

Einzelfälle der Moderne : die Suche nach einer architektonischen Identität = Cas particuliers du moderne : la recherche d'une identité architecturale

Autor(en): **Bona, Enrico D.**

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-57061>

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.

Einzelfälle der Moderne

Die Suche nach einer architektonischen Identität

Die Periode vom Ende des letzten Jahrhunderts bis in die ersten Jahre nach dem Zweiten Weltkrieg ist in der Architektur Genuas durch «unerklärliche Verzögerungen» geprägt. Die Bauten jener Zeit sind Ausdruck einzelner Architekten, die punktuell Orte einer architektonischen Kultur geschaffen haben, ohne damit eine städtebauliche Kohärenz und Kontinuität erreicht zu haben. Diesen Einzelfällen der Architektur steht eine Stadt ohne Projekt gegenüber, die weder ihre Entwicklung im Innern noch die Expansion nach aussen zu lenken versteht.

La recherche d'une identité architecturale

En ce qui concerne l'architecture de Gênes, la période allant de la fin du siècle dernier jusqu'aux premières années après la Seconde Guerre mondiale est marquée par des «hésitations inexplicables». Les bâtiments de cette époque sont l'expression d'architectes particuliers qui ont créé des points locaux propres à une culture architecturale, sans pour autant avoir atteint une cohérence et une continuité urbanistique. En face de ces cas d'architecture singuliers, on trouve une ville sans projet qui ne sait guider ni son développement interne, ni son expansion externe. (Texte en français voir page 69)

The Quest for an Architectural Identity

The period covering the last century up to the end of the Second World War is characterized, where the urban constructions of Genoa are concerned, by "inexplicable hesitancy". The buildings of those days were the work of architects who succeeded in creating landmarks of an architectural culture, but they did not achieve coherence and continuity on a scale expected of townplanning. These architectural exceptions stand out on a background that lacks an overall conception both when viewed from within and in terms of its outward expansion.



Die Rolle, die Genua im Zeitgeschehen spielt, ist sehr kontrovers: in gewissen Aspekten scheint diese Stadt anderen voraus, in anderer Hinsicht in grossem Rückstand zu sein: die Stadt stand der italienischen Grossindustrie Pate, doch der postindustriellen Umwälzungen wurde sie erst verspätet gewahr; das war der Weg in die Krise, aus der es keinen leichten Ausweg gibt. Genua erlebte in erster Person die Gründung des Partito socialista italiano (1892), doch in den späteren Jahren brachte es keine politischen Persönlichkeiten hervor. Als eine der ersten Städte Italiens stattete sich Genua mit sehr entwickelten städtischen Dienstleistungen aus, doch vom europäischen Massstab der neuen Architektur hat die Stadt nichts gespürt.

Im Rahmen eines allgemeinen Überblicks mag dies auch bedeuten, dass die «Moderne» (von der Mitte des letzten Jahrhunderts bis zu den ersten Nachkriegsjahren) zu den unerklärlichen Verspätungen gehört. Doch man muss auch

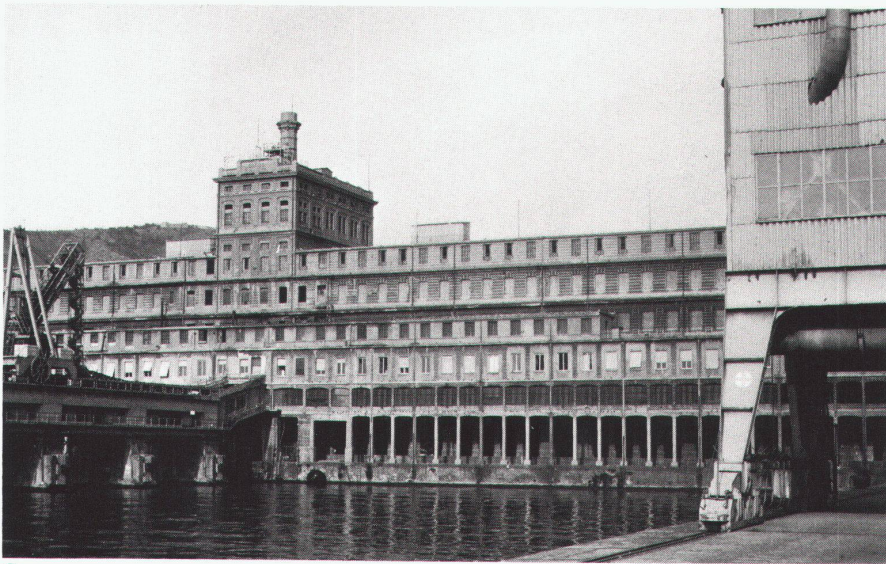


verborgene Interessen sehen: zum Beispiel hat Genua vor allem um die Jahrhundertwende damit begonnen, Berge abzutragen und dann mit Strukturen zu «befestigen», die zu den herausragendsten Zeichen in der Stadtlandschaft gehören: So hat Genua die Berge mit Tunnels durchlöchert, die es im Zentrum der Stadt perfekt mit dem Kontext zu verbinden wusste; später begann es, das Meer aufzufüllen, um Boden zu gewinnen.

Die Stadt, die in klar umrissenen Zonen entstanden und gewachsen ist, hat in ihrer Entwicklung das Stadtgefüge nur ungern verändert; sie zog es im Gegenteil vor, eine Familie von starken Zeichen zu suchen, sozusagen Linien und Punkte eines Nervensystems, und brachte diese meistens dort an, wo die Orographie unverhoffte und geniale Lösungen nahelegte.

