

Genua = Gênes = Genoa

Autor(en): **Fumagalli, Paolo**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **75 (1988)**

Heft 9: **Genua = Gênes = Genoa**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-57058>

Nutzungsbedingungen

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

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

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

Haftungsausschluss

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

Genua

Genua ist eine seit jeher von Gegensätzen geprägt: Von oben betrachtet ist sie schlicht überwältigend, von den Bergen des Apennin und der weiten Meeresbucht umschlossen, weist sie einmalige, zwischen den engen Strassen des noch intakten Stadtzentrums liegende Räume und in der Masse des städtischen Gefüges versteckte architektonische Schmuckstücke auf. Aber leider wird die Stadt auch von einem geradezu absurden Verkehrschaos erstickt, von gewichtigen Interventionen bedroht, durch die sich masslos in die Täler des Hinterlandes ausbreitende Peripherie deformiert und durch eine Wirtschaftskrise, die vom Rückgang der Aktivität des Hafens und der Industrie gekennzeichnet ist, verteuft.

Die architektonischen und städtischen Themen Genuas sind vielfältiger Art. Da ist erstens die besondere Geschichte als Seestadt und deshalb auch die Geschichte der Entwicklung des Hafens und des entsprechenden mittelalterlichen Quartiers in unmittelbarer Hafennähe, aus dem schliesslich die Stadt entstand. Das zweite Thema ist jenes der zwischen dem Erbauten und der Geländemorphologie bestehenden Beziehung, die die Bewohner im Laufe der Jahrhunderte zwang, fortschrittliche Lösungen zur Überwindung der geographisch gegebenen Schwierigkeiten zu ersinnen: Die Stadt hat sich gemäss zweier sich überlagernder Wachstumsmodelle entwickelt, dem *linearen* in ostwestlicher Richtung, folgt man der Entwicklung der Verkehrswege und der Expansion der Stadt in die vorhandenen Gebiete, und dem *strahlenförmigen*, zur Zusammenführung der gesamten städtischen Struktur zum zentralen Pol des Hafens hin. Das dritte Thema betrifft die Entwicklung der Stadt in moderner Zeit, seit dem Beginn des 19. Jh. bis in die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg. Mit der unglaublichen Prämisse der «Strada Nuova», einer geraden, in der Spätrenaissance entstandenen Strasse, die bergwärts vom historischen Zentrum und von prächtigen Palästen umsäumt ist, musste sich Genua mit neuen städtischen Strukturen ausstatten, um die Expansion der Ortschaft selbst wie auch des Strassenverkehrs zu regeln. Es waren dies manchmal extreme Antworten (man denke bloss

Gênes

Depuis toujours, Gênes est une ville caractérisée par le contraste entre des forces positives et négatives. Vue de haut, elle est tout simplement grandiose: encadrée par les montagnes des Apennins et l'ampleur de sa baie, elle renferme des bijoux architecturaux exceptionnels répartis dans les espaces situés entre les rues étroites du centre-ville encore intact et dans la masse de son tissu urbain. Mais en même temps hélas! la ville étouffe dans le chaos d'une circulation littéralement absurde, elle est menacée d'interventions massi-

ves, déformée par une périphérie qui s'étend sans mesure dans les vallées de l'arrière-pays et maudite en raison d'une crise économique marquée par le recul des activités portuaires et industrielles.

Les thèmes architecturaux et urbanistiques propres à Gênes sont très variés. Il s'agit premièrement du thème de sa propre histoire en tant que ville maritime et par suite, aussi de l'histoire du développement du port et des quartiers moyenâgeux correspondants implantés à proximité immédiate et qui furent finalement à l'origine de cette cité. Le second thème

est celui du rapport existant entre les bâtiments et la morphologie du terrain qui, au cours des siècles, imposa aux habitants d'élaborer des solutions hardies pour surmonter les difficultés géographiques existantes: La ville s'est développée selon deux modèles de croissance superposés, le *linéaire* en direction est-ouest qui suit le développement des voies de circulation et l'expansion de la ville dans les territoires disponibles et le *rayonnant* qui focalise l'ensemble de la structure urbaine sur le pôle central du port. Le troisième thème concerne le développement de la ville à l'épo-

