

NOVE BENETKE: NATEČAJ ZA OBMOČJE TRONCHETTO IN TEMPORALNOST ARHITEKTURE

Nika GRABAR

Univerza v Ljubljani, Fakulteta za arhitekturo, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, Slovenija
e-mail: nika.grabar@fa.uni-lj.si

IZVLEČEK

Članek se ukvarja z natečajem za območje Tronchetto v Benetkah, razpisanim leta 1964, pri čemer se interpretacija posebej osredotoča na rešitev, ki jo je izdelala skupina arhitektov pod okriljem Edvarda Ravnikarja. V prvem delu članek obravnava zgodovinski kontekst natečaja ter opiše njegove rezultate. Predlog rešitve Ravnikarjeve skupine, Venezia nuova (Vn), podrobno analizira v drugem delu. Tretji del članka projekt naveže na Adornovo zastavitev arhitekture v smislu uporabne umetnosti. Rancierjeva kritika v petem delu članka pa je izhodišče za odprte vprašanja o temporalnosti arhitekture. Slednje izpostavlja kot ključno za interpretacijo arhitekturnih del ter s tem preko estetike preizprašuje odnos med etiko in politiko v Rancierjevi zastavitvi etičnega obrata.

Ključne besede: arhitektura, Benetke, Tronchetto, estetika, etika, politika

VENEZIA NUOVA: CONCORSO PER IL TRONCHETTO E LA TEMPORALITÀ DELL'ARCHITETTURA

SINTESI

L'articolo analizza il concorso internazionale del 1964 per la sistemazione del Tronchetto a Venezia ed esamina da vicino il progetto proposto dal gruppo di architetti sotto la supervisione di Edvard Ravnikar. Nella prima parte l'articolo tratta il contest storico della competizione e ne descrive i risultati, la seconda parte interpreta la proposta del gruppo di Ravnikar intitolata Venezia Nuova (Vn), mentre la terza parte dell'articolo interpreta il progetto secondo il concetto di architettura come arte applicata di Adorno. Nell'ultima parte la critica di Rancière diventa la base per mettere in discussione la temporalità dell'architettura. Sostenendo un'interpretazione delle opere architettoniche in termini di temporalità, l'articolo mette in discussione la relazione tra etica e politica secondo il concetto di svolta etica di Rancière.

Parole chiave: architettura, Venezia, Tronchetto, estetika, etika, politika

ČUDEŽNO MESTO NA VODI

Za Edvarda Ravnikarja so bile Benetke, poleg Amsterdama in Kjota, eno izmed čudežnih mest na vodi, mesto, ki s svojo lepoto v naših srcih živi in niha med resničnostjo in vizijo. A čeravno so zanj Benetke čudežne, jih vidi kot mesto, ki je sicer zaključilo svoj življenjski cikel kot mesto, a hkrati po naključju, zaradi posebne usode, ohranja svojo v stoletjih nabrano in oblikovano lepoto (Ravnikar, 1964, 400).

Zdi se, da misel v celoti povzema projekt, ki ga je Ravnikar izdelal v sodelovanju z Majdo Kregar in Edom Ravnikarjem mlajšim kot predlog natečajne rešitve. Leta 1964 ga je razpisala Mestna občina Benetke. Iz njega lahko razberemo njegov odnos do tega posebnega mesta ter do njegovega časa. Benetke so za Ravnikarja neizmerno lepe, a njihov čas se je iztekel. Lahko bi celo rekli, da so mrtve. A takšna trditev, lahko predvidevamo, bi bila preveč dokončna, trda, neizprosna. Navsezadnje premorejo "v stoletjih nabrano lepoto" in ta morda lahko nekaj obeta, je tista, ki naj bi "silila v reševanje njene usode arhitekta, umetnika, tehnika in politične delavce vsega sveta" (Ravnikar, 1964, 400).

Benetke so ostalina preteklega časa. Čudovita ostalina na vodi, ki nas vedno znova presune, a s svojim načinom življenja le životari. Če je za Ravnikarja lepota Benetk počelo, iz katerega pričanja misliti vlogo mesta v prihodnosti in glede na to vlogo s svojo ekipo predlaga natečajno rešitev, je ob tem vredno opozoriti še na prvi pogled jasno postavko: Benetke so lepe kot čudež na vodi, njihova lepota, čeprav popolnoma umetna, je v sozvočju s svojim okoljem. Ali bolje, lepota Benetk se je izoblikovala v odnosu do lagune, v odnosu do prostranega elementa vode, ki mesto povezuje v širši Mediteran. Voda in laguna sta v zgodovini mesta pomenili hkrati prepreko in varnost, danes pa Benetke ohranjajo svojo estetsko vrednost ter s tem unikatno pozicijo prav v odnosu do vodne površine.

Čas, v katerem se je natečaj odvil, sredina 60-ih let, je že dodobra razkril težave suburbanizacije in problematičnega razvoja mest. Številne polemike so se odpirale tako v evropskem kot v ameriškem kontekstu. Klicale po premisleku o načinu urbanističnega planiranja ter s tem povezanega regionalnega razvoja. V tem kontekstu je bila zgodba Benetk nekoliko specifična, saj so bili problemi sorodni, ni pa bilo mogoče nanje odgovarjati z isto metodologijo in tehnologijo kot v primeru kopenskih velemest.

Infrastruktura

Ravnikarjev oddaljeni pogled je premogel kritično distanco, ki je njegovi ekipi posledično omogočila oblikovanje rešitve v smislu ohranjanja izvorne estetske kvalitete mesta na vodi ter infrastrukturne rešitve navezala na sodobno tehnologijo vodnega prometa: "Vse kaže, da je z moderno tehniko ter regionalnim reševan-

jem mogoče doseči pravo renesanso Benetk, brez jalovih naporov pocelinjanja, ki že od zgraditve železnice leta 1846 in avtomobilske ceste leta 1932 vedno znova dokazuje svojo nemoč". Renesansa Benetk bi bila renesansa takšnih Benetk, "ki živijo v spominu vsakega kulturnega človeka" (Ravnikar, 1964, 401).

Ravnikar poleg tega zapiše, da lahko tehnologija vozil na zračni blazini (*hovercraft*), potniške ladjice ali druga transportna sredstva rešijo dileme mesta. Nova tehnologija, ki se navezuje na vodni promet, namreč v tistem času pričinja oblikovati novo hrbtnico infrastrukture in na njo bi se lahko vodno mesto navezalo, kar bi Benetkam omogočilo učinkovito in elegantno rešitev, prilagodljivo potrebam vodnega prometa v Parizu, Amsterdamu in v Zürichu (Ravnikar, 1965, 217).

Če bi Benetkam uspelo infrastrukturno mrežo spremeniti na ta način ter popolnoma izločiti avtomobilski in železniški dostop, bi jim povrnili življenje okoli centra, iztek Canala Grande bi ponovno postal glavni vstop v mesto in ta predel bi dobil neposredni stik z dinamičnim predelom od Rialta do trga Svetega Marka preko vodne površine. Robovi mesta bi se na ta način sprostili za potrebe sodobnega bivanja. Ravnikar v dinamiki sodobnega razvoja ne vidi težave in na tej točki lahko zaznamo daljnosežnost njegove misli. Benetke razume kot "city" velikega urbaniziranega območja, povezanega z zaledjem z izključno moderniziranim vodnim prometom. Razmišlja o tem, kako bi logika prometnih povezav delovala podobno kot predvidene ureditve npr. Pariza ali Rima, kjer omejujejo dostop avtomobilov in za dostop do središča razvijajo javni prevoz (Ravnikar, 1965, 217).

Mesto bi tako ohranilo svoj izvorni značaj. In prav v takšni obravnavi Ravnikar vidi njegov največji potencial: "Za Benetke bi se spet odprta možnost, da v evropski civilizaciji in kulturi pričnejo nekaj pomeniti, s čimer bi se odprla tudi možnost za uporabo določene izbrušene restavratorske strategije z živim ciljem nadaljnje učinkovite eksistence historičnega centra kot javnega, trgovskega, visokošolskega in univerzitetnega torišča iskanja, srečanj in gojitve kulturne tradicije" (Ravnikar, 1964, 401). Benetke bi v tem smislu kot mesto na vodi odpirale povsem novo razsežnost v premišljevanju razvoja mest in ta bi govorila polemično o razmerju med kopenskim in vodo ter v tem kontekstu o odnosu do kulturne dediščine in arhitekture mesta.

Natečaj

O problematičnem odnosu voda-kopno v kontekstu Benetk, ki je zaznamoval natečaj, govorijo že same okoliščine, v katerih se je ta odvil. Razpis natečaja so pospremile številne polemike. Ena izmed kontroverznih točk je bila namreč ustanovitev administrativnega centra na območju med obstoječim iztekom Canala Grande ter otokom Tronchetto. Predlog za razvoj programa na tej lokaciji je Svet za javna dela namreč v prvi instanci

zavrnil. Potrdil ga je šele kasneje, ko je bil predstavljen v zmanjšanem obsegu in z omejeno namembnostjo predlaganih vsebin. Novo ime za projekt se je glasilo "*Pristaniško in komercialno središče*". Načrte je bilo treba oddati Ministrstvu za javna dela v odobritev, površina ni smela presegati 15 hektarjev, pri čemer je bilo treba gradnjo v zvezi s parkirišči, prometnimi otokom, z garažami in s hoteli predstaviti na celino pri San Giulianu. Vse javne in zasebne zgradbe, povezane z javnim in ekonomskim življenjem mesta, naj bi bile zagotovljene s potrjenimi projektom Centra (Sammartini, 1964, 583).

29. oktobra 1963 je Mestna občina Benetke organizirala mednarodni natečaj za oblikovanje "*Urbanega plana volumetričnega načrta*" za novi otok Tronchetto. Njegov razpis je izzval proteste tamkajšnje univerze IUAV, ker je kršil številna določila predpisov UNESCO. V tem razpisu so bile namreč jasno posredovane vse zahteve v zvezi z garažami za avtomobile in avtobuse, s parkirnimi prostori, z delavnicami in s prenočišči za voznike, hoteli s parkirnimi prostori za turistične skupine, s transportnimi servisi za potnike in dobrine, pa tudi skladišča in odlagališča za dobrine v tranzitu ter organizacijo prometa voda-cesta-železnica (Sammartini, 1964, 583).

