

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 75 (1988)
Heft: 9: Genua = Gênes = Genoa

Artikel: Der urbane Ort und seine Architektur : Einblicke in die Stadtgeschichte und architektonische Themen = Aperçus sur l'histoire de la ville et thèmes architecturaux
Autor: Poggi, Ennio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57059>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.10.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Der urbane Ort und seine Architektur

Einblicke in die Stadtgeschichte und architektonische Themen

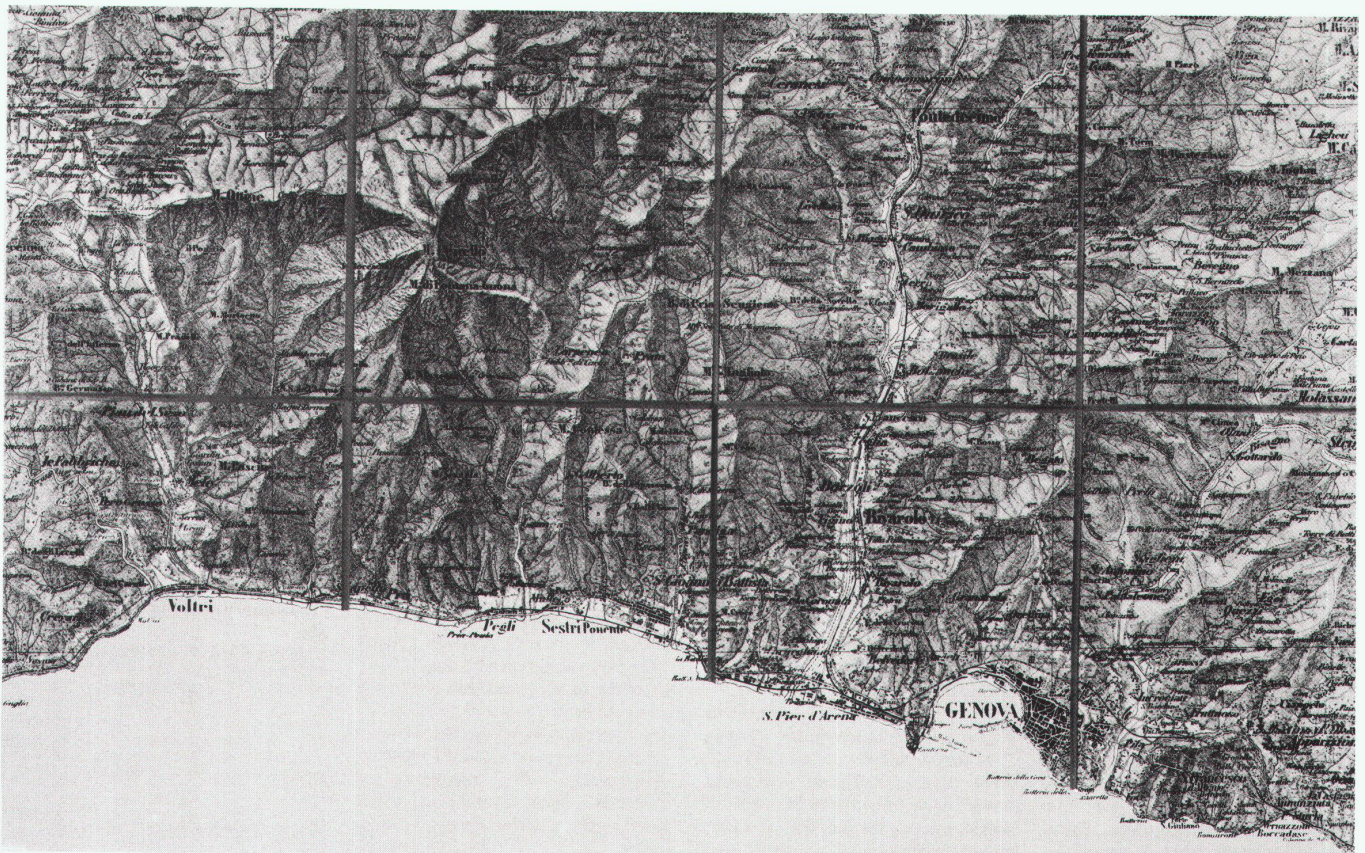
Die geschichtliche Entwicklung der Stadt ist eng verknüpft mit dem ökonomischen Schicksal ihres Hafens und der komplizierten Topographie. Dies hatte auch architektonische Konsequenzen besonderer Art, wie das Bauen in die Höhe, das vom Mittelalter bis in unsere Tage die Dichte von Genuas Stadtstruktur bestimmt. Die Stärke dieser Stadt liegt nicht in der Monumentalität einzelner Bauten, sondern im Zusammenklang ihrer komplexen Gestaltung mit der Einzigartigkeit der Landschaft: ein empfindliches Gleichgewicht, das sich heute den verschiedensten Problemen der städtischen Expansion, des wachsenden Verkehrs und der Umnutzung verlassener Industrieariale gegenüber sieht.

Aperçus sur l'histoire de la ville et thèmes architecturaux

Le développement historique de la ville est étroitement lié au destin économique de son port et à la complexité topographique. Ceci eut aussi des conséquences architecturales particulières, comme la construction en hauteur qui, depuis le Moyen Age jusqu'à nos jours, explique la densité du tissu urbain de Gênes. La force de cette ville ne réside pas dans l'aspect monumental de bâtiments particuliers, mais dans l'harmonie entre la complexité globale de l'ensemble et la singularité du paysage: un équilibre fragile confronté aujourd'hui aux nombreux problèmes de l'expansion urbaine, à l'accroissement du trafic et à celui de la réutilisation des ensembles industriels abandonnés. (Texte en français voir page 65)

Insights into the Town History and Its Architectonic Themes

The historical development of the town is closely linked to the economic success of its harbour and its complicated topography. Architectonic consequences of this situation included: building upwards rather than broad structures, and the resulting density of the urban design of Genoa from the Middle Ages to our days. The strength of this town does not reside in the monumentality of its individual buildings but in the harmony of its complex design within a unique landscape: a fine balance however confronted with the most diverse problems of urban expansion, a growing traffic volume and the redevelopment of now desolate industrial sites.



Genua, Ort und Ursprung einer historischen Kultur des Mittelmeerraums, findet für die heutigen Fremden im Rahmen der berühmtesten italienischen Städte höchstens wegen seines Hafens oder – je näher das Jahr 1992 rückt – als Heimat von Christophorus Kolumbus Erwähnung.

Zu diesem wenig beneidenswerten Schicksal tragen in der Zeit grosser kollektiver Verschiebungen einige zweideutige Stereotypen der neueren Kunst- und Tourismuskultur bei, aber auch die verständliche Schwierigkeit dieser Stadt, sich in die simplen Schemata der allgemein anerkannten «Kulturgüter» einzufügen.

Gewiss kann Genua auf den ersten Blick als rein zeitgenössische, in klare Teile gegliederte Stadt erscheinen: so sieht der Tourist vom Flugzeug aus die Stadt am Meeresufer ausgebreitet, und der auf Kreuzfahrt sieht sie aus dem

Meer aufsteigen und sich bis zur höchsten Kante der Hügel ausdehnen, die sie gegen Norden abschliessen.

Die räumliche Wirkung ihrer verschiedenen, mit den Stadterweiterungen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und vor allem in der Nachkriegszeit entstandenen Gliederungen wird durch eine konstante, vor allem auf der Ebene angewandten Blockbauweise unterstrichen, die mit den grossen Niveausprüngen eines natürlichen Amphitheaters kontrastiert, das von Apennintälern flankiert wird.

Die häufig radial angeordneten Strassenzüge und die konzentrischen Umfahrungsstrassen, die die Stadtanlage ausserhalb des historischen Stadtkerns prägen, vermitteln freilich ein trügerisches Bild der wirklichen, komplexen Natur der territorialen Aufgliederung von «Gross-Genua». Die Verwaltungseinheit der ehemaligen Gemeinden, die

das faschistische Regime 1926 unter diesem Namen geschaffen hat, verbirgt die jahrtausendealte Struktur einer bäuerlichen und von Villen durchsetzten Peripherie, die sich unmittelbar an der östlichen und westlichen Küste gebildet und sich heute von Nervi bis Voltri über eine Länge von mehr als 33 km erstreckt.

