



イタリアの橋(2)

(財)リバーフロント整備センター 理事
長谷川憲治

ヴェネツィアの運河を飾るポンテ・リアルト

いつの頃からかフィレンツェは「花の都」と呼ばれ、ヴェネツィアは「水の都」と呼ばれている。ここ水の都は運河が網の目のように通り、黒塗りのゴンドラが行きかい、カンツォーネの歌声が流れ、世界の観光客を呼び寄せて久しい。ヴェネツィアは中世から東方との貿易で栄え、その輝かしい歴史は、いまでも往時のままの華麗な寺院、宮殿、そして色彩豊かな絵画に偲ぶことができる。

サン・マルコ広場はヴェネツィア観光の出発点だ。ここの古い回廊に残っているカフェ・フローリアンは、バイロンやゲーテもしばしば立ち寄った喫茶店だそう。格調は感じられるが少し汚れたこの年代物の椅子に座ってエスプレッソ(南欧風の濃いコーヒー)の苦味をゆっくりと楽しむ、これが今回の旅行のひそかな目的だった

が、こうして眺めていると、広場のたたずまいは喧噪の中にもなんとなく人間的なゆったりとしたリズムが感じられる。自動車がないからだ。文字どおりの網の目の運河にかかる橋はゴンドラなどを通すため太鼓橋ようになっており、これを渡るには階段を昇らなければならない。このため自動車が通れないので陸の上の交通手段は手押し車と徒歩だけになっている。

塩野七生、「海の都の物語り ヴェネツィア共和国の1千年」など中世イタリアの歴史と人を描いた数多くの著書によって有名だが、彼女の夫君の大伯父に当たる方はイタリアの建設省から地方に派遣され、そこで公共事業全般の計画施行の責任者であった。

官名は、プロヴェディトーレ・デッラ・オ

ペラ・プブリカという。日本では建設省の地方建設局長のような役職かもしれない。ともあれ土木建設部門の長として、この官名でイタリア各地で勤務した。ところが、ヴェネツィアに派遣されたときだけ官名が違った。ジストラート・アレ・アックワ 即ち、「水の行政官」である。仕事の内容は全く同じなのに官名のみが異なるのである。

そもそも、この官職は9世紀から既に存在した。そして非常に重要な仕事の責任者とされた。かつて新任の「水の行政官」は、ドージェ(ヴェネツィア共和国元首)とともに民衆の前に立ち、一種独特な儀式を済ませねばならなかった。ドージェは集まった民衆に向かってこう宣言する。「この者の功績を誉め讃えよ。それにふさわしい報酬を与えよ。しかし、この責任重い地位にふさわしくないとしたら、絞首刑に処せよ」

この物騒な就任式はヴェネツィア共和国が崩壊するまで続いたという。

また、ロイ・マン著「都市の中の川」のヴェネツィア編に次のような注がある。

【1501年議会は、つぎのように宣言した。「公共堤防を切断したり低くしたりする者、水を分岐させるため地下水路を作る者、水路を深くしたり広げたりする者、これらの者は、その右手を切り落とし、左目をえぐり、その財産は没収される。】

なぜにヴェネツィアはかほどにまで「水」に関心を持って来たのか、また、持たざるを得なかったのか。



本土からヴェネツィアへの道路

自動車が一台も存在しないヴェネツィアでは、人の移動の主力は船に頼っており、島の中心を逆S字型に流れるカナル・グランテ(大運河)は、したがって、この街のメイン・ストリートにあたる。これに小さな運河が何本となく繋がっているが、これらは、いうならば生活道路である。この目抜き通りにも生活道路にも、古い建物が水際から立ち上がって連なり、ゴンドラ、モーターボートなどは建物に直接着けられる。勿論ゴミの収集船もそうだ。



ゴミ収集船/向こうが青果市場

1507年、カナル・グランテに架ける橋の競技設計が行われ、現在のポンテ・リアルト(リアルト橋)の案が採用された。設計者の名はアントニオ・ダ・ポンテ。ヴェネツィア市土木局の職員で当時58歳、無名の技術者であったという。このポンテ(橋)という姓の技術者が400年後の今日に残るルネッサンス建築の傑作の一つといわれる橋を設計し建設を担当したのだ。日本にも「大橋」とか「橋」という姓があるが、イタリアにも「ポンテ」という姓があったのか、それとも市役所で一生涯、あるいは親子代々、橋の仕事を担当して、しかも橋が大好きで、それでポンテ氏と呼ばれて、ついに、それが姓になったのか、それは知る由もない。