Ponovljeni razpis je dal natečajnikom svobodnejše roke, čeprav je bil še vedno namenjen povečanju turistične in administrativne infrastrukture. Posebno pozornost je bilo treba posvetiti tudi organizaciji infrastrukturne mreže, čeprav bi to lahko pomenilo tudi spremembo predvidenega plana. Natečajniki so lahko predlagali, kar so želeli, tudi če je to pomenilo zanižanje generalnega urbanističnega načrta. Potek dogajanja v zvezi z razpisom in kasneje z rešitvami jasno povzame pripomba komisije. Za člane natečajne komisije je bila logika natečaja obrnjena na glavo – ocenjevanje idej bi se namreč moralo zgoditi pred konstrukcijo otoka (Sammartini, 1964, 584). Odločitev o zmagovalcu je prav tako pomenljiva, saj je komisija v končni posledici podelila pet enakovrednih nagrad.

Novi otok

Zgodba o nastanku otoka Tronchetto je vsaj toliko, če ne še bolj, povedna kot samo dogajanje v navezavi z razpisom natečaja. Tronchetto je bil zgrajen po drugi svetovni vojni z dvomljivimi dovoljenji. Oblikovan je kot morski pomol v bližini pristanišča in je kmalu po nastanku obveljal za izvedbo zemljiške špekulacije velikih razsežnosti. Kot najbolj očitno dejstvo, da gre za problematičen poseg, se je pokazalo že s samo določitvijo lokacije – otok je nastal na območju, kjer predhodno ni bilo nobenega kopnega, ampak le voda (Cappai, Mainardis, 1995, 109).

Gradnjo je podpirala Krščansko-demokratska stranka na vladnem in lokalnem nivoju. Njeni predstavniki naj bi se z gradnjo okoristili predvsem v naslednje koraku, ko so območje prodali petrolejski družbi Esso. Takrat je veljala

za najmočnejšo na svetu in je takoj po nakupu pričela zahtevati izrabo terena (Cappai, Mainardis, 1995, 109). Teritorij, ki je nastal iz nič, je porušil razmerje javno-zasebno na nivoju mestne politike in s tem v zvezi možnosti smiselnega načrtovanja razvoja prostora v korist estetskih kvalitet mesta.

Izgradnja otoka Tronchetto je bila tretja poteza večjih razsežnosti, ki je Benetke osiromašila, jih naredila za mesto, ki je pričelo izgubljati svoj otoški potencial spričo funkcionalnih banalnosti in turističnega razvoja. V preteklosti so bile spremembe in dograjevanja preiščljena in naravnana na logiko terena in kanalov v laguni. Za potniški in tovorni promet so skrbele gondole in čolni po gosti mreži kanalov. Potrebe po cestni in železniški povezavi s kopnim ni bilo (Cappai, Mainardis, 1995, 109).

Železniški most je bil zgrajen leta 1846, za časa avstroogrške oblasti, cestna povezava pa ob njem leta 1933 pod okriljem Benita Mussolinija. Obe potezi sta bili slabo preiščljeni in neuskkljeni tako z naravo Benetk samih kot z vodnimi tokovi. Vse od izgradnje prvega mostu dalje se Benetke posedajo in s to problematiko se srečujejo še danes. Če je bilo mesto na vodi rezultat prav preiščljenega načina gradnje usklajenega z naravnimi tokovi lagune, je povezava s kopnim to enoznačno prekinila. Vodni tokovi se niso več pretakali Benečanom v prid.

Prvi natečaj je bil namenjen predvsem ureditvi predvidoma povečanega dovoza avtomobilov do mesta z izgradnjo novih parkirišč in hotelov na razširjenem območju Tronchetta. Polemike in posledično nov razpis javnega natečaja za rešitev otoka Tronchetto za družbo Esso ni predstavljala težave. O natečaju so bili obveščeni vnaprej in so projekt naročili pri arhitektih Manfredi G. Nicoletti in Morandi v Rimu. Ti so imeli na račun predhodne informacije več časa za izdelavo predloga. Prav tako so dobili finančno podporo lastnice (Cappai, Mainardis, 1995, 110).

Odločitev žirije, da na koncu podeli pet enakovrednih prvih nagrad, je zato pomenljivo dejanje: opozorili so na prispevek večih idej, ki bi jih oblasti morale upoštevati ne glede na to, da so obšle pravila in meje natečaja samega. V tem kontekstu velja omeniti člana mednarodne žirije Giovannija Astenga in Georga Candilisa, ki sta z vplivom na izbor odprla prostor za diskusijo pri razumevanju razvoja mesta Benetke (Cappai, Mainardis, 1995, 110). Žirija se je nedvomno zavedala zelo male verjetnosti realizacije projekta in dosledne izpeljave katere koli nagrajenih rešitev. Podelitev petih nagrad je hkrati pomenilo, da se je lahko odprla polemika, ki bi lahko potencialno vplivala na razvoj politike. Ta bi lahko edina, vsaj teoretično, omejila škodljivo delovanje multinacionalk.

Natečajne rešitve

Mednarodna žirija je torej nagradila pet elaboratov: tri italijanske, enega poljskega avtorja in rešitev ekipe pod Ravnikarjevim vodstvom. Predlog rimskega arhi-

tekta Manfredi G. Nicolettija in Ricarda Morandija je prerazporedil vse zahtevane programe na funkcionalen način in vzpostavil rigorozen sistem cirkulacije. Skupina prof. Waclaw Ostrowskega iz Varšave je razvila nastanitveni program tako, da se je s posegom jasno oblikovala longitudinalna razdelitev med komercialnimi in turističnim programom. Skupina iz Firenc pod okriljem Roberta Maestra je predlagala podaljšanje Canala Grande z dolgim sinusnim klinom, ki se v smislu štirih "prstov" oz. pomolov odpira v laguno. V notranjosti so bile predvidene parkirne površine na več nivojih, kjer bi se pešci enostavno premikali s trakovi. Beneški arhitekti Ignio Cappai, Antonio Foscari in Pietro Mainardis so obstoječi otok zreducirali na hrbenico s fiksnimi instalacijami, na katere bi se lahko dodajali letnemu času primerni veliki plavajoči elementi za parkiranje, hotele ipd. (Sammartini, 1964, 584).

Vse štiri opisane rešitve bi zgolj poslabšale situacijo zaključka ter Canala Grande na Piazzale Roma. Postavile so namreč koncentracijo programov in aktivnosti ter predvidele zgradbe, ki povečujejo intenzivnosti prometa obstoječih kapacitet. V kontekstu petih enakovrednih prvih nagrad je bila Ravnikarjeva rešitev najradikalnejša. Predvidela je odstranitev obstoječih "vstopnih" infrastruktur in zgradb, vključno z mostom v treh fazah: rekonstrukcija podaljška Canala Grande; podaljšek z nizkimi gradnjami in vrtovi; odstranitev mostu v zadnji fazi ter na mestu železniške postaje izgradnja mednarodne umetniške univerze. Rešitev ima jasno intenco: Benetkam želi povrniti njihov otoški značaj v nasprotju s hibridno mešanico kopnega in morja. Poleg prvih petih je žirija podelila še drugo nagrado s posebno omembo: predlog skupine prof. Giuseppe Sammonaja je predvideno trgovsko središče umaknil na celino, odstranil mostova kakor tudi vse intervencije terminalov, Piazzale Roma, Tronchetto, ladijsko пристanišče, železniško postajo. Edina povezava s celino je bila v primeru te rešitve obešena železnica (Sammartini, 1964, 584).

VENEZIA NUOVA

Ravnikarjev natečajni elaborat se je skrival pod šifro Vn, okrajšava za Venezia nuova – Nove Benetke. Rešitev je v smislu prekinitve avtomobilske in železniške povezave med prvonagrajenimi najradikalnejša. Tudi v smislu odstranjevanja oziroma rušenja določenih obstoječih struktur. Ne bi pa mogli trditi enako, če jo primerjamo z rešitvijo, ki je bila posebej izpostavljena kot drugo nagrajena.

Rešitev rimskega arhitekta prof. Samonaja je zbudila precej pozornosti tudi v medijih kot rešitev, ki naj bi jo Benečani najbolj pozdravljali. Predvideva namreč odstranitev vseh struktur, ki so bile otoškemu mestu dograjene po 18. stoletju. Temu primerno predlog preoblikuje rob kopnega na način, da se v Mestrah predvidi os, vzdolž katere je načrtovan razvoj mesta kot podaljšek Benetk in se proti tem tudi odpira. Če bi rešitev zabilasala

sledi "razvoja v napačni smeri", ji je bila Ravnikarjeva v misli sorodna. Žirija je projekt Vn v spektru tovrstnih predlogov ocenila kot realno izvedljivo.