Die «Moderne» hatte kein leichtes Spiel, um sich in diesen seltsamen Umformungsprozess einzufügen: Die Stadterweiterungen, in denen sie sich hätte manifestieren können, fielen in Phasen, in denen entweder eine kulturelle Auseinandersetzung fast vollständig fehlte, die Unterwerfung unter ein zentrales Regime vorherrschte, oder aber eine angemessene Bereitstellung städtebaulicher Instrumentarien und Konzepte fehlte und somit der Bauspekulation Tür und Tor öffnete.

Diese besondere Form des «zoning» zeigt sich heute sozusagen in Negativform: Die zahlreichen städtischen Leerräume bleiben auf die Altstadt, die Militärzonen aus dem späten 19. Jh. und die Industriegebiete bezogen, ein Zeichen dafür, dass sich die Stadt nicht aufgrund notwendig werdender Erweiterungen ausdehnte: Sie hat ganz banal ihr Interesse auf neue Gebiete gelenkt und dabei jene Quartiere sich selbst überlassen, die – scheinbar – ihre Funktion ausgespielt hatten. Am augenfälligsten zeigte sich dies im historischen Stadtkern. Etwas Analoges geschieht mit der sogenannten Industrie- und Militärarchäologie, und Gebiete des späten 19. Jh. erleiden die Konkurrenz der neuen Verwaltungszentren. Diese Art, sich virtuell oder fiktiv auszudehnen, die wir auch in anderen Städten kennen, die hier in Genua jedoch emblematisch wird, ist selbst mit ein Grund für die Verweigerung der «Moderne»; denn sie folgt Gesetzen und Motivationen, die die Stadt von der Möglichkeit entfernen, ihre Zeit in organischer Weise zu leben. Das geht soweit, dass erst in den 60er Jahren, zum Beispiel mit einigen vorbildlichen Restaurierungen und Sanierungen von Franco Albini und Franca Helg im historischen Zentrum, die «Moderne» und

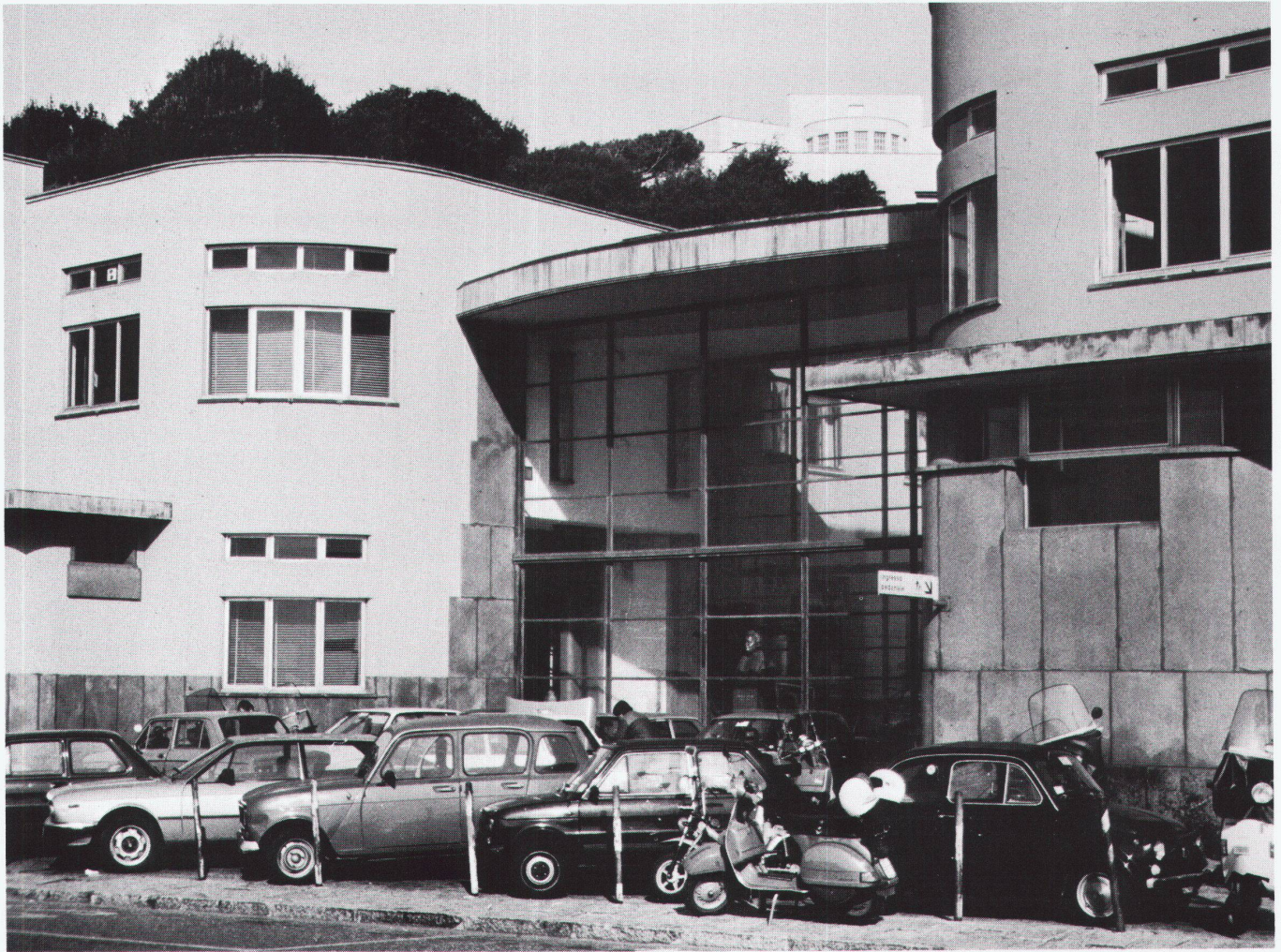


1 Eine der drei Kuppeln der Passage Galleria Mazzini von Ingenieur Argenti, 1872–1880 / Une des trois coupoles du passage Galleria Mazzini dû à l'ingénieur Argenti / One of the three cupolas of the Galleria Mazzini by engineer Argenti

