

TRANSFORMING
ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΖΟΝΤΑΣ
VENICE IN THE
1Η ΒΕΝΕΤΙΑ
XXTH CENTURY.
ΤΟΝ ΕΙΚΟΣΤΟ ΑΙΩΝΑ.
CONFLICTS AND
ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ
COMPROMISES
ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΙ

GUIDO ZUCCONI

GUIDO ZUCCONI



ΤΜΗΜΑ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Ε.Μ.Π.

futura

GUIDO ZUCCONI

Μετασχηματίζοντας τη Βενετία τον 20ό αιώνα.
Συγκρούσεις και συμβιβασμοί.

GUIDO ZUCCONI

Transforming Venice in the XXth century.
Conflicts and compromises

Επιστημονική Επιτροπή Εκδηλώσεων
Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ 2001-2002:

Α. Κούρκουλας
Ν. Μάρδα
Π. Τουρνικιώτης

Επιστημονική Επιμέλεια Σειράς:
Β. Τροβά

Μετάφραση:
Ρ. Φατσέα

Καλλιτεχνική Επιμέλεια Έκδοσης:
Σ. Στριτσιδής (Έκδόσεις Futura)

Σχεδίαση Εξωφύλλου:
Σ. Στριτσιδής

Κυκλοφόρησε τον Ιούλιο του 2003 από
τις εκδόσεις futura - Μ. Παπαρούνης
Κ. Δελιγιάννη 6α
106 83 Αθήνα
Τηλ. & fax: 210 8843053
e-mail: futura@ath.forthnet.gr

© 2003:
Τμήμα Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ –
Έκδόσεις futura

School of Architecture NTUA Scientific
Committee for the 2001-2002 events:

A. Kourkoulas
N. Marda
P. Tournikiotis

Editor of the Series:
V. Trova

Translation:
R. Fatsea

Designed by:
S. Stritsidis (Futura Publications)

Cover Design: S. Stritsidis

Published in July 2003 by:
futura Publications - M. Paparounis
6a Deligiani str.
106 83 Athens, Greece
Tel. & fax: ++ 210 8843053
e-mail: futura@ath.forthnet.gr

© 2003:
School of Architecture NTUA –
futura Publications

ISBN 960-7980-56-5

TRANSFORMING

ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΖΟΝΤΙΑΣ

VENICE IN THE

ΤΗ ΒΕΝΕΤΙΑ

XXTH CENTURY.

ΤΟΝ ΕΙΚΟΣΙΟ ΑΙΩΝΑ.

CONFLICTS AND

ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΚΑΙ

COMPROMISES

ΣΥΜΒΙΒΑΣΜΟΙ

GUIDO ZUCCONI

GUIDO ZUCCONI



ΤΜΗΜΑ
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Ε.Μ.Π.

futura

Introduction

The School of Architecture of the National Technical University of Athens presents its second lecture series which took place during the years 2001-2002. The speakers were all eminent architects, both Greek and non-Greek.

These lectures are addressed not only to the students of the School, but also to the wider academic and architectural community. Their purpose is to enrich the educational process with ideas, theories, and practices which emerge, are put to the test, and find application outside the premises of this School.

These papers are largely faithful to the original text of the lectures with only minor revisions applied to it. Thus, we hope that the vividness, the immediacy, the spontaneity, and the personal tone of the spoken language is preserved within the bounds of possibility.

In this issue, I am honoured to present professor Guido Zucconi in his lecture entitled "Transforming Venice in the XXth century. Conflicts and compromises" and delivered on October 12th, 2001.

The president of the School of Architecture NTUA
Professor Y. Polyzos

Εισαγωγή

Η Σχολή Αρχιτεκτόνων του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου παρουσιάζει την δεύτερη σειρά ομιλιών διακεκριμένων ξένων και ελλήνων αρχιτεκτόνων με τις διαλέξεις που οργανώθηκαν την περίοδο 2001-2002.

Οι διαλέξεις αυτές απευθύνονται τόσο στους φοιτητές της Σχολής όσο και στον ευρύτερο ακαδημαϊκό και αρχιτεκτονικό χώρο. Στοχεύουν να εμπλουτίσουν την εκπαιδευτική διαδικασία με ιδέες, θεωρίες και πρακτικές που εκφράζονται, δοκιμάζονται και εφαρμόζονται, έξω από τον χώρο της συγκεκριμένης Σχολής Αρχιτεκτόνων.

Οι εκδόσεις αυτές, βασίζονται στην επεξεργασία του κειμένου των ομιλιών, γιατί ακριβώς ελπίζουν να παρουσιάσουν, στο βαθμό του δυνατού, κάτι από τη ζωντάνια, την προσωπικότητα, το ύφος και τη ροή του προφορικού λόγου κάθε ομιλητή.

Σ' αυτό το τεύχος, έχω την τιμή να σας παρουσιάσω την ομιλία του καθηγητή Guido Zucconi, που πραγματοποιήθηκε στις 12 Οκτώβρη 2001 με θέμα «Μετασχηματίζοντας τη Βενετία τον 20ό αιώνα. Συγκρούσεις και συμβιβασμοί».

Ο πρόεδρος της Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ
Καθηγητής Ι. Πολύζος



Ο **Guido Zucconi** είναι καθηγητής της ιστορίας της πολεοδομίας στην Αρχιτεκτονική Σχολή της Βενετίας. Γεννήθηκε το 1950 στη Modena και σπούδασε αρχιτεκτονική και πολεοδομία στο Πολυτεχνείο του Milano και το Πανεπιστήμιο του Princeton. Έχει μελετήσει κυρίως το πέρασμα από τον 19ο στον 20ό αιώνα, με ιδιαίτερη έμφαση σε θέματα προστασίας του αστικού παρελθόντος. Οι έρευνές του επικεντρώνονται στην Ιταλία, αλλά έχει επεκταθεί και στα Ιόνια Νησιά, ιδίως στην Κέρκυρα του 19ου αιώνα. Έχει δημοσιεύσει πολλά άρθρα και βιβλία, όπως *La citta dell'Ottocento* (2001), *L'invenzione del passato: Camillo Boito e l'architettura neomedievale* (1997), *La citta contesa: dagli ingegneri agli urbanisti 1885-1942* (1989), καθώς και δύο αρχιτεκτονικούς οδηγούς για τη Βενετία (1993) και τη Φλωρεντία (1995).

Guido Zucconi is professor of Urban History at the Venice School of Architecture. He was born in Modena in 1950. He studied architecture and urban-planning in Milan and at Princeton. He has particularly studied the transition from the 19th to the 20th century with a special emphasis on the preservation of the historic past. His research area focuses mainly upon Italy, yet it extends to the Ionian Islands, especially Corfu in the 19th century. His main publications include: *La citta dell'Ottocento* (2001), *L'invenzione del passato: Camillo Boito e l'architettura neomedievale* (1997), *La citta contesa: dagli ingegneri agli urbanisti 1885-1942* (1989), and architectural guides for Venice (1993) and Florence (1995).

I. EXCEED- ING THE TRADE-

TIONAL URBAN SPACE / Throughout its history of independent city, the limits of Venice were traditionally corresponding to the water fully surrounding the ancient *insula*. Urban identity was strictly connected to the idea of insularity, as everybody knows.

During the XIX.th century, such a notion would be radically transformed by a growing number of projects. First in 1846, during the Austrian domination of northeastern Italy, the new railway bridge was built up in the perspective of a long-distance connection to Milan.

Such a line would be realized ten years after and from that moment onwards, the train would have connected Venice with the rest of the world. The shocking event opened a new era in the identity of a city which was no longer to be considered an island in the full meaning of the word.

Moreover, setting up new means of communications has been the basis for an attempt to modernise the former capital of the *Serenissima* Republic. The train paved the way to the implantation of a new fully equipped harbour and a large manufacturing area, both situated at the edge of the old city and directly connected to the rails. Harbour and industry were implanted after 1880, in a period of great economic upheaval and new geographic relationships endowed by the opening of the Suez canal (1867).

Long before the setting of this new scenario, John Ruskin perfectly understood what was implied in this kind of perspective: the loss of Venetian uniqueness.

1. Υπερβαίνοντας τον παραδοσιακό αστικό χώρο

Η ΒΕΝΕΤΙΑ, ΣΕ ΟΛΗ ΤΗΣ ΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΩΣ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΗ ΠΟΛΗ, ΔΙΑΤΗΡΗΣΕ ΤΑ ΟΡΙΑ ΤΗΣ ΤΑΥΤΙΣΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΕΡΟ ΠΟΥ ΠΕΡΙΕΒΑΛΛΕ ΤΗΝ ΑΡΧΑΙΑ INSULA (ΝΗΣΙΔΑ). ΟΠΩΣ ΟΛΟΙ ΓΝΩΡΙΖΟΥΝ, Η ΑΣΤΙΚΗ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΥΠΗΡΞΕ ΣΤΕΝΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΗ ΜΕ ΤΗΝ ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΝΗΣΙΩΤΙΚΟΥ ΣΤΟΙΧΕΙΟΥ.

Κατά τον 19ο αιώνα αυτή η έννοια επρόκειτο να μετατραπεί ριζικά μέσα από αλληπάλληλα έργα. Το 1846 πρώτα, στη διάρκεια της Αυστριακής κυριαρχίας στη βορειοανατολική Ιταλία, ολοκληρώθηκε η κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γέφυρας με προοπτική τη μακρινή σύνδεση με το Μιλάνο. Μια τέτοια γραμμή πραγματοποιήθηκε δέκα χρόνια αργότερα. Από τότε το τρένο έγινε το μέσο που θα συνέδεε τη Βενετία με τον υπόλοιπο κόσμο. Το αιφνιδιαστικό αυτό γεγονός άνοιξε μια καινούρια εποχή στην ταυτότητα της πόλης που δεν μπορούσε πια να θεωρηθεί νησί με την πραγματική σημασία της λέξης.

Ακόμα, η καθιέρωση νέων μέσων επικοινωνίας αποτέλεσε τη βάση στην προσπάθεια εκμοντερνισμού της πρώην πρωτεύουσας της Γαλντοτάνης Δημοκρατίας. Το τρένο άνοιξε το δρόμο για ένα καινούριο λιμάνι με άρτιο εξοπλισμό, καθώς και για μια μεγάλη βιομηχανική περιοχή. Και τα δύο αυτά έργα βρίσκονταν στα όρια της παλιάς πόλης και συνδέονταν άμεσα με τη σιδηροδρομική γραμμή. Λιμάνι και βιομηχανία υπήρξαν προϊόντα της εποχής μετά το 1880, μιας εποχής μεγάλης οικονομικής ακμής και νέων διεθνών επαφών που ευνόπησε η διάνοιξη της Διώρυγας του Σουέζ (1867).

Πολύ καιρό πριν από τη διαμόρφωση αυτού του νέου

When he came back to the lagoon—in September 1845—, he saw the railway bridge under construction. Filled with indignation and resentment, the young Ruskin wrote to his father: “We turned the corner, where Venice *once* appeared (...) now a sort of the Greenwich railway stands, entirely cutting off the whole open sea and half the city, which now looks as nearly as possible like Liverpool at the end of the dockyard wall”¹.

He was preparing at that time sketches and reports concerning the major pieces of art and architecture in the city of Carpaccio. Six years later, the first volume of *The Stones of Venice* would be published.

In his book, Ruskin put stress upon the environmental unity, taken as the bulk of her unique features. Such an architectural survey finally sounded like a plea for a city to be considered—from an artistic and historic standpoint—as an untouchable whole.