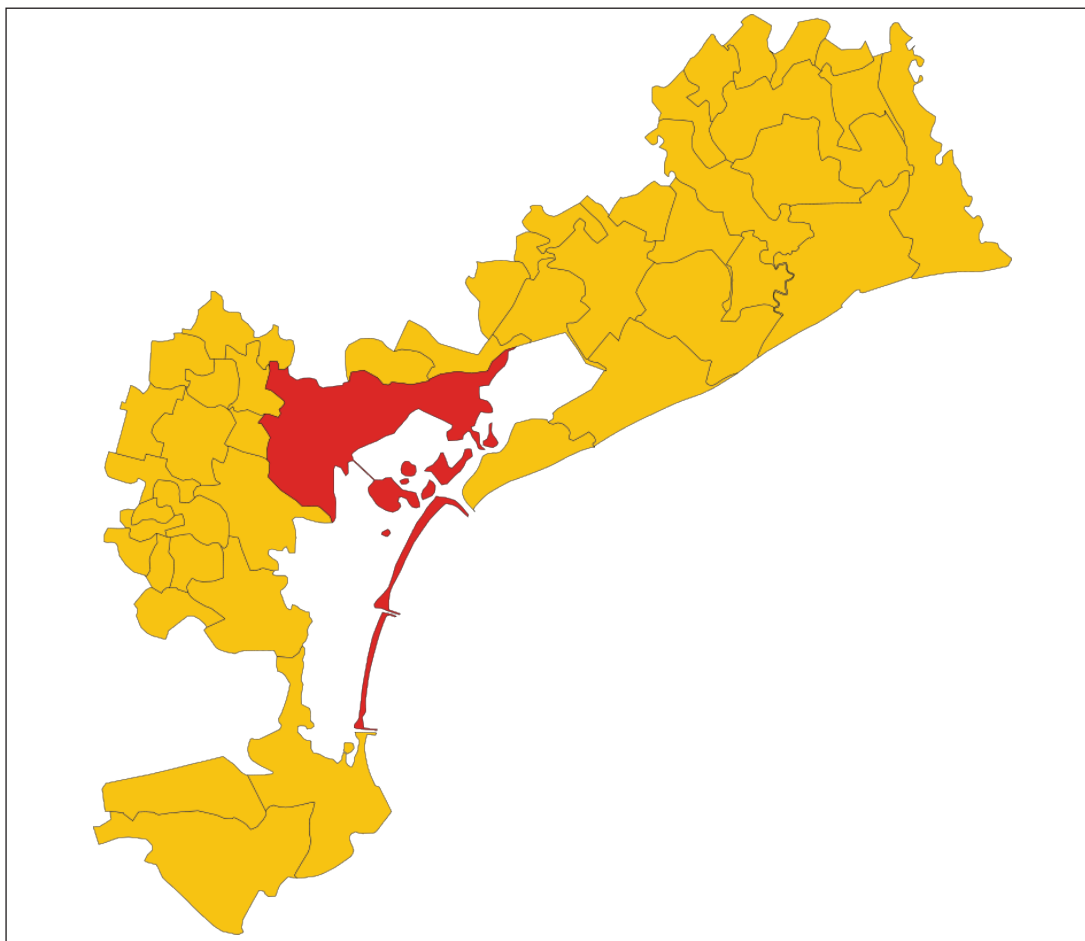
Prvi korak je za Ravnikarjevo ekipo pomenil razumeti čas v smislu "časovne dimenzije". Ravnikar ga je razumel kot najzahtevnejšo nalogo: zamišljati si Benetke ter za njih značilno urbanistično planiranje leta 2000 v smislu kontinuiranega, fleksibilnega procesa, poznane ga skozi stoletja. V naslednjem koraku je videl Ravnikar potrebo po razumevanju fenomena sodobne tehnologije, ki urbanistom omogoča premislek in diskusijo v zvezi z usodo pešca znotraj večjih mestnih središč. S tem premislekom bi nov pomen dobile tudi gondole, simbol Benetk (Ravnikar, 1965, 217).

S premestitvijo pristanišča v Mestre bi otok izgubil veliko količino infrastrukture, v čemer vidi Ravnikar potencial, da bi se ponovno vzpostavili pogoji za "normalno bivanje človeka v središču, ki ga ne duši promet". Na ta način bi se Benetkam v prvi vrsti povrnilo njihove otoške značilnosti, nadalje bi območja, ki jih zasedajo pristanišče, železnica in cestna povezava s parkirišči, lahko namenili uporabi sodobnih urbanih elementov, zelenim območjem, športu in rekreaciji ali drugim noveim institucijam; poleg tega prepozna, da bi s tovrstnim posegom Benetke lahko predstavljale ključni faktor v smislu novega regionalnega središča (Ravnikar, 1965, 217).

S posledično hitrim širjenjem industrije v Margheri bi po Ravnikarjevi oceni z realizacijo predloga Vn Benetke lahko postale pomemben faktor v perspektivi infrastrukturne mreže jadranskih pristanišč, vodnih poti do Milana, Švice, Centralne Evrope in po vodnem kanalu Donave ter nadalje v povezavi tega dela sveta s takrat novimi afriškimi državami. Način izmenjave med Evropo in Vzhodom bi prekoslil nekdanje povezave, ki so ustvarile bogastvo evropskih mest in nekdanjih Benetk, pri čemer bi beneška regija kot kompleksna mestna regija večjih in manjših mest štela do enega milijona prebivalcev (Ravnikar, 1965, 217).

Misliti Benetke, na ta način opiše Ravnikar kratko malo kot "sanje sodobnega urbanista". Zaveda pa se, da idej ni mogoče realizirati na enkrat in tudi zato rešitev zaznamuje časovna komponenta. Četudi faze kažejo na možno postopnost projekta, te niso predvidene kot same sebi namen, temveč odražajo realno pot do (morda na prvi pogled) utopične vizije. Nemogoče je racionalno utemeljiti in logično pokazati, do katere mere je sama ideja postopnosti zamišljenega projektiranja prejudicirala rezultat, niti do kolikšne mere je bila utopična vizija okrnjena zaradi realnih omejitev.

Nedvomno je Ravnikarjeva misel, ki je pogojevala smernice oblikovanja prostorskih rešitev, temeljila na ideji Benetk kot mesta na vodi. Ta misel je istočasno izpovedovala tudi, da je mesto ogroženo v smislu "terrafermiranja", kot temu sam pravi. Mestna struktura Benetk je zato zanj že prizadeta, okrnjena s fizično povezavo mostu preko lagune ter s številnimi infrastruktur-



Slika 1: Zemljevid Benetk (Vir: Wikimedia Commons).

Figure 1: Map of comune of Venice (Source: Wikimedia Commons).

nimi posegi. Dvojnost misli, torej Benetke kot čudež in Benetke kot okrnjeno, ogroženo mesto, je zanj izhodišče načrtovanja. Kako je prostorsko začrtana vizija Benetk pod šifro Vn?

Benetke in otoki postanejo središče osrednjega dela regije z mejami na kopnem pri Mestrah. (Slika 1). Industrija se intenzivno razvija na kopnem, v Mestrah se izoblikuje sekundarno mestno središče, stanovanjski kompleksi in nove prometne povezave: sveži vodni kanal med strugo reke Po in Donave, ceste v smeri sever-jug, letališče. Hrbtenica regije z milijon prebivalci, pri čemer je Tronchetto predviden za pozidavo v merilu Benetk, kot njihova zadnja razširitev z možnostjo raznovrstnih programov in vsebin, ki služijo sodobnemu načinu življenja (Ravnikar, 1965, 219).

Mestna vrata

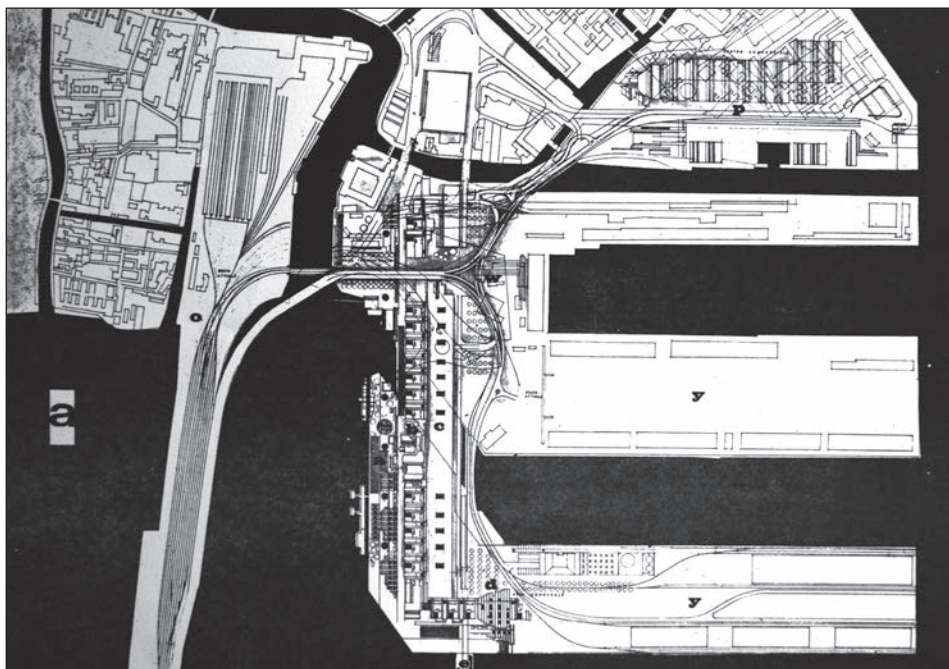
Projekt, kot je zamišljen v končni fazi, je zanimiv tudi v manjšem merilu (Slika 7). Razberemo lahko konkretne prostorske odnose na območju natečaja in no-

vopredlagane vsebine. Najbolj očitno mesto, kjer so Benetke zaznamovane, je vidno pri njihovem vходу. Canal Grande z železniško in cestno povezavo izgubi svoj primarni pomen, zato je vstop v mesto ena izmed ključnih točk, od koder je mogoče misliti njegov pomen. Da bi slika mesta delovala v svojem prvobitnem značaju, rešitev Vn predvideva velike poteze, ki pa delujejo skozi mreže struktur. Kaj to pomeni?