que moderne, depuis le début du 19ème siècle jusqu'à la période qui suivit la seconde guerre mondiale. Avec la prémisse incroyable de la «Strada Nuova», une voie rectiligne conçue à la fin de la Renaissance, au-dessus du centre historique et bordée de palais prestigieux, Gênes dut s'équiper de nouvelles structures urbaines afin de régler l'expansion de l'agglomération elle-même, ainsi que celle du trafic urbain. Les réponses furent parfois très extrêmes (il suffit de penser à la «Sopraelevata» entre le port au centre historique), mais au plan de la silhouette urbaine, elles fu-



1

rent toujours justes de même qu'ingénieuses en ce qui concerne l'orographie du terrain.

En face de ces événements urbains, il importe que chacune des solutions architecturales proposées trouve maintenant les composantes significatives de Gênes. Mais ce faisant, on ne doit pas oublier que le caractère rétif et méfiant des génois pour toute nouveauté n'a également intégré les composantes historiques de l'architecture qu'à la suite de leur acceptation par l'opinion culturelle du public. La renaissance d'une «Strada Nuova» se produisit à un mo-

ment où le baroque faisait déjà son entrée, tandis que commençait un néo-classicisme retardé et sans l'élan du monumental et que le 19ème siècle et enfin le rationalisme ne devaient apparaître qu'au cours des années trente, et ceci seulement par phases d'élaboration successives. Pourtant, tout cela n'empêcha nullement les fières architectures génoises comme la «Strada Nuova», celle d'un Alessi, d'un Barbino, ou encore celle d'un Daneri ou d'un Morandi à l'époque moderne.

A Gênes se côtoient des forces positives et négatives. La prédo-

minance de celles-là sur celles-ci décidera finalement de l'avenir de la ville caractérisé aujourd'hui par de lourds problèmes comme celui de la circulation urbaine, de l'expansion de l'agglomération, de la restructuration des quartiers du centre: p.ex. le vieux port partiellement inutilisé, les trous qui subsistent encore depuis les bombardements de la dernière guerre, le centre moyenâgeux menaçant ruine, les zones industrielles abandonnées. Ces problèmes, que Gênes partage avec la plupart des villes européennes, sont ici encore aggravés par un complexe provincial difficile, par une

crise économique paralysante et avant tout par les carences d'un plan directeur qui divise la ville en zones ne correspondant pas au contexte et ne respectant pas le fait que Gênes est certes une ville maritime, mais qu'elle est cernée de montagnes.

Paolo Fumagalli

1
Eine Stadt am Meer, umrahmt von Bergen / Une ville sur la mer et encadrée de montagnes / A town above sea-level, yet in the mountains

an die «Sopraelevata», die den Hafen von dem historischen Zentrum trennt), die aber in bezug auf das Stadtbild immer richtig und im Hinblick auf die Geländeographie auch immer sinnvoll waren. Gegenüber diesem städtischen Geschehen stehen nun die einzelnen architektonischen Vorschläge, die in Genua kennzeichnende Momente finden sollten. Aber man sollte dabei nicht vergessen, dass sich, wie der allem Neuen gegenüber widerspenstige und misstrauische Charakter der Genueser, auch die historischen Momente der Architektur erst nach ihrer Akzeptierung durch die öffentliche Kulturmeinung zu einer Einheit fügten. Die Renaissance einer «Strada Nuova» entstand zu einem Zeitpunkt, als der Barock bereits vor der Türe stand, während der Neoklassizismus verspätet und ohne den Elan des Monumentalen begann und das 19. Jh. und der Rationalismus schliesslich erst in den dreissiger Jahren, und auch dann nur mit sukzessiven Bearbeitungen verbunden, auftreten sollte. Dies sollte aber keineswegs die stolzen Architekturen Genuas, wie etwa die «Strada Nuova», die eines Alessi, Barabino oder in moderner Zeit eines Daneri oder Morandi, verhindern.