Such an idea would become in the short run the *leit-motiv* for the opponents to the plans of transformation. John Ruskin had been able to interpret the indignation with the attempts for modernising. He also expressed the reaction against its effects of uniformity and against the danger of obliterating her environmental features. “Venice like Liverpool” would be the disastrous result at the end—according to what he implicitly stated in the 1845 letter to his father.

Ruskin came back long later, in 1869. At that time he was one of the tourists who now flocked to the city. He was in great disgust with such a new scene, even though his own book substantially helped to encourage them.

Back again in 1872, Ruskin he was not able to recognize the city of his boyhood, when Venice seemed to be in a natural process of decline. Between the two perspectives he drew in the 1850s—“the magnificence of a golden city” and “the sinking of its decaying stones”—, a third possibility was emerging at that time: a dull and shabby—even if prosperous—future based on trade and manufacturing. Ruskin was not culturally equipped, however, to understand such a radical transformation.

1. See *The Letters of John Ruskin*, 1, 1827-1869, in E. T. Cook, A. Wedderburn (editors), *The Works of John Ruskin*, London-New York 1909, XXXVI, pp. 76-77. See also R. Hewison, *Ruskin and Venice*, London 1978, p.14-15; J. L. Bradley (editors), *Ruskin's Letters from Venice 1851-52*, London and New Haven, 1955, p. 121.

1. Βλ. *The Letters of John Ruskin*. 1, 1827-1869, στο E.T. Cook, A. Weddenburn (επιμ.), *The Works of John Ruskin*, London/New York, 1909, XXXVI, σελ. 76-77. Βλ. επίσης R. Hewison, *Ruskin and Venice*, London, 1978, σελ. 14-15 και J.L. Bradley (επιμ.), *Ruskin's Letters from Venice 1851-52*, London/New Heaven, 1955, σελ. 121.

σεναρίου, ο John Ruskin είχε αντιληφθεί απόλυτα ποια θα ήταν η επίπτωση μιας τέτοιας προοπτικής· η απώλεια της μοναδικότητας της Βενετίας.

Τον Σεπτέμβριο του 1845 που επέστρεψε στη λιμνοθάλασσα πέτυχε τη σιδηροδρομική γέφυρα υπό κατασκευή. Γεμάτος από αισθήματα αγανάκτησης και απαρέσκειας, ο νεαρός Ruskin έγραφε στον πατέρα του: «Πήραμε τη στροφή εκείνη απ' όπου *κάποτε* πρόβαλλε η Βενετία (...) τώρα ένα είδος σιδηροδρόμου του Γκρήνουιτς βρίσκεται στην ίδια θέση, αποκόβοντας εντελώς την ολάνοικτη θάλασσα και τη μισή πόλη που μοιάζει καταπληκτικά πια με εκείνη την περιοχή του Λίβερπουλ όπου τελειώνει το τείχος του ναυπηγείου».

Ήταν τότε ο καιρός που ετοιμάζε σκίτσα και αναλυτικές εκθέσεις αναφορικά με τα μεγαλύτερα έργα τέχνης και αρχιτεκτονικής της πόλης του Carraccio. Ήξι χρόνια αργότερα, επρόκειτο να εκδοθεί ο πρώτος τόμος των *Λίθων της Βενετίας* (*The Stones of Venice*). Στο βιβλίο του αυτό, ο Ruskin τόνισε το στοιχείο της περιβαλλοντικής ενότητας που θεώρησε και ως το κύριο χαρακτηριστικό της. Τελικά μια αρχιτεκτονική επισκόπηση αυτού του είδους κατέληξε να ηχεί ως μια έκκληση ώστε η πόλη να ληφθεί υπόψη ως ένα ανέγγιχτο σύνολο από καλλιτεχνική και από ιστορική σκοπιά.

Η ιδέα αυτή επρόκειτο να γίνει σε λίγο καιρό το αγαπημένο μοτίβο στο στόμα όσων ανθίστατο στα σχέδια της αλλαγής. Ο John Ruskin κατάφερε να εκδηλώσει την όποια αγανάκτηση απέναντι στις προσπάθειες εκμοντερνισμού. Εξέφρασε ακόμα την [κοινή] αντίδραση απέναντι στις συνέπειες της ομοιομορφίας και στον συνεπαγόμενο κίνδυνο αφανισμού των περιβαλλοντικών της χαρακτηριστικών. Τέλος, το καταστροφικό αποτέλεσμα θα ήταν η εξομοίωση «της Βενετίας με το Λίβερπουλ», σύμφωνα με ό,τι υπαινίχθηκε στο γράμμα προς τον πατέρα του, του 1845.

Ο Ruskin ξαναγύρισε [στη Βενετία] πολύ αργότερα, το 1869. Τότε πια ήταν κι αυτός ένας από τους τουρίστες που συνέρρεαν σε κοπάδια στην πόλη. Αν και το βιβλίο του είχε συντελέσει αποφασιστικά στο να τους παροτρύνει, ο ίδιος αισθανόταν μεγάλη απηδία μπροστά στη νέα αυτή εικόνα.

Πίσω ξανά το 1872, ο Ruskin δεν μπορούσε πια ν' αναγνω-

Thus, it was not by chance that a steady and powerful group of anti-modernists found its roots in the pages of *The Stones of Venice*². Particularly from 1880 onwards, during the discussion about the new planning lines, such a party was participating a polemical struggle with another well-established group, that was the one of the engineers.

In the years after 1886 —when the planning scheme was laid out—, the discussion about the future of Venice was to become increasingly tough. The town planning scheme was actually consisting in forty projects of urban improvement —that was also the official name given to the entire programme of transformation.

The projects were mostly suggested by the sanitary engineers as the basis of a radical modernisation in the ancient street pattern. They drafted, by the way, a new building code which prescribed a minimum width of 5 meters for the main thoroughfares. Such a radical prescription was conceived as a part of a new network of pedestrian links crossing the entire city and its multi-islands structure. At the same time the municipality was planning to create direct connections among the old and the new urban focuses —such as the Rialto market, Saint Mark's square, the Accademia compound and the railway station.

About 1890, such a town planning scheme inspired by sanitary culture was also intended as a mean to accomplish a process started long time before, when many canals were filled up and paved. As a part of a new system of connections, the small bridges were demanded to replace a former system of local gondola ferries.

Iron —and castiron, in particular— had to play an important role due to the implantation of a series of standardized pre-cast ironbridge throughout the city. Once it became an essential part of the new urban panorama, the icon of the ironbridge supplied another fundamental motive to the polemics and the indignation with the plans for modernising.

Pompeo Molmenti took the ironbridge as the symbol of a process of transformation or better of "profanation" —as he

2. The entire work — consisting in three volumes— was published between 1851 and 1853. The first was given the title of *The Foundations*, the second *The Sea stories*, the third finally *The Fall and Examples of the Architecture of Venice*.

2. Το έργο που αποτελείται συνολικά από τρεις τόμους εκδόθηκε ανάμεσα στο 1851 και το 1853. Ο πρώτος τόμος έφερε τον τίτλο *Τα θεμέλια*, ο δεύτερος *Οι Ιστορίες της Θάλασσας*, και ο τρίτος *Η Πτώση και Παραδείγματα από την Αρχιτεκτονική της Βενετίας*.

ρίσει την πόλη της νιότης του, τότε που η Βενετία έδειχνε να βρίσκεται σε μια φυσική πορεία παρακμής. Ανάμεσα στις δύο προοπτικές που διέγραφε στα 1850 —«τη μεγαλοπρέπεια της χρυσής πόλης» και «την κατάρρευση των φθαρμένων λίθων της»— μια τρίτη δυνατότητα αναφαινόταν αυτή τη φορά: ένα ανιαρό και ευτελές, αν και πλούσιο, μέλλον, αφού βασιζόταν στο εμπόριο και στη βιομηχανική παραγωγή. Όμως ο Ruskin δεν ήταν πνευματικά έτοιμος να κατανοήσει έναν τέτοιο ριζικό μετασχηματισμό.

Δεν ήταν λοιπόν τυχαίο που μια σταθερή και ισχυρή ομάδα αντιμοντερνιστών βρήκε τη φωνή της στις σελίδες των *Λίθων της Βενετίας*.² Ειδικά από το 1880 και μετά, στα πλαίσια της συζήτησης για τις νέες προγραμματικές κατευθύνσεις, αυτή η συσπείρωση ήρθε σε πολεμική αντιπαράθεση με μια άλλη καλά εδραιωμένη ομάδα, εκείνη των μηχανικών.

Στα χρόνια μετά το 1886, και όταν πια το προγραμματικό σχήμα είχε συνταχθεί, η συζήτηση γύρω από το μέλλον της Βενετίας σκλήραινε όλο και περισσότερο. Το πολεοδομικό σχέδιο συνίστατο σε σαράντα έργα αστικής ανάπτυξης· αυτό ήταν άλλωστε και το επίσημο πρόγραμμα που δόθηκε σε ολόκληρο το πρόγραμμα του μετασχηματισμού.

Τα έργα που προτάθηκαν κυρίως από τους υγειονολόγους μηχανικούς έθεταν τη βάση ενός ριζικού εκμοντερνισμού του αρχαίου οδικού σχεδίου. Συνέταξαν, για παράδειγμα, έναν νέο οικοδομικό κώδικα που καθόριζε ως ελάχιστο φάρδος κύριας αρτηρίας τα 5 μέτρα. Μια τέτοια ριζοσπαστική εντολή ήταν συνυφασμένη μ' ένα νέο δίκτυο πεζοδρομήσεων που εκτεινόταν σε ολόκληρη την πόλη με τις πολυάριθμες νησίδες της. Ταυτόχρονα, η τοπική αυτοδιοίκηση σχεδίαζε άμεσες συνδέσεις ανάμεσα σε παλιούς και νέους αστικούς πόλους, όπως η αγορά του Ριάλτο, η πλατεία του Αγίου Μάρκου, το συγκρότημα της Ακαδημίας, και ο σιδηροδρομικός σταθμός.

Γύρω στο 1890, αυτό το προγραμματικό σχήμα, το υποκινημένο από αρχές αστικής υγιεινής, θεωρήθηκε επίσης ως μέσο για την επίτευξη μιας διαδικασίας που είχε αρχίσει ήδη πολύ νωρίτερα, όταν πολλά από τα κανάλια είχαν επικωμα-

stated in a series of articles published on local magazines and newspapers³. Teacher and writer specialized in Venetian history, Molmenti emerged as a prominent intellectual who was capable to strongly affect the local cultural life. Under the pressure of polemics and in a climate of radical contrast, Molmenti was also able of widespreading some moving *parole d'ordre*.

Thanks to his militant support, the anti-bridge campaign was successfully launched, at the turn of the century. In this case, architecture carefully reflected contrasts and expectations. The final result of such a campaign revealed, indeed, a surprising tendency to compromise fostered by architecture. Eventually, the very question was not "to build or not to build", but it was *how* to build.

The idea of building design on traditional lines seemed to make the opponents reach a full agreement. Within forty years several castiron bridges would be replaced, indeed, by stone ones fully reminiscent of late Renaissance.

The anti-bridge campaign also contributed to let the main goal pass nearly unnoticed, that was the idea of the planners to lessen the urban density and to transfer a large quantity of population to the outskirts. The first enquiry on slum areas —brought about in 1874— had revealed an unbearable condition of overcrowding and it had made the figure of 35.000 inhabitants appear exceeding the housing capacity of the city.

In order to enable the clearance of dilapidated and overcrowded areas, the plan contemplated to rehouse a number roughly corresponding to one fourth of the total community living in the insular Venice.