カナル・グランテには、まず12世紀にボンツーン橋が架けられ、その後13世紀に架けかえられた。このとき通行料を取ったことから、この橋はモネタ橋と呼ばれた。「モネタ」は「お金」の意である。

ポンテ氏の設計によって橋の幅が大きく広げられ、それと同時に市では、橋のうえに店舗を出すことを許可して家賃を取ることになった。こうして家賃が入ることになって、橋の修繕費に困らなくなったので、通行者から料金を徴収することが取りやめになり、モネタ橋はポンテ・リアルトと呼ばれるまで今日に至っている。リアルトは、この地名の「高い堤」という意で、当時も現在も商業の中心地となっている。

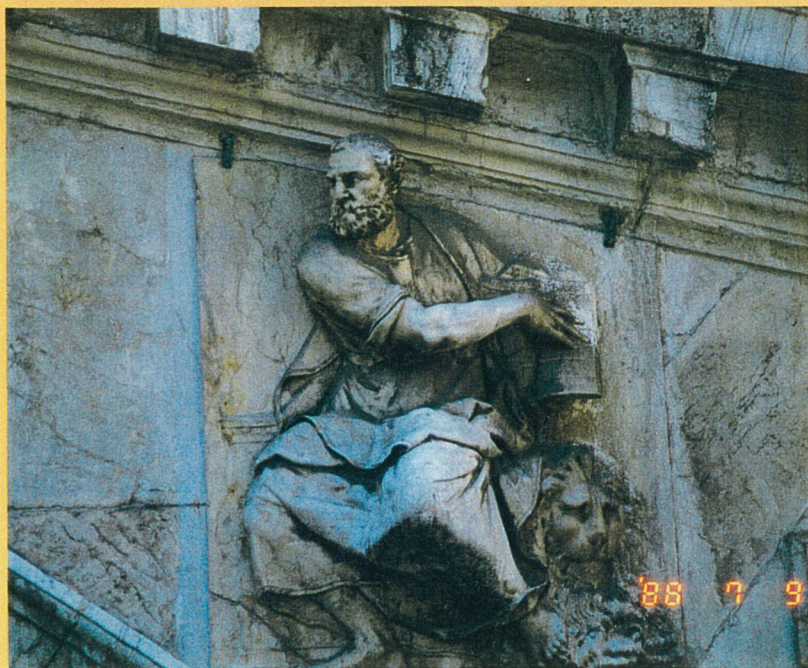
1929年度のノーベル文学賞を受けたトーマス・マンは「ヴェニスに死す」でポンテ・リアルトを次のように描いている。

【それは渦を横切り、サン・マルコをすぎ、大運河をさかのぼっていく、なじみの深い船路だった。(中略)いくつかの公園があとになった。小さい広場がもう一度、威厳のある典雅な様子でひらけてきて、それから見すてられた。高樓の大きな列が見えてきた。そして運河が方向を転じると、リアルト橋のみごとに張りわたされた大理石のアーチがあらわれた。旅人はじっと眺めた。そしてかれの胸はさけていた。この都市のふんいき一海と湿地との少し腐ったようなにおい、かれがあれほどののがれたいと思ったそのにおい—それを今かれは、深い、したわしくせつない息づかいで、吸っているのだ。】(岩波文庫)



リアルト橋の現況

イタリアの橋(2)



橋げた側面の彫刻

ポンテ・リアルトは石造りで、橋脚を飾る大理石の彫刻はそのまま美術館に収まってもよいくらい見事なものだ。円弧の三分の一ばかりを使った部分アーチで支間26.6メートル、アーチの高さ6.3メートル、橋の幅は22.6メートルある。通路が中央にあって、その両側に商店がならび、さらに、その外側に通路があって高欄がある。ヴェネツィアのポンテ・ヴェッキオに並ぶ商店は貴金属を扱っていたが、ここの商店は単なる土産物屋だ。べつにどうということのない雑多な品物を並べているだけだ。ただ売り子のイタリア語はやたらに早い。もっとも理解できない言葉はすべてこうだが。