Dieser wertvollen Siedlungsanlage, die unzählige Zeugnisse aus dem Volksleben, der vornehmen Wohnkultur und den alten Manufakturen bewahrt, hat die Modernisierungswelle der Gegenwart eine neue Sozial- und Wirtschaftsordnung aufgedrängt, die geprägt ist von den Grossunternehmen in der Stahlbranche, vom Schiffsbau im Westen und den nach 1877 geplanten Wohnquartieren im Osten.

Wer heute über die Probleme der obsoleten Gebiete der Schwerindustrie nachdenkt, wird sich mehr denn je klar darüber, dass die hinter der fremdartigen



2

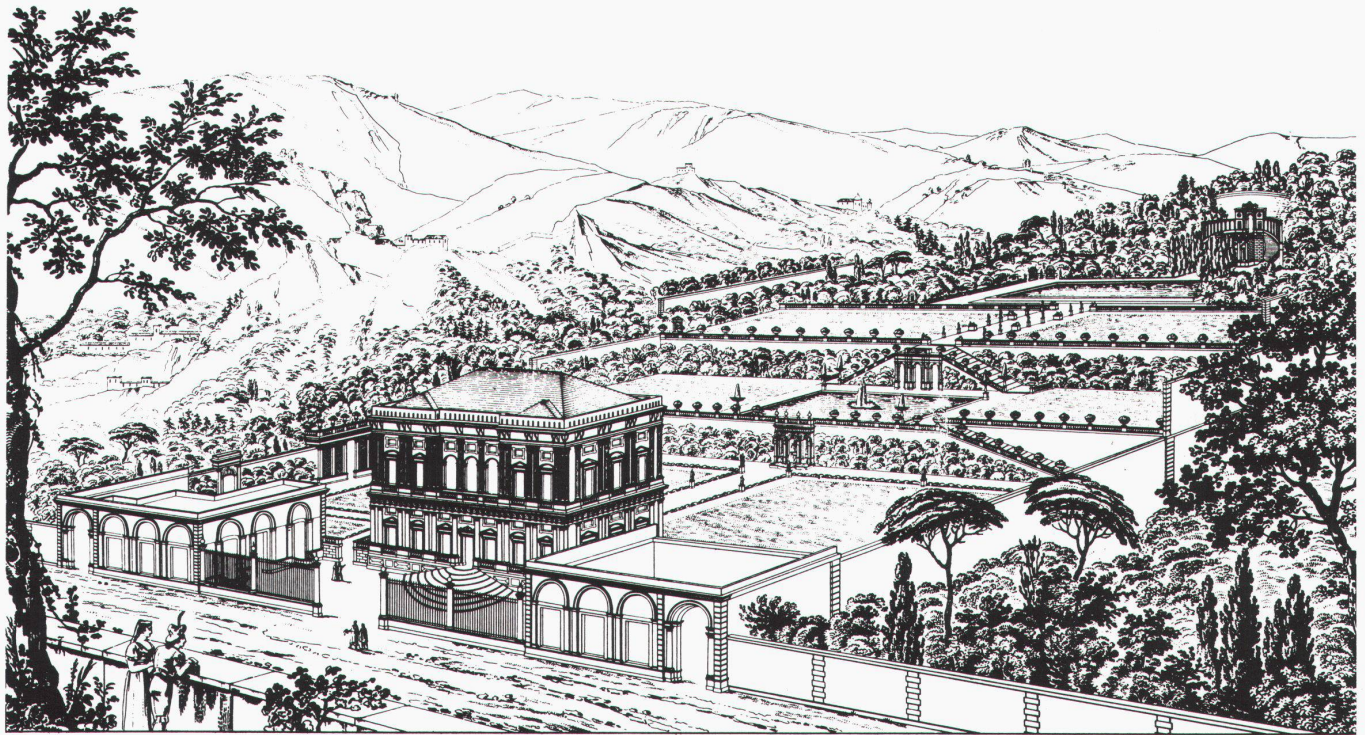
1 Genua und seine Umgebung in einer militärischen Landkarte des Jahres 1858 / Gênes et ses environs sur une carte militaire datant de 1858 / Genoa and its surroundings on a military map of 1858



3

2 Mittelalterliche Stadt und erste bauliche Expansion auf den umliegenden Hügeln im 19. Jh.; im Vordergrund der Gründungshügel (Collina di Castello) / La ville moyenâgeuse et la première expansion sur les collines environnantes au 19ème siècle; au premier plan, la colline de la fondation / The mediaeval town and the first urban expansion onto the surrounding hills in the 19th century; in the foreground the first hill settlement

3 Sozialwohnungsbauten westlich der mittelalterlichen Stadt, um 1910–1960 / Ensemble de logements sociaux à l'ouest de la ville moyenâgeuse / Municipal housing to the west of the mediaeval town



Invasion der Gegenwart weiterdauernde alte Substanz das totalisierende Bild einer gezonten Stadt ad absurdum führt und es auch nahelegt, die materielle und soziale Zonierung, die nach wie vor die Lebensqualität bedroht, zu überwinden.

Kehrt man zum Gesichtspunkt des Fremden zurück, der Genua überfliegt, so kann man hinter einer derart missachteten und im Vergleich zu ihrer Geschichte so verkannten Stadtlandschaft interessante Variationen eines einzigartigen architektonischen Themas wahrnehmen: das Bauen in die Höhe, das in authentischeren Zeiten die Stadt ins Rampenlicht des italienischen und europäischen Geschehens stellte.

In früheren Zeiten äusserte sich dies in einer ausgreifenden Suche nach formalem Ausdruck. Sie konkretisierte sich in einer vertikalisierenden Architektur, die reich war an Treppenhäusern mit Loggien und eindrucklichen Sichtbezügen, zu denen nicht allein die Enge des Ortes, sondern auch die Besonderheit der Sozialstruktur beigetragen haben. Vom ersten Kreuzzug an besetzten die grossen Familien des Stadtadels, die seit je in Handelsunternehmungen und Reedereien engagiert waren, als Stammesallianzen bestimmte strategische Gebiete in der ummauerten Stadt (diese hatte sich von 55 auf 150 ha vergrössert) und bestimmten mit eisernen Normen die Stadt-

struktur und selbst die Wohnkultur aller Gesellschaftsstufen.

Mehr als anderswo in Italien erhält sich somit in Genua über das Ende des Mittelalters hinaus dieses Stadtwesen mit geschlossenen Quartieren ohne grosse Plätze. Einzig die Palastreihe an der Ripa öffnet sich gegen den Hafen; hinter ihr drängt sich eine enge Landschaft aus schmalen, hohen Häusern, kaum aufgelockert durch die Spitzbogenlauben im Erdgeschoss.

Mitten in der Moderne schlägt Genua eine diesmal meisterhafte neue Version des vertikalen Bauens vor, deren triumphaler Beginn die Parzellierung der Strada Nuova nach der Mitte des XVI. Jhs. markiert. In dieser und in den paar anderen, wenig später erfolgten Strassenzügen und der gleichzeitigen Erneuerung der mittelalterlichen Quartiere führt die Auseinandersetzung mit dem italienischen Manierismus nicht zu einer Strasse, sondern vielmehr zu einem vornehmen Quartier mit zwölf aneinandergereihten Palästen. Diese auf stark abschüssigem Gelände errichteten Bauten weisen so ausserordentlich neuartige Raumlösungen und Wohnvorschläge auf, dass sie sogar die Aufmerksamkeit von P.P. Rubens auf sich zogen, der 1622 Stiche davon veröffentlicht, damit seine Antwerpener Mitbürger ihre Häuser in der Art der «edlen Bürger», seiner reichen Ge-

nueser Kunden, modernisieren mögen. Die sichtbezogene Kontinuität der städtischen Räume, die in den engen mittelalterlichen Gassen so lange beibehalten worden war, findet hier ihre reife Erfüllung, die – freilich um römische Lektionen und spanische Erinnerungen bereichert – die grundlegenden Merkmale dieser Stadt und ihrer Bewohner authentisch darstellt.