As possible places of destination for such a shift of population, the municipality was looking about new peripheral settlements, such as the Lido, the old island of Giudecca and the new area of Sant'Elena. In the first case a competition for a garden suburb was launched in 1912, whereas —in the other two cases— some ambitious schemes for a large provision of public housing would be drawn and realized between 1910 and 1930⁴. They were both situated in the farthest corners of the traditional *insula*, but the choice of

3. See, among many articles written between 1886 and 1906, «Delendae Venetiae», *Nuova Antologia*, XCI, 1 febbraio 1887, p. 413.; see also, in the same review, P. Molmenti, «Un nuovo ponte sulla laguna di Venezia», CLVIII, 16 marzo 1898, p.276.

4. On XX.th century public housing schemes, see the collection of essays edited by T. Campostrini, *Abitare a Venezia*, Venezia 1992.

3. Βλ. ανάμεσα σε πολλά άρθρα της εποχής 1886 και 1906, το "Delendae Venetiae", *Nuova Anthologia*, XCI, 1 Φεβρουαρίου 1887, σελ. 413. Επίσης στο ίδιο περιοδικό, P. Molmenti, "Un nuovo ponte sulla laguna di Venezia", CLVIII, 16 Μαρτίου 1898, σελ. 276.

τωθεί και επιστρωθεί. Μικρές γέφυρες απαιτήθηκαν στη θέση του παλιότερου συστήματος τοπικών μεταφορών με γόνδολες, ως ένα τμήμα του ευρύτερου νέου σχεδίου των συνδέσεων.

Ο σίδηρος —και ο χυτοσίδηρος ειδικότερα— επρόκειτο να παίξει σημαντικό ρόλο εξαιτίας της εμφύτευσης μιας σειράς προκατασκευασμένων σιδηρογεφυρών σε όλη την έκταση της πόλης. Από τότε που η σιδηρογέφυρα υιοθετήθηκε ως αναπόσπαστο κομμάτι του πανοράματος της πόλης, η εικόνα της προσέφερε ένα ακόμα κίνητρο για πολεμική επιχειρηματολογία και αγανάκτηση κατά των σχεδίων εκμοντερνισμού.

Ο Rompeo Molmenti θεώρησε τη σιδηρογέφυρα ως το σύμβολο της αλλαγής, ή καλύτερα της «βεβήλωσης», όπως δήλωνε σε μια σειρά άρθρα που δημοσίευε σε τοπικά περιοδικά και εφημερίδες.³ Δάσκαλος και συγγραφέας ο Molmenti, με ειδικευση στη Βενετική ιστορία, αναδείχθηκε σε επιφανή διανοούμενο που κατάφερε να επηρεάσει την τοπική πολιτιστική ζωή. Αντιμέτωπος με μια έντονη πολεμική και μέσα σ' ένα κλίμα δραστικών αντιπαραθέσεων, ο Molmenti κατόρθωσε ακόμα να διαδώσει εκτενώς κάποιον προτρεπτικό *parole d'ordre* (κανονιστικό λόγο).

Χάρη στη μαχητική του υποστήριξη, η καμπάνια κατά των γεφυρών είχε αίσια έκβαση στο γύρισμα του αιώνα. Στην περίπτωση αυτή, η Αρχιτεκτονική αντικατόπτριζε επακριβώς αντιθέσεις και προσδοκίες. Το τελικό αποτέλεσμα μιας τέτοιας εκστρατείας αποκάλυψε στην πραγματικότητα μια εκπληκτική τάση για συμβιβασμό — τάση την οποία υπέθαλψε η ίδια η Αρχιτεκτονική. Γιατί η ουσιαστική ερώτηση δεν ήταν «να χτίσει κανείς ή να μη χτίσει», αλλά *πώς* να χτίσει.

Η ιδέα του σχεδιασμού σύμφωνα με παραδοσιακές αρχές φαινόταν να φέρνει τους αντιπάλους σε πλήρη συμφωνία. Μέσα σε σαράντα χρόνια, αρκετές από τις χυτοσιδηρές γέφυρες επρόκειτο ν' αντικατασταθούν πραγματικά από πέτρινες σε πλήρη ομοιότητα με αντίστοιχες της ύστερης Αναγέννησης.

Η καμπάνια κατά των γεφυρών συνέτεινε επίσης στο να περάσει ο κύριος στόχος του προγράμματος απαρατήρητος, δηλαδή η ιδέα της μείωσης της αστικής πυκνότητας [στο

the sites was due to an enlarged notion of city.

In all these circumstances, as well as it occurred after the anti-bridge campaign, the city hall aimed at providing the new houses with a traditional outlook, even if associated with a good standard of modern comforts. Such a mutual concession between the old and the new contributed to prevent all disputes about the planned settlements in their relationship with the ancient city and its traditional image.

2. The birth of an industrial Venice

In the next decades, another problem affected new possible overviews of the city and its limits, that was the question of enlarging the port and the zone at its backs—the so-called “Marittima”. At the turn of the century, surprising rates of development affected both the new fully equipped harbour and the large manufacturing area connected to it.

What had been implanted at the outer edge of the old city seemed, however, insufficient. Space was not enough to cope with the amazing growth in ships traffic and trade volumes, as well as it was emerging at that time. New room had to be found elsewhere in order to exploit the opportunities given by new networks of communications. First, the trade of the cheapest commodities—such as coke and cement—had to be kicked off from the Marittima docks and to be replaced in the mainland.

In 1902, someone suggested for the first time to take the other side of the lagoon as the place for expanding the harbour and its connected activities. The area of Marghera—just facing the Marittima—was pointed out as the fittest one. Starting from an idea—as rough as suggestive at the beginning—, programmes and plans were increasingly worked out and, when the final decision was taken, it consisted in a fully equipped “porto industriale”. The lay-out was based on updated models and was in particular inspired to northern-sea examples.

Like in Rotterdam or Hamburg, a new web of digged canals could have permitted a direct relationship between industry and water. In this way, both raw materials and

4. Αναφορικά με προγράμματα κοινωνικής κατοικίας τον 20ό αιώνα, βλέπε τη συλλογή μελετών με επιμέλεια T. Campostrini, *Abitare a Venezia, Venezia*, 1992.

κέντρο] και η ώθηση μιας μεγάλης μερίδας του πληθυσμού προς τις παρυφές της πόλης. Η πρώτη έρευνα του 1874 σε υποβαθμισμένες περιοχές αποκάλυψε ανυπόφορες συνθήκες συνωστισμού, γεγονός που έκανε το νούμερο των 35.000 κατοίκων να φαντάζει υπερβολικά μεγάλο σε σχέση με τη δυνατότητα στέγασης μέσα στην πόλη.

Προκειμένου να διευκολυνθεί η εκκαθάριση των ρημαγμένων και συνωστισμένων περιοχών, το σχέδιο προέβλεπε τη μετεγκατάσταση του ενός τετάρτου περίπου της συνολικής κοινότητας που κατοικούσε στη νησιωτική Βενετία.

Ως πιθανούς τόπους προορισμού αυτού του μετατοπιζόμενου πληθυσμού, ο δήμος εξέτασε την περίπτωση περιφερειακών οικισμών, όπως το Lido, το παλιό νησί της Giudecca, και τη νέα περιοχή της Sant' Elena. Αναφορικά με την πρώτη περίπτωση, ο διαγωνισμός για ένα προάστιο-κηπούπολη διενεργήθηκε το 1912. Όσο για τις άλλες δύο περιπτώσεις, κάποια μεγαλεπήβολα σχέδια σχετιζόμενα με αμέριστη παροχή κοινωνικής κατοικίας εκπονήθηκαν και πραγματοποιήθηκαν μεταξύ 1910 και 1930.⁴ Ήταν και τα δύο χωροθετημένα στις απώτερες γωνίες της παραδοσιακής *insula*, η επιλογή των οικοπέδων όμως βασίστηκε σε μια διευρυμένη έννοια της πόλης.

Σε όλες αυτές τις περιστάσεις, μιας και ακολούθησαν χρονικά την καμπάνια κατά των γεφυρών, η δημαρχιακή αρχή φρόντισε να προσδώσει στα κτίρια κατοικίας μια παραδοσιακή όψη, ακόμα κι αν αυτή συνδυαζόταν με υψηλές προδιαγραφές όσον αφορά στις σύγχρονες ανέσεις. Μια τέτοια αμοιβαία συναίνεση ανάμεσα στο παλιό και το καινούργιο βοήθησε στην παρεμπόδιση κάθε αμφισβήτησης των οικιστικών σχεδίων και της σχέσης τους με την παλιά πόλη και το παραδοσιακό της είδωλο.

2. Η γέννηση μιας Βιομηχανικής Βενετίας

Μέσα στις επόμενες δεκαετίες, ένα άλλο πρόβλημα συντέλεσε σε νέες πιθανές θεωρήσεις της πόλης και των ορίων της: το ζήτημα της επέκτασης του λιμανιού και της οπίσθιας ζώνης του, της αποκαλούμενης «Marittima». Στο γύρισμα του αιώνα, θεαματικοί δείκτες ανάπτυξης επηρέασαν το πλήρως

Η γέφυρα οχημάτων
υπό κατασκευή, 1932
(Δημοτικό Αρχείο
Βενετίας)

The vehicular bridge
under construction,
1932 (Venice
Municipal Archive)





manufactured products would be directly taken and forwarded by ship. As consequence of such a decision, the "sacred lagoon" would be crossed in its full extension by large cargo-ships connecting the new harbour to the rest of the world.

For his sake, John Ruskin was no longer on earth at that time. Someone among the many self-declaring pupils of the *defensor Venetiae*—such as Pompeo Molmenti— expressed, however, a moderate dissatisfaction at such a new perspective. The cargoes flow seemed like a "minor evil" as it could contribute to remove the hub of shipping traffic from ancient Venice.

The works for the port of Marghera started in 1917, during the first world war. At the backs of the new industrial harbour, a residential zone was outlined in order to house a consistent portion of working men involved in such a large enterprise.

The general plan was drawn out on the lines of the garden suburb model, consisting in low density housing schemes, together with a large provision of green and public equipments. The industrial village of Marghera came out from a joined-venture between private and public capitals, once it was promoted by the municipality, a trust of entrepreneurs and the new authority

From 1910 onwards, such a new residential area appeared therefore as the second place of destination for people shifted from slum areas. New residential neighbourhood for the working class had to be established at Porto Marghera which corresponds to the part of the mainland on the other side of the harbour.

The entire settlement was considered as a new pole within a system of larger connections not existing before 1933, when a vehicular link to the mainland was built-up. That was the so-called "ponte del Littorio", named after one of the masterpieces of Mussolini's propaganda. Such an aperture occurred nearly ninety years after the opening of the railroad bridge.

Together with the new bridge, a complete system of vehicular terminals was therefore created in the early thirties. To come to Venice by car was no longer a dream suited to a

εξοπλισμένο λιμάνι, καθώς και τη βιομηχανική περιοχή που συνδεόταν μ' αυτό.

Οτιδήποτε όμως είχε μεταφυτευτεί στα έσχατα άκρα της παλιάς πόλης φαινόταν ανεπαρκές. Ο διαθέσιμος χώρος δεν ήταν ικανός να καλύψει τις ανάγκες που προέκυπταν από την απίστευτη αύξηση στην κυκλοφορία των πλοίων και στον όγκο των εμπορικών φορτίων όπως διαμορφώνονταν εκείνο τον καιρό. Ήταν απαραίτητο να βρεθεί αλλού νέος χώρος που θα μπορούσε να αξιοποιήσει όλες τις ευκαιρίες που προσέφεραν τα νέα δίκτυα επικοινωνίας. Πρώτα-πρώτα, το εμπόριο των φθηνότερων αγαθών, όπως ο άνθρακας και το τσιμέντο, έπρεπε να διωχθεί από τις προβλήτες της Marittima και να βρει νέα θέση στη στεριά.

