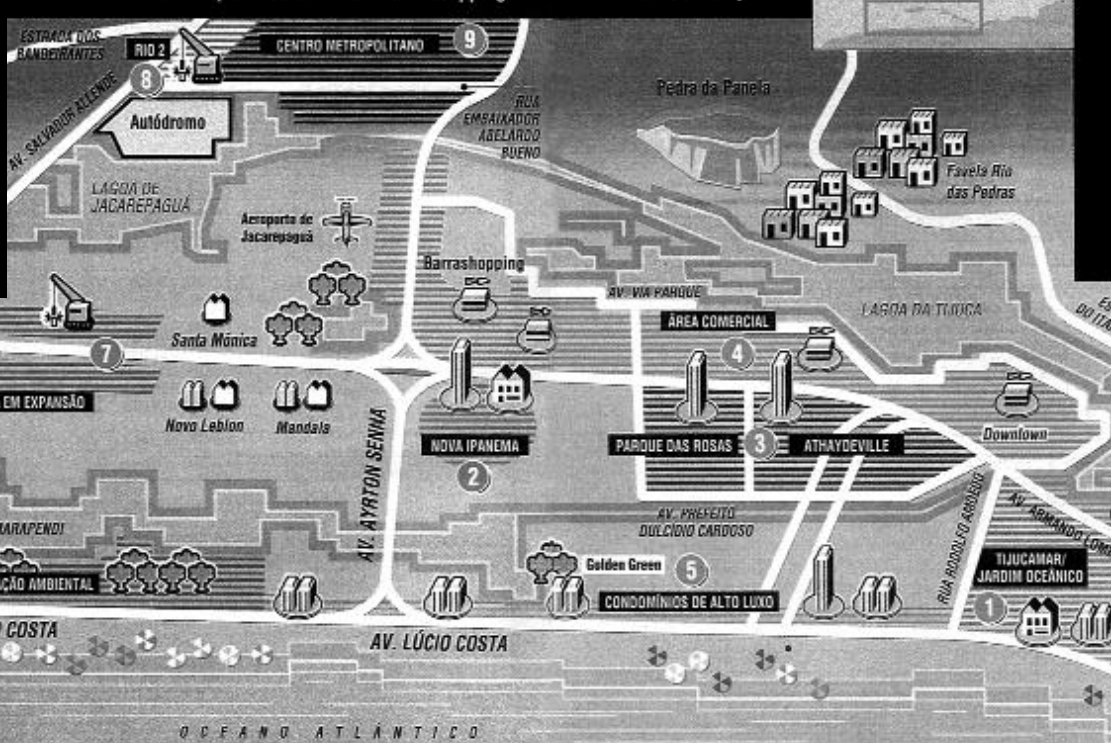


Wie Barra entstand

Geschichte der 30jährigen Entwicklung des Stadtteils anhand wichtiger Bau- und Umweltschutzprojekte

- 1 Tijuca/Jardim Oceânico: Zone mit niedriger Bebauung, meist Häuser und Wohnanlagen mit höchstens drei Etagen, aus den 70er Jahren stammend
- 2 Nova Ipanema: Erste große geschlossene Wohnanlage mit Wolkenkratzer von 1976
- 3 Athaydeville/Parque das Rosas: Typische Hochhausanlagen der 80er Jahre
- 4 Geschäftsviertel: Vor allem im Winkel zwischen Avenida das Americas und Avenida Ayrton Senna konzentrieren sich Einkaufszentren wie Barrashopping, New York City Center, Via Parque und andere
- 5 Luxusapartments: In der Mitte der Avenida Lúcio Costa (Avenida Sernambetiba) liegen die bevorzugten Wohnanlagen mit unverbaubarem Meeresblick



# Insel der Seligen

Touristen verirren sich noch selten in den „Goldenen Westen“ von Rio. Dabei wartet im Vorort Barra da Tijuca auf sie heute schon eine Ahnung des Brasiliens von morgen.