Im übrigen haben auch die grossstädtischen Erweiterungen des letzten Jahrhunderts mit interessanten Beispielen die Möglichkeit einer durch die Orographie erschwerten Architektur unterstrichen; ihnen schliessen sich mit der Beschleunigung der technologischen Entwicklung zahlreiche Lösungen an, die durch die neuen Infrastruktureinrichtungen erforderlich wurden.

Motor und Hauptschauplatz dieser jüngsten Entwicklungen ist – wie schon in den früheren Jahrhunderten – der Hafen; nach den Arbeiten von 1877 vollständig verändert, dehnt er sich heute über den Leuchtturm der Lanterna mit 225 ha Land- und 435 ha Wasserfläche nach Westen hin aus und wird von über 47 km langen Befestigungswerken geschützt und erschlossen.

Bis heute hat sich auch der Tourismus in seiner reduktiven Art sehr wenig um die authentischsten Merkmale Genuas gekümmert und sich darauf be-

schränkt, auf die malerischen Gassen der mittelalterlichen Stadt, die Kathedrale und einige wenige andere Kirchen, die Via Garibaldi (Strada Nuova) und seine Museen hinzuweisen sowie vor allem auf den Friedhof von Staglieno – der am Ende des 19. Jhs. von den ersten Reisegesellschaften als unglaubliche «Landmark» (im it. deutsch, d. Ü.) der Stadtdarstellung heimgesucht worden und fast ein Jahrhundert lang jeden anderen Hinweis überspielt hat.

In neuester Zeit ist all dies interpretiert worden als Wirkung eines kollektiven Verdrängungsprozesses der Vergangenheit, der sich in den Jahrzehnten der grossen strukturellen Umwälzungen der ersten Industrialisierung anbahnte: Er fiel zeitlich mit der Marginalisierung des historischen Stadtkerns zusammen, die sich aus dem neuen tangentialen Verkehrssystem zur Verbindung der Erweiterungsgebiete an den gegenüberliegenden Küsten ergab.

Mit der Gestaltung der Piazza R. De Ferrari (1895–1915), des wichtigsten Verkehrsknotenpunkts oberhalb des historischen Zentrums, erfährt die ursprüngliche Siedlung eine bedeutsame Umgestaltung der Verkehrslinien, die zu einem langen, noch nicht abgeschlossenen Prozess des Niedergangs führt.

Es ist auch zu bedenken, dass sich in Genua die ersten Auswirkungen der Industrialisierung weniger in der Peripherie als in der radikalen Umgestaltung des Hafens manifestiert haben; dies führte zur Zerstörung der historischen Stadtanlage: selbst die «Palazzata della Ripa», die die Konsuln der Stadt 1133 als Hauptfassade zum Meer hin errichten liessen, wurde zu einer Industrieperipherie reduziert.

Wenn der fortschreitende Abzug der Nutzungen aus dem historischen Stadtkern in der kollektiven Erinnerung die entfremdenden Auswirkungen einer rapiden Expansion in die ganze Peripherie verschlimmert haben, so ist zur Erklärung des heutigen negativen Bildes von Genua hinzuzufügen, dass die historischen Merkmale seiner Architektur gewiss nicht sehr geeignet sind, das Interesse einer im wesentlichen idealistisch ausgerichteten Kunstgeschichte zu wecken.

Bevor wir auf die Probleme der



5

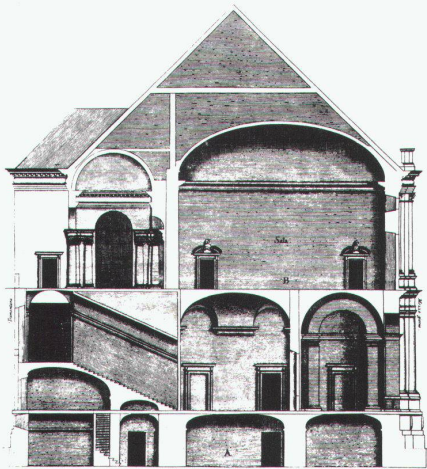
Jahrhundertlang von den genannten physischen und sozialen Schranken bedingt, hat sich in Genua das Bauen fast immer in den Formen einer engen Physiologie des Ersetzens unter rigoroser Erhaltung der Aussenmauern, Anwendung traditioneller Techniken und klugen Einbezugs formaler und distributiver Neuerungen bewegt; so erscheint heute die Stadt voller dicht sedimentierter Baublöcke.

In den bedeutungsvollsten Fällen ist es gerade das Verhältnis von fremden und avantgardistischen Bauten zu dieser so dauerhaften und verflochtenen Anlage, das zu neuen und wirklich authentischen – weil auf die lokale Kultur bezogenen – Lösungen geführt hat.

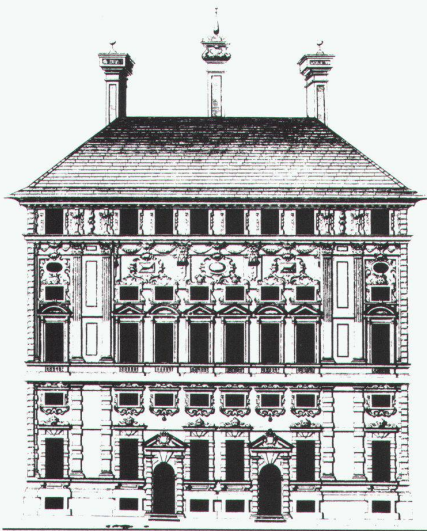
Identität und der funktionellen Anpassung eingehen, die heute ein so komplexes und von den Spaltungen des Industriezeitalters so verstelltes Stadtgefüge belasten, sind mit Rücksicht auf den fremden Leser einige schematische Hin-

4 Ansicht der kaiserlichen Villa (Villa Scassi) in San Pier d'Arena (M. P. Gauthier, 1832) / Vue de la ville impériale (Villa Scassi) à San Pier d'Arena / View of the Emperor's villa (Villa Scassi) in San Pier d'Arena

5 Ausschnitt aus einem Stich von 1616: oben im Zentrum der Palazzo di Strada Nuova, unten am Quai der Palazzo del Banco di San Giorgio (G. Bordoni, Collezione Pallavicino) / Vue partielle d'une gravure de 1616: en haut au milieu le Palazzo di Strada Nuova, en bas sur le quai, le Palazzo del Banco di San Giorgio / Excerpt of a view of 1616: above centre the Palazzo di Strada Nuova, below, at the pier, the Palazzo del Banco di San Giorgio



6



7

6 Schnitt durch die Villa Giustiniani ad Albaro, 1548 (P. P. Rubens, 1622) / Coupe sur la Villa Giustiniani ad Albaro / Section of the Villa Giustiniani ad Albaro

7 Palazzo Saluzzo-Adorno in der Strada Nuova, um 1583, bestehend aus zwei vertikal voneinander getrennten Wohnbereichen (P. P. Rubens, um 1640) / Le palazzo Saluzzo-Adorno dans la Strada Nuova vers 1583 composé de deux ailes résidentielles séparées verticalement / The Palazzo Saluzzo-Adorno in the Strada Nuova, around 1583, consisting in two vertical, separate residential areas

8 Die Piazza Banchi im Jahre 1769 mit dem Rathaus rechts, der Loggia dei mercanti links und der über kleinen Läden errichteten Kirche San Pietro (A. Giolfi und Schüller) / La Piazza Banchi en 1769 avec l'hôtel de ville à droite, la Loggia dei mercanti à gauche et l'église San Pietro érigée sur des échoppes / The Piazza Banchi in 1769 with, to the right, the town house, to the left, the Loggia dei mercanti and the church of San Pietro, built on top of small shops



8

weise auf die betreffende Entwicklung am Platze. Die Probleme haben ähnliche Gründe wie in vielen anderen europäischen Städten; sie reichen von der konservativen Umnutzung des Stadtkerns bis zur Erschliessung der Peripherien für neue architektonische Aufgaben. Mit dem Anschluss an das Königreich von Sardinien (1814) überwindet Genua, dessen Territorium sich nun auf ca. 900 ha ausweitet, die Schwelle von 100000 Einwohnern: von den sechs «sestieri» (Bezirken), in die seine Einwohnerschaft aufgeteilt ist, gehören vier immer noch dem inneren Ring aus dem 14.–16. Jh. an, während die anderen beiden sich die halbverlassenen und sehr steilen Areale teilen, die den langen Perimeter der Neuen Stadtmauern erreichen. In diesen Räumen wird sich die bürgerliche Stadt bis zum Jahre 1874 mit einer erneuerten Blockbauweise an Strassenachsen ausdehnen – entsprechend dem Rhythmus einer modernisierten Ökonomie, in der der Hafen wiederum eine Hauptrolle spielt.