Κάποιος, το 1902 για πρώτη φορά, πρότεινε την άλλη πλευρά της λιμνοθάλασσας ως χώρο επέκτασης του λιμανιού και των συναφών δραστηριοτήτων. Υποδείχθηκε για το σκοπό αυτό η περιοχή της Marghera, απέναντι από τη Marittima, ως η καταλληλότερη. Ξεκινώντας από μια απλή ιδέα, ανεπέργαστη αλλά και με πολλές δυνατότητες, προγράμματα και σχεδιαστικές προτάσεις εκπονήθηκαν με το χρόνο, ώσπου όταν πια πάρθηκε η τελική απόφαση, το προϊόν των μελετών να είναι ένα άρτια εξοπλισμένο βιομηχανικό λιμάνι. Το γενικό σχέδιο βασιζόταν σε σύγχρονα μοντέλα, με έμπνευση μάλιστα από αντίστοιχα των βορείων θαλασσών.

Όπως για παράδειγμα στο Ρότερνταμ και στο Αμβούργο, έτσι κι εδώ ένας νέος ιστός τεχνητών καναλιών θα επέτρεπε την άμεση συσχέτιση της βιομηχανίας με το νερό. Με τον τρόπο αυτό, και οι πρώτες ύλες και τα βιομηχανικά προϊόντα θα μπορούσαν αφενός να παραλαμβάνονται, αφετέρου να προωθούνται απευθείας ατμοπλοϊκά. Το επακόλουθο μιας τέτοιας απόφασης θα ήταν η «ιερή λιμνοθάλασσα» να διασχίζεται από άκρου εις άκρον από φορτηγά πλοία που θα συνέδεαν το νέο λιμάνι με τον υπόλοιπο κόσμο.

Ευτυχώς γι' αυτόν, ο John Ruskin δεν ζούσε πια τη συγκεκριμένη εκείνη εποχή. Μόνο κάποιος από τους αυτοανακηρυγμένους μαθητές του *defensor Venetiae* (υπερασπιστή της Βενετίας), ο Pompeo Molmenti, εξέφρασε τη σαφή, αν

XIX.th engineer coming out of the pages of Jules Verne: despite its challenging character, such a perspective became a real experience⁵. The construction of the vehicular bridge paved the way to the construction of a great number of public works, brought about under the pressure of the *great crisis*⁶.

The entire story of the process of transformation has to be put under the shed of historical premises strictly connected to the new political framework and the general situation, as developed in the period 1926-1940.

Just at the beginning of the Fascist *régime*, in 1926, a new local body was officially created (namely the so-called "Grande Venezia") including the new settlement of Marghera and the old one of Mestre. The new dimension was also intended to encircle the insular and maritime sections—the proper Venice and the Lido.

The vast industrial zone around the new harbour worked as one of the major propeller of the new regional area. Second came the shaping of some strategical knots, such as new terminals for cars, ships, airplanes and railroad: within the large area of such a theme typical of the renewed Venice, we have also to encompass what has not been realized⁷.

Other spots of special interest would have been defined in a second time. Finally, the process was dealing with social equipments too, fitting to a larger metropolitan context such as hospitals, sports and recreation areas, business districts.

In such a framework of new poles and networks, the notion of insularity was doomed to an inexorable decline. Venice and its sacred stones had to be theoretically absorbed into the major body of a greater metropolis.

If considered from this standpoint, the story of such a new region has to be described in a way which was not so different from that of other urban cases. In the lagoon, like elsewhere, the traditional urban centre is called to give name and significance to the entire conurbation.

What makes the difference would be the weight of an unchanged idea of Venice strictly connected to the notion of "diversity".

Put under this light, the question could be summed up in

5. Urban planning schemes—concerning the area of Greater Venice—have been recently catalogued by the Archivio Progetti, within the Istituto universitario di Architettura di Venezia (from now on quoted only as I.U.A.V.). Such an effort of cataloguing is now touching the majority of projects dealing with the question of the "entrance to Venice". Part of the drawings are now available on the website www.iuav.oberon.it.

6. The main source consists in the "Eugenio Miozzi Records" stored at the Archivio progetti of I.U.A.V. and covering the interwars period—Miozzi was the chief-engineer of the municipal body at that time. Far beyond a books supply on the subject of modernising Venice—mostly affected by sociology and economics—stands the book edited by V. Farinati, *Eugenio Miozzi 1889-1979. Inventario analitico dell'archivio*, Venezia, 1997; see also V. Farinati,

και μετριοπαθή, δυσaréσκειά του για μια τέτοια προοπτική. Το ρεύμα των φορτηγών φάνταζε σαν ένα «ελάσσον κακό» εφόσον βοηθούσε στη μείωση του κυκλοφοριακού συνωστισμού των πλοίων μέσα στο χώρο της αρχαίας Βενετίας.

Οι εργασίες κατασκευής του λιμανιού της Marghera άρχισαν το 1917, στη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου. Στα νώτα του νέου βιομηχανικού λιμανιού σχεδιάστηκε μια ζώνη κατοικίας με σκοπό τη στέγαση μιας σταθερής μερίδας του εργατικού πληθυσμού που θα απασχολείτο σε μια τέτοιου μεγέθους επιχείρηση.

Το γενικό σχέδιο έγινε πάνω στις αρχές του μοντέλου της προαστιακής κηπούπολης που το συγκροτούσαν σχήματα κατοικίας χαμηλής πυκνότητας και μια πληθώρα κοινωνικών παροχών και χώρων πρασίνου. Το βιομηχανικό χωριό της Marghera προέκυψε ως το τολμηρό εγχείρημα που συνδύαζε ιδιωτικό με δημόσιο κεφάλαιο αφού υποστηρίχθηκε από την τοπική αυτοδιοίκηση, την επιτροπή των επιχειρηματιών, και τις νέες αρχές.

Από το 1910 και μετά, αυτή η καινούργια περιοχή κατοικίας πρόβαλε σαν ο δεύτερος τόπος προορισμού για πληθυσμό μεταστεγαζόμενο από υποβαθμισμένες περιοχές. Μια νέα γειτονιά με κατοικία για την εργατική τάξη έπρεπε να εδραιωθεί στο λιμάνι της Marghera, σε αντιστοιχία με το τμήμα εκείνο της στεριάς που βρισκόταν στην άλλη πλευρά του λιμανιού.

Ειδικά αφότου αποκαταστάθηκε μια οδική ζεύξη με την ηπειρωτική χώρα, ολόκληρος ο οικισμός θεωρήθηκε ένας νέος πόλος μέσα σ' ένα σύστημα ευρύτερων συνδέσεων που δεν υπήρχαν πριν από το 1933. Επρόκειτο για τη γνωστή ως «Ponte del Littorio» (Γέφυρα του Λιτόριο) που οφείλει το όνομά της σ' ένα από τα αριστουργηματικά έργα της προπαγάνδας του Μουσολίνι. Η κατασκευή της πραγματοποιήθηκε ενενήντα περίπου χρόνια μετά τα εγκαίνια της σιδηροδρομικής γέφυρας.

Έτσι, στις αρχές του '30, δημιουργήθηκε ένα πλήρες σύστημα οδικών σταθμών που περιέλαβε και την καινούργια γέφυρα. Το να φτάσει κανείς στη Βενετία με αυτοκίνητο δεν ήταν πια ένα όνειρο της φαντασίας του μηχανικού του 19ου

the following terms: could its diversity become or not a part of the whole? The answer to such a challenging interrogation would be "no", as we shall see in the next pages.

The "Greater Venice" was a typical product of the culture of the Twenties and the early Thirties, both strongly influenced by British and American models. This notwithstanding, the creation of a such a metropolitan authority was partially successful. That occurred also because, as a matter of fact, the new larger dimension seemed not jeopardize the traditional image of the ancient *Serenissima*.

The old city stood as an independent part of the whole and, though it may be deeply transformed along its outer edges, the urban core kept on propagating a faithful likeness of its own icon.

Two different Venice —associated to two different notions of space— were actually emerging at that time: the *greater* and the *smaller* Venice. They belonged to different worlds and to different "states of mind", even if the second is to be considered as a borough of the first one, from an administrative standpoint. Paradoxically enough, the same expression "Venezia" fits now to define both the entities: the traditional city on one hand, the regional and scattered aggregation of communities on the other.

On one hand there was the "centro storico" fed by the flow of tourists and linked to the traditional perimeter of Venice. On the other hand was standing the conurbation of the mainland —the Mestre-Marghera borough— defined by increasingly larger borders: it roughly corresponded to the "city of production" based on chemistry, ship-building and other kinds of manufacturings.

Within its boundaries, the contrast of models could not have been more evident than here, between the "sacred stones" of the central island and the chimneys of its industrial opponent.

3. Greater versus smaller Venice

As a demonstration of the international prominence acquired by the case, Le Corbusier exhibited his fully favorable opinion

"Eugenio Miozzi. Tecnica e città nel Novecento", *Gallileo*, mai 1997, pp. 12-17; V. Farinati, *L'esperienza di Venezia*, in «Rassegna di architettura», n. 75, 1998/III, pp. 86-101 (with an abstract in English); V. Farinati, "Eugenio Miozzi e l'ufficio tecnico comunale in epoca fascista", *L'ingegneria civile a Venezia. Istituzione, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, edited by F. Cosmai, S. Sorteni, Venezia, 2001, pp. 108-119.

7. In the perspective of a complete catalogue of projects and works dealing with the birth and the shaping of a Greater Venice, a new monography edited by Guido Zucconi is about to appear: *La grande Venezia, una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento*, (printed by Marsilio Editori). See also my article "Grandi progetti per una più grande Venezia", *Quaderni di Insula*, n. 4, 2000, p. 61-67.

5. Πολεοδομικά σχέματα αναφορικά με την περιοχή της Μείζονος Βενετίας καταλογραφήθηκαν πρόσφατα από το Αρχείο Έργων (Archivio Progetti), μέρος του Πανεπιστημιακού Ινστιτούτου της Αρχιτεκτονικής της Βενετίας (στο εξής αναφερόμενο συντομογραφικά ως I.U.A.V.). Παρόμοια προσπάθεια καταλογράφησης επεκτείνεται τώρα στην πλειοψηφία των έργων των σχετικών με το ζήτημα της «εισόδου στη Βενετία». Μέρος των σχεδίων είναι πια προσβάσιμα στην ιστοσελίδα:
www.iuav.oberon.it

6. Η κύρια πηγή συνίσταται στη συλλογή εγγράφων με τον τίτλο "Eugenio Miozzi Records" που εναπόκεινται στο Αρχείο Έργων του I.U.A.V. και που καλύπτουν τη μεσοπολεμική περίοδο. Miozzi ήταν το όνομα του αρχι-μηχανικού της τεχνικής υπηρεσίας του δήμου εκείνη την περίοδο. Πέραν των πολυάριθμων τίτλων με θέμα τον εκμοντερνισμό της Βενετίας και με βάση στις κοινωνικές και τις οικονομικές επιστήμες, Βρίσκεται το

αίωμα, που ξεπηδούσε μέσα από τις σελίδες του Ιουλίου Βερν. Παρά τον τολμηρό χαρακτήρα της, μια τέτοια προοπτική έγινε μια εφικτή εμπειρία⁵. Η κατασκευή της οδικής γέφυρας άνοιξε το δρόμο για μια σειρά από άλλα δημόσια έργα που πραγματοποιήθηκαν κάτω από την πίεση της *μεγάλης κρίσης*.⁶

Ολόκληρο το χρονικό του μετασχηματισμού πρέπει να θεωρηθεί μέσα από τη συγκεκριμένη ιστορική συγκυρία που ήταν στενά συνυφασμένη με το νέο πολιτικό πλαίσιο και τη γενικότερη κατάσταση που διαμορφωνόταν την περίοδο 1926-1940.

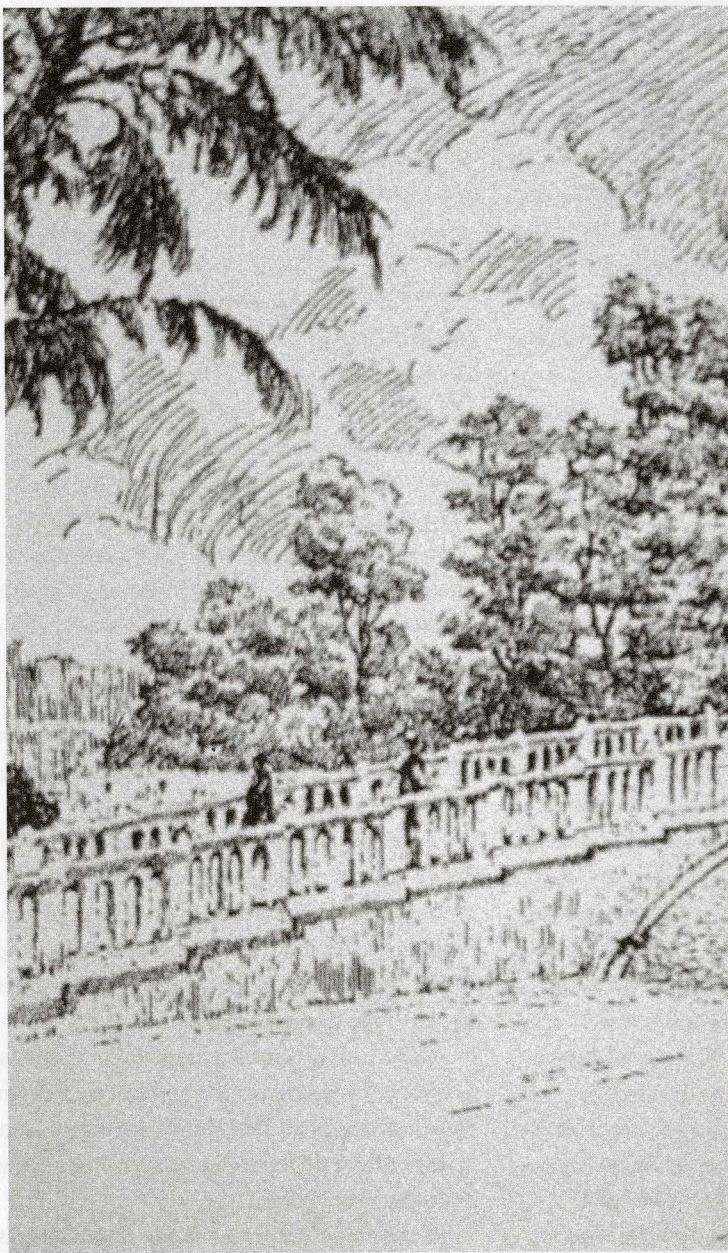
Το 1926, στις αρχές ακόμα του Φασιστικού καθεστώτος, μια νέα επίσημη τοπική συσπείρωση δημιουργήθηκε —η επονομαζόμενη «Μείζων Βενετία» (Grande Venezia)— που περιελάμβανε το νέο οικισμό της Marghera και τον παλιό του Mestre. Πρόθεση των αρμοδίων ήταν η έκτασή της να συμπεριλάβει το νησιωτικό και τον θαλάσσιο τομέα, δηλαδή την καθαυτό Βενετία και το Λίντο. Η πελώρια βιομηχανική ζώνη γύρω από το νέο λιμάνι λειτουργούσε ως ένας από τους κύριους προωθητές της καινούργιας περιφέρειας.

Ακολούθησε σε σειρά η διαμόρφωση μερικών στρατηγικών κόμβων, όπως νέοι τερματικοί σταθμοί για αυτοκίνητα, πλοία, αεροπλάνα και τρένα. Μέσα στην πλατιά έκταση αυτού του θέματος, του αντιπροσωπευτικού της αναμορφωμένης Βενετίας, θα έπρεπε να συμπαραθέσουμε και ό,τι δεν πραγματοποιήθηκε⁷.

Και άλλα σημεία ειδικού ενδιαφέροντος θα έπρεπε να έχουν οριστεί σε μια δεύτερη θεώρηση. Σε τελευταία ανάλυση, η όλη διαδικασία είχε να κάνει και με κοινωνικές εξυπηρετήσεις ενταγμένες στο ευρύτερο μητροπολιτικό πεδίο, όπως νοσοκομεία, περιοχές αθλητισμού και ψυχαγωγίας, και τομείς επιχειρήσεων.

Μέσα σ' ένα τέτοιο πλαίσιο νέων πόλεων και δικτύων, η έννοια της νησιωτικής χώρας ήταν αναπότρεπτα καταδικασμένη σε παρακμή. Η Βενετία και οι ιεροί λίθοι της έπρεπε θεωρητικά να απορροφηθούν μέσα στο μεγαλύτερο σώμα της μείζονος μητρόπολης.

Ιδωμένη απ' αυτή τη σκοπιά, η ιστορία μιας νέας περιφέ-



Νέα γέφυρα
«σχεδιασμένη
παραδοσιακά»
από τον Eugenio
Μιοτζί, 1933
(Αρχειό Μιοτζί,
Αρχιτεκτονική
Σχολή Βενετίας)

A new bridge
"designed on
traditional lines"
by Eugenio Miozzi,
1933 (Archivio
Miozzi, IUAV)



about the new Venice perceived as an extraordinary challenge. He was there in the summer of 1934⁸, when he was particularly fascinated by authoritarian ruling systems and centralised forms of decision making.

That was the time of the "voyages à Alger" too and so his statement about the city future sounded not totally uninterested – as usual. "By creating Porto Marghera, you have saved Venice", he wrote to count Volpi, the "invisible director" of the programme for a greater aggregation of towns. According to the author of *Quand les cathédrales étaient blanches*⁹, both cities are to be considered "materialised poems".

The optimistic vision of Le Corbusier was far to be brought about. There would be no room enough to house experiments in avant-garde design. Twenty years later, he would have personally experienced the difficult relationship between Venice and modern architecture, once his project for the new central hospital was rejected. Once again, the site was situated along the western edge of the insular city, next to the head of the vehicular bridge.

Such a kind of situation had therefore some resemblance to the "Marittima" site. In this case too, the distance to the very centre seemed to be enough to allow its uncompromising appearance.

Like in Ruskin's times, architecture was still performing two opponent ideas about the future of the *Serenissima* city: to keep it untouched or to think of it as a part of a world in transformation.

In the way of approaching Venice and its outstanding heritage, some prominent architects of the post-war years tried, however, to visually bridge the two urban entities, namely the old and the new side. From this standpoint, Le Corbusier's suggestion was to be considered as an exception, once he saw in the greater Venice two separate rooms suited to develop two different ideas in architecture.

A third attitude was emerging in a way capable of establishing a both ideal and material link between past and future, history and urban design¹⁰. That was the way of

8. He participated to the international conference "Art and Reality. Art and the State" organised by the Institut international de la Coopération intellectuelle de la Société des Nations. The meeting was held in Venice in July 1934. In its authoritarian and centralised way of ruling, Fascism was read as fully responsible for such a powerful transformation of the city. The following Le Corbusier's quotation are taken from Farinati, *L'esperienza di Venezia*, p. 100.

9. The book came out in 1937 and fully expressed how Le Corbusier was fascinated at that time by centralised forms of planning. According to this point of view, contemporary nations were to be divided into two categories: democracies (or "pays timides") on one side and powerful countries (the totalitarisms) on the other.

10. About the link between traditional pat-

Βιβλίου του V. Farinati (επιμ.), *Eugenio Miozzi 1889-1979, Inventario Analitico dell' archivio*, Venezia, 1997. Βλ. επίσης: V. Farinati, "L' esperienza di Venezia", στο *Rassegna di architettura*, αρ. 75 1998/3, σελ. 86-101 (με αγγλική περιλήψη). V. Farinati, "Eugenio Miozzi e l' ufficio tecnico comunale in epoca fascista", στο *L' ingegneria civile a Venezia. Istituzione, uomini, professioni da Napoleone al fascismo*, F. Cosmai, S. Sorteni (επιμ.), Venezia, 2001, σελ. 108-119.

7. Σαν ένα είδος

συγκεντρωτικού καταλόγου των πραγματοποιημένων και μη έργων που σχετίστηκαν με τη γένεση και τη διαμόρφωση της Μείζονος Βενετίας πρόκειται να εκδοθεί μια μονογραφία με επιμέλεια του Guido Zucconi: *La grande Venezia, una metropoli incompiuta tra Otto e Novecento* (εκδ. Marsilio Editori). Βλ. επίσης και το άρθρο μου "Grandi Pogetti per una piu grande Venezia", *Quaderni di Insula*, αρ. 4, 2000, σελ. 61-67.

ρειας τέτοιου τύπου θα έπρεπε να περιγραφεί μ' έναν τρόπο όχι και τόσο διαφορετικό από εκείνον που ταιριάζει σε άλλες περιπτώσεις αστικών πυρήνων. Στη λιμνοθάλασσα, όπως και παντού αλλού, το παραδοσιακό αστικό κέντρο είναι αυτό που καλείται να προσδώσει όνομα και σημασία σε ολόκληρο το συνοικισμό. Αυτό που κάνει εδώ τη διαφορά είναι το βάρος της αναλλοίωτης ιδέας ότι η Βενετία είναι αυστηρά συνδεδεμένη με την έννοια της *ανομοιογένειας*.

Κάτω από μια τέτοια θεώρηση, η ερώτηση θα μπορούσε να διατυπωθεί ως εξής: Θα ήταν δυνατό η ανομοιογένειά της να αποτελέσει κομμάτι του συνολικού της χαρακτήρα ή όχι; Η απάντηση σ' ένα τέτοιο προκλητικό ερώτημα θα ήταν «όχι», όπως θα δούμε στις επόμενες σελίδες.

Η «Μείζων Βενετία» υπήρξε ένα τυπικό προϊόν της κουλτούρας του '20 και των αρχών του '30, έντονα επηρεασμένης από Βρετανικά και Αμερικανικά μοντέλα. Παρ' όλα αυτά, η δημιουργία μιας τέτοιας μητροπολιτικής εξουσίας ήταν εν μέρει μόνο επιτυχής. Ό,τι συνέβη, συνέβη στην πραγματικότητα γιατί η νέα ευρύτερη διάσταση της πόλης δεν φαινόταν να βάζει σε κίνδυνο το παραδοσιακό είδωλο της αρχαίας *Γαληνοτάτης*.

Η παλιά πόλη στεκόταν ως ένα ανεξάρτητο τμήμα του συνόλου, και παρόλο που μπορεί να μετασχηματιζόταν δραστικά κατά μήκος της περιφέρειάς της, ο αστικός πυρήνας της εξακολουθούσε να διατηρεί μια αυστηρή πιστότητα στην παραδοσιακή εικόνα του.

Δυο διαφορετικές Βενετίες, συσχετισμένες με δυο διαφορετικές έννοιες χώρου, πρόβαλλαν ουσιαστικά εκείνο τον καιρό, η *μείζων* και η *ελάσσων* Βενετία. Ανήκαν σε διαφορετικούς κόσμους και σε διαφορετικές αντιλήψεις, ακόμα κι αν η δεύτερη έπρεπε να θεωρείται ως ένας δήμος της πρώτης από διοικητική άποψη. Παράδοξα όμως, ο ίδιος όρος, «Βενετία», ταίριαζε τώρα και στις δύο οντότητες· στην παραδοσιακή πόλη αφενός, και στη διάσπαρτη και περιφερειακή συνάθροιση κοινοτήτων αφετέρου.

Από τη μια, υπήρχε το ιστορικό κέντρο που τροφοδοτείτο από τη συρροή τουριστών, ενώ συνδεόταν με την πατροπαράδοτη παραδοσιακή ζώνη της Βενετίας. Από την άλλη,

mixing opponents and forming a harmonious compound of elements.

That was the case of Giuseppe Samonà —the director of the IUAV, the local school of architecture—, of Egle Trincanato — the author of the book *Venezia minore* (1947) and of Saverio Muratori. He would be hitherto known as the noble father of the so-called “analisi urbana”, that is to learn from the past to create new rational urban pattern.

From different perspectives, they all undertook, in the Forties and in the early Fifties, the task of linking contemporary ideas to local tradition. Venice was perceived as a special place and, according to the line drawn by Lewis Mumford's in *The Culture of Cities* (1938), they aimed at adapting the notions of community and neighbourhood-unit to the Venetian context.

Despite the difference, the physical obstacles and the distance between the old and the new parts, the ancient city was being read and interpreted as a paradigm for the town of the future. What the architects searched for in the ancient form was the “typical structure” of Venice: that is the urban pattern, such as the irregular row of buildings or the grouping of houses around the “campo” and the “campiello” —square and little square. Much more than the building features, forms and characters of space —namely the so-called *morphology*— were taken as the focus of a new old urban quality.

The developing areas on the lagoon edge appeared as the ideal place for applying these principles in the second half of XX.th centuries. Implemented in the middle of the 1950s, the housing programme was intended as a demonstration of a real link between the old and the new. The place to celebrate such a possible union was not by chance facing the lagoon.

First, the “Villaggio S. Marco” was laid out in these terms: that was a low-density settlement reproducing the traditional pattern, under the new banner of the neighbourhood ideology. The complex of houses was created throughout the decade.

Afterwards, the second housing scheme “Barene di San

tern and new urban design, see my article “Venezia minore: de idée romantique à appareil pratique”, *Mégalopole*, n.16, 1997, pp.56-65.

8. Συμμετείχε στο διεθνές συνέδριο με τίτλο «Τέχνη και Πραγματικότητα. Τέχνη και Κράτος» που οργάνωσε το Διεθνές Ινστιτούτο Πνευματικής Συνεργασίας της Κοινωνίας των Εθνών (Societe des Nations). Η συνάντηση έλαβε χώρα στη Βενετία τον Ιούλιο του 1934. Ο Φασισμός, εξαιτίας του αυταρχικού και συγκεντρωτικού τρόπου διακυβέρνησής του, θεωρήθηκε ο κύριος υπεύθυνος γι' αυτόν τον δραστικό μετασχηματισμό της Βενετίας. Το απόσπασμα του Λε Κορμπυζιέ που ακολουθεί είναι από το βιβλίο του Farinati, *L'esperienza di Venezia*, σελ.100.

9. Το βιβλίο αυτό κυκλοφόρησε το 1937 και έκανε εντελώς έκδηλο το ότι ο Λε Κορμπυζιέ ήταν επηρεασμένος εκείνο τον καιρό από συγκεντρωτικές μορφές σχεδιασμού. Σύμφωνα μ' αυτή την οπτική, τα σύγχρονα έθνη θα έπρεπε να διαχωριστούν σε δύο κατηγορίες, στις δημοκρατίες (ή «συνεσταλμένες χώρες») και στις δυναμικές χώρες (τις απολυταρχίες).

βρισκόταν ο συνοικισμός της στεριάς —ο δήμος της Mestre-Marghera— που όλο και διευρυνόταν μέσα από συνεχώς μετατοπιζόμενα όρια. Ο τελευταίος αντιστοιχούσε χοντρικά στην «πόλη της παραγωγής» που βασιζόταν στη χημική βιομηχανία, τη ναυπηγική, και άλλους βιομηχανικούς κλάδους.

Μέσα στα όρια της ίδιας πόλης, η αντίθεση των μοντέλων δεν θα μπορούσε να είναι πιο χτυπητή από αυτήν, ανάμεσα δηλαδή στους «ιερούς λίθους» της κεντρικής νησίδας και στις καμινάδες του βιομηχανικού της αντιπάλου.

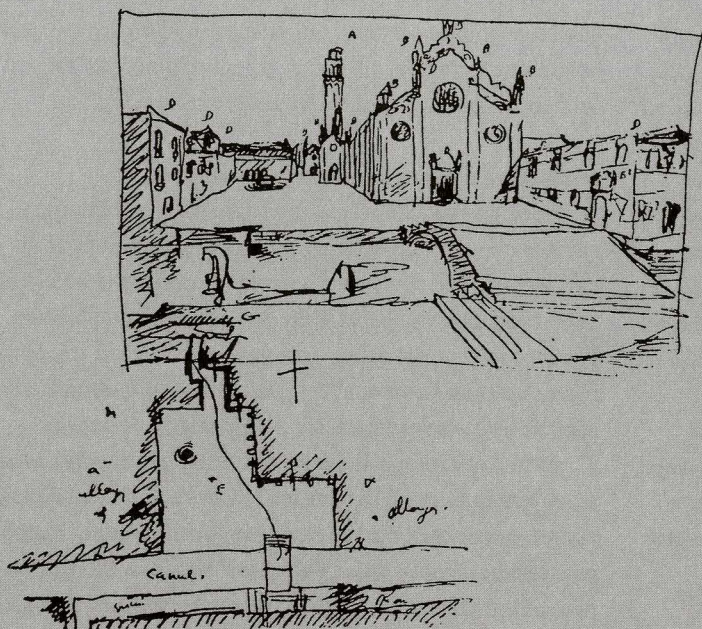
3. Μείζων έναντι Ελάσσονος Βενετίας

Σε απόδειξη του διεθνούς ενδιαφέροντος που κέρδισε η περίπτωση, σκόπιμο θα ήταν κανείς να αναφερθεί στην ανάμιξη του Le Corbusier, ο οποίος εκφράστηκε πολύ θετικά για τη νέα Βενετία θεωρώντας την εξαιρετική πρόκληση. Βρέθηκε εκεί το καλοκαίρι του 1934,⁸ εποχή κατά την οποία ήταν ιδιαίτερα γοητευμένος από αυταρχικά συστήματα εξουσίας και συγκεντρωτικές διαδικασίες αποφάσεων.

Αυτή ήταν ακόμα η εποχή των ταξιδιών του στο Αλγέρι: εξ ου και το σχετικό σχόλιό του, το σχετικό με το μέλλον της πόλης, ακούστηκε σαν όχι εντελώς ανεπηρέαστο. Έγραψε συγκεκριμένα στον κόμη Volpi, τον «αόρατο διευθυντή» του προγράμματος ευρύτερης συνάθροισης πόλεων: «Δημιουργώντας το Porto Marghera, έσωσε τη Βενετία.» Σύμφωνα με τον συγγραφέα του *Όταν οι Μητροπόλεις ήταν Λευκές*,⁹ και οι δυο πόλεις θα έπρεπε να θεωρούνται «υλοποιημένα ποιήματα».

Το αισιόδοξο όραμα του Le Corbusier ήταν πολύ προχωρημένο για να επιφέρει κάποια αλλαγή στα πράγματα. Δεν υπήρχε χώρος που να βολέψει πειράματα προοδευτικού σχεδιασμού. Είκοσι χρόνια αργότερα, όταν η πρότασή του για ένα καινούριο νοσοκομείο απορρίφθηκε, ο ίδιος βίωσε προσωπικά την εμπειρία της ασυμβατότητας της Βενετίας με τη μοντέρνα αρχιτεκτονική. Και πάλι, το δοσμένο οικόπεδο βρισκόταν κατά μήκος του δυτικού άκρου της νησιωτικής πόλης, πλάι στην κορυφή της οδικής γέφυρας.

Επομένως, η περίπτωση αυτή παρουσιάζει κάποια



Le Corbusier, «σκέτσο για την διάλεξή μου για την Βενετία», 1931 (από το βιβλίο *Venezia minore*, 1947)

Le Corbusier "esquisse pour ma conference de Venice", 1931 (from the book, *Venezia minore*, 1947)

ομοιότητα με την «Marittima» από πλευράς θέσης. Κι εδώ η απόσταση από το καθαυτό κέντρο φαινόταν να είναι τόσο μεγάλη που να επιτρέπει το ασυμβίβαστο του παρουσιαστικού της.

Όπως και στον καιρό του Ruskin, η Αρχιτεκτονική επιδιόταν σε δύο αντίθετες ιδέες αναφορικά με το μέλλον της *Γαλννοτάτης* πόλης να την αφήνει ανέγγιχτη ή να τη θεωρεί σαν ένα κομμάτι ενταγμένο στον κόσμο της αλλαγής.

Εντούτοις, κάποιοι επιφανείς αρχιτέκτονες των μεταπολεμικών χρόνων, προσεγγίζοντας το φαινόμενο της Βενετίας και της εξέχουσας κληρονομιάς της, προσπάθησαν να γεφυρώσουν οπτικά τις δύο αστικές οντότητες, δηλαδή την παλιά και την καινούργια πλευρά. Απ' αυτή την άποψη, η πρόταση του Le Corbusier θα πρέπει να θεωρηθεί εξαίρεση εφόσον αντιμετώπισε τη Βενετία ως δύο χωριστά δωμάτια ικανά να υποκινήσουν δύο διαφορετικές αντιλήψεις περί Αρχιτεκτονικής.

Μια τρίτη άποψη αναδυόταν τώρα, που καθιστούσε εφικτή την αποκατάσταση μια σύνδεσης, ιδεατής και υλικής, ανάμεσα σε παρελθόν και μέλλον, ιστορία και αστικό σχεδιασμό.¹⁰ Επρόκειτο για έναν τρόπο σύμμιξης των αντιθέτων και διαμόρφωσης μιας αρμονικής σύνθεσης στοιχείων.

Αυτή ήταν η περίπτωση του Giuseppe Samona —διευθυντή του IUAV, της τοπικής σχολής Αρχιτεκτονικής— του Engle Trincanato —συγγραφέα του βιβλίου *Venezia Minore* (1947)— και του Saverio Muratori. Αυτός έμεινε μέχρι σήμερα ως ο ευγενής πατέρας της επονομαζόμενης «αστικής ανάλυσης» (*analisi urbana*), δηλαδή, το να διδάσκει από το παρελθόν πώς να δημιουργείς καινούργια ορθολογικά αστικά μοντέλα.

Στη δεκαετία του '40 και στις αρχές του '50, ο καθένας από τη σκοπιά του ανέλαβε το καθήκον της σύνδεσης των σύγχρονων ιδεών με την τοπική παράδοση. Όλοι τους αντιμετώπισαν τη Βενετία ως έναν ιδιαίτερο τόπο. Βασισμένοι στην εννοιολογική διάκριση του Lewis Mumford στο *Ο Πολιτισμός των Πόλεων* (1938), στόχευσαν στο να προσαρμόσουν τις έννοιες της κοινότητας και της γειτονιάς στο πλαίσιο αναφοράς της Βενετίας.

Παρά τη διαφορά, τα φυσικά εμπόδια, και την απόσταση

10. Αναφορικά με τη σύνδεση παραδοσιακού μοντέλου και νέου αστικού σχεδιασμού, βλέπε το άρθρο μου "Venezia minore: de idée romantique à appareil pratique", *Mégalopole*, αρ. 16, 1997, σελ. 56-65.