2 Castello Mackenzie, Architekt: Coppedé, 1896

3 Meerseite eines der ersten Hafensilos (ab 1901 erbaut) / L'un des premiers silos portuaires vu de la mer (construits à partir de 1901) / One of the first seaside silos

4 Eingang zum Spitalkomplex Gaslini in Quarto, Architekt: Crippa, 1931 / Entrée du complexe hospitalier Gaslini in Quarto / Entrance to the Gaslini hospital complex in Quarto



4 schliesslich auch die «Gegenwart» in korrekter Weise in die Stadt integriert werden.

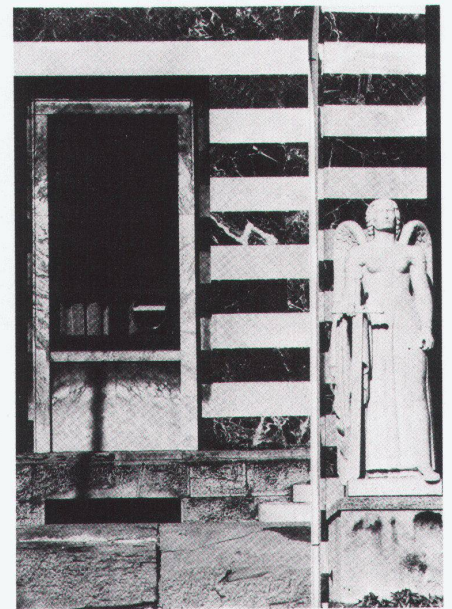
Die «Moderne» stösst jedoch im Zeitgeschehen auf andere Widerstände, die im spezifischeren Sinn zur «Kultur» gehören: allen voran das unglaubliche – und schliesslich nicht durchwegs unfruchtbare – Weiterbestehen des historischen Eklektizismus, das sich an den französischen Modellen inspiriert und hier durch die piemontesische und lombardische Kultur vermittelt wird; mit diesen Modellen begnügte und identifizierte sich die neue Bourgeoisie bis ans Ende der 20er Jahre, gestärkt durch die Tatsache, dass in einer traditionell dem Güteraustausch geöffneten Stadt der Eklektizismus eine Art von «modus vivendi» darstellt.

Wegen dieses Eklektizismus ist es einigen «Visionären» vom Anfang unseres Jahrhunderts – darunter dem neuerlich wiederentdeckten Ingenieur Renzo Picasso – nicht gelungen, glaubwürdig zu sein und gleichzeitig jenes kulturelle Kli-

ma zu teilen, das für die Avantgarden typisch war; dadurch verloren sie jede Möglichkeit eines längerfristigen Diskurses. Folglich ist es trotz der Grossindustrie in der Schwermetallbranche sinnlos, ein noch so bleichgesichtiges Beispiel zu suchen, das auch nur in etwa an die zukunftsweisende Verbindung AEG-Behrens zu erinnern vermöchte.

Eine weitere Tatsache liegt im Fehlen einer architektonischen Kultur, die sich in der Debatte zwischen den Schulen der Beaux Arts und der Ecole Polytechnique gegenüberstanden; die letztere überwog, weil es in Genua ein Polytechnikum gab, wogegen die erstere importiert war. Natürlich gab es einige Sonderfälle, doch reichten diese nicht aus, um die Vorstellung einer Berufsklasse zu entwickeln, wie sie die bürgerliche Klasse um die Jahrhundertwende vielleicht gern gehabt hätte...

Die genannten «Leerräume» wurden deshalb aus Zwang oder Opportunismus mit Architekturen für den Augenblick ausgefüllt: dem fort dauernden



5
5 Detail der Casa del Mutilato, Architekt: Fuselli, 1926 /
Détail de la Casa del Mutilato / Detail of the Casa del
Mutilato



6



8



7

6 7
Piazza della Vittoria, Architekt: Piacentini, 1929

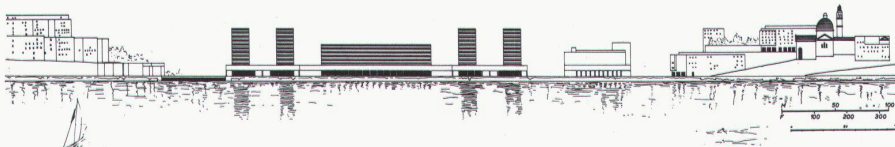
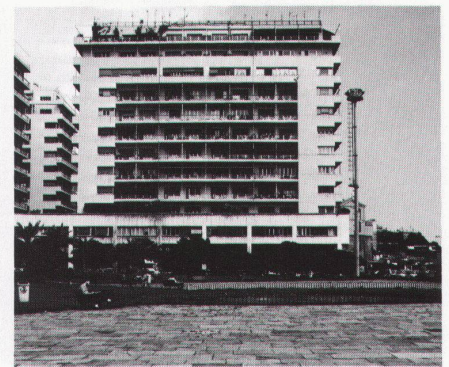
8 9 10
Piazza Rossetti alla Foce, Architekt: Daneri, 1934



Eklektizismus folgte der Beitrag der römischen Professionalisten im Zeichen des faschistischen Regimes, dem Genua mit ganz wenigen Beispielen in Anlehnung an den europäischen Rationalismus eine eigene Form von stillem «Widerstand» entgegengesetzte.