Infrastruktura, ki se je razrasla po otoku Tronchetto, in vsa tista na Piazzale Roma je podrejena drugačni logiki kot infrastruktura starih Benetk s kanali, z ulicami in s trgi. Poteze železnice in ceste so daljše, a niso visoke. Ravnikar na poteze cestnih in železniških povezav naveže svoj predlog novograjene strukture, ki se po tlorisni zasnovi navezuje na osi infrastrukture, po prerezu pa na stavbno tkivo (Slika 3). Opisani način omogoča razvoj projekta, ki je prostorsko izvedljiv in reintegrira prostor infrastrukture v estetsko koherentno izkušnjo Benetk. Ta temelji na njihovi izvorni logiki majhnega merila, s čimer dobi območje poseben pomen za arhitekturo mesta, ki se kaže tudi z volumen-



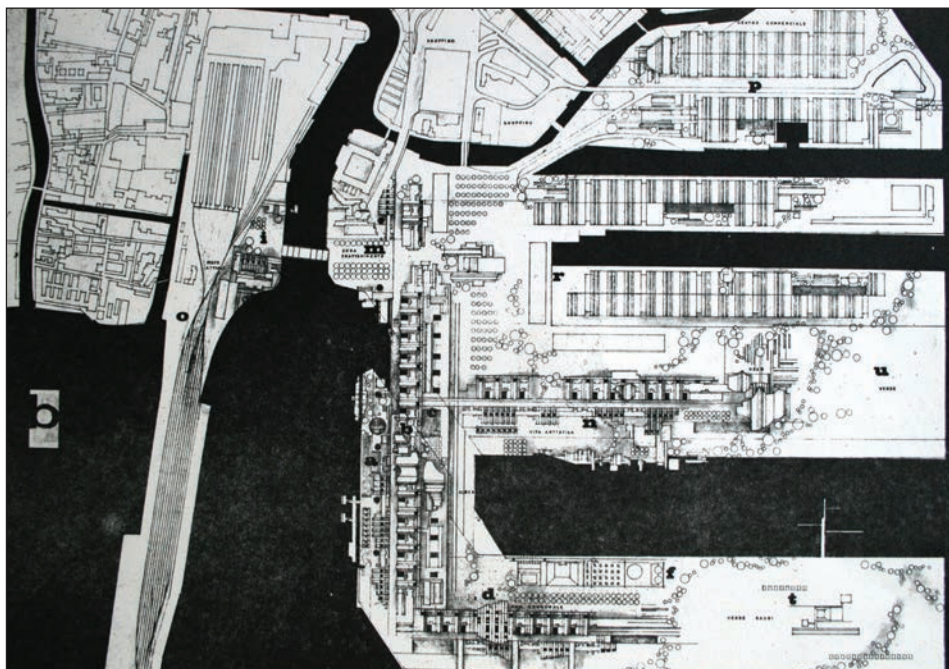
Slika 2: Vn generalni plan mestne regije Benetke-Mestre, faza 1 (ADR).
Figure 2: Vn general plan of Venice-Mestre city region, phase 1 (ADR).



Slika 3: Vn generalni plan območja Tronchetto, faza 1 (ADR).
Figure 3: Vn general plan of the Tronchetto area phase, 1 (ADR.)



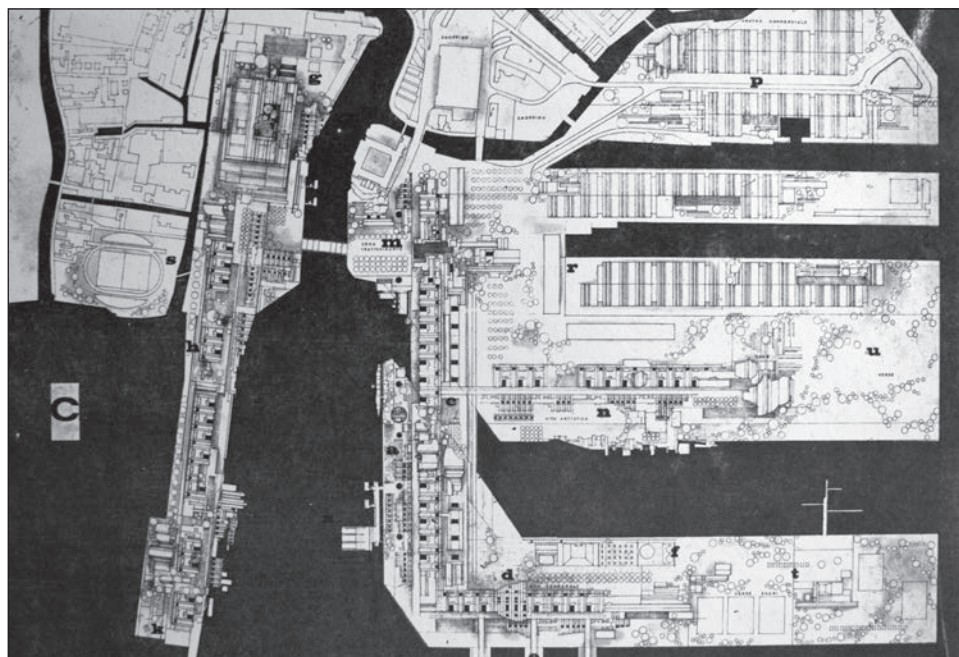
Slika 4: Vn generalni plan mestne regije Benetke-Mestre, faza 2 (ADR).
Figure 4: Vn general plan of Venice-Mestre city region phase, 2 (ADR).



Slika 5: Vn generalni plan območja Tronchetto, faza 2 (ADR).
Figure 5: Vn general plan of the Tronchetto area, phase 2 (ADR).



Slika 6: Vn generalni plan mestne regije Benetke-Mestre, faza 3 (ADR).
Figure 6: Vn general plan of Venice-Mestre city region, phase 3 (ADR).



Slika 7: Vn generalni plan območja Tronchetto, faza 3 (ADR).
Figure 7: Vn general plan of the Tronchetto area, phase 3 (ADR).

skimi razmerji med polnimi in praznimi, dominantne zgradbe pa svoj pomen dobijo z izstopanjem iz tega razmerja.

Nezanemarljiv je tudi predlog vsebin Vn. Vstop v Canal Grande bi po eni strani obdajali univerzitetni kampus s pripadajočimi programi, na mestu nekdanje železniške postaje bi dobila mesto Mednarodna svobodna umetniška univerza, za kampusom in univerzo športni center. Na nasprotni strani, na desni strani kanala, ob novem mostu, Vn predvidl novo lokalno mestno središče, do katerega bi vodil preplet infrastruktur na različnih nivojih s stopnišči, z rampami in eskalatorji za pešce, kar bi ustvarjalo dinamičen prostor, preplet svetlobe in sence. Po zaključeni revitalizaciji oz. v eni izmed naslednjih faz projekta bi se ta del predvidoma spremenil v pisarne, trgovine ali ostale kapacitete, namenjene turizmu, hotelom.

Bistvena je obravnava prostora v fizičnem smislu, saj strešne odprtine omogočajo osvetljevanje in zračenje prostorov na nižjih nivojih.

Če povzamemo: vstop v Benetke bi bil po predlogu Vn mogoč le z vodnimi prevoznimi sredstvi. Ob približevanju Canalu Grande bi obiskovalca pričakale nizke strukture v merilu Benetk, prepletene z zelenimi površinami. Na desni strani kanala bi bile te namenjene prepletu infrastrukture in manjših programom, nov lokalni center, levo stran pa bi zasedala mednarodna umetniška univerza s kampusom. Na območju bi bil zgrajen tudi most, ki bi oba dela povezal.

Trgovski center, administrativni center, elektro in vodna ter ostala potrebna infrastruktura, drobna industrija so v projektu umaknjene v ozadje – na otok Tronchetto – ter v pristanišče. Razvijajo se po prostoru in logiki obstoječe infrastrukture. Velik pomen ima pri oblikovanju celote Vn zelenje, ki ga je v Benetkah izrazito malo, če imamo v mislih javni prostor. Izjema je prostor Giardinov, kjer se odvija beneški bienale. Zelenje v zasnovi projekta ni "prazno", temveč ima vlogo druge strukture, strukture, ki se razvije v prvo, z zgradbami, in skupaj z njo prerašča infrastrukturo v izginjanju.

Podoba in izkušnja takšnih "mestnih vrat" bi bila precej drugačna od tega, kar so bile Benetke takrat, in tudi tega, kar so postale danes, skoraj dve desetletji po letu 2000, o katerem je razmišljal Ravnika. Njihova podoba bi bila drugačna ne le zaradi drugačnega prostora v fizičnem smislu, predvsem bi bil ta podlaga drugačnemu tipu mestnega življenja, ki bi se primarno vrtelo okrog vprašanja umetnosti, izobrazbe, nove generacije, lokalnega organiziranja. Hkrati bi obravnavalo vprašanja trgovskih programov in servisnih poti ter ostale potrebne turistične infrastrukture. Nova podoba bi bila posledica novih vsebin in šele s temi bi novoblikovani vstop v mesto dobil za Benetke nov pomen. V smiselnem razmerju do njihove zgodovinskeosti bi se iztek Canala Grande navezal na ostalo dogajanje v središču mesta.

Faznost projekta

Projekt je v natečajnem elaboratu opisan tudi v svoji časovni dimenziji. V prvi fazi (Sliki 2 in 3) predlog ohranja vse povezave preko železniškega in cestnega mostu, dogradi se parkirne površine na otoku Tronchetto. Izgradnja teh je predvidena kot poteza, ki ima značilnost strukture v smislu prepleta urbanih elementov. Karakter strukture je tisti, ki se ohranja, pri čemer zasnova omogoča in predvideva kasnejše preoblikovanje njene vsebine, iz parkirišč v trgovine, prostore za administracijo, hotele in javne institucije. Degradirana območja so predvidena za regulacijo. Hkrati je v Mestrah predvidena izgradnja stanovanjskih kompleksov in vzpostavitev prve linije vozil na zračnih blazinah (*hovercraft*) (Ravnika, 1964, 218).

Da bi bila ureditev pristanišča in Tronchetta sploh izvedljiva, projekt na lokaciji, kjer se cesta pred Piazzale Roma takoj po mostu priključi pristanišču, v prvi fazi predvideva izgradnjo novega križišča v jeklu, ki se ga v drugi fazi poruši oz. razstavi. Nove parkirne površine in ureditev carine z administrativnim programom pristanišča so v tej fazi predvidene na skrajnem zunanjem robu, kar vsebinsko smiselno dopolnjuje vstopni del mesta na vodi.

V drugi fazi (Sliki 4 in 5) se z desnega dela ob podaljšanem kanalu odstrani tudi vsa cestna infrastruktura, "izpraznjeni" prostor pa se preoblikuje v odprte zelene površine, namenjene rekreaciji, parkom ipd. V omejenem obsegu in na preišljenih neizpostavljenih lokacijah dobi svoje mesto energetska infrastruktura, npr. električne postaje, kanalizacija ipd. ter skladišča in podobne vsebine.