Lorenz Winter

„Der Carioca des 21. Jahrhunderts wird ein Bewohner des westlichen Stadtgebiets sein“, meinte Renato Villela, Leiter der zentralen Informationsabteilung von Rio, kürzlich bei der Vorlage des Statischen Jahrbuchs der Stadt am Zuckerhut.

Im Blick hatte der Beamte bei dieser Behauptung wohl vor allem das stürmische Wachstum des fashionablen Vorortes Barra da Tijuca, der an wirtschaftlicher Bedeutung und sozialem Status allmählich die klassische „Südzone“ von Rio (mit Copacabana, Ipanema und Leblon) überrundet. Das einstige Sand- und Sumpfgelände, noch vor einem Menschenalter nur nach stundenlanger und beschwerlicher Anreise von einer Handvoll Badegästen besucht, gleicht heute einer aufstrebenden Mittelstadt mit 160.000 Einwohnern. Mehr als die Hälfte von ihnen ist unter 30 Jahre alt und etwa zwei Fünftel verfügen über ein Monatseinkommen von umgerechnet

mindestens 3.000 DM – das entspricht dem Dreifachen des Durchschnitts von „Alt“-Rio.

In den fünf Vorjahren entstand etwa die Hälfte aller Neubauten der Stadt auf dem schmalen „Lido“ zwischen Ozean und Lagune – insgesamt lieferten Bau-Unternehmen und Immobilienfirmen in den vergangenen 20 Jahren dort rund 17.000 Eigentumswohnungen sowie Einfamilien- und Reihenhäuser aus. Langfristig sieht der Behauungs- und Entwicklungsplan für Barra die Ansiedlung von zwei Millionen Einwohnern vor, und schon Ende der 80er Jahre, als sich seine Bevölkerungszahl erst auf 90.000 verdoppelt hatte, wurde ernsthaft erwogen, ihm den Status einer selbsttätigen Gemeinde zu verleihen. Bei einer Abstimmung ergab sich damals eine knappe Mehrheit für das Vorhaben, doch scheiterte der Plan, weil die erforderliche Mindeststimmzahl nicht erreicht wurde.

Aber auch wenn der „bairro“ bisher Teil von Rio blieb, verkünden seine

Topographie, Architektur und Mode den besonderen „Lifestyle“ des Viertels. Im Gegensatz zum aufgeschütteten Strand der Copacabana beispielsweise bildet der 20 Kilometer lange Sandstreifen zwischen dem Tunnel do Joá im Osten und dem Canal de Sernambetiba im Westen (siehe Lageplan) ein natürlich angeschwemmtes Badeparadies. Und anders als an der weltberühmten Flanierpromenade zwischen den Hotels Méridien und Sofitel fällt der Blick an der Praia da Barra nicht auf eine geschlossene Häuserfront.

## Im Sommer ein Brutofen mit über 40 Grad

Überall reicht die Sicht vielmehr zwischen den Hochhäusern hindurch bis weit ins Hinterland mit seinen begrüneten „serras“ und „morros“. Allerdings: Genau wie an den Stränden der „Zona Sul“ fehlen auch in Barra bisher noch schattenspendende Bäume am Ufer, weshalb der Sandstreifen für Europäer vor allem im Sommer einem Inferno

Francisco Ferreira/Arte JB

Ⓞ **Umweltschutzzone:** An der Lagoa de Marapendi. Auf der vom Strand abgewandten Seite, links neben der Wohnanlage Novo Leblon, dürften einmal die ersten großen Hotels von Barra siedeln

Ⓞ **Ausbauflächen:** Neben Einkaufszentren entstehen hier auch Ärzte- und Bürozentren sowie Freizeitkomplexe

Ⓞ **Das Ausbaugelände Rio 2** hat alle die Größten des Stadtteils Leblon

Ⓞ **Centro Metropolitano:** Vorgesehen im Stadtentwicklungs- und Bebauungsplan, dürfte nach Fertigstellung bevorzugte Adresse großer Unternehmen werden