Giuliano" was laid out at the end of the same decade. In 1959 a competition was organised and one of the most prominent architects—Saverio Muratori—conceived it as a sort of second Venice: an urban *replica* to be established in the mainland, just in front of the main one. Long sequences of row houses had to run parallel to the canals which provides the whole with a real structure of flows and pattern.

In the Muratori's intentions, the new settlement of San Giuliano sounded like a *statement in bricks and stones* for the future Venice to be intended under the banner of an intelligent compromise between new needs and old features. In this case the proposal involved form and character of space, more than architectural details. Nothing but traditional urban patterns were suggested in Muratori's intentions, even if irregular groupings of houses were substituted in his scheme by rectilinear rows of buildings. Like in the previous lay-out for the Villaggio S. Marco, the "campo" and the "campiello" still remained as main focuses of new the urban model.

Despite its attempt of conciliation, the scheme was not realized and the idea of linking "the origins to the prospects"—according to Mumford's words—was definitely dismissed. In the same time the Muratori's project would be replaced by a new one, drawn out on the anonymous lines of an International Style manner. Such a new settlement would be realized in the late Sixties far off the original site, so as to escape a too close *vis à vis* with Venice.

After 1970, the crisis first and the collapse of traditional industry later put the role of production aside in the process of metropolitan configuration. Due to the change of economic and social perspectives, the whole question of city limits has been once again placed under discussion. Such a story is common to the majority of western European countries, but in Venice a particular role has been played by local factors. Both water and outstanding features of the old centre have increased and sharpened the divisions among different areas.

During the last two decades, the "Greater Venice" has lost

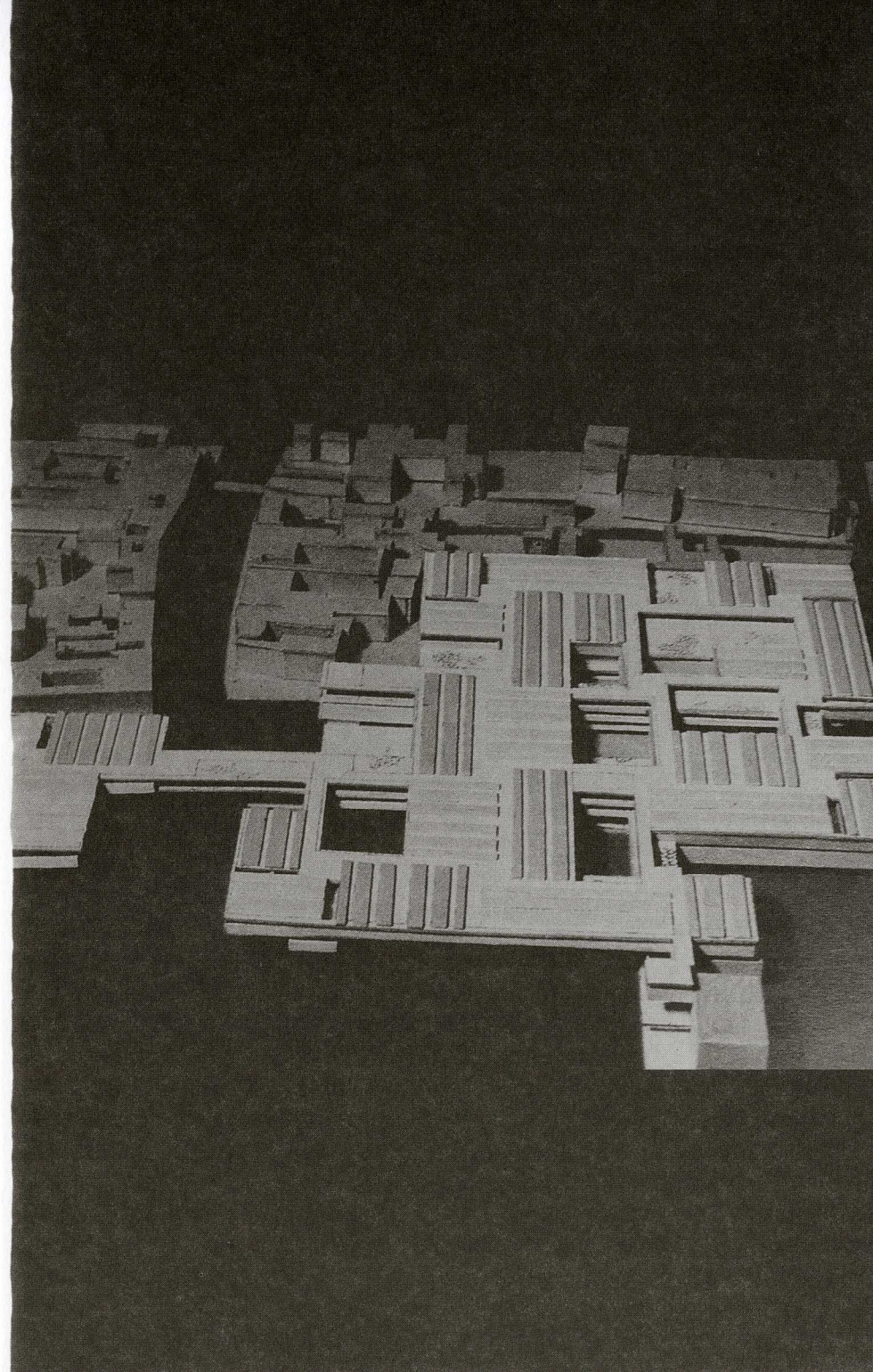
ανάμεσα σε παλιό και νέο κομμάτι, η αρχαία πόλη μελετήθηκε και ερμηνεύτηκε ως ένα παραδειγματικό μοντέλο για την πόλη του μέλλοντος. Αυτό που οι αρχιτέκτονες αναζήτησαν στην αρχαία μορφή ήταν η «τυπική δομή» της Βενετίας· δηλαδή, το αστικό μοντέλο, όπως την ακανόνιστη στοίχιση των κτιρίων ή την ομαδοποίηση των σπιτιών γύρω από το «camprio» (την πλατεία) και το «campiello» (τη μικρή πλατεία). Πολύ περισσότερο από τα κτιριακά χαρακτηριστικά, ήταν οι μορφές και ο χαρακτήρας του χώρου —ό,τι δηλαδή ονομάζεται *μορφολογία*— αυτά που αποτέλεσαν το επίκεντρο της αστικής ποιότητας στη σχέση νέου/παλιού.

Οι αναπτυσσόμενες περιοχές των άκρων της λιμνοθάλασσας εμφανίστηκαν ως ο ιδανικός τόπος για την εφαρμογή αυτών των αρχών στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Το οικιστικό πρόγραμμα, που μπήκε σε εφαρμογή στα μέσα του 1950, ήταν προορισμένο να χρησιμεύσει σαν μια απόδειξη της πραγματικής σχέσης ανάμεσα στο παλιό και στο καινούργιο. Δεν ήταν τυχαίο που ο τόπος πανηγυρισμού μιας τέτοιας εφικτής συνένωσης έβλεπε τη λιμνοθάλασσα.

Πρώτα, το «Villaggio S. Marco» σχεδιάστηκε με αυτούς τους όρους· επρόκειτο για έναν οικισμό χαμηλής πυκνότητας που αναπαρήγαγε το παραδοσιακό μοντέλο κάτω από το νέο λάβαρο της ιδεολογίας της γειτονιάς. Το συγκρότημα των κατοικιών υλοποιήθηκε στη διάρκεια της δεκαετίας.

Έπειτα, το δεύτερο οικιστικό σχήμα, το «Barene di San Giuliano», διαμορφώθηκε στο τέλος της ίδιας δεκαετίας. Στο σχετικό διαγωνισμό του 1959, ένας από τους επιφανέστερους αρχιτέκτονες, ο Saverio Muratori, το συνέλαβε ως ένα είδος δεύτερης Βενετίας· ένα ομοίωμα αστικού συνόλου που θα πραγματοποιείτο στη στεριά, ακριβώς απέναντι από την πρώτη. Εκτενείς και αλληπάλληλες σειρές σπιτιών έπρεπε να διαταχθούν παράλληλα προς τα κανάλια, τα οποία προσέδιδαν στο σύνολο μια υπαρκτή ροή δομής και σχεδίου.

Με τα λόγια του Muratori, ο νέος οικισμός του San Giuliano θα έπρεπε να εμφανιστεί ως μια *δήλωση σε πλίνθους και λίθους* για τη μελλοντική Βενετία, κάτω από το αίτημα για έναν ευφυή συμβιβασμό νέων αναγκών με παλιά χαρακτηριστικά. Στην περίπτωση αυτή η πρόταση αφορούσε



Le Corbusier,
μοντέλο για το
Νοσοκομείο της
Βενετίας, 1965
(Αρχείο Έργων
Αρχιτεκτονικής
Σχολής Βενετίας)

Le Corbusier, model
for the Venice Hospi-
tal, 1965 (Archivio
progetti, IUAV)

περισσότερο τη μορφή και το χαρακτήρα του χώρου, και λιγότερο τις αρχιτεκτονικές λεπτομέρειες. Τίποτα πέραν των παραδοσιακών αστικών μοντέλων δεν είχε να παρουσιάσει το σχέδιο του Muratori, παρόλο που οι ακανόνιστες συγκεντρώσεις σπιτιών αντικαταστάθηκαν από ορθογωνισμένους στοίχους κτιρίων. Όπως και στο προηγούμενο σχέδιο για το Villaggio S. Marco, το «camprio» και το «campiello» παρέμειναν τα κύρια κέντρα και του νέου αστικού μοντέλου.

Παρά την προσήλωσή του στην αρχή του συμβιβασμού, το σχήμα αυτό δεν υλοποιήθηκε, και έτσι η ιδέα της σύνδεσης «καταγωγής με προοπτικές» —σύμφωνα με τα λόγια του Mumford— αγνοήθηκε παντελώς. Στον ίδιο χρόνο, η σχεδιαστική πρόταση του Muratori αντικαταστάθηκε από κάποια άλλη που ακολουθούσε τις πιο ουδέτερες [ή απρόσωπες] κατευθυντήριες γραμμές του Διεθνούς Στυλ. Ένας τέτοιος νέος οικισμός θα πραγματοποιείτο στα τέλη του '60 μακριά από την αρχική θέση, έτσι ώστε να αποφύγει μια άμεση αντιπαράθεση με την ίδια τη Βενετία.

Μετά το 1970, πρώτα η κρίση και ύστερα η κατάρρευση της παραδοσιακής βιομηχανίας έθεσαν στο περιθώριο το ρόλο της παραγωγής στη συγκρότηση του μητροπολιτικού σχηματισμού. Λόγω της αλλαγής των οικονομικών και των κοινωνικών δεδομένων, το όλο ερώτημα περί ορίων της πόλης έγινε πάλι θέμα για συζήτηση. Αυτή η ιστορία είναι κοινή στο πλείστο των Δυτικοευρωπαϊκών χωρών. Στη Βενετία όμως ειδικότερα, οι τοπικοί παράγοντες έπαιξαν έναν ιδιαίτερο ρόλο. Και το νερό, και άλλα εξέχοντα χαρακτηριστικά του παλιού κέντρου, αύξησαν και όξυναν το στοιχείο της διαίρεσης των διαφόρων περιοχών.