Es fehlten freilich die Publikationsmittel, die häufig unabdingbar sind, um die richtigen Kräfte zusammenzubringen; darauf folgte der Import eines neu gebildeten Professionalismus, dem auch das Verdienst zugesprochen werden muss, die kulturelle und politische Situation nicht ausgebeutet zu haben. In diesem Rahmen und für die Jahre, die in unserem Jahrhundert der «Moderne» gehören, gewinnen die beiden herausragenden Figuren von Daneri, dem Praktiker, und von Labo, dem Intellektuellen, ihr architektonisches Profil.

Erst in neuerer Zeit, als Genua eine eigene Architekturfakultät erhielt und die Lösung von jahrzehntealten Problemen, wie dem Wiederaufbau des Theaters Carlo Felice, die öffentliche Meinung herausfordert und neue Baupro-



10

gramme das Interesse der Stadt einmal mehr verschoben, ohne einer wirklichen Expansion zu entsprechen, scheint die Stadt ihren Geschmack an der Architektur wiederzufinden – und auch hier mit der gebührenden Verspätung.

Es gibt also eine Architektur aus Eisen, die ihren Ausgangspunkt in der Mitte des letzten Jahrhunderts hat; sie findet sich vorwiegend in den grossen Infrastrukturwerken am Hafen oder auf dem Festland, in den Eisenbahnviadukten und in einigen Industriebauten: in der Stadt haben sich einige interessante Gebäude für Quartiermärkte erhalten und die Galleria Mazzini, die den Genuesern sehr viel bedeutet.

Der Eklektizismus spricht sich mit einer Dauerhaftigkeit aus, die in dieser Stadt zu ausserordentlichen Höhepunk-

ten führt. Er hat der Stadt ein Gesicht gegeben, das bei einer aussergewöhnlichen technologischen Erhaltung der Materialien und der Bauwerke bestehen bleibt. Ist es nicht eine Koinzidenz, dass die Kolombus-Ausstellung von 1892 sich im Zeichen des triumphierenden Eklektizismus manifestiert?

So wie jene in Chicago, in der viele die Beerdigung der Schule sehen wollten, die Sullivan gross werden liess und aus der Wright hervorging... Doch das ist bloss ein seltsamer Historikerstreit, wenn man bedenkt, dass von Chicago aus diese Schule noch zur halben Welt predigen sollte; dagegen machen im doch grossen Genua auch 22 Jahre danach die Pavillons der Ausstellung von 1914 – zwar mit dem gebotenen Distinguo – keine grossen Schritte nach vorne.



①

Mit der Piazza della Vittoria von Piacentini (1929) und der Piazza Rossetti von Daneri (1934) lässt sich eine Art von dialektischem Dualismus konstruieren, auf den der erste Genueser Versuch zurückzuführen ist, einen Weg nach neuen Dimensionen zu suchen. Der ersten, die nicht ohne Werte ist, setzt sich die zweite als Bezugspunkt für jene kleine Schar von Architekten entgegen, die miteinander ins Gespräch kommen und Programme für eine andere Gestaltung der Stadt vorschlagen; es sind der frühe Fuselli, Labo, Zappa, Crippa und von Rom dazustossend, aber nicht zur orthodoxen Richtung gehörend, Nardi Greco. Nach dem Zweiten Weltkrieg scheint Daneri der einzige zu sein, der die Linie des europäischen, sich erschöpfenden Rationalismus weiterführen will. Doch da stand seine aufsehenerregende Lektion des sozialen Wohnungsbaus in Forte Quezzi noch aus, einer nicht rationalistischen, sondern rationalen Architektur, weil sie auf der Grundlage der Niveaukurven des Bodens entworfen war, nicht «plastisch» wie Le Corbusiers Zeichen für den Plan d'Alger oder «zufällig» wie die freilich aufregende Unité von Reidy in Pedregulho (Rio de Janeiro).

In der Zwischenzeit füllten Quaroni und Morandi aus Rom, Albini/Helg, Fiori, Mangiarotti und andere aus Mailand, oder ein wenig bekannter Michelucci aus Florenz jene besagten Leerräume aus, mit denen sich die Architekturkultur auseinanderzusetzen haben wird; ganz zu schweigen von den wilden Invasionen der letzten Stunde, denen wir, sozusagen machtlos, ausgeliefert sind.

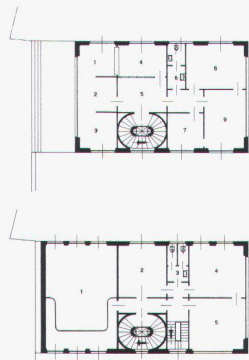
E. D. B.

①
Lehrerseminar, Architekt: Nardi Greco, 1932 / Séminaire pour enseignants / Teachers' seminary

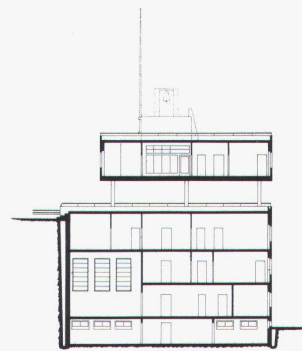
② – ⑤
Casa del Soldato, Architekt: Daneri, 1936–1938