Eingegliedert in breitere politische und wirtschaftliche Kontexte, beginnt die alte Dialektik von Hafen und Stadt, die sich nach dem 16. Jh. verloren hatte, die Stadtbauweise von neuem zu beeinflussen. Ausschlaggebend ist dabei das Wirken des sardischen Gouverneurs und der neuen lokalen Führungsschicht, die sich in den Reeder- und Manufakturunternehmen engagieren und ihre Gewinne in Grund- und Immobiliengeschäfte investieren.

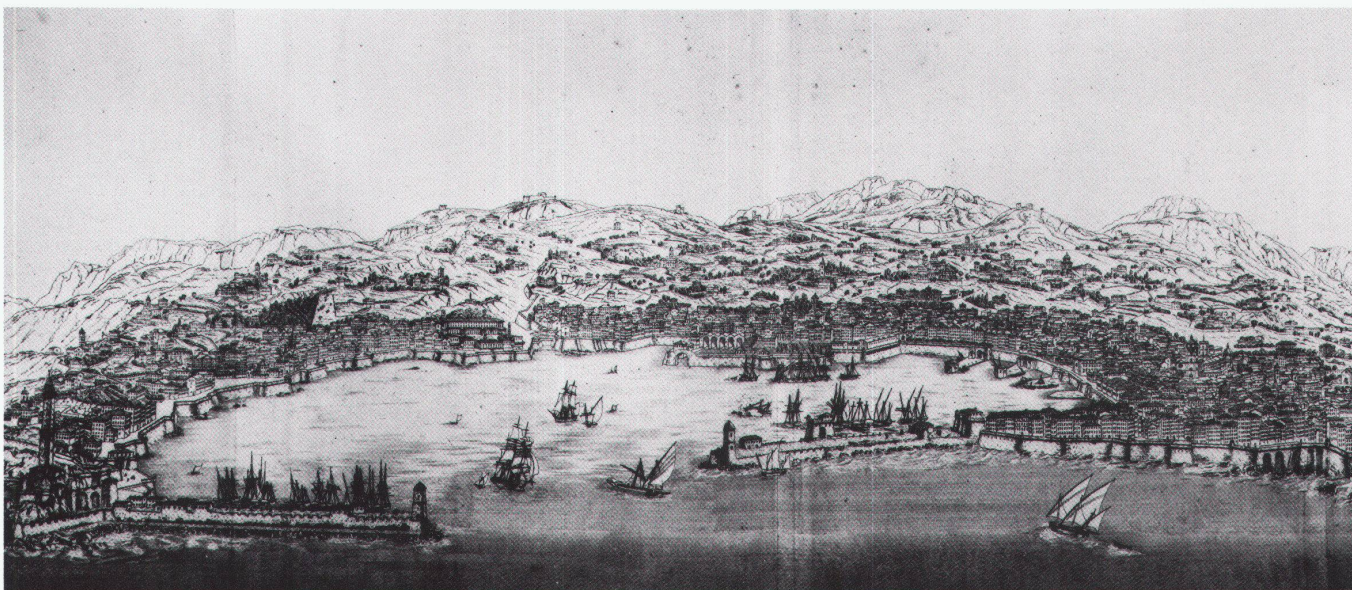
Bis zum Inkrafttreten des Plans von Adolfo Parodi (1875), der für die zukünftigen Überbauungen von bestimmender

Bedeutung sein wird, erneuert der Hafen gemächlich seine in den Grenzen der überlieferten Wasserfläche beschränkte Funktionalität. Inzwischen jedoch werden neue Stadterweiterungen gefördert durch die Vollendung der in napoleonischer Zeit begonnenen Strassenzüge an den Küsten und gegen den Giovi-Pass, die Einweihung der ersten Eisenbahnlinie Genua–Turin (1854) und vor allem die Anlage der grossen innerstädtischen Fahrstrasse (1835–1948), die das Hafengebiet mit den Ausfallstrassen im Osten und Westen verbindet.

Die erste Phase der neuen städtebaulichen Richtung wird 1830–1840 auf der Spur des Plans von Carlo Barabino (1825) mit der Einführung neuer Wohntypologien und einer teilweisen Neuordnung des grossen städtischen Verkehrssystems realisiert. Die zweite Stadterweiterung hingegen (1851–1873) entspricht im wesentlichen der Stadt des 19. Jhs., die noch heute das Herz des neuen zentralen Bezirks ausmacht; dazu gehört der Bau von radialen Achsen, die sich ausserhalb der Stadtmauern geradlinig in die Täler hinauf fortsetzen und in genialer Weise mit einer grossen Umfahrungsstrasse auf einer Kote von 90 m über Meeresniveau zusammengefasst werden.

1894 verbindet sich die Stadt mit den angrenzenden Gemeinden im Osten, was die Stadtfläche von 1600 ha im Jahre 1858 auf 2300 ha erhöht, während die Bevölkerung, die 1861 fast 243000 Einwohner zählte, 1901 die Zahl 300000 erreicht.

Nachdem der Kreis der neuen Stadtmauern einmal überschritten war, entwickelt sich die Stadt nach 1874 den anliegenden Küsten entlang, belegt die



Seitentäler und vermischt in Missachtung des grossen Ökosystems, das sich in der Zeit des alten Regimes gebildet hatte, die alten Wohnquartiere rasch mit den ersten Industriegebieten.

Im Jahre 1926 verfügt das faschistische Regime die Bildung von «Gross-Genua»; die westlichen Orte (von Sampierdarena bis Voltri) und das Val Polcevera werden eingemeindet, die Stadt bedeckt somit eine Fläche von über 20000 ha und dehnt sich an der Küste auf fast 34 km aus.

Nach dem Zweiten Weltkrieg kommt das Bauen zwischen den Ruinen der Bombardements im Hafen und im historischen Stadtkern – wenn auch grobschlüchtig – schnell wieder in Gang. Es überstellt die Leerräume wertvoller Komplexe, vor allem aber dehnt es sich bis zu den höchsten, bisher unberührten Hügeln aus und missachtet die neuen und interessanten Vorschläge für ein vertikales Bauen, die der Eklektizismus und der Zwischenkriegsrationismus entwickelt hatten.