Predvidena je tudi odstranitev povezav med železniškim podaljškom in desnim delom, pristaniščem, s čimer se dokončno odpre kanal. Kot zadnje dejanje druge faze je predvidena izgradnja novega mostu v smislu peš povezave. Ta bi, kot rečeno, povezoval novo lokalno mestno središče z univerzitetnim delom. V drugi fazi se uredi tudi trgovsko središče, a ne kot dominantna vsebina predela in ne v ospredju. Kot osrednja tržnica se na najbolj vzhodnem delu pristanišča razprostira vzdolž železniških tirov trgovski program (Slika 5, območje ,p'). Vzporedno od teh, na sosednjem "pomolu" pristanišča, je organiziran prostor za manjše servise in izbrano industrijo (Slika 5, območje ,r').

V zadnji, tretji, fazi (Sliki 6 in 7) projekt predvidi prekinitev železniške in cestne povezave, del mostu na stiku s Piazzale Roma pa se ohrani za oblikovanje podaljška Canala Grande ter doda prej opisane programe univerze (Slika 7, območji ,g' in ,h'). Vsaka od treh faz bi trajala po 7 do 10 let. Zanimiv pa je predvsem način, ki Ravnika jevi ekipi omogoča misliti razvoj projekta tako v prostorskem kot v časovnem smislu. Projekt je namreč razvit na način izpraznitve oz. ru-

šitve in dograjevanja hkrati. Po eni strani predvideva umik določenih velikih struktur, po drugi dograditev še večjih na način, da bodo izkustveno delovale manjše in tako umirile razmerje med brezobličnimi mestnimi pritliklinami 18. in 19. stoletja ter historičnim jedrom v gabaritnem smislu.

Z nadgradnjo ideje se projekt razvije vzdolž osi, ki sledijo nastavkom infrastrukture. Po eni strani to omogoča samo izgradnjo novega, po drugi pa v novo strukturo posredno zapiše pretekle sledi mesta. Ko zelenje postaja integralni del načrtovanega novega-starega predela Benetk, to arhitekti oblikujejo kot subtilen preplet in hkrati s tem puščajo odprto možnost za nadaljnji razvoj gradnje. Opraviti imamo z idejo o nedokončani formi, ki bi bila zgrajena na ostalinah in s pomočjo pretekle. Nova forma vzdolž osi, ki niso dokončno zaključene in ki določajo pravila zazidave tako v horizontalnem kot tudi v vertikalnem smislu.

Za rešitev lahko rečemo, da v mestnem merilu skozi občutek prostora, ambienta, in merilo obstoječega izvornega mesta oblikuje strukturo, v kateri lahko razberemo proces rušitve. V rešitvi sami je pravzaprav malo elementov, za katere lahko rečemo, da so fiksno določeni. Zastavljeno deluje fleksibilno, nedorečeno, odprto in ne kot nekakšna celostna, zaključena umetnina. Projekt sam v sebi predvideva spremembe vsebin, oblik, predvideva nepredvidljivosti in različne sočasnosti, hkrati pa urejuje razmerje v ideji Benetk v smislu vodnega mesta. Urejeni so ambienta, odnos do obstoječega mestnega središča, vode in zelenja.

STRATEGIJA FORME

Če bi želeli najbolj točno definirati, kaj pravzaprav pomeni projekt Vn, bi naleteli na težave. Kot kakšno bi rešitev lahko opredelili – kot arhitekturno, kot urbanistično? Težko. Nimamo opraviti ne z določeno zgradbo, ne z načrtom zanjo, ne z dokončno izdelanim urbanističnim predlogom. In vendar projekt govori tako o arhitekturi kot o urbanizmu. Projekt Vn bi lahko opisali predvsem kot strategijo, kako misliti na prihodnost mesta Benetke v urbanističnem in arhitekturnem smislu glede na novo porajajoče družbene pogoje in glede na potencialnost zgodovinske razsežnosti, ki bi jih Benetke lahko odpirale v odnosu do umetnosti, naravne krajine, arhitekture mesta. Ta strategija ni zapis v besedi. Je strategija v risbi, ki predvideva obliko skozi razmerja prazno-polno.

Med neznankami projekta lahko navedemo vse, od jasno določenih programov, števila kvadratnih metrov odprtih ali zaprtih površin, podobe arhitekturnih elementov, jasno določenega in fiksiranega razmerja med zelenim in grajenim. Po drugi strani pa je popolnoma jasno h kakšnemu ambientu projekt stremi. Daje vedeti, kakšen naj bi bil občutek prostora tega novega predela Benetk: vhod v mesto artikuliran v odnosu do naravnega elementa vode, grajena struktura artikulirana v odnosu do obstoječega historičnega tkiva Benetk, nove zasnove

pa navezane na zelenje, svetlobo in razvite skozi umikanje infrastrukture. Hkrati projekt dopušča spremembe vseh prej omenjenih neznank. In vendar ne na kakršen koli način.

Ena izmed bistvenih potez rešitve je predlog novih vsebin. Med njimi tako formalno kot vsebinsko izstopa mednarodna svobodna univerza za umetnost (Slika 7, območje ,g'), ki določa ritem novopredlagane strukture. Predvidena je na lokaciji železniške postaje, njen obstoj pa pogojuje programe, ki se navezujejo na študentsko življenje. Enako lahko rečemo za novo lokalno mestno središče. (Slika 7, območje ,m'). Ima svoje izpostavljenost mesto v strukturi mesta. Glede na tega so razvejane nove vsebine pristanišča in Tronchetta. Podobno lahko trdimo za vhod v pristanišče, trgovsko središče in umetniški center – so v medsebojnem razmerju in v razmerju do mestnega prostora v fizičnem smislu. To razmerje je pogojeno z vsebino, pri čemer je čutna izkušnja človeka, ki jo projekt skozi načrtovanje predvideva, pogojena z določenim občutkom prostora.

Občutek prostora

O občutku prostora (Raumgefühl) razmišlja tudi Theodor W. Adorno v svojem tekstu o arhitekturi – Funkcionalizem danes. V besedilu ugotavlja, v katerih primerih lahko govorimo o velikih arhitekturnih delih, o tistih, za katere zapišemo, da so arhitektura z velikim A. Zanj je arhitektura inherentno povezana z namenom, uporabo. Razume jo v smislu uporabne umetnosti. Četudi se skuša svoje uporabnosti znebiti, mora istočasno stremeti k temu, da je uporabna. Za Adorna lahko govorimo o Arhitekturi prav takrat, ko lahko iz dela samega razberemo sintezo med tem, kako arhitektura svojo uporabnost ohranja in jo hkrati presega, pri čemer je soočena z vprašanji, kot na primer: kako določena namembnost postane prostor, s katerimi formami, s katerimi materiali (Adorno, 1977, 13)?

Arhitekturna imaginacija artikulira namembnost in s tem programom šele omogoča, da postanejo prostor. Forme konstruira glede na to namembnost, kar v arhitekturnem diskurzu razumemo kot funkcijo oz. program zgradbe. Adorno zastavitev izpelje tudi v obratni smeri. Občutek prostora je več kot osiromašena namembnost šele takrat, ko oba v snovanju prežame arhitekturna imaginacija. Imaginacija v tem primeru prestopi meje imanentne povezanosti z namembnostjo, ki istočasno pogojuje njen obstoj. V procesu arhitekturnega snovanja imaginacija prepleta namembnost, prostor in material, pri čemer nobeden od navedenih aspektov ne predstavlja izvornega fenomena, na katerega bi lahko izpeljali druga dva. To dejstvo pa nas privede do spoznanja, da nobena misel ne more voditi do absolutnega začetka, kar vpliva na estetsko vprašanje (Adorno, 1977, 13).

Adornova zastavitev se lahko zdi na prvi pogled jasna in lahko bi rekli, da v projektu Vn razberemo tip ar-

hitekturnega mišljenja, o katerem govori. Ideja namreč zastavlja projekt glede na razmišljanje o prihodnjem pomenu mesta. Namembnost novopredvidenih površin je načrtovana skozi svojo formo v odnosu do tega pomena, novo območje v njegovem kontekstu dobi svojo namembnost s konkretnimi prostori in skozi specifično občutenje prostora. Pri projektu Vn ne moremo govoriti zgolj o materialih in oblikah oz. formah, temveč še o nečem.

Imaginacija "tisto nekaj" motivira, spravi v gibanje, kar se skozi formo odrazi v občutku prostora. Končni učinek strukture je torej estetski, čutno doživljajski, v odnosu do razumevanja sveta in v odnosu do vsakdanjega življenja. Ta oblika življenja ni bila zamišljena ne s strani politikov, ne s strani lokalnih oblasti. Šele skozi arhitekturno imaginacijo je Ravnikarjeva ekipa osvetlila problematične aspekte natečaja. Misel, ki jo projekt sproža, preizprašuje smotrnost dotedanjega razvoja Benetk in ga s smelimi potezami kritično komentira.

Kontradikcije

Zaključno poročilo natečajne komisije pravi: "*Jasno je, da je mogoče pretehtati vse [predlagane] uporabe območja Tronchetta, saj statistične raziskave še niso zaključene in ker trenutna tehnična revolucija transporta zahteva diskusijo idej*". Ne glede na to polemično zaključno misel je bilo že ob zaključku natečaja jasno, da bi bilo to težko doseči, saj je ostala le tretjina otoka v lasti občine, pri čemer je zasebni lastnik takrat na otoku že gradil tri garažne hiše, vsako za 600 avtomobilov. (Sammartini, 1964, 584). "Realnost" takratnih Benetk je bila v rokah tistih, ki so se za mesto zanimali v smislu turističnih kapacitet.

Izven diskurza natečaja Benetk se je namreč mesto dograjevalo po logiki, ki je historično jedro razumela v prvi vrsti kot turistično nepremičnino. In ta bi v očeh lastnikov zasebnih parcel in nepremičnin lahko bolje finančno kotirala, v kolikor bi v večjem obsegu namenili rabo prostora turističnim kapacitetam. Razpisni pogoji natečaja so namembnost območja opredelili prav v tem smislu. Slediti izhodiščem razpisnih pogojev bi torej pomenilo dati obliko delu mesta, ki bi s svojo namembnostjo, programi mestu Benetke določili izrazito turističen namen.