12



13



14



15



16



17

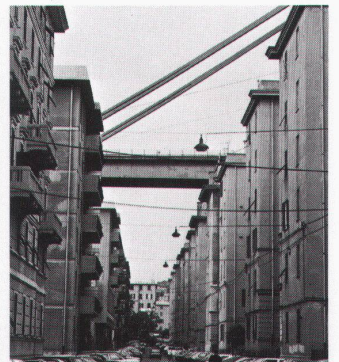
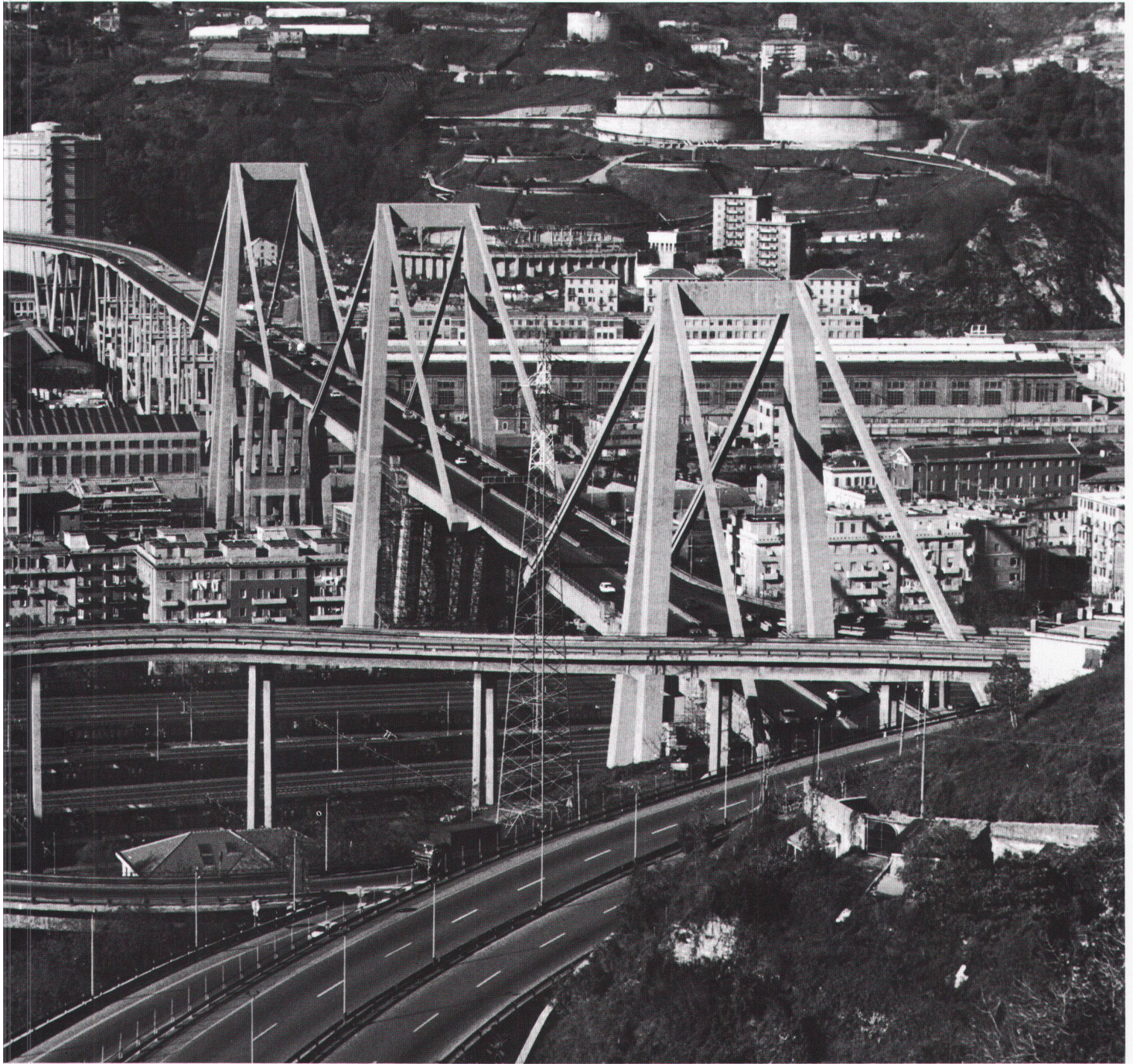
16 17 Wohnquartier INA Casa in Forte Quezzi, genannt «il biscione», Architekten: Daneri und Mitarbeiter, 1965 / Quartier d'habitat INA Casa in Forte Quezzi, nommé «il biscione» / Residential district INA Casa in Forte Quezzi, called "il biscione"

18 19 Autobahnbrücke über dem Polcevera-Quartier, Architekt: Morandi, 1955/56 / Pont autoroutier sur le quartier de Polcevera / Highway bridge over the Polcevera district

Fotos: D. Malagamba, Genova (Abb. 1-4, 7, 8, 11, 16, 18)
P. Fumagalli (Abb. 6, 9, 12, 15, 16, 17, 19)



18



nord; cette autoroute prend naissance en ville avec, anticipant sur l'avenir, l'embranchement hélicoïdal de San Benigno et se poursuit par toute une série de tunnels et de ponts enjambant les faubourgs industriels. Cette réalisation s'achèvera de manière symbolique, en 1965, avec la construction du grand pont autoroutier, œuvre de l'ingénieur Riccardo Morandi.