中世紀、ヴェネツィアが地中海貿易を取り仕切っていた頃も、この橋の架かるカナル・グランテはその中心になっており、交易船のための総ての機能、すなわち船着き場、倉庫、商店、ホテルなどが集まり賑わっていた。中世のヴェネツィアが地中海貿易で扱った商品といえば、香料が中心と考えている人も多い。たしかにヴェネツィア商人の扱った典型的な品物であったが、9世紀ごろまでの主要な商品は塩と塩漬の魚だった。それが、その後、奴隷と木材に移る。これがヴェネツィア商人の得意先であるアフリカの回教徒たちの欲しがった品物である。しかしヴェネツィアはカソリック教会に属している。当時カソリッ

ク教会は異教徒との交易を禁止していた。しかしヴェネツィアはこれにあまりこだわらなかったらしい。商業がイデオロギーにとられないことは今も昔も変わらないのであろう。また教会は奴隷の売買は禁止していた。しかし異教徒はこの限りではなかった。したがってヴェネツィアが扱う奴隷はカソリック教会に属していないアングロ・サクソン人、スラブ人あるいは黒人であった。ヴェネツィア商人はこの母港で奴隷と木材を仕入れ、これを当時の最新鋭船で北アフリカへ運び、この地の回教徒に売る。そして手にいれた外貨をもってコンスタンティノープルに回る。ここでは香料、金銀、宝石、布地などを仕入れて故国ヴェネツィアに戻るのである。ヴェネツィアにはヨーロッパ各地から集まった商人

レストランの客席



が交易船の積み荷を待っていた。こういう図式の交易がヴェネツィアの商業活動であった。そして、このような交易が成り立つためには、遠洋航海のための最新鋭の高速の交易船が必要であり、また制海権を確保するための強力な海軍力が必要であった。したがって、ここヴェネツィアは一面では商業貿易の中心であるとともに、

これを支える軍事力、技術力の中心地でもあった。

このようにしてアドリア海の最北端の大きなラグーナ(潟)に作られたヴェネツィアの港は、中世のきびしい宗教の縛りにとらわれないあらゆる人種、目の色、髪の色、膚の色の違う商人が行き交う国際都市として発展を遂げたのである。その中心地は、もちろん逆S字型の運河カナル・グランテであり、ポンテ・リアルトは、その輝かしいランドマークとなっていたのである。

ヴェネツィアにはカナル・グランテとこれに繋がる運河のほかにも無数の運河があるが、これらの運河は陸地を掘って作ったものではない。これが大変に重要なことである。ヴェネツィアの陸地はラグーナのなかの島と島の間、干潟と干潟の間を流れる水路部分を、その最も低いところだけを残して、両岸を木の杭や石材で固めて埋め立てたものである。運河が曲がりくねっているのはこのためだ。つまりヴェネツィアにはまず水路があったのである。自然の水路をそのまま残して埋め立て地が出来ているのだ。

運河は、普通は船を通すためのものである。ところが、ここヴェネツィアでは運河は船を通すためのものではなく水を通すためのものである。もちろん船も通る。しかしそれは結果であって、目的は、あくまで水を通すことにある。ここヴェネツィアでは海水は流れていなければならない。一旦それが澱みはじめると、不廃物が底に沈

澱し、伝染病発生の源になる。ヴェネツィアを囲むラグーナには大小の川が注ぎ込んで入る。海水よりもずっと腐り易い川の水である。もちろん土砂も流し続けている。

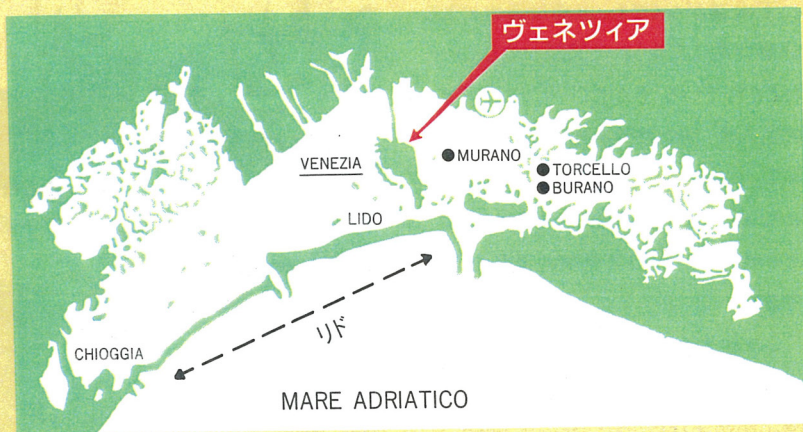
ここで我々は考える。そんなに小さな面倒な埋め立てを行なうよりも、どうせ土地の少ない島である。一つ一つを埋め立てないで全域まとめて埋め立てたらどうだ。このほうが合理的ではないか。

その答えはこうだ。運河はラグーナの中にあるので、当然に潮の干満の影響を受ける。また規則的な干満のほかに、雨が降れば川から不規則な水量が流れ込む。ときには増水した川の水と満潮時の海水、そのうえ南風に寄せられて来る高潮、これらがその力を減殺されることなしにぶつかりあってくることがある筈だ。そしてこの影響を少なくしようとするためには櫛の歯のようにたくさんの水路を作るしかないではないか。

埋め立てについて陣内秀信氏は「都市のルネサンス イタリア建築の現在」のなかで次のように述べている。

【この水の都に生態学的観点からの危機を招いたのは、やはり19世紀以降の楽観的技術志向であった。近代技術を手にした人間の奢りが、この町にとっての水の重要性への自覚を失わせたのである。

まず町の随所で、人の移動を容易にし、衛生状態を改善することを理由に、運河の埋め立てが行われた。リオ・テッラ(埋め立てられた運河)という名前をもつ道路は、すべてこれにあたる。従来の道に比べ、こうして生まれた新道は、道幅も広く、屋外カフェ、レストラン、露天市場の場も提供し、たしかに心地よい空間を生み出した。しかし、水の恒常的循環による浄化作用に支えられて来たこの町では、運河の埋め立てによって、水が澱み、むしろ衛生状態の悪化を招くに至ったのである。こ



イタリアの橋(2)

れを憂慮した市当局は、ここ20年来、埋め立てという蛮行を口にしていない。】

運河を埋め立てることは浸水問題のほかに水質汚染の問題が生じて来るのだ。現在でもヴェネツィアには下水道がない。すべて運河への垂れ流しである。ヴェネツィア共和国の1000年の間、何回となく満潮時にも水面下に沈まない高さに下水口を設置せよと命じた告示がだされている。満潮時には下水の中容物が逆流して家の中に溢れることが多かったのである。

我が国には、洪水時の「床下浸水による便壺の惨事」に備えて「かわや石」を用意していた地方があるという。すでに一階部分の水に浸かった建物もあるこの街に「かわや石」でも輸出すれば喜ばれるかもしれない。何しろ秋から冬にかけて季節風のつる頃にサンマルコ広場が冠水するのは、いまや珍しい事ではなくなっているのだ。

下水道がなくても、以前は海水による分解作用に支えられて問題が生じなかったとされている。しかし、「ベニスに死す」の主人公、世の尊敬をあつめる初老の作家アッセンバッハは【部屋の窓をあけたとき、湯のくさったようなにおいをおく】のであるが、これは1913年発表の著書の模様である。

3 これがその後、化学洗剤の使用によって、さらにバランスが崩れて汚物の分解浄化が出来なくなった。夏の干潮時には運河の水底があらわになり、その臭気た

るや耐えがたいものがあるという。幸い私が滞在した3日間は風通しが良かったので被害はなかったが、大量の藻、アオコが発生していることは確かだ。ヴェネツィアでは近代式の下水道の設置が焦眉の急となっているのだ。

もっとも、当センターの松田部長は、かつて一日、家族と共に、ここの浜で海水浴を楽しんだという。ご本人は「下水は本土へ圧送して処理するシステム」と信じていたようだ。「あすこの海で泳いだというのは、あまりないんじゃないかな」などと得意顔だったが、令夫人の海水着は、その後よく洗濯されたかどうか。

ついでにいうと、このラグーナに棲息する魚類は豊富である。旅行会社のグルメ・

ツアーには、必ずと言っていいほどに、ヴェネツィアではこの海の幸を楽しむコースが加えられている。ここでのレストラン(高級レストラン)のメニューには第一行目から魚介類が並んでいる。前菜にはエビ、カニ、イカ、タコなど、メイン・デッシュにはタイ、ヒラメなどがある。そのほかにも訳の分からない、つまり私の読めない海鮮料理がズラリッと並んでいる。この名物のマッカロニ・アッラベネツィアナ、つまりヴェネツィア風マカロニとは魚介入りのマカロニのことだ。松田氏ご一家も海水浴の後は栄養豊富な海の丸々と太った魚介類を賞味されたにちがいない。

(つづく)



サン・マルコ広場/ゴンドラ乗船所