Jetzt aber, wo sie verheiratet sei und ein Töchterchen aufzuziehen habe, gefielen ihr die organisierte Umgebung und die korrekten Umgangsformen Barras doch besser als Grossstadtturbel und Halbweltmilieu ihrer Jugendjahre. So oder ähnlich denkt, wie Markt- und Meinungsumfragen immer wieder bestätigen, auch die Mehrheit der alten und neuen „barristas“ – allenfalls beklagen einige von ihnen die verkehrsmäßige Isolation von Rio und das in den luxuriösen Wohnanlagen wie Golden Green oder Saint Tropez bisweilen spürbare Gettoklima. Versüßt wird ihnen das freilich durch eine schier unerschöpfliche Fülle von Freizeiteinrichtungen buchstäblich vor der Haustür. Die meisten Wohntürme von Barra stehen auf Grundstücken, die fünf- bis zehnmal größer sind als die gebaute Fläche: Da reicht der Platz dann für riesige Swimmingpools, Tennis- und Golfplätze sowie kilometerlange Laufstrecken und Radwege innerhalb der Wohnanlage. Ein condomínio wie das Ocean Front brüstet sich zudem mit eigenem Health Club sowie einem maurischen Garten, in dem künstliche Wasserfälle auf die Goldfische in den Zierteichen niederrieseln. Solche Lebensqualität hat natürlich ihren Preis: Im Ocean Front oder den anderen Schickeria-Adressen kann ein mehrere hundert Quadratmeter großes Apartment mit Meeresblick bis zu einer Million Dollar kosten.

**Unaufhaltsames Wachstum einer vormaligen Schlafstadt**

War Barra da Tijuca zu Beginn der Erschließung durch ein Halbdutzend Immobilienfirmen noch reine Schlafstadt, so entwickelte es sich im Lauf der Jahrzehnte zur richtigen „Gemeinde mit allem Drum und Dran, wo man wohnen und arbeiten kann“, schildert José Koury, Direktor der Immobilienfirma São Fernando, die heutigen Verhältnisse. So existieren dort zum Beispiel bereits ein eigener kleiner Flugplatz für Firmenjets, das größte Messe- und Kongress-Zentrum Rios sowie drei Studiogelände für Film und Fernsehen.

In der Nordwestecke der Region, schräg gegenüber der Formel-Eins-Rennstrecke Autodrom entsteht mit dem Centro Metropolitano eine völlig neue Geschäftsadresse für einheimische und ausländische Unternehmen. Vorgesehen sind hier 27 mit modernster Klima- und Kommunikationstechnik ausgestattete Bürotürme für eine Bausumme von schätzungsweise 400 Millionen Mark. An der Verlängerung der Avenida das Américas, jen-

seits der Kleeblatt-Kreuzung mit der Avenida Ayrton Senna, sieht der Vorsitzende der IHK von Barra, Senator Ney Suassuna, schon Hotels und Nachtclubs hochschießen: „Da könnte ein neues Cancún heranwachsen“, glaubt sein Stellvertreter José Maria Herdy.

Über all den Zukunftsträumen dürfen die Verantwortlichen für Barra da Tijuca jedoch nicht die beiden Hauptprobleme der Region aus dem Auge verlieren: die immer noch mangelhafte Verkehrsanbindung und der Schutz der empfindlichen Umwelt auf der langgestreckten ehemaligen Sandbank, „Anderswo haben Menschen Köpfe, Körper und Gliedmassen, hier werden sie statt mit Armen und Beinen gleich mit vier Rädern geboren, scherzt Mauricio Goldbach, Verkaufsleiter bei der Immobiliengruppe Patrimóvel.