Während dieser Expansion, der die Industriezonen überschwemmt und verstopft und die Wohnbebauungen bis in

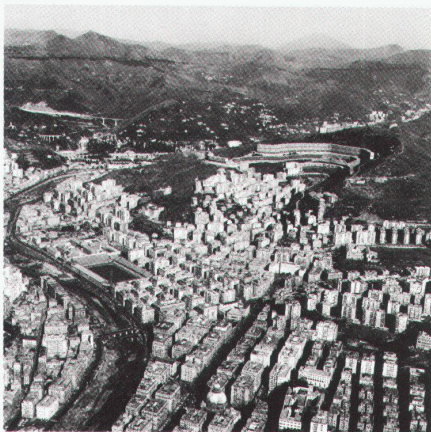


9 Hafen und Stadt im Jahre 1818 (M. P. Gauthier) / Le port et la ville en 1818 / Harbour and town in 1818

10 Das Stadtgebiet um 1840, umgeben von der Stadtmauer (Mura Nuove, 1628–1632), die auf den Kuppen der umliegenden Hügel verläuft (Turin, Biblioteca Reale) / Le territoire urbain vers 1840 entouré de son enceinte fortifiée (Mura Nuove, 1628–1632) qui franchit les sommets des collines environnantes / The town around 1840, surrounded by the town wall (Mura Nuove, 1628–1632) placed along the crest of the surrounding hills



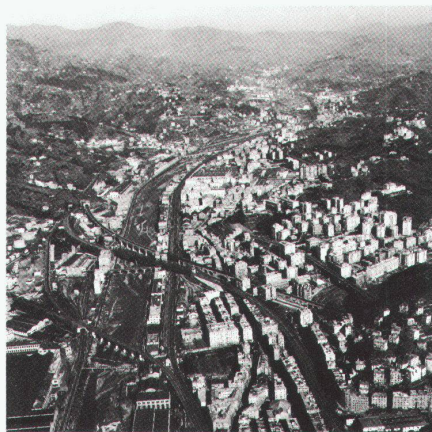
①



②

③

Lageplan der zentralen Gebiete: die bis heute intakt erhaltene Struktur der mittelalterlichen Stadt setzt sich deutlich ab von der Siedlungsstruktur auf den Hügeln (P. Barbieri, 1937) / Plan de situation des quartiers du centre: la structure de la ville moyenâgeuse, restée intacte jusqu'à présent, se distingue nettement de celle des ensembles occupant les collines / Site plan in the central districts: the intact structure of the mediaeval town surviving to our days is clearly distinguishable from the settlement structure prevailing on the hill sites



④

Alte städtische Dienstleistungsbauten (Friedhof und Gefängnis links) und Wohnbauten im Val Bisagno / Vieux bâtiments de services publics (cimetière et prison à gauche) et immeubles d'habitation dans le Val Bisagno / Old urban public buildings (cemetery and prison to the left) and residential buildings in the Val Bisagno

gefährliche Nähe zu den Raffinerien vorrücken lässt, vervollständigen sich die Phasen des Überbauungsplans für den zentralen Bezirk (1931), der darauf gerichtet war, den Verwaltungssektor zu stärken und den Durchgangsverkehr zu erleichtern; dieses Ziel wird in der Mitte der 70er Jahre mit dem vollständigen Abbruch aller mittelalterlichen Vororte östlich der ummauerten Stadt erreicht.

Am Ende dieses Jahrzehnts aber werden sich nach der Beruhigung des Baubooms und zusammen mit einem massiven demographischen Rückgang (774 000 Einwohner im Jahre 1981) die Probleme einer neuen Nutzung des historischen Stadtkerns mit allem Nachdruck stellen.

Neben dem Hafen, der heute in positiver Weise eine gefährliche Strukturkrise überwindet, muss hier an die Bedeutung der staatlichen Grossindustrie erinnert werden (sie ist vor allem in der Zeit Umbertos und unter faschistischer Herrschaft entstanden), die zwar nie einen ausgeglichenen Zustand erreicht hat, aber in hohem Masse verantwortlich ist für das Abstumpfen des traditionellen Genueser Unternehmergeistes; sie provozierte im wesentlichen auch einen tiefen kulturellen Riss zwischen Reichtum und städtischem Ausdruck.

Wir wissen nicht, ob die heutigen grossen Bauplätze der Oper (I. Gardella und Aldo Rossi), der Sanierungsgebiete im «historischen Stadtkern» und der Expo Colombo '92 (R. Piano) in zeitgenössischen Begriffen jene Sensibilität für den «Ort» wieder zu entwickeln vermögen, die wir hier für die Epoche des alten Genua behandelt haben. *E. P.*

⑤

Gewerbe- und Industriebauten sowie Verkehrsinfrastrukturen in engem Kontakt mit den Wohnquartieren im Val Polcevera / Bâtiments artisanaux et industriels ainsi qu'infrastructures routières en contact étroit avec les quartiers d'habitation dans le Val Polcevera / Trade and industrial buildings as well as traffic systems closely linked to the residential districts in the Val Polcevera

Abbildungen ohne Quellennachweis: Publifoto, Genova

La Casa Bianchini à Brissago, 1987

Architecte: Luigi Snozzi
Voir page 4



Brissago est un village tessinois typique situé au bord du lac. «Typique», non pas surtout parce qu'il remet en mémoire le cliché romantique du Tessin touristique, mais plutôt parce qu'il possède des éléments morphologiques caractérisant les ensembles d'habitat en bord de lacs au sud des Alpes: Le village, implanté sur un versant en forte pente, est fermé du côté nord par la montagne et s'ouvre vers le lac du côté sud; les groupes compacts de maisons s'y développent linéairement de part et d'autre de la rue principale tracée parallèlement à la rive du lac; un réseau serré de voies piétonnes relie cette rue principale aux divers lieux importants de la localité, ainsi qu'à la montagne qui la domine et à la rive du lac en contrebas par rapport au centre du village; les façades principales des maisons définissent ces espaces intérieurs publics et leur confèrent leur noblesse architecturale.

L'histoire récente du village est donc liée à la restructuration de cette voie de passage faisant partie de la liaison routière entre Locarno et la frontière italienne. Dans la période d'après-guerre, celle-ci a connu le destin résultant de l'explosion du trafic routier. Ceci s'exprime par l'élargissement du tracé de la rue elle-même d'une part, et par l'édification de nouveaux bâtiments le long de cette traversée de village d'autre part. Ces nouveaux bâtiments qui abritent des magasins, des bureaux et des logements, écrasent les anciennes maisons en raison de leur hauteur. L'aspect du centre de Brissago qui s'identifie à cette rue centrale, s'est donc modifié au cours des dernières

années et notamment du côté vallée, de nouvelles constructions sont venues remplacer les anciennes. A la place des vieux édifices, on a érigé des bâtiments presque deux fois plus élevés avec des arcades en rez-de-chaussée qui n'existaient pas jadis. Des formes typologies modernes ont été insérées dans l'ancien contexte. L'ordre du noyau de la bourgade a donc été ébranlé: non seulement parce que la nouvelle architecture – ce qui est logique – se différencie de l'ancienne, mais aussi et avant tout parce que les interventions architecturales récentes ont détruit l'échelle unitaire du passé.

Le projet de Snozzi s'intègre à la complexité de ce contexte. Il s'agissait de planifier l'extension de la Casa Bianchini, un édifice du 18^{ème} siècle implanté sur une petite parcelle bordant la rue principale du côté montagne et limitée par un cheminement menant à l'église du côté vallée. Ce faisant, il fallait organiser de nouveaux logements et des magasins au rez-de-chaussée. Le terrain était occupé par un groupe de maisons à deux étages menaçant ruine et contigu au corps de la Casa Bianchini; le volume en forme de tour sur plan carré de cette dernière présente une façade principale s'ouvrant sur le chemin situé vers le bas. A l'ouest du terrain, le long de la rue principale, on avait récemment construit un immeuble allongé de six étages qui avait privé la Casa Bianchini de son rôle dominant par rapport aux environs immédiats.

Compte tenu de ces données, le thème du projet était donc un travail de réparation ou, si l'on veut, une redécouverte. Autrement dit, il fallait créer un élément architectural susceptible d'établir de nouvelles références par rapport aux bâtiments récents du village et de revaloriser celles relatives aux édifices anciens. Avec ce projet qui paraît banal au premier abord, Snozzi propose en réalité des solutions complexes et raffinées. Premièrement, grâce au rapport dialectique dur et sévère entre les formes architecturales du nouveau volume et celles de l'ancienne Casa Bianchini, il parvient à rendre à cette dernière son rôle hiérarchique dominant dans le complexe; deuxièmement, il érige le long de la rue principale du village un édifice dont les formes bâties ne s'appuient plus sur les données historiques anciennes, mais sur les nouveaux bâtiments environnants en ayant la conviction que, dorénavant, le noyau du village tirera sa cohérence de ceux-ci; troisièmement, il sépare le nouveau volume de la Ca-

sa Bianchini existante par le corps de la cage d'escalier, distinguant ainsi clairement l'ancien du nouveau; quatrièmement, il revalorise l'ancienne voie piétonne menant à l'église.