Dernier épisode dans cette recherche de solutions extraordinaires et non conventionnelles pour résoudre les problèmes engendrés par la croissance urbaine et par une difficile orographie, la construction, en 1965, de la «sopraelevata», énième structure pour résoudre cette liaison vitale entre l'est et l'ouest de la ville. Projetée par Francesco de Miranda, elle constitue une réponse correcte aux exigences de la cité moderne: il s'agit d'une route qui, à hauteur du deuxième étage des maisons, repose sur des piliers d'acier et possède un tracé horizontal de 5 km reliant l'extrémité est à l'extrémité ouest du port, avec seulement deux sorties intermédiaires. Celle-ci, comme l'a souligné Giancarlo de Carlo, remplit tout une série d'exigences: avant tout «construire une route indépendante du système traditionnel de voirie et sans aucun croisement»; ensuite, «réduire au minimum les points d'appui verticaux et leur encombrement au sol, ne pas entraver le mouvement ferroviaire dans le port, ne pas interférer dans les installations souterraines ou aériennes; et surtout, faire en sorte que sa réalisation dure le moins de temps possible et que ses chantiers soient les plus réduits possible» afin de pas interférer avec celle qui était, à l'époque, l'unique artère du trafic lourd entre est et ouest, c'est-à-dire, juste au-dessous, la Via Gramsci.

La «sopraelevata» est donc le produit d'une culture urbaine aux contenus éminemment techniques et non exempts de formalisme académique. Mais, on y retrouve un sens aigu de la construction de la ville où se lisent clairement les potentialités contenues dans sa structure physique particulière et dans la sédimentation opérée au cours de son histoire qui, ensemble, se retrouvent quelquefois étroitement mêlées, de manière fort heureuse, en un unique signe urbain dans lequel la technique est protagoniste.

Archétype de cette culture, le Ponte Monumentale, Via XX Settembre, construit en 1890 et qui constitue l'un des ouvrages les plus ex-

traordinaires de Gênes. Avec la solution déjà rodée des routes qui se croisent à des niveaux différents, on résoud non seulement le problème des voies de communication, mais aussi celui des aires constructibles qui peuvent être aménagées sur les deux niveaux. Mais surtout, on insère un élément architectonique à la bonne échelle et qui permet de parachever le tronçon principal de la nouvelle rue Via XX Settembre.

Cette époque d'équilibre entre «art» et «technique», capable de produire dans la ville des secteurs significatifs, peut être considérée comme résolue dans les années 30, quand, et ce n'est pas fortuit, la Comune Unifiée de la Grande Gênes se sépare de son ingénieur-conseil en matière d'urbanisme, Renzo Picasso; étrange personnage teinté d'utopisme Belle Epoque, personnalité qui, sans vouloir toutefois exagérer ici, fut la dernière, à Gênes, à en imaginer le développement physique parfois même avec de déconcertantes fuites en avant à travers un plan cohérent de rues et de places en parfaite adéquation avec la morphologie des lieux. C'est aussi l'unique à l'avoir pensé en termes de haute technologie, suggérant le recours à des moyens de transports publics exceptionnels (métro, ascenseurs, funiculaires) pour remplacer ceux privés, accentuant encore plus la multiplicité des niveaux déjà bien connue dans la vie quotidienne des Génois.

La ville recommencera à se développer après 1950, au lendemain de la guerre et de la récession économique qui s'ensuivit. Elle le fera à un rythme sans précédent. Reniant son proche passé en adoptant le «zoning», elle fera de l'indice de construction un paramètre et un élément de maîtrise de la croissance urbaine, sans tenir le moindre compte du territoire et de l'histoire.

Jusqu'à ce que soit adopté, en 1975, le nouveau plan d'occupation du sol, le maintien d'un certain type de construction analogue à celui du XIX^e siècle – c'est-à-dire l'édifice à cour intérieure, lui-même dérivé du palais du XVI^e siècle – devient l'unique et grotesque élément de continuité, avec une idée de ville désormais vidée de son sens, où l'on renonce au concept de tissu urbain, de rue, à toute volonté d'organisation unitaire, à l'exception des axes de circulation.

Dans ce magma urbain, la technique se replie sur elle-même pour ne plus assumer que ses devoirs institutionnels ou normatifs, après

avoir produit ses derniers «signes» urbains d'une certaine importance (la «sopraelevata», le pont de l'autoroute réalisé par Riccardo Morandi, l'aéroport sur la mer, l'agrandissement du port de Voltri) qui constituent autant de réponses hautement spécialisées à des problèmes sectoriaux. Désormais, Gênes a choisi la voie de la grandiloquence rhétorique des tours qui, de plus en plus souvent, ponctuent une ville réduite à n'être plus qu'un simple panorama.

Notes

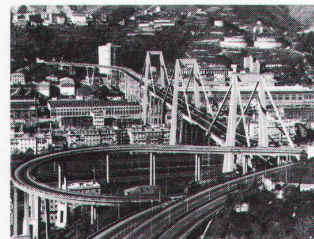
- 1 F. Braudel, *Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XV^e-XVIII^e s.*, 1967.
- 2 F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, 1949.
- 3 Par ordre chronologique: le tunnel Zecca-Portello (longueur: 272 m, largeur: 15 m) inauguré en 1927; le tunnel Corvetto-Portello (longueur: 206 m, largeur: 15 m) inauguré en 1928; le tunnel de Piazza Dante (longueur: 276 m, largeur: 16,5 m) inauguré en 1933.
- 4 Un article consacré aux deux premiers tunnels, intitulé «Etanchement de tunnels-routes en Italie» paraît en 1927, dans le numéro 36 de «L'entreprise», Journal officiel de la Société Suisse des Entrepreneurs, Zürich.
- 5 «Il est bien vrai que l'exiguïté de la plage et l'ouverture aux vents du sud et d'ouest rendent l'accostage trop incertain, au point que Rovereto (1939) pouvait avancer, avec une proposition encore aujourd'hui alléchante, l'hypothèse d'une genèse endogène de son implantation: due beaucoup plus à l'opportune proximité des grands axes de communication qu'à la sécurité conférée par la forme naturelle du port.» (E. Poleggi, *La storia del porto*, in: AA.VV., 1128-2000, Il Porto di Genova, Gênes 1971.)
- 6 Ceux qu'on appelait les «magistri antelami», corporations des entrepreneurs de maçonnerie, des maçons, des tailleurs de pierres, des sculpteurs et architectes, dont bon nombre provenait des vallées tessinoises; ils en importaient l'habileté dans la taille des pierres mais aussi des techniques de construction, des conceptions de l'espace ainsi que des éléments de style. On les retrouve à Gênes tout au long de la période s'étendant du XIII^e au XVIII^e siècle où ils sont chargés des travaux d'entretien du port. Simultanément, ils conservent le monopole des constructions tant publiques que privées.
- 7 «Gênes a, dix fois pour une, changé de cap, accepté chaque fois la métamorphose nécessaire.» F. Braudel, *op. cit.* n. 2.
- 8 En l'espace de vingt ans, de 1885 à 1905, le port enregistre coup sur coup deux agrandissements qui en changent radicalement les caractéristiques. Le premier, réalisé selon le projet de l'ingénieur Parodi, se base sur la constitution d'une nouvelle et gigantesque jetée qui prolonge de 650 m, vers l'est, le Molo Nuovo datant du XVII^e s. C'est celle qu'on appelle Molo Galliera. A peine achevée, le nouveau port se révélera incapable d'absorber une nouvelle augmentation d'activité. Il est alors nécessaire de réaliser un nouveau projet, celui d'un ingénieur anglais qui propose le prolongement du