Rešitev Nicolettija in Morandija je bila prav to – razmestitev predvidenih programov, pri čemer se je predlog

oblikovalsko navezoval na takratne infrastrukturne dosežke. Na vprašanje, ali bi bil poseg smotrni in dobrodošel za Benetke, po vsem zapisanem najbrž ni potrebno odgovoriti. Glede na problematično pozicijo arhitekta in navidezno nezmožnost preseganje okvirov natečaja se postavlja vprašanje, zakaj Adorno vztraja pri takšni poziciji, ne le v odnosu do arhitekture, temveč tudi do umetnosti?

UTOPIJA

Adorno zapiše, da svet, v katerem živimo, ni najboljši vseh možnih svetov, kot je to trdil Leibniz. Možno bi bilo živeti brez strahu, lahkote in trpljenja. A družba svojo nepopolnost vsiljuje kot neomajno danost (Knop, 2007, 309). Če je družbeno stanje takšno, kakršno pač je, če spremembe niso mogoče, tudi ni mogoč drugačen svet. Nemogoče si ga je drugače sploh zamišljati. In če je tako, je svoboda misliti na ta drugačni svet, svet, ki ga ni, utopija, izgubljena. *In vendar*. V Adornovem razmišljanju ima upanje posebno mesto. *Lahko bi bilo drugače*. Možen bi bil boljši svet tukaj in zdaj. Utopija ni pozabljena in v tem kontekstu pripisuje posebno mesto Umetnosti, ki naj bi bila tista, "*ki človeštvu predoči sanje lastne pogube, da bi se lahko zbudilo, ohranilo nadzor nad sabo in preživelo*"¹ (Adorno, 2003, 385).

Za Adorna se v umetniškem delu kaže način delovanja oblasti, in sicer skozi njegovo formo.² Z vprašanjem forme pa ponovno trčimo ob vprašanje prostora. Namembnost, program, ki je v procesu arhitekturnega snovanja prežet s prostorom, lahko postane veliko arhitekturno delo, Arhitektura, pod določenimi pogoji. Vsakršna kriza namreč zahteva premislek onkraj posameznih obrti, ki se morajo skozi proces imaginacije odraziti v stvaritvi, da bi bila ta Arhitektura. Ta pa mora v prvi vrsti obravnavati socialne zahteve skozi pozicijo svojega dela v družbi.

Vprašanje postane bistvenega pomena v primeru načrtovanja mest, rekonstrukcij, kjer arhitekturna vprašanja sovpadajo s socialnimi vprašanji, kot je obstoj ali neobstoj kolektivnega subjekta.³ Pri tem je jasno, da je načrtovanje mesta nezadostno, dokler se osredotoča na posamezne namestno na kolektivne družbene cilje. Tista samo kratkoročna, praktična načela načrtovanja mest ne sovpadajo z resnično racionalnimi načeli, prostimi družbenih iracionalnosti, manjka jim kolektivni subjekt, ki mora biti osrednja skrb planiranja. Prav v tem vidi

1 "Art presents humanity with the dream of its doom so that humanity may awaken, remain in control of itself, and survive."

2 Adorno jo razume kot identiteto, ki se vsili heterogenemu materialu in povzroča antagonistično disharmonijo. Ker je celota posredovana z družbeno totaliteto, jo Adorno napade in odpre vprašanje dialektike kot ključno vprašanje identitete. Posledično se z identiteto forme umetnost identificira z neidentičnim. Estetska forma kot takšna namreč dopušča prevlado, ki se ji material ukloni, in s tem v umetniškem delu razkriva način delovanja oblasti. Pri tem naj bi umetniška dela prenesla nekaj brezobličnosti v formo, nad katero izvajajo nasilje v procesu abstrakcije, v procesu opuščanja tistega, kar gre pri formalizaciji v izgubo.

3 Adornova zastavitev izvira iz njegovega razumevanja sveta oz. njegovega konca, ki je zaznamovano z izkušnjo koncentracijskih taborišč. Zloglasna misel, da je pisati poezijo po Auschwitzu barbarsko pa ne pomeni, da moramo pisanje opustiti. Nasprotno. Adorno je bil velik ljubitelj poezije. Pisati jo je treba vedno znova, saj ne glede na nespodobnost pisanja spričo neizrekljive grozote, le poezija lahko ohranja spomin na trpljenje. Obmolkniti je treba in vendar govoriti naprej (Knop, 2007, 304). Ta obmolčni pomeni kratko malo premislek o počelih lastnega delovanja, kar velja tudi za kontekst umetnosti, ne glede na to ali jih smatramo za uporabne ali ne.

Adorno nevarnost, da lahko načrtovanje mesta degenerira v kaos ali ovira produktivne arhitekturne dosežke posameznikov. Istočasno opozori na drugi aspekt, na dejstvo, da vsaka uporabna umetnost zahteva konstantno estetsko refleksijo (Adorno, 1977, 17).

Estetika kot praktična nujnost

V Adornovem razmišljanju o arhitekturi je implicitno prisotna teza, da koncepta uporabnosti ali neuporabnosti ne moremo sprejeti brez tehtnega premisleka. Umetnik – enako velja za arhitekta – ne more naivno hoditi dalje po zastavljeni poti, ne glede na uporabnost njegove umetnosti. Če torej pridemo do spoznanja, da je določena (upo)raba prostora, njegova namembnost, program, problematična, ni mogoče pozitivno, to pomeni afirmativno, postopati v zvezi z njegovim oblikovanjem. V arhitekturi je to še posebej očitno.

V takšnih okoliščinah je estetika, kot pravi Adorno, praktična nujnost. Opisane okoliščine namreč govorijo o tem, da je treba koncepte, kot so uporabnost ali neuporabnost, ločitev med avtonomno in uporabno umetnostjo, imaginacijo in ornamentom ponovno premisliti in utemeljiti, da lahko neko delo v pozitivnem smislu nanje odgovori. Zgolj formalna "lepota" je brez pomena (Adorno, 1977, 17). Odgovor pa je lahko v estetskem smislu tudi negativen, kritičen. Če je odgovor negativen, forma na ravni čutnega odraža kritični reflektivni proces, ki se zgodi v procesu snovanja dela. In če se to zgodi, lahko pogojno rečemo, da forma govori onkraj forme.

Njegova misel, s formo onkraj forme v umetnosti, je analogna misli s pojmom onkraj pojma v filozofiji. Če pridemo do spoznanja, da je družbeno stanje problematično, se temu spoznanju ne moremo izogniti, temveč moramo koordinatno lastnega delovanja preizprašati ter ta premislek vgraditi v naše bodoče ravnanje. Če govorimo o arhitekturnem načrtovanju, to pomeni, da mora arhitekturna forma odraziti refleksijo, ko arhitekturna imaginacija skozi proces snovanja prepleta namembnost, material in prostor. V filozofiji Adorno stališče utemelji z negativno dialektiko. Kot mora arhitekt ali umetnik skozi reflektivni proces preoblikovati formo, mora filozof skozi reflektivni proces preoblikovati pojem, s katerim se sooča in v katerem prepozna odraz problematičnega družbenega stanja.

Arhitekturna forma

Vrnimo se k misli o procesu arhitekturnega snovanja, ki skozi imaginacijo prepleta namembnost, prostor in material. Če nobeden od treh aspektov ne predstavlja izvornega fenomena, na katerega bi lahko izpeljali druga dva, to zadeva, kot zapisano, estetsko vprašanje. Arhitekturna forma zaradi tega odraža proces refleksije le skozi občutek prostora in iz tega jo lahko tudi beremo, razumemo, interpretiramo. Kot

takšna tudi vedno znova omogoča novo interpretacijo – skozi svojo materialnost. Ker pa je arhitektura inherentno povezana z namembnostjo, nadalje pomeni njeno uporabnost, ta materialnost neizbežno komentira družbeno stanje.

Za vsaj dva primera natečajnih rešitev lahko rečemo, da predvidene gradbene posege razumeta kritično: za projekt Vn in za projekt plavajočih struktur beneških arhitektov Cappai, Foscari, Mainardis. Predlog Vn so novi programi in odstranitev infrastrukturnih elementov železnice ter ceste, s čimer Benetke dobijo nove kapacitete na ostalinah infrastrukturnih posegov. Rešitev beneških arhitektov prav tako razume dograjevanje Benetk kot problematično, zato predlaga plavajoče strukture, ki se lahko tudi odstranijo. V obeh primerih lahko govorimo o kritičnem pristopu, ki v načrtovanju skozi proces arhitekturnega mišljenja oblikuje forme glede na namen in material.

Če naredimo domišljjski preskok, lahko opišemo tudi izkušnjo prostora Vn. Vstop v mesto bi se zgodil ob razširjenem Canalu Grande, kjer bi se na eni strani razvijale vsebine mednarodne univerze, na drugi pa novega lokalnega centra z administrativnimi in ostalimi prostori. Pri tem je še posebej zanimiv iztek programov kampusa, ki se razvije na lokaciji predhodnega izteka mostu, s tem da se železniška in cestna infrastruktura odstrani. Ta oblika novega kampusa in umestitev nove univerze je torej pogojena tudi z mislijo o problematičnem razvoju Benetk dotlej. Vn infrastrukturo spremeni v "ruševino" in na njej ustvari pogoje za novo življenje.

Ali bi bilo to dovolj za Arhitekturo? Struktura, ki jo projekt načrtuje, ni pompozna, ampak umirjena. Z rahljanjem forme za dostop svetlobe ohranja značaj mesta, ki je zraslo organsko. Še več, predvideva organsko spreminjanje projekta, pri čemer so pravila določena z geometrijskimi potezami preko zastavljenih osi. Če bi bil torej projekt realiziran, bi lahko skozi sam občutek prostora razbrali določeno problematiko dela njegovega zgodovinskega razvoja skozi prisotnost "ruševine". Ta pa bi bila prisotna v prostoru na specifičen način, tako, da bi bila odsotna.