Nach Zählungen der ingenieurwissenschaftlichen Abteilung der Bundesuniversität Rio (Coppe/UFRJ) entfällt in Barra heute tatsächlich schon fast ein Pkw auf jeden Einwohner – Kinder und Greise inbegriffen! „Das ist beinahe doppelt so viel wie im europäischen Durchschnitt“, erklärt Paulo Cesar Martins Ribeiro, Leiter der Abteilung Verkehrsplanung im Rathaus von Rio. Bürger-

mit bis zu 40 Grad gleicht. Hunderttausende von Cariocas, die heute an Wochenenden über die Stadtautobahn „Linha Amarela“ aus anderen Vierteln nach Barras strömen, schreckt dieser Brutofen dagegen offenbar nicht.

Architektonisch wiederum erinnert die Neubausiedlung zwischen der Avenida das Américas im Norden und der Avenida Lúcio Costa (Avenida Serenambetiba) im Süden eher an die USA als an Brasilien – und da natürlich vor allem an Miami. Endlos reihen sich Einkaufs-, Büro- und Ärztezentren aneinander; protzige Autosalons der großen internationalen Marken wechseln ab mir unter Kokospalmen hingeduckten Motels, wohin sich die Cariocas beiderlei Geschlechts diskret zum Liebesspiel mit Programm-Mädchen und Gigolos zurückziehen. Selbstverständlich gibt es in Barra ein Rock in Rio-Café und gab es jedenfalls bis vor kurzem einen der unvermeidlichen Futternäpfe vom Typ Planet Hollywood. Dafür fehlen die populären Eckkneipen und legendären Boheme Lokale Rios dort so gut wie gänzlich.

Auch im Lebensalltag geht es in Barra eher „bürgerlicher“ zu als in den Strandvierteln der Zona Sul. Als sie von Copacabana dorthin übersiedelte, hatte sie sich zunächst gar nicht vorstellen können, je in einer Gegend zu wohnen, wo man nicht unbedingt in Jeans-Shorts oder Bikini zum Bäcker geht, erzählte das Fotomodell Luciana Sargentelle einem Zeitungsreporter.





meister Luiz Paulo Conde betrachtet diesen Zustand mit Sorge. Zwar wird sich Barra da Tijuca nach seiner Ansicht „schon in wenigen Jahren zum wichtigsten Arbeits- und Dienstleistungsmarkt der Stadt entwickeln“. Doch dieser Markt blieb bisher vom übrigen Stadtgebiet weitgehend abgeschnitten. Conde: „Keine U-Bahn, kein Vorortszug und kein Fährdienst führen dorthin“.

### Schlechte Verkehrsanbindung

Die wenigen Buslinien, die Barra mit „Alt“-Rio verbinden, quälensich in mitten einer nicht abreisenden Schlange von Pkw durch das Nadelöhr einer längst zu eng gewordenen Stadtautobahn. Die Strasse durchquert per Tunnel drei Gebirgsrücken; Hin und Rückstrecke sind zudem teilweise doppelstöckig verlegt, weil der Platz zwischen Berghang und Atlantik an einigen Stellen für Nebeneinander nicht reicht.

Einen erstzunehmenden Ersatz für gut ausgebaute Nahverkehrsmittel bietet auch die im weiten Bogen nach Norden um das Hügelmassiv von Rio herumführende zweite Stadtautobahn der „Linha Amarela“ nicht. Doch für eine U-Bahn-Strecke nach Barra reicht das Geld nicht; die Privatinitiative scheut derweil noch Kosten und Risiko der Verlaufsstudien für das Projekt.

Ein Fährdienst mit Barkassen, der sich auf der stark gefragten Verbindung vom Zentrum über Flamengo, Botafogo, Copacabana, Ipanema, Leblon und São Conrado bis nach Barra eigentlich als sinnvoll anbieten würde, kommt aus ähnlichen Gründen seit 15 Jahren nicht vom Papier. Dabei wäre ein Schnellbootbetrieb von allen öffentlichen Verkehrsmitteln das bei

weitem billigste. Teurer (aber nicht ganz so kostspielig wie eine neue U-Bahn-Strecke) wären Vorortszüge nach Barra, die aber ähnlich wie die Linha Amarela den zeitraubenden Umweg über die nördlichen Stadtteile einschlagen müssten. So ist verständlich, wenn sich heute vor allem diejenigen „barristas“ glücklich schätzen, die arbeitstäglich nicht mehr aus dem Stadtteil herauspendeln müssen, weil sie dort Heim und Job fanden.

