

FIRENZE architettura

1.2017



spostamento



FIRENZE
UNIVERSITY
PRESS

Periodico semestrale

Anno XXI n. 1

€ 14,00

Spedizione in abbonamento postale 70% Firenze

In copertina:
Edward Hopper
Night Shadows, 1921
© Metropolitan Museum of Art



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
FIRENZE

DIDA
DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA

FIRENZE architettura

via della Mattonaia, 14 - 50121 Firenze - tel. 055/2755433 fax 055/2755355

Periodico semestrale*

Anno XXI n. 1 - 2017

ISSN 1826-0772 (print) - ISSN 2035-4444 (online)

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 4725 del 25.09.1997

Direttore responsabile - Saverio Mecca

Direttore - Maria Grazia Eccheli

Comitato scientifico - Alberto Campo Baeza, Maria Teresa Bartoli, Fabio Capanni, João Luís Carrilho da Graça, Francesco Cellini, Maria Grazia Eccheli, Adolfo Natalini, Ulisse Tramonti, Chris Younes, Paolo Zermani

Redazione - Fabrizio Arrigoni, Valerio Barberis, Riccardo Butini, Francesco Collotti, Fabio Fabbrizzi, Francesca Mugnai, Alberto Pireddu, Michelangelo Pivetta, Andrea Volpe, Claudio Zanirato

Collaboratori - Simone Barbi, Gabriele Bartocci, Caterina Lisini, Francesca Privitera

Collaboratori esterni - Gundula Rakowitz, Adelina Picone

Info-Grafica e Dtp - Massimo Battista - Laboratorio Comunicazione e Immagine

Segretaria di redazione e amministrazione - Donatella Cingottini e-mail: firenzearchitettura@gmail.com

Copyright: © The Author(s) 2017

This is an open access journal distributed under the Creative Commons Attribution-ShareAlike 4.0 International License
(CC BY-SA 4.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/legalcode>)

published by

Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze

Firenze University Press

via Cittadella, 7, 50144 Firenze Italy

www.fupress.com

Printed in Italy

Firenze Architettura on-line: www.fupress.com/fa

Gli scritti sono sottoposti alla valutazione del Comitato Scientifico e a lettori esterni con il criterio del DOUBLE BLIND-REVIEW

L'Editore è a disposizione di tutti gli eventuali proprietari di diritti sulle immagini riprodotte nel caso non si fosse riusciti a recuperarli per chiedere debita autorizzazione

The Publisher is available to all owners of any images reproduced rights in case had not been able to recover it to ask for proper authorization

chiuso in redazione luglio 2017 - stampa Bandecchi & Vivaldi s.r.l., Pontedera (PI)

*consultabile su Internet <http://tiny.cc/didaFA>

FIRENZE architettura

1.2017

editoriale	Conoscere, riconoscere e il disagio della scoperta <i>Carlo Olmo</i>	4
la strada	L'Autostrada del Sole e la Scuola italiana di ingegneria <i>Sergio Poretti, Tullia Iori, Ilaria Giannetti</i>	8
	Marte.Marte Architekten - Dell'intangibile movimento della pietra <i>Alberto Pireddu</i>	18
	Rino Tami - L'autostrada come problema artistico <i>Andrea Volpe</i>	28
	Gianugo Polesello - Porta e ponte a Padova est <i>Gundula Rakowitz</i>	38
	Luigi Ghirri - Alcune soste di Luigi Ghirri lungo la via Emilia <i>Gabriele Bartocci</i>	48
la sosta	Cappella di preghiera <i>Paolo Zermani</i>	56
	Stazione Rogers <i>Luciano Semerani</i>	64
	Patrimonio lasciato in strada. Riflessioni sulla conservazione delle architetture per la mobilità <i>Susanna Caccia</i>	72
	Jean Prouvé - Olio di macchina in libreria <i>Francesco Collotti</i>	82
	Costantino Dardi - Paesaggi platonici <i>Michelangelo Pivetta</i>	88
	Una grammatica di chiaroscuro. L'autorimessa in via De Amicis a Milano di Tito Bassanesi Varisco <i>Caterina Lisini</i>	98
	Ursula Schulz-Dornburg - Sulla strada <i>Fabrizio Arrigoni</i>	108
lungo la strada	Zaha Hadid Architects - Forme costruite e forme di natura in movimento <i>Adelina Picone</i>	120
	Realismo visionario. Mario Ridolfi progetto per il Motel Agip a Settebagni, Roma <i>Carmen Andriani</i>	128
	Architettura di comunicazione. Cavalli alati, cani a sei zampe e gatti selvatici lungo il "bordo stradale" <i>Susanna Cerri</i>	138
	Jorrit Tornquist - Il progetto cromatico della torre del Termoutilizzatore di Brescia <i>Matteo Zambelli</i>	146
	Imparare dalla strada. Autopia vs distopia <i>Ugo Rossi</i>	154
percorsi	Cryptoporticus. La rete delle strade diventa sotterranea a Villa Adriana, Tivoli <i>Giorgio Verdiani</i>	162
	Esistenze sul filo. Luoghi di passaggio e figure di donne nel cinema di Silvio Soldini <i>Chiara Tognolotti</i>	170
abitare mobile	Case su ruote <i>Fabio Fabbrizzi</i>	178
	Edoardo Gellner - Le tende di Corte di Cadore <i>Emiliano Romagnoli</i>	188
eventi	Lucca, Fondazione Centro Studi sull'Arte Licia e Carlo Ludovico Ragghianti, 4 marzo - 25 aprile 2017 UNA STORIA D'ARTE. La fondazione Ragghianti e Lucca 1981-2017 <i>Alessio Palandri</i>	196
	Trieste, Magazzino delle Idee, 23 aprile - 2 luglio 2017 "tu mi sposerai" - Opere di Gigetta Tamaro 1931-2016 <i>Enrico Bordogna</i>	200
letture a cura di:	<i>Eliana Martinelli, Francesco Collotti, Federico Coricelli, Claudia Morea, Giacomo Zuppanti, Emiliano Romagnoli, Renato Capozzi e Federica Visconti, Antonio Riondino, Giovanni Multari, Marco Falsetti, Claudia Sansò</i>	204

spostamento

Lo spostamento come riconoscimento e scoperta, un autentico *Parcours de la reconnaissance*, è il tema di questo numero di "Firenze Architettura", che si apre con le riflessioni di Carlo Olmo sulla necessità di porsi un interrogativo di fondo della scoperta, che è poi un'ermeneutica dell'altro; pena, uno spostamento fine a se stesso che può finire col rassomigliare a una "organizzazione dell'oblio".

Il numero è un viaggio *on the road*: lungo l'Autostrada del Sole che, con i suoi quasi 800 chilometri, collega, dal 1964, Milano e Napoli, o lungo la strada che da Dornbirn conduce al villaggio di Ebnit in Austria, sulla quale ritrovare i ponti di una trilogia sapientemente costruita dallo studio Marte.Marte, oppure, ancora, lungo quella via Emilia che da secoli sostiene il corpo del paesaggio italiano e che Luigi Ghirri ha fermato per sempre nelle sue splendide fotografie.

Movimento e sosta sono parte di un'esperienza conoscitiva che rimette in gioco le gerarchie. Ecco, allora, che la sosta può essere la piccola Cappella di preghiera realizzata da Paolo Zermani in occasione della visita di Papa Francesco a Firenze nel 2015 (metafora, certo, di un cammino spirituale). Oppure un manufatto seriale assunto quale testimonianza: la mitica stazione Aquila, costruita dai BBPR nel 1936 a Trieste e restaurata dallo studio Semerani e Tamaro nel 2001; la stazione di rifornimento di Jean Prouvé ricostruita al Campus Vitra a Weil am Rhein; un'autorimessa a Milano di Tito Bassanesi Varisco; alcune fermate dell'autobus in Armenia immortalate da Ursula Schulz-Dornburg. Ma lungo la strada, luogo privilegiato di osservazione, è possibile ritrovare anche le forme matematiche della Stazione Alta Velocità di Afragola di Zaha Hadid, i colori cangianti del Termoutilizzatore di Brescia, frutto del sapiente progetto cromatico di Jorrit Tornquist, artista, biologo e architetto austriaco. Carlo Olmo ricorda, nel suo editoriale, come lo spostamento possa rincorre pagine letterarie, topoi artistici e paesaggi cinematografici. A questo tema è dedicata la riflessione *Esistenze sul filo. Luoghi di passaggio e figure di donne nel cinema di Silvio Soldini*. Chiudono il numero le case su ruote, l'Airstream mobile home, simbolo del nuovo nomadismo che si sviluppò in America durante i decenni centrali del XX secolo e le forme archetipiche delle tende di Corte Cadore di Edoardo Gellner. (ndr)

movement

Movement as recognition and discovery, a genuine *Parcours de la reconnaissance*, is the subject of this number of "Firenze Architettura", which opens with Carlo Olmo's reflections on the need to question discovery in depth, which is also a hermeneutics of otherness; carrying the risk of movement as an end in itself, which in the end may well resemble an "organisation of forgetfulness".

The number is a journey *on the road*: along the *Autostrada del Sole* which, with its almost 800 kilometres links, since 1964, Milan and Naples, or along the road that connects Dornbirn to the village of Ebnit in Austria, which includes the trilogy of bridges masterfully built by studio Marte.Marte, or else along the via Emilia, which for centuries has supported the body of the Italian landscape, immortalised by Luigi Ghirri in his splendid photographs.

Movement and rest are parts of a cognitive experience that questions hierarchies. Thus rest can take place at the small Prayer Chapel built by Paolo Zermani on the occasion of the visit of Pope Francis to Florence in 2015 (clearly the metaphor of a spiritual path). Or else a serial building which has become a symbol: the mythical Aquila petrol station in Trieste, built by BBPR in 1936, restored by studio Semerani e Tamaro in 2001; Jean Prouvé's service station re-constructed at the Campus Vitra in Weil am Rhein; a garage in Milan by Tito Bassanesi Varisco; and finally some bus-stops in Armenia immortalised by Ursula Schulz-Dornburg. Yet along the road, privileged place for observation, it is possible to find as well the mathematical forms of the High-Speed Railway Station in Afragola by Zaha Hadid, or the changing colours of the waste-to-energy plant in Brescia, resulting from the knowledgeable chromatic project by the Austrian artist, biologist and architect Jorrit Tornquist.

Carlo Olmo recalls, in his editorial piece, how movement can retrace literary pages, artistic *topoi* and cinematic landscapes. This is the topic of *Existences on the edge. Places of passage and female characters in the cinema of Silvio Soldini*.

The number concludes with a piece on houses on wheels, the Airstream mobile home, symbol of the new nomadism which developed in the United States during the middle decades of the 20th century, and another on the archetypal forms of the tents in Corte Cadore by Edoardo Gellner. (Translation by Luis Gatt)



René Magritte, *Il vaso di Pandora*, 1951

Conoscere, riconoscere e il disagio della scoperta *Knowing, recognising, and the discomfort of discovery*

Carlo Olmo

Non è raro accompagnare, anche nella propria città, amici o colleghi a visitare architetture e luoghi. È ancor meno raro che in quegli spostamenti, consciamente o inconsciamente, si giochino modificazioni nella costruzione di senso del riconoscere e del conoscere. Noi seguiamo un percorso che quasi sempre aiuta i nostri amici a ritrovare forme che si aspettano di incontrare: non entriamo quasi mai nello scarto che si può produrre tra immaginari attesi e le domande che potremmo fare, e far loro, a quei monumenti, spostandoci nella città. Escludiamo dal riconoscimento la costruzione di un giudizio e regoliamo le nostre narrazioni sulle storie di mentalità e rappresentazioni attese.

Procediamo, vien voglia di dirlo, sfogliando le pagine di uno storicismo rassicurante, fatto di topoi consolidati: che provengano dalla storia dell'arte, dell'architettura o della cultura, poco importa. E si tratta quasi sempre di riduzione a valori simbolici di intrecci estremamente complessi di valori sociali, economici, culturali che, oltre tutto diamo per immutabili, come se anche i valori non fossero delle produzioni sociali e culturali dotate di una loro temporalità.

E rassicuriamo chi ci accompagna che ritroverà ciò che si aspetta di trovare. Una condizione che l'infinita moltiplicazione di immaginari, assolutamente iterativi, oggi radicalizza. Quando "le immagini prendono posizione", lo fanno quasi sempre consolidando forme di identità. La collusione che si crea tra chi racconta e chi si muove per ritrovare forme iconiche, esclude la questione del costituirsi di un soggetto all'interno di un contesto (formale, sociale, politico) dal quale il soggetto è sempre preceduto e accompagnato. La città in cui ci spostiamo per illustrare le bellezze è in realtà fondamentalmente un'alterità che noi cerchiamo di ricondurre a

It is not unusual, even in one's own city, to accompany friends or colleagues to visit places or architectural monuments. It is even less unusual that during those visits certain displacements take place, whether conscious or unconscious, regarding the construction of the meaning of knowing or recognising. We follow a path that almost always helps our friends to find the forms that they expect to find: we rarely enter that area that results from the possible difference between the expected and the questions that we, or them, can ask from those monuments while moving about the city. We exclude from that recognition the construction of judgment and regulate our narratives according to the history of expected attitudes and representations.

We proceed, we may say, by leafing through a reassuring historicism, made of consolidated *topoi*: whether derived from the history of art, of architecture or culture, is unimportant. And it almost always consists in reductions to symbolic values of an extremely complex interlacing of social, economic and cultural values which we take as unchanging, as if values were not social and cultural products with their own life-spans.

And we reassure those who accompany us that they will find what they expect. A condition that the infinite multiplication of totally repetitive imaginary ideas radicalises today. When "images take a stance", they almost always do so by consolidating forms of identity. The collusion generated between who narrates and who seeks iconic forms, excludes the question of the establishment of a subject within a context (formal, social, political), which always precedes and accompanies the said subject. The city through which we move to illustrate its beauty is in fact basically an otherness that we try to lead back

stratificazioni di codici trascritti in testi e diffusi per canali che ne regolano la lettura. Spostarsi in una città pone in realtà una questione ben più profonda: la questione del sé relativamente all'altro e, connessa, la questione della costruzione del giudizio critico, forse la questione oggi più controversa e difficile.

Se mi sposto ad Avignone per riconoscere come Viollet-le-Duc ha restaurato il palazzo dei Papi, sicuramente rassicuro la mia identità e consolido la mia autostima. Il mio essere architetto e/o storico dell'architettura mi aiuta a riconoscere quel che è autentico da quel che è agli occhi di quasi tutti i visitatori, un'architettura apparentemente unitaria nel tempo: autentica senza che neanche mi ponga il problema di cosa quella narrazione dell'autenticità si porta dietro.

Io – savant, avrebbero sottolineato nel Settecento – riconosco forme, materiali, tecniche di un restauro costruito su un'idealità che sono in grado di ricondurre alle sue matrici, ai suoi presupposti, persino agli scritti di Viollet-le-Duc. Il mio giudizio si ferma così al consolidare quel che già so, eliminando ogni possibile conflittualità tra la narrazione che mi sono costruito con gli strumenti dei miei saperi esperti e la mia esperienza di viaggiatore: aiutato in questo dall'overdose di immagini e rappresentazioni che quasi smontano ogni mia curiosità. Cosa puoi scoprire d'altro canto che non sia stato scritto in qualche saggio rappresentato in qualche disegno di viaggio, commentato in qualche blog? Come puoi anche solo scoprire di non saper e ancor più di non saper...vedere? E soprattutto, così facendo, l'alterità viene quasi neutralizzata, ricondotta a un gioco tra identità (*idem* e *ipse*, come scrive Paul Ricoeur) che non può lasciare spazio a dissimmetrie e conflitti tra ciò che vedi e i pre-giudizi con cui guardi architetture e luoghi.

Senza saperlo quel che noi mettiamo in gioco, così facendo, è un'assoluta prevalenza di una memoria organizzata per cassetti non comunicanti, che è anche il fondamento della nostra attuale incapacità di sorprenderci e di scoprire. Maurice Halbwachs in uno splendido – e oggi studiatissimo – libretto (*La Topographie Légendaire des Évangiles en terre sainte* (1941) sembra vaccinarci da quella memoria solo all'apparenza rassicurante. La sua raffinata indagine sulla costruzione dei luoghi santi è quasi un monito oggi. Una strada che dalla metà degli anni novanta riprenderanno altri, da Arjun Appaduraj a Angelo Torre. L'asimmetria tra luoghi e località che forme di pellegrinaggio che seguiranno percorsi di riconoscimento che la narrazione evangelica ha a volte persino inventato, e che la rincorsa a trovare le tracce fisiche dell'avventura umana di Cristo ha voluto fissare in luoghi che hanno poi guidato lo stesso pellegrinaggio, ci spiega in realtà conflitti e asimmetrie altrimenti incomprensibili.

Chi ha visitato la Basilica del Santo Sepolcro a Gerusalemme ne ha colto forse l'espressione più radicale e insieme necessariamente priva di ironia: l'appropriazione della basilica ad opera delle diverse manifestazioni del cristianesimo – dalla ortodossa alla copta – si è trasformata non solo in un conflitto quasi...fisico tra religiosi che presidiano la basilica, ma in una stratificazione delle presenze, talmente gerarchica che neanche Woody Allen saprebbe raccontare.

In realtà il conflitto sulla memoria, il suo uso politico e tutt'altro che pacificatorio – che l'ormai quarantennale storia della patrimonializzazione ci racconta – ci aiuta a capire quanto Paul Ricoeur abbia ragione, quando rilancia – nel suo *Parcours de la reconnaissance* – una riflessione sull'irriducibilità anche del riconoscimento all'appartenenza (a una religione, a un'élite sociale, a un gruppo professionale o intellettuale). Per riconoscere bisogna avere un'idea dell'altro: bisogna porsi di fondo l'interrogativo sulla scoperta. E ancor una volta una parola, scoperta, in un mondo che sembra aver scoperto tutto – ed essere “senza

to layers of codes transcribed in texts and divulged by channels that regulate their interpretation. Moving in a city in fact poses far deeper problems: the issue of the self vis-à-vis the other, and connected to it, the issue of the construction of critical judgment, which is perhaps the most controversial and difficult question today.

If I go to Avignon to see how Viollet-le-Duc restored the Palace of the Popes, I will surely reassure my identity and consolidate my self-esteem. My being an architect and/or historian of architecture helps me to recognise what is authentic from that which appears to most visitors as a single architectural structure, built in the same time-frame: authentic without even questioning what the narrative regarding authenticity signifies.

I – savant, they would have underlined in the 18th century – recognise shapes, materials, restoration techniques built on ideals that lead back to their matrices, their preconceptions, including Viollet-le-Duc's writings. My judgment stops at consolidating what I already know, eliminating any possible conflict between the narrative I have built with the tools of my expert knowledge and my experience as a traveller: helped by the overdose of images and representations that almost completely dismantle my curiosity. What is there to be discovered that hasn't been written already in some essay, represented in some travel drawing, or commented in some blog? How can one even discover not knowing, or even not knowing... how to see? And especially, in so doing, the otherness is almost neutralised, led back to a play between identity (*idem* and *ipse*, as Paul Ricoeur wrote) that leaves no space for dissymmetries and conflicts between what you see and the preconceptions with which you see places and architectural monuments.

Without being aware of it, what we are putting into play by doing so is an absolute prevalence of a memory organised into non-connecting boxes, which is also the basis of our current incapacity for surprise and discovery. Maurice Halbwachs in a splendid – and today very studied – book (*La Topographie Légendaire des Évangiles en terre sainte*, 1941) seems to make us immune from that only apparently reassuring memory. His refined inquiry into the construction of the Holy Land is almost a warning. A road that from the mid-Nineties others will follow, from Arjun Appaduraj to Angelo Torre. The asymmetry between places and localities and forms of pilgrimage that follow paths of recognition that evangelical narrative has often invented, and that the race to find the physical traces of the human adventure of Christ has wished to fix in places that have become pilgrimage, explains in fact conflicts and asymmetries that would otherwise remain unexplained.

Whoever has visited the Basilica of the Holy Sepulchre in Jerusalem has probably grasped the most radical and deprived of irony of all expressions: the appropriation of the basilica by the various manifestations of Christianity – from Orthodox to Coptic – transformed into an almost... physical conflict between the monks that safeguard the basilica, with a complex hierarchy that even Woody Allen would find difficult to narrate. In truth the conflict regarding memory, whose political use is anything but pacifying – that the forty years of history of the process of establishing as heritage narrates – helps us to understand how right Paul Ricoeur was when he suggested – in his *Parcours de la reconnaissance* – a reflection on the irreducible nature of the recognition of belonging (to a religion, a social *élite*, a professional or intellectual group). In order to recognise one needs to have an idea of the other: one needs to inquire seriously into the act of discovery. And once again a word, discovery, in a world that seems to have discovered everything – and to be “without questions” to address even to an architectural monument such as Orsammichele –, to find itself alienated when, ironically, it is precisely the proof that we are put in crisis every time we find to share what we consider a common meaning.

domande” da rivolgere persino a un’architettura come Orsammichele – si trova spaesato, quando, non senza ironia, è proprio la forma della prova che ogni ritrovarsi a condividere quel che si ritiene essere un significato condiviso, mette in crisi.

Davanti a nicchie, statue, spazi dall’uso molteplice e conflittuale di Orsammichele, ogni sapere specialistico, ogni narrazione religiosa, ogni ricostruzione memoriale ha il suo sistema di legittimazione e prova. Solo che queste sono asimmetriche e appena le si mette in relazione ci si accorge che anche la memoria collettiva è una costruzione sociale di senso in palio tra attori sociali e politici, ieri come oggi: e cosa più importante instabile. Di lì può o dovrebbe partire la scoperta.

Solo allora spostarsi può tornare a essere un’esperienza conoscitiva, non solo fisica, può rimettere in gioco gerarchie – non solo forse perché ogni prodotto dell’ingegno umano può ambire a diventare patrimonio: un distributore o una stazione di autobus hanno egual diritti di una cappella autoriale costruita in cima a una famosa collina ad essere patrimonializzati, – ma la rimessa in discussione di gerarchie tra “monumenti” non può certo rimanere scevra di domande.

Perché, ad esempio, noi rischiamo di proporre un’opera concepita come seriale, non come testimonianza di un mondo che ha fatto della riproduzione la sua ragion d’essere, ma come valore simbolico, garantito quasi sempre dal suo autore? Davvero mi sembra che si voglia dar pervicacemente ragione alla prevalenza oggi di un’economia dell’autenticità ben più importante delle domande che un ampliamento non solo quantitativo della platea delle architetture da salvaguardare, dovrebbe indurre.

La route 66 ha rappresentato ad esempio per intere generazioni di giovani un tempo hippy, divenuto poi piano piano solo consumatore di miti e oggi, come ricorda Susanna Caccia, palestra di una singolare salvaguardia territoriale. Così uno spostamento che era nella memoria antica e letteraria quasi il paradigma della scoperta – la route viene inaugurata nel 1926 e fa da sottofondo ad esempio al *To god unknow* di John Steinbeck – è poi diventato nel tempo un medium senza più un messaggio. Perché lo spostamento può rincorrere pagine letterarie, topoi artistici, paesaggi cinematografici, ma può anche rappresentare l’espressione più estrema di chi, come George Clooney in un noto film, vive per accumulare miglia e possedere la carta di credito più gold che le compagnie aeree rilasciano e continuare a volare senza altro fine che lo spostarsi... Senza la sorpresa e la scoperta, lo spostamento fine a se stesso può assomigliare davvero troppo all’organizzazione dell’oblio che così spietatamente descrive Henry Rousso in *Le syndrome de Vichy*.

Before niches, statues and spaces of multiple and conflictual usage in Orsammichele, every specialised knowledge, every religious narrative, every memorial reconstruction has its own system of legitimisation and proof. Only that these are asymmetrical and the moment they are placed in relation to each other we realise that collective memory is a social construction of meaning carried out by social and political actors, both in the past and today, and what is more important is that it is unstable. That is the point from which discovery must stem.

Only then will travelling, moving, become once again a cognitive, and not merely physical, experience, only then can it question hierarchies – not only because every production of human intelligence can have the ambition of becoming heritage: a petrol station or a bus station have the same rights than a chapel by a renowned architect built at the top of a famous hill to become heritage, - yet the putting into question of hierarchies between “monuments” certainly raises issues.

Why, for example, do we risk proposing a work conceived as serial, not as the testimonial for a world that has made reproduction its *raison d’être*, but as a symbolic value, almost always guaranteed by its author? It really seems to me that we obstinately want to agree with the prevalence today of an economy of authenticity that is far more important than the questions that an expansion, not only in quantitative terms, of the architectural structures to be safeguarded should raise.

Route 66 has been an example for entire generations of young people who once were hippies, only to become through time a consumer of myths and today, as Susanna Caccia recalls, the training ground for a singular territorial safeguarding. Thus travel, which in ancient and literary memory was almost the paradigm of discovery – the route was inaugurated in 1926 and was the backdrop for example of John Steinbeck’s *To a God Unknow* – became with time a medium without a message. Since travel can pursue literature, artistic *topoi*, cinematographic landscapes, but also represent the extreme expression of those who, like George Clooney in a famous film, live for accumulating miles, possessing the most golden credit cards issued by airlines and fly without a purpose other than that of moving from one place to the other...

In the absence of surprise and discovery, travel as an end in itself remarkably resembles the organisation of forgetfulness that Henry Rousso so mercilessly described in *The Vichy Syndrome*.

Translation by Luis Gatt

The Autostrada del Sole, with its high number of bridges and viaducts, gathered the several personalities of the Italian School of Engineering. Prestressed concrete bridges mainly crossed the rivers of the valley of the Po; wide reinforced concrete arches played a main role on the Appennine Mountains. Its construction, divided into a multitude of small parts that small firms had to deal with, represented an epic and spectacular version of the Made in Italy.

L'Autostrada del Sole e la Scuola italiana di ingegneria* *The Motorway of the Sun (Autostrada del Sole) and the Italian School of Engineering**

Sergio Poretti, Tullia Iori, Ilaria Giannetti

Il 19 maggio 1956 si posa, a San Donato Milanese, il primo cippo chilometrico dell'Autostrada del Sole. Inizia così un'avventura epica che si concluderà incredibilmente già nel 1964: appena 8 anni sono infatti sufficienti per progettare e costruire quasi 755 chilometri di un nastro sinuoso che, partendo da Milano, supera agilmente il Po e i grandi fiumi della pianura padana fino ad arrivare a Bologna, per poi scavalcare le mille gole dell'appennino tosco-emiliano e, giunto a Firenze, incrociare più e più volte l'Arno e il Tevere fino a Roma e, sempre correndo verso il Sole, raggiungere infine a Napoli. Quasi 800 chilometri che viaggiano su circa 400 ponti e viadotti e dentro decine di gallerie.

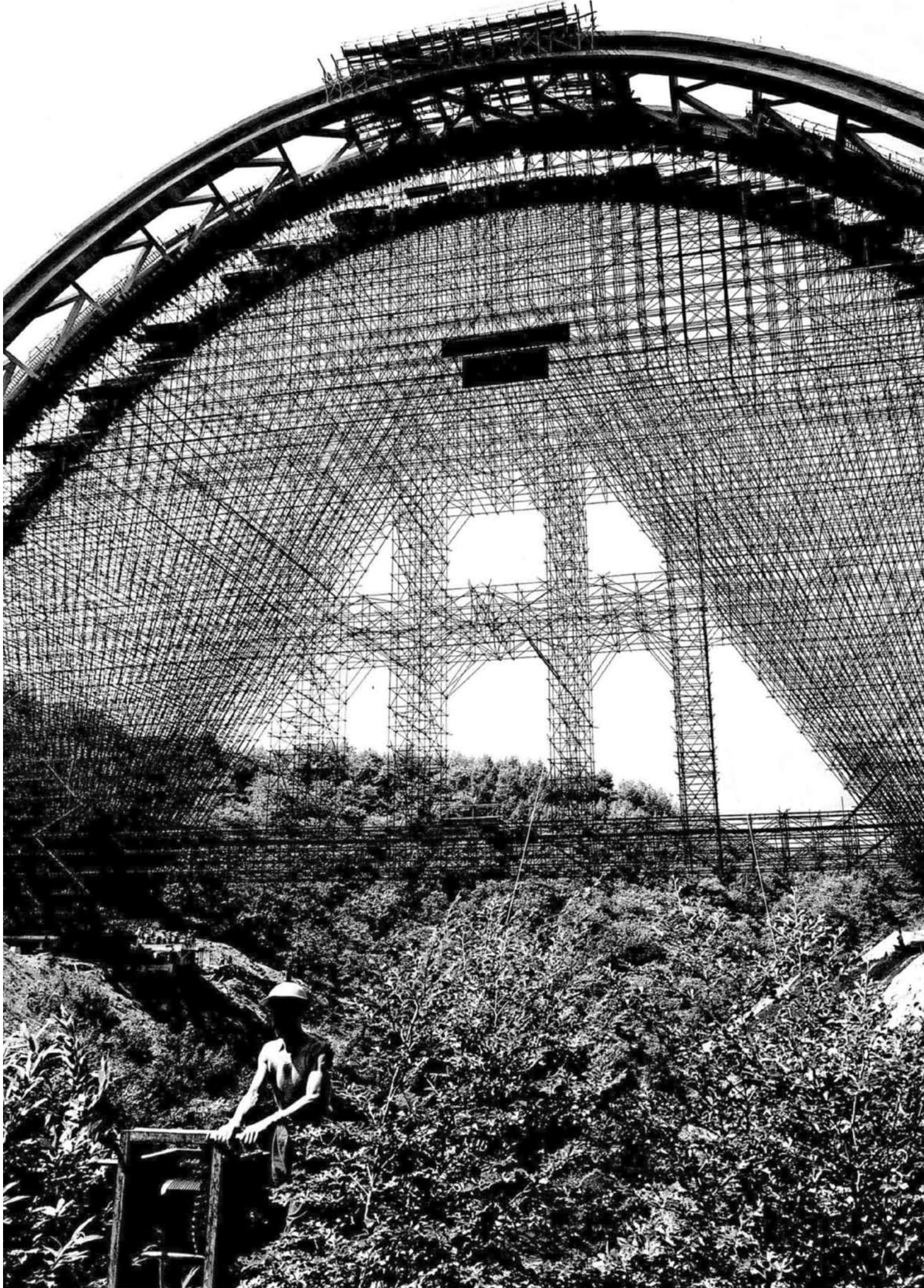
Come è stato possibile costruire l'Autosole in questo tempo brevissimo? L'exploit coincide con gli anni del miracolo economico, quel periodo di crescita accelerato e di sviluppo velocissimo durante il quale al nostro Paese riusciva bene tutto: soprattutto le opere pubbliche.

L'autostrada è subito definita dalla stampa tecnica estera "la più bella del mondo", complice naturalmente il fatto di attraversare il Paese più bello del mondo. Prima ancora dell'inaugurazione, i ponti dell'Autosole sono esibiti come capolavori in una grande mostra sull'ingegneria del ventesimo secolo che si tiene nell'estate del 1964 al Moma di New York. Nella progettazione, d'altro canto, sono coinvolti i più bravi ingegneri italiani, quelli che hanno fatto grande la Scuola italiana di Ingegneria: Riccardo Morandi, Silvano Zorzi, Giulio Krall, Arrigo Carè, Guido Oberti, Carlo Cestelli Guidi e tanti altri. Due generazioni di progettisti di altissimo livello che collaborano con imprese di costruzioni tutte diverse, tutte piccolo-medie, cioè della dimensione caratteristica dell'Italia del

The stone marker for the first kilometre of the Motorway of the Sun was placed on May 19, 1956, in San Donato Milanese, thus initiating an epic adventure which would be concluded, quite surprisingly, already by 1964: in fact it took only 8 years to design and build almost 755 kilometres of a winding road that leaving Milan, crosses the Po and the other great rivers of the Po valley until it reaches Bologna, then traverses the thousand gorges of the Tuscan-Emilian Apennines and, reaching Florence crosses several times the Arno and the Tiber until it sees Rome, and always following the Sun, finally arrives in Naples. Almost 800 hundred kilometres which travel over approximately 400 bridged and viaducts and through countless tunnels.

How was it possible to build the Motorway of the Sun so quickly? The feat coincides with the years of the economic miracle, the period of accelerated growth and development during which everything undertaken in our country was successful: especially public works.

The motorway was immediately defined by the foreign technical press as "the most beautiful in the world", helped by the fact that it was crossing the most beautiful country in the world. Before the inauguration, the bridges on the Motorway were exhibited as masterpieces in a great exhibition on engineering in the 20th century held at the Moma in New York. In its design the best Italian engineers were involved, those that made the Italian School of Engineering great: Riccardo Morandi, Silvano Zorzi, Giulio Krall, Arrigo Carè, Guido Oberti, Carlo Cestelli Guidi and many others. Two generations of designers of the highest level collaborated with different construction companies, all small and medium-sized, of the type that was common in Italy after the war: family-run construction companies,



dopoguerra: imprese di costruzione a conduzione familiare, che portano ancora il nome del loro fondatore, orgogliose di fare bene il proprio lavoro, nei tempi e nei costi previsti.

Il progetto generale del tracciato è di Francesco Aimone Jelmoni, che in mancanza di carte dettagliate percorre più volte a piedi l'intero itinerario. Altro protagonista è Fedele Cova, il direttore generale della Società Autostrade, controllata dall'IRI e nata appositamente per la costruzione e gestione trentennale dell'Autostrada. È lui ad avere l'idea gestionale vincente: il lunghissimo tracciato viene, infatti, diviso in piccoli lotti, spesso di appena 3-4 chilometri ciascuno; nessuna società di costruzione può avere aggiudicato contemporaneamente più di un lotto; per aggiudicarsi un lavoro bisogna partecipare alla gara con il progetto migliore: le ditte più valide coinvolgono i progettisti più bravi e, semplicemente, vincono.

Come nasce l'Autosole? Da un'idea, maturata tra il 1953 e il 1955, di un gruppo di grandi imprese italiane, evidentemente molto interessate allo sviluppo del traffico su gomma invece che al potenziamento di quello ferroviario: sono la FIAT (che nel 1955 ha lanciato l'utilitaria per il popolo, la 600); l'ENI che ha appena trovato il petrolio in Italia e messo in commercio, attraverso l'Agip, la benzina Supercortemaggiore; la Pirelli, con i suoi pneumatici, e l'Italcementi, che non vede l'ora di fornire cemento per la gigantesca infrastruttura. Le quattro società danno vita alla SISI, Sviluppo Iniziative Stradali italiane, che elabora un piano generale, di larghissima massima, e poi regala l'idea a Giuseppe Romita, ministro dei lavori pubblici, ingegnere, che subito la sposa. Il 21 maggio 1955 firma la legge numero 463 che prevede un piano

still bearing the name of their founders, proud to do a good job, within the envisaged schedules and costs.

The design for the general layout was made by Francesco Aimone Jelmoni, who in the absence of detailed maps had to travel back and forth on foot the entire length of the motorway on several occasions. Another key personality was Fedele Cova, the general director of the motorway company Società Autostrade, controlled by IRI (Institute for Industrial Reconstruction), and founded precisely for the construction and thirty-year management of the Motorway. Cova had a brilliant idea: to divide the exceedingly long motorway into small sections, often not more than 3-4 kilometers long; to assign no more than a single section to every company; and to commission the contracts based upon a public tender competition. The result was that the best companies involved the best designers and won the individual tenders.

How was the Autosole originated? From an idea evolved between 1953 and 1955 by a group of big Italian companies who were clearly very interested in the development of road traffic as opposed to strengthening the railways: these were FIAT (who in 1955 had produced its economy car, the 600); ENI, who had recently found oil in Italy and commercialised, through Agip, the Supercortemaggiore gasoline; Pirelli, with its tires, and Italcementi, who was eager to provide cement for the enormous infrastructure. These four companies created SISI, Sviluppo Iniziative Stradali italiane (Development of Italian Road Initiatives), which established a very approximate general plan and then gave the idea to Giuseppe Romita, an engineer who was then minister of public works, who decided to develop it. On May 21, 1955, he signed decree law number 463 which envisaged a ten-year plan for the construction of motorways,



decennale di autostrade, basato proprio sulla dorsale del Sole, che poi sarà proseguita dalla Salerno-Reggio Calabria e, costruito il mitico ponte sullo Stretto, arriverà a collegare anche la Sicilia.

Appena un anno dopo, si parte: contemporaneamente da Milano e da Napoli. Da Napoli a Roma è tutto facile ma si procede senza fretta; da Milano a Bologna, invece, c'è subito un primo grande ostacolo: il Po. Serve un grande ponte.

Il progetto che si aggiudica la gara è di uno dei grandi ingegneri italiani del Novecento, Zorzi, che propone un ponte in cemento armato precompresso, materiale nato relativamente da poco. Il cantiere è costantemente monitorato dalle telecamere della RAI che riprendono i momenti salienti: il 12 marzo 1959 l'ultima benna che completa il ponte è notizia per il telegiornale della sera.

Pochi mesi dopo è inaugurato e aperto al traffico il tratto da Milano a Bologna. L'attenzione si sposta ora sulla Transappenninica. È un tratto difficilissimo: appena 85 chilometri ma ben 45 ponti, di 27 progettisti diversi.

La semplice trave qui non va quasi mai bene, serve 'sua maestà' l'arco, di cemento armato ordinario, di grande luce, fino a 160 metri. Partendo da Bologna, la sequenza è spettacolare: si comincia con l'arco sul Sambro di Morandi, poi quelli sul Merizzano e sul Gambellato di Krall, poi quello grandioso sull'Aglio di Oberti, infine la grande curva formata dai ponti sul Poggettone e sul Pecora Vecchia di Carè e Giorgio Giannelli; e solo per citare i più importanti.

Sono di acciaio solo i due ponti prima e dopo il valico del Citerna: qui è impossibile lavorare con il cemento gettato in opera e serve preparare altrove grandi conci: anche queste strutture sono firmate dal più bravo tra i nostri pochi ingegneri dell'acciaio, Fabrizio

beginning with the Motorway of the Sun, to be followed by the Salerno-Reggio Calabria which, after the construction of the famous bridge over the Strait of Messina, would finally connect Sicily too.

Barely a year later the project was initiated at the same time from both the Naples and Milan ends of the motorway. From Naples to Rome work was simple and carried out without hurry; from Milan to Bologna instead there was immediately an obstacle: the river Po. A great bridge was necessary.

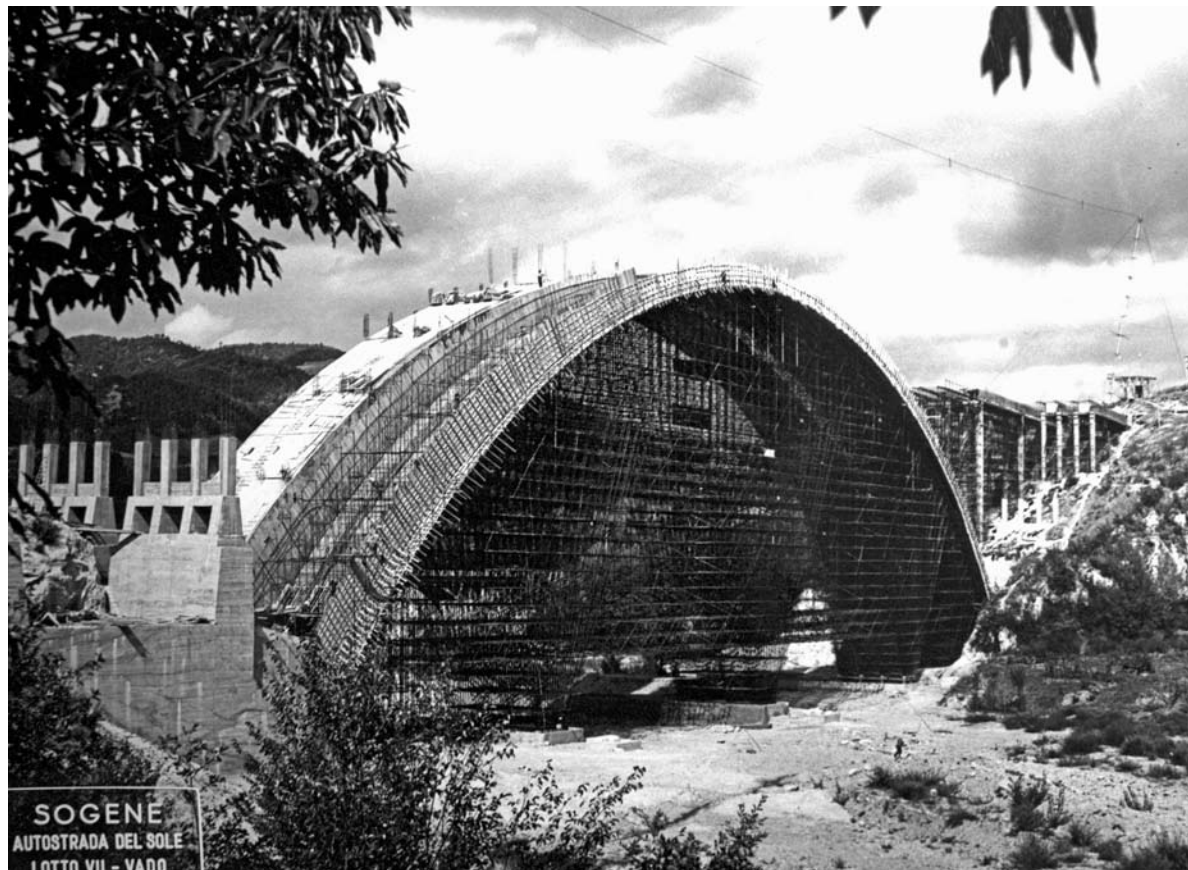
The project that won the competition was by one of the great Italian engineers of the 20th century, Zorzi, who proposed a bridge in precompressed reinforced concrete, a material that was quite innovative at the time. The work-site was constantly monitored by the cameras of the RAI which recorded the most important moments: on March 12, 1959, the last crane completing the bridge made the evening news.

A few months later the section of the motorway between Milan and Bologna was inaugurated and open to traffic. Attention then focused on the Trans-Appennine, a very difficult section of the motorway: only 85 kilometres but 45 bridges, built by 27 different constructors.

The simple beam was almost never sufficient, and instead 'his majesty' the arch was needed, in ordinary reinforced concrete, with large spans of up to 160 metres. From Bologna the sequence is spectacular: it begins with Morandi's arch over the Sambro, then Krall's over the Merizzano and the Gambellato, then the great one over the Aglio by Oberti, and finally the great curve formed by bridges over the Poggettone and the Pecora Vecchia by Carè and Giorgio Giannelli; to mention only some of the most important.

The only two bridges in steel are those before and after the Citerna

p. 12
Riccardo Morandi
Il cantiere del viadotto sul Sambro, 1958, impresa Sogene
© Archivio Centrale dello Stato, Roma, Fondo Società Generale Immobiliare
p. 13
Giulia Krall
Viadotto sul Merizzano, impresa Ferrobeton, 1958
© Archivio fotografico Reale Fotografia Giacomelli, Venezia





de Miranda. Il 3 dicembre 1960, appena 4 anni dopo l'inizio dei lavori, Amintore Fanfani taglia il nastro: ormai si raggiunge Firenze da Bologna in un'ora!

La Roma-Napoli viene inaugurata il 22 settembre 1962. Si procede intanto da Firenze e da Roma contemporaneamente, per incontrarsi vicino ad Arezzo.

Nell'ultimo tratto ancora tanti capolavori: il viadotto di San Giuliano di Cestelli Guidi, per esempio. Ma soprattutto gli ultimi due ponti sull'Arno, entrambi progettati ancora da Zorzi: l'arco-portale di 104 metri di luce ad Incisa e l'arco poligonale di 134 metri a Levane, l'unico ad avere un'intitolazione, essendo dedicato a Romita, scomparso nel 1958 senza poter vedere realizzato il suo sogno.

Il cantiere tipo dell'Autosole è pieno di operai, che usano tecniche semplici, artigianali, senza macchine e senza prefabbricazione. Perché l'Autostrada serve anche a combattere la disoccupazione, e ad offrire lavoro ai tanti uomini che stanno transitando dalla campagna alla città, dall'agricoltura all'industria, e che non sono certo operai specializzati. Tra le primedonne della costruzione, il mitico ponteggio Innocenti, "protagonista invisibile" della maggior parte dei cantieri di costruzione dei capolavori della Scuola Italiana di ingegneria. I giganteschi castelli di tubi di acciaio disposti a ventaglio, collegati dal magico giunto

pass, where it is impossible to pour cement on site and it is necessary to have great slabs prepared elsewhere: these structures are the work of the best of Italy's few steel engineers, Fabrizio de Miranda. On December 3, 1960, only 4 years after the beginning of the project, Amintore Fanfani cut the ribbon: it now took only one hour to reach Florence from Bologna!

The Rome-Naples section was inaugurated on September 22, 1962. Work was then carried out simultaneously from Rome and from Florence, set to meet near Arezzo.

Many masterpieces are present in this last section as well: the viaduct of San Giuliano by Cestelli Guidi, for example. But especially the two bridges over the Arno, both designed by Zorzi: the 104 metre-span arch-portal at Incisa and the 134 metre-span polygonal arch at Levane, the only one given a specific title: it was named after Romita, who died in 1958 without being able to see his dream come true.

The average work-site of the Autosole was full of workers, using simple artisanal techniques, without machines and without prefabricated elements. This was because the Motorway served as well to fight unemployment, and to offer work to many men who were then transferring from the countryside to the cities, from agriculture to industry, and who were certainly not qualified workers. Among the primadonnas in construction is the mythical Innocenti scaf-

p. 14

Guido Oberti

Viadotto sull'Aglio appena completato, impresa Romagnoli, 1960

© Archivio privato Gilberto Flamigni, Forlì

p. 15

Arrigo Carè, Giorgio Giannelli

Viadotti Poggettone e Pecora Vecchia, impresa Garbarino Sciaccaluga Mezzacane, 1960

© Archivio Privato David Mezzacane, Roma





brevettato da Ferdinando Innocenti nel 1934, sono straordinariamente fotogenici oltre ad essere versatili e economici, tanto da prolungare in Italia la vita dell'arco gettato in opera.

Nel piazzale della Chiesa dell'autostrada, progettata da Giovanni Michelucci per onorare i morti nei cantieri, il 4 ottobre 1964, San Francesco patrono d'Italia, Aldo Moro tiene il discorso inaugurale in diretta televisiva: commenterà polemicamente Pasolini, che Moro strumentalizza l'evento per fare un appello politico agli italiani, raccomandando loro di cooperare al superamento della congiuntura.

Il boom è infatti finito e, già dall'estate del 1963, inizia anche il reflusso del "periodo aureo" dell'ingegneria strutturale: non mancheranno altre opere importanti, altri "capolavori postumi", ma la Scuola italiana di ingegneria comincia un inesorabile declino nel panorama internazionale.

L'operazione Autosole solleva molte critiche prima, durante e dopo la realizzazione: i chiari interessi nell'operazione di alcune potenti famiglie di imprenditori, che riescono a spostare gli investimenti verso l'automobile; il limitato coinvolgimento degli urbanisti e la scarsa attenzione ai piani territoriali nella redazione del progetto generale; l'oltraggio "al volto panoramico dell'Appennino". Altre critiche sembrano invece pretestuose: tra tutte, la presunta

folding, the "invisible protagonist" of most construction sites for the masterpieces of the Italian School of Engineering. The huge fan-shaped castles of steel tubes, connected by the magical joint patented by Ferdinando Innocenti in 1934, are extraordinarily photogenic, in addition to being cheap and versatile, and of prolonging the life of the arch poured on site.

In the square of the Church of the Motorway, designed by Giovanni Michelucci to honour those who died during the building of the motorway, on October 4, 1964, the day of Saint Francis, Patron Saint of Italy, Aldo Moro gave the inaugural speech on live TV. Commenting on the speech, Pasolini criticised the fact that Moro had instrumentalised the event for making a political appeal to the Italian people, advising them to cooperate in the overcoming of the economic conjuncture.

The boom had in fact come to an end during the Summer of 1963, and so had the "golden period" of structural engineering: there would be important works to come, more "posthumous masterpieces", but the "Italian School of Engineering" was inexorably on the decline in the international scene.

Many criticisms were raised before, during and after the construction of the Motorway: the evident economic interests of some powerful families of entrepreneurs, who manage to shift investments toward the automobile; the limited involvement of urban planners and the

p. 16
Silvano Zorzi con Giorgio Macchi
Ponte "Giuseppe Romita" sull'Arno a Levane, impresa Astaldi, 1964
© Archivio Storico Gruppo Astaldi, Roma

p. 17
Silvano Zorzi con Giorgio Macchi
Ponte sull'Arno a Incisa, impresa Astaldi, 1963
© Archivio Storico Gruppo Astaldi, Roma





“megalomania” che spinge a realizzare ben due corsie per senso di marcia, considerate dai più del tutto sovradimensionate. Oggi il giudizio sull’opera è molto più articolato. Anche gli studi storici riconoscono all’Autosole il ruolo di aver spezzato per sempre confini fisici e culturali, creando la vera “strada dell’unità nazionale”. Certo è che la storia dell’ingegneria strutturale italiana del Novecento ha svelato la “faccia buona della cementificazione”: perché l’Autosole è un vero monumento all’ingegneria Made in Italy e la sua costruzione ha contribuito a definire un linguaggio strutturale tipicamente italiano, con opere d’arte artigianali, di altissima qualità, costruite con tecniche spesso geniali: in breve, un pezzo importante del patrimonio della Scuola italiana di ingegneria, che è sempre più urgente tutelare.

* Per tutti gli approfondimenti sulla Scuola italiana di Ingegneria si rimanda ai volumi della collana SIXXI – *Storia dell’ingegneria strutturale in Italia*, curati da Tullia Iori e Sergio Poretti per i tipi di Gangemi, e al sito www.sixxi.eu dedicato alla ricerca SIXXI, finanziata da un grant del Consiglio Europeo della Ricerca.

scarce attention to regional planning in the drafting of the general project; the damages “to the landscape of the Apennine”. Other criticisms seem somewhat far-fetched, such as, for example, the supposed “megalomania” that led to the construction of two lanes per direction, considered at the time as completely unnecessary. Today the opinions on the project are more objective. Even historians recognise the role of the Autosole in breaking physical and cultural barriers, creating the true “road of national unity”. It is true that the history of structural engineering in Italy in the 20th century revealed the “good side of building with concrete”: because the Autosole is a true monument to engineering Made in Italy and its construction contributed to define a structural language that is typically Italian, with artisan masterpieces of great quality, built using techniques that were often brilliant: in short, an important part of the heritage of the Italian School of Engineering, that it is becoming increasingly urgent to safeguard.

Translation by Luis Gatt

* For a more in-depth understanding of the Italian School of Engineering see the volumes of the series SIXXI – *Storia dell’ingegneria strutturale in Italia*, edited by Tullia Iori and Sergio Poretti and published by Gangemi, and the website www.sixxi.eu, which is devoted to the research carried out for SIXXI, financed by a grant from the European Research Council.

The article presents a critical in-depth analysis of the work of the Austrian studio Marte.Marte, with a special reference to the Brücken-trilogie in Beton built on the road from Dornbirn to the village of Ebnit, and to the five concrete cubes from the exhibition *In search of the unexpected*, presented on the occasion of the 15th Architecture Biennale, *Reporting from the front*.

Marte.Marte Architekten Dell'intangibile movimento della pietra *On the intangible movement of stone*

Alberto Pireddu

E noi siamo un popolo nomade, tutti; non perché nessuno abbia una dimora presso cui restare e alla quale lavorare, ma perché non abbiamo più una casa comune. Perché dobbiamo sempre portare con noi anche le nostre grandezze, invece di collocarle di tanto in tanto dove la grandezza ha sede.

R. M. Rilke, *Rodin* [1907].

Nella celebre monografia del 1903 dedicata all'amico Auguste Rodin¹, Rainer Maria Rilke attribuisce all'artista il merito di aver restituito, dopo secoli, il «corpo» alla scultura, suo naturale luogo di appartenenza.

Con quella particolare sensibilità che appartiene unicamente ai poeti, Rilke descrive la lunga ricerca di Rodin sulla possibilità di fermare il senso e il «vibrare» della vita nella scultura, attraverso gli infiniti contatti tra la luce e la materia di cui consiste la sua superficie.

Un'arte che tenda a un'interpretazione della natura, afferma, non può eleggere a proprio ideale un'immobilità inesistente e solo il movimento «che non si risolve, che non viene equilibrato da altri, che deborda dai limiti dell'oggetto», contraddice l'autentico significato della scultura, ovvero la sua stessa sostanza.

Si pensi, ad esempio, alla classica Nike: essa «non ci ha tramandato soltanto lo slancio di una splendida fanciulla che muove incontro all'amato, ma è al tempo stesso un'immaginazione eterna del vento greco, della sua vastità e magnificenza».

Questa è la legge non scritta che Rodin ha appreso dagli antichi e che gli ha consentito di conferire alle proprie opere una bellezza che non può essere definita tale se non per volontà di compiutezza, una bellezza che scaturisce dall'accordo fra le parti, dallo smorzarsi e dal placarsi di tutte le spinte al loro interno.

We are a nomad people – all of us – not because we have, individually, no home, beside which we stay and at which we work, but because we no longer have a common home. Because we must always carry what we have of greatness about with us, instead of setting it up from time to time where greatness is.

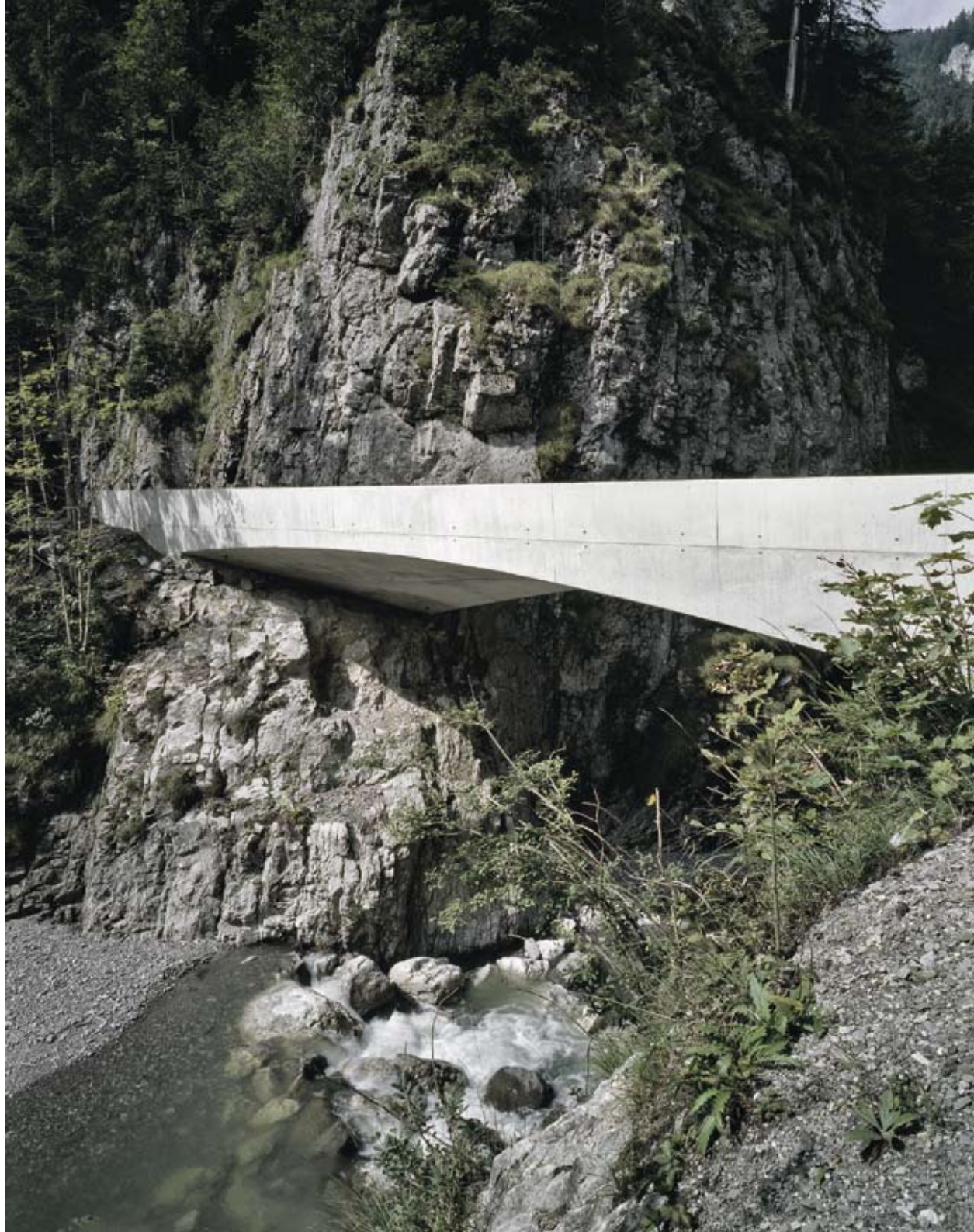
R. M. Rilke, *Rodin* [1907].

In the famous book from 1903 devoted to his friend Auguste Rodin¹, Rainer Maria Rilke attributes to the artist the merit of having restored, after centuries, the «body» to sculpture, its natural place of belonging. With that particular sensibility that belongs exclusively to poets, Rilke describes Rodin's long research of the possibility of bringing to a stop the meaning and the «vibration» of life in sculpture, through the infinite contacts between light and matter which composes its surface.

An art which tends to an interpretation of nature, he affirms, cannot choose as its ideal an inexistent immobility, and only the movement «that finds no resolution, that is not balanced by others, that extends over the limits of the object», contradicts the authentic meaning of the sculpture, its very substance.

Think, for example, of the classical Nike: «This piece of sculpture has not only brought down to us the movement of a beautiful maiden who goes to meet her lover, but it is at the same time an eternal picture of Hellenic wind in all its sweep and splendour».

This is Rodin's unwritten law, which he learned from the classics and which allowed him to confer to his pieces a beauty that cannot be considered thus if not by the will to be complete, a beauty that stems from the accord between the parts, of the attenuation and appeasement of all the forces within it.

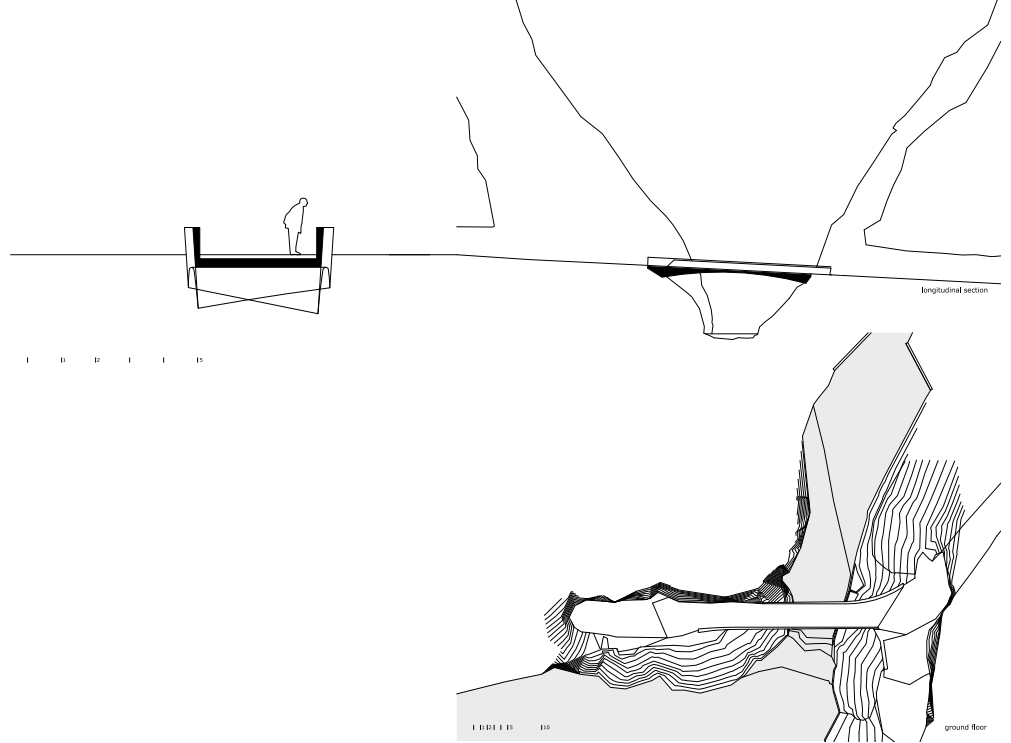


Brücken-trilogie in Beton
Ebniter Straße, Dornbirn, Austria

Schanerlochbrücke
2005
Schaufelschluchtbrücke
2011-2012
Kohlhaldenbrücke
2016

Progetto architettura:
Marte.Marte Architekten ZT GmbH, Weiler
Bernhard Marte
Stefan Marte
Committente:
Stadt Dornbirn
Fotografie:
© Marc Lins

p. 19
Schanerlochbrücke
Il ponte, il fiume e la parete rocciosa
pp. 20-21
Schanerlochbrücke
Sezioni e pianta
L'intradosso del ponte
La carreggiata e l'attacco del ponte
alla strada preesistente





«L'aria le circonda come circonderebbe una roccia», conferendo loro quella vastità e quella autonomia che le differenzia da ogni altra e creando per esse un rinnovato rapporto con lo spazio, di violenta attrazione piuttosto che di semplice collocazione.

Con una superficie viva – scrive Rilke, riferendosi ai *Bourgeois de Calais* – [Rodin] poteva catturare e rendere mobili le lontananze come con uno specchio, poteva plasmare un gesto che gli sembrava grande e costringere lo spazio a farne parte.

Venezia, 2016

Cinque cubi di calcestruzzo, realizzati con le più avanzate tecnologie e scolpiti dall'artista Gregor Weder, e cinque film cinematografici diretti da Andreas Waldschütz, presentavano il lavoro dello studio austriaco Marte.Marte in occasione della XV Biennale di Architettura *Reporting from the front*.

Significativamente intitolata *Alla ricerca dell'inaspettato*, l'esposizione, ospitata all'interno delle Corderie dell'Arsenale, percorreva le insidiose frontiere della «progettazione delle infrastrutture» – da sempre sospesa tra neutralità funzionale e necessità di contribuire attivamente all'identità del paesaggio – attraverso un singolare incontrarsi tra arte e architettura, materia, scultura e forma.

Solo apparentemente contrapposti, nella loro presunta staticità, al dinamismo dei cortometraggi della serie *Appearing sculptural*, i cubi offrono una (forse) più intensa interpretazione

«The air surrounds them as they would surround a rock», conferring to them that vastness and autonomy that differentiates them from any other and creating for them a renewed relationship with space, based upon a violent attraction rather than a simple placement.

With a live surface – Rilke wrote – referring to the *Bourgeois de Calais* – [Rodin] could capture and render movable the distances like a mirror, he could shape a gesture that seemed large and force space to become a part of it.

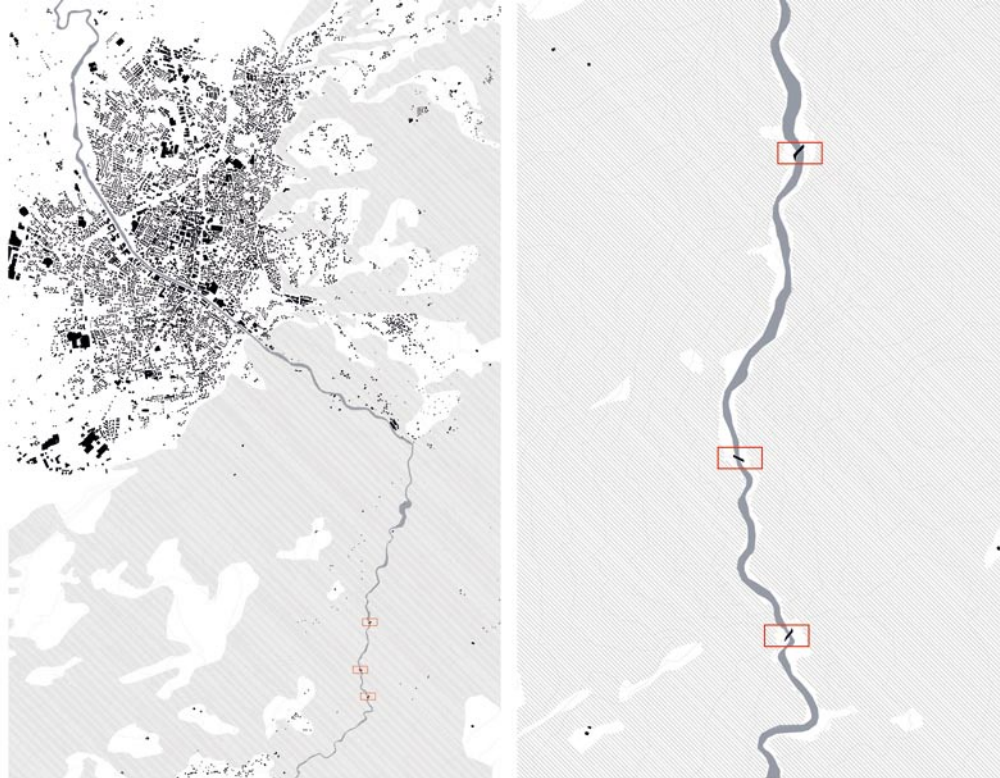
Venice, 2016

Five concrete cubes, built with the most advanced techniques and sculpted by the artist Gregor Weder, and five films directed by Andreas Waldschütz, presented the work by the Austrian studio Marte.Marte on the occasion of the 15th Architecture Biennale, *Reporting from the front*.

Significantly entitled *Alla ricerca dell'inaspettato/In search of the unexpected*, the exhibition, mounted in the Corderie dell'Arsenale, followed the insidious boundaries of the «design of infrastructures» – always suspended between a functional neutrality and the need to contribute in an active manner to the identity of the landscape – through a unique encounter between art and architecture, matter, sculpture and shape.

Only apparently opposed, in their supposed staticity, to the dy-

p. 22
 Brücken-trilogie
 Planimetria generale e zooming
 p. 23
 Schaufschluchtbrücke
 Prospetto, sezione e pianta
 p. 24
 Il ponte e il tunnel nella roccia
 Schizzi
 p. 25
 Il ponte visto dal letto del fiume



del rapporto tra architettura e paesaggio, che i film cercano di cogliere tramite le immagini e una colonna sonora composta unicamente di suoni registrati sul sito.

Sotto la loro superficie si cela, in realtà, la vita dell'architettura: «L'essenziale – affermano Marte.Marte – spesso si mostra inaspettatamente. Come nel lavoro di uno scultore, ogni strato di dura roccia deve essere rimosso. La continua lotta col presente rivela la verità nascosta all'interno. Talvolta, essa giace appena sotto la superficie; più spesso, essa è celata sotto un numero maggiore di strati sovrapposti».

I cubi sono come piccole città – comunità, dunque, e non solitudini – surreali Acropoli simili a certe *pietrificazioni* magrittiane, dove l'architettura è saldamente fondata sulla roccia. Ma in questo caso la loro forza titanica non dialoga più con un mare tempestoso o con il chiarore di un cielo terso sullo sfondo, bensì con le maestose colonne Arsenale veneziano, i suoi possenti muri di mattoni e il rapido passaggio dei visitatori.

Così, emergono dalla pietra le figure delle più significative e scultoree opere dello studio austriaco². La grande trave reticolare, modellata su principi bionici che, nell'*Alfenz Bridge*, sostiene il volume scatolare del ponte (pedonale e ciclabile) posto alla confluenza tra l'Ilz river e l'Alfenz river, nella Montafon Valley. La solida stereotomia del *Fresach Diocesan Museum*, realizzato a completamento di una piccola piazza in prossimità di una chiesa protestante e del suo cimitero, proprio dove il villaggio inizia a dissolversi nella natura: un grande basamento destinato alle esposizioni temporanee e un ermetico prisma, un guscio, silente custode del tesoro della diocesi. O quella della piccola casa di vacanza sulle Alpi, *Mountain Cabin*, emergente da un terreno in forte pendenza ai margini di una foresta, come un antico fienile: accessibile tramite un ponte e una piccola strada carrabile, unico nuovo segno tracciato sulla collina, lo straordinario volume dell'edificio ricorda archetipi formali di strutture fortificate e astratte figure digitali, risultando ad un tempo familiare ed estraneo alla nostra percezione. Le rovine di una *Roman Villa* nella Feldkirch area, sapientemente valorizzate da una scultura percorribile, collocata tra i resti delle fondazioni di due diverse tipologie di case, un muro perforato di teche per gli oggetti ritrovati e una torre di acciaio Corten e cristallo, che segna con la propria altezza l'area

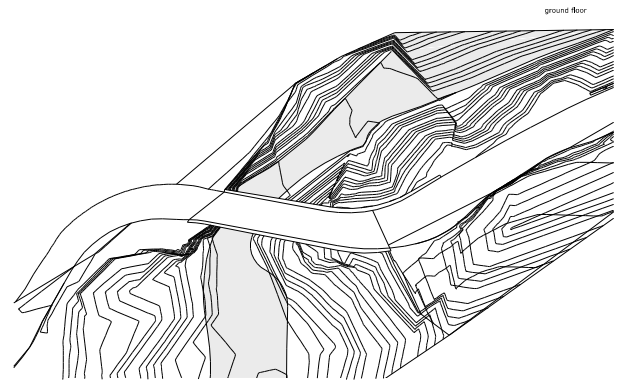
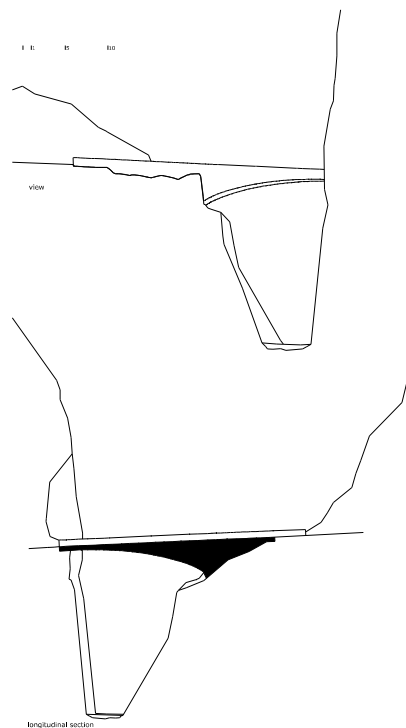
namism of the short films of the series *Appearing sculptural*, the cubes offer a (perhaps) more intense interpretation of the relationship between architecture and landscape that the films attempt to grasp through images and a soundtrack composed entirely from sounds registered on-site.

Under their surface hides, in fact, the life of architecture:

«The essential – says Marte.Marte – often shows up unexpectedly. Like a sculptor, each layer of hard rock must be stripped away. The persistent struggle with the present reveals the truth hidden within. Sometimes, it lies just under the surface; more often, it is buried under numerous, superimposed layers».

The cubes are like small cities – communities, therefore, and not solitudes –, surreal Acropolises similar to certain of Magritte's *petrifications*, in which architecture is solidly founded on the rock. But in this case their Titanic force no longer enters a dialogue with a tempestuous sea or with the lights of a terse sky on the background, but with the majestic columns of the Venetian Arsenale, with its powerful brick walls and the swift passage of the visitors.

Thus emerge from the stone the most significant and sculptural pieces by the Austrian studio². The great reticular beam, modelled on bionic principles which, in the *Alfenz Bridge*, supports the box-like shape of the bridge (both for pedestrians and bicycles) located at the confluence between the rivers Ilz and Alfenz in the Montafon Valley. The solid stereotomy of the *Fresach Diocesan Museum*, built in a small square near a Protestant church and its cemetery, precisely where the village begins to dissolve into nature: a great platform destined for temporary exhibitions and a hermetical prism, a shell, silent custodian of the treasure of the diocese. Or that of the small holiday home on the Alps, *Mountain Cabin*, which emerges from the sloping land on the edge of a forest, like an old hayloft: accessible through a bridge and a small road for cars, the extraordinary volume of the house is the only built structure on the hill, and recalls the formal archetype of fortifications and abstract digital figures, resulting both familiar and alien to our perception. The ruins of a *Roman Villa* in the area of Feldkirch, wisely valorised by a walkable sculpture placed among the remains of the foundations of two different types of houses, a wall perforated by showcases for the objects found in the site, and a tower in Corten steel and crystal which marks with its height the archaeological area



archeologica nel silenzio della campagna circostante. Un singolare ponte sospeso su un precipizio abissale.

Sulla strada per Ebnit

Il ponte attraverso la gola di Schanerloch è il primo dei tre ponti realizzati lungo la strada che dalla città di Dornbirn conduce al villaggio di Ebnit³, sullo sfondo di scenografiche montagne: un percorso quasi parallelo al fiume Dornbirner Ache, caratterizzato da curve strettissime, ripide pareti rocciose, tunnel naturalmente scavati nella pietra.

I manufatti della «trilogia» – la cui realizzazione è divenuta necessaria a causa delle cattive condizioni dei precedenti – reinterpretano le forme tradizionali del ponte ad arco ed esibiscono chiaramente l'equilibrio delle forze interne ed esterne, modellandole nel calcestruzzo.

Il ponte di Schanerloch utilizza i progressi della tecnica per condurre le geometrie dell'arco ai suoi limiti estremi, riducendone la sezione fino al minimo staticamente necessario. Le sue curve seguono il piegarsi della strada, traducendone la dinamica in contorno, si appropriano dello spazio costringendo la luce a una nuova varietà di movimento.

Il ponte di Schaufelschlucht si presenta, invece, come una trave a sbalzo che si estende dalla strada e si avvicina con cautela alla parete rocciosa opposta, dove la strada scompare all'interno di un tunnel. Esso è la metà esatta di un ponte ad arco, che si piega contro la parete dello strapiombo, alla quale si avvicina con la sua sezione più ridotta. Il suo piegarsi e cedere è sempre un sorreggere. In questo mondo svettante e slanciato verso l'alto, le opere di Marte.Marte paiono «conquistare per loro il cielo che attornia le montagne». È questo, in fondo, il segreto dell'opera di Rodin: [egli] – conclude Rilke – «ha sollevato il suo mondo sopra di noi in un arco immenso e lo ha collocato nella natura».

¹ R. M. Rilke, *Rodin* [1903]. La traduzione del testo in italiano è contenuta in R. M. Rilke, *Su Rodin*, a cura di E. Potthoff, Abscondita, Milano 2009, pp. 11-55.

² Progetti presentati dallo studio Marte.Marte in occasione della XV Biennale di Architettura *Reporting from the front*: Schanerloch and Schaufelschlucht Bridge, Dornbirn 2005/2012. Note: (Cube: Schanerloch Bridge, Video: entrambi i ponti); Outdoor Museum Roman Villa, Rankweil Austria 2008; Alfenz Bridge, Loruens Austria 2010; Protestant Diocesan Museum, Fresach Austria 2011; Mountain Cabin, Laterns Austria 2012.

³ I tre ponti della Brücken-trilogie in Beton sulla Ebniter Straße (Dornbirn, Austria) sono: Schanerloch Bridge, 2005; Schaufelschlucht Bridge, 2012; Kohlhalden Bridge, 2016.

in the silence of the surrounding countryside. A singular bridge suspended over the abyss.

On the road to Ebnit

The bridge that traverses the gorge of Schanerloch is the first of three bridges built along the road from the city of Dornbirn to the village of Ebnit³, with the backdrop of magnificent mountains: a road that is almost parallel to the Dornbirner Ache river, characterised by very sharp curves, steep rock cliffs and tunnels carved into the rock.

The constructions of the «trilogy» – whose realisation became necessary due to the bad condition of the previous bridges – reinterpret the traditional forms of the arched bridge and clearly show the balance between interior and exterior forces, modelling them in concrete.

The Schanerloch bridge uses the progress in technology to carry the geometry of the arch to its extreme limits, reducing the section to the statically necessary minimum. Its curves follow the bends of the road, translating the dynamics of their surroundings and appropriating space by forcing light into a new variety of movement.

The Schaufelschlucht bridge, instead, appears as a horizontal jutting beam which extends from the road and carefully approaches the opposed stone wall, where the road disappears into a tunnel. It is the exact half of an arched bridge, which folds against the wall of the cliff, which it approaches with its shorter section. Its folding and giving is always a form of support.

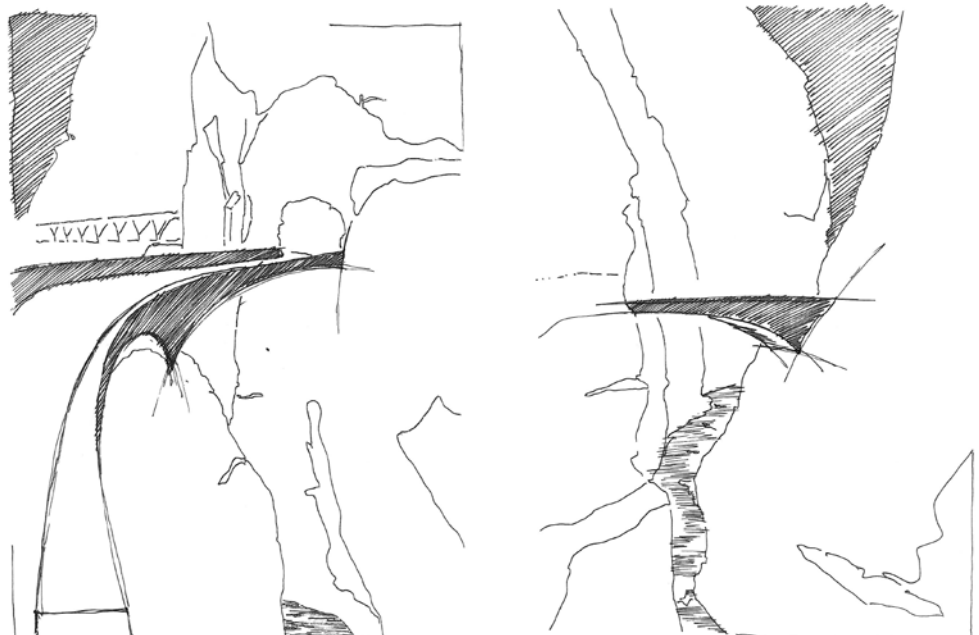
In this rising and towering world, the works by Marte.Marte seem to «conquer for themselves the sky that encircles the mountains». This is, at bottom, the secret of Rodin's work: [he] – concludes Rilke – «has lifted his world above us with an immense arch and has placed it in nature».

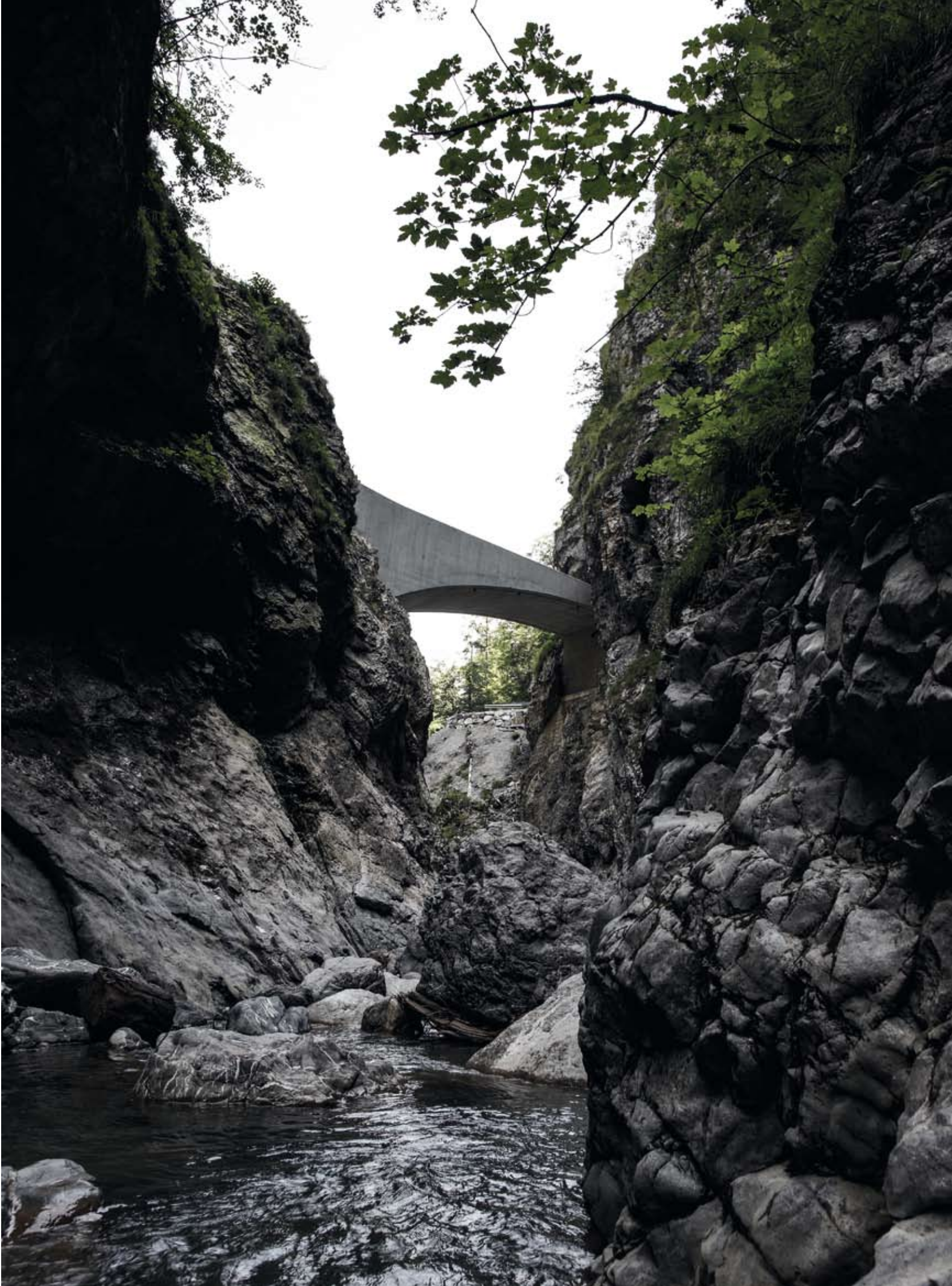
Translation by Luis Gatt

¹ R. M. Rilke, *Rodin* [1903]. The Italian translation of the text is included in R. M. Rilke, *Su Rodin*, edited by E. Potthoff, Abscondita, Milan 2009, pp. 11-55.

² Projects presented by studio Marte.Marte on the occasion of the XVth Architecture Biennale, *Reporting from the front*: Schanerloch and Schaufelschlucht Bridge, Dornbirn 2005/2012. Note: (Cube: Schanerloch Bridge, Video: both bridges); Outdoor Museum Roman Villa, Rankweil Austria 2008; Alfenz Bridge, Loruens Austria 2010; Protestant Diocesan Museum, Fresach Austria 2011; Mountain Cabin, Laterns Austria 2012.

³ The three bridges of the Brücken-trilogie in Beton on the Ebniter Straße (Dornbirn, Austria) are: Schanerloch Bridge, 2005; Schaufelschlucht Bridge, 2012; Kohlhalden Bridge, 2016.







MARTE.MARTE ARCHITEKTEN
In Search of the Unexpected
XV Biennale di Architettura Reporting from the front
Venezia, Arsenale, 28/05-27/11 2016
Fotografie:
© Marte.Marte Architects



PROTESTANT BURCELIH MUSEUM



Rino Tami's Opus magnum, motorway N2 guards and reflects the various aspects of the fifty-year career of the Swiss master, becoming the symbol of the coherence of his work and a concrete occasion for reconciling in an exemplary way technical and aesthetic elements with the landscape of Canton Ticino as a backdrop.

Rino Tami L'autostrada come problema artistico *The motorway as an artistic issue*

Andea Volpe

*"In un paese come il Ticino bisogna tenere conto delle distanze, perché il Ticino è come una sola grande città, dove al posto della metropolitana si prende l'autostrada"*¹.

Così un giovane autore svizzero di lingua italiana descrive l'importanza dell'infrastruttura autostradale che attraversa il Cantone più meridionale della Confederazione. È infatti lungo questa linea di asfalto che si compiono le gesta del detective privato Elia Contini, protagonista di una serie di romanzi gialli pubblicati a partire dai primi anni duemila². Un eroe di provincia il Contini, che viaggia incessantemente fra Lugano e Mendrisio, fra Chiasso e Bellinzona, fino a spingersi a nord, passando il Gottardo per giungere a Zurigo dove è ambientato il primo dei romanzi della saga, o talvolta più a sud – a Milano – dove vive la sua donna. Narrazioni ed intrecci noir compresi fra questi due poli opposti collegati – nei romanzi o nei racconti – a volte dalle rotaie della ferrovia, più frequentemente dalle corsie della grande infrastruttura che si estende per 145,5 km fra Chiasso e Airolo. Nel mezzo il Canton Ticino, luogo di paesaggio e di passaggio; sospeso fra la lontana periferia meneghina e quella ben più distante della città bagnata dalla Limmat. Storie che si riflettono, come in un curioso gioco di specchi, *"nella principale struttura narrativa della valle del Ticino"*³: l'autostrada N2, l'opus magnum⁴ di Rino Tami (1908-1994). Culmine per il Frampton di un eclettico percorso progettuale che lega l'esordio dei concorsi vinti assieme al fratello Carlo per l'Istituto per ciechi di Lugano (1934-36) e per la Chiesa del Sacro Cuore di Gesù a Bellinzona (1936-39) – architetture segnate dall'influenza di Berlage, Holzmeister e Bonatz – al nitore Moderno della Biblioteca Cantonale di Lugano (1936-41) – chiaro omaggio a Otto Rudolph Salvisberg, suo maestro al Politecnico di

*"In a region like Ticino one must take distances into account, because Ticino is like one single large city where instead of the underground one takes the motorway"*¹.

Thus a young Swiss-Italian author described the importance of the motorway infrastructure which traverses the southernmost Canton of the Confederation. It is in fact along this asphalt line that the endeavours of the private detective Elia Contini, main character of a series of police thrillers published since the first years of this century². A provincial hero, Contini travels continuously between Lugano and Mendrisio, Chiasso and Bellinzona, or north, over St. Gotthard's Pass in order to reach Zurich, where the first novel of the series is set, or south – to Milan – where his woman lives. *Noir* plots and narratives caught between these two opposed poles linked – in the novels or short stories – by railway, but more often by the lanes of the great infrastructure that extends over 145,5 km between Chiasso and Airolo. In the middle lies Canton Ticino, place of landscape and passage; suspended between the far-away suburbs of Milan and that, far more distant, of the city on the banks of the Limmat. Stories that reflect, like a curious game of mirrors, *"in the main narrative structure of the valley of Ticino"*³: N2 the motorway, opus magnum⁴ by Rino Tami (1908-1994). Culmination, for Frampton, of an eclectic design process which links the beginnings with the competitions won together with his brother Carlo for the Istituto per ciechi di Lugano (1934-36) and for the Chiesa del Sacro Cuore di Gesù in Bellinzona (1936-39) – architectures marked by the influence of Berlage, Holzmeister and Bonatz – to the Modern clarity of the Biblioteca Cantonale di Lugano (1936-41) – evident homage to



Zurigo – per giungere, attraverso la serie di progetti realizzati nel corso degli anni Quaranta e Cinquanta per residenze private sospese fra tradizione regionalista e moderata modernità, al progetto per la nuova sede della Radio Televisione della Svizzera Italiana. Costruita a Lugano in un arco di tempo che va dall'incarico del 1951 al 1962, la sede della RTSI rispecchia l'evidente avvicinamento di Tami ai modi di Wright le cui case degli anni Trenta e Quaranta, regolate da griglie a maglie esagonali⁵, sono fatte conoscere in quegli anni da Bruno Zevi⁶, dal volume di Werner Moser stampato nel 1952 a Zurigo⁷, dalla grande mostra fiorentina svoltasi nel 1951 a Firenze in Palazzo Strozzi⁸.

Lungo l'autostrada sembrano disporsi, senza alcuna apparente contraddizione, le connessioni, le analogie e le differenze condivise da tutte quelle architetture, costruite o rimaste sulla carta, quasi una geografia *autre* incastonata nella valle del Ticino.

La narrazione territoriale 'scritta' dal tracciato della N2 si trasfigura dunque nell'immagine della coerenza interna che unisce fra loro le diverse tappe dell'opera di Tami. Architetture evocate, a guisa di sineddoche, da ogni singolo capitolo "*di una delle infrastrutture automobilistiche meglio progettate del XX secolo*"⁹.

Alle griglie compositive organiche che regolano oltre alla sede della RSTI, il Cinema Corso del 1956, una prima soluzione per la casa dell'architetto a Sorengo del 1961-63 e il progetto della Chiesa di Santa Maria Assunta di Giubiasco, preludio di quella del Cristo risorto costruita a Lugano tra il 1971 al 1976, possono così corrispondere, in alzato, le dinamiche geometrie di alcuni portali, dove "*si assiste alla trasformazione dell'eredità formale wrightiana attraverso l'evocazione futuristica della velocità*"¹⁰.

Otto Rudolph Salvisberg, his teacher at the Zurich Polytechnic – reaching, through the series of projects undertaken throughout the Forties and Fifties for private residences suspended between a regional traditionalism and a moderate modernity, to the project for the new headquarters for the Swiss-Italian Radio and Television. Built in Lugano between 1951 and 1962, the headquarters of RTSI reflects the evident influence on Tami of Wright, whose houses from the Thirties and Forties, marked by hexagonal grids⁵, were made known by Bruno Zevi⁶, by Werner Moser's book published in Zurich in 1952⁷, and by the great exhibition which took place at Palazzo Strozzi in Florence⁸.

The connections, analogies and differences shared by all of those architectures, whether built or which remained on paper, seem to be placed along the motorway without any apparent contradiction, almost as if representing another geography nestled in the valley of Ticino.

The regional narrative 'written' by the layout of the N2 is thus transfigured into the image of internal coherence that unites the various stages of Tami's work. Evoked architectures, synecdoches "*of one of the best designed motorways of the 20th century*"⁹.

The geometric dynamics of some portals, where one "*assists to the transformation of the Wrightian formal heritage through the futuristic evocation of speed*"¹⁰ represent, on a large scale, the organic compositional grids that regulate, in addition to the headquarters of the RSTI, the Corso Cinema of 1956, a first solution for the architect's house in Sorengo of 1961-63 and the project of the Church of Santa Maria Assunta in Giubiasco.

While the angular sections generated by the play of the pitched

p. 29

Particolare del viadotto prefabbricato a Capolago, Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami

p. 30

Galleria Melide-Grancia, pianta del portale Melide, s.d.,

Galleria Melide-Grancia, portale Grancia,

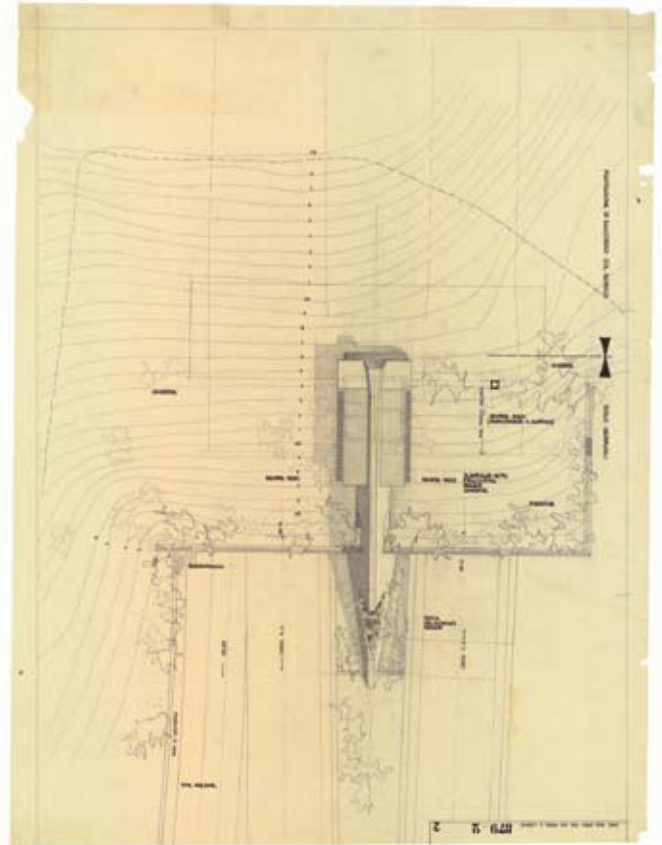
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami

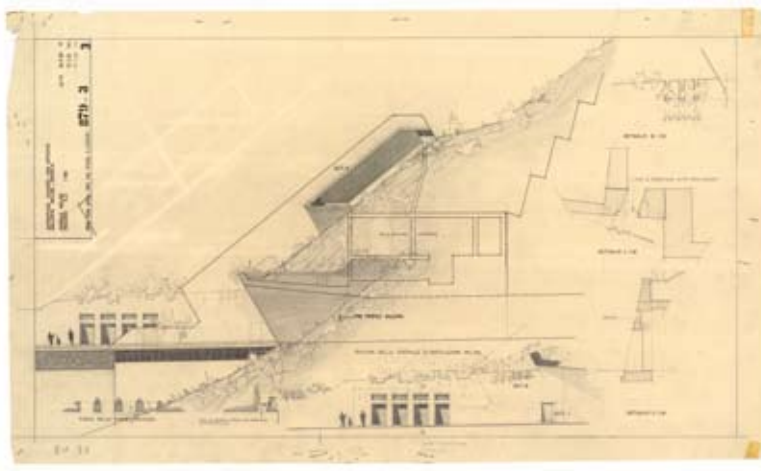
p. 31

Galleria Melide-Grancia, prospetto-sezione nord-est del portale Melide, 1963-69,

Galleria Melide-Grancia, prospetto sud-est del portale Melide, 1963,

Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami





Mentre le spigolose sezioni generate dal gioco di falde dei tetti per case adagiate sui salti di quota di un immaginario pendio, schizzate da Tami a mo' di appunti per le lezioni tenute al Politecnico di Zurigo, paiono annunciare l'attenzione con la quale le testate delle gallerie seguono e rispettano l'orografia del territorio. Protagonisti i portali, modellati a raccordare i diversi angoli d'incontro fra corsie e monti, dove il volo degli sbalzi può richiamare l'ombrosa loggia di Casa Lang del 1950 o le nervose aggettivazioni plastiche del vano scale di Casa Solutia del 1949-51. Anticipazioni e ritrovamenti di figure, quali gli affilati contrafforti delle facciate per la Centrale elettrica del Lucendro del 1943, forse progenitori dei "nasi" – diaframmi antiabbagliamento delle mostre delle gallerie, o i muri di 'controriva' della Cappella funeraria Von Riedemann del 1938, che l'autostrada N2 incarna, testimonia, custodisce.

"In tutta la sua ricerca, soprattutto quella dedicata alla casa isolata, Tami si è confrontato con i temi e luoghi del paesaggio ticinese, riconoscendoli come materiali di progetto: le quote del terreno, la scala dei manufatti, le forme del paesaggio, il disegno dello spazio aperto, l'orientamento, la luce, le viste... Le case legano la loro sezione al terreno: estensione nello spazio, compressione nel pendio, dissoluzione del limite tra interno ed esterno: «La terrazza è l'elemento dominante e di richiamo: deve invitare ai prolungamenti architettonici nel verde, giocare con i dislivelli – casa-terrazza – disciplina del tetto. Non frantumare il tema» appunta per le sue lezioni al Politecnico. L'esperienza della costruzione del territorio ticinese riconduce ogni atto progettuale a una sola origine, dissolvendo limiti tematici, vincoli disciplinari e professionali"¹¹.

È dunque per questa costante attenzione al rapporto fra caratteri del paesaggio e progetto d'architettura, testimoniata anche dal suo precedente ruolo di presidente del Gruppo regionale ticinese

roofs of houses placed on the elevations of an imaginary slope, sketched by Tami as notes for the lectures given at the Zurich Polytechnic, seem to announce the attention with which the entrances of the tunnels follow and respect the topography of the terrain. The portals are the protagonists, modelled so as to join the various angles at which lanes and mountains meet, where the flight of the cantilevers recalls the shady loggia of Casa Lang from 1950 or the nervous sculptural adjectives of Casa Solutia from 1949-51. Anticipations and return of figures, such as the angular buttresses of the Power Station in Lucendro of 1943, perhaps the antecedents of the "nasi" – anti-glare diaphragms for the tunnels, or the 'opposite bank' walls of the Von Riedemann Funeral Chapel of 1938, that the N2 motorway incarnates, testifies, guards.

"Throughout his research, especially that devoted to the isolated house, Tami addressed both the issues and places of the landscape of Ticino, recognising them as materials for the project: the elevations of the terrain, the scale of the buildings, the forms of the landscape, the design of the open space, the orientation, the light, the views... The houses link their section to the ground: extension in space, compression on the slope, dissolution of the limit between interior and exterior: «The terrace is the dominant element: it must invite architectural extensions into the greenery, play with the differences in the terrain – house-terrace – determined by the roof. Not a fragmentation of the subject», he writes in his notes for his lectures at the Polytechnic. The experience of the construction of the territory of Ticino brings back every project to a single origin, dissolving thematic limits, disciplinary and professional bonds"¹¹. It is thus due to this constant attention to the relationship between the features of the landscape and the architectural project, as seen also during his previous role as president of the Ticino regional group before the Swiss Association for Spatial Develop-

dell'Associazione svizzera per il piano di sistemazione nazionale (ASPAN)¹², che Tami – primo architetto moderno del Ticino, poi Professore all'ETH di Zurigo – viene coinvolto ufficialmente dal 1963 con il ruolo di “*consulente in materia estetica*” nel grande progetto infrastrutturale che farà uscire il Cantone dal suo isolamento, trasformandolo in pochi anni in una delle più importanti cerniere di collegamento fra l'Europa del nord e del sud.

“Nella partecipazione dell'architetto al manufatto autostradale si sa del ruolo riscattato con caparbia ostinazione, e esercitato in modo sapiente, ma la realizzazione non sarebbe stata possibile senza una indispensabile convergenza tra politica e cultura che trovò nell'allora consigliere di Stato Franco Zorzi il suo illuminato mediatore”¹³.

Parlamentare del Partito Liberale Radicale Ticinese, all'epoca Direttore del Dipartimento delle pubbliche costruzioni del Governo Federale e, soprattutto, grande sostenitore della costruzione del tunnel del San Gottardo¹⁴, opera fondamentale per collegare in modo permanente il Cantone al resto della Confederazione Elvetica, Zorzi – prematuramente scomparso nel 1964 – è l'uomo che lancia la visione di un'infrastruttura che con la sua esemplarità segni la differenza rispetto agli errori compiuti in Italia con il tratto appenninico dell'autostrada del Sole. Errori di metodo e di merito che Zevi, del quale Zorzi fu attento lettore, non mancherà di sottolineare con particolare veemenza in un articolo del 1961.

“Il tronco Bologna-Firenze dell'autostrada del Sole ha dato luogo a numerosi squarci lirico-risorgimentali. Si è ricordata l'incitazione di Garibaldi «col carro di fuoco rompiam l'Appennino» osservando che, a distanza di un secolo, la barriera fra il nord e il centro-sud è stata infranta con quest'opera pacifica. Si è parlato di «strada dell'unità», in quanto riduce i tempi di percorrenza da Firenze a Bologna ad un'ora, e da Firenze a Milano a tre ore. Ma se dal discorso generale si passa al metodo di progettazione ed esecuzione degli 84,7 chilometri che congiungono le stazioni di Bologna e di Firenze ovest, e specie dei 45 ponti e viadotti e delle 25 gallerie, all'euforia subentra la perplessità: ci si domanda se questa non dovrebbe denominarsi la «strada della disunione» tanto varie, contraddittorie e incongrue sono le parti che la compongono”¹⁵.

“*Non frantumare il tema...*”; la strategia per l'N2 pare dunque già tratteggiata negli appunti zurighesi di Tami, che per venti anni correggerà le proposte dei vari ingegneri coinvolti mediante un costante esercizio di disegno e ridisegno¹⁶ di soluzioni meramente funzionali e totalmente indifferenti ai caratteri dei luoghi. Da qui la partecipazione ai lavori delle giurie per l'assegnazione degli incarichi per la realizzazione delle parti in sopraelevata e in galleria, e la sua costante opera di ‘ricostruzione’ di senso, esercitata grazie al suo ruolo di regista dell'intera operazione.

A partire da un'attenta analisi delle criticità presenti in casi analoghi¹⁷, Tami decide che l'unità di immagine dell'autostrada debba essere affidata all'uso di un solo materiale, il cemento: declinato nelle sezioni delle travi scatolari che costituiscono il fusto di alcuni ponti e viadotti, sapientemente arretrate dalle estremità delle carreggiate onde diminuire l'impatto visivo grazie alla presenza dell'ombra, come accade per esempio nelle spalle del viadotto del Saresc. Cemento esaltato nell'intreccio della trama strutturale ai lati di quei portali ove è necessario mediare il passaggio dall'oscurità del tunnel alla luce dell'esterno, si pensi alle spalle sud del viadotto di Traseggio o della Biaschina. Cemento che viene sagomato e inclinato con angolo costante per mitigare l'impatto visivo dei muri di controriva a vantaggio di coloro che quel paesaggio lo abitano, di coloro che quel paesaggio lo traggono dal lago¹⁸; si veda ad esempio il tratto sopra Capolago o il portale nord della galleria Maroggia-Bissone, dove i muri di contenimento in pietra della strada che si snoda a una quota inferiore lungo la riva sono trasfigurati senza soluzione di continuità in quelli di sostegno della nuova infrastruttura. Cemento infine che fa “*cantare i punti di*

ment (ASPAN)¹², that Tami – first modern architect of Ticino, then Professor at the ETH in Zurich – was officially involved in 1963, as “*aesthetic consultant*” in the great infrastructure project which will help put an end to the isolation of the Canton, transforming it in a few years in one of the most important connecting links between the north and south of Europe.

“The task, obstinately and knowledgeably carried out by the architect during his participation in the construction of the motorway, is well known, yet the construction would not have been possible without a necessary merging of politics and culture which found in the then State Counsellor Franco Zorzi its enlightened mediator”¹³.

Member of the Parliament of Ticino for the Liberal Radical Party of Ticino, and at the time also Head of the Department of Public Works of the Federal Government, he was a strong supporter of the building of the St. Gotthard's tunnel¹⁴, a fundamental infrastructure for permanently linking the Canton to the rest of the Helvetic Confederation. Zorzi – who died prematurely in 1964 – was the man who proposed the vision of an exemplary infrastructure to mark the difference with the errors made in Italy during the Apennine section of the Motorway of the Sun. Errors of method and realisation which Zorzi, as careful observer, did not fail to underline vehemently in an article which appeared in 1961.

“The Bologna-Florence section of the Motorway of the Sun generated many lyrical bursts, and others linked to the Risorgimento. Reference was made to Garibaldi's call to «break the Apennines with the chariot of fire» observing that, at a distance of a century, the barrier between north and center-south had been broken with this peaceful work. Mention was made to the «road of unity», since it reduces the time of travel between Florence and Bologna to an hour, and between Florence and Milan to three hours. Yet if from the general discourse one moves to the method of design and construction of the 84,7 kilometres that connect the toll booths of Bologna and Florence west, and especially of the 45 bridges and viaducts and the 25 tunnels, the euphoric moment is transformed into perplexity: the question is raised whether it should not be called instead the «road of disunion», seeing how different, contradictory and incongruous are the parts that compose it”¹⁵.

“*Do not fragment the subject ...*”; the strategy for the N2 seems therefore already present in Tami's Zurich notes, who for twenty years will correct the proposals from the various engineers involved through a constant exercise of design and re-design¹⁶ of merely functional solutions, completely indifferent to the features of the land. He also participated as part of the jury that assigned the tasks for the building of the overpasses and tunnels, and constantly worked on the ‘reconstruction’ of meaning, exercised thanks to his role as director of the entire operation.

From a careful analysis of criticalities found in similar cases¹⁷, Tami decides that the unity of the image of the motorway must be obtained through the use of a single material, cement: used in the box-shaped beams that constitute the frame of some bridges and viaducts, knowledgeably moved back from the extremities of the pavement so as to diminish the visual impact with the help of shadows, as for example in the case of the viaduct of Saresc. Cement exalted in the weaving of the structural weft on the sides of those portals where it is necessary to mediate the passage from the darkness of the tunnel to the outside light, like in the southern abutment of the viaducts of Traseggio or Biaschina. Cement which is outlined and inclined at a constant angle to mitigate the visual impact of the opposing bank walls for the benefit of those who inhabit that landscape, of those who look at that landscape from the lake¹⁸; see for example the section above Capolago or the northern portal of the Maroggia-Bissone tunnel, where the retention walls in stone of the road that winds at a low elevation along the shore are transfigured without interruption into those that support the new

*appoggio*¹⁹ in virtù di giunti graficamente sottolineati dall'ombra; perfette metafore dell'attenzione con la quale Tami adagia l'N2 sulle rocce e sulla terra del Canton Ticino.

Non sfugge all'attenzione del progettista-consulente la necessità di definire regole e soluzioni anche per la serie dei cavalcavia e dei sovrappassi che attraversano l'autostrada ortogonalmente al senso di marcia raccordano la rete delle strade esistenti; o l'esigenza di pensare alla qualità delle pause del viaggio, come avviene nell'area di servizio di Colderio o nelle aree di sosta fra Biasca e Faido, dove ali di pensiline rette da una sola linea di pilastri, proteggono i moduli dei servizi igienici e la serie di panche e tavoli realizzati su disegno. Arredi di aree verdi concepite con un'attenzione analoga a quella dedicata ai giardini delle ville borghesi costruite dall'architetto. Fra queste un particolare episodio poetico: l'area di sosta di Muzzano nord, concepita in modo da valorizzare la serie di archi del preesistente ponte in pietra della ferrovia che diviene una vera e propria 'soglia' da varcare per entrare nel paesaggio rurale. Oggetto di riconoscimento critico da parte di Zevi già dal 1968²⁰, il lavoro di Tami trova il suo apice nel complesso di edifici che si pongono in fregio dell'episodio simbolo dell'intera N2: il portale del tunnel del San Gottardo, conclusione del lavoro di ricerca plastica messa in opera dal 1963 con i portali sud-est e nord della Galleria Melide-Grancia.

*"Ad Airolo, dove ha inizio la galleria autostradale, è collocato il centro di manutenzione e polizia, come pure una delle centrali di comando della galleria del San Gottardo. Si è cercato qui di nascondere, quanto più possibile, gli spazi tecnici sottoterra, nell'intento di ottenere una vasta zona tranquilla attorno all'ingresso vero e proprio della galleria: è da notare che il quadro architettonico sarà completo solo con la realizzazione della seconda galleria [...] e quando la vegetazione avrà debitamente incorniciato tutto il complesso dell'opera. Il portale della galleria del San Gottardo rappresenta, a nostro avviso, un momento particolare perché esso è il segno visibile e l'inizio di questo grande cordone ombelicale che unisce il mondo del nord con quello del sud Europa ed esige perciò un adeguato aspetto formale che tuttavia deve evitare ogni ridondanza retorica"*²¹.

Di elegante essenzialità, il portale del tunnel si pone al centro della composizione contrappuntata da un lato dai ritmi della facciata del centro di manutenzione progettato con Aurelio Galfetti, dall'altro dalle forme scultoree dei depositi e del silos per il sale. Qui, abbracciata dalla curva distesa delle prese d'aria, coronata ad una quota più alta dal cuneo-piramide del pozzo di ventilazione del tunnel a Motto di Dentro – così sagomato in modo da rendere superflue le barriere anti valanga – l'autostrada che fino a quel momento costituiva la linea di narrazione di un territorio, si riflette in sé stessa contemplando il suo paesaggio di nuova/antica bellezza, il suo essere – in ultima analisi – monumento. Potrebbe oggi il detective Contini dedurre tutta questa serie di sottili relazioni, di raffinate soluzioni, di precisa intenzionalità estetica nella volgarità della nostra veloce, digitale, contemporaneità in technicolor? Potrebbe egli scorgere ancora la forza icastica che prorompe dalle fotografie d'epoca, scattate in un nitido bianco e nero dove il cemento giunge ad emulare il candore di un pentelico marmo acropolitano?

La risposta è nota e genera un ulteriore quesito a cui forse è impossibile rispondere. Dietro alla proliferazione delle attuali barriere antirumore che impediscono agli automobilisti – come ai detective – di cogliere nella loro natura scultorea i portali; dietro ai vari, nuovi, macchinari che nel frattempo hanno ricoperto come metallica edera parte del suo tracciato alterandone la lettura del suo rapporto col paesaggio, si palesa la domanda se sia possibile e doveroso immaginare per la N2 un ripristino delle condizioni originali; o se non sia più ragionevole accettare che questa architettura

infrastruttura. Cement, finally, which "makes the supporting points *sing*"¹⁹ thanks to joints that are graphically underlined by shadows; perfect metaphors for the attention with which Tami places the N2 on the rocks and on the land of Canton Ticino.

The need to define rules and solutions also for the series of overpasses and flyovers that cross the motorway orthogonally to the direction of the traffic, connecting the network of existing roads, does not escape the designer; or the need to think about the quality of the rest stops, as in the service area of Colderio or in the rest stops between Biasca and Faido, where the wings of projecting roofs supported by a single line of pillars protect the modules that protect the toilets and the tables and benches, also specially designed. The furnishing of green areas is conceived with an attention similar to that devoted to the gardens of the bourgeois villas built by the architect. Among these one particularly poetical episode: the rest area of Muzzano north, designed so as to valorise the series of arches of the existing stone bridge of the railway, which becomes a 'threshold' to be crossed before entering a rural landscape. Critically recognised by Zevi in 1968²⁰, Tami's work finds its apex in the complex of buildings that serve as a symbol for the whole N2 motorway: the portal for the St. Gotthard's tunnel, which concludes the aesthetic research initiated in 1963 with the south-east and north portals of the Melide-Grancia tunnel.

*"At Airolo, where the motorway tunnel begins, stands the maintenance centre and police station, as well as one of the control centres for the St. Gotthard's tunnel. An attempt was made to hide the technical spaces underground, as much as possible, with the aim of obtaining a vast peaceful area around the entrance of the tunnel: it must be noted that the architectural framework will be complete only after the construction of the second tunnel [...] and when the surrounding vegetation will have properly framed the entire complex. The portal to the tunnel of St. Gotthard represents, in our opinion, a special moment, because it is the visible sign of the beginning of this great umbilical chord that unites the northern world to that of southern Europe, and therefore requires an adequate formal appearance which must avoid any rhetorical redundancy"*²¹.

Of an elegant simplicity, the portal to the tunnel is placed at the centre of the composition, counterpointed on one side by the rhythms of the facade of the maintenance centre, designed together with Aurelio Galfetti, and on the other by the sculptoreal forms of the storehouses and salt silo. Here, embraced by the distended curve of the air-shafts, crowned at a higher altitude by the wedge-pyramid of the ventilation well of the tunnel at Motto di Dentro – outlined in such a way as to make the anti-avalanche barriers unnecessary –, the motorway, which until this moment constituted the narrative line of a territory, reflects on itself, contemplating its landscape of new/ancient beauty, its being – ultimately – a monument.

Could detective Contini deduce this series of subtle relationships, of refined solutions, of precise aesthetic intentionality from the vulgarity of our fast, digital, technicolor contemporaneity? Could he see the expressive force that bursts out of photographs taken at that time in a clear black and white, in which cement manages to emulate the purity of Pentelic marble from the Acropolis?

The answer is well known and generates an additional question to which it is perhaps impossible to answer. Behind the proliferation of the current noise barriers which prevent drivers – like detectives – to see the portals in their sculptoreal nature; behind the various new machines that in the meantime have covered as a metallic ivy part of its path, altering its relationship with the landscape, the question lies of whether it is possible and appropriate to imagine for the entire N2 a restoration of its original conditions; or else, whether it is not more reasonable to accept that this architecture, like a Roman aqueduct, may and should also be fatally eroded by time in virtue of its incorruptible status as a work of art. Status



tura, al pari di un acquedotto romano, possa e debba fatalmente essere erosa dal tempo in virtù del suo incorruttibile status di opera d'arte. Status perfettamente in grado di resistere – nonostante tutto – alla rancorosa vendetta degli ingegneri, ora finalmente liberati dalle implacabili, necessarie, correzioni di Rino Tami.

which is perfectly capable of resisting – in spite of everything – to the bitter vengeance of engineers who are now finally free from the merciless, yet necessary corrections by Rino Tami.

Translation by Luis Gatt

¹ A. Fazioli, *Chi muore si rivede*, Armando Dadò Editore, Locarno 2005, p. 85.
² Sempre di Fazioli, con protagonista Contini: *L'uomo senza casa*, Guanda, 2008, vincitore del Premio Stresa e finalista al Premio Comisso. *Come rapinare una banca svizzera*, Guanda 2009. *La sparizione*, Guanda 2010. *Che cosa succede a Corvesco? Commedia natalizia*, racconto pubblicato sul settimanale svizzero «Cooperazione», N.52, 2012. *Un gioco da ragazzi*, racconto contenuto in *Un inverno color noir. Dieci racconti italiani*, Guanda, 2014. *Il giudice e la rondine*, Guanda, 2014. *Lezioni private*, racconto, Guanda.bit, 2016. *L'arte del fallimento*, Guanda, 2016. Da ricordare, in questo strano gioco di coincidenze, come Fazioli abbia lavorato come giornalista e conduttore per la Radio 2 della Radio Televisione della Svizzera Italiana, la cui sede è considerata uno dei vertici dell'opera di Rino Tami.
³ Cfr. S. Maffioletti, *L'«orgogliosa modestia» della N2*, il più avanzato studio sulla vicenda dell'autostrada ticinese pubblicato nell'ormai introvabile K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, Mendrisio Academy Press, 2005, pp. 136-175, di cui si auspica la ristampa.
⁴ «Tutte le proposte urbanistiche di Tami integravano l'automobile con grande attenzione, ed è proprio la presenza pervasiva di questa nuova infrastruttura universale, che alla fine degli anni Cinquanta si espandeva in tutta Europa, a dare origine all'opus magnum di Tami, il suo contributo progettuale all'autostrada N2 [...] il cui sviluppo si protrasse in modo continuo tra il 1963 e il 1983.», K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 33.
⁵ «Ma sarebbe più esatto dire da trame con assi a 60/120 gradi, per ricercare la massima fluidità spaziale.», G. Lupo, *Rino Tami e la cultura architettonica italiana*, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 107.
⁶ Si pensi al classico di B. Zevi, *Verso un'architettura organica*, Einaudi, Torino 1945.
⁷ W. Moser, *Sechzig Jahre lebendige Architektur*, Verlag Buchdruckerei Winterthur AG / Verlag Hermann Rinn, Winterthur / München, 1952.
⁸ Cfr. il numero monografico di «Metron», n.41/42, maggio-agosto 1951, «Numero doppio in occasione della 2a Mostra Europea di Frank Lloyd Wright», con testi di F.L. Wright e G. Samonà e 18 progetti inediti di FLW.
⁹ K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 34.
¹⁰ Ivi, pp. 35-36.
¹¹ S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 147-148. In una conversazione fra l'autrice e Aurelio Galfetti del 2005, l'architetto svizzero ricorda che «Tami poteva disegnare una cosa e dirti che era una casa, una terrazza: i camini di ventilazione sulla montagna sono tetti di case, abbassati nel terreno...».
¹² Cfr. S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 137-142.

¹ A. Fazioli, *Chi muore si rivede*, Armando Dadò Editore, Locarno 2005, p. 85.
² Also by Fazioli, with Contini as the main character: *L'uomo senza casa*, Guanda, 2008, winner of the Premio Stresa and finalist of the Premio Comisso. *Come rapinare una banca svizzera*, Guanda 2009. *La sparizione*, Guanda 2010. *Che cosa succede a Corvesco? Commedia natalizia*, story published in the Swiss weekly «Cooperazione», N.52, 2012. *Un gioco da ragazzi*, story included in *Un inverno color noir. Dieci racconti italiani*, Guanda, 2014. *Il giudice e la rondine*, Guanda, 2014. *Lezioni private*, short story, Guanda.bit, 2016. *L'arte del fallimento*, Guanda, 2016. It is worth remembering, in this strange play of coincidences, that Fazioli worked as a journalist and as a radio host for Radio 2 of the Radio Televisione della Svizzera Italiana, whose headquarters is considered one of the greatest works by Rino Tami.
³ Cf. S. Maffioletti, *L'«orgogliosa modestia» della N2*, the most advanced study on the the motorway from Ticino, published in the now difficult to obtain, K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, Mendrisio Academy Press, 2005, pp. 136-175, which we hope will be published again soon.
⁴ «All of Tami's urban planning proposals included the car with great attention, and it is precisely the pervasive presence of this new universal infrastructure which was expanding throughout Europe at the end of the Fifties, that originated Tami's opus magnum, his design of motorway N2 [...] whose development carried out continuously between 1963 and 1983», K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 33.
⁵ «But it would be more precise to say from sections with axes at 60/120 degrees, to seek the greatest spatial fluidity», G. Lupo, *Rino Tami e la cultura architettonica italiana*, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 107.
⁶ Think of B. Zevi's classical work, *Verso un'architettura organica*, Einaudi, Torino 1945.
⁷ W. Moser, *Sechzig Jahre lebendige Architektur*, Verlag Buchdruckerei Winterthur AG / Verlag Hermann Rinn, Winterthur / München, 1952.
⁸ Cf. the new number of «Metron», n.41/42, May-August 1951, «Numero doppio in occasione della 2a Mostra Europea di Frank Lloyd Wright», with texts by F.L. Wright and G. Samonà and 18 unpublished projects by FLW.
⁹ K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., p. 34.
¹⁰ Ibid, pp. 35-36.
¹¹ S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 147-148. In a conversation between the author and Aurelio Galfetti in 2005, the Swiss architect recalls that «Tami could draw something and tell you that it was a house, a terrace: the ventilation ducts on the mountain are the roofs of houses lowered onto the ground...».
¹² Cf. S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit., pp. 137-142.
¹³ F. Ruchat-Roncati, *Rino Tami e l'autostrada*, in «Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur», 1991, Vol.30 (3), p. 15.



¹³ F. Ruchat-Roncati, *Rino Tami e l'autostrada*, in «Anthos: Zeitschrift für Landschaftsarchitektur», 1991, Vol.30 (3), p. 15.

¹⁴ Cfr. *Franco Zorzi: 50 anni dopo* a cura del Partito Liberale Radicale Ticinese <https://vimeo.com/110275164> consultato a maggio 2017.

¹⁵ B. Zevi, *Autostrade italiane I Dittatori dell'asfalto*, in «L'Espresso», 19 febbraio 1961, poi ripubblicato in B. Zevi, *Cronache di architettura*, V vol., n°354, Laterza, Bari 1971, pp. 146-149.

¹⁶ «Lui soprattutto correggeva. L'ho accompagnato e spesso: si andava ad una riunione, dove gli mostravano un nuovo progetto. Dopo un po' Tami prendeva la matita e iniziava a disegnare. A casa rielaborava il progetto secondo la sua poetica. Secondo ciò che pensava del territorio, della morfologia, del sito: si appoggiava all'orografia, alle sezioni del terreno», dalla conversazione di Serena Maffioletti con Aurelio Galfetti del 2005 in S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit. pp. 146-147.

¹⁷ Mediante una serie di fotografie raccolte in un fascicolo denominato *Strade nazionali - Foto errori*.

¹⁸ «Non va dimenticato che Rino Tami oltre a essere un bravo architetto è stato anche un bravo navigatore di lago (barca a vela) e suppongo che abbia una conoscenza eccellente delle rive, viste non nella maniera distratta e generica che si ha dalle strade, ma nella sola maniera precisa che è quella del barcaiolo», T. Carloni, *Elogio per tre case semplici*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (a cura di), *Rino Tami. Segmente einer architektonischen Biographie*, catalogo della mostra (Zurigo, ETH Zentrum, 22 maggio-18 giugno 1992), gta Ausstellung, Zurigo 1992, p. 34.

¹⁹ Cfr. R. Hollenstein, *24 domande a Rino Tami*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (a cura di), *Rino Tami. Segmente einer ...*, cit., p. 49.

²⁰ «Tami fu nominato quando i progetti del tratto Chiasso-Lugano erano già stati redatti dagli ingegneri dell'ufficio [...]. Benché i suoi compiti finora siano stati più correttivi che creativi, la presenza di un architetto è già apprezzabile. Certo l'architetto si duole di doversi occupare di questi ingredienti significativi ma secondari dell'autostrada ticinese. Tuttavia sa che nel futuro verrà consultato anche per i tracciati planimetrici e altimetrici che caratterizzano l'itinerario costretto tra laghi, fiumi, zone edificate, ferrovie e condotte. La sua aspirazione è quella di realizzare all'aperto un'immagine impeccabile quanto quella di Franco Albini per la metropolitana milanese. Nel volume «Architettura delle strade, la strada come opera d'arte» edito sotto gli auspici del Touring Club, Francesco Fariello ha raccolto esempi che vanno dall'Appia antica al Pont du Gard alla sopraelevata olimpica di Roma e alle «freeways» di San Francisco. Non è affatto da escludere che, in una prossima ristampa del libro, l'autostrada ticinese venga illustrata come una delle migliori testimonianze di un metodo di lavoro interdisciplinare», B. Zevi, *Autostrade Svizzere Un architetto per il Ticino*, in «L'Espresso», 7 aprile 1968, poi ripubblicato in B. Zevi, *Cronache di architettura*, VII vol., n° 707, Laterza, Bari 1970, pp. 68-71.

²¹ R. Tami, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (a cura di), *Rino Tami 50 anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Electa, Milano 1984, p. 124.

¹⁴ Cf. *Franco Zorzi: 50 anni dopo*, edited by Partito Liberale Radicale Ticinese <https://vimeo.com/110275164> consulted in May 2017.

¹⁵ B. Zevi, *Autostrade italiane I Dittatori dell'asfalto*, in «L'Espresso», 19 February 1961, and published again in B. Zevi, *Cronache di architettura*, V vol., n°354, Laterza, Bari 1971, pp. 146-149.

¹⁶ «He mostly made correction. I often accompanied him: we would go to a meeting where a new project was presented before him. After a while Tami would take a pencil and start drawing. At home he would reshape the project according to his poetics. According to what he thought about the territory, the morphology, the site: he based himself on the orography, on the sections of the terrain», from the conversation between Serena Maffioletti and Aurelio Galfetti in 2005, in S. Maffioletti, in K. Frampton, R. Bergossi, *Rino Tami Opera Completa*, cit. pp. 146-147.

¹⁷ Through a series of photographs collected in a volume entitled *Strade nazionali - Foto errori*.

¹⁸ «It must not be forgotten that Rino Tami, in addition to being a great architect was also a good navigator on the lake (sailboat) and I suppose he had a great knowledge of the shores, as seen not from the distracted and general view one has from the street, but in the precise way of the boatsman», T. Carloni, *Elogio per tre case semplici*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (eds.), *Rino Tami. Segmente einer architektonischen Biographie*, catalogo della mostra (Zurigo, ETH Zentrum, 22 maggio-18 giugno 1992), gta Ausstellung, Zurigo 1992, p. 34.

¹⁹ Cf. R. Hollenstein, *24 domande a Rino Tami*, in P. Carrar, W. Oechslin, F. Ruchat-Roncati (eds.), *Rino Tami. Segmente einer ...*, cit., p. 49.

²⁰ «Tami was appointed when the projects for the Chiasso-Lugano section had already been drafted by the engineers in the office [...]. Although his task until then had been more corrective than creative, the presence of an architect was already remarkable. Of course the architect lamented having to occupy himself with these significant yet secondary elements of the motorway in Ticino. Yet he knew that in the future he would be consulted also regarding the planimetric and altimetric blueprints that characterise the itinerary that winds through lakes, rivers, built areas, railways and channels. He aspired to build in the open air an impeccable work such as that by Franco Albini for Milan's underground. In the volume «Architettura delle strade, la strada come opera d'arte» edited by the Touring Club, Francesco Fariello gathered examples that include the Appia antica and the Pont du Gard, the «Olympic» flyover in Rome and the «freeways» in San Francisco. It would not be surprising if in a new edition of the book the motorway in Ticino is included as one of the best examples of an interdisciplinary work method», B. Zevi, *Autostrade Svizzere Un architetto per il Ticino*, in «L'Espresso», 7 April 1968, later published in B. Zevi, *Cronache di architettura*, VII vol., n° 707, Laterza, Bari 1970, pp. 68-71.

²¹ R. Tami, *L'autostrada come opera d'arte*, in T. Carloni (ed.), *Rino Tami 50 anni di architettura*, Fondazione Arturo e Margherita Lang, Electa, Milan 1984, p. 124.

p. 34

*Portale sud della galleria del San Gottardo,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 35

*Portale della galleria del San Gottardo, foto con ritocchi a pennarello,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 36

*Il pozzo di ventilazione al Motto di Dentro visto da sud-est, ritocco a pennarello,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*

p. 37

*Il pozzo di ventilazione al Motto di Dentro visto da nord-ovest,
Mendrisio, Archivio del Moderno, Fondo Rino Tami*





Gianugo Polesello creates a new *Gestalt* for the new Padova est motorway toll booth. A composition which includes different scales while assuming the artificial landscape of the motorway as its place: a new central place-hub in the infrastructure system of the Venetian metropolitan area, a 'gateway-bridge', a *Tür* which, opening toward the city and the territory becomes *Brücke*.

Gianugo Polesello Porta e ponte a Padova est *Gateway and bridge at Padova est*

Gundula Rakowitz

Secondo Georg Simmel in *Brücke und Tür*, astruendo due cose dalla imperturbata situazione delle cose naturali per designarle come separate, noi le abbiamo già messe in relazione e fatte risaltare entrambe, nei confronti di tutto ciò che sta loro in mezzo¹.

Le parole di Simmel si attagliano al fare in senso *poietico* un progetto di architettura in quanto procedere di concerto: con Gianugo Polesello, per inventare una nuova *Gestalt* di una stazione autostradale come tema generale, ed in particolare quella di Padova est. Un tema compositivo che investe simultaneamente scale differenti assumendo il paesaggio artificiale dell'autostrada come proprio luogo: un nuovo luogo-nodo centrale nei sistemi di infrastruttura dell'area metropolitana veneziana.

Si è trattato di una ricerca architettonica applicata alla costruzione e invenzione del paesaggio autostradale che ha inteso indagare ruoli e valori dell'architettura nella progettazione urbana e territoriale. In tal modo si è ripensato il rapporto fattuale tra le procedure e le tecniche e l'essenzialità dell'architettura nella formazione di prodotti tra loro in rapporto dialettico: *landmark*, *citymark* e *streetmark*.

Mantenendo la rilevanza del tracciato logistico delle due direzioni (lungo il corridoio autostradale Venezia-Milano) già visibili nell'allineamento del decumano massimo patavino, il progetto assume la complessità del nodo padovano di rotte viarie diverse di flussi babelici di traffico come segno di ciò che è via, strada, percorso, di ciò che unisce il diviso, collegando nel punto-limite. Di ciò che non ha dimensione spaziale ma definisce la spazialità, e permette di provarla, di viverla, di progettarela. Di progettarela in quanto dà forma, definisce il molteplice degli infiniti punti di convivialità della città di Padova sottolineando il ciclo vitale del nodo.

According to Georg Simmel in *Brücke und Tür*, in abstracting two things from the unperturbed situation of natural things in order to designate them as separate, we have already highlighted them and placed them in relation to everything that stands between them¹.

Simmel's words suit the carrying out in the *poietic* sense of an architectural project as a concerted procedure, together with Gianugo Polesello, in order to invent a new *Gestalt* for a toll booth as a general theme, and in particular that of *Padova est*. The theme of a composition that includes different scales while assuming the artificial landscape of the motorway as its place: a new central place-hub in the infrastructure system of the Venetian metropolitan area.

This was an architectural research applied to the construction and invention of the motorway landscape which inquired into the roles and values of architecture in urban and regional design. In this way the actual relationship between procedures and techniques was reinterpreted, as well as the essential nature of architecture in the creation of products in dialectic relationship: *landmark*, *citymark* and *streetmark*. Maintaining the relevance of the logistic layout of the two directions (along the Venice-Milan motorway system), already visible in the alignment of Padua's Decumanus Maximus, the project assumes the complexity of the Paduan hub where various chaotic traffic routes meet, as the sign of that which is way, path, road, which unites what is divided, connecting them at the limit point. Of that which does not have a spatial dimension yet defines spatiality, and permits experiencing it, living it, designing it. Of designing it since it gives shape and defines the multiplicity of infinite meeting points of the city of Padua, underlining the life-cycle of the hub.

The multi-point nature of the boundary, of this boundary, is what al-



Casello autostradale Padova est
1999-2005

Progetto:

Iuav Studi e Progetti ISP srl

Responsabile progetto:

Gianugo Polesello

Direzione tecnica:

Mario Spinelli

Collaboratori:

Carlo Biaggioni, Luca Dotto, Enrico Ferreguti (coordinatore),

Andrea Zanchetti

Consulente architettura:

Gundula Rakowitz

Consulenti strutture:

Studio Tecnico Associato Turrini, Giorgio Navarra (fabbricato uffici)

Consulenti impianti:

Studio Tecnico Associato Turrini con Prisma Engineering srl,

Massimo Massaro e Rinaldo Rossi (fabbricato uffici)

Consulenti opere stradali:

Studio Tecnico Associato Turrini con Net Engineering spa

Direzione lavori:

Giancarlo Turrini con Paolo Turrini

Committente:

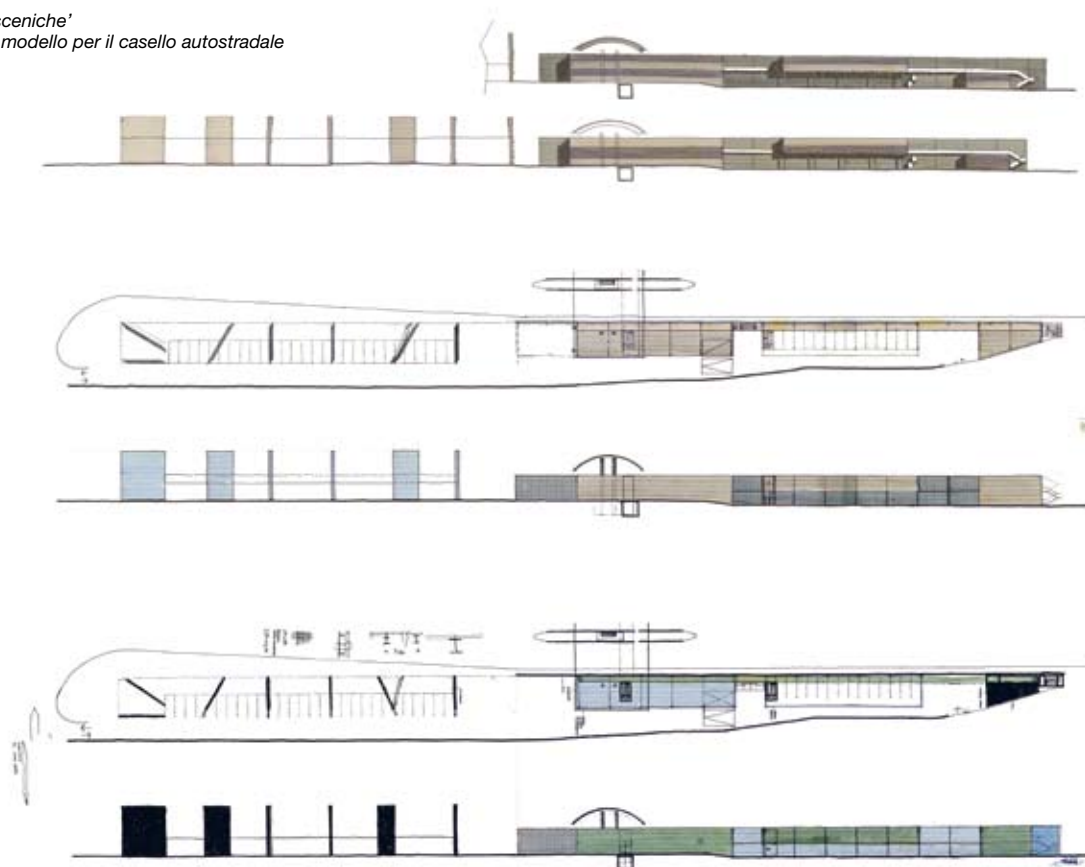
Società Autostrade di Venezia e Padova spa

Impresa:

Soc. Consortile a r.l., CLEA, Ing. E. Mantovani spa

Fotografie:

Gundula Rakowitz



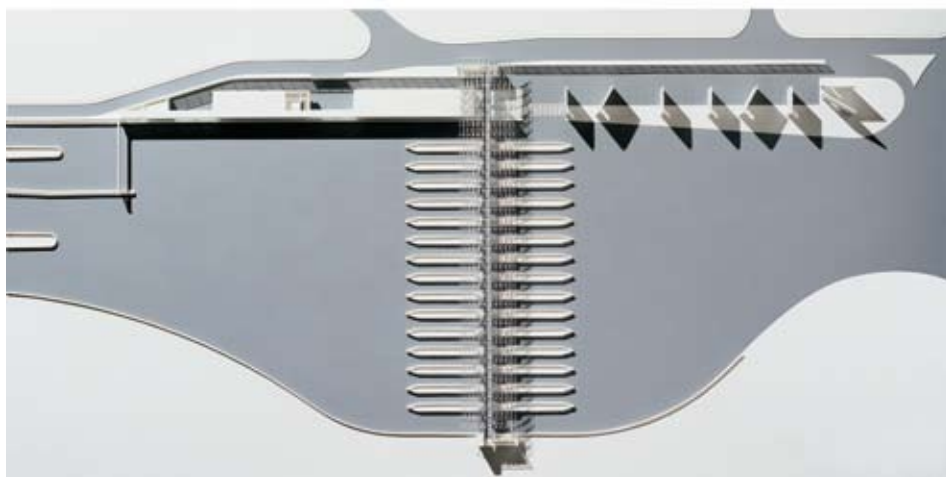
Il carattere puntiforme del limite, di questo limite, è quanto permette la consistenza del tutto nella 'parte del tutto', punto nodale nei sistemi di rete di punti nodali: monade ma senza armonia prestabilita, monade come puntiformità dell'unità, come implicarsi del tutto nel punto. Così questo punto-limite nel paesaggio autostradale viene percepito, vissuto non come uno stato di fatto predefinito e in sé concluso, ma nel suo essere effettivamente percorso, interagito. La crescente artificialità del paesaggio autostradale e la sua frequentazione da parte di moltitudini composite, altamente differenziate, richiede non solo la messa a punto di sistemi complessi di orientamento e identificazione dei percorsi ma anche l'apprezzamento della funzione specifica dell'artificio, quella del conferimento di identità alla realtà alla quale fa segno, all'interno di una 'costellazione' di coordinate culturali riconoscibili e riconosciute. All'interno di questa rete di relazioni e lungo l'asse del tracciato stradale antico si pensa un'architettura nuova, immaginaria ma reale, non a-topica, piuttosto un'architettura che sia in grado di connotare questo paesaggio autostradale monotono del Veneto: la 'porta-ponte' est di Padova, una *Tür* che aprendosi simultaneamente verso la città e verso il territorio diventa *Brücke*.

Focalizzando all'interno della problematica del paesaggio architettonico contemporaneo la necessità progettuale di un sistema di sovrapposizioni di connessioni e di reti (sia reali sia mentali) si considera proprio questa 'porta-ponte' nevralgica a Padova come un punto dinamico di passaggio, una sorta di 'stella cometa', e nello stesso tempo un punto nodale fermo, una 'stella fissa', nei flussi e movimenti. Tale luogo di transito permette la specifica elaborazione della connessione di 'dentro' e 'fuori', di

lowers the consistency of the whole in the 'part of the whole', a nodal point in the nodal point network system: a monad without a pre-established harmony, a monad as the point-forming of the whole, implying the whole in the point. Thus this boundary-point in the motorway landscape is perceived or experienced not as a predefined and self-conclusive factual situation, but in its effectively essence as a way of passage, a place of interaction.

The increasing artificiality of the motorway landscape and its usage by a composite and highly differentiated multitude, requires not only the establishment of complex orientation and way-finding systems but also the appreciation of the specific function of the artifice, that of conferring identity to the reality of which it is a sign, within a 'constellation' of cultural coordinates that are recognised and recognisable. Within this network of relations along the ancient road layout a new architecture is devised, imaginary but real, not a-topic but rather an architecture that is capable of ascribing a connotation to this monotonous motorway landscape of Veneto: the 'gateway-bridge' at *Padova est*, a *Tür* which, opening simultaneously toward the city and the territory, becomes *Brücke*.

Focusing the need in terms of design of a system of superpositions of connections and networks (both real and mental), within the issue of the contemporary architectural landscape, this crucial 'gateway-bridge' in Padua is understood as a dynamic passage point, a sort of 'guiding star', and at the same time as a fixed nodal point, a 'fixed star' in the midst of all the flow and movement. This transit point permits the specific creation of connections between 'in' and 'out', space-limit or space-interval, addressing the theme of the threshold, indeed of the multiplicity of thresholds².



spazio-limite o spazio-intervallo, affrontando il tema della soglia, anzi delle molteplici soglie².

Considerando il casello autostradale di Padova est nella sua multidimensionalità secondo il mondo magico che fa perno sul principio della *Raumstadt* di Friedrich Kiesler³, della città spaziale di strutture geometriche sospese, il rapporto interno/esterno pluriscalare diventa simbolico del rapporto fra mondo interiore psicologico e mondo naturale. La continuità in questo linguaggio abita la discontinuità, la compenetrazione fra pieno e vuoto, concavo e convesso. L'ambiente viene visto come un continuum spazio-temporale dove niente è statico, né il *Fixstern* né il *Kometenstern*, dove la materia energia si muta in continuazione e dove non vi è opposizione fra uomo e natura.

Il progetto richiede una ridefinizione dell'architettura autostradale infrastrutturale come progettazione di un complesso differenziato e pertanto comunicante; essa è traccia, impronta, risultato primo di un'operazione mentale: la perfetta corrispondenza e mutuabilità di 'interiorità' e 'esteriorità', di visibile ed invisibile, permessa dalla pluridimensionalità del tempo (e della sua percezione: accelerato e decelerato) propria di questa architettura 'di movimento', supera la dimensione della facciata e di un *intérieur* che un qualche schermo vorrebbe de-finire dall'esterno, dal pubblico. Inoltre l'architettura di movimento – che trascende l'ordinamento spaziale dei punti cardinali – non si presenta come mera possibilità di rivalutazione degli spazi dinamici di trasporto, bensì come autentica necessità di dare vita ad un gioco complesso di differenziazione e comunicazione tra piani di un sistema di percorsi multipli.

L'intervento della nuova stazione autostradale di Padova est consiste nella demolizione del vecchio casello e nella ricostruzione dell'intera stazione a circa cinquanta metri verso ovest e ampliata di circa novanta metri. L'intero piazzale è ingrandito di circa 7500 metri quadri verso nord. La linea nuova di esazione è perfettamente in asse e conta sedici porte, tra cui due per trasporti speciali.

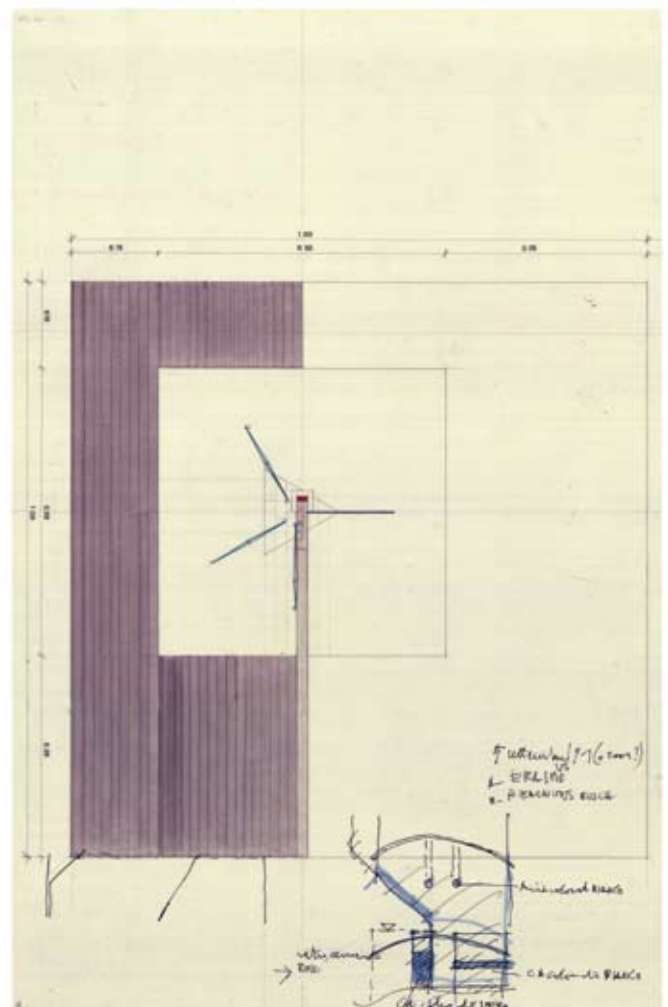
La stazione, inserita in un contesto viario complesso dove i flussi della A4 si intrecciano con quelli delle strade regionali, statali ed urbane, si colloca in un nodo stradale di relazioni a causa della vicinanza della zona industriale, di aree commerciali, alberghiere

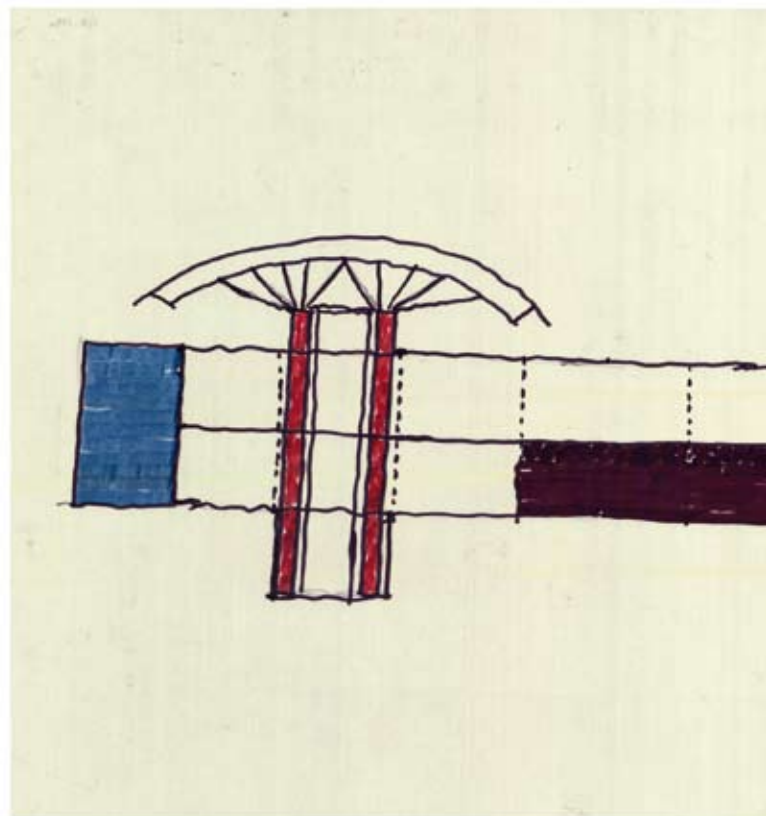
Considering the motorway toll booth of *Padova est* in its multidimensional nature according to the magical world which hinges on Friedrich Kiesler's principle of *Raumstadt*³, of the spatial city of suspended geometrical structures, the inside/outside relationship at various scales becomes a symbol for the relationship between the inner psychological and natural worlds. The continuity of this language inhabits discontinuity, the interpenetration between fullness and emptiness, between concave and convex. The environment is understood as a spatio-temporal continuum where nothing is static, neither the *Fixstern* nor the *Kometenstern*, where matter and energy are in a state of continuous transformation and there is no opposition between man and nature.

The project requires a redefinition of motorway infrastructure as the design of a differentiated, and therefore communicating, complex; it is trace, imprint, the first result of a mental operation: the perfect correspondence and mutual relation between 'interior' and 'exterior', visible and invisible, permitted by the multidimensional nature of time (and of its perception: accelerated and decelerated) which results from this architecture 'of movement', overcoming the facade dimension and of an *intérieur* that a screen would de-fine from the outside, from the point of view of the audience. Additionally, the architecture of movement – which transcends the spatial organisation of cardinal points – is not presented as a mere possibility of reevaluation of the dynamic spaces of transportation, but rather as an authentic need to give life to a complex play of differentiation and communication between levels of a system of multiple routes.

The intervention on the the new motorway toll booth of *Padova est* consists of the demolition of the old toll booth and the reconstruction of the entire station at a distance of approximately fifty metres to the east, and enlarged by approximately 90 metres. The entire area of the station is expanded for a total of approximately 7500 m² toward the north. The new collection line is perfectly in axis and has a total of sixteen booths, two of which are designed for exceptional transports.

The station, located in a complex transit context, where the flows from the A4 meets those of regional, state and urban roads, is part of a network of relationships due to the proximity of the industrial zone, hotels, and commercial and service areas, as well as conur-





e di servizi, di conurbazioni che avvolgono i residui fabbricati del paesaggio rurale di un'epoca passata.

Si tratta di uno dei pochi progetti realizzati di Gianugo Polesello, e in specifico l'ultimo suo progetto che riesce a focalizzare la sua ricerca teorica volta alla astrazione compositiva in un ambito proprio al suo *ingenium*, quello dell'architettura delle grandi strutture.

Architettura fantastica, ma nello stesso tempo costruita e costruibile, fatta di pochi elementi ripetibili e combinabili tra loro, capaci di produrre variazioni che rispondono alle necessità del singolo caso, una sorta di *forum transitorium* che allude al difficile tema del rapporto tra *arché* e *téchne*. Astraendo da tali variazioni, la composizione dell'insieme di questa 'macchina tecnologica', di questo artificio tra architettura e ingegneria, che segna la soglia della città di Padova, è fatta solo di tre parti che formano una figura a T. La prima parte è costituita dalla grande ala metallica di copertura della barriera studiata per essere percepita a distanza avvicinandosi o rallentando, con le singole cabine sottostanti anch'esse rivestite di lamiera metallica ondulata e il passaggio pedonale doppio, sia aereo sia sotterraneo: quello aereo di color bianco e quello ipogeo di color giallo zucca. Il secondo elemento rappresenta il lungo muro translucido di color azzurro chiaro di vetrocemento con la spina di servizio retrostante, una costruzione portante di pilastri e travi in acciaio che segue sia in pianta sia in alzato il modulo di 7,50m x 7,50m di interasse con i rispettivi collegamenti verticali e orizzontali. Un modulo costruttivo che simultaneamente è modulo compositivo. La terza parte del progetto è formata dall'insieme di 7 + 2 quinte sceniche e informative nei colori padovani di rosso e bianco che seguono con la loro inclinazione e orientamento una sequenza ritmica molto fitta.

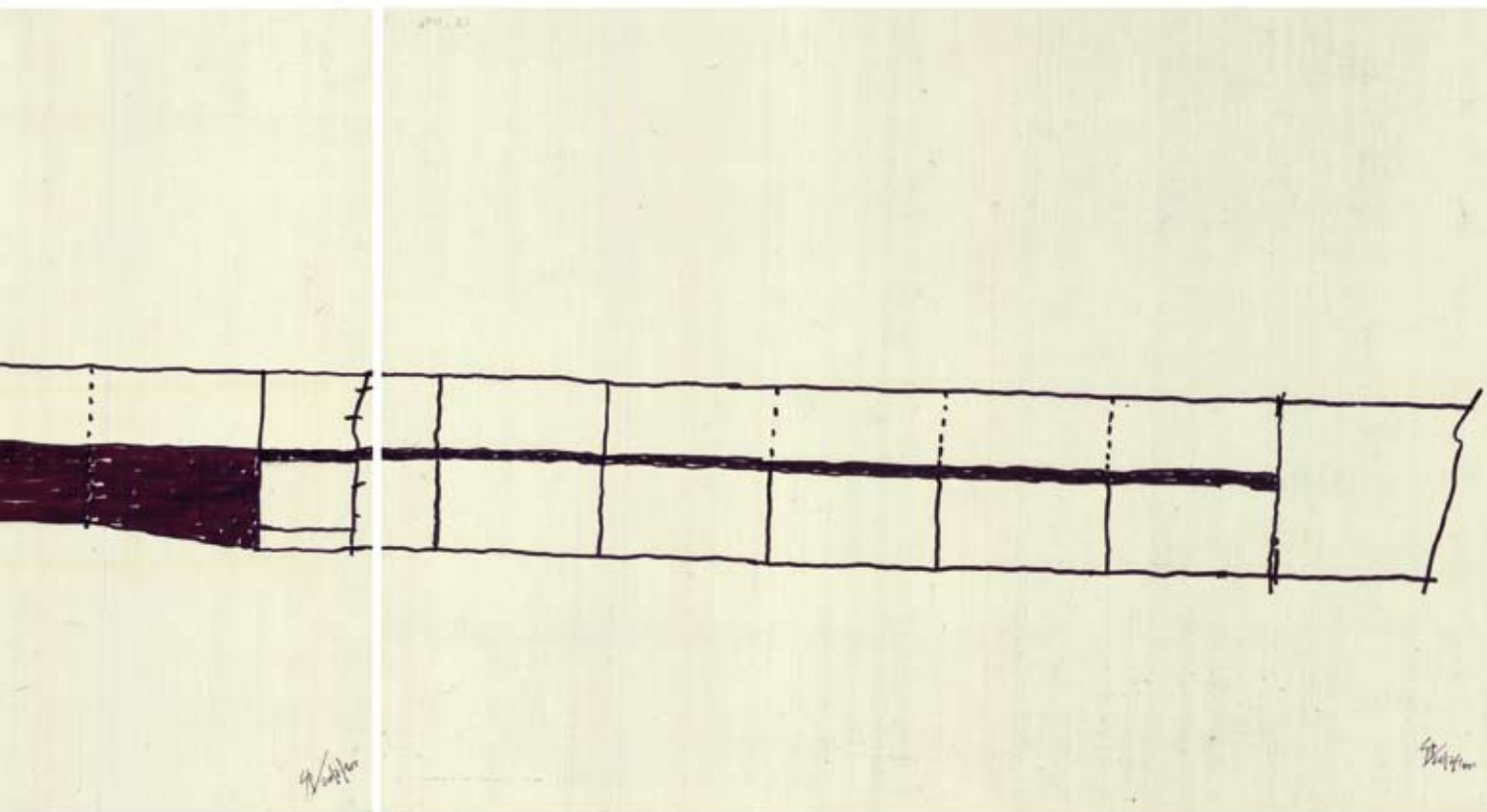
E sono le quinte colorate del 'teatro di strada' sollevate da terra tramite plinti di cemento armato e tagliato obliquamente per snellire la figura geometrica, che entrano prepotentemente come protagonisti nella vita dell'infrastruttura. Attori d'architettura quasi surreali che alludono ai personaggi composti con proporzioni

bations which have spread around the remaining buildings from the rural landscape of a past era.

This is one of the few projects carried out by Gianugo Polesello, and specifically the last of his projects which focuses on his theoretical research aimed at a compositional abstraction in an environment adequate to his *ingenium*, that of the architecture of great structures.

An imaginary architecture, yet built and buildable, made up of few repeatable and combinable elements, capable of producing variations which respond to the needs of individual cases, a sort of *forum transitorium* which alludes to the difficult subject of the relationship between *arché* and *téchne*. Abstracting it from those variations, the composition of the whole of this 'technological machine', of this artifice that fits somewhere between architecture and engineering, that marks the threshold of the city of Padua, is made up of only three parts that form the shape of a T. The first part is the large metallic wing that covers the entire barrier, designed in such a way as to be perceived from a distance as one approaches it or slows down, with the individual booths also covered by corrugated metal sheets, and the double pedestrian crossing: the one overground in white colour, and the one underground in pumpkin-yellow. The second element is a long translucent blue wall made of glass blocks with the service area behind it, a supporting structure made of steel pillars and beams that follows both in plan and elevation the 7,50m x 7,50m interaxle module with their respective vertical and horizontal joints. A building module that is also a compositional module. The third part of the project is the set of 7 + 2 scenic and information backdrops in the Paduan colours of red and white, following through their inclination and orientation a very dense rhythmical sequence.

And it is the coloured backdrops of this 'street theatre', raised from the ground by reinforced concrete plinths, cut slantwise in order to streamline the geometrical figure, that enter the scene vehemently as central elements in the life of the infrastructure. Surreal actors of an architecture that allude to characters created with distorted proportions and jarring chromatic combinations, such as can be found in



stravolte e accostamenti cromatici stridenti, presenti in molte scene di Hieronymus Bosch, la cui capacità di raffigurare in maniera unitaria eventi articolati e ricchi della più impensabile particolarità sorprende inaspettatamente lo spettatore.

Durante le varie fasi di progettazione, partendo da una serie di schizzi di Gianugo Polesello e disegni a quattro mani, la forza immaginativa si è spinta così lontano da proporre in un punto nodale sul lato nordovest di fronte allo Hotel Sheraton un elemento architettonico verticale che mette in tensione l'insieme della composizione orizzontale della nuova stazione autostradale: la *Libellula* come fantastica architettura segnaletica⁴. Un atto di 'follia' consapevole, direbbe Erasmo da Rotterdam, di chi sperimenta la vita nella sua immediatezza irrazionale e inventiva.

Per ora è stato deciso di 'tagliare le ali' alla Libellula. Forse durante la progettazione per l'area padovana l'immaginazione correva troppo in avanti. Non è la fantasia a volare troppo lontano rispetto alla realtà ma è la mancanza di capacità immaginativa e proiettiva verso un'architettura futuribile che impone le proprie ragioni. Il *sogno della ragione* di Goya si drammatizza in vuoto di poesia.

many scenes by Hieronymus Bosch, whose capacity to represent in a unified manner a series of related events with a richness of inconceivable detail surprises the viewer.

During the various design phases, beginning from a series of sketches by Gianugo Polesello and four-handed drawings, the imaginative force extended so far as to propose at a nodal point on the north-west side, in front of the Sheraton Hotel, a vertical architectural element that creates a tension that involves the entire horizontal composition of the new motorway toll booth: the *Dragonfly* as imaginary signage architecture⁴. A conscious act of 'madness', Erasmus of Rotterdam would say, of he who experiences life in its irrational and inventive immediacy.

Yet for now it has been decided to 'cut the wings' of the Dragonfly. Maybe during the design for the Paduan toll booth imagination was too far ahead. It is not fantasy that flies too far with respect to reality, but rather the lack of imaginative and projective capacity toward an architecture for the future that imposes its own reasons. Goya's *dream of reason* becomes dramatized into a poetic void.

Translation by Luis Gatt

¹ Cfr. G. Simmel, *Brücke und Tür*, in «Der Tag», 683, Berlin 1909, pp. 1-3: «Indem wir aus der ungestörten Lagerung der natürlichen Dinge zwei herausgreifen, um sie als 'getrennt' zu bezeichnen, haben wir sie schon in unserem Bewußtsein aufeinander bezogen, haben diese beiden gemeinsam gegen das Dazwischenliegende abgehoben»; ora in Id., *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft*, im Verein mit Margarete Susman, a cura di M. Landmann, Koehler, Stuttgart 1957; ed. it., *Ponte e porta*, in Id., *Saggi di estetica*, introduzione e note di M. Cacciari, traduzione di M. Cacciari e L. Perucchi, Liviana, Padova 1970, pp. 3-8; qui: traduzione italiana modificata.

² Scrive Polesello nel Quaderno 108 nel 1997: «La questione dei limiti, del che cosa includere nel piano è problema che non è ad una sola dimensione; non si tratta di disegnare una soglia che definisce i limiti di una regione/*Hinterland*, si tratta di considerare le diverse, molteplici soglie che hanno significato nel piano, ossia si tratta di assumere e 'capire' le differenti 'scale' del piano»; cfr. G. Rakowitz, *Gianugo Polesello. Dai Quaderni*, Poligrafo, Padova, 2015, p. 220.

³ Cfr. la recente ricostruzione in scala 1:1 della *Raumstadt* di Friedrich Kiesler, realizzato per la mostra *Friedrich Kiesler Lebenswelten Life Visions* presso il MAK Museum für Angewandte Kunst a Vienna, catalogo a cura di C. Thun-Hohenstein, D. Bogner, M. Lind, Bärbel Vischer, Birkhäuser, Basel, 2016.

⁴ Cfr. G. Rakowitz, *Spettri di immaginatio*, in A. Mengoni e G. Rakowitz, a cura di, *Immaginari e progetto*, luav Dcp-Mimesis Edizioni, Venezia-Milano, 2016, pp. 136-161.

¹ Cf. G. Simmel, *Brücke und Tür*, in «Der Tag», 683, Berlin 1909, pp. 1-3: «Indem wir aus der ungestörten Lagerung der natürlichen Dinge zwei herausgreifen, um sie als 'getrennt' zu bezeichnen, haben wir sie schon in unserem Bewußtsein aufeinander bezogen, haben diese beiden gemeinsam gegen das Dazwischenliegende abgehoben»; in Id., *Brücke und Tür. Essays des Philosophen zur Geschichte, Religion, Kunst und Gesellschaft*, im Verein mit Margarete Susman, edited by M. Landmann, Koehler, Stuttgart 1957; Italian edition by, *Ponte e porta*, in Id., *Saggi di estetica*, introduction and notes by M. Cacciari, translation by M. Cacciari and L. Perucchi, Liviana, Padova 1970, pp. 3-8; the Italian translation has been modified.

² Polesello writes in the Quaderno 108 in 1997: «The question of limits, of what to include in the plane, is a problem that does not concern only one dimension; it is not a question of drawing the threshold that defines the boundaries of a region/*Hinterland*, it is a question of considering the various, multiple thresholds that have meaning in the plane, that is assuming and 'understanding' the different 'scales' of the plane»; G. Rakowitz, *Gianugo Polesello. Dai Quaderni*, Poligrafo, Padova, 2015, p. 220.

³ Cf. the recent reconstruction in 1:1 scale of the *Raumstadt* by Friedrich Kiesler, made for the exhibition *Friedrich Kiesler Lebenswelten Life Visions* at the MAK Museum für Angewandte Kunst in Vienna, catalogue edited by C. Thun-Hohenstein, D. Bogner, M. Lind, Bärbel Vischer, Birkhäuser, Basel, 2016.

⁴ Cf. G. Rakowitz, *Spettri di immaginatio*, in A. Mengoni and G. Rakowitz, edited by, *Immaginari e progetto*, luav Dcp - Mimesis Edizioni, Venezia - Milano, 2016, pp. 136-161.

p. 46
Veduta dell'ala metallica di copertura e del muro di vetrocemento
La struttura portante di pilastri e travi in acciaio
p. 47
Passaggio pedonale aereo
Pilastro e muro in vetrocemento





The shots of the landscape that Luigi Ghirri “constructs” during some stops along the Via Emilia represent moments of reflection on phenomena concerning the transformation of the Italian territory, the alteration of the genetic codes of a historical landscape by cities which have grown without control. Through photography the artist interrogates consciences, triggering a feeling of individual responsibility vis-à-vis the tradition that is opposed to surrendering to destiny.

Alcune soste di Luigi Ghirri lungo la via Emilia *Some stops made by Luigi Ghirri along the Via Emilia*

Gabriele Bartocci

Come la spina dorsale su cui si sostiene da venti secoli il corpo del paesaggio padano la via Emilia costituisce la struttura del sistema territoriale della pianura del Po.

Rocche, castelli, ponti, porte, chiese, casolari, abbazie, come resti di uno scheletro delineato sul dorso della pianura padana si susseguono da Rimini a Piacenza rappresentando le tracce di un percorso e di un tempo storico, memorie sparse, sedimentate nei secoli, che scandiscono la vita degli uomini.

Durante alcune tappe fatte lungo l’antica strada romana Luigi Ghirri apre “interstizi” mostrandoci, criticamente, il processo di alterazione del paesaggio ad opera della città contemporanea quale fenomeno di mutazione dell’ordine naturale e storico delle preesistenze.

Quando nel 1985 la Soprintendenza per le arti della provincia di Rimini decide di effettuare i sondaggi alle fondamenta delle spalle e dei piloni dell’antico ponte romano di Tiberio, al fine di monitorarne lo stato di conservazione delle strutture, il fotografo immortalava il monumento¹, punto estremo meridionale della via Emilia.

In quell’occasione l’acqua del canale viene arginata da una barriera di contenimento che isola il manufatto per consentire i lavori di carotaggio.

La condizione straordinaria e “innaturale” in cui viene a trovarsi l’edificio diventa l’occasione per la messa in scena fotografica di un’anomalia quale metafora della profonda trasformazione subita dal paesaggio italiano.

L’inquadratura costruita dal fotografo rappresenta lo strumento per indagare e comprendere il fenomeno di alterazione dei

Like the spine that has sustained for twenty centuries the body of the landscape of the valley of the Po river, the Via Emilia constitutes the structure of its territorial system.

Rocks, castles, bridges, gates, churches, farms, abbeys, like the remains of a skeleton outlined on the back of the valley of the Po, follow each other from Rimini to Piacenza, representing the traces of a historical time and of a pathway, of sparse memories accumulating over the centuries which articulate the lives of men.

During some stages along the ancient Roman way, Luigi Ghirri opens “interstices”, showing us critically the process of the alteration of a landscape by contemporary cities as a phenomenon of the transformation of the natural and historical order of the preexistent. When, in 1985, the Superintendence for Arts of the Province of Rimini decided to survey the foundations of the abutments and pillars of the ancient Roman bridge of Tiberius with the purpose of monitoring its state of preservation, the photographer captured the monument¹, which represents the southernmost point of the Via Emilia.

On that occasion the water from the canal was contained by a barrier in order to isolate the monument for the drilling operations.

This extraordinary and “unnatural” condition of the monument was the occasion for the photographing of an anomaly as metaphor of the deep transformation of the Italian landscape.

The frame chosen by the photographer represents the tool for inquiring and understanding the phenomenon of alteration of the genetic codes of the territory in the delicate relationship between progress and landscape.

The arid riverbed is animated by movements of earth that seem to



Tutte le immagini fanno parte della serie dedicata al paesaggio italiano e sono riprodotte per gentile concessione degli Eredi di Luigi Ghirri

Luigi Ghirri, "Il ponte di Tiberio", 1985
© Eredi di Luigi Ghirri

codici genetici del territorio nel delicato rapporto tra progresso e paesaggio.

L'alveo inaridito è animato dai movimenti di terra che sembrano riportare alla luce uno scheletro, la carcassa di un "animale", la colonna vertebrale di un corpo decomposto e fossilizzato nella città.

Il riflesso nell'acqua dei piloni in pietra d'Istria che da sempre "raddoppia" la sagoma del ponte amplificando il ritmo e animando la sua misura storica, nella foto di Ghirri si spegne dissolvendosi nel fango del letto del fiume.

Il canale diventa una nuova strada (in primo piano la donna e il bambino ci danno la misura della percezione alterata della normalità) che sovverte il senso di percorrenza dello spazio urbano isolando il monumento, enfatizzando la distanza tra permanenza storica e contesto mutato.

Al centro dell'immagine, tra un pino marittimo e il campanile della Chiesa di Santa Maria dei Servi, una gru si eleva come una nuova emergenza del tessuto urbano.

Essa, come per effetto di un riverbero, trasferisce il processo di cantierizzazione del ponte nella città, nel paesaggio.

La gru rimane come sospesa perché il fotografo fissa l'angolazione della visione in modo che l'asse del traliccio non cada sul pilone ma sull'ombra della campata.

Ghirri guida l'osservatore nello sviluppo di un racconto che sospende lo sguardo nella sequenza dei momenti di una scena che si compie: il lavoro dell'uomo fatto sul corpo della terra, quando ignora la tradizione rischia di mettere in discussione il ruolo delle preesistenze, di escludere le misure storiche dal tempo presente.

Le immagini della via Emilia che Ghirri inserisce nella serie dedicata al paesaggio italiano rappresentano momenti di riflessione sul rapporto, spesso drammatico, conflittuale tra una condizione presente e una condizione storica, tra il tempo attuale e un tempo che è stato.

In un altro fotogramma, *Via Emilia*, si rappresenta un secondo momento di sosta lungo l'antico tracciato romano, matrice di sviluppo del reticolo di misure che hanno strutturato nei secoli la società contadina dell'Emilia Romagna.

In primo piano il fotografo pone una casa colonica in disfacimento, un tipo edilizio autoctono mutilato e ridotto in macerie. Il tetto a padiglione, a differenza dei tetti piani degli edifici sullo sfondo, dove l'altezza e la terminazione dei corpi di fabbrica vengono stabilite dalle regole della speculazione edilizia, è l'unico elemento architettonico rimasto ancora integro che riporta l'edificio e il suo contesto nella loro dimensione domestica, storica, tipologica.

La città contemporanea, visibile sullo sfondo come il fondale di una scena teatrale, logora gli elementi che hanno scandito il tempo di un paesaggio storico, stringendoli in una morsa che riduce l'organismo architettonico a una carcassa in decomposizione.

Per amplificare il senso di accerchiamento da parte di una natura artificiale fuori controllo Ghirri include, a sinistra dell'inquadratura, la porzione di un edificio, anonimo, che "chiude" l'immagine e blocca lo sguardo all'interno della scena, costringendo l'occhio a rimanere sul manufatto in fase di demolizione.

Nell'evento, mostrato come uno spettacolo, sono coinvolti alcuni passanti quali spettatori inermi di una rappresentazione scenica. Gli uomini guardano lo scenario con distacco e indifferenza, come se questo facesse parte di un tempo e di un contesto che a loro non appartiene.

Un uomo guarda dritto nell'obiettivo con aria interrogativa; sembra chiedersi cosa ci sia di interessante nel fotografare macerie.

bring to the light a skeleton, the carcass of an "animal", the backbone of a decomposed and fossilised body in the city.

The reflection in the water of the pillars in Istrian stone which always "doubles" the outline of the bridge, amplifying its rhythm and historical measure, disappears in Ghirri's photograph, and dissolves into the riverbed's mud. The canal becomes a new road (the woman and child in close-up gives us the measure of an altered perception) that subverts the sense of the distance of urban space, isolating the monument and emphasising the distance between historical permanence and transformed context.

At the centre of the image, between a maritime pine and the belfry of the Church of Santa Maria dei Servi, a crane rises like a new structure in the urban fabric.

As if by reverberation, it transfers the process by which the bridge becomes a work-site into the city, into the landscape.

The crane remains as if suspended because the photographer sets the angle of the visual so that the axis of the trellis does not fall over the pillar but on the shadow of the span.

Ghirri guides the observer in the development of a narrative that suspends the gaze on the sequence of moments of a scene that is happening: when the work of man on the body of the earth ignores tradition, it risks questioning the role of the preexistent, excluding the historical measures of the present time.

The images of Via Emilia that Ghirri includes in the series devoted to the Italian landscape represent moments of reflection on the relationship, often dramatic and conflictive, between the present and a historical condition, between the current time and the time past.

In another photograph, *Via Emilia*, a second stop along the ancient Roman road, matrix of the grid of measures that structured the rural society of Emilia Romagna throughout the centuries, is represented.

In the foreground an old autochthonous farm (*casa colonica*) in decay, mutilated and reduced to ruins.

The pavilion-type roof, unlike the flat roofs of the buildings in the background, where the height and form of the buildings are determined by the rules of real estate speculation, is the only architectural element still complete and which refers the building and its context back to its domestic, historical and typological dimensions.

The contemporary city, visible in the background like the backdrop of a scene in a theatre, erodes the elements which have articulated the passage of time in a historical landscape, squeezing them in a grip that reduces the architectural organism to a rotting carcass.

In order to amplify the sense of being surrounded by an artificial nature that is out of control, Ghirri includes, to the left of the frame, part of a featureless building which "closes" the image and blocks the gaze within the scene, forcing the eye to remain on the building being demolished.

This event, presented as a spectacle, is witnessed by some passers-by as if by spectators watching a theatrical performance.

The men contemplate the scene with detachment and indifference, as if the building belonged to a time and context that was not their own.

A man looks straight into the camera inquisitively; he seems to be asking what could be so interesting in photographing ruins.

The small settlement of Cittanova is part of the complex territorial system that structured along the via Emilia, generating a grid of urban traces and organisms that define the shape and form of the Po valley.

The scene depicted by Ghirri is the tool through which the artist interrogates consciences, triggering a feeling of individual responsibility *vis-à-vis* the tradition that is opposed to surrendering to destiny.



Luigi Ghirri, "Via Emilia", 1985
© Eredi di Luigi Ghirri

L'Impianto scenografico costruito da Ghirri è lo strumento con cui l'artista interroga le coscienze, suscitando un sentimento di responsabilizzazione individuale nei confronti del paesaggio, che si oppone alla resa e alla rinuncia come destino.

Il piccolo insediamento di Cittanova fa parte del complesso sistema territoriale che si è strutturato nei secoli sulla via Emilia, generando un reticolo di tracciati e organismi urbani che definiscono il disegno della pianura padana.

Qui, Ghirri, a pochi metri dall'antica strada romana, incornicia l'unico frammento del paese in cui rilevare un equilibrio tra l'architettura e il paesaggio, in cui potersi riconoscere nell'ordine delle misure storiche che hanno definito la specificità del contesto.

Il fotografo esclude dall'inquadratura l'edilizia priva di qualità il cui sviluppo negli anni ha aggredito il piccolo complesso religioso in primo piano, soffocandolo in una morsa asfissiante.

Al centro dell'immagine c'è la facciata della chiesa il cui carattere bidimensionale la fa assomigliare a una scenografia teatrale, dove il sacro diventa proscenio di un teatro ideale e il sole, avvolto dalla nebbia, faro di una luce di scena.

Ghirri ci parla della strada mostrandoci la chiesa, rilevando la forte corrispondenza tra percorso storico e paesaggio costruito.

Anche in questo caso l'osservatore è guidato in una narrazione fatta di sguardi che induce l'occhio a sostare nello spazio vuoto tra la via Emilia a sinistra, leggibile nell'allineamento dei pali elettrici e la navata.

Il luogo diventa la soglia attraverso cui la strada, come per effetto di una vibrazione, si traspone nell'aula della chiesa replicandosi nell'edificio.

Apparentemente statica la foto di Ghirri è animata dal movimento, dal racconto di un sistema di tracciati che definisce un principio insediativo all'origine del quale vi è la via Emilia.

In primo piano, lungo l'asse di percorrenza della Strada Pomposiana che, partendo dall'antico tracciato si dirama nella campagna, il traffico ha disciolto la neve.

A differenza dell'immagine precedente *Cittanova* rappresenta un'inquadratura aperta sulla storica arteria.

Il percorso dell'occhio è guidato dalla sequenza degli elementi della composizione che il fotografo ci porta ad osservare: dalla chiesa lo sguardo scivola lungo la cimasa del muro per confluire nella strada senza soluzione di continuità.

«C'è stato un filosofo – dirà Luigi Ghirri riferendosi a Massimo Cacciari durante una lezione tenuta nel 1989 presso l'Università del Progetto di Reggio Emilia² – che ha dato la definizione forse più bella che abbia mai sentito della fotografia. Ha detto: “La fotografia non è un problema, la fotografia è un enigma, perché il problema ha una soluzione e l'enigma è un problema che non ha soluzione”. Non è una definizione, è probabilmente un gioco di parole per non definire, però all'interno di questa definizione di enigma io mi ritrovo pienamente».

Il modo con cui Ghirri osserva il paesaggio attraverso le soste lungo la via Emilia diventa un percorso fotografico di duplicazione del mondo e della sua interpretazione.

La realtà ordinaria viene spesso ritratta in una condizione artefatta e straordinaria che ci porta ad osservare la scena con un sentimento di partecipazione, interrogandoci sul futuro del luogo.

Le immagini si trasformano così in interrogativi, in parentesi che non si chiudono, in domande che anziché suggerire risposte danno luogo ad altre domande: un'osservazione critica dei fenomeni di mutazione del paesaggio italiano.

Al centro di un'altra fotografia scattata lungo lo storico asse viario, c'è un bambino che gioca tra i solchi di un campo arato della pianura padana.

Siamo di fronte a un'immagine aperta, che dilata lo spazio oltre

Here, a few metres from the ancient Roman road, Ghirri frames the only fragment of the town in which it is possible to present the balance between architecture and landscape, in which to recognise the order of historical layers that defined the specific features of the context.

The photograph excludes from the frame buildings lacking quality that developing throughout the years damaged the small religious complex on the foreground, suffocating it with an asphyxiating grip.

At the centre of the image is the facade of the church, whose bidimensional characters makes it resemble a theatre set, in which the churchyard becomes the proscenium of an ideal theatre and the sun, enveloped in mist, a stage-light.

Ghirri tells us about the road by showing us the church, revealing the strong correspondence between historical time-line and built landscape.

Also in this case the observer is guided through a narrative made of gazes that induces the eye to stay on the empty space between the Via Emilia on the left, identifiable by the alignment of the electricity posts and the nave.

The place becomes the threshold through which the street, as if by effect of a vibration, transposes into the hall of the church, replicating itself in the building.

Apparently static, Ghirri's photograph is animated by movement, by the narrative of a system of traces that define a settlement principle at the origin of which is the Via Emilia.

On the foreground, along the axis of the Strada Pomposiana which, beginning from the ancient layout extends into the countryside, the traffic has melted the snow.

Unlike the preceding image, *Cittanova* represents an open frame on the historical artery.

The eye is guided by the sequence of elements from the composition that the photograph wants us to observe: from the church the gaze moves along the cymatium of the wall and meets the road without interruption.

«There was a philosopher – Luigi Ghirri said referring to Massimo Cacciari during a lecture given in 1989 at the Università del Progetto in Reggio Emilia² – who gave perhaps the most beautiful definition of photography. He said: “Photography is not a problem, photography is an enigma, because problems have solutions, whereas enigmas are problems that do not have solutions”. It is not a definition, but rather wordplay for not defining, but I agree entirely with this definition of enigma».

The way in which Ghirri observes the landscape during his stops along the Via Emilia becomes a photographic journey of duplication of the world and of its interpretation.

Ordinary reality is often portrayed in an extraordinary and artistic way that makes us observe the scene with a feeling of participation, asking ourselves about the future of the place.

The images are thus transformed into questions, into parentheses that remain open, into queries that, rather than suggesting answers, open new questions: a critical observation of the phenomena of transformation of the Italian landscape.

At the centre of another photograph taken along the historical road, there is a child playing among the furrows in a piece of cultivated land in the plain of the river Po.

We are before an open image, that dilates space beyond the frame, showing us an admirable harmony between the measures of man and those of the earth.

The kid's eyes are fixed on the Frisbee, flying freely in the sky.

The contrast between the “infinite” dimension of the plain and the small object in mid-air amplifies the sense of suspension of the scene, it distinguishes the two elements and at the same time unites them in a single destiny: it is the suspension of a balance,



Luigi Ghirri, "Cittanova di Modena. Chiesa sulla via Emilia", 1985
© Eredi di Luigi Ghirri

l'inquadratura mostrandoci una mirabile armonia tra le misure dell'uomo e quelle della terra.

Dal bambino l'occhio si sposta sul frisbee librato nel cielo.

Il contrasto tra la dimensione "infinita" della pianura e il piccolo oggetto a mezz'aria amplifica il senso di sospensione della scena, distingue i due elementi e nel contempo li unisce in un unico destino: è la sospensione di un equilibrio, di una bellezza momentanea, di un frammento di paesaggio padano perfetto quanto precario.

Si ringrazia l'Archivio Luigi Ghirri per la gentile concessione alla pubblicazione delle immagini © Eredi Luigi Ghirri, Reggio Emilia

¹ Con la foto *Il Ponte di Tiberio* si aprì, nel 1986 a Reggio Emilia, presso le Sale Comunali delle Esposizioni, la mostra di un gruppo di fotografi coordinato da Luigi Ghirri e dal giornalista Nino Criscenti dal titolo "*Esplorazioni sulla via Emilia. Vedute nel paesaggio*". Tra gli artisti che aderirono all'iniziativa: Olivio Barbieri, Gabriele Basilico, Vincenzo Castella, Giovanni Chiaramonte, Vittore Fossati, Guido Guidi, Mimmo Jodice, Klaus Kinold, Claude Nori, Cuchi White, Manfred Willman.

² In P. Costantini, (a cura di), *Luigi Ghirri. Niente di antico sotto il sole: scritti e immagini per una autobiografia*, Ed. SEI, Torino 1997. Il fotografo, durante un'intervista rilasciata nel 1991 alla rivista "Metropolis" attribuisce l'affermazione a Massimo Cacciari.

of a temporary beauty, of a fragment of landscape of the valley of the river Po, as perfect as it is ephemeral.

Translation by Luis Gatt

We thank the Archivio Luigi Ghirri for the kind permission to publish some images © Eredi Luigi Ghirri, Reggio Emilia

¹ The photograph *Il Ponte di Tiberio* opened in 1986 in Reggio Emilia, at the Exhibition Halls of the Municipality ("Sale Comunali delle Esposizioni"), the exhibition of a group of photographers coordinated by Luigi Ghirri and the journalist Nino Criscenti entitled *Explorations on the Via Emilia. Views of the landscape* ("*Esplorazioni sulla via Emilia. Vedute nel paesaggio*"). Among the participating artists were: Olivio Barbieri, Gabriele Basilico, Vincenzo Castella, Giovanni Chiaramonte, Vittore Fossati, Guido Guidi, Mimmo Jodice, Klaus Kinold, Claude Nori, Cuchi White and Manfred Willman.

² In P. Costantini, (ed.), *Luigi Ghirri. Niente di antico sotto il sole: scritti e immagini per una autobiografia*, Ed. SEI, Torino 1997. The photographer, in an interview given in 1991 to the magazine "Metropolis" attributes the statement to Massimo Cacciari.



Luigi Ghirri, "Via Emilia", 1985
© Eredi di Luigi Ghirri

The Chapel was designed for the visit of Pope Francis to Florence on the occasion of the Italian Ecclesiastical Convention in 2015. The sacred space of the Chapel is built inside the old Armoury, following its layout, which has three entrances, two on the longitudinal axis, and one on the transversal axis. The idea is that of a pathway with a view of the altar in the centre, in a slightly raised position, whereas on both sides of it, in proximity of the entrances, are placed the pulpit and the Eucharist container, illuminated by individual lighting. The result is an itinerary marked by three ornamental stones, absolute measure of the path.

Cappella di preghiera *Prayer chapel*

Paolo Zermani

A cinquant'anni di distanza dal Concilio Vaticano II e della sua istanza per una Chiesa nuova non è forse banale ricordare i fotogrammi in cui, nel 1950, Roberto Rossellini sceglie di ambientare nella strada che sale a Sovana, prima che nella chiesa, una delle scene più significative del suo film dedicato a San Francesco.

Il regista enfatizza l'arrivo di Francesco e dei suoi frati che, percorrendo a piedi nudi la strada bianca, giungono in paese per riformare la cristianità in crisi, attraversando la porta etrusca. La loro fede, praticata in mezzo alla gente, all'esterno degli spazi sacri deputati, si manifesta come frattura per ricondurre il proprio tempo ad un tempo eterno, che rischiava di essere eluso.

La strada è luogo e mezzo per applicare, dalla materia allo spirito, dal quotidiano all'assoluto, la disciplina dell'anima, disponendo una regola che si basa e si baserà per sempre, nella vicenda francescana, su alcuni, pochissimi, punti fermi.

Analogamente già nel 1927, nel primo capitolo, intitolato "Il volto di una terra", del suo "San Francesco", Romano Guardini dedicandosi interamente alla descrizione dell'ambiente architettonico e derivandone il senso della presenza francescana aveva individuato come decisivo il contesto materiale in cui si era costruita, fin dalla giovinezza, la figura del Santo:

"Sui declivi dell'Appennino se si scende verso la Toscana, le case appaiono sparse come chiari, nitidi cubi. Se ci si colloca completamente sull'altura di fronte a Perugia è come se cristallo crescesse in altezza su cristallo. Si percepisce dapprima l'architettura con l'occhio, ma quello è solo l'inizio. Essa è colta realmente col corpo, con l'arco della fronte, con l'ampiezza del petto, con l'essere che la sente in modo vivo, avanzando

Fifty years after the Second Vatican Council and of its motion for a new Church, it is perhaps appropriate to recall the images with which, in 1950, Roberto Rossellini chose to depict, in the road that leads to Sovana, one of the most significant scenes of his film devoted to Saint Francis.

The director emphasised the arrival of Francis and his brothers who, walking barefoot down the white road, came to the village with the purpose of reforming a Christianity in crisis, entering through the Etruscan gate. Their faith, practiced among the people, outside of the official sacred spaces, is presented as a fracture for leading their time to an eternal time, which was in danger of remaining elusive.

The road is the place and the means for applying, from matter to spirit, from the everyday to the eternal, the discipline of the soul, based upon a rule that will always be founded on some few central ideals. Similarly, in 1927, in the first chapter of his "San Francesco", entitled "Il volto di una terra", Romano Guardini, devoting himself entirely to the description of the architectural environment and deriving from it the sense of the Franciscan presence, identified as decisive the material context in which the figure of the Saint had been constructed, since his early years:

"On the slopes of the Apennines, descending toward Tuscany, the houses are sparse, like clear, spotless cubes. If one stands in front of Perugia at the same height, it is as if a crystal grew in height above another crystal. The architecture is first perceived with the eye, but that is only the beginning. It is really grasped with the body, with the arch of the forehead, with the width of the chest, with the being that feels it as a living thing, advancing through space. Only then thus the way in which this hardness has form and stratification strikes you."



Cappella di preghiera
nell'antica Polveriera della Fortezza da Basso, Firenze
2015

Progetto:

Paolo Zermani, Eugenio Tessoni

Collaboratori:

Gabriele Bartocci, Rocio Fernandez Lorca

Consulenza liturgica:

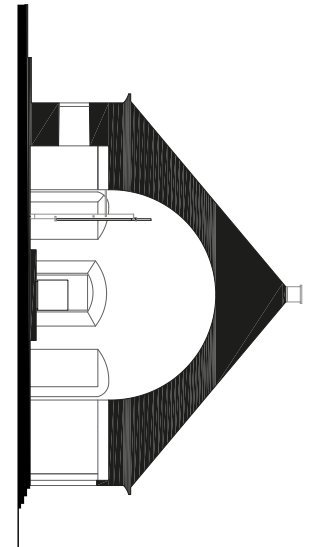
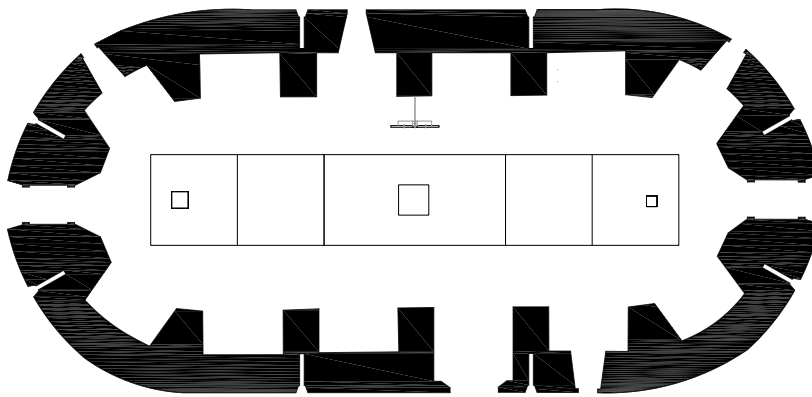
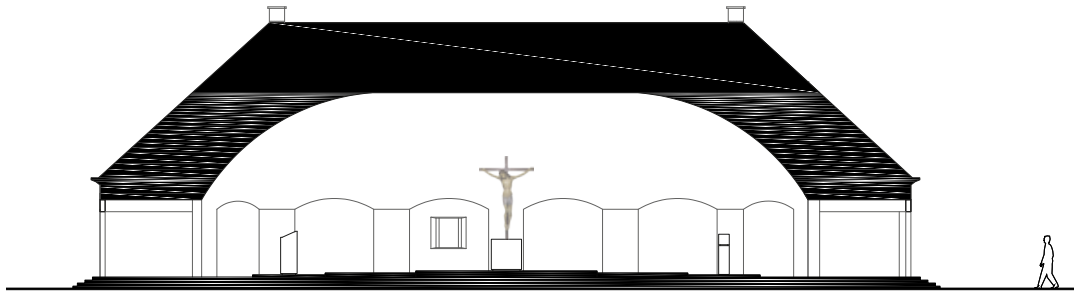
Don Franco Magnani

Committente:

CEI Comunità Episcopale Italiana

Fotografie:

Stephane Giraudeau



attraverso lo spazio. Allora ti tocca con forza elementare il modo in cui questa durezza ha forma e stratificazione.”

Il Santo nasce alla propria complessità dalla forma esterna ed interna del paesaggio.

Da qui la indicazione del Crocefisso di ricostruire alcune chiese in rovina prima di compiere la missione dello spirito e l’urgenza della missione materiale come pratica quasi propedeutica.

Secondo San Bonaventura, nella *Legenda Maior*, “fu infatti per disposizione della Divina Provvidenza, dalla quale il servo di Cristo si lasciava dirigere in tutto, che all’inizio dell’Ordine e prima di predicare il Vangelo, egli ricostruì tre chiese materiali.

Ciò avveniva non solo perché egli apprendesse a risalire gradatamente dalle cose materiali a quelle spirituali, o dalle cose minori a quelle maggiori, ma anche perché nelle cose sensibili fosse prefigurato quanto in seguito avrebbe misteriosamente compiuto”.

L’identificazione con la sostanza materiale da parte di Francesco è talmente precisa che Giotto, nelle sue raffigurazioni della vita del Santo, ce lo mostra all’interno della chiesa diroccata di San Damiano mentre riceve le istruzioni del crocefisso, un crocefisso già all’epoca antico e reale.

Queste sequenze depositate nella memoria, ma non estranee al nostro stare presente, hanno accompagnato il progetto per la Cappella di preghiera realizzata in occasione della visita a Firenze di Papa Francesco per il Convegno Ecclesiale Italiano del 2015.

Lo spazio sacro della Cappella si compone, all’interno dell’antica Polveriera, conseguendo alla pianta della stessa, che presenta tre entrate, due sull’asse longitudinale, una sull’asse trasversale. L’idea è quella di una strada che vede, al centro, in posizione

The Saint originated from the complexity of the exterior and interior forms of the landscape. Thus the request of the Crucified Christ to reconstruct some churches in ruins before carrying out the mission of the spirit and the urgency of the material mission as an almost educational practice.

According to Saint Bonaventure, in the *Legenda Maior*, “it was in fact by the guidance of the Divine Providence, from whom the Servant of Christ received his orders, that in the early days of the Order, and before beginning to preach the Gospel, he rebuilt three material churches.

This happened not only so that he could learn to rise gradually from the material to the spiritual, or from the lesser to the greater, but also in order to prefigure in the material realm what he would have later mysteriously accomplished”.

Francis’ identification with the material substance is so precise that Giotto, in his representations of the life of the Saint, depicts him inside the ruined church of Saint Damiano, while receiving instructions from Christ on a Cross that was already ancient and real.

These sequences, deposited in our memory, yet not alien to our present, accompanied the project for the prayer Chapel built for the visit of Pope Francis to Florence on the occasion of the Italian Ecclesiastical Convention in 2015.

The sacred space of the Chapel is built inside the old Armoury, following its layout, which has three entrances, two on the longitudinal axis, and one on the transversal axis. The idea is that of a pathway with a view of the altar in the centre, in a slightly raised position, whereas on both sides of it, in proximity of the entrances, are placed the pulpit and the Eucharist container, illuminated by





appena rialzata, l'altare, mentre sui due lati, in prossimità delle aperture, sono posti l'ambone e la custodia eucaristica, illuminati dalle rispettive luci.

Un percorso quindi, una via, segnata da tre cippi, punti assoluti e misura del cammino.

Al fianco della stessa e al centro del percorso, come un'edicola stradale, applicato su un supporto metallico, è posto, in corrispondenza dell'altare, un crocifisso antico di Baccio da Montelupo, proveniente da una chiesa di Firenze.

Il tracciato della strada, nonché altare, ambone e custodia eucaristica, sono realizzati nel marmo travertino.

Nel nostro tempo stare sulla strada significa cogliere, insieme alla prossimità alla vita, una sconcertante terra di nessuno, fatta di paesaggi industriali, fabbriche, insegne.

Non è un cristiano, ma Werner Herzog, ancora un regista cinematografico, a darci testimonianza personale, nel 1974, di un viaggio a piedi attraverso l'Europa, da Monaco a Parigi, intrapreso per raggiungere Lotte Eisner, storica e nume tutelare del cinema tedesco, malata: una prova che, secondo Herzog, avrebbe dovuto contribuire a tenere in vita l'amica.

La percezione di "Strade, boschi, paesi, squassati da temporali e bufere di neve, villaggi deserti e campi disabitati", l'attenzione per minorati ed energetici, "gli unici che ormai sono fuori da una normalità consistente di meccanismi puerili (ski-lift, giostre, roulette, seggiovie, televisioni)", oggi aggiungeremmo lotterie, tablet, telefonini, mostrano un'Europa tuttavia restituita, attraverso l'eroismo del viaggio, a un'arcaica naturalità.

individual lighting. The result is an itinerary marked by three ornamental stones, absolute measure of the path.

At the centre of the path and on the level of the altar, like a kiosk on the street and supported by a metal structure, an ancient Crucifix by Baccio da Montelupo is placed, which was relocated from a Florentine church.

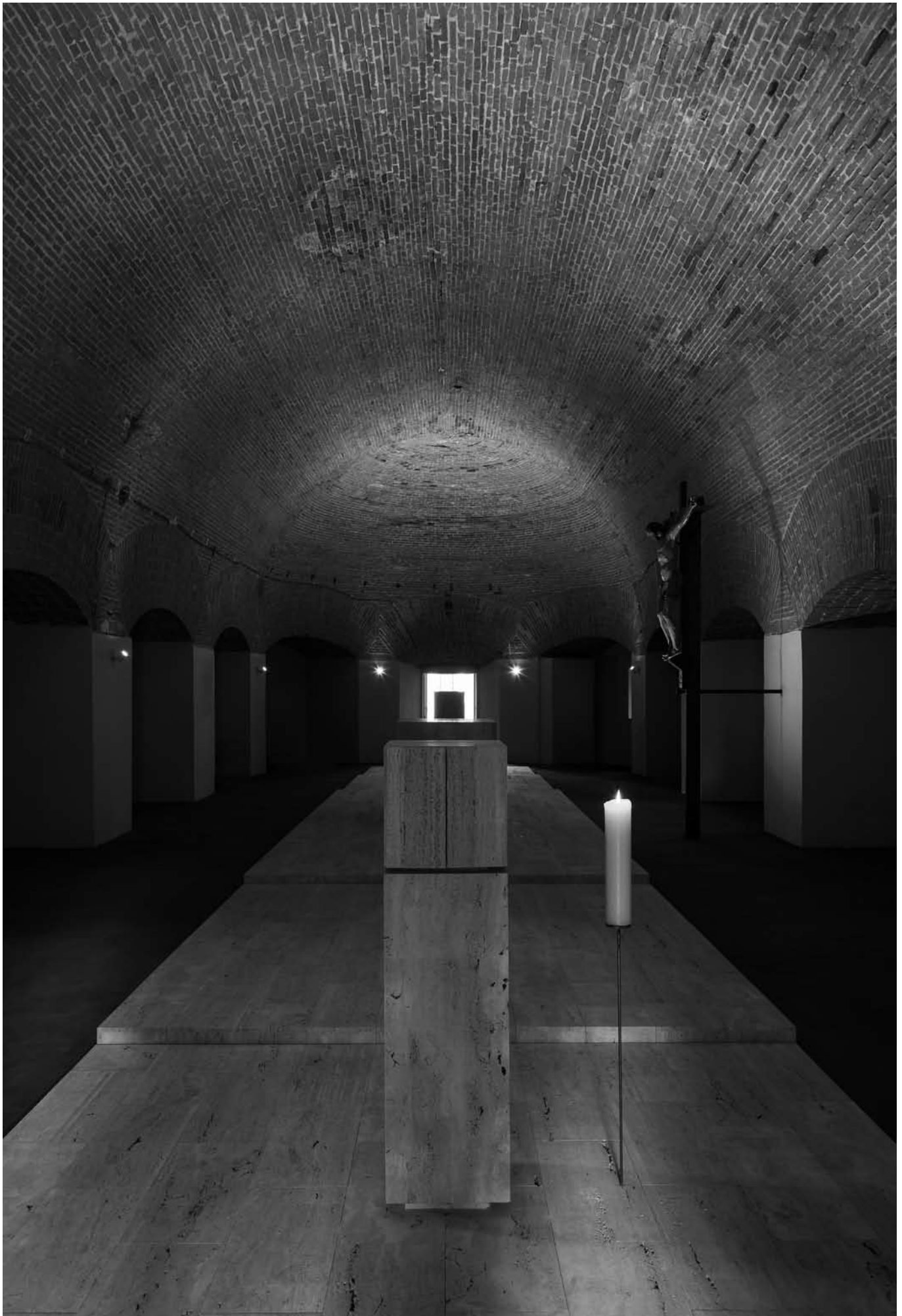
The path, the altar, pulpit and Eucharist container, are all made of Travertine marble.

In our day and age being on the road means grasping, together with the nearness to life, a disconcerting no-man's land, made of industrial landscapes, factories, signs.

He is not a Christian, yet it is Werner Herzog, once again a film director, who gives us a personal testimony, in 1974, of a journey on foot through Europe, from Munich to Paris, on which he embarked to meet Lotte Eisner, historian and film critic, who was then sick: a feat which would have contributed, according to Herzog, to keeping his friend alive.

The perception of "Roads, forests, villages, shook by tempests or snow-storms, empty villages and deserted fields", the attention toward the handicapped and the energetic, "the only ones who today are outside of a normality which consists of infantile mechanisms (ski-lifts, merry-go-rounds, caravans, chair-lifts, televisions", to which we would add today lotteries, tablets, mobile-phones), show a Europe that is restored through the heroism of the journey to an archaic natural state.

Translation by Luis Gatt







Built in 1936, and inaugurated by Benito Mussolini himself on the same day in which the first stone was laid for the “Casa del Fascio”, the “Aquila” refinery became through the years the fulcrum of a series of careful design experiments by Rogers, in representation of BBPR. Thus at the beginning of the 21st century, after a careful restoration by Studio Architetti Semerani e Tamaro, the station devoted to Rogers returns to the city, with the aim of filling in some of the missing sections of the narrative.

Stazione Rogers *Stazione Rogers*

Luciano Semerani

Non per mia volontà è stata chiamata così.

Per volontà mia (e di Bandelli un assessore della destra che governava la città) non è stata demolita. Alle volte ci dormivano i barboni, o ci depositavano i materiali le imprese di costruzione che lavoravano alle strade, o ci entrava un cane per deporre la cacca. Perché era entrata nel demanio comunale dopo che la “Shell”, e prima la “Total” e prima di tutte “Aquila” l’avevano abbandonata al suo destino.

La raffineria dell’“Aquila” era nata a Trieste nel 1936. Il suo nome (e il suo volo imperialista) erano diretti verso i Balcani. Nello stesso giorno in cui posa la prima pietra della “Casa del lavoratore portuale”, della “Casa del Fascio” e tiene dal podio posto sotto il Palazzo del Comune il “Discorso sulla difesa della razza” il Duce inaugura la nuova raffineria.

Gli imprenditori che hanno sostenuto l’investimento sono Francesco Kind, petroliere ebreo che ha dovuto lasciare Vienna, Gualtiero De Fischel, nato in Cecoslovacchia, direttore a Vienna delle Assicurazioni Generali, Gino Alessi, veneziano, commerciante. Mussolini ha trovato anche il tempo per far visita al Presidente delle Assicurazioni Generali per rassicurarlo sul fatto che gli ebrei benemeriti verso la Nazione non devono temere nulla dal Fascismo. Non a caso è venuto proprio a Trieste, nella loro tana, a pronunciare l’editto.

Negli anni '50 e '60 Ernesto Nathan Rogers, che è nato ed ha molti amici a Trieste (uno dei suoi parenti è stato il dentista di James Joyce), viene spesso a Trieste anche per alcuni incarichi professionali che gli vengono affidati dall’“Aquila”. Sono gli anni in cui alle stazioni di servizio viene conferito un ruolo pubblicitario per

It was not my decision to call it by this name.

Yet it was through my will (and that of Bandelli, a right-wing councillor who was part of the government of the city) that it was not demolished. Homeless people would sleep there occasionally, it was also used by construction companies for dumping material, or dogs would enter to defecate. Because it had become public property after “Shell”, and before it “Total” and earliest of all “Aquila” had abandoned it to its destiny.

The “Aquila” refinery was inaugurated in Trieste in 1936. Its name (and its imperialist flight) were directed toward the Balkans. The “Duce” inaugurated the new refinery on the same day in which he placed the first stone of the “House of the Port Worker” of the “Casa del Fascio” and gave his “Speech on the defense of the race” on the podium under the Palace of the Municipality.

The entrepreneurs that supported the project financially were Francesco Kind, a Jewish oil tycoon that had to leave Vienna, Gualtiero De Fischel, born in Czechoslovakia, director in Vienna of the insurance company Assicurazioni Generali, and Gino Alessi, a Venetian business man. Mussolini found the time to visit the Director of Assicurazioni Generali in order to reassure him that meritorious Jews had nothing to fear from Fascism. It is no coincidence that he pronounced the decree in Trieste, their lair.

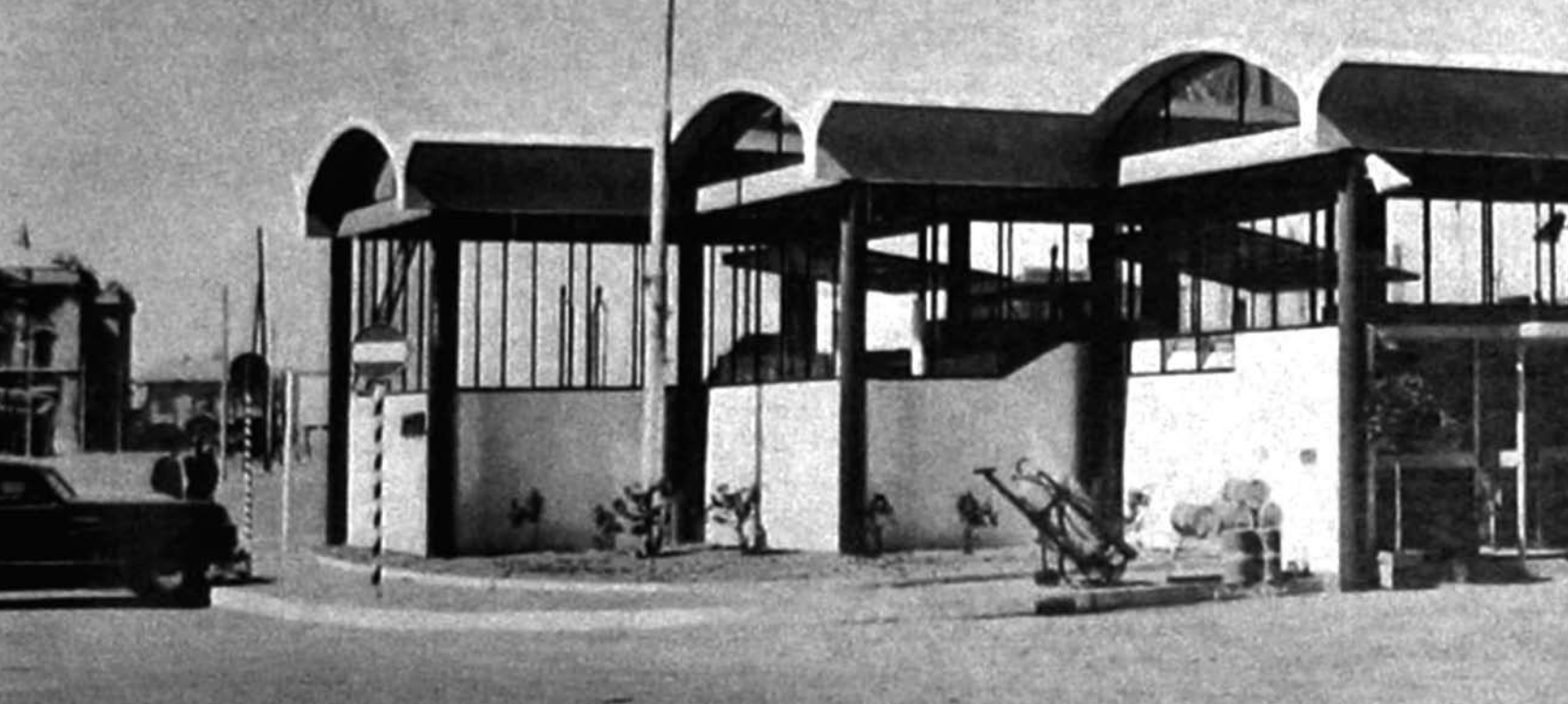
During the Fifties and Sixties Ernesto Nathan Rogers, who was born in Trieste and had many friends there (one of his relatives was James Joyce’s dentist), was often in the city on professional business, some of which commissioned by “Aquila”. Those were the years in which petrol stations played a role in advertising due to the boldness of their static solutions, as well as for their figurative



Restauro e riqualificazione della stazione
di servizio della società *Aquila*
Riva Grumula, Trieste
2007-2008

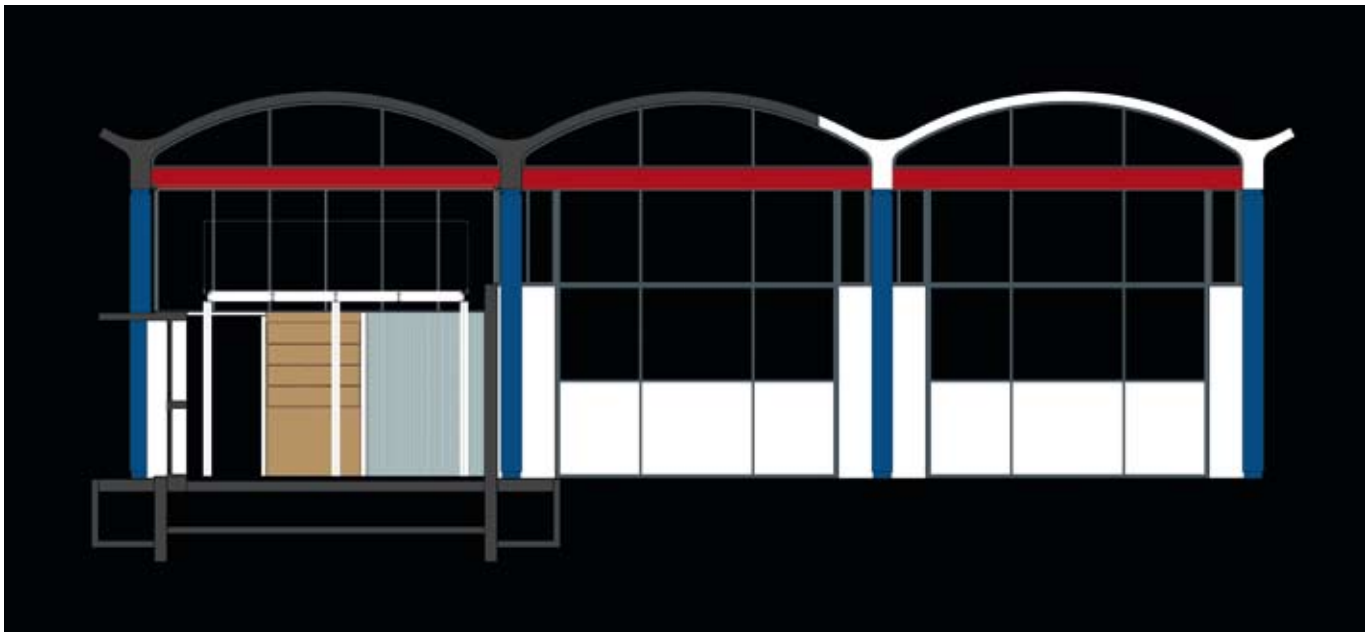
Progetto di restauro:
Semerani e Tamaro Architetti Associati
Direzione lavori:
Francesco Semerani





p. 65
Dettaglio della stazione dopo il restauro
Immagine storica
pp. 66-67
La stazione in una immagine storica
Dettaglio dopo il restauro



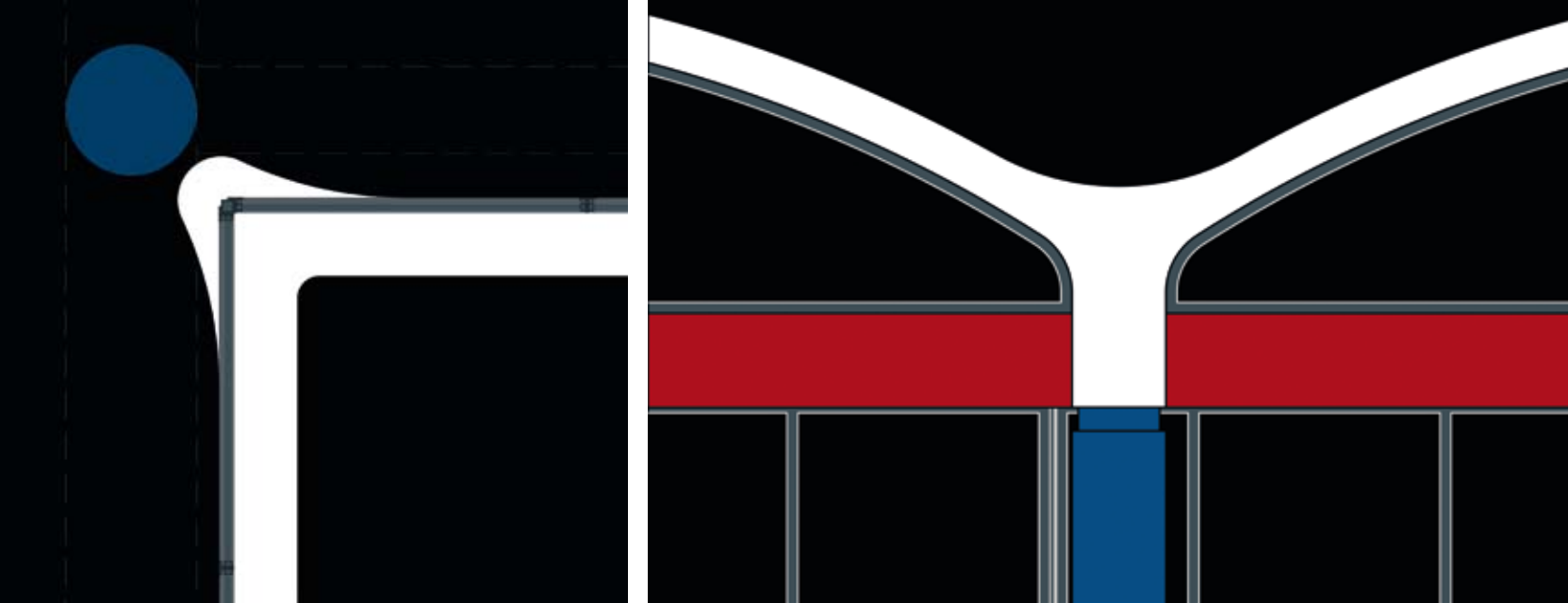


l'arditezza delle soluzioni statiche, per l'invenzione figurativa, per la notorietà della firma. Ernesto assume tra gli altri anche questo piccolo impegno che viene svolto, come sempre, in gruppo, i BBPR. La localizzazione è magnifica, una grande curva del lungomare che accompagna la riva del porto interno della Sacchetta dove ormeggiano le imbarcazioni sportive e galleggiano le sedi delle società veliche e di canottaggio.

I BBPR accompagnano la curva con una traslazione in profondità di tre cellule che hanno le misure di un posto di automobile. Per l'ingrassaggio e le riparazioni è necessario sollevare le macchine con un impianto idraulico di sollevamento che esce alla bisogna dal sottosuolo. I tre spazi/lavoro vengono avvolti da un mantello di mosaico ceramicato, azzurro all'interno, ocra all'esterno. Che si tratti effettivamente di un mantello lo dimostra la morbidezza degli angoli, che sono arrotondati, con quella stessa interpretazione carnale della materia con cui erano stati ricavati dal marmo i basamenti dell'esposizione di macchine Olivetti nel negozio di New York. È un mantello sinuoso e nella parte superiore ampiamente trasparente, con serramenti in ferro nero di diversa altezza, in corrispondenza di situazioni diverse presenti all'interno dell'edificio. Tre coperture ad arco ribassato scivolano l'una sull'altra seguendo l'andamento dei tre spazi sottostanti. Non poggiano sul mantello ma su dei "pilotis" indipendenti dalla scatola muraria. Questo

inventiveness and the notoriety of the company. Ernesto carried out, among others, this small task, together with his group from BBPR. The location is magnificent, a large curve on the seafront which follows the embankment of the inner port of Sacchetta, where sports boats are moored and which houses the headquarters of sailing and rowing associations.

BBPR's project follows the curve with an in-depth translation of three cells the size of the parking space for a car. For the lubrication and repair it is necessary to lift the machines with a hydraulic device which comes out when needed from below the ground. The three work-spaces are covered in a ceramic mosaic mantle, blue on the inside and ochre on the outside. That it is indeed a mantle is underlined by the softness of the corners, which are rounded, with that same carnal interpretation of matter with which the marble pedestals for the exhibition of Olivetti type-writers were conceived for the store in New York. It is a sinuous mantle and quite transparent on its upper section, with windows in black iron at different heights, corresponding to different situations present on the inside of the building. Three lowered-arch roofs slide over each other following the distribution of the three spaces below. They are not placed on the mantle but on "stilts" which are independent from the structure of the building. This is done following a compositional logic that extols the autonomous form of the load-bearing structure. Turquoise



secondo una logica compositiva che esalta la forma autonoma della struttura portante. Il blu turchino e il rosso carminio sono i colori che con il nero della ferramenta e l'ocra della ceramica sottolineano le distinte parti del discorso. All'interno domina il celeste sulle pareti e sull'interno delle volte.

Il 2 ottobre 2008 è iniziato il riuso dello spazio dell'ex-stazione di benzina trasformata in un distributore di cultura. Restaurato dallo Studio Architetti Semerani e Tamaro con un'affettuoso rispetto per la concezione formale dell'opera, ha tenuto fede, come ha scritto Gigetta Tamaro, all'idea di mettere in gioco, in un luogo a questo non deputato, le eccellenze, che esistono a Trieste nel campo scientifico e letterario, con quelle dell'architettura e delle altre arti che si affermano, in Italia e all'estero, nel mondo contemporaneo. Con l'originalità dei temi, con l'autorevolezza delle presenze, non solo tra i relatori ma nel circolo stesso degli affezionati frequentatori, con l'impegno critico, sociale e politico delle diverse Associazioni ed Istituzioni Culturali "Stazione Rogers" ha motivato e giustificato l'appropriazione del nome del Maestro e allo stesso tempo di un piccolo gioiello dell'architettura moderna.

and carmine are the colours which, together with the black of the iron and the ochre of the ceramic, underline the various parts of the discourse. In the interior the predominant colour is the sky-blue of the walls and the vaults.

On October 2, 2008, a new use began for the space of the ex-petrol station, transformed into a distributor of culture. Restored by Studio Architetti Semerani e Tamaro with a loving respect for the formal conception of the work, it honoured, as Gigetta Tamaro wrote, the idea of bringing into play, in a place that had not been created for this purpose, the high-quality production that exists in Trieste in the fields of science and literature, with architecture and the other arts which have been affirmed, both in Italy and abroad, in the world today.

Through the originality of the themes, and the prestige of the personalities present, not only among the lecturers, but also among the patrons, and with the critical, social and political commitment of the various cultural associations involved, the "Stazione Rogers" has motivated and justified the appropriation of the name of the Master and at the same time of a small masterpiece of modern architecture.

Translation by Luis Gatt

p. 70
Veduta Est
p. 71
Allestimento della Mostra Ernesto Nathan Rogers





Service stations and petrol pumps are marginal places of transit that have seduced both the cinema and contemporary art of the 20th century, places in which architecture tends to be experimental, searching for aerodynamic forms and finding expression in daring projecting roofs, and uses a flexible material *par excellence* such as reinforced concrete. Research in this sector has overlooked the Italian case, of which many extraordinary examples exist, raising issues regarding their conservation. There have been many demolitions and alterations, yet there are still many buildings to safeguard. The aim today is that of identifying, surveying and disseminating awareness regarding their existence, as well as of tracing an interpretative pathway within the panorama of contemporary architecture, both national and international, in order to valorise the quality of this heritage, and to recognise the need to safeguard it.

Patrimonio lasciato in strada

Riflessioni sulla conservazione delle architetture per la mobilità

Heritage left on the streets
Reflections on the conservation of architectural structures for mobility

Susanna Caccia Gherardini

*È difficile capire cos'è
ma dev'essere strada...
E se quindi dev'essere strada
ci deve stare chi ci cammina
e chilometri di passeggiata...
Probabilmente dev'essere strada
anche la vita consacrata
al tuo corpo e alle tue mani
e alla curva complicata*

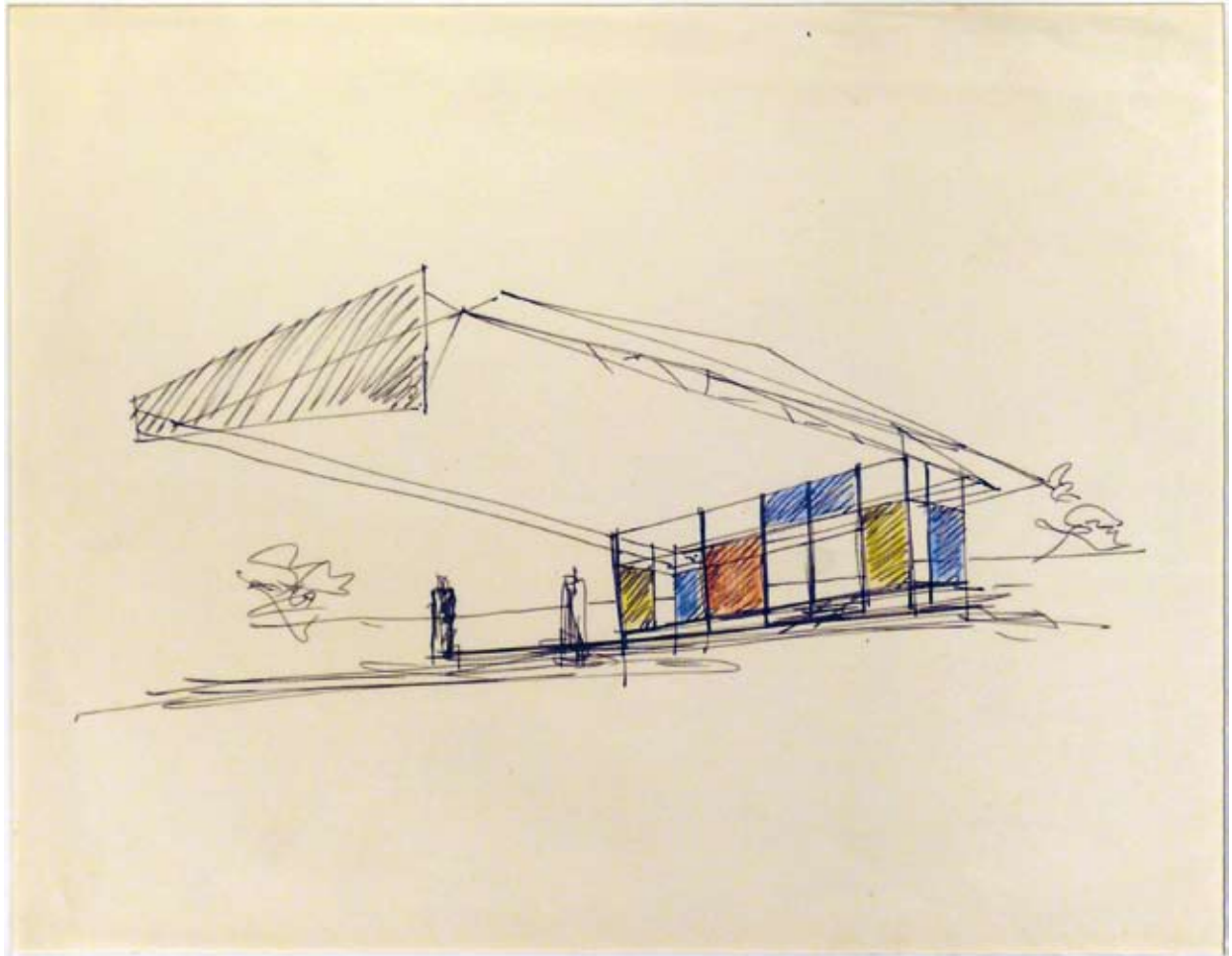
(Francesco De Gregori, *Sulla Strada*)

Difficile pensare agli esordi della “motorizzazione” in Italia, quando il possesso di un’automobile non solo era appannaggio di pochi, ma si faceva perfino fatica a credere che la nuova “vettura senza cavallo” potesse prendere il posto del ben più sicura carrozza o della romantica ferrovia¹. Alla fine dell’Ottocento sono poche centinaia le auto prodotte e vendute un po’ in tutta Europa, che si intrufolano in città e attraverso la campagna alzando copiose coltri di polvere. Scoppiettanti veicoli su cui il fidato chaffeur, insignito del ruolo già appartenuto al corriere e al vetturino, conduce avventurosi viaggiatori, bardato di tutto punto: “un pelliccione da orango, dei guantoni da esploratore polare, un berrettone a visiera incerata da ammiraglio polare, degli occhialoni da ghiacciaio, un plaid sulle ginocchia a disegno scozzese”². Se l’automobile è un fatto elitario ai suoi esordi e stenta a varcare i confini dell’alta società, non di meno raccoglie rapidamente cerchie di proseliti tra intellettuali, artisti e scrittori di primo Novecento, come Marinetti o D’Annunzio, che inneggiano alla velocità e al mito futurista della macchina, ma anche alla capacità di farsi nuovo mezzo nella pratica del viaggio

*È difficile capire cos'è
ma dev'essere strada...
E se quindi dev'essere strada
ci deve stare chi ci cammina
e chilometri di passeggiata...
Probabilmente dev'essere strada
anche la vita consacrata
al tuo corpo e alle tue mani
e alla curva complicata**

(Francesco De Gregori, *Sulla Strada*)

It is difficult to think back to the early days of “motorization” in Italy, when only a few could afford an automobile and it was hard to believe that the new “horseless carriage” would soon take the place of the safer coach, or the romantic railway¹. Toward the end of the 19th century only a few hundred cars had been produced and sold in Europe, raising clouds of dust as they sneaked their way through the cities and the countryside. Backfiring vehicles on which the trusted chauffeur, who inherited the role which had belonged to the coachman or stagecoach driver before him, transported the adventurous travelers, dressed in full apparel: “an orangutan-looking fur coat, the large gloves of a Polar explorer, a tartan blanket over his knees”². Although the automobile was élitarian in its early days, and found its way into the higher classes, it also quickly found acolytes among intellectuals, artists and writers, such as Marinetti or D’Annunzio, who sang the praises of speed and exalted the futurist myth of the machine, but also its capacity to become a new means for the practice of the cultural journey.



culturale. Gli itinerari inconsueti nelle *Ore italiane* (1909) di Henry James, gli inediti paesaggi scoperti da Edith Wharton nei suoi *Italian Backgrounds* (1905) o il “vagabondare artistico” nel vecchio continente di J.O. Bierbaum con il suo *Viaggio sentimentale in automobile* (1905), raccontano come l’automobile abbia popolato l’immaginario letterario sin dagli albori del XX secolo.

Per la sua capacità di condurre ovunque, di fornire prospettive inedite, per dirla con Proust di accedere “dietro le quinte” di una città, il nuovo mezzo di comunicazione diviene l’ingrediente perfetto nel rinnovare la più europea delle tradizioni, il Grand Tour: “l’automobile diventa un veicolo appassionato, il simbolo della libertà individuale e di una maniera nuova di guardare al paesaggio che scorre sotto vetro”³. Paesaggio che l’automobile sarà destinata a rivoluzionare con più veemenza della ferrovia, modellandolo e riorganizzandolo con la creazione di infrastrutture pensate per la forma di trasporto⁴.

La rete stradale su cui si avventurano le prime automobili, fatta nei ricordi di Le Corbusier di “piste bianche con polvere ignominiosa”⁵, richiede non solo un adeguato guardaroba, costituito da ampie mantelle e robusti impermeabili, ma anche un ingombrante armamentario meccanico da sistemare nel ridotto “vano per bagagli”, dove trova posto l’immanicabile tanica di carburante.

Quando si discute sull’opportunità di dar forma a strade appropriate, le autostrade, non di meno si assolve all’esigenza del rifornimento di benzina, così i distributori ambulanti lasciano spazio a quelli “fissi”. Elementi puntuali che, perfezionandosi in meccanismi e funzioni, rapidamente si distribuiscono nei centri urbani e suburbani, nelle piazze o in prossimità delle arterie di scorrimento.

The unusual itineraries of Henry James’ *Italian Hours* (1909), the new landscapes discovered by Edith Wharton in her *Italian Backgrounds* (1905) or O.J. Bierbaum’s “artistic wanderings” across the old continent in his *A Sentimental Journey by Automobile* (1905), narrate how the automobile fueled the literary imagination since the beginning of the 20th century.

In terms of its capacity to transport anywhere, to provide new perspectives, or as Proust said, to gain access to the “backstage” of a city, the new means of transportation became the perfect ingredient for renovating the most European of traditions, the Grand Tour: “the automobile becomes a passionate vehicle, symbol of individual freedom and of a new way of looking at the landscape that unfolds before the windscreen”³. A landscape that the motorcar would transform more vehemently than the railway, modeling and reorganising it with the creation of infrastructures especially devised for its use⁴.

The network of roads on which the first automobiles drove, which Le Corbusier recalls as “white trails of ignominious dust”⁵, required not only an appropriate apparel of large coats and robust Mackintoshes, but also a cumbersome mechanical equipment which was kept in the small “luggage compartment”, that included the inevitable jerrycan full of petrol.

When the need for appropriate roads, such as motorways, was discussed, the requirement of petrol stations became evident, and thus mobile petrol supply soon gave way to “fixed” service stations. Specific elements which were then perfected in terms of mechanisms and functions and rapidly spread throughout urban and suburban centres, in squares or in the vicinity of arterial roads.

Ed è proprio un nuovo edificio quello che sta prendendo forma. Una nuova struttura che non ha ancora una sua veste terminologica definitiva allo scadere degli anni Venti, in Europa almeno, neppure nell'editoria di settore: "Service station, relais, pavillion, station de revitaillement? Comment appeler ces petites Kiosque ou faux chalets suisses où l'on débite de l'essence et qui nous viennent d'Amérique"⁶. Prima di riuscire a raggiungere una sua individualità, una sua identità tipologico-architettonica, anche la lungimirante politica di marketing delle grandi compagnie petrolifere americane stenta a trovare un suo percorso stilistico. I passaggi attraverso la forma english cottage della Pure Oil and Co. disegnati per mano dell'architetto C.A. Peterson, i singoli esempi spanishmission nella zona di Los Angeles, concorrono con gli originalissimi esempi di pagode, stivali e altre bizzarrie a formare il mito della roadside architecture, che, diversamente dagli esempi europei, un'ampia letteratura ha contribuito a raccontare⁷. In alcune aree europee, ma soprattutto negli Stati Uniti, prospera agli inizi una sorta di "stile architettonico regionale", indotto dalle prescrizioni pubbliche che regolamentano l'installazione di stazioni e la loro qualità architettonica, con un zelo che sfiora qualche volta la parodia: se in California trionfa il colonial style, a Dauville si fa ricorso a strutture-colombage e a Villefranche-sur-Mer ai pergolati, mentre più tardi nei territori delle Africa francese e italiana la distribuzione di benzina prenderà forma in capanne di paglia o in marabout⁸. L'Italia sembra immune da questo tipo di realizzazioni e da un certo "regionalismo", evitando un passaggio forse riservato più ai garage e alle officine, e appare saltare dalle colonnine, ai piccoli chioschi prefabbricati in ferro e vetro, fino

And it was truly a new type of building that was taking shape. A new structure which at the end of the Twenties had not yet acquired its definitive terminology, at least in Europe, nor in the literature on the subject: "Service station, relais, pavillion, station de revitaillement? Comment appeler ces petites Kiosques ou faux chalets suisses où l'on débite de l'essence et qui nous viennent d'Amérique"⁶. Before achieving their own individuality, its typological-architectural identity, even the forward-looking marketing policy of the great American oil companies found it difficult to define a stylistic image. The English cottage look of the Pure Oil and Co., drawn by the architect C.A. Peterson, or the Spanish Mission-style examples in the area of Los Angeles, stand side by side with a variety of original pagoda-style, boot-shaped and other bizarre structures which contribute to the myth of roadside architecture, which, unlike the European examples, have been described by an extensive literature⁷. In some parts of Europe, but mostly in the United States, a sort of "regional architectural style" was developed, induced by public prescriptions that regulated service stations and their architectural features, with a zeal that at times became almost parodical: thus if in California it is the colonial style that triumphs, in Dauville *colombage* structures are used and pergolas in Villefranche-sur-Mer, whereas later in the territories of French and Italian Africa gas stations took on the shape of straw huts or *marabouts*⁸. Italy seems to be immune to this type of construction, as well as to "regionalisms", avoiding a passage that was perhaps reserved more to garages and auto workshops, and appears to rise from the small columns, the small prefabricated kiosks in steel and glass, until their extensive stand-



alla capillare standardizzazione del secondo dopoguerra con la modernizzazione della rete infrastrutturale⁹.

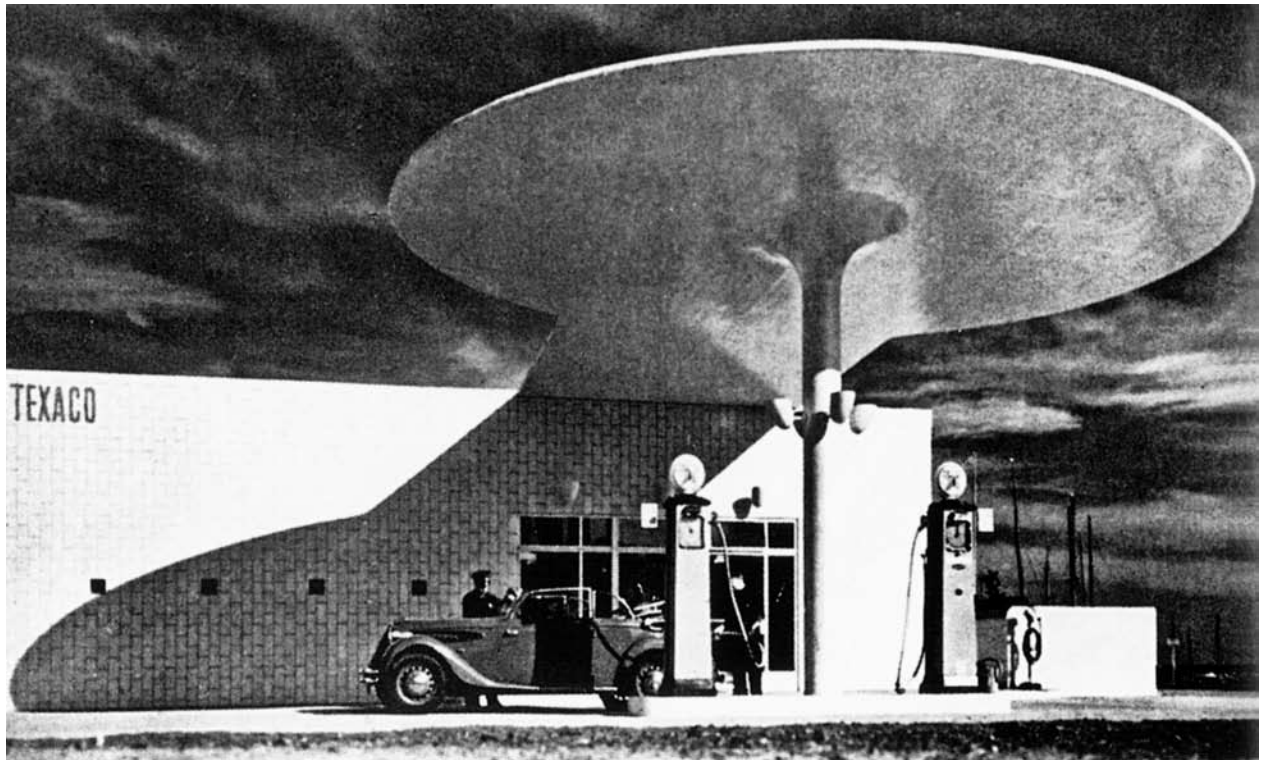
Non ci si può inoltrare a raccontare la “storia” della strada senza prendere in considerazione gli edifici costruiti “lungo” la strada e iscritti nella stessa dinamica della mobilità urbana ed extraurbana. E più che mai in questo racconto corre l’obbligo di fare qualche riflessione sul ruolo della percezione del conducente-viaggiatore nella costruzione del paesaggio stradale. Una questione quella della percezione ampiamente trattata a partire dagli anni Settanta soprattutto in ambito americano, con una copiosa letteratura sull’argomento, partendo dal testo fondativo *The View from the road* di Lynch pubblicato dal Massachusetts Institute of Technology nel 1964¹⁰.

Considerato a buon diritto un testo rivoluzionario in esso si discuteva “per la prima volta del paesaggio ‘della’ strada dal punto di vista dell’automobilista”¹¹. Sono gli anni in cui non tardano a diffondersi gli studi sulla percezione quale strumento significativo nell’analisi della forma e dell’aspetto sensibile del paesaggio, basti pensare all’influenza almeno fino agli anni Sessanta della teoria *Vision in Motion* di Laszlo Moholy-Nagy, della nuova sintassi della visione dell’ungherese Gyorgy Kepes o delle considerazioni sulla percezione di Rudolf Arnheim¹². Le stesse innovazioni nella scrittura filmica permettono di capire l’apporto del cinema nella formazione dell’esperienza urbana nata con l’automobile. Grazie al *travelling* il cinema mostra come, attraverso il parabrezza di una macchina, si possa esplorare l’universo urbano: l’Herbier ne *L’inhumaine* ritrascrive le sensazioni provate al volante di un’auto da corsa. L’automobile, il suo movimento, il quadro del

ardisation in the second after-war period with the modernisation of the infrastructure network⁹.

The “story” of the road cannot be narrated without considering those buildings built “along” the road which are a part of the same dynamics of urban and extra-urban mobility. And more than ever in this narrative it is necessary to reflect on the role of the perception of the driver-traveler in the construction of the landscape of the road. An issue which has been widely discussed since the Seventies and especially in the United States, beginning with Lynch’s foundational text *The View From the Road*, published by the Massachusetts Institute of Technology in 1964¹⁰.

Rightly considered a revolutionary text, it discussed “for the first time the landscape of the road from the point of view of the motorist”¹¹. In these years studies became widespread concerning perception as a significant tool for the analysis of the form and of the perceptible aspects of landscape, reflecting the influence, at least until the Sixties, of Laszlo Moholy-Nagy’s *Vision in Motion*, of the new syntax of vision of another Hungarian, Gyorgy Kepes, or of Rudolf Arnheim’s considerations on perception¹². Innovations in film language show the contribution of cinema to the formation of the urban experience which originated with the automobile. Thanks to the tracking shot, cinema explores the urban universe through the windscreen of a car: L’Herbier’s *L’inhumaine* replicates the feeling of driving a race-car. The automobile, its movement and the frame of the windscreen become the reference point for all representations of the contemporary city, as underlined by the Russian Constructivists Zdanevich and Liaranov: “a change of sensation modifies our painting, just as a



parabrezza diventano il riferimento di tutte le presentazioni della città contemporanea, come osservano i costruttivisti russi Zdanovich e Liaranov: “il cambiamento della sensazione modifica la nostra pittura, come un quadro assorbe un altro quadro, come vediamo sfilare dal finestrino di un’automobile le facciate che si sovrappongono le une alle altre”¹³.

La macchina-automobile diviene la macchina per antonomasia, metafora del moderno¹⁴, impone silenziosa la sua presenza e trasforma il panorama urbano¹⁵. La *new-car friendly city*, come l’aveva pensata Le Corbusier nei progetti per ville contemporaine, nel *plan voisin* o nella sua idea di ville radieuses, approda al congresso del CIAM di Atene del 1933. La città depone la scala umana e si fa spazio un nuovo car-scaled urban planning, che troverà la massima applicazione nelle megalopoli americane. Anche e soprattutto le stazioni di servizio sembrano cercare il proprio linguaggio nell’estetica della macchina e del progresso tecnico, esasperando le proprie linee in fughe aerodinamiche e tensioni futuriste¹⁶. In essa le immagini del progresso tecnico, della velocità, del viaggio e della notte, trovano forma e si modellano in un volume, nel disegno di un marchio, nelle linee di una pensilina aggettante o nelle rotondità curvilinee di una vetrata. Il vocabolario della stazione di servizio recupera tutto l’immaginario e le aspirazioni della strada contemporanea e futuribile, luogo di ristoro o semplice edificio di posta, luogo permanente di incontro e scambio sociale, struttura che si fa paesaggio, emblema dell’americana roadside architecture. Un lessico che si inventa lungo le arterie stradali, indirizzato verso la sperimentazione, che nel corso del tempo cambia ripetutamente forma ed espressione; la stazione di servizio è spesso “riabilitata”, sotto le logiche del mercato e del consumo di massa, quale oggetto senza dignità architettonica ma al più semplice brand nelle conquiste territoriali delle compagnie petrolifere internazionali. Ne deriva un’architettura precaria che rende oggi difficile tracciare un qualsiasi percorso

frame absorbs another frame, as we see from the window of a car the passing facades superposing each other”¹³.

The automobile-machine becomes the quintessential *machine*, the metaphor for modernity¹⁴, silently imposing its presence and transforming the urban landscape¹⁵. The *new-car friendly city*, devised by Le Corbusier in his projects for the *ville contemporaine*, in his *plan voisin* or in his idea for the *ville radieuse*, is already present at the International Congresses of Modern Architecture (CIAM) in Athens in 1933. Cities abandon the human scale and space is generated for a new car-scaled urban planning, which finds its greatest expression in American megalopolises. Especially service stations seem to search for their own language in the aesthetics of the machine and of technical progress, intensifying their forms with aerodynamic fugues and Futurist tensions¹⁶. In it, the images of technical progress, of speed, of traveling and of the night, find shape and are modeled into a volume, into the design of a brand, in the shape of a projecting roof or in the curved roundness of a glass window. The lexicon of the service stations retakes the aspirations and collective imagination of contemporary and future roads, of places for rest, or simple way stations, of permanent places for social interaction, structures that become landscape and represent the symbol of American roadside architecture. A lexicon which is invented along roads and directed toward experimentation, that is constantly changing form and expression; service stations are often “rehabilitated”, under the logic of the market and of mass consumption, as an object deprived of architectural dignity, into a simple brand in the territorial conquests of international oil companies. The result is a temporary architecture which makes it quite difficult today to carry out a historiographic account, although as an object it made its official entry into the history of architecture with the inclusion of a Standard Oil gas pump at the exhibition organised by Philip Johnson at the MOMA in New York in 1932, *Modern Architecture:*



storiografico, per quanto come oggetto avesse fatto la sua entrata ufficiale nella storia dell'architettura con la presenza di un distributore della Standard Oil all'esposizione organizzata da Philip Johnson al MOMA di New York del 1932, *Modern Architecture: International Exhibition*. Del resto si erano misurati con questo tema architetti della portata di Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Robert Mallet-Stevens, Arne Jacobsen, Jean Prouvé e, tra gli italiani, Giuseppe Terragni¹⁷.

Poche a oggi le tracce di questa storia, molti gli abbandoni, le alterazioni, le distruzioni che da tempo minacciano il patrimonio delle stazioni di servizio e dei distributori di benzina. Un panorama desolante dove appaiono rarefatti gli esempi virtuosi di salvaguardia. Negli Stati Uniti ad esempio, le filling station americane hanno avuto il vantaggio di essere interessate da diverse misure di tutela e valorizzazione. Se non fosse soltanto per la celeberrima route 66 e il conseguente proliferare di associazioni e iniziative per la salvaguardia di questo patrimonio, è proprio dal panorama americano che arrivano i primissimi appelli per la conservazione delle stazioni di servizio, quale categoria del più eterogeneo contenitore roadside architecture¹⁸, e le prime linee guida per la sua individuazione con la *Field guide to gas stations in Texas*, redatta nel 2003 dal Texas Department of Transportation - Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch¹⁹. Allo stesso periodo sul fronte canadese risale la battaglia per la salvaguardia della stazione di servizio progettata da Mies van der Rohe sull'île des Soeurs a Montréal tra il 1967 e il 1968, conclusasi fortunatamente con una campagna di restauri²⁰. L'esempio di stazioni di servizio restaurate con nuove destinazioni d'uso inizia ad avere un qualche rilievo nel panorama internazionale almeno dalla fine degli anni Novanta, tra queste la serie di stazioni disegnate per la Esso olandese da Dudok, almeno quelle sopravvissute nel tempo ai diversi tentativi di rémaquillage, sono state opportunamente vincolate e riconvertite ad altre funzioni.

International Exhibition. This topic, moreover, was addressed by architects of the caliber of Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Robert Mallet-Stevens, Arne Jacobsen, Jean Prouvé and, among the Italians, Giuseppe Terragni¹⁷.

Not many traces exist today of this history, many structures have been abandoned, altered or demolished over time, putting at risk the heritage concerning service stations and petrol pumps. A desolate panorama with rare virtuous cases of safeguarding. In the United States, for example, some filling stations have been fortunate to undergo valorisation and safeguarding processes. If only due to the case of the famous Route 66 and the resulting proliferation of associations and initiatives for safeguarding this heritage, it is from the United States that the first appeals come for safeguarding service stations, as a subset within the wider and more heterogeneous category of roadside architecture¹⁸, as well as the first guidelines for its identification, through the *Field guide to gas stations in Texas*, drafted in 2003 by the Texas Department of Transportation - Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch¹⁹. During the same period, the fight took place in Canada for safeguarding the service station designed between 1967 and 1968 by Mies van der Rohe on the île des Soeurs in Montréal, which fortunately resulted in a restoration campaign²⁰. The example of restored service stations to which new usage destinations are given, begins to have some importance in the international panorama, at least since the end of the Nineties, among which the stations designed by Dudok for Esso in the Netherlands, at least those which survived the various rémaquillage attempts, were successfully reconverted to other functions.

A curious episode involves the concrete, glass and steel station designed for Shell by the architect A. Meijlink in Vught in 1933. In 2008 the station, as a consequence of the construction of a new connecting ring, was literally transported on wheels in order

pp. 76-77
 Arne Jacobsen
 Stazione di Servizio Texaco, Skovshoved (DK), 1937
 p. 78
 Bernardus Jacobus Meerman e Johan van der Pijll,
 Texaco Auto Palace Caltex, Nijmegen (NL)
 p. 79
 G. Lichtenhahn,
 Stazione di Servizio Ekebrecht, Hannover (D), 1950 ca
 pp. 80-81
 Ludwig Mies van der Rohe,
 Stazione di Servizio Esso, Nuns'Island (CND), 1968



Singolare episodio invece è quello che ha toccato la stazione in cemento, vetro e acciaio progettata per la Shell dall'architetto A. Meijlink a Vught nel 1933. Nel 2008 la stazione, a seguito di lavori per la costruzione di un nuovo ring di collegamento, è stata letteralmente trasportata su ruote per essere ricollocata più o meno nello stesso sito e, dopo un accurato restauro, destinata ad uffici. E se le "buone pratiche" per la salvaguardia e la valorizzazione di questo patrimonio trovano ampia applicazione in Olanda, numerosi sono gli interventi di tutela, restauro e riconversione, che potrebbero essere annoverati quale espressione dell'impegno della Germania nella valorizzazione dei beni culturali prodotti nel XX secolo. I distributori di benzina godono in effetti in questa area da tempo di particolare attenzione, già al 1993 risale il vincolo della stazione Caltex ad Hannover-Laatzten, quale prototipo molto diffuso a partire dagli inizi degli anni Cinquanta. Al 2005 ad esempio è riferibile il ripristino della stazione di servizio dell'architetto Friedrich Tamms nei pressi di Fürstenwalde, un piccolo gioiello del modernismo tedesco realizzato nel 1937 sulla strada tra Berlino e Francoforte. La stazione oltre a essere la prima di una serie costruita sul "modello Fürstenwalde" è anche tra le poche superstiti di questa tipologia in Germania; una simile all'uscita del nodo autostradale di Brunswick-Hannover-Berlino fu demolita intorno al 1980, mentre nei pressi di Wroclaw in Polonia sembra esistere ancora una coppia che ha fatto da sfondo al lungometraggio *Motodrama* di Andrzej Konic (1971). Arriva sicuramente ancora da Berlino uno dei più interessanti interventi conservativi e di riuso, qui infatti nel quartiere Schöneberg lo studio bfs d su richiesta di Juerg Judin, collezionista svizzero, ha trasformato una stazione di servizio Shell del 1953 in galleria d'arte, immergendola in un sofisticato giardino di pini, ciliegi, alberi di bambù e ninfee disegnato da Guido Hager²¹. Anche nella vicina Austria un edificio dello stesso periodo, la stazione Shell a Vorarlberg progettata dagli architetti German Meusburger e Willi Ramersdorfer, inutilizzata per

to be relocated more or less in the same area and, after a careful restoration process, destined to be used as offices. And if the "good practices" for the safeguarding and valorisation of this heritage found a wide application in the Netherlands, there are also numerous safeguarding, restoration and re-conversion interventions in Germany, which can be considered as a part of the German commitment to the valorisation of cultural assets produced during the 20th century. Special attention has been placed for many years on gas stations, beginning with the safeguarding of the Caltex station in Hannover-Laatzten, which was a widespread prototype since the early Fifties. In 2005 the service station by the architect Friedrich Tamms near Fürstenwalde, on the road from Berlin to Frankfurt, was restored. The station, in addition to being the first of a series built on the "Fürstenwalde model" is also among the few of this typology which have survived in Germany; a similar one at the exit of the Brunswick-Hannover-Berlin motorway crossroads was demolished around 1980, whereas near Wroclaw in Poland, another seems to still be standing, which served as a backdrop in Andrzej Konic's film from 1971, *Motodrama*. Another interesting conservation and re-usage intervention comes from Berlin, where in the district of Schöneberg, studio bfs, upon request by the Swiss collector Juerg Judin, transformed a 1953 Shell station into an art gallery, submerging it in a sophisticated garden, among pine and cherry-trees, bamboo and water-lilies, designed by Guido Hager²¹. Also in nearby Austria a building of the same period, the Shell station at Vorarlberg, designed by the architects German Meusburger and Willi Ramersdorfer, which had remained unused for many years, after having been classified as an architectural structure of national interest in 2004 was brought back to its original splendour, recovering its functions as a petrol station. The restoration and reuse of model stations has also undergone the process of being turned into museums, both in the Americas



molti anni, dopo essere stata classificata come architettura d'interesse nazionale nel 2004 è stata riportata all'originario splendore, recuperando le proprie funzioni di distributore di carburante.

Il recupero e riuso di stazioni-tipo è passato anche attraverso il fenomeno della musealizzazione, che ha interessato nel tempo diverse realtà americane ed europee. Oltre agli esempi già ricordati, in Norvegia un piccolo chiosco della Standard Oil ha trovato posto all'esterno del Folk Museum di Oslo, come icona delle prime strutture impiantate a partire dal secondo decennio del Novecento. Strutture che la Norvegia protegge rigorosamente con la redazione nel 2006 di una fornitissima lista – Liste over bevaringsverdige bensinstasjoner – per mano della Direzione dei Beni Culturali di Oslo²². Risale al 1985 invece la sistemazione di una stazione Simmertal del 1937 all'interno del percorso espositivo del Westfälische Freilichtmuseum di Detmold, dopo che il Staatliches Museum für Design di Monaco aveva accolto tra le sue collezioni la Donation Agip proveniente dall'omonima compagnia, come pezzo fondamentale della storia del design dell'intero paese²³.

L'Italia è piuttosto avara di esempi in questo settore. Le stazioni di servizio rappresentano un patrimonio diffuso lungo vie di scorrimento veloce e per questo percepito da sempre distrattamente. Non molte sono le strutture convertite a nuove funzioni, singolare ad esempio l'episodio della stazione di Trieste del gruppo BBPR, per le difficoltà materiali ed economiche connesse alla bonifica del sito e al recupero di materiali fortemente degradati per il lungo abbandono. Un patrimonio in realtà fatto da pochi episodi monumentali, come la stazione di piazzale Accursio a Milano di Mario Bacciocchi o quella di Carlo Augular di viale Marche, e da un pulviscolo di distributori di piccole dimensioni, chioschi costruiti negli anni cinquanta voluti da Aquila, Esso e Agip, attualmente abbandonati e pericolanti. Queste microarchitetture, ormai parte integrante del contesto che le ha generate, a fronte dell'indifferenza che ha portato alla scomparsa di una gran

and in Europe. In addition to the examples mentioned above, there is the case of the small Standard Oil petrol pump which has been placed outside the Oslo Folk Museum, as an icon of the first structures installed during the second decade of the 20th century, structures which Norway has rigorously protected with the drafting in 2006 of a comprehensive list – Liste over bevaringsverdige bensinstasjoner – by the Norwegian Directorate for Cultural Heritage in Oslo²². Another example is the installation in 1985 of a Simmertal station from 1937 in the Westfälische Freilichtmuseum in Detmold, after the Staatliches Museum für Design in Munich included the Agip Donation among its collections, as an important piece in the history of design in Germany²³.

Italy is somewhat lacking in examples. Service stations represent a heritage distributed along motorways, and therefore perceived only distractedly. There are not many cases of structures converted to new uses, although a singular example is that of the BBPR station in Trieste, which involved material and financial difficulties related to the state of decay and abandonment of the site. It is a heritage composed of a few monumental cases, such as the station at the piazzale Accursio in Milan by Mario Bacciocchi or that by Carlo Augular on viale Marche, and many smaller examples, stations built during the Fifties by Aquila, Esso and Agip, which are currently in a state of abandonment and decay. In view of the indifference which has brought about the disappearance of many of these micro-architectures which have become an integral part of the context that generated them, and which are often "unique specimens" of a serial production that is currently endangered, they are now a small system to be considered in terms of safeguarding and valorisation. Yet "some" have perceived the beauty that lies behind this marginal places, have understood the solitude and the richness of the feelings linked to abandonment and desertification. These are the artists of the Pop culture and of Hyper-realism which, beginning with Edward Hopper, have restituted to



quantità di esemplari, ancora oggi vanno a formare un piccolo sistema cui guardare in un'ottica di tutela e valorizzazione, rappresentando "esemplari unici" di una produzione seriale ormai in via di estinzione. Eppure "alcuni" hanno percepito la bellezza che sta dietro questi luoghi emarginati, hanno carpito la solitudine e la ricchezza dei sentimenti legati all'abbandono e alla desertificazione. Si tratta di artisti della cultura pop e dell'iperreale, a partire da Edward Hopper, che hanno restituito a questi luoghi la consapevolezza del quotidiano, della loro appartenenza alla società contemporanea, lasciandocene "almeno un ricordo"²⁴.

these places the awareness of the everyday, of their belonging to contemporary society, leaving to us "at least a remembrance"²⁴.

Translation by Luis Gatt

* "Its difficult to understand what it is, but it must be the road... And if it must be the road, it is for those who walk on it and for miles of strolling... Maybe also the life devoted to your body and your hands, and the complicated curve, is also the road".

¹ A. Brilli, *Il viaggio in Italia. Storia di una grande tradizione culturale*, il Mulino, Bologna 2008.

² C.E. Gadda, *Dell'automobile*, in «Pirelli», n. 4, 1995.

³ A. Brilli, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, il Mulino, Bologna 1999, p. 11.

⁴ R.A. Iarrera, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi, Roma 2004.

⁵ Le Corbusier, *Sur les quatre routes* (1939), Denoel, Paris 1970.

⁶ «Revue Pétrolifère», 5 ottobre 1929, in A. Sompairac, *Stations service*, Éditions du Centre Pompidou, Paris, p. 19.

⁷ T. Lord, *The development of the petrol filling station 1895-1939*, in B.J.H. Brown, *Explorations in motoring history*, Bournemouth University School of Conservation Sciences, Occasional Paper 2, Oxbow Monograph 87, Oxford, Oxbow Books, 1997, pp. 43-48; A. Jakle, K.A. Sculle, *The gas station in America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 1994, pp. 141 e ss.

⁸ D. Pascal, *Stations Service*, ETAI, Boulogne 1999.

⁹ S. Caccia, *Tutela e restauro delle stazioni di servizio / Preservation and restoration of service stations*, Franco Angeli, Milano 2013.

¹⁰ D. Appleyard, K. Lynch, J.R. Myer, *The view from the road*, MIT Press, Cambridge 1964.

¹¹ P. Niccolin, A. Rocca, *The view from the road. 1964-2003*, in «Lotus Navigator», 7, *Il paesaggio delle freeway*, 2003, pp. 7-8.

¹² M. Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace XVIII-XX siècle*, Gallimard, Paris 2005.

¹³ «Argus», 1913, in M. Desportes, *Paysages en mouvement ...*, cit.

¹⁴ A.C. Quintavalle (a cura di), *L'auto dipinta*, Electa, Milano 1992.

² C.E. Gadda, *Dell'automobile*, in «Pirelli», n. 4, 1995.

³ A. Brilli, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, il Mulino, Bologna 1999, p. 11.

⁴ R.A. Iarrera, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi, Roma 2004.

⁵ Le Corbusier, *Sur les quatre routes* (1939), Denoel, Paris 1970.

⁶ «Revue Pétrolifère», 5 October 1929, in A. Sompairac, *Stations service*, éditions du Centre Pompidou, Paris, p. 19.

⁷ T. Lord, *The development of the petrol filling station 1895-1939*, in B.J.H. Brown, *Explorations in motoring history*, Bournemouth University School of Conservation Sciences, Occasional Paper 2, Oxbow Monograph 87, Oxford, Oxbow Books, 1997, pp. 43-48; A. Jakle, K.A. Sculle, *The gas station in America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 1994, pp. 141 et seq.

⁸ D. Pascal, *Stations Service*, ETAI, Boulogne 1999.

⁹ S. Caccia, *Tutela e restauro delle stazioni di servizio / Preservation and restoration of service stations*, Franco Angeli, Milano 2013.

¹⁰ D. Appleyard, K. Lynch, J.R. Myer, *The view from the road*, MIT Press, Cambridge 1964.

¹¹ P. Niccolin, A. Rocca, *The view from the road. 1964-2003*, in «Lotus Navigator», 7, *Il paesaggio delle freeway*, 2003, pp. 7-8.

¹² M. Desportes, *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace XVIII-XX siècle*, Gallimard, Paris 2005.

¹³ «Argus», 1913, in M. Desportes, *Paysages en mouvement ...*, cit.

¹⁴ A.C. Quintavalle (ed.), *L'auto dipinta*, Electa, Milano 1992.

¹⁵ D. Meyhöfer, *Motortecture. Architektur für automobilität / design for automobility*, Avedition, Ludwigsburg 2003.

¹⁶ S. Caccia Gherardini, *Architettura in movimento. Stazioni di servizio e distributori di carburante: un patrimonio da salvaguardare. Architecture in motion. Service and gas stations: a heritage to be preserved*, ETS, Pisa 2009.

¹⁷ Wright designed his first petrol station in 1927, considering it a central point in the design of future cities and highlighting the urban aspect of the station as a micro-universe, rather than a landmark, and as a first cell in the process of decen-



¹⁵ D. Meyhöfer, *Motortecture. Architektur für automobilität / design for automobility*, Avedition, Ludwigsburg 2003.

¹⁶ S. Caccia Gherardini, *Architettura in movimento. Stazioni di servizio e distributori di carburante: un patrimonio da salvaguardare. Architecture in motion. Service and gas station: a heritage to be preserved*, ETS, Pisa 2009.

¹⁷ Wright aveva progettato la sua prima stazione di servizio già nel 1927, considerandola un punto nodale nel disegno della città futuribile e ponendo l'accento sull'aspetto urbanistico della stazione nel suo essere micro-universo, piuttosto che landmark, e prima cellula nel processo di decentralization. F.L. Wright, *The future of architecture*, Horizon Press, New York 1963, pp. 192-193.

¹⁸ Al 1974 risale infatti il volume di Albert Kerth, *A new life for the abandoned service station*, in cui attraverso una serie di casi concreti e ben documentati si individua una strada per la salvaguardia di questi edifici attraverso una riconversione "redditizia" degli stessi. A.L. Kerth, *A new life for the abandoned service station*, N.Y., Kerth ed., Massapequa Park 1974. Il volume fu ripubblicato in una versione ampliata e arricchita: A.L. Kerth, *Successful Business uses for abandoned service stations*, Kerth ed., Washington 1984.

¹⁹ Organizzata come "an easy reference book", si divide in due sezioni principali: la prima offre criteri e tipologie per classificare le stazioni, la seconda discute gli standard per la determinazione dell'"historic preservation interest". *Field guide to gas stations in Texas*, Texas Department of Transportation – Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch, Historical Studies Report n. 03, 2003. Nel 2008 lo stesso National Park Service pubblica alcune linee guida per la conservazione del patrimonio delle stazioni di servizio, *The preservation and reuse of historic gas stations*.

²⁰ S. Caccia, *La seconda vita della stazione di benzina di Mies van der Rohe. I criteri per la nuova destinazione d'uso di un capolavoro da preservare*, in «il Giornale dell'architettura», p. 6.

²¹ Shell Shock, in «World of interiors», vol. 28, n. 11, pp. 132-141, nov. 2008; Shell's kitchen, in «Architectural Digest», febbraio, 2009, pp. 142-147. Per il progetto, cfr. <http://bfs-design.com>.

²² <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=3876>.

²³ In Italia in occasione della mostra Mitomacchina al Mart di Rovereto (2007) è stato ricostruito il prototipo di un distributore del 1950 in apertura del percorso espositivo.

²⁴ S. Caccia, «Giovani e indifese». *Il restauro delle architetture per la mobilità*, in E. Romeo, E. Morezzi, *Che almeno ne resti il ricordo. Riflessioni sulla conservazione del patrimonio architettonico e paesaggistico*, Aracne, Roma 2012.

tralisation. F.L. Wright, *The future of architecture*, Horizon Press, New York 1963, pp. 192-193.

¹⁸ In fact, Albert Kerth's *A new life for the abandoned service station*, in which through a series of concrete and well-documented cases a path is identified for safeguarding these buildings through their "profitable" re-conversion, is from 1974. A.L. Kerth, *A new life for the abandoned service station*, N.Y., Kerth ed., Massapequa Park 1974. The book was published again in an extended and enhanced version: A.L. Kerth, *Successful Business uses for abandoned service stations*, Kerth ed., Washington 1984.

¹⁹ Organised as "an easy reference book", it is divided into two main sections: the first offers criteria and typologies for classifying stations, whereas the second discusses the standards for determining their "historic preservation interest". *Field guide to gas stations in Texas*, Texas Department of Transportation – Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch, Historical Studies Report n. 03, 2003. In 2008 the National Park Service published some guidelines for the conservation of heritage concerning service stations, *The preservation and reuse of historic gas stations*.

²⁰ S. Caccia, *La seconda vita della stazione di benzina di Mies van der Rohe. I criteri per la nuova destinazione d'uso di un capolavoro da preservare*, in «il Giornale dell'architettura», p. 6.

²¹ Shell Shock, in «World of interiors», vol. 28, n. 11, pp. 132-141, nov. 2008; Shell's kitchen, in «Architectural Digest», February, 2009, pp. 142-147. Regarding the project, cf. <http://bfs-design.com>.

²² <http://www.riksantikvaren.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=3876>.

²³ In Italy, on the occasion of the exhibition Mitomacchina at the Mart in Rovereto (2007), the prototype of a 1950 was reconstructed and placed at the beginning of the exhibition.

²⁴ S. Caccia, «Giovani e indifese». *Il restauro delle architetture per la mobilità*, in E. Romeo, E. Morezzi, *Che almeno ne resti il ricordo. Riflessioni sulla conservazione del patrimonio architettonico e paesaggistico*, Aracne, Roma 2012.

Once the rubble of World War II was finally cleared away, a new apparently happy era began, marked by mass motorization. A passage was made from the society of needs to the consumer society. Jean Prouvé serially produces petrol stations with modular panels, in which he elegantly designs the shelving units in refined folded metal sheets, the pillars in brick colour, and the shelves in white.

Jean Prouvé Olio di macchina in libreria *Motor oil at the bookshop*

Francesco Collotti

Sgomberate le ultime macerie della guerra e svoltato il decennio segnato in Europa dai peggiori stermini di sempre, si apre una stagione apparentemente felice segnata dalla motorizzazione di massa.

Qualcuno ha scritto che si passa dalla società dei bisogni a quella dei consumi. L'ingegner Favini costruisce a Sesto San Giovanni un distributore per la benzina Aquila (1949) che sembra una stoffa mossa dal vento, appena sorretta da un cavalletto e pronta a prendere il volo. Siamo all'ingresso dell'Autostrada Serenissima, verso Venezia. In quei mesi la Lancia mette in linea l'Aurelia e ricompono in un'unica carrozzeria la sequenza di parafanghi predellini ruota di scorta che ancora segnava la precedente Aprilia. Il futuro era elegante eppure non improntato all'esibizionismo tecnologico (come talvolta oggi accade). Il futuro era memore del passato, ma lo spingeva più avanti. I tubi erano coperti da un decoroso carter e non lasciati volgarmente in vista. Le linee accompagnate e giammai pura tecnica (che ricordava la guerra), ma piuttosto elaborazione letteraria.

Le automobili tedesche, a poco a poco uscendo dalle sanzioni, affilano le linee e le marciano con essenziali cromature non perdendo di vista l'elogio della potenza. Ancora, quando il futuro si pensava fosse elegante, al salone di Parigi del 1955 la Citroën presenta la DS, cioè la *déesse* con linee filanti e protese, un divano che – complice il cambio al volante – pare un *tailleur* di Dior. E son solo passati due anni dal 1953, cioè da quando Jean Prouvé ha messo in produzione di serie per Mobiloil Socony-Vacuum una stazione di servizio in pannelli modulari, dove si concede l'estrema eleganza di progettare con garbo gli scaffali in raffinata lamiera piegata, color mattone i montanti, bianchi i ripiani. Pen-

Once the last rubble from the war was cleared away and the decade that witnessed the worst process of human extermination in the history of Europe had passed, a new apparently happy era began, marked by mass motorization.

Somebody wrote that the society of needs had now turned into the consumer society. Engineer Favini built in Sesto San Giovanni an Aquila petrol station (1949) which seemed made of fabric moving in the wind, barely supported by an easel and ready to take flight. It stands at the beginning of the Autostrada Serenissima, which leads to Venice. In those months Lancia put on the market the Aurelia series, which recomposed in a single car body the sequence of mudguards, running boards and spare wheels which characterised the previous model, Aprilia.

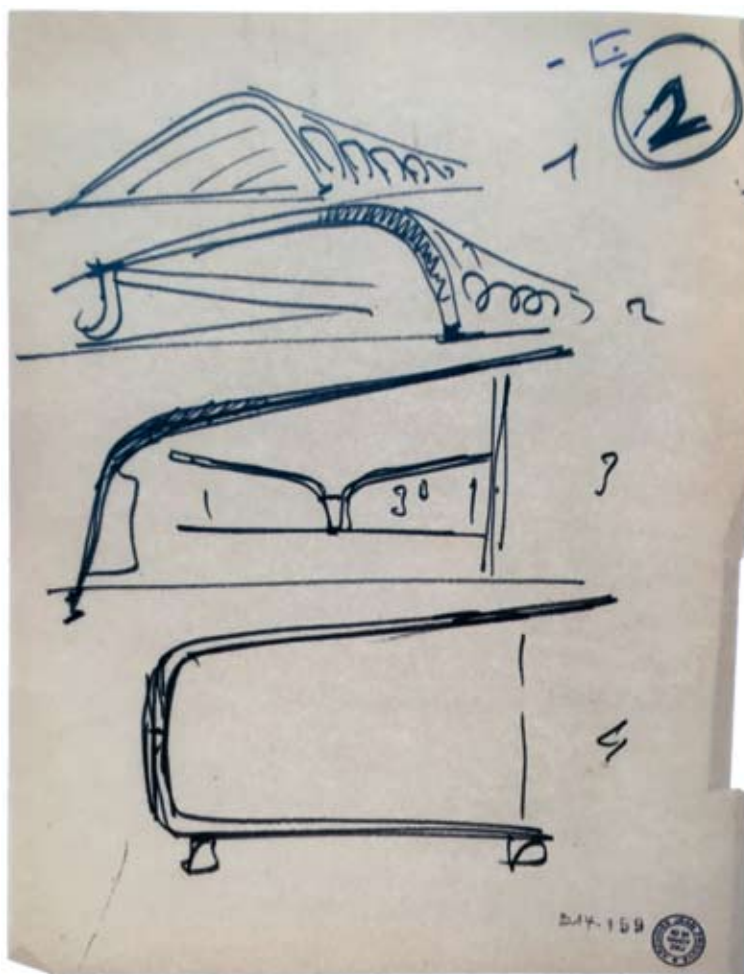
The future was elegant, yet not marked by technological exhibitionism (as is often the case today). The future remembered the past, yet pushed it forward. The pipes were decorously covered in a casing and not left vulgarly in view. The features were harmonised and no longer expressed pure technique (which recalled the war), but rather a literary process.

German cars, gradually liberated from sanctions, sharpened their features and marked them with essential colours without losing sight of power. Additionally, when the future was thought of as elegant, at the Paris car show in 1955, Citroën presented the DS, in other words *la déesse*, with sharp and projecting features, a sofa that – thanks to the gear stick on the steering-wheel – looked like a *tailleur* by Dior. This was two years after Jean Prouvé serially produced petrol stations for Mobiloil Socony-Vacuum with modular panels, in which he elegantly designed the shelving units in refined



Stazione di rifornimento di Jean Prouvé dell'anno 1953, oggi ricostruita al Campus Vitra a Weil am Rhein (Repubblica Federale Tedesca)
Photo: Julien Lanoo © Vitra
Jean Prouvé, Stazione Shell, 1951

pp. 84-85
Jean Prouvé, Schizzi coperture alluminio piegato
Vedute e dettagli della stazione ricostruita al Campus Vitra
pp. 86-87
Vedute dell'interno della stazione ricostruita al Campus Vitra
foto Francesco Collotti







seresti che sian librerie a reggere i classici con la costa rigata oro de la *Bibliothèque de la Pléiade*, e ospitano invece le latte di olio e i flaconi di additivo. Il principio è lo stesso dei suoi famosi tavoli e delle sedie. Si piega la lamiera, il materiale resiste per forma, ed è più leggera dell'acciaio tubolare o pieno. La lamiera è stampata a freddo, viene piegata, pressata e saldata. I pannelli sandwich in lamiera, alleggeriti con i grandi occhi disposti a maglia regolare divengono quasi l'impronta del Maestro che amava farsi ritrarre in primo piano davanti a loro.

La stazione di servizio è ampliabile a piacimento. Il modulo di base è una trave/piedritto incernierata a terra sul retro del volume, accoppiata a un pannello verticale di tamponamento e a un elemento di copertura raccordato al pannello. Struttura ripetibile connessa da un travetto e sorretta da esili montanti sul lato aperto verso la strada. Come per gli scaffali, rossa la parte che porta, bianca la parte portata, verde oliva il tetto e lo zoccolo di raccordo al terreno.

Il tutto recuperato dal "Relais des sangliers" in Alta Loira e ora

folded metal sheets, the pillars in brick colour and the shelves in white. You would think they were bookshelves storing the classics with the golden spine of the *Bibliothèque de la Pléiade*, whereas instead they stored cans of motor-oil and fuel additive. The principle is the same as for his famous tables and chairs. The metal sheets are folded, the material resists due to its shape and is lighter than tubular or full steel. The sheets are stamped cold, folded, pressed and soldered. The steel-sheet 'sandwich' panels, lightened with a grid of large holes, became the mark of the Master, who loved having his picture taken in front of them.

The petrol station can be enlarged at will. The basic module is a beam/pier connected to the ground on the back of the structure, paired to a vertical panel which serves as a non-load-bearing wall and a roof that is connected to the panel. It is a repeatable structure connected by a small beam and supported by slender columns on the side open toward the street. As for the shelves, the part that supports is red, and the one that is supported, white, whereas the roof and the base that connects to the ground are olive-green.



ricomposto e messo in cornice per la generosità di Vitra in fregio al viale principale di Weil am Rhein.

Ci piace pensare che le stazioni di servizio di Jean Prouvé stiano dentro l'esperienza del suo atelier per la prefabbricazione a grande scala, come la produzione delle case in legno per i profughi che gli erano state commissionate dal Ministero per la ricostruzione. Come Buckminster Fuller ha progettato per la produzione in fabbrica. Mobili, sedie, tavoli e case, capannoni industriali, moduli per l'emergenza usando talvolta il legno e quasi sempre l'alluminio, facendo ricerca e ogni volta rimettendosi in gioco. In una stagione in cui, soprattutto nella fascia subsahariana, si torna a parlare di *villes temporaire* sarebbe forse il momento di ragionare nuovamente sulle sue case prefabbricate destinate al mercato africano con particolare attenzione a quella *Maison Tropicale* sospesa su pali esili come una capanna oppure alla *Maison du Sahara* che sta dentro l'architettura della tenda.

All of this has been recovered from the "Relais des sangliers" in Haute-Loire, reconstructed and placed in exhibition through the generosity of Vitra in the main street of Weil am Rhein.

We like to believe that Jean Prouvé's petrol stations are a part of the experiences of his workshop for large-scale prefabrication, such as the production of wooden houses for refugees commissioned by the Ministry for Reconstruction. Like Buckminster Fuller, he designed for factory production. Furniture, chairs, tables and houses, industrial warehouses, emergency modules, sometimes in wood but mostly in aluminium, doing research and constantly questioning and working toward new solutions. In an era in which, especially in the Sub-Saharan strip, there is talk once again of the need for *villes temporaires* it would probably be the moment to think again about prefabricated houses for the African market, with a special attention to the *Maison Tropicale*, suspended on slender pillars, or else to the *Maison du Sahara* which refers to the architecture of tents.

Translation by Luis Gatt

Along the corridor that eels the East part of Veneto, crossing that endless plain after Venice, where once the fields and poplars rows mark the territory and today small industries and shopping centers poison it, it is normal to ask after years of habit what could be that dense cube-shaped spatial structure that is unstable on the edges of a normal gasoline pump shelter.
That's Costantino Dardi.

Costantino Dardi Paesaggi Platonici *Platonic Landscapes*

Michelangelo Pivetta

"Non vado veloce, io volo basso"¹.

I viaggi autostradali lungo l'Italia sono disseminati di architetture che tutti riconoscono ma pochissimi conoscono, *totem* che scandiscono il passare dei chilometri lungo le fasce d'asfalto tra nebbie invernali e canicole estive. Edizioni moderne di antiche pietre miliari questi *segni* cadenzano un ritmo geometrico/geografico del territorio e del paesaggio ad esso circostante. I *landmark* si appropriano di un immaginario fatto di viadotti, gallerie, motel, caselli e autogrill, frammenti che dagli anni Sessanta hanno plasmato le *memorie* di milioni di italiani nelle loro trasferte lungo la Penisola. Alcune di queste *memorie*, ripetute e accumulate, si sono fatte *idee* radicandosi nel conscio e subconscio delle persone modificando in qualche modo sensibilità e attenzione nei confronti di una diffusa idea di modernità.

Attraversando la pianura senza fine oltre Venezia in direzione est, dove un tempo *casoni* e filari di pioppi disegnavano il territorio e oggi piccole industrie e centri commerciali lo inquinano, è normale chiedersi dopo anni quale sia lo scopo di quella densa struttura prismatica instabilmente appoggiata ai lembi di una sottile pensilina di rifornimento. Quale la sua funzione dato che non protegge dalla pioggia né ospita o supporta alcuna insegna. Un volume semi-trasparente, iconico, in sospensione al di sopra della campagna ora corrosa anche dai plastici impalcati blu che portano all'aeroporto di Tesserà.

Ciò che rimane dell'*esaedro regolare* (euclideo/platonico) di Bazzera è solo la *rovina* del progetto di Costantino Dardi. La sua pelle effimera, ma sostanziale, a lungo studiata dall'architetto, è stata strappata qualche anno fa da una tromba d'aria, spogliando

"I don't move fast, I fly low"¹.

Highway trips along Italy are scattered with architectures that everybody recognizes but very few know, totems that mark the passing of miles along the asphalt bands between winter fogs and summer scorching heat. Modern editions of ancient milestones, these signs depict a geometric/geographic rhythm of the surrounding territory and landscape. The landmarks are appropriate for an imaginary made by viaducts, galleries, motels, toll and service stations, fragments that since the Sixties shaped the memories of millions of Italians in their trips along the Peninsula. Some of these memories, repeated and accumulated, become ideas rooted in the conscious and subconscious of people by modifying somehow sensitivity and attention to a widespread idea of modernity. Crossing the endless plain beyond Venice to the east, where once upon the time rows of poplars and farms designed the territory and today small industries and shopping centres pollute it, it is normal to ask years after years what's the purpose of that dense prismatic structure, placed unstable on the slender refuelling shelter edges. What is its function as it does not protect it from rain nor hosts or supports any sign. A semi-transparent, iconic volume, suspended above the countryside now also corroded by the blue bridges that lead to Tesserà Airport.

What remains of Bazzera's regular hexahedron (Euclidean/Platonic) is just the ruin of Costantino Dardi's project. His ephemeral, but substantial, long-studied skin was torn off a few years ago by a twister stripping the spatial bone of the monolith designed in the late Sixties to respond to an AGIP (Italian Oil Company) competition. Much more is left of the rest of the building, also corrupted in its complex



Kaaba: Concorso per una Stazione di Servizio Agip
1968

Progetto:

Costantino Dardi, Giovanni Morabito

con:

Bruno Cassetti, Max Chelli, Marco De Michelis, Maurizio Di Paolo,
Marco Fano

Stazione di Servizio Mestre Bazzera Sud, Autostