

# Zur Wirtschafts-, Siedlungs- und Verkehrsgeographie des modernen Caracas.

Von Erwin Meinhard.

Mit 4 Abbildungen im Text.

## Die geographische Lage von Caracas.

Caracas ist die Bundeshauptstadt der Vereinigten Staaten von Venezuela und liegt unter  $10^{\circ} 30' N$  und  $66^{\circ} 55' W$  in etwa 950 m Höhe über dem Karibischen Meer in einer Längstalzone, die von der nur wenige Kilometer entfernten Küste durch die bis zu 2700 m hohe Küstenkordillere getrennt ist. In politisch-geographischer Hinsicht kommt der Stadt Caracas eine ähnliche Stellung zu wie etwa Wien und dem Land Wien im Verhältnis zum übrigen Bundesgebiet. Caracas ist gleichzeitig auch Hauptstadt des  $930 \text{ km}^2$  großen „Distrito Federal“, welcher als selbständiges Bundesland gerechnet wird, obwohl seine Fläche nur 1% der Gesamtfläche darstellt. Da Caracas auch ziemlich genau an der westöstlichen Halbierungslinie des Bundesstaates liegt und das Innere des Landes sehr wenig bevölkert ist, so liegt es auch ziemlich zentral in Hinsicht auf die übrigen größeren Siedlungszentren des Staates, Ciudad Bolívar im SE und Maracaibo im W.

Die im Jahre 1567 unter dem Namen Santiago de Leon de Caracas gegründete Siedlung besitzt in ihrer nächsten Umgebung noch weitere, nicht sehr viel jüngere Siedlungen, mit denen sie im Laufe der Zeit zu einem gemeinsamen größeren Siedlungsgebiet herangewachsen ist. Diese Entwicklung ist ausschließlich der beckenartigen Erweiterung des Längstales zu verdanken, das schon von Humboldt besucht und als ehemaliges Seebecken erkannt wurde. Von größter Bedeutung ist es jedoch, daß die das Becken umrahmenden Bergketten nach jeder der vier Hauptrichtungen verhältnismäßig leicht gangbare, niedere Pässe besitzen, wodurch die günstige Lage der Hauptstadt erst voll zur Geltung kommen kann.

## Die topographischen Verhältnisse der Umgebung.

1. Die Küstenkordillere. Diese ziemlich genau W—E streichende, im Pico de Naiguatá (2765 m) 10 km westlich von Caracas kulminierende Bergkette von über 200 km Länge ist an drei Stellen von leicht gangbaren Pässen unterbrochen. Der Caracas mit seinem Schiffshafen La Guaira und seinem Flughafen Maiketia verbindende Übergang ist nur wenig über 1000 m hoch und dient schon seit den Gründungstagen als Verbindung der Stadt mit dem Meere. Westlich dieses Überganges erreicht die Kette noch einmal im Pico Ceniza 2435 m, um dann gegen W hin langsam an Höhe abzunehmen und bei San Felipe, im Staate Yaracuy, auszulaufen. Östlich von Caracas gibt es keinen Übergang mehr über die Kette, bis sie im Cabo Codera bei Higuerote in das Meer untertaucht. Die Küstenkordillere besteht aus präkambrischen Graniten und Gneisen, die im Alttertiär gefaltet und gehoben wurden, wobei auch erneute Granitintrusionen erfolgten. Da die Kammlinie des Gebirges vom genau nördlich von Caracas gelegenen „Avila“ (2300 m) bis zum P. de Naiguatá nie unter 2000 m sinkt, so bietet die Küstenkordillere

selbst vom hochgelegenen Niveau des Beckens einen recht imposanten Anblick. Von der Küste her, etwa bei Macuto, macht die Bergkette den Eindruck eines unglaublich steilen Hochgebirges.

2. Das Bergland im Süden. Die südlichen Bergketten, vorwiegend aus stark metamorphen Quarziten, Glimmer und Konglomeraten bestehend, zeigen keine so deutliche Streichungsrichtung, sondern sind vielmehr aufgelöst in kleinere Plateaulandschaften mit daraus hervorragenden, nicht zu steilen Gipfeln und Kuppen, die nirgends 1700 m übersteigen. Trotzdem ist der nach Süden führende Übergang nach Cua über 1200 m hoch, verlangt also noch einen nicht unbeträchtlichen Anstieg von Caracas. Das Hügelland zu beiden Seiten dieser Straße ist landwirtschaftlich ziemlich produktiv und liefert einen Teil der nach Caracas gelangenden Gemüse- und Obstsorten.

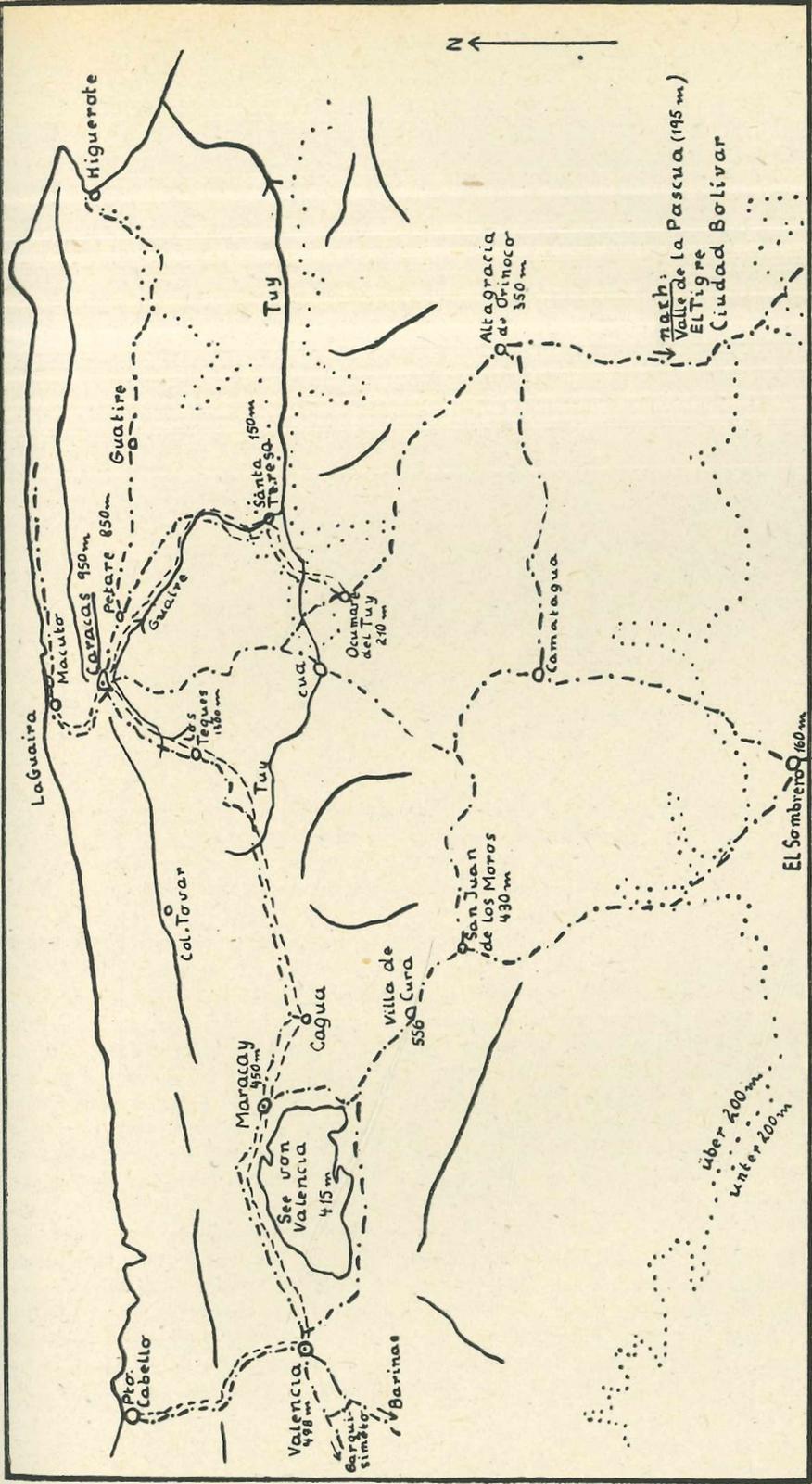
3. Der Durchbruch des Rio Guaire. Das Becken von Caracas wird vom Rio Guaire, einem ziemlich kleinen und in der Trockenzeit sehr unscheinbaren Fluß durchflossen, der östlich von Caracas, bei Petare, zwischen Küstenkordillere und dem südlichen Bergland nach SE durchbricht, um bei Santa Teresa in den Rio Tuy zu münden. Dem Flusse folgt auch eine Eisenbahnlinie, die von Santa Teresa den Rio Tuy aufwärts bis Ocumare del Tuy führt. Bei Petare zweigt, dem Fuße der Küstenkordillere folgend, die wichtigere Autostraße nach Guarenas und Guatire ab, welche bei Higuerote wieder das Meer erreicht.

4. Der Paß von Los Teques. Etwa 1300 m westlich von Caracas nimmt das Becken an Breite rasch ab, bis es von Antimano an nur noch Platz für den Fluß, die Eisenbahn und die Autostraße bietet. Die Küstenkordillere nimmt westlich von Caracas an Breite rasch zu, weshalb Straße und Eisenbahn nach SW abbiegen müssen, um den Paß von Los Teques zu erreichen. Dieser Paß, an dem auch das Quellgebiet des Rio Guaire, bzw. seiner Quellflüsse Macarao und Carrizal liegt, verbindet das Becken von Caracas mit dem Längstal, in dessen tiefster Stelle der 415 m hoch gelegene See von Valencia und die gleichnamige Stadt liegen. Über den Paß von Los Teques führt auch die wichtigste Eisenbahn und Autostraße des Staates.

5. Das Becken von Caracas. Das Becken von Caracas besitzt nur, nachdem sich der Fluß Guaire mit dem aus dem südlichen Bergland kommenden Flußchen El Valle vereinigt hat, wirklich ebenen, alluvialen Boden. Diese beiden Flüsse vereinigen sich etwa 4 km östlich vom Stadtzentrum. Von dort an flußabwärts bis Petare waren ehemals reiche Zuckerrohrplantagen, Mais- und Bananenpflanzungen, die heute der Anlage eines Flugfeldes sowie für neues Baugelände Platz machen mußten. Der überwiegende Teil des Beckens besteht jedoch aus einer an den Fuß der „Nordkette“ angelehnten Schotter- und Sandterrasse, die zuerst steil, dann immer sanfter bis zum an den Südrand des Beckens gedrängten Fluß abfällt. Diese mehrere Kilometer lange, aber selten mehr als 1 km breite Schotterterrasse ist in fast regelmäßigen Abständen von NNW—SSE verlaufenden Regenbachbetten stark zergliedert und so in mehrere, miteinander nicht verbundene Plattenstücke aufgelöst. Innerhalb dieser Schotterterrasse zeigen sich noch nahe dem Flusse Stufen, deren oberste als Trasse für die Eisenbahn und auch für die Autostraße dient. Auch der koloniale Kern der Hauptstadt liegt oberhalb dieser Flußterrasse, um vor den gelegentlichen Hochwässern des Guaire geschützt zu sein.

Zusammenfassend läßt sich also sagen, daß die Hauptstadt von Venezuela auf einer Schotterterrasse erbaut wurde; sie liegt am Südfuß des östlichsten andinen Ausläufers (in einem ehemaligen Seebecken) und ist durch leicht gangbare Verkehrswege von allen vier Hauptrichtungen zugänglich.

Verkehrslage von Caracas.



--- Hauptstraßen (ganzjährig).  
 - - - Eisenbahnen.

Abb. 1.

## Das Klima.

Obwohl in der tropischen Zone gelegen, haben es die Venezolaner doch nicht gerne, wenn man das Klima von Caracas als tropisch bezeichnet. Sie ziehen den Namen „primavera eterna“ vor. Dies mag richtig erscheinen, wenn man das Klima von Caracas mit dem anderer Örtlichkeiten in Venezuela vergleicht. Doch vom europäischen Standpunkt aus betrachtet ist diese Bezeichnung sicher irreführend.

Die folgende Tabelle ausgewählter Orte möge dies erläutern:

Ortsname Profil W—E.	m ü. d. M.	Temperatur °C			Rel. Feucht.		Niederschl. (mm/Jahr)		
		Max.	Min.	Mit.	Min.	Mit.	Max.	Min.	Mit.
Barquisimeto . . .	500	37·7	15·0	23·9	33	79	856	207	482
Valencia . . . . .	420	32·0	17·1	24·3	41	80	2018	735	1144
Maracay . . . . .	450	36·8	11·2	24·4	21	76	1601	578	1013
Caracas . . . . .	950	32·4	8·8	20·1	18	79	1254	459	825
Barcelona . . . . .	—	35·9	17·2	26·8	43	78	1111	281	653
Küstenstationen									
Coro . . . . .	—	41·2	16·0	28·1	27	69	733	277	434
La Guaira . . . . .	—	32·0	20·0	27·0	60	74	1464	201	567
Landesinnere									
Calabozo . . . . .	100	37·4	19·1	27·1	34	73	1998	720	1279
Ciudad Bolívar . .	60	37·5	19·5	27·1	37	75	1521	679	995
San Cristóbal . . .	1600	31·4	12·4	21·8	42	87	1914	1150	1375

Barcelona liegt sowohl in der Linie des Profils als auch an der Küste.

Coro hat ausgesprochen wüstenhaften Charakter.

San Cristóbal ist eine Gebirgsstation, nahe der kolumbianischen Grenze.

Weiter im Landesinneren, im Territorio Amazonas, soll es Orte mit Mitteltemperaturen von 40° geben!

Ich selbst hatte Gelegenheit, im vergangenen Winter nahe dem Stadtzentrum von Caracas ein Minimum von nur 12° zu beobachten. Jedenfalls zeigt Caracas von den angegebenen Orten noch das günstigste Klima.

Die Verteilung der Niederschläge in Caracas ist an strenge Periodizität gebunden. Das Minimum ist immer im Februar. Das Maximum schwankt dagegen zwischen Mai (selten) und September, liegt jedoch meist im August. Von etwa Mitte Oktober bis gegen Ende Mai ist normalerweise Trockenzeit. In dieser Periode kommt es wohl auch zu gelegentlichen kleineren Regenfällen, doch nur selten. In den Monaten Dezember und Jänner steigen die Tageshöchsttemperaturen selten über 24°, bleiben meist um 22°; in den frühen Morgenstunden sinkt die Temperatur am tiefsten.

Von März bis Mai ist es am heißesten; erst mit einsetzender Regenzeit bleibt die Temperatur ziemlich konstant um 24° bis 28°. Das ist die für den Europäer unangenehmste Jahreszeit. Die Regen sind an keine bestimmte Tageszeit gebunden. Es kann in der Frühe, zu Mittag wie auch abends regnen. Die stärksten Güsse kommen aber fast immer am Nachmittag vor. Nach Aufhören des Regens fühlt man sich wie in einem Dampfbade, da dann sehr rasch wieder Verdunstung einsetzt, ohne daß die Temperatur durch den Regen merklich gesenkt worden ist.

Ein auf das Klima von Caracas ungünstig einwirkender Faktor ist die Gebirgskette im N und NE, die das freie Durchstreichen des NE-Passates stark hemmt. Nur einem Regenguß unmittelbar vorhergehend habe ich im Stadttinneren lebhaftere Luftbewegungen beobachten können. Windstärken über 4 sind in Caracas äußerst selten. Nur die höher entlang des Bergfußes gelegenen Neusiedlungen und das Paraiso erfreuen sich einer fast ständigen, wenn auch nur leichten Brise, die immer als sehr angenehm empfunden wird.

**Vegetation.** Die ursprünglich wohl bewaldeten Hänge sind, wie überall, wo Spanier kolonisierend auftraten, entholzt worden und bieten heute durch mehr als zwei Drittel des Jahres einen recht trostlosen Anblick. Nur zur Regenzeit ist wirklich frisches Grün zu sehen; sonst herrschen graubraune Töne vor. Gräser und Sträucher, gelegentlich mit niederen Büschen und Bambus durchsetzt, haben die Stelle der ursprünglichen Wälder eingenommen. Nur in den Regenschluchten sind noch alte Bäume erhalten. Unter den für Schattenzwecke neugepflanzten Bäumen herrschen Mango, Akazien, Königspalmen (span.: Chaguaramos), Mahagoni (span.: Caobos) und Euphorbien vor. Bemerkenswert ist, daß es notwendig war, in einiger Höhe über den höchsten Siedlungen entlang des Hanges der Nordkette einen mehrere Meter breiten Streifen vollkommen jeder Vegetation zu entkleiden, um der Verbreitung von Grasbränden eine untere Schranke zu setzen. Das Besteigen der Nordkette ist von der Regierung verboten, weil erfahrungsgemäß immer wieder von den Besuchern Brände verursacht wurden.

**Endemische Krankheiten.** An erster Stelle sind hier Ankylostomum duodenale und Bilharzia Mansoni zu nennen. Von der erstgenannten Erkrankung waren im Jahre 1938 zwischen 40 und 60% der Bevölkerung mindestens schon einmal befallen; Bilharzia Mansoni ist verantwortlich dafür, daß man in keinem der offenen Gewässer baden kann. Ferner kommen noch Dysenterie und infantile Diarrhoe regelmäßig vor. Tuberkulose und Syphilis werden von der Regierung mit allen zur Verfügung stehenden modernen Mitteln bekämpft. Malaria gibt es im Tal von Caracas nicht.

### Siedlungsgeographie.

Die Stadt Caracas besteht aus einem alten, schachbrettförmig angelegten Kern, aus neueren Siedlungen verschiedenen Alters, vorwiegend im Villenstil, und aus den sogenannten „Barrios“, Siedlungen der ärmsten Bevölkerungsschichte, die meist bis hoch an die Berghänge hinaufgebaut sind.

**Der Stadtkern.** Hier überwiegen vorläufig noch die Häuser im spanischen Kolonialstil, mit teilweise gedecktem Innenhof (dem Patio), von dem aus der Zugang in die Mehrzahl der Zimmer erfolgt. Diese Häuser sind meist lang und schmal, mit nicht mehr als zwei oder drei Fensteröffnungen zur Straße. Glasscheiben finden fast nirgends Verwendung. Die Fenster können mit Holzläden, in die kleinere Türchen eingelassen sind, verschlossen werden und sind gegen die Straße hin mit Eisengittern versichert. Diese Häuser sind meist ebenerdig. Insgesamt konnte ich drei voneinander verschiedene Grundrißtypen solcher Häuser beobachten (siehe Skizzen).

Im ersten und wohl häufigsten Typ kehrt das Haus der Straße nur eine schmale Front mit einem bis höchstens drei Fenstern zu. Ein schmaler, meist an beiden Enden verschließbarer Gang führt direkt in den ersten Innenhof („Patio“). Ein Teil des Patio ist immer gedeckt. Neben dem Gange, mit den Fenstern zur Straße, ist das gute Zimmer („Sala“). Von der Längsseite des Hofes führen Türen zu den Aufenthalts- und Schlafzimmern. Ein weiterer schmaler Gang verbindet

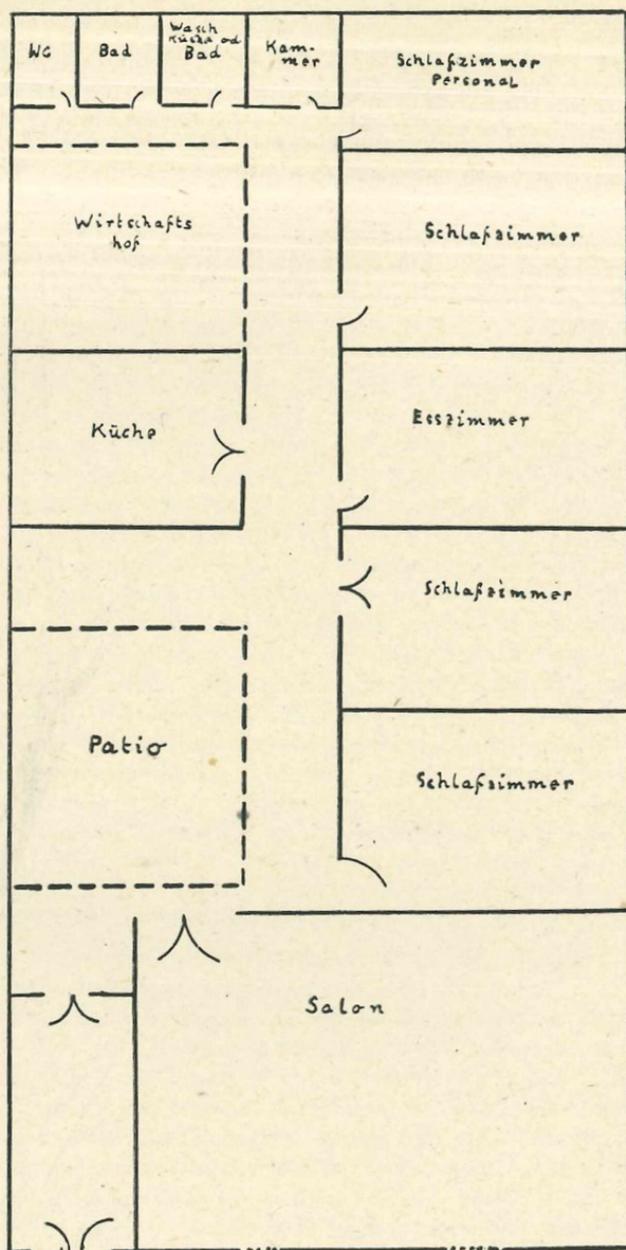


Abb. 2. Haustypen.

den ersten mit dem zweiten Innenhof. Zu einer Seite dieses Ganges ist die Küche, zur anderen das Speisezimmer, an das sich weitere Schlafzimmer anschließen. Am rückwärtigen Ende des zweiten Innenhofes sind Vorratsräume, Badezimmer, Toilette und Schlafzimmer für die Dienerschaft. Ein Haus dieses Typs ist oft nur 4 bis 5 m breit, aber bis zu 30 m lang!

Der zweite Typ stellt eigentlich nichts anderes als eine Verdoppelung des ersten in die Breite dar. Es ist sogar nicht ausgeschlossen, daß manche Häuser vom schmalen Typ aus dem breiten durch Zweiteilung in der Längsrichtung hervorgegangen sind.

Der dritte und seltenste Typ kehrt der Straße seine lange Front zu und hat daher die beiden Innenhöfe, nur durch eine Mauer voneinander getrennt, mit den Längsseiten parallel zur Straße.

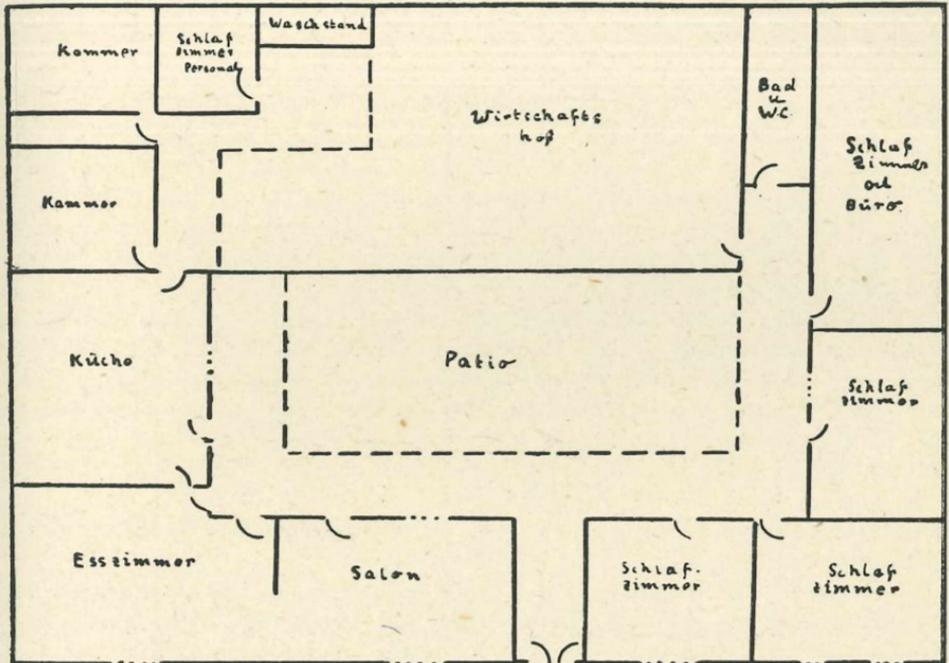


Abb. 3. Haustypen.

In vielen Häusern des großen zweiten Typs werden in den Innenhöfen Bäume, Sträucher und Blumen gepflanzt und sorgfältig gepflegt. Kunstvolle Wasserbecken sind keine Seltenheit. Oft werden auch Tiere, besonders Vögel (Papageien) und Affen, dort gehalten. In den kleineren Häusern, in denen die Innenhöfe meist gekachelt sind, vertreten Topfpflanzen die frei wachsenden Gewächse.

An vielen Stellen haben jedoch die kolonialen Häuser modernen Eisenbetonbauten mit bis zu 15 Stockwerken weichen müssen, wobei die kommende Verbreiterung der Straßen immer berücksichtigt wurde. Zur Zeit bietet Caracas daher ein sehr abwechslungsreiches horizontales und vertikales Profil.

Besondere Erwähnung verdient hier das „Silencio“, eine große, aus vielen Blöcken bestehende moderne Wohnhausanlage, welche vor wenigen Jahren an Stelle eines Bordellviertels errichtet wurde. Für diese Anlage könnten die Wiener Gemeindebauten geradezu als Vorbild gedient haben, nur daß die Erdgeschosse überall mit Geschäftslokalen belegt sind. Der Baustil ist jedoch dem der Gemeindebauten sehr ähnlich. Im Innern sorgen Aufzüge für ein müheloses Erreichen der höheren Stockwerke. Ferner hat jede Wohnung ein Badezimmer. Das Silencio, in dem die Zinse im Vergleich zu anderen Bauten sehr niedriger gehalten sind, wird

meist von Arbeitern, Angestellten und kleinen Beamten bewohnt; auch aus diesem Grunde ist der Vergleich mit den Wiener Gemeindebauten zutreffend. Es liegt im Westen des alten Stadtkernes und wird in Zukunft noch eine große Bedeutung für den gesamten Nah- und Fernverkehr erlangen.

Im Stadtkern schneiden sich die Straßen im rechten Winkel und verlaufen etwa WNW—ESE, bzw. NNE—SSW. An der Plaza Bolívar, dem eigentlichen Zentrum der Stadt, tragen die sich kreuzenden Straßen den Namen Avenida N, S, E und W ohne Nummernbezeichnung. Alle östlich der Avenida N—S gelegenen Straßen des Zentrums tragen ungerade Nummern (von 1 bis 19), alle westlich gelegenen haben gerade Nummern (von 2 bis 22).

Alle südlich von der Avenida W—E gelegenen Straßen tragen gerade Nummern (von 2 bis 18), alle nördlichen ungerade (von 1 bis 21).

Außerdem trägt jede Ecke einen Eigennamen, unter dem sie im Volke am besten bekannt ist. Auch im Postverkehr werden diese Eckennamen der Numerierung häufig vorgezogen. Eine Anschrift wie S 2, Nr. 34 wird daher zu „Pajari-tos a San Francisco Nr. 34“, was für den Nichteinheimischen äußerst verwirrend ist. Dazu kommt noch, daß wohl die Straßen und Hausnummern, nie aber die Eckennamen angeschrieben sind.

Neben den Bauten im Kolonialstil und den modernen Eisenbetongebäuden fehlt selbst im Stadtkern von Caracas auch die Lehmhütte nicht. Manchmal bestehen Wände oder Teile derselben aus aneinandergenagelten Blechen, Pappe oder sogar nur aus Fetzen. Diese Behausungen sind meist an den steilen Hängen der Regenbachbetten gelegen oder unter und nahe von Brücken über solche hingestellt. Es sind daher häufig neben einem vielstöckigen Wohn- oder Geschäftsbau, dessen eine Seite an einem Bachbett steht, solche Hütten zu finden. Der Eindruck dieser krassen Gegensätze auf den Mitteleuropäer ist geradezu niederdrückend!

Im Stadtkern von Caracas ist es noch nicht zu einer eigentlichen Citybildung gekommen, da selbst in nächster Nähe der Plaza Bolívar noch viele Wohnhäuser aller Stilarten liegen und als solche benützt werden. Auch viele der modernen Vielstockbauten werden ausschließlich zu Wohnzwecken verwendet.

Caracas weist nur wenige Prunkbauten älteren Datums auf. Hervorzuheben ist der ziemlich versteckt liegende „Palacio Miraflores“ — der Wohnsitz des Bundespräsidenten; die Kathedrale an der NE-Ecke der Plaza Bolívar, das Panthéon im N und die beiden Theater (Nationaltheater und Städtisches Theater). Das Parlamentsgebäude und andere Regierungsgebäude sind neueren Datums; ebenso die meisten großen Hotelbauten.

An modernen Bauten gebührt dem Silencio wohl der erste Preis. Auch das Natur- und das Kunsthistorische Museum verdienen gesonderte Erwähnung. Andere Hochbauten tragen Eigennamen, die deutlich erkennen lassen, woher die Namensgebung beeinflußt wurde; z. B.: Edificio Manhattan, Edif. America, Edif. Phelps, Edif. Washington u. a. m. Das Edif. Blohm ist der einzige Träger eines deutschen Namens. Auch an spanischen Namen fehlt es nicht, wie z. B.: Edif. Sabal, Edif. Mercedes, Edif. Miranda u. a. m.

Zusammenfassend möchte ich sagen, daß der Stadtkern von Caracas, mit Ausnahme der besonders genannten Gebäude, ein recht einförmiges Bild zeigt, da eine Straße wie die andere aussieht. Die engen Gassen, hohen Rinnsteine und frei verlegten Leitungen für Licht und Telephon, die fast überall geschlossenen Fensterläden, der Staub und der Lärm, die Hitze und der Geruch von Abfällen und schwitzenden Menschenmassen: sie alle sind nicht ermutigend für längere



Spaziergänge. Besonders unangenehm fällt jedoch der ständige Lärm der Autos auf: sie müssen vor Annäherung an eine Straßenkreuzung Hornsignale geben; daß dabei des Guten immer zuviel getan wird, ist der kindlichen Freude der Bevölkerung am Lärm zuzuschreiben. Der verkehrshemmende, ja oft geradezu verkehrslähmende Einfluß der engen Gassen wird noch genauer berücksichtigt werden.

Die etwas jüngeren Luxussiedlungen, meist im SW gelegen. Große, meist einstöckige Wohnhäuser inmitten großer, gepflegter Gärten, breite, gedeckte Veranden und gedeckte Auffahrten für Automobile; große, meist mit Glas und grünen Jalousien versehene Fenster: das sind die Kennzeichen der Luxussiedlung „El Paraiso“. Sie liegt am Südufer des Flusses, oberhalb und daher südwestlich der Stadt. Breite, asphaltierte Straßen mit Schattenbäumen zu beiden Seiten machen den Aufenthalt im Paraiso angenehm. Fast ständig weht eine leichte Brise flußaufwärts und sorgt dafür, daß es dort nie dumpf heiß wird. Im Paraiso wohnen Minister und Großgrundbesitzer, hohe Militärs und staatliche Würdenträger, ausländische Botschafter und Vorstände alter Geschäftshäuser. Erst in den letzten Jahren hat auch jüngeres Kapital die Vorzüge der Lage des Paraiso entdeckt. So entstanden auf noch freien Baustellen moderne Einfamilienhäuser und kleinere, zwei- bis dreistöckige Zinsbauten.

Im Paraiso ist auch der Pferderennplatz und das neue Stadion für alle möglichen sportlichen Veranstaltungen. Schöne öffentliche Parkanlagen und ein kleiner Naturschutzpark verdienen ebenfalls erwähnt zu werden.

Die neuen „Urbanisationen“. Diese neuen Wohnsiedlungen sind mit wenigen Ausnahmen alle östlich des Stadtkernes gelegen und stellen somit Caracas in deutlichen Gegensatz zu allen europäischen Hauptstädten. Diese Entwicklung ist auf zwei Ursachen zurückzuführen:

Erstens: Platz zur Weiterentwicklung war nur nach E gegeben.

Zweitens: Die vorherrschenden Winde kommen aus dem östlichen Sektor; je weiter östlich, um so frischer ist die Luft.

Da schon erwähnt wurde, daß das Tal durch die von der Nordkette kommenden Regenbachbetten in mehrere Stücke geteilt wird, ist es auch erklärlich, warum die Urbanisationen an den Regenbachbetten ihre seitlichen Grenzen finden müssen. Die südliche Grenze ist fast immer die nach Osten (Petare) führende Straße, die nördliche Grenze bildet der Beginn der steilen Hänge des „Avila“ und der „Silla“.

Fast zu jeder Urbanisation führt eine „Avenida Principal“ ungefähr senkrecht zur Hauptstraße bis an den Berg hinan. Kurze Querstraßen in verschiedener Höhenlage reichen jeweils bis zur nächsten „Quebrada“, dem Regenbachbett. Erst der Zukunft sind Verbindungen in westöstlicher Richtung parallel zur Hauptstraße zwischen den einzelnen Urbanisationen vorbehalten. Diese Straßen könnten nur nach Anlage zahlreicher und ziemlich kostspieliger Brückenbauten über die Schluchten der Regenbäche entstehen.

Diese Urbanisationen unterscheiden sich voneinander fast nur durch das Alter; erst in zweiter Linie durch die aufgewendeten Kosten der Anlage. Je weiter nach Osten, um so jünger sind die Anlagen; manche von ihnen sind noch jetzt im vollen Wachstum.

Die Bewohner der Urbanisationen sind meist Geschäftsleute, Angestellte der Petroleumgesellschaften, Ärzte, Beamte verschiedener Regierungsstellen und ähnliche, meist gut situierte Gesellschaftskreise.

Auch hier stehen die Häuser in einem eigenen Stück Garten. Mehrfamilienhäuser oder gar Zinsblöcke sind dort noch eine Seltenheit, wenn auch nicht ganz

unbekannt. Im großen und ganzen herrscht ein Villenstil wieder mit gedeckten Terrassen, vor. Doch sind die Anlagen mit wenigen Ausnahmen weniger prunkvoll als im Paraiso.

Die Eigennamen der Urbanisationen, vom Stadtkern aus nach Osten fortschreitend, sind:

- San Bernardino: Hotels und Kliniken besonders bemerkenswert;
- Sarria: Wohnungen kleinerer Angestellter;
- Guaicaipuro: Wohnungen kleinerer Angestellter;
- Maripérez: Wohnungen kleinerer Angestellter;
- Los Caobos (Die Mahagonibäume): Geschäftsleute;
- La Florida: Geschäftsleute;
- Country Club: viele Amerikaner;
- Campo Alegre: Geschäftsleute, auch Diplomaten;
- La Castellana: Geschäftsleute;
- Altamira: ganz neue Luxusanlage, noch unfertig;
- Los Palos Grandes: viele reiche Venezolaner; Vergnügungspark, ähnlich dem Prater;
- Sta. Eduvigis: Geschäftsleute; Filmgesellschaft.

Außer den genannten gibt es noch einige andere Urbanisationen ohne eigene Front zur Hauptstraße, wie La Colina (oberhalb von Los Caobos), Las Lomas (oberhalb der Florida) und einige Urbanisationen südlich der Hauptstraße: San Antonio, Bello Monte und Las Mercedes.

Südlich des Flusses und der ihn begleitenden niederen Hügelkette liegen: El Cementerio, Los Cármenes, Los Castaños, Prado de María, Las Acacias, Los Rosales und Los Chaguaramos.

In den Regenbachschluchten nördlich der Hauptstraße und zwischen den vornehmen Urbanisationen schmiegen sich arme Hütchen farbiger „Caraqueños“ an die Hänge und bringen dort wie im Stadtzentrum den scharfen Gegensatz zwischen arm und reich zur Geltung.

Ferner gibt es entlang der Hauptstraße die älteren, früher selbständigen Siedlungen Chacao und Dos Caminos, beide schon ebenso wie alle Urbanisationen östlich der Florida außerhalb des Distrito Federal und im Staate Miranda gelegen. Doch hat diese Grenze heute nur mehr verwaltungstechnische Bedeutung. Siedlungs- und verkehrsgeographisch ist sie vollständig belanglos.

Je weiter östlich, um so häufiger wird die geschlossene Siedlung durch landwirtschaftlich genutzte Flächen unterbrochen. Besonders südlich der Hauptstraße, an der unteren Terrasse, die feuchten, ebenen und fruchtbaren Boden hat, liegen noch einige alte Haziendas, auf deren Boden Mais, Zuckerrohr, Bananen und Platanos gebaut werden oder Hühnerzucht im großen betrieben wird.

Ein großer Teil der ebenen Fläche wurde erst kürzlich zur Anlage des neuen Flughafens von Caracas bestimmt.

Neue Industrieanlagen und -siedlungen. Diese sind einerseits im NW an der Straße nach La Guaira, andererseits im SW entlang des Flusses in der Richtung nach Antimano gelegen.

An der Straße nach La Guaira entstand so die Siedlung „Nueva Caracas“, eine vorbildlich angelegte Neugründung mit Industrieanlagen, welche vorwiegend dem Zusammenbau und der Reparatur von Motorfahrzeugen gewidmet sind. Ferner ist dort ein Großteil der Garnison von Caracas untergebracht.

Südwestlich von Caracas, zu beiden Seiten des Flusses, haben sich die Anfänge der chemischen (Seifen-) Industrie und die an das lokale Vorkommen ge-

bundene Zementfabrik angesiedelt. Siedlungsgeographisch bedeutsam ist vor allem die Tatsache, daß die neueren Industrieanlagen vorwiegend an den wichtigen Straßen außerhalb des Stadtzentrums liegen und so den Anstoß für die Neuanlage von Arbeiterwohnsiedlungen gegeben haben. Solche Neuanlagen sind: das schon oben erwähnte Nueva Caracas, die nach der im Kriege zu trauriger Berühmtheit gelangten tschechischen Ortschaft „Lidice“ benannte Siedlung und die Anlage „Prado de Maria“ an der Straße nach El Valle.

Die neue Universität. Die im Stadtzentrum gelegene alte Universität genügt den Anforderungen des Landes schon lange nicht mehr. Daher wurde der Bau einer neuen Universität mit Bevorzugung der technisch-naturwissenschaftlichen Fächer beschlossen. Diese erst im Entstehen begriffene Anlage befindet sich südlich des Flusses und östlich des Stadtzentrums, dort, wo die den Fluß südlich begleitende Hügelkette eine natürliche Senkung aufweist und so der Durchbruch für eine neue Straße nicht allzu schwierig war. Zur Zeit ist nur das Gebäude für Architektur und plastische Kunst fertiggestellt und der Lehrbetrieb darin aufgenommen, während die technischen und medizinischen Abteilungen noch nicht einmal im Rohbau fertig sind.

Nahe der neuen „Ciudad Universitaria“ mündet der Rio El Valle in den Rio Guaire, und neue Brücken und Straßenanlagen sorgen für eine gute Verbindung der Universitätsstadt mit dem Zentrum und den an wirtschaftlicher Bedeutung rasch zunehmenden östlichen Urbanisationen.

Alte Siedlungskerne im erweiterten Stadtgebiet. Vollständig in den neuen Siedlungsplan aufgegangen ist bisher nur Chacao an der östlichen Hauptstraße. Petare, noch weiter im O, und La Vega und Antimano im SW sind zwar siedlungsgeographisch noch als selbständig zu bezeichnen, wirtschafts- und verkehrsgeographisch gehören sie jedoch unbedingt in das Siedlungsgebiet der Landeshauptstadt eingerechnet.

Chacao, das an drei Seiten von modernen Urbanisationen umgeben ist — an der vierten, im S, ist die Reichsstraße —, hat seine eigene Kirche, seinen Kirchenplatz und ein eigenes System sich rechtwinkelig kreuzender Straßen. Ein Teil der Bevölkerung folgt noch den landwirtschaftlichen Traditionen und arbeitet auf den nahegelegenen Haziendas; die Mehrzahl jedoch arbeitet im Bauwesen, als Transportarbeiter für den Personen- und Lastentransport oder in Garagen und Reparaturwerkstätten. Eine Speiseeis- und eine Süßwarenfabrik geben Beschäftigung für weibliche Arbeitskräfte.

Petare. Diese Siedlung und das vorher besprochene Chacao liegen beide an der seit 1886 in Betrieb stehenden Eisenbahn nach Ocumare del Tuy, die „Linea Central de Venezuela“. Petare, obwohl in etwa 3 Minuten Intervall durch Autobusse mit dem Zentrum verbunden, macht noch heute den Eindruck einer ländlichen Siedlung. Es liegt, wie schon eingangs erwähnt, am Durchbruch des Rio Guaire nach SE. Der bisher ziemlich träge Fluß nimmt hier ein starkes Gefälle an, und ständige Überwachung ist notwendig, um der zerstörenden Erosion Einhalt zu gebieten. Das Tal des Flusses wird so eng, daß nur die Eisenbahn durch Kunstbauten neben dem Flusse geführt werden konnte, während die Autostraße nahe an den Kamm der Hügelkette gelegt wurde. Auch die Bevölkerung von Petare findet ihren Lebensunterhalt zum großen Teile in der Hauptstadt; dies ist der Grund, warum ein so lebhafter Autobusverkehr notwendig wurde. Der ländliche Eindruck von Petare tritt nicht nur in den kleineren und ärmlicheren Häusern, in den ungepflasterten Nebenstraßen und den häufigeren Eselkarawanen, sondern besonders auch in der im Mittel dunkleren Bevölkerung zutage. Petare

liegt an der Grenze des vorwiegend negroiden tiefliegenden Gebietes im Osten und entlang der Küsten und dem alle Mischformen aufweisenden Caracas. Erst in den höheren Lagen, wie bei Los Teques, tritt der indianische Zug deutlicher hervor.

La Vega und Antimano. Diese beiden im SW von Caracas liegenden Orte und El Valle im Süden können zusammen besprochen werden, da sie einige Züge gemeinsam haben. Beide liegen an einer Hauptstraße ins Landesinnere; ferner verdanken sie ihre neuere Entwicklung Industrieanlagen (Zement bei La Vega, Textilien bei Antimano, Ziegelwerke in El Valle).

Die Siedlungen selbst sind, ähnlich wie Petare, ziemlich unscheinbar. Meist kleinere Häuser, teils ungepflasterte Straßen, entlang mancher Häuser außen mehrere, eine Veranda stützende Holzpfiler, an die Last- und auch Reittiere angebunden werden, Schmutz und Staub, viele, teils nackte Kinder auf den Straßen zusammen mit Hunden und Hühnern, das sind die auffälligsten Kennzeichen einer solchen Siedlung.

Die erwachsenen Bewohner von Antimano und La Vega sind teils Industrie- und Transportarbeiter, teils in der Landwirtschaft beschäftigt. In El Valle und dem daran anschließenden Los Jardines wird auch Gemüsebau betrieben.

Allgemein läßt sich von den oben erwähnten Siedlungen sagen, daß sie sich nur wenig von den tiefer im Inneren des Landes gelegenen unterscheiden; die Nähe der rasch wachsenden Großstadt hat bisher nur wenig Einfluß auf das Aussehen der Siedlungen ausgeübt.

Die Barrios. Barrios sind aus kleinen, meist nur einräumigen Hüttchen bestehende Siedlungen, die hoch an den Hängen der Berge im Norden und an den Hängen der südlichen Hügelkette gelegen sind. Die Mehrzahl dieser Häuschen besteht aus Adobe mit einem Dach aus Palmblättern; viele jedoch haben als Wände sogar oft nur Stücke Wellblech, Pappe oder flachgeschlagene Blechkanister. Elektrisches Licht ist jedoch überall vorhanden. Das schwierigste Problem in den Barrios ist die Beschaffung von Wasser. Endlos lange Schlangen stehen angestellt an den wenigen, oft ganz versiegenden Auslässen der öffentlichen Wasserversorgung. Lastwagen mit Wassertanks können meist die steilen Wege zu den Barrios nicht befahren; daher muß Wasser von tiefer unten geholt werden. Es ist allgemein üblich, Wasserkannen und Kanister sowie auch andere Lasten auf dem Kopf zu tragen. Selbst Kinder von 10 bis 12 Jahren tragen schon Kannen mit mehr als 10 Litern! Während und noch kurz nach einem Regen sind die Barrios vollkommen unpassierbar. Die steilen Straßen verwandeln sich in Wildbäche. Aber 20 Minuten nach Aufhören des Regens sind sie oft schon wieder staubtrocken.

Die Bewohner der Barrios sind im Durchschnitt dunkler pigmentiert als die Bewohner der Stadt oder gar der Urbanisationen. Sie sind nicht nur sehr arm, sondern auch sehr genügsam und betrachten die Arbeit als ein notwendiges Übel, das hingenommen werden muß, um etwas Bargeld in die Hand zu bekommen. Ein Großteil desselben wird aber bald wieder in Rum oder andere alkoholische Getränke umgesetzt. Die Frauen sind häufig die wirklichen Familienerhalter und gehen als Köchinnen, Bedienerinnen oder Wäscherinnen in die Stadt arbeiten. Aber auch die Frauen sind keineswegs verlässliche Arbeitskräfte und bleiben gerne aus. Da außerdem Tuberkulose, tropische Anämie und Syphilis dort keine Seltenheiten sind, ist die Armut nur teilweise selbstverschuldet. In Wirklichkeit stehen diese Leute unter einem Circulus vitiosus von Armut und Krankheit, dem zu entkommen nur sehr schwierig ist.

Die Barrios sind die Gebiete größter Besiedlungsdichte im ganzen Stadtgebiet. Die Straßen sind zu schmalen Gehsteigen zusammengeschrunpft. Die

Häuschen stehen knapp neben- oder terrassenförmig übereinander. Gelegentlich sind sie sogar bis tief an den Hängen der steilen Bachbette hinunter gebaut. Kanalisation und Unratabfuhr sind für die Mehrzahl der Barrios noch Zukunftsmusik.

Ich möchte diesen Überblick über die Siedlungsgeographie von Caracas nicht beschließen, ohne nochmals auf die großen Gegensätze im Baustil des heutigen Caracas hingewiesen zu haben. Hohe, modernste Eisenbetonbauten neben niederen schmalen Häusern mit unverglasten Fenstern, schmale gleichförmige Gassen im Stadtinneren und breite, mit Bäumen bepflanzte Avenidas in den Urbanisationen. Wenig Gärten und offene Plätze und wenig Grün im Inneren — große, teils private, teils öffentliche Gartenanlagen außerhalb des Zentrums. Dumpfe, drückende Schwüle und ewiger Autolärm einerseits — leichte Brise und freieres Atmen andererseits.

Caracas verändert sich nicht nur durch Anlage neuer Siedlungen in den Randgebieten; der Kern selbst ist im Begriffe, vollkommen umgestaltet zu werden. Diese Entwicklung hat vor kaum 20 Jahren eingesetzt und nimmt ein immer rascheres Tempo an. In weiteren 20 Jahren wird es schwer sein, Caracas wieder zu erkennen.

#### **Wirtschaftsgeographie.**

Einige der im Raume von Caracas heimischen oder eingeführten Industriezweige wurden schon erwähnt, wie z. B. die Metallindustrie in Catia, Ziegel und Zement in El Valle und La Vega, Anfänge einer Filmindustrie in Sta. Eduvigis und die Fahrzeugindustrie in Nueva Caracas.

