41-53.
- Silverio, Valter Roberto 2004. »Movimento Negro und die (Re)Interpretation des brasilianischen Dilemmas«, in *Stichproben. Wiener Zeitschrift für kritische Afrikastudien* 4/6. http://stichproben.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/p_stichproben/Artikel/Nummer06/Nr6_Silverio.pdf (Zugriff vom 01.02.2014).
- Simmel, Georg 1992 [1903]. »Die Großstädte und das Geistesleben«, in *Georg Simmel: Soziologie: Untersuchung über die Formen der Vergesellschaftung*, Gesamtausgabe, Band 11, hrsg. v. Rammstedt, Ottheim. Frankfurt a. M.: Suhrkamp.
- Sorgine, Juliana. Hrsg. 2008. *Salvemos Ouro Preto. A campanha em beneficio de Ouro Preto 1949-1950*. Rio de Janeiro: Iphan.
- Stirner, Max 1844. *Der Einzige und sein Eigentum*. Leipzig: Otto Wiegand. <http://gutenberg.spiegel.de/buch/4220> (Zugriff vom 10.01.2014).
- Tavares, Breitner L. 2005. *Feira do rolo na pedagogia da malandragem: memória e representações sociais no espaço urbano de Ceilândia-DF*. Tese de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, Departamento de Sociologia.
- Telles, Edward 2004. *Race in another America. The significance of skin color in Brazil*. Princeton, Oxford: Princeton University Press.
- Trindade, Eliane 2010. »Casa é ilha de segurança: dos que têm renda maior«, in *Folha de São Paulo* vom 16. Dezember 2010, S. C11.
- UN (United Nations) 2010. *UN habitat 2010. Annual report*. New York: United Nations.
- Villaça, Flávio 1998. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: FAPESP.
- Villaça, Flávio 1999. »Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil«, in *O processo de urbanização no Brasil*, hrsg. von Deák, Csaba; Schiffer, Sueli Ramos, S. 171-243. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Villaça, Flávio 2011. »São Paulo: segregação urbana e desigualdade«, in *Estudos Avancados* 25, 71, S. 37-58.
- Wagner, Peter 1995. *Soziologie der Moderne: Freiheit und Disziplin*. Frankfurt a. M.: Campus.
- Waizelfisz, Julio Jacobo 2013. *Mapa de violência 2013. Mortos por armas de fogo*. São Paulo: Cebela.

- Weber, Max 1973 [1913]. »Die Objektivität sozialwissenschaftlicher Erkenntnis«, in *Max Weber: Soziologie. Universalgeschichtliche Analysen. Politik*, hrsg. von Winckelmann, Johannes. Stuttgart: Alfred Kröner Verlag.
- Weber, Max 2000 [1921]. »Die Stadt«, in *Max Weber: Wirtschaft und Gesellschaft. Die Wirtschaft und die gesellschaftlichen Ordnungen und Mächte*, Nachlaß, Teilband 5, hrsg. v. Nippel, Wilfried. Tübingen: Mohr Siebeck.
- Wehr, Ingrid; Burchardt, Hans-Jürgen. Hrsg. 2011. *Soziale Ungleichheiten in Lateinamerika. Neue Perspektiven auf Wirtschaft, Politik und Umwelt*. Baden-Baden: Nomos.
- Weinstein, Barbara 1996. *For social peace in Brazil: industrialists and the remaking of the working class in Sao Paulo, 1920-1964*. Chapel Hill: University of North Carolina Press.
- Wisnik, Guilherme 2009. *Estado crítico. À deriva nas cidades*. São Paulo: PubliFolha.
- World Bank 2011. *Gini index (World Bank estimate)*. <http://data.worldbank.org/indicator/SI.POV.GINI> (Zugriff vom 05.05. 2013).
- World Bank 2012. *World development indicators*. <http://data.worldbank.org/sites/default/files/wdi-2012-ebook.pdf> (Zugriff vom 05.05. 2013).
- World Bank o. J. *O retorno do Estado às favelas do Rio de Janeiro: uma análise da transformação do dia a dia das comunidades após o processo de pacificação das UPPs*. www.upprj.com/upload/estudo_publicacao/O_retorno_do_Estado_%C3%A0s_favelas_do_Rio_de_Janeiro_Banco_Mundial.pdf (Zugriff vom 06.06.2014).
- Zanini, Rose M. 2005. *Stadtentwicklung, Stadtplanung, Favelas. Probleme einer Hauptstadt. Das Beispiel Curitiba in Paraná. (Südbrasilien)*. Bern: Peter Lang.
- Zattoni, Joan Milano; Bonadio, Mariana Galacini 2012. *Curitiba: onde está a habitação de interesse social?* www.ppgau.ufba.br/urbicentros/2012/ST240.pdf (Zugriff vom 02.11.2014).

Zusammenfassung: In diesem Beitrag wird gefragt, ob die brasilianische Stadt, soziologisch betrachtet, einen eigenen Typus ausbildet. Ziel des Unterfangens ist, besondere Merkmale der Vergesellschaftung in brasilianischen Städten zu benennen, die sie von anderen Stadttypen unterscheidet. Dieser Blick auf die Stadt reflektiert die Lebensverhältnisse der meisten Brasilianer und lässt Rückschlüsse auf Entwicklungen in der Gesellschaft zu.

Stichworte: Stadtsoziologie, Brasilien, Idealtypus

The Brazilian city as idealtype?

Summary: This contribution questions whether Brazilian cities and towns constitute a distinct sociological typology. The objective of this research is to outline specific characteristics of the sociability in Brazilian cities/towns, which differ from that of other typologies. The perspective on the city/town reflects the Brazilian way of life and permits hypotheses with respect to the Brazilian society.

Keywords: urban sociology, Brazil, idealtype

Autor

Dr. Martin Gegner
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB)
Reichpietschauer 50
10785 Berlin
martin.gegner@wzb.eu

Leviathan, 43. Jg., 2/2015