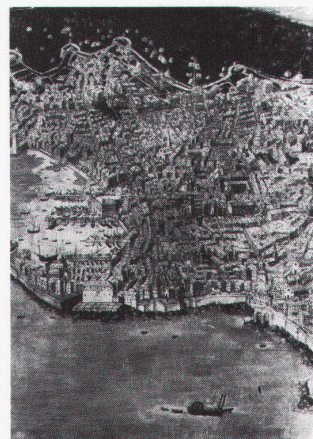
Le projet prévoit la construction d'un nouveau volume à quatre niveaux qui, au rez-de-chaussée, le long de la rue principale, se présente avec des arcades et dont le plan en L entoure l'ancienne Casa Bianchini. Il est exécuté en béton brut avec des façades en éléments de béton préfabriqués; au rez-de-chaussée, le volume ne s'appuie que sur les piliers d'angle. Les cadres de fenêtres sont traités en aluminium éloxé ton naturel. Faisant contraste avec cette géométrie sévère, l'ancien volume de la Casa Bianchini est visible au travers du nouveau bâtiment en L qui l'entoure grâce à la transparence du portique. Ses façades enduites peintes en jaune s'animent de nervures soulignées en rouge et de cadres de fenêtres en bois. Le volume architectural est coiffé d'un coupole octogonale dominant les toits plats des édifices voisins.

Entre les deux bâtiments est implanté le noyau de l'escalier qui forme césure architecturale marquant la différence des deux volumes. Non seulement il précise le lieu de l'entrée, mais il exprime aussi l'ouverture vers l'extérieur, tout en rendant lisible un contexte où ancien et nouveau coexistent dans un rapport dialectique. Dans cet exemple comme dans d'autres, cette «lisibilité» confère sa valeur à l'architecture: que celle-ci soit définie par l'emphase du développement d'un espace, ou par la sobriété d'un percement, ou par l'entaille régnant sur deux niveaux ouverte dans un volume, elle représente toujours l'élément fondamental exprimant clairement les intentions sur lesquelles repose le projet, ce qui permet à l'utilisateur habitant finalement l'architecture et s'y déplaçant, de s'orienter dans les nouveaux espaces et de reconnaître les rapports vers l'intérieur et l'extérieur. *Paolo Fumagalli*

Ennio Poleggi

Der urbane Ort und seine Architektur

Voir page 24



Pour les étrangers qui visitent aujourd'hui les grandes villes italiennes, Gênes, lieu et origine d'une culture historique dans l'espace méditerranéen, n'est tout au plus évoquée que pour son port et, à mesure que l'année 1992 s'approche, comme patrie de Christophorus Columbus.

A une époque de grande mouvements collectifs, non seulement quelques idées stéréotypées et ambiguës dans la littérature récente sur l'art et le tourisme contribuent à ce destin peu enviable, mais aussi les difficultés compréhensibles que rencontre cette ville pour s'insérer dans les schémas simplifiés des «biens culturels» universellement reconnus.

Certes, en une première vue panoramique, Gênes peut apparaître comme une ville purement contemporaine clairement articulée. C'est ainsi que de l'avion, le touriste pressé contemple la ville qui s'étale au bord de la mer, tandis que celui qui participe à une croisière, la voit sortir de l'eau et s'élever jusqu'à la crête la plus élevée des montagnes qui la ferment du côté nord.

L'effet spatial de ces divers éléments apparus avec les extensions de la ville lors de la seconde moitié du 19^{ème} siècle et avant tout à l'époque d'après-guerre, est souligné par une construction en îlots utilisée surtout dans la région plate qui contraste avec les ressauts de niveau importants d'un amphithéâtre naturel que flanquent latéralement les vallées des Apennins.

Le tracé des rues, souvent rayonnant, et les rocares d'évitement qui marquent l'agglomération à l'extérieur du noyau urbain historique, n'expriment au demeurant qu'une image trompeuse de la véritable complexité structurelle du «Grand Gênes». L'unité administrative obtenue à partir des anciennes municipalités, que le régime fasciste a créée sous ce nom en 1926, dissimule la structure millénaire d'un périphérie paysanne parsemée de villas installées directement le long de la côte à l'est et à l'ouest et qui, aujourd'hui, de Nervi à Vostri, s'étire sur une longueur dépassant 33 km.

A cette agglomération de haute qualité qui s'étend dans les vallées latérales et qui a conservé d'innombrables témoignages de la vie populaire, de la culture d'un habitat plein de noblesse et des anciennes manufactures, se superpose la vague modernisatrice récente des signes matériels d'un ordre économique et social nouveau que marquent les grandes entreprises de la sidérurgie et des chantiers navals à l'ouest et les quartiers résidentiels réalisés après 1877 à l'est.

Celui qui réfléchit aujourd'hui aux problèmes dramatiques des grands territoires devenus inutiles de l'industrie lourde, comprend d'autant mieux que la pérennité de l'ancienne substance qui survit à l'invasion insolite du contemporain, conduit l'image totalisante d'une ville zonée ad absurdum et incite à la suppression d'une ségrégation matérielle et sociale en zones, celle-ci continuant à menacer la qualité de vie comme par le passé.

Si nous revenons au point de vue de l'observateur étranger qui survole Gênes, nous pouvons, derrière un paysage urbain si dédaigné et si méconnu en dépit de son histoire, percevoir de nombreuses variations intéressantes d'un grand thème architectural exceptionnel: la construction en hauteur qui, à des époques plus authentiques, mit la ville au rang des grands événements italiens et européens.

A une époque ancienne, cet esprit s'exprima par une recherche d'expression formelle pleine d'ambition. Elle se concrétisa en une architecture verticalisée qui, à l'intérieur, était riche d'escaliers avec loggias et échappées de vue surprenantes, auxquelles ont contribué non seulement les limites physiques du lieu, mais aussi la particularité de la structure sociale. Après la première croisade, les grandes familles de la noblesse urbaine, engagées depuis toujours dans des entreprises commerciales et comme armateurs, prirent possession, en vertu de leurs privilèges, de certains points stratégiques à l'intérieur des murs de la ville (celle-ci s'était agrandie de 55 à 150 hectares) et, à l'aide de règles internes très sévères, ils fixèrent la structure urbaine et même la culture d'habitat de toutes

les couches de la société, jusqu'à ce que celles-ci disparaissent partiellement dans l'agglomération actuelle.

Plus qu'ailleurs en Italie, se maintient donc à Gênes, au-delà du milieu du Moyen Âge, cette structure urbaine par quartiers fermés dépourvue de grandes places publiques. Seule la rangée de palais sur la Ripa s'ouvre sur le port. Derrière elle, se presse un paysage serré de volumes étroits et très élevés, à peine allégé par les portiques à arcades ogivales du rez-de-chaussée.

Au milieu de l'époque Renaissance, Gênes propose une nouvelle version, cette fois magistrale, de la construction verticale dont l'avènement triomphal est marqué par le parcellement de la Strada Nuova vers le milieu du XVI^e siècle. Avec cette voie rectiligne, les quelques autres qui virent le jour peu de temps après et la rénovation simultanée des quartiers du Moyen Âge, l'analyse du maniérisme italien ne déboucha pas sur une rue, mais plutôt sur un quartier noble formée d'une rangée de douze palais. Ces édifices, érigés sur un terrain en forte pente, présentent des solutions spatiales et des formes résidentielles si révolutionnaires, qu'elles attirèrent l'attention de P. P. Rubens qui en fit le relevé et publia les gravures en 1622, afin que ses compatriotes à Anvers puissent moderniser leurs maisons dans le style des «nobles bourgeois», ses riches clients génois.

La continuité matérielle et optique des espaces, qui s'est si longtemps maintenue dans les étroites ruelles moyenâgeuses, a trouvé ici un épanouissement – certes enrichi de leçons romaines et de souvenirs espagnols – qui illustre, de manière juste et authentique, les caractéristiques fondamentales de cette ville et de ses habitants.