Forma celote bi preko osi, vzdolž teh bi se gradbe razvijale, govorila o tirih in cestah, a infrastrukturnih poti kot takšnih ne bi bilo več. Ta logična nelogičnost bi lahko pomenila, da bi bil občutek prostora pogojen z nekakšno nedoločenostjo, dvoumnostjo, s čimer bi dobil večplasten pomen. Seveda pod pogojem, da bi bila njegova izvedba v materialnem smislu dosledna. V estetskem smislu bi torej projekt govoril o prisotnosti problematične preteklosti skozi občutek prostora in na ta način predstavljal polemično gesto. Projekt predvideva določeno uporabo prostora in jo hkrati presega, ko skozi arhitekturno imaginacijo govori še nekaj. Podobno nelagodje bi lahko izzval tudi projekt s plavajočimi strukturami, a ne eden, ne drugi nista bila realizirana.



Slika 8: Vn revidirana verzija projekta iz leta 1967 (ADR).
Figure 8: Vn revised version of the project from 1967 (ADR).

Dogajanje po natečaju

Kmalu po zaključku natečaja so prvonagrajenci v zasedbi Edvard Ravnikar, Edo Ravnikar mlajši, Majda Kregar, Ignio Capai, Pietro Mainardis na iniciativo mestnih oblasti ustanovili biro, ki bi se v nadaljevanju s projektom ukvarjal. Idejni vodja skupine je bil Edvard Ravnikar, zasnova je sledila izhodiščem Vn. Leta 1967 so tudi uradno dobili naročilo za projekt. Izdelano je bilo poročilo, ki je povzemalo izhodiščno natečajno rešitev in opredelilo smoter projekta:

Benetke, veliko plemenito dejanje, ki smo ga napravili in nato pozabili, a kljub temu še vedno živ spomenik enega največjih žarišč nastanka zahodne kulture. [...] Nedopustljiv greh naše generacije bi bil, če ne bi mislili in naredili vsega, da to ostanejo, in še nekaj več, da to začnemo takoj. Naloga naše generacije po vsem tem je odkriti principe generalne obnovitvene strategije, ki bi na širši način, kot to misli marsikdo med restavratorji in ljubitelji Benetk. Odkriti nove življenjske možnosti in tako ustvariti pogoje za nadaljnji obstoj tega historičnega čudeža kot polnovrednega, sodobnega urbanističnega pojava (Ravnikar, 1967, 1–3).

Načrte je bilo treba v naslednjem koraku do določene mere prilagoditi (Slika 8). Predlog je vrnil železniško povezavo s celino, a pod morsko gladino in zgolj v smislu povezave s Tronchettom, okrnjen je bil program. Politika Giannija De Michelisa, ki je leta 1964 prevzel vlogo svetnika za urbanistično načrtovanje na Mestni občini Benetke, je popolnoma spremenila načrte novoustanovljenega biroja. Ideji Vn ni bil naklonjen in projekt se je kmalu zaključil. Današnje stanje priča o delovanju takratnih oblasti, ki so sledile kratkovidnim parcialnim interesom in s tem mestu prizadejale ogromno škodo. Vsi problemi, s katerimi so se Benetke soočale takrat, ostajajo predmet današnje dnevne politike. Izkazalo se je, da je vprašanje (upo) rabe prostora polemično. Ali je zato mogoče koncept uporabnosti oz. neuporabnosti premisliti skozi estetsko vprašanje?

NELAGODJE V ESTETIKI

Dilema zadeva sodoben diskurz navezan na estetiko. Jacques Ranciere o tem polemizira v svojem delu *Nelagodje v estetiki*. Takoj na začetku zapiše: *“Estetika naj bi bila nadvse premeten diskurz, s katerim filozofija ali pa neka določena filozofija smisel umetniških del in sodb o okusu obrača sebi v prid”* (Ranciere, 2012, 29). Ključne momente estetskega vprašanja zato osvetli, ne da bi jo “branil”, kot pravi, temveč za to, da prispeva k pojasnitvi pomena besede kot režima delovanja umetnosti in kot diskurzivne matrice (Ranciere, 2012, 43).

Estetika je po Rancierju misel paradoksnega senzorijskega, ki omogoča definiranje reči umetnosti in ki hkrati v sebi nosi neko politiko oz. metapolitiko. Zgodovina estetskega diskurza in njegove kritike zato istočasno priča tudi o tem, kako so v procesu oblikovanja in razvoja diskurza postali postopki umetnosti in politični postopki prepleteni ter danes zapleteni na način, ki otežuje refleksijo etičnega vprašanja (Ranciere, 2012, 43). Etika pa je po njegovi izpeljavi *“mišljenje, ki postavlja enačaja med okoljem, načinom biti in načelom delovanja”* (Ranciere, 2012, 141–142).

Kot posebno problematičen Ranciere izpostavlja etični obrat, ki ga po njegovi interpretaciji sicer napčno razumemo v smislu prehoda iz moderne v postmoderno. Opiše ga v navezavi na dogodek: pred obratom je bila politična in estetska radikalnost povezana z vprašanjem revolucije in prelomnega dogodka, ki je prinesel nov čas. Estetska in politična radikalnost po etičnem obratu ostaja navezana na idejo preloma časa. V novem kontekstu genocid Auschwitza predstavlja dogodek, ki hkrati obrne smisel preloma na glavo: je katastrofa, ki se je zgodila v preteklosti in ne prinaša odrešitve (Ranciere, 2012, 161).

Adornovo razmišljanje o funkcionalizmu v arhitekturi se je rodilo leto dni kasneje, kot je nastal projekt Vn: leta 1965. Predavanje je bilo pripravljeno za berlinske arhitekta Deutscher Werkbund kot kritičen odgovor na nemške povojne rekonstrukcije. Pripada torej istemu času. V Ravnikarjevem razmišljanju lahko prepoznamo kritično držo, ki ga projekt Vn v risbi predvideva in o kateri govori Adorno. Prisotnost “ruševine” v občutku prostora skozi svojo večplastnost priča o problematičnem razvoju mesta. Ne moremo pa, z zastavitvijo Adornove misli o Arhitekturi, vzpostaviti prave distance do drugega prvo nagrajenega projekta, ki natečajni predlog oblikuje v smislu plavajočih ploščadi.

Misel, ki je pogojevala rešitev beneških arhitektov Cappai, Foscari, Mainardis, je očitno kritična, saj ne predlaga dozidave Benetk v običajnem smislu. Nove plavajoče strukture bi se lahko brez težav odstranile oz. njihovo število prilagajalo potrebam mesta. In vendar predlagane kapacitete sledijo izhodiščem natečaja, s čimer rešitev predvidi isti tip življenja Benetk, kot je bilo to predvideno s programskimi izhodišči, ne glede na to, da v estetskem smislu lahko govorimo o kritični držbi. Z interpretacijo skozi Adornovske koncepte zato lahko osvetlimo kritično razmerje arhitekturne misli do mesta skozi vprašanje uporabnosti, a nam ne omogočajo koraka naprej.

Ranciere adornovsko modernistično strogost kritizira, saj ta po njegovem mnenju želi očistiti emancipatorni potencial umetnosti vsakršnih kompromisov s tržno kulturo in z estetiziranim življenjem. Držo razume kot zoženje umetnosti na etično pričanje o nereprezentabilni katastrofi (Ranciere, 2012, 161). Prav zaradi tega

sam odpira drugo možnost. Estetiko pojmuje predvsem kot diskurz, ime specifičnega režima identifikacije umetnosti, ki umetnost opredeljuje v smislu določene forme čutnega dojetja. Zaznamovana je z dvojnostmi videz-realnost, forma-material, aktivnost-pasivnost, razum-čutnost in jih v kontekstu estetskega režima tudi presega (Ranciere, 2012, 58–59). Samo prakso umetnosti posledično z vprašanjem skupnega v tem smislu povezuje materialna in simbolna vzpostavitev določenega prostora-časa ter razveljavitev v oziru na običajne oblike čutnega izkustva (Ranciere, 2012, 57).

Ranciere hkrati za osrednji element etičnega obrata, ki zaznamuje tudi Adornovo misel, postavlja idejo modernosti kot časa. Ali v arhitekturnem projektu lahko vprašanje časa navežemo na vprašanje uporabnosti, da bi ohranili Adornovo zastavitev, ki bi preseгла kontradiktornosti etičnega obrata?

Temporalnost arhitekture

Faznost projekta Vn utemeljuje poseg tudi v časovnem smislu. Navsezadnje Ravnikarjev impulz za projekt izvira iz prihodnosti, iz vizije mesta v letu 2000. Ta temelji na ideji novega tipa mestnega življenja v Benetkah in se odrazi skozi predlagano namembnost prostora. Projekt Vn, ne glede na to, da lahko v načrtih razberemo kritično misel do preteklega razvoja mesta, postavlja arhitekturno misel tudi v prihodnost. Glede na to komentira takratno sedanost, ki je ostala do danes enaka oz. le še bolj ekstremna. Projekt govori o tem, da prihodnost mesta šele bo katastrofalna za Benetke, če se ne spremeni tok dogajanja. Ravnikar ohranja upanje, ko razvija strategijo prostora-časa skozi proces arhitekturnega mišljenja, zato Benetkam namenja drugačno vlogo, tudi drugačno namensko rabo prostora od predvidene.

Rancierjeva zastavitev nam omogoča, da preko vprašanja uporabnosti oz. namembnosti odpremo temporalno razsežnost arhitekture, ne da bi dogodek, na katerega navezujemo interpretacijo, postavili zgolj v preteklost. Slednje odpre možnost za etični premislek in posledično hkrati za politično delovanje. Vsak arhitekturni projekt je sam po sebi namreč usmerjen v prihodnost, saj zaradi svoje uporabnosti vpliva na prostor in čas v nastajanju. Arhitektura ga šele oblikuje. Z Ravnikarjevo gesto bi Benetke dobile v svetovnem kontekstu drugačen pomen. Da bi bil takšen predlog izvedljiv, bi to pomenilo korenite spremembe na nivoju mestnega upravljanja, pomenilo bi ustanovitev nove mednarodne institucije – umetniške univerze, ustanovitev novega lokalnega središča.