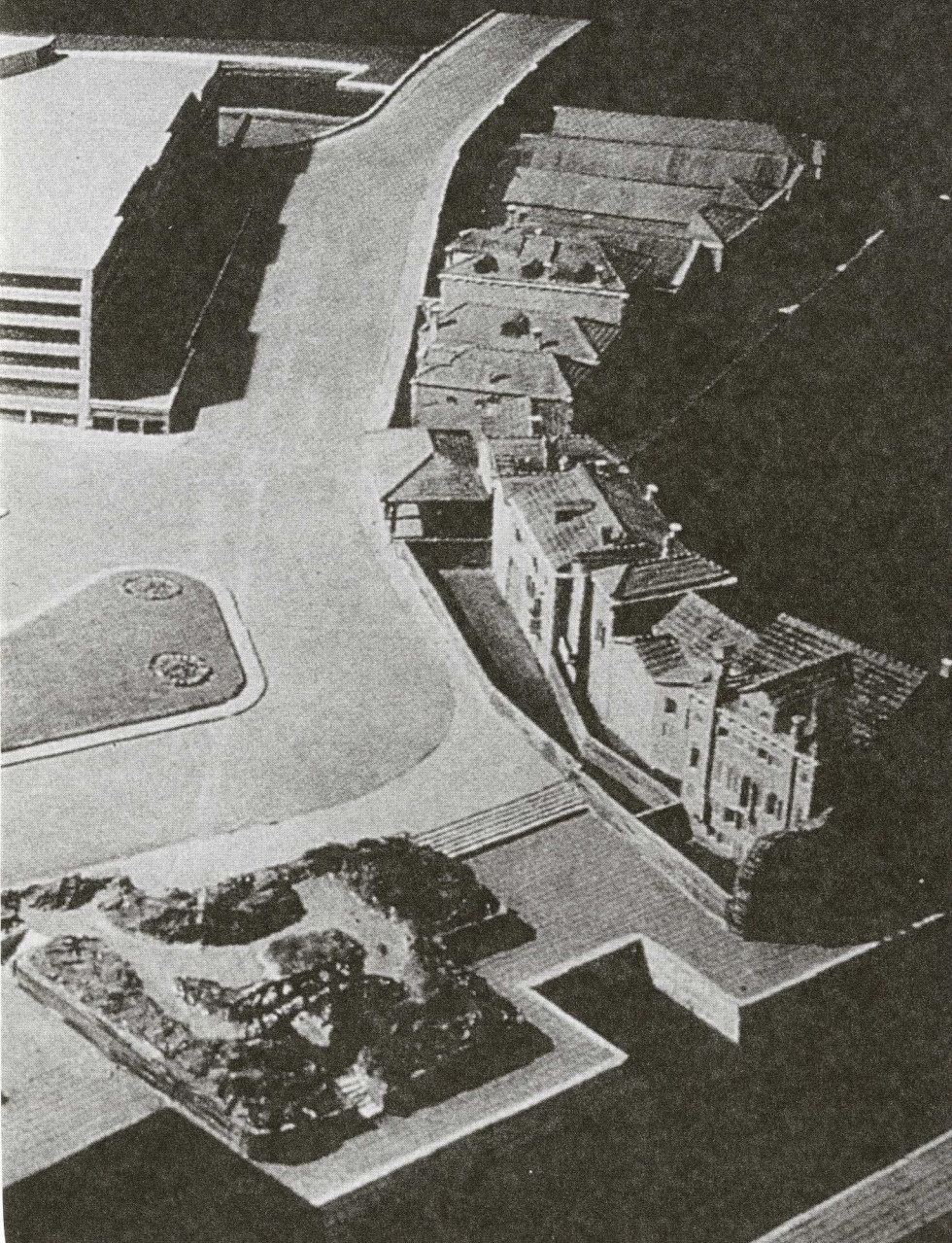
Τις δύο τελευταίες δεκαετίες, η «Μείζων Βενετία» έχασε κάποια από τα [ωφέλιμα] εδάφη της —το εμπορικό λιμάνι και η βιομηχανία μεταμφυτεύθηκαν στην πίσω ζώνη— ενώ ό,τι παρέμεινε ριζωμένο στον αστικό πυρήνα —αυτό που θα μπορούσε να ονομαστεί «Erlebnisstadt» (βιωματικό άστυ)— κέρδισε περισσότερο έδαφος.

Όπως είναι γνωστό, ο τουρισμός είναι το πραγματικό επίκεντρο των δραστηριοτήτων του μητροπολιτικού τομέα

Μοντέλο για το γκαράζ
στον τερματικό σταθμό
της πλατείας Roma,
σχεδιασμένο από τον
Eugenio Miozzi, 1931
(Αρχείο Miozzi, Αρχιτε-
κτονική Σχολή Βενετίας)

The model for the gara-
ge in the car-terminal of
piazzale Roma, designed
by Eugenio Miozzi, 1931
(Archivio Miozzi, IUAV)





its grounds—the commercial port and the industry implanted in the backside area—, whereas what is centered on the urban core—what could be called an “Erlebnisstadt”— has gained a larger room.

As everybody knows, tourism is now the real focus for the activities of the metropolitan region—being the term to be intended both in a short-seeing and in a broader sense. Cultural events and cultural institutions, together with traditional and not-traditional leisure activities, have become in contemporary Venice as crucial as ever before.

That is well demonstrated by the impressive wave of architectural projects worked out in the late 1990s¹¹: among many others, the Guggenheim addition designed by Vittorio Gregotti, the marina and the airport terminal by Frank Gehry, the IUAV auditorium by Enric Miralles, the fourth bridge on the Canal grande by Santiago Calatrava.

In any circumstance, the architect’s performance has merely concerned the sphere of leisure, both designing new buildings and remaking old structures formerly associated to the world of trade and production. Economically and functionally speaking, Venice life is more and more depending upon museums, tourist’s terminals, auditoriums, theatres, university buildings, shopping centres. Industry, ship-building, chemistry are nothing but marginal activities in the new panorama.

Such a *decalage* dramatically affects not only the former hub of industrial Venice—Marghera— now doomed to become a ghost town. The predominance of the urban core and its connected occupations engenders a gradual loss of identity in the outer boroughs too, growing as mere “città dormitorio”—places for living not for working.

Such a process could be defined as the “Venice paradox”. Loss of population, dangers of sinking and flooding have not prevented a steady growth of local economy mostly based upon tourism, leisure and cultural activities. Coming from an increasingly larger region, a flow of over 50,000 people commutes every day to do their non-industrial job in the central city.

11. See the catalogue of the exhibition, *Venezia la nuova architettura*, edited by M. de Michelis, Milano 1998.

ii. Βλ. τον κατάλογο
της έκθεσης *Venezia /
nuova architettura*,
M. De Michelis
(Επιμ.), Milano, 1998.

από κάθε άποψη. Πολιτιστικά γεγονότα και πολιτιστικοί θεσμοί, μαζί με ψυχαγωγικές δραστηριότητες, παραδοσιακές και μη, έχουν αναδειχθεί σε τόσο κρίσιμο θέμα στη σημερινή Βενετία όσο ποτέ άλλοτε.

Αυτό καταδεικνύεται από το εντυπωσιακό κύμα αρχιτεκτονικών μελετών που υλοποιήθηκαν στα τέλη του 1990.¹¹ Μεταξύ άλλων, η προσθήκη στο Cuggenheim που σχεδίασε ο Vittorio Gregotti, το μικρό λιμάνι και το αεροδρόμιο από τον Frank Gehry, το αμφιθέατρο του IUAV από τον Enric Miralles, η τέταρτη γέφυρα πάνω από το Μεγάλο Κανάλι από τον Santiago Calatrava.

Σε κάθε περίπτωση, η δουλειά του αρχιτέκτονα στρεφόταν στη σφαίρα της ανάπαυλας, είτε είχε να κάνει με το σχεδιασμό νέων κτιρίων, είτε με τη μετατροπή παλιών κατασκευών που παλιότερα σχετίζονταν με τον κόσμο του εμπορίου και της παραγωγής. Και από οικονομική και από λειτουργική άποψη, η ζωή της Βενετίας εξαρτάται ολοένα και περισσότερο από μουσεία, τουριστικούς σταθμούς, αμφιθέατρα, θέατρα, πανεπιστημιακά κτίρια, εμπορικά κέντρα. Η βιομηχανία, η ναυπηγική, και η χημική παραγωγή δεν είναι τίποτα άλλο από περιθωριακές δραστηριότητες μέσα στο καινούργιο πανόραμα.

Ένα τέτοιο *decalage* (αλλαγή πορείας) επηρεάζει δραστικά όχι μόνο τον πρότερο ομφαλό της βιομηχανικής Βενετίας, τη Marghera, που τώρα κινδυνεύει να μετατραπεί σε πόλη φάντασμα. Η επικράτηση του αστικού πυρήνα και των συναφών απασχολήσεων προκαλεί ακόμα και μια σταδιακή απώλεια ταυτότητας στα περιφερειακά κέντρα που αναπτύσσονται πια σαν απλές «πόλεις-υπνωτήρια» – χώροι διαβίωσης, όχι απασχόλησης.

Αυτή η διαδικασία θα μπορούσε να οριστεί ως το «πράδοξο της Βενετίας». Απώλεια πληθυσμού, κίνδυνοι από καθιζήσεις κι πλημμύρες, δεν εμπόδισαν μια σταθερή άνοδο της τοπικής οικονομίας, της βασισμένης κυρίως στον τουρισμό, στην αναψυχή, και στις πολιτιστικές δραστηριότητες. Ένα ρεύμα ανθρώπων που αριθμεί πάνω από 50.000 έρχονται καθημερινά από μια πολύ ευρύτερη περιοχή για να εργαστούν στο κέντρο σε απασχολήσεις μη βιομηχανικές.

A new topography for the "Greater Venice" is, however, hard to be outlined, as well as it is difficult to shape a new identity suited to encompass the outstanding uniqueness of its ancient settlement.

Μια νέα τοπογραφία όμως για τη «Μείζονα Βενετία» είναι δύσκολο να διαγραφεί, όπως είναι επίσης δύσκολο να διαμορφωθεί μια νέα συνολική ταυτότητα που να ταιριάζει στην εξαιρετική μοναδικότητα του αρχαίου της οικισμού.

LECTURES IN THE NATIONAL TECHNICAL
UNIVERSITY OF ATHENS 2001-2002

Also available:

ΔΙΑΛΞΕΙΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΣΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ 2001-2002

Επίσης κυκλοφορούν:

NIKOS VALSAMAKIS

Some thoughts on Architecture

ΝΙΚΟΣ ΒΑΣΣΑΜΑΚΗΣ

Σκέψεις για την Αρχιτεκτονική

ALEXANDROS PAPAGEORGIOU-VENETAS

The Architect Dimitris Pikionis and the experience of his teaching
in the National Technical University of Athens

ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ-ΒΕΝΕΤΑΣ

**Ο αρχιτέκτων Δημήτρης Πικιώνης
και η εμπειρία της διδασκαλίας του
στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο**

GEORGE EDSON DANFORTH

Mies van der Rohe: The Architect as educator.

The development of an architectural programme

GEORGE EDSON DANFORTH

Mies van der Rohe: Ο αρχιτέκτων ως εκπαιδευτικός.

Η εξέλιξη ενός αρχιτεκτονικού προγράμματος

ELIAS ZENGHELIS

Architecture and Propaganda

ΗΛΙΑΣ ΖΕΓΓΕΛΗΣ

Αρχιτεκτονική και Προπαγάνδα

OLIVIER LEBLOIS

RICHARD SCOFFIER

NICOLAS MICHELIN

Nouvelles tendances de l'architecture Française, 1980-2000

OLIVIER LEBLOIS

RICHARD SCOFFIER

NICOLAS MICHELIN

Νέες τάσεις στη Γαλλική αρχιτεκτονική, 1980-2000