Die Vorherrschaft der einen gegenüber den anderen Epochen entscheidet schliesslich über die bisher kaum thematisierte Zukunft der Stadt, über den Umgang mit den Problemen des Strassenverkehrs, der städtischen Expansion, der Restrukturierung innerstädtischer Bereiche, des alten, teilweise nicht mehr benützten Hafens, der durch die Bombardierungen des letzten Krieges entstandenen, noch vorhandenen Löcher, der auffälligen, mittelalterlichen Stadtkerne, der verlassenen Industriezonen. Probleme auch, die Genua mit den meisten europäischen Städten teilt, die hier aber durch den schwierigen Provinzialkomplex, durch eine lähmende Wirtschaftskrise und vor allem durch einen mangelhaften Städtebauplan, der die Stadt in nicht kontextbezogene Zonen unterteilte und Genua als eine Seestadt, mit Bergen missachtet, noch zusätzlich erschwert werden.

Paolo Fumagalli

Genoa

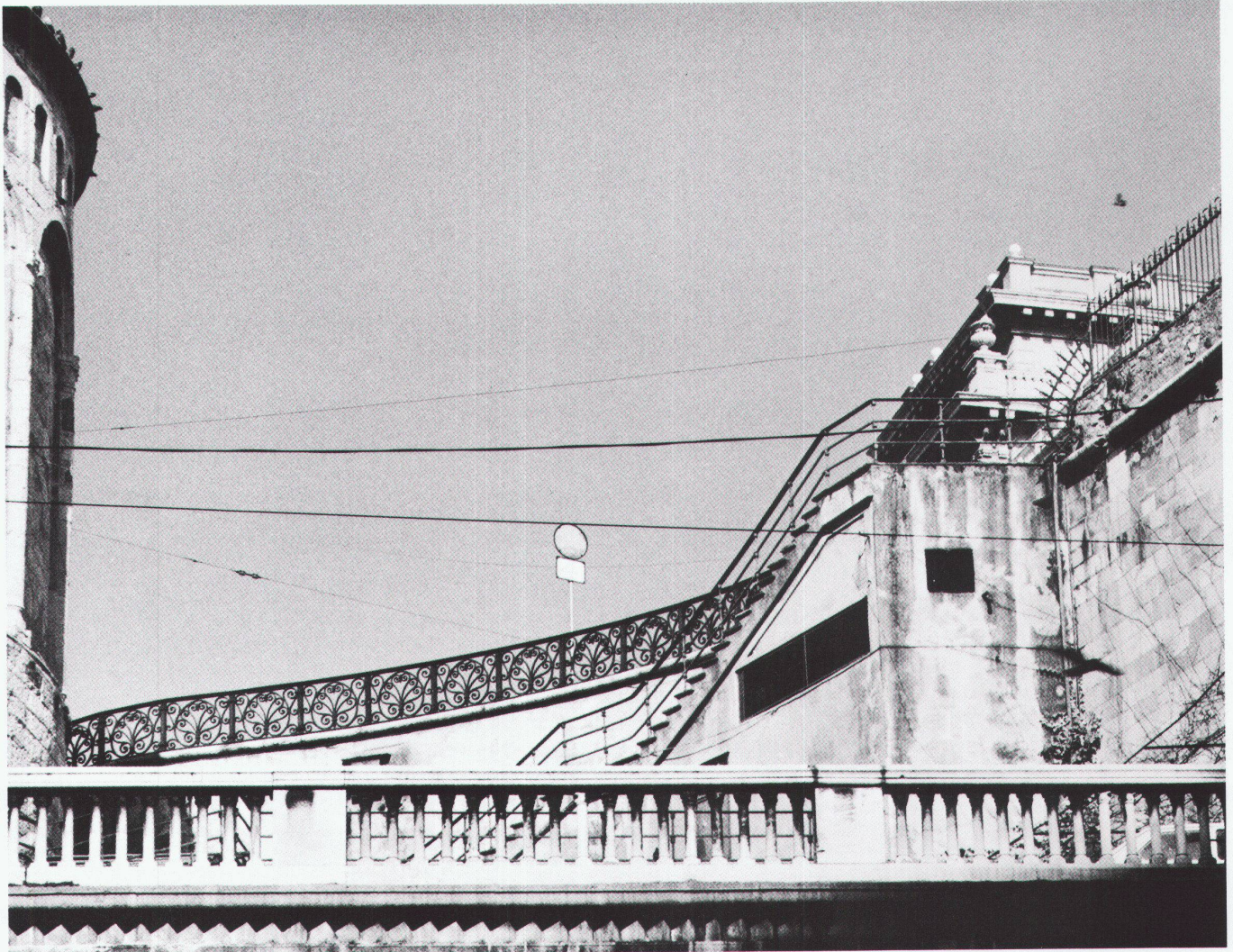
Genoa is a town that has for ages been shaped by the antithesis of positive and negative forces: seen from above it is magnificent; enclosed by the Apennine mountains and a broad bay, it boasts unique spaces between the narrow streets of the still intact City and true architectural jewels hidden in the mass of the urban fabric. Unfortunately however the town is slowly suffocating in an absurd amount of traffic, threatened by major interventions, deformed by a periphery excessively expanding into the valleys of the surrounding