Par ailleurs, les grandes extensions urbaines de la fin du siècle dernier ont aussi souligné, par des exemples intéressants, les possibilités et caractéristiques particulières d'une architecture rendue difficile par l'orographie. Dans la période entre les deux guerres, à la faveur de l'accélération du développement technologique, s'y ajouteront de nombreuses solutions inédites rendues nécessaires en raison des nouveaux équipements infrastructuraux.

Comme déjà lors des siècles passés, le moteur et la scène principale de ces derniers développements reste le port. Complètement transformé après les travaux de 1877, il s'étend aujourd'hui vers l'ouest, au-delà du phare de la Lanterna avec 235 hectares de terre ferme et 435 hectares de plans d'eau, tandis que plus de 47 km, d'ouvrages le desservent et le protègent.

Jusqu'à présent, avec sa manière réductrice, le cliché touristique ne s'est que bien peu préoccupé des caractéristiques authentiques de

Gênes et se contente de citer les ruelles pittoresques de la ville moyenâgeuse, la cathédrale et quelques autres églises, la Via Garibaldi (Strada Nuova) et ses musées et avant tout, d'insister sur le cimetière de Staglieno, un stéréotype inébranlable qui était visité par les premiers groupes de voyageurs à la fin du 19^e siècle comme un incroyable «Landmark» représentatif de la ville et qui, durant presque un siècle, a éclipsé tout le reste.

Une interprétation récente considère tout cela comme la manifestation d'un processus collectif de refoulement du passé qui s'est fait jour au cours des premières décennies des grandes mutations structurelles de la première industrialisation. Ces dernières coïncidèrent dans le temps avec la marginalisation du noyau historique urbain résultant du nouveau système de voies tangentielles desservant les territoires d'extension de la côte située en face.

Avec l'aménagement de la Piazza R. de Ferrari (1895–1915), le nœud de circulation le plus important au-dessus du centre historique, la cité initiale connaît une transformation significative de ses voies de communication ouvrant un long processus de décadence qui n'est pas encore achevé.

Il faut aussi penser qu'à Gênes, les premiers effets de l'industrialisation se sont manifestés moins à la périphérie que dans la transformation radicale du port; ceci conduisit à la destruction du centre-ville: même la «Palazzata della Ripa» que les Consuls de la ville avaient fait ériger comme façade principale sur la mer en 1133, fut dégradée en une périphérie industrielle.

Le retrait progressif des fonctions dans le noyau historique de la ville a certes aggravé, dans la mémoire collective, les effets aliénants de l'expansion rapide dans toute la périphérie, mais pour expliquer l'image négative actuelle de Gênes, il faut aussi ajouter que les caractéristiques historiques de son architecture étaient sûrement peu faites pour éveiller l'intérêt d'une histoire de l'art essentiellement orientée vers l'idéalisme.

Défini pendant des siècles par les barrières physiques et sociales évoquées, l'art de bâtir à Gênes s'est presque toujours manifesté sous la forme de la physiologie étroite d'un remplacement conservant rigoureusement les murs extérieurs, utilisant des techniques traditionnelles et intégrant judicieusement des innovations formelles et distributrices. C'est ainsi qu'aujourd'hui, la ville apparaît remplie de blocs bâtis étroitement sédimentés.

Dans les cas les plus significatifs et les plus lisibles, c'est précisément le rapport entre des édifices étrangers et avantgardistes et cette substance urbaine si élaborée et dura-

ble qui a conduit à des solutions nouvelles se référant aux lignes porteuses de la culture locale.

Avant d'aborder les problèmes de l'identité et ceux des adaptations fonctionnelles qui accablent aujourd'hui un tissu urbain si complexe et si perturbé par les déchirements du siècle industriel, il semble opportun de donner au lecteur étranger certaines indications schématiques concernant le développement urbain. Les problèmes ont les mêmes origines que dans de nombreuses autres villes européennes: Ils vont de la réutilisation conservatrice du noyau urbain jusqu'à la desserte périphérique des nouvelles valeurs architecturales. Avec son rattachement au Royaume de Sardaigne (1814), Gênes, dont le territoire atteint près de 900 hectares, franchit le seuil des 100 000 habitants. Parmi les six «sestieri» (districts) entre lesquels se répartit la population, quatre appartiennent toujours à la ceinture intérieure du XIV au XVI^e siècle, tandis que les deux autres se partagent les territoires semi-abandonnés et en forte pente, contigus au long périmètre de la nouvelle enceinte de murs. La nouvelle ville bourgeoise va s'étendre dans ces espaces jusqu'en 1874, avec un nouvel urbanisme en îlots le long d'axes de rues, correspondant au rythme d'une économie modernisée dans laquelle le port, une fois de plus, joue un rôle prépondérant.

Insérée dans des contextes politique et économiques plus larges, la vieille dialectique du port et de la ville qui s'était perdue après le 16^e siècle, recommence à jouer un rôle dans l'urbanisme de la ville. Dans ce contexte, l'action du gouverneur sarde et de la nouvelle couche dirigeante est décisive, car cette dernière est engagée dans l'armement des navires et les manufactures et investit ses gains dans la propriété foncière et l'immobilier.

Jusqu'à l'entrée en vigueur du plan d'Adolfo Parodi (1875) qui sera d'une importance décisive pour l'urbanisme futur, le port améliore lentement son fonctionnement dans les limites de son plan d'eau traditionnel. Mais entre-temps, de nouvelles extensions urbaines sont stimulées par l'achèvement des routes commencées sous l'époque napoléonienne, le long des côtes et vers le col de Giovi, l'inauguration de la première ligne ferroviaire Gênes-Turin (1854) et avant tout l'aménagement du grand axe de circulation urbain (1835–48) qui relie la zone du port aux sorties est et ouest.

La première phase de la nouvelle politique urbanistique est réalisée vers les années 1830–40, dans des limites exactement définies, à côté de l'ancien district intérieur, en suivant la trace du plan de Carlo Barabino (1825), avec l'introduction d'un nouveau type d'immeuble d'habitat et une réorganisation partielle des

grands systèmes de circulation urbaine. La seconde phase d'extension par contre (1851-1873) correspond, pour l'essentiel, à la ville du 19^{ème} siècle qui, aujourd'hui encore, constitue le cœur du nouveau quartier central. Dans ce contexte, on aménage des axes rayonnants qui, au delà des murs d'enceinte, se prolongent en ligne droite et montent dans les vallées; d'une manière géniale, ils sont reliés par une rocade d'évitement tracée à la cote +90 m au dessus du niveau de la mer.

En 1894, la ville absorbe les municipalités contigues, ce qui fait passer les 1600 hectares de 1858 à 2300 hectares, tandis que la population qui comptait presque 243000 habitants en 1861, arrive alors au seuil des 300000.

Après 1874, les limites de la nouvelle enceinte de murs sont dépassées et la ville se développe le long de la côte, occupe les vallées latérales et mêle rapidement les anciens quartiers d'habitat aux premières zones industrielles, oubliant ainsi les grands éco-systèmes qui s'étaient établis et consolidés à l'époque de l'ancien régime, ce qui avait jusque là sauvegardé l'équilibre des relations entre le port, la ville intérieure, les zones de villas et le paysage environnant.

En 1926, le régime fasciste ordonne la formation de l'ensemble appelé «Grand Gênes» qui absorbe les localités ouest (de Sampierdarena à Voltri) et le Val Polcevera, ce qui porte la surface de la ville à 20000 ha. et étend la côte sur presque 34 km.

Après la seconde guerre mondiale, la construction parmi les ruines dues aux bombardements dans le port et le centre historique se remet rapidement en marche, d'une manière très grossière au demeurant. Malheureusement, elle encombre l'espace appartenant à des complexes de qualité et avant tout, elle s'étend jusqu'aux collines les plus élevées, restées jusque là inoccupées, et étouffe les propositions nouvelles et intéressantes de construction verticale que l'éclectisme et le rationalisme de l'entre-deux guerres avait élaborées.