Die Umwelt der Halbinsel endlich bedroht neben der Immobilienspekulation insbesondere wilde Landnahme. Zwar vermied der Bebauungsplan die visuelle Verschandelung von Barra etwas besser als in den herkömmlichen Nobelviertel Rios. Aber Politikern, Wirtschaft und Einwohnern der Region ist natürlich dennoch bewusst, dass die gigantischen Wolkenkratzer sowie raumfressende Einkaufszentren und Vergnügungsparks das ökologische

Gleichgewicht zumindest indirekt ins Wanken bringen können: Die Zurbetonierung großer Flächen senkt den Grundwasserspiegel ab; gleichzeitig strömen aus den zigtausenden von Wohnungen, die vielfach ohne eine vorher geschaffene Infrastruktur entstanden, unbehandelte Abwässer in die Lagune und ihre Zuflüsse sowie von dort ins Meer.

Im übrigen umzingeln in Barra vor allem von Norden her schon mehr als 100 Favelas die angebliche „Insel der Seligen“. Auch sie verschmutzen die Gewässer und lassen rücksichtslos abgeholzte Berghänge erodieren. Immerhin: Noch gewinnen Cariocas und Besucher Rios in zwei Naturschutzparks wenigstens einen schwachen Eindruck von der einst üppigen Fauna und Flora der Atlantikküste Brasiliens.

Seit Ende 1998 können Touristen zum Beispiel eine anderthalbstündige Bootsfahrt auf der Lagoa de Marapendi unternehmen, die auf ihre Art mindestens so eindrucksvoll wirkt wie die Erklimmung von Zuckerhut und Corcovado. Auf der 3,5 Millionen Quadratmeter großen Lagune (ihr Name bedeutet in der Sprache der Tupi-Indianer „sauberes Wasser“) vergisst der Teilnehmer an den Ökotouren beinahe, dass er sich inmitten eines städtischen Ballungsraumes mit 12 Millionen Einwohnern befindet. „Ich hatte das Gefühl, wie im Pantanal übers Wasser zu gleiten“, erinnert sich noch heute die Bewohnerin eines der Hochhäuser von Barra, die vom Ausflugsboot aus plötzlich nicht einmal mehr den benachbarten eigenen Balkon wahrnahm. Barra da Tijuca wäre zu wünschen, dass es sich über allem Fortschritt auch solche Reize fürs 21. Jahrhundert zu bewahren versteht. ■

- Unter den vielen ausgezeichneten Restaurants des Stadtviertels, die sich häufig in den großen Einkaufszentren verbergen, sind besonders populär: Das australische Steakhouse „Outback“, das Grillparadies „Porcão“ und das „Café do Gol“ von Fußballcrack Romário. Frische Lebensmittel einkaufen und/oder verkosten kann man im „Mercado Produtor“.

- Schon heute übertrifft Barra als Kinostandort sämtliche andere Stadtteile Rios – sogar das ehemalige Cinelândia im Zentrum. Neueste Errungenschaft auf diesem Gebiet ist das Multiplex „New York City Center“ der UCI-Kette mit 18

Leinwänden nahe beim Barra Shopping. Sein Eingang ist dem Tor der Paramount-Studios von Hollywood „nachempfunden“. Videospiel-Fans kommen gleich nebenan bei „Game Works“ auf ihre Kosten.

- Mindestens ein Halbdutzend Themenparks wurden letzthin für Barra angesagt. Bei manchen von ihnen ist die Verwirklichungschance noch ungewiss, andere befinden sich erst im Bau, einige wie zum Beispiel „Terra Encantada“ erwiesen sich nicht als die erhofften Publikumstreffer und suchen derzeit neue Finanziere und Manager. In Betrieb sind der „Rio Water Planet“ und das „Wet'n Wild“.