hinterland and bedeviled by an economic crisis characterized by a diminished activity of its harbour and industry.

The architectonic and urban topics of Genoa are manifold. There is firstly, the topic of its very own history as a seaport and thus the history of the development of its harbour and the corresponding mediaeval district near it, out of which the town was born. The second topic is that of the relationship existing between the buildings and the morphology of the territory, forcing its inhabitants in the course of the centuries to find van-

guard solutions in order to master the geographically given difficulties: the town has developed according to two superimposed models of growth, the *linear* one in an east-western direction, if you follow the development of the road system and the expansion of the town into the existing territory, and the *radial* one, allowing the converging of the entire urban structure towards the central pole of the harbour. The third topic concerns the development of the town in more modern times, since the beginning of the 19th century in fact, up to the post-war era following World War II.

Given the incredible precedent of the "Strada nuova" (New Street), a straight street built in late Renaissance times, leading uphill from the historical City and lined by magnificent palaces, Genoa had to find new urban structures in order to regulate both the expansion of the settlement itself and the steadily growing traffic. Of course these were sometimes extreme answers (just think of the "Sopraelevata" linking the harbour with the historical City) though they time and again proved to be correct as to the town profile and reasonable as to the orography of the territory it



2

was built on. Confronting these urban events there are however the individual architectonic proposals that were to find characteristic moments in Genoa. You should however not forget that the historical moments of architecture only achieved a certain unity after their acceptance into public culture, much like the character of the people of Genoa which is of a somewhat recalcitrant and suspicious nature. The Renaissance of the "Strada Nuova" fell into a time when Baroque already was on the threshold while neo-classicism came late and without the impetus of the

merely monumental and 19th century and rationalism began as late as the thirties, and then only linked to successive elaborations. This was however not to prevent the proud architectures of the "Strada nuova" the work of an Alessi, Barabino or in more recent times of Daneri or Morandi.

In Genoa positive and negative forces are existing side by side. The preponderance of one over the other finally decides the future of a town facing the difficult problems of today, such as the problem of traffic, urban expansion, the restructuring of

innercity areas: of the old, partially disused harbour or the still existing holes struck by the bombs of the last war, of the derelict mediaeval town nuclei and the abandoned industrial zones. Problems, Genoa shares with most other European towns, though here they are aggravated by a difficult complex of provincialism, a paralysing economic crisis and above all by an unsatisfactory urban development plan dividing the town into non-context-oriented zones, neglecting the fact that Genoa, even though a seaport, is still situated between mountains.

Paolo Fumagalli

2
Brücken, Mauern und Treppen charakterisieren das durch die terrassierte Beschaffenheit des Geländes bedingte Stadtbild / Des ponts, des murs, des escaliers caractérisent une ville qui doit s'adapter aux formes difficiles du terrain / Bridges, walls and flights of stairs characterizing a town shaped by the difficult territory it is built on

Fotos: Gerhard Ullmann (2), Paolo Fumagalli (1)