Pendant cette expansion qui submerge et engorge les zones industrielles et refoule les ensembles d'habitat jusqu'à une proximité dangereuse des raffineries, on réussit au moins à compléter, par phases successives, le plan directeur du quartier central (1931), qui se proposait de développer le secteur administratif et la circulation de transit. Cet objectif sera atteint vers le milieu des années 70 avec la démolition complète de tous les faubourgs-moyenâgeux situés à l'est des murs d'enceinte.

Mais à la fin de cette décennie, après l'accalmie dans le boom de la construction alliée à un recul démographique massif (774000 habitants en 1981), les problèmes d'une réutilisation du centre historique et

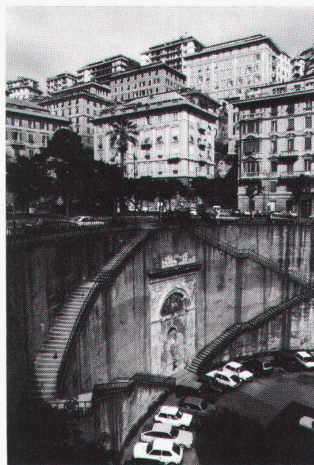
d'une remise en ordre de la qualité urbaine, qui sont aujourd'hui au centre des plus vifs débats, se posent dans toute leur acuité.

À côté du port qui aujourd'hui, dans un sens positif, surmonte une crise de structure dangereuse et difficile, il convient de rappeler l'importance de l'industrie lourde nationalisée (constituée avant tout à l'époque d'Umberto et sous le régime fasciste. Celle-ci n'a jamais atteint un état d'équilibre, mais elle a largement contribué à paralyser l'esprit d'entreprise génois traditionnel et a notamment provoqué une faille culturelle profonde entre la richesse et l'expression urbanistique.

Nous ignorons si les grands chantiers actuels comme ceux de l'opéra (I. Gardella et Aldo Rossi), des quartiers à rénover dans le «centre urbain historique» et de l'Expo Colombo 92 (R. Piano) seront à même, au moyen d'arguments contemporains, de recréer cet intérêt pour le «lieu», que nous venons de traiter à propos de l'époque historique de Gênes. E. P.

Images d'urbanisme technique

Roberto Melai
Voir page 31



La montagne, les cultures en terrasses, la mer, le port, les maisons hautes et étroites, auxquels s'ajouteront, plus tard, les «palazzi»: autant de thèmes qui reviennent sans cesse dans les descriptions des voyageurs, à l'approche de Gênes, l'une des grandes capitales européennes; caractéristiques attachées à son territoire et que celle-ci, comme n'importe quelle autre ville, concentre en elle-même, en les soulignant.

Un territoire clos et accidenté et, pour cette raison, généralement pauvre, qui semble expliquer («une

géographie contraignante les condamne à l'aventure») pourquoi et comment Gênes a dû se projeter dans cet autre territoire, lui, sans frontière, qui s'ouvre devant elle: la mer et, à travers elle, le monde.

Dans la dialectique entre ces deux pôles – la mer et les Apennins – Gênes a construit non seulement sa propre physionomie et son image urbaine, mais aussi son histoire, et ceci en fonction de l'évolution de cette société préindustrielle et industrielle qui, ici plus qu'ailleurs, apparaît décisive, tant et telles étaient les limites et les contraintes physiques auxquelles elle devait se soumettre jusqu'à une certaine période de son histoire.

Fernand Braudel, dans les nombreuses et éblouissantes pages qu'il a consacrées à Gênes², recourt souvent au terme de «paradoxe» pour en expliquer les extraordinaires qualités d'équilibre qui, malgré une vulnérabilité endémique, l'ont bien souvent conduite à jouer un rôle-phare dans la culture italienne et même européenne. L'un des paradoxes les plus éloquentes se trouve dans le fait que cette ville, bien qu'elle ait bâti sa propre fortune sur la mer et qu'elle soit, depuis plus de neuf siècles, l'un des ports les plus importants de la Méditerranée, est, en réalité, une ville de «montagne».

Et ceci, non seulement parce qu'elle est construite sur tout un ensemble de collines plus ou moins hautes, mais parce que, depuis toujours, son territoire de référence est justement la montagne; au cours des siècles, son corps urbain s'est nourri des bras et des cerveaux des «montanari». Il s'agit là d'une affirmation volontairement outrancière, mais utile pour mettre en lumière un aspect souvent oublié d'une ville qui, il y a encore un peu plus d'une centaine d'années, s'est construite physiquement sur cette base culturelle.

L'utilisation de la pente à des fins agricoles ou résidentielles constitue une donnée fondamentale et incontournable, qui a requis la mise au point d'un savoir collectif: le terrassement. Celui-ci se trouve à l'origine, non seulement des premières constructions à pic sur la mer, sur la Collina di Castello, mais surtout, au XI^e et XII^e siècle, des premières tendances d'expansion urbaine vers les collines. Il en fut de même, par la suite, à la Renaissance, avec la réalisation de la «Strada Nuova» et de la Via Balbi, avec la construction de «villas» hors les murs, qui préfigurent la croissance que connaîtra la ville au XIX^e siècle.

La tradition des terrasses remonte à fort longtemps: selon les archéologues, on la trouve déjà en Ligurie à l'époque néolithique dans une version assez primitive – et qui, toutefois, existe encore de nos jours – version dans laquelle le mur de soutènement était une sorte de talus fait de pisé reposant sur un socle de pierres. Avec les deux variantes successives

où apparaissent des murs de pierres sèches, ou jointes à la chaux vive, on assiste à une forte géométrisation de l'orographie du territoire, en modelant les versants en fonction des courbes de niveau. L'objectif, en plus du simple contrôle des eaux de surface, vise à accroître la surface plane du terrain, rendue ainsi utilisable à des fins agricoles ou résidentielles. Tout ceci a favorisé la constitution d'un riche patrimoine de solutions architectoniques de type spontané, axé principalement sur la multiplicité des niveaux d'accès et de parcours, sur le rapport intérieur-extérieur, sur l'exploitation d'ouvrages, comme jetées, passerelles, tunnels ouverts, loggias, terrasses, belvédères; autant d'éléments de la technique de construction spontanée qui seront à l'origine, par la suite, de conceptions élaborées dans le domaine de l'architecture, comme pour le Palazzo Grimaldi alla Meridiana (1530 env.), le Palazzo Doria Tursi dans la Strada Nuova (1565) et le Palazzo dell'Università (1634) Via Balbi, où le jeu des perspectives et l'usage de jardins suspendus à des niveaux différents deviennent de plus en plus sophistiqués et maîtrisés.

Du reste, cette technique de terrassement est à la base des compositions scénographiques les plus réussies, à l'exemple de Villa Imperiale Scassi et de Villa Pallavicino delle Pescchiere, dans les environs immédiats de la ville, au point même de susciter l'admiration des visiteurs étrangers. Mais, si pour la Gênes à laquelle nous nous sommes référés jusqu'alors le fait de construire à flanc de coteau a une origine éminemment agricole, et plus rarement résidentielle, avec l'industrie naissante, au XIX^e siècle, le rapport entre ville et montagne devient le problème de fond dont dépend la solution à donner à la croissance urbaine à venir.

En fait, après 1850, en l'espace de quelques décennies, la ville voit ses dimensions doubler et, avec un changement d'orientation de 180°, déborde de ses limites séculaires, du périmètre de ses murs du XVI^e siècle, envahissant les collines environnantes.

En matière d'urbanisme, la solution adoptée pour sa partie nord-ouest surprend tant elle est claire et simple, et ceci particulièrement pour une ville habitée, tout au long de son histoire, à devoir gérer uniquement l'existant sans jamais s'agrandir. Ce nouveau système urbain consiste, d'une part, en une série de routes qui, partant du cœur de la ville, se dispersent en éventail vers la montagne et, d'autre part, en une nouvelle artère – appelée par la suite «circonvallazione a monte» – qui, restant constamment à 90 m au-dessus du niveau de la mer, suit les courbes de la montagne et recueille toutes les arrivées des routes axiales.

Il en résulte tout un secteur de