Realizacija projekta Vn bi pomenila radikalne spremembe glede upravljanje mestnega prostora, kar bi posledično prineslo tudi drugačno okolje in način biti. Kritična adornovska drža ostaja, katastrofo preteklosti je nemogoče izbrisati. Hkrati pa se v prihodnosti nakazuje možnost novega katastrofalnega dogodka, v kolikor ne

bo spremembe. Da bi se ta zgodila, je treba spremeniti načela delovanja. Politika v tej arhitekturni gesti nima primata pred etiko. Projekt Vn ima v sebi politično ambicijo in hkrati kritično držo, ki jo lahko razberemo v načrtovanju občutka prostora. Tega za projekt plavajočih ploščadi na moremo reči.

Usklajevanje človekovega delovanja v družbenem kontekstu je preko vprašanja časa in v odnosu do naravnih ciklov. Projekt Vn prav tako govori o družbenem času, ko vanj posega z novimi programi, in ta je v odnosu do časa naravnih ciklov vodnih tokov. Projekt Vn s svojo najradikalnejšo gesto prekinitve kopenske povezave z Mestrami problematizira vprašanje otoškega mesta v dveh smislih: v estetskem skozi občutenje mestnega prostora historičnega jedra Benetk in v okoljskem, saj bi rešitev lahko potencialno pomenila vzpostavitev naravnih tokov v laguni in s tem vsaj omilila, če ne preprečila, njihovo nadaljnje posedanje.

Dvojnost projekta Vn govori o dveh namembnostih mestnega prostora. Prva skozi program naslavlja socialno vprašanje, druga vprašanje okolja, ki ga z gradnjo spreminjamo. Laguna in njeni tokovi so v izvornem smislu služili varnosti Benetk. Uporaba lagune je pogojevala mestno strukturo, ki je postala zanimiva v estetskem smislu, kot čudež na vodi, o čemer je pisal Ravnikar. Lepota Benetk ni naravna, je pa, kot vsako arhitektno in urbanistično delo, v odnosu do okolja ter s tem do narave. Projekt Vn govori kritično o neki preteklosti in prihodnosti vodnega mesta. V prihodnost postavlja dogodek, na katerega misli projekt.

Z Rancierjevo perspektivo, ki z etiko išče razmerje med okoljem, načinom biti in načelom delovanja, za arhitekturo v svoji temporalnosti odpira novo možnost za etični premislek. Prav zaradi zavezanosti družbenemu arhitektura kaže na škrbine upravljanja prostora, glede na katere postaja nujno spremeniti načela delovanja arhitekturne stroke.

ZAKLJUČEK

Današnji čas zaznamujejo okoljske spremembe, migracije, vojne. Komu so namenjene zgradbe, ki jih gradimo danes in kakšno socialno okolje z njimi vzpostavljamo? Kako ustvarjamo mesta prihodnosti? Natečaj za beneški Tronchetto na več nivojih kaže na problematičen pristop k urbanističnemu načrtovanju, ki začrta smernica razvoja mesta. V primeru Benetk je to še posebej očitno zaradi narave mesta, ki ga opredeljuje razmerje voda-kopno. Slednje postavlja mesto na svetovni zemljevid tako v smislu kulturne dediščine, umetnosti, kakor turizma.

Natečaj pokaže na problematičnost upravljanja z mestnim prostorom, ko razkriva zgodovinski kontekst nastanka otoka Tronchetto, nadalje s prvimi iniciativami za pozidavo ter s tem povezanimi protesti, kasneje pa z nezmožnostjo vplivanja na mestno politiko kljub izvedenemu natečaju. Benetke ostajajo mesto, ki se

poseda in ki je preobremenjeno s turistično industrijo. Kljub vsemu ostaja fenomen, ki ponuja možnost za premislek. Natečaj skozi alternativne predloge ohranja spomin na drugačno vizijo prihodnosti mesta.

Projekt Vn spreminja namembnost razširjenega območja Tronchetto zastavljeno z izhodišči natečaja. Preko odnosa do vode in do socialnih vprašanj odpira vprašanje temporalnosti arhitekture. Ta je navezana po eni strani na družbeni čas, na čas družbenih konvencij in ritualov; po drugi pa s tem, ko okolje interpolira v prostor, vpliva na časovne cikle narave. V primeru Benetk to pomeni na vodne tokove lagune, ki retrogradno vplivajo na socialna vprašanja mesta.

Adornova zastavitev arhitekture pravi, da arhitekturna imaginacija prežame namembnost in material, da ustvari prostor. Da bi bila Arhitektura, mora ta v procesu upoštevati namembnost in jo hkrati presegati skozi kritični premislek, kar se odraža v občutku prostora in njegovi uporabi. Skozi vprašanje namembnosti, ki v naslednjem koraku postane uporabnost, lahko

Adornovo misel navežemo na vprašanje časa. Rancierjeva kritika adornovske pozicije v smislu modernistične strogosti se navezuje na etični obrat, ki zamegli razmerje med politiko in estetiko v odnosu do etičnega vprašanja. Hkrati Ranicere odpira novo možnost s trditvijo, da estetska misel po etičnem obratu prevzame idejo preloma časa.

Z interpretacijo projekta Vn v svoji časovni razsežnosti osvetlimo dvojni pomen arhitekture kot uporabne umetnosti, ki govori o problematiki: eni v preteklosti, ta se odraža v dotedanem razvoju mesta; in drugi v prihodnosti, v kolikor se ideja razvoja mesta ne spremeni. Glede na obe Ravnikar oblikuje arhitekturno-urbanistični predlog. Temporalna razsežnost arhitekture pa pred nas posledično postavlja etično dilemo: kako misliti Arhitekturo, da bomo lahko v razmišljanju uskladili razmerje med okoljem, načinom biti in načelom delovanja? Arhitektura se v tem smislu ne more izogniti vprašanju o namembnosti prostora in ideologiji, ki jo opredeljuje.

NEW VENICE: THE TRONCHETTO AREA COMPETITION AND TEMPORALITY OF ARCHITECTURE

Nika GRABAR

University of Ljubljana, Faculty of Architecture, Zoisova 12, 1000 Ljubljana, Slovenia
e-mail: nika.grabar@fa.uni-lj.si

SUMMARY

The article presents the project Venezia Nuova (Vn) designed by Edvard Ravnikar, Majda Kregar and Edo Ravnikar, which was submitted as a proposal for the Tronchetto area competition in Venice in 1964. The proposal changed the program suggested by the competition brief. This altered its purpose and opened the question of temporality of architecture in its relationship towards water and societal issues. On the one hand, this gesture related architectural temporality in a specific way to social time, time of social conventions and rituals, and on the other, to time cycles of nature showing that the process of design interpolates the environment into space. In the case of Venice, this means water currents of the lagoon, which retroactively influence societal issues of the city.

In Adorno's thought architectural imagination is to fuse together purpose, space and material. For architecture to be great architecture, it should be designed according to its purpose, nevertheless, the design should transcend it with architectural imagination. Simultaneously, critical reflection should be legible in the sense of space and its function. Through the question of function and purpose it is possible to relate his thought to the question of time.

Ranciere's critique of Adorno's position in terms of modernist rigour is connected to the ethical turn. In Ranciere's perspective the turn blurs the interconnection between politics and aesthetics in relation to the ethical question. At the same time Ranciere opens a new possibility by claiming that the central element in this overturning is the idea of modernity as a time cut into two by a founding event or by an event to come.

By interpreting the Vn project in its temporal dimension, the article elucidates architecture's double meaning as a purposeful art, which discloses a double problematic: one in the past (it is reflected in the development of the city until the competition) and the other in the future in case the idea of the development of the city does not transform. The Vn proposal is an attempt to address both issues. The temporal dimension of architecture consequently confronts us with an ethical dilemma: how do we think Architecture to establish an identity between an environment, a way of being and a principle of action? The question of land use, its function and, consequently, its purpose determined by ideology is in this sense for Architecture unavoidable.

Keywords: architecture, Venice, Tronchetto, aesthetics, ethics, politics

VIRI IN LITERATURA

ADR – Arhiv družine Ravnikar (zasebna zapuščina) / Archive of the Ravnikar family (private heritage).

Ravnikar, E. (1967): Concorente al concorso internazionale per la redazione del piano urbanistico planivolumetrico per la nuova sacca del Tronchetto: VN /redazione del 6. gennaio 67/. Poročilo o natečajnem projektu. Ljubljana (ADR).

Adorno, T. W. (1977): Functionalism Today. V: Leach, N. (ur.) (1997): Rethinking Architecture, a Reader in Cultural Theory. London, Routledge, 5–17.

Adorno, T. W. (2003): Art and the Arts. V: Tiedemann R. (ur.): Can One Live after Auschwitz? A Philosophical Reader. Stanford, Stanford University Press, 368–391.

Cappai, I. & P. Mainardis (1995): Modrost Edvarda Ravnikarja / La saggezza di Edvard Ravnikar. V: Ivanšek, F. (ur.): Hommage à Edvard Ravnikar: 1907–1993. Ljubljana, Ljudska pravica, 109–117.

Knop, S. (2007): Žalostni vitez utopije (spremna beseda). V: Adorno, T. W.: Minima moralia: refleksije iz poškodovanega življenja. Ljubljana, Založba /cf*, 303–320.

Ranciere, J. (2012): Nelagodje v estetiki. Ljubljana, Založba ZRC, ZRC SAZU.

Ravnikar, E. (1964): Tronchetto. Naši razgledi, 13, 20, 400–401.

Ravnikar, E. (1965): Tronchetto, Solving the Venice Region Complex, Italy. V: Vodopivec, A. & R. Žnidaršič (ur.) (2010): Edvard Ravnikar: Architect and Teacher. Wien-New York, Springer, 217–223.

Sammartini, T. O. (1964): Venice: Tronchetto Island International Competition. Architectural Design, 34, 12, 583–584.