Molo Galliera, vers l'ouest, par un bras de 1300 m venant fermer un bassin de 39 hectares. Le projet sera réalisé en années 60, époque à laquelle furent introduits les «containers», obligeant à trouver de nouvelles solutions: ce sera l'agrandissement, une fois encore vers l'ouest, du port de Voltri.

Enrico D. Bona

Cas particuliers du moderne

Voir page 39



Le rôle actuellement joué par Gênes est très contradictoire: Par certains aspects, cette ville semble être en avance et fortement en retard sur d'autres plans. La ville a parrainé la grande industrie italienne, tandis qu'elle prit conscience trop tard des mutations post-industrielles, ce qui lui valut la crise dont il n'est pas aisé de sortir. Gênes était en première ligne lors de la fondation du Partito socialista italiano (1892), pourtant dans les années qui suivirent, elle ne produisit aucun personnage politique de premier ordre. Gênes fut la première ville italienne à se doter d'un système de services urbains très élaboré, mais à l'échelle européenne, la ville n'a pas profité de la nouvelle architecture.

D'une manière générale, cela peut aussi signifier que le «moderne» (depuis le milieu du siècle dernier jusqu'aux premières années de l'après-guerre) appartient à l'une des hésitations inexplicables. Pourtant, il faut aussi savoir déchiffrer certains intérêts et comportements à côté du domaine architectural: par exemple, avant tout vers la fin du siècle dernier, Gênes a commencé à creuser les montagnes et à les «solidifier» par des structures qui comptent parmi les signes les plus dominants du paysage

urbain. Ainsi, Gênes a percé les montagnes de galeries qu'elle a su parfaitement relier au contexte du centre de la ville. Plus tard, elle entreprit de combler la mer pour y gagner le sol dont elle fut toujours avide. Au cours de son développement, la ville qui naquit et grandit dans des zones clairement délimitées, n'a modifié sa structure urbaine qu'à contrecœur; au contraire, elle a préféré chercher une famille de signes marquants, pour ainsi dire les lignes et les points d'un réseau de nerfs et d'artères pour les placer le plus souvent là où l'orographie attendait des solutions inopinées et géniales. Il était difficile pour le «moderne» de s'insérer dans ce surprenant processus de transformation: Les extensions urbaines où il aurait pu se manifester se déroulèrent pendant des périodes, soit pratiquement privées de toute préoccupation culturelle, soit dominées par un régime autoritaire central ou encore dépourvues d'une réglementation d'urbanisme adéquate, ce qui laissait le champ libre à la spéculation foncière.

Cette forme particulière du «zoning» se présente donc aujourd'hui, pour ainsi dire, par son côté négatif: Les nombreuses lacunes urbaines restent réparties dans la vieille ville, les zones militaires de la fin du 19^{ème} siècle et les territoires industriels. Ceci témoigne du fait que la ville ne s'est pas agrandie sur la base d'extensions devenues nécessaires, mais a tout simplement orienté son intérêt sur de nouveaux territoires en abandonnant les anciens quartiers ayant apparemment fini de jouer leur rôle, autrement dit en les laissant à eux-mêmes. Le noyau historique urbain en est l'exemple le plus évident.

Un phénomène analogue se manifeste dans ce qu'on appelle les sites archéologiques industriels et militaires, ainsi que dans les territoires de la fin du 19^{ème} siècle qui souffrent de la concurrence des nouveaux centres administratifs. En elle-même, cette manière de s'étendre virtuellement ou fictivement, que nous connaissons aussi dans d'autres villes, mais qui prend un caractère emblématique à Gênes, est une des raisons de refuser le «moderne», car elle suit des lois et des motivations éloignant la ville de la possibilité de vivre son temps d'une manière organique. Cela va si loin que par exemple, le «moderne», et avec lui d'ailleurs le «contemporain», ne fut correctement intégré dans la ville qu'au cours des années 60, sous la forme de quelques restaurations et rénovations magis-

trales dues à Franco Albini et à Franco Helg dans le centre historique.

Mais dans l'histoire récente, le «moderne» s'est aussi heurté à d'autres résistances appartenant spécifiquement à la culture: avant tout à la survivance incroyable, au demeurant non dépourvue de fruits, de l'éclectisme historique s'inspirant des modèles français, transmis ici par les cultures piémontaise et lombarde. Jusqu'à la fin des années 20, la nouvelle bourgeoisie se contentera et s'identifiera à ces modèles.