Nicht erwähnt wurden bisher die Bierbrauereien, die teilweise noch im zentralen Kern, teilweise in El Valle untergebracht sind, die Tabakindustrie mit Zigaretten- und Zigarrenfabriken in San Agustín, Maripérez und im Zentrum, die Zuckerindustrie mit Fabriken in Antimano und Petare und die Holzindustrie mit Sägewerken und Möbeltischlereien, verstreut im südlichen Teil des Zentrums und in den Vororten.

Auffällig ist, daß die Herstellung alkoholfreier Getränke (Coca Cola u. a. m.) alle im Osten, teilweise sogar in neuen Siedlungen (Dos Caminos), eingerichtet wurde.

Erst kürzlich wurden Fabriken zur Herstellung von Seifen und Toiletteartikeln und für pharmazeutische Präparate eingerichtet.

Alte Hausindustrien beschränkten sich auf die Herstellung von Süßwaren und die Anfertigung von Kleidern und Wäsche aus eingeführten Halbfabrikaten.

Aus der Süßwarenindustrie entwickelten sich in den letzten Jahren größere Schokoladefabriken, welche nun auch andere Süßwaren in ziemlich guter Qualität zu erzeugen imstande sind. Eine Textilienfabrik entstand in Prado de María. Erwähnenswert ist auch noch die Erzeugung von Schuhen und anderen Lederwaren, wie Taschen und Koffern, teilweise unter Verwendung von einheimischem Krokodil- und Schlangenleder.

Fast alle Industrien sind auf die Einfuhr ihrer Ausgangsmaterialien angewiesen. Ausnahmen sind nur: Zucker und Schokolade, Zement und teilweise die Holz- und Tabakindustrie.

In der Anzahl der Beschäftigten steht heute das Baugewerbe an erster Stelle, gefolgt von Holz- und Metallindustrie. Die Summe aller industriell Tätigen ist jedoch kleiner als die Anzahl der im Handel Tätigen und wahrscheinlich kleiner als die Summe aller im Verkehrswesen direkt oder indirekt Beschäftigten. Genaue Zahlen aus jüngster Zeit stehen jedoch nicht zur Verfügung.

Für das Wirtschaftsleben von Caracas ist daher auch heute noch die Position als Umschlags- und Verteilungszentrum eingeführter Waren ausschlaggebend. Die Einfuhr aller Waren erfolgt zum größten Teil über La Guaira, zum geringeren über Puerto Cabello. In der Ausfuhr aus Venezuela beginnt sich die Erzeugung von Schmuckwaren aus venezolanischem Gold und unter Verwendung venezolanischer Edelsteine eine wertmäßig hohe Stellung zu erobern.

Als Herkunftsland für eingeführte Waren stehen die USA. in jeder Warengattung an erster Stelle. Nur in gewissen Waren nehmen andere Länder ebenfalls einen hervorragenden Anteil an der Einfuhr für sich in Anspruch; dies gilt besonders für englische Stoffe und Porzellanwaren und Schweizer Uhren, Meßinstrumente u. dgl.

Gewissen Handelszweigen ist ein richtiger internationaler Zug eigen. Kinofilme werden aus Argentinien, den USA., England und Frankreich bezogen. Auch der von der Regierung stark geförderte Buchhandel ist international gerichtet. Bücher in spanischer Sprache kommen aus Argentinien, Chile, Spanien und Mexiko; englische Bücher aus den USA. und England; französische aus Frankreich und der Schweiz; deutsche aus den USA., der Schweiz und aus Österreich. Neben belletristischen sind vor allem auch medizinische Werke in deutscher Sprache noch viel gefragt. Auf dem Markt für Personenkraftwagen erfreuen sich die kleineren und leichteren englischen Wagen gewisser Vorteile in den engen Straßen des Zentrums und werden deshalb trotz relativ hoher Preise gerne gekauft.

Abschließend möchte ich noch bemerken, daß in Caracas jede europäische Ware, die qualitäts- und preismäßig der aus den USA. ebenbürtig ist, gerne gekauft wird.

Von nur geringer Bedeutung ist im besprochenen Gebiet der Gewinn landwirtschaftlicher Produkte. Ein Großteil der früher landwirtschaftlich genutzten Fläche ist von neuen Siedlungsanlagen beansprucht worden; ehemals landwirtschaftliche Arbeitskräfte sind in die Industrie, den Handel oder die Verkehrsbetriebe abgewandert. Für viele Plantagenprodukte, die früher im Tal von Caracas gewonnen wurden, stehen heute noch bessere Lagen in anderen Teilen des Landes zur Verfügung; dies gilt insbesondere vom Kaffee. So kommt es, daß heute nur mehr ganz wenige Haciendas in unmittelbarer Nähe von Caracas bestehen. Dort werden neben Zuckerrohr-, Mais- und Bananenbau heute Hühnerzucht und Obstkulturen betrieben. Doch sind die Obstsorten (Orangen) noch recht minderer Qualität und werden hauptsächlich zur Gewinnung von Fruchtsäften verwendet.

Sehr gut sind dagegen die melonenartigen Lechosa, während Aguacate und Mangos sowie der Saft der Guanábana den Einheimischen im allgemeinen besser munden als dem Europäer.

Doch kann auch europäisches Gemüse mit Erfolg in Caracas gezogen werden; dies haben die deutschsprachigen Benediktinermönche bewiesen, deren Gemüsesorten sich mit österreichischen an Qualität ohneweiters messen können.

Im großen und ganzen kommt jedoch der landwirtschaftlichen Produktion im Tal von Caracas nur mehr eine untergeordnete Bedeutung zu.

Die Hauptstadt der venezolanischen Bundesstaaten ist vor allem ein Handelszentrum, das nun auch beginnt, eigene Industrien zu gründen und zu fördern. Caracas ist, abgesehen von der ortsgebundenen Petroleumindustrie und der erst im Entstehen begriffenen Bergwerksindustrie in der Gran Sabana, das industrielle Zentrum von Venezuela und wird es wahrscheinlich auch bleiben. Dafür bürgt das relativ günstige Klima und die Freiheit von Malaria ebenso wie die günstige Verkehrslage.

### Verkehrsgeographie.

Da Caracas nicht nur das wirtschaftliche, sondern auch das kulturelle und geistige Zentrum für ein Gebiet von über 900.000 km<sup>2</sup> ist und die politische Verwaltung der Bundesstaaten doch ziemlich zentralistisch geführt wird, laufen in der Hauptstadt alle Fäden zusammen. Nur im fernen Westen, in Mérida und Táchira, Gebieten, die auch politisch in Opposition zur gegenwärtigen<sup>1</sup> Bundesregierung stehen, wird der Versuch gemacht, der allumfassenden Vormachtstellung der Bundeshauptstadt entgegenzutreten. In kultureller Hinsicht stützen sich diese Bestrebungen auf die zweite, in Mérida bestehende Universität des Landes. Die große Entfernung von Caracas, die Schlüsselstellung an der „südamerikanischen Höhenstraße“ und die Nähe des Hafens von Maracaibo bilden deren wirtschaftliches Fundament. Auch der geringe Prozentsatz negroider Bevölkerung in Táchira dürfte dabei eine Rolle spielen.

Ob die künftige Entwicklung von Ciudad Bolívar und die noch zu erwartende Entstehung eines Gebietes mit Schwerindustrie in der Gran Sabana der Vorrangstellung der Hauptstadt wirklich Einbußen zufügen werden können, bleibe dahingestellt. Sehr wahrscheinlich ist es nicht.

Wie vermag nun Caracas seiner Bedeutung als Verkehrszentrum eines so großen Gebietes gerecht zu werden?

Der Personenverkehr ist heute ausschließlich auf Kraftfahrzeuge angewiesen. Noch vor zwei Jahren bestanden im Zentrum von Caracas Straßenbahnen und Trolleybusse. Heute hat der mit Benzin betriebene Autobus, der Privatwagen und das Taxi die Personenbeförderung übernommen.

Der Transport von Lasten ist ebenfalls fast ausschließlich auf Kraftwagen angewiesen. Ausnahmen bilden die gelegentlich bis fast in das Stadttinnere durchdringenden Eselkarawanen, die jedoch behördlich auf fünf Esel an einem Strick hintereinander beschränkt sind; ferner transportieren die Eisenbahnen, besonders die Linien Caracas—Valencia und Caracas—Sta. Teresa, einen Teil der zu befördernden Lasten. Die Linie Caracas—La Guaira dient heute ausschließlich der Beförderung von Lasten; der Personenverkehr auf dieser Linie ist schon seit längerer Zeit vollkommen eingestellt. Doch wird nur ein Bruchteil der in La Guaira für Caracas ankommenden Ware per Bahn befördert. Auch hier hat der Lastkraftwagen die Führung übernommen.

Aus dem Gesagten läßt sich entnehmen, daß in Caracas ein sehr lebhafter Autoverkehr bestehen muß. Dies ist auch tatsächlich so. Im Gebiet von Caracas, wie es hier besprochen und umschrieben ist, sind allein über 40.000 Motorfahrzeuge registriert — das ist etwa ein Fahrzeug für je 12 Einwohner!

Dies ist das Ergebnis der Entwicklung seit Kriegsende. Noch vor fünf Jahren war die Zahl der registrierten Kraftwagen weniger als die Hälfte!

Damit ergibt sich aber auch schon die Beantwortung der oben gestellten Frage: Caracas kann seinem Verkehrsproblem nicht gerecht werden. Besonders das Zentrum ist, verkehrstechnisch betrachtet, ein Chaos. Selbst die allgemeine Einführung des Einbahnsystems — je zwei parallele Straßen führen den Verkehr in entgegengesetzter Richtung — konnte keine Lösung bringen. Die Straßen sind eben zu eng. Wenn ein Auto parken will — oder muß —, kann es nur so geschehen, daß es auf den ohnedies nur etwa 1 m breiten Gehsteig hinauffährt, um die Durchfahrt für andere Autos zu ermöglichen. Daß dadurch

<sup>1</sup> Im November 1948, während der Drucklegung dieses Aufsatzes, durch Militärputsch gestürzt. (Anm. d. Verf.)

der Fußgängerverkehr und der Zugang zu Geschäften und Häusern stark behindert ist, braucht nicht betont zu werden. Aus diesem Grunde entschloß sich die Verkehrspolizei, für einige Straßen im Zentrum ein absolutes Parkverbot zu erlassen. Auch diese Maßnahme ist jedoch ein Schlag ins Wasser: jetzt fahren Taxi und chauffierte Privatwagen eben so lange im Kreis um einen Block, bis ein Geschäft abgewickelt, ein Besuch beendet ist!

Die vier von Caracas ausgehenden Hauptstraßen — nach La Guaira, El Valle, Petare und Los Teques — bieten jeden Abend und auch an Sonntagen das Bild einer ununterbrochenen Autokolonne nach beiden Richtungen. Spazierenfahren im Auto ist eben eine in Caracas allgemein übliche Methode der Freizeitgestaltung.

Viele Autobus-Endstationen sind außerhalb oder an den Grenzen des Zentrums. Nur eine Linie — von Petare über Caracas nach Los Teques — führt durch die Stadt. So kommt es, daß die zu Autobushaltestellen führenden Straßen immer stark von Fußgängern benützt werden.

Das Zentrum von Caracas und die Hauptaustauschstraßen sind daher ständig mit Verkehr überlastet, die ostwestliche Richtung mehr als die nordsüdliche. Um diesem Übelstand abzuweichen, werden jetzt verschiedene Maßnahmen durchgeführt oder erwogen.

1. Der Durchbruch einer breiten, modernen Straße von Silencio nach Ost; dieser Bau hat schon begonnen.
2. Fertigstellung einer am Hang der Nordkette verlaufenden Straße, die eine Umgehung des Zentrums im Norden ermöglichen wird (auf diesen Plan wird möglicherweise zugunsten des in Nr. 3 angegebenen verzichtet).
3. Bau eines Autotunnels zwischen Altamira und Macuto an der Küste westlich von La Guaira. Diese Straße würde den überwiegenden Teil des Personenverkehrs an sich ziehen.
4. Bau einer die Stadt südlich umgehenden Straße für den Autoschnellverkehr. Bereits begonnen.
5. Verbreiterung aller Straßen im Stadtzentrum, wo immer ein neuer Bau aufgeführt wird.

Die unter 1 angeführte Straße wird nicht parallel zu den bestehenden Straßen geführt, sondern weicht mehr nach SE ab. Zu ihrer Anlage ist daher die vollkommene Zerstörung vieler Gebäudekomplexe notwendig. Einige davon wurden erst vor etwas über zwei Jahren fertiggestellt. Das Silencio wird dadurch an Bedeutung wesentlich gewinnen und der Ost-West-Verkehr sehr erleichtert werden.

Ähnliche Schwierigkeiten, mit denen der Lokalverkehr in Caracas behaftet ist, treffen auch auf den Fernverkehr zu. Alle bestehenden Autostraßen sind zu schmal. Da aber, besonders für den Lastentransport, immer größere Fahrzeuge in den Dienst gestellt werden, so ist auch der Fernverkehr bereits sehr behindert. Die Regierung hat daher wieder die Anlage eines vollkommen neuen Eisenbahnnetzes in Erwägung gezogen. Ein Beschluß ist darüber noch nicht gefaßt. Selbst wenn jedoch ein solcher Beschluß gefaßt werden sollte, so kann der Ausbau der Autostraßen deswegen nicht fallengelassen werden.

Die bedeutendste aller von Caracas ausgehenden Straßen führt über Los Teques—Victoria—Maracay nach Valencia, wo sie sich teilt: einerseits nach Puerto Cabello, andererseits nach Barquisimeto—Mérida, San Cristobal und nach Bogotá. Sie ist in ihrer ganzen Länge zu jeder Jahreszeit befahrbar und mit Hartbelag versehen. Mit dem Autobus dauert die Reise von Caracas nach San Cristobal sechs

bis sieben Tage; Rasthäuser und Unterkünfte sind vorgesehen. Die ganzen Fahrspesen — ohne Verpflegung und Unterkunft — sind nur etwa USA.-\$ 7.—. Doch ziehen viele Fahrgäste vor, entweder mit Privatautos zum dreifachen Preis in etwa drei Tagen zu fahren oder von Maiketia nach Maracaibo zu fliegen und von dort aus per Auto in einem Tage zu fahren. Diese Straße ist die derzeit wichtigste Straße von ganz Südamerika, nicht so sehr wegen ihrer wirtschaftlichen als wegen ihrer politischen Bedeutung.

Die Straße Caracas—Valencia trägt einen Großteil des gesamten inner-venezolanischen Verkehrs. Waren, die in Puerto Cabello ausgeladen wurden, kommen auf diesem Wege, zusammen mit Landesprodukten, nach Caracas.

Bei Cagua, in der Nähe von Maracay, mündet in die Reichsstraße eine der wichtigsten aus dem Landesinneren und den Llanos kommenden Zweigstraßen. Milch und Molkereiprodukte, Fleisch, Gemüse und Obst werden auf diesem Wege nach Caracas gebracht. Erzeugnisse der Industrie von Caracas und über La Guaira eingeführte Handelswaren werden auf diesem Wege in das Landesinnere verteilt. Tag und Nacht sind Motorfahrzeuge in beiden Richtungen unterwegs. Selbst der Autobusverkehr dauert 20 Stunden täglich. Die Mehrzahl der Autobusse fährt nur bis Valencia; einige gehen direkt bis Puerto Cabello oder Barquisimeto. Die schon früher erwähnte Linie von Petare geht nur bis Los Teques.

Von ebensolcher Bedeutung für das Wirtschaftsleben und die natürliche Fortsetzung der vorerwähnten Straße ist die von Caracas nach La Guaira. Ein Teil der Strecke zwischen Caracas und La Guaira ist verdoppelt; die beiden Trassen sind in geringem Abstände voneinander angelegt. Die untere soll den rascheren Verkehr der Privatautos aufnehmen, die obere den Lastkraftwagen vorbehalten werden. Da jedoch fast ständig Reparaturen größeren Ausmaßes vorzunehmen sind, muß meist eine Trasse überhaupt für den Verkehr gesperrt werden. Die Ausbesserungsarbeiten können kaum mit den durch Regengüsse und Überbelastung hervorgerufenen Schäden Schritt halten.

Von Caracas über El Valle und von Petare über Sta. Teresa führt je eine Straße nach Süden, nach Cúa und Ocumare del Tuy. Diese Straßen sind noch das ganze Jahr befahrbar, tragen aber im Vergleich mit den vorerwähnten nur geringen Verkehr. Landesprodukte begegnen sich auch hier mit den Handelsgütern aller Herren Länder. Von Ocumare del Tuy führt ein ganzes Netz von Straßen nach allen Richtungen, besonders auch nach dem nächsten größeren Siedlungszentrum, Ciudad Bolívar am Rio Orinoco. Auch diese Stadt ist jetzt schon ganzjährig mit Autobussen von Caracas erreichbar, doch ist die Fahrt während der Regenzeit häufig mit Zwischenfällen gewürzt.

Die von Caracas über Petare nach Guarenas, Guatire und Higuerote führende Straße ist von nur untergeordneter Bedeutung. Sie dient hauptsächlich der Zubringung von Landesprodukten für den Markt in Caracas. Der Versuch, Higuerote — neben Macuto und Catia la Mar bei La Guaira — zum Badeplatz auszubauen, ist bisher noch an der dort stark auftretenden Malaria gescheitert. Daher ist auch der sonntägige Privatautoverkehr in dieser Richtung noch sehr gering.

Eisenbahnen. Caracas ist, wie schon erwähnt, mit La Guaira, Puerto Cabello und Sta. Teresa in Eisenbahnverbindung. Doch haben alle Eisenbahnen mit dem Aufkommen der schwereren Lastkraftwagen an Bedeutung stark eingebüßt. Erst in neuester Zeit, mit dem raschen Anstieg des Gesamtvolumens der beförderten Waren, ist es klargeworden, daß die bestehenden Straßen in Kürze nicht mehr fähig sein werden, den Warenaustausch allein zu bewältigen. Die Neuanlage eines modernen Eisenbahnnetzes mit Dieseltriebwagen wird daher

immer wieder in Erwägung gezogen. Sicherlich wäre Venezuela dieser Aufgabe finanziell gewachsen. Doch spielen andere Erwägungen ebenfalls eine Rolle. Insbesondere wäre die Beschaffung der dazu nötigen Zahl von Arbeitern jeder Art ein Problem; ferner ist es gegen das Interesse der jetzigen Regierung, ausländischem Spekulationskapital neue Türen zu öffnen. Ob die Entscheidung nun für oder gegen die Anlage eines Eisenbahnnetzes fallen wird, sicher ist, daß das lokale Verkehrsproblem von Caracas wie auch das des gesamten Bundesstaates im Interesse einer gleichmäßigen Aufwärtsentwicklung des Landes bald gelöst werden muß. Die außerordentlich günstigen Bedingungen für die Anlage von Wasserkraftwerken im größten Stil im SE und die an Schwer- und Dieselölen reichen Erdölquellen des Landes deuten vom energiewirtschaftlichen Standpunkt zugunsten von Eisenbahnen. Für die kurzfristige Lösung des Verkehrsproblems ist die Erweiterung des Straßennetzes und die Verbreiterung bestehender Straßen unbedingt nötig. Auf lange Sicht erscheint jedoch die zusätzliche Anlage eines Eisenbahnnetzes günstige Aussichten zu bieten.

**Flugverkehr.** Im Passagier- und Postverkehr auf lange Strecken hat Venezuela das Eisenbahnzeitalter übersprungen und ist gleich zum Auto- und Flugverkehr übergegangen.

Nationale und internationale Fluglinien verbinden Caracas — von seinem Flughafen Maiketia bei La Guaira — mit allen größeren Siedlungen des Bundesstaates und mit dem Ausland. Erwähnt wurde schon, daß viele Caraqueños die Reise nach Maracaibo mit dem Flugzeug machen, teils um Zeit zu sparen, teils um die viel mehr ermüdende Autoreise zu vermeiden. Ciudad Bolívar, Cumaná, Barcelona und andere Städte werden fast immer nur mittels Flugzeuges erreicht. Aber selbst viel näher gelegene Orte, wie Valencia, Maracay oder Calabozo, werden oft von Caracas aus angefliegen. Ja, selbst Caracas—Maiketia soll in Kürze eine Flugverbindung erhalten. Für diese Strecke ist die Einführung richtiger Lufttaxi geplant.

Es ist nicht anzunehmen, daß der im Bau befindliche Flugplatz von Caracas (Lageplan Nr. 32) Maiketia gänzlich verdrängen wird. Er ist erstens zu klein und zweitens würde sich die größere Seehöhe ungünstig auf die optimale Nutzlast auswirken.

Vorläufig ist Caracas mit den übrigen Zentren des Bundesgebietes, an europäischen oder nordamerikanischen Maßstäben gemessen, nur lose verbunden. Selbst in geringer Entfernung von Caracas gibt es Siedlungen, wie etwa die deutsche Kolonie Tovar nordwestlich von Los Teques, die nur mittels Maultieren erreicht werden können.

So sind auch auf dem Gebiete des Verkehrswesens in Caracas und seiner nächsten Umgebung ähnliche scharfe Gegensätze zu beobachten, wie sie uns schon auf dem Gebiete des Bauwesens entgegengetreten sind. Eselkarawane und Luxusauto, zweirädrige Bauernkarren und Diesellastkraftwagen mit Anhänger sind bezeichnende Beispiele dafür. Öffentliche Verkehrsmittel sind fast immer lebensgefährlich überfüllt, und ihre Lebensdauer ist infolge dieser Überbelastung nur kurz.

Diese starken Gegensätze sind jedoch das deutlichste Zeichen für die im amerikanischen Tempo vor sich gehende Entwicklung, die in Caracas und dem ganzen Bundesgebiet, soweit es überhaupt besiedelt ist, vor sich geht. Vor 1914 war Venezuela hier noch fast „Terra incognita“; nach dem zweiten Weltkrieg wuchs das petroleumreiche Land mit einem Schlage zu einer weltwirtschaftlich beachtlichen Größe.

Wir haben Caracas als weitaus bedeutendstes Siedlungs- und Handelszentrum

Venezuelas kennengelernt. Seine Stellung als politisches Zentrum von Venezuela verdankt Caracas hauptsächlich historischen Einflüssen. Die Entwicklung zur modernen Großstadt ist jedoch vor allem auf seine günstige klimatische und Verkehrslage zurückzuführen. Doch sollte die verkehrsgeographische Lage nicht überschätzt werden, da Valencia oder selbst Barquisimeto ähnlich günstig gelegen sind. Auch diese beiden Städte sind durch Eisenbahn und Straße mit dem Hafen Puerto Cabello verbunden, doch ist die Entfernung vom Meere etwas größer. Dazu kommt noch, daß Barquisimeto den Passatwinden besser zugänglich ist als Caracas und daher trotz höherer Temperaturen die Hitze dort nie so drückend empfunden wird als im Stadtzentrum von Caracas.

Ciudad Bolívar kommt dagegen als Konkurrenz für Caracas so lange nicht in Frage, als es ein dicht besiedeltes Hinterland entbehrt und die Schifffahrt auf dem Orinoko ihr heutiges Volumen nicht vervielfacht. Sollten jedoch die in der Gran Sabana gefundenen Lager von Kohle, Erzen und anderen Mineralien sich als besonders ertragreich erweisen und deren Abbau und Verhüttung an Ort und Stelle im großen erfolgen, dann würde auch für Ciudad Bolívar ein rascher Aufstieg möglich erscheinen. In diesem Falle würden wohl auch Mittel und Wege gefunden werden können, um die Schwierigkeiten der Schifffahrt auf dem Orinoko bedeutend zu verringern.

Maracaibo im fernen Westen der Republik ist wohl zu sehr von den Petroleumvorkommen abhängig und hat ein viel zu ungünstiges Klima, um jemals mehr als örtliche Bedeutung zu erlangen. Außerdem liegt es auch abseits der großen andinen Höhenstraße und müßte daher auf eine direkte Anteilnahme am interkontinentalen Verkehr verzichten.

Es erscheint jedoch durchaus im Bereiche der Möglichkeit, daß Venezuela und seine Hauptstadt, dank der natürlichen Reichtümer und Bodenschätze des Landes, sich für das nördliche Südamerika eine ähnlich hervorragende Stellung erobern wird, wie sie Buenos Aires für das südliche besitzt. Der überraschend starke Wille der Bevölkerung und seiner Regierung zum Fortschritt auf allen Gebieten der Kultur, Kunst, der sozialen Errungenschaften und der technischen Zivilisation deuten darauf hin.

Venezuela kann unzweifelhaft, um eine kleine Variation anzuwenden, als ein Land mit Zukunft bezeichnet werden.

#### Quellennachweis.

- Prof. Dr. Mamel Montaner S.: Geografía física de Venezuela. Las Novedades, Caracas 1942.
- Prof. Robert S. Platt: Latin America. Whittlesey House (McGraw-Hill Books), New York 1943.
- Marcos Aurelio Vila: Monografía Geográfica del Valle de Caracas. Band 1, Nr. 4, Publicaciones geográficas de la Sociedad Interamericana de Antropología y Geografía, Caracas, Juli 1947.
- Luis Mendoza H.: „Lumen“, Guía práctica para Caracas. Caracas 1947/48.
- Kartenwerke: Caracas y sus alrededores, 1:10.000. — Karte von Südamerika, herausgegeben von der American Geographical Society of New York, 1945, Blatt: Caracas, 1:1.000.000, Nr. N. C. 19, Provisional Edition.

Dem Werke Geografía física de Venezuela sind vor allem die klimatologischen Zahlen entnommen. Das Werk Monografía del Valle de Caracas wurde weitgehend benutzt sowohl für den beschreibenden Teil als auch für wirtschaftsgeographische Angaben.

Auf dem Gelände der von Prof. Platt erwähnten Hacienda Ibarra bei Caracas entstand inzwischen die Urbanisation Las Mercedes.

Die überwiegende Mehrzahl aller siedlungs- und verkehrsgeographischen Beobachtungen wurden vom Berichtersteller vor Kenntnisnahme der Monografía Geographica selbständig gemacht und in Form loser Notizen festgehalten.

## Die Wetterkatastrophe im Semmeringgebiet vom 5. Juni 1947.

Von F. Hader.

Der Einbruch des europäischen Sommermonsuns in den Ostalpen am 5. Juni 1947 führte an den Rändern des pannonischen Klimagebietes zu Unwetterkatastrophen, die sich besonders am Alpenostrand zwischen Semmering und Neunkirchen zu verheerenden Wirkungen steigerten. Die feuchtkühlen Meeresluftmassen des Sommermonsuns trafen auf ihrem Wege durch Österreich auf stark erhitze Festlandswarmluft, die 1947 ganz besonders schön den Witterungsabschnitt des kontinentalen Sommerbeginnes zeigten, der zeit- und gebietsweise in Mitteleuropa Züge des tropischen Trockenklimas angenommen hatte, so daß sich nun innerhalb von 24 Stunden schroffste Temperaturgegensätze einstellten.

In Tabelle 1 sind für die Wetterstationen des nordöstlichen Österreichs die 24stündigen Temperaturänderungen vom 4. auf 5. Juni 1947 zu fünf internationalen meteorologischen Beobachtungsterminen aufgeführt.

Tabelle 1. 24stündige Temperaturänderungen vom 4. auf 5. Juni 1947.

Station	Beobachtungstermin				
	8.00	11.00	14.00	17.00	20.00
	österreichische Sommerzeit				
Freistadt . . . . .	1	-2	-13	-13	-9° C
Stift Zwettl . . . . .	4		-6		-8
Retz . . . . .	1	-2	-5	-7	-9
Krems a. d. Donau . . . . .	0		-4		-9
Jauerling . . . . .	-3		-5		-8
St. Pölten . . . . .	1	-3	-3	-11	-4
Eisenstadt . . . . .	-3		-4		-12
Semmering . . . . .	-4	-4	-7	-13	-12
Amstetten . . . . .	4	-4	-11	-14	-9
Lunz am See . . . . .	5	-6	-14	-14	-6

Wir erkennen, daß die in einzelnen Staffeln vorgedrungenen Monsunstöße bereits nach 8 Uhr österreichischer Sommerzeit die erste merkliche Abkühlung gebracht hatten. Die bereits zuvor auf dem Semmering, dem Jauerling und in Eisenstadt feststellbare Abkühlung gegenüber 24 Stunden früher geht auf örtlich bedingte zusätzliche Wärmeausstrahlung zurück. Besonders deutlich erkennen wir den Sommermonsun an dem ausgelösten Tempera-

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen der Österreichischen Geographischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1949

Band/Volume: [91](#)

Autor(en)/Author(s): Meinhard Erwin

Artikel/Article: [Zur Wirtschaftstf, Siedlungs- und Verkehrsgeographie des modernen Caracas. 97-117](#)