En raison de cet éclectisme, certains «visionnaires» du début de notre siècle, et parmi eux l'ingénieur Renzo Picasso récemment redécouvert, n'ont pas réussi à être crédibles tout en participant à ce climat culturel typique de l'avant-garde; ce faisant, ils perdirent toute possibilité d'audience à long terme. Il en résulte que malgré la présence de grandes industries et même d'une sidérurgie, il serait vain d'y chercher un pâle exemple rappelant, même de loin, la combinaison prophétique AEG-Behrens.

Un autre fait réside en l'absence d'une culture architecturale qui aurait fait face à la controverse opposant l'École des Beaux Arts et l'École Polytechnique; la seconde l'emporta car un polytechnicum existait à Gênes, alors que la première était importée. Naturellement, il y eut quelques cas particuliers, mais ils ne suffirent pas au développement d'une classe professionnelle consciente d'elle-même, dont la bourgeoisie de la fin du siècle dernier aurait peut-être bien voulu disposer pour lui faire donner une forme à la ville.

Les «lacunes» évoquées furent donc comblées de force ou par opportunisme au moyen de situations fortuites: la survivance de l'éclectisme au moyen de situations fortuites: la survivance de l'éclectisme fut suivie, dans ses grandes lignes, par la contribution des professionnels venus de Rome sous le signe du régime fasciste. Grâce à quelques rares exemples d'un rationalisme européanisé, Gênes y opposa sa forme propre de «résistance» passive; mais il y manquait même les moyens de publication qui sont souvent indispensables si l'on veut trouver et rassembler les forces nécessaires. Cette situation aboutit à l'importation d'une classe de professionnels, par bonheur suffisamment cultivés, auxquels il faut accorder le mérite de ne pas avoir exploité la situation. Dans ce contexte, et pour les années de notre siècle attribuées au «moderne», deux person-

nages importants ont su imposer leur profil architectural: Danieri l'homme de la pratique et Labo l'intellectuel.

Récemment, après que Gênes eût été dotée d'une faculté d'architecture, que la solution de problèmes posés depuis des décennies, comme la reconstruction du théâtre Carlo Felice, eût remué l'opinion publique, que de nouveaux projets de construction envisagés eussent une fois de plus détourné l'intérêt de la Ville, sans qu'il en résulte une véritable expansion, il semble que la ville ait retrouvé goût à l'architecture, mais là encore, avec le retard convenable.

Ainsi, on peut dire en gros qu'il existe une architecture métallique, apparue au milieu du siècle dernier; on la trouve essentiellement dans les grands ouvrages infrastructurés du port, ou sur la terre ferme, dans les viaducs de chemin de fer et quelques bâtiments industriels. Dans la ville, quelques halles de marché intéressantes existent encore (celles-ci auraient pu servir à un vaste programme de services publics), ainsi que la galerie Mazzini, gênée par la concurrence de la Via Roma, une rue parallèle, mais que les génois prisent beaucoup. Fort de la puissance évoquée et de sa pérennité, l'éclectisme a pu s'exprimer dans cette ville en conduisant à des sommets exceptionnels. Dans l'intervalle de presque un siècle et après une érosion très rapide de l'architecture d'après-guerre, il faut lui accorder le mérite d'avoir donné un visage à la ville qui subsiste encore grâce à la stabilité remarquable des matériaux et des constructions. Ce n'est pas une coïncidence, si l'exposition Colombo de 1892 se manifesta sous le signe de 2 l'éclectisme triomphant, tout comme celle de Chicago, dans laquelle beaucoup voulaient voir la mort de l'école que Sullivan avait conduite à maturité et dont devait sortir Wright... Mais ne s'agit-il pas là d'une bizarre querelle d'historiens, si l'on pense que cette école de Chicago devait convertir la moitié du monde. A côté de cela, même 22 ans après, les pavillons de l'exposition de 1914 dans le Grand Gênes – malgré leur élégance – sont d'une bien faible portée.

Avec la Piazza della Vittoria de Piacentini (1929) et la Piazza Rossotti de Daneri (1934), on peut construire une sorte de dualisme dialectique sur lequel s'appuie le premier essai génois en vue de trouver un chemin vers de nouvelles dimensions. La première qui n'est pas pensable, est prise par la seconde comme pôle

de référence pour ce petit groupe d'architectes se rencontrant pour proposer le programme d'une autre organisation de la ville. Ce sont d'abord Fuselli, Labo, Zappa, Crippa, puis Nardi et Greco venus de Rome, mais sans appartenir à la direction orthodoxe du régime. Après la seconde guerre mondiale, Daneri semble être le seul à vouloir poursuivre la ligne du rationalisme européen qui semblait à bout de souffle. Mais c'était avant sa sensationnelle démonstration de logements sociaux à Forte Quezzi, une architecture non pas rationaliste mais rationnelle, parce que projetée en suivant le tracé des courbes de niveau du terrain; non pas une architecture «plastique» comme le geste de Le Corbusier pour le Plan d'Alger, ou «fortuite» comme la fascinante Unita de Reidy à Pedregulho (Rio de Janeiro).

Entre-temps, Quaroni et Morandi de Rome, Albini/Helg, Fiori, Mangiarotti et d'autres de Milan et un Michelucci moins connu de Florence, ont rempli les lacunes déjà citées dont la faculté d'architecture devra se préoccuper, sans parler des invasions sauvages de la dernière heure auxquelles nous assistons, pour ainsi dire, impuissants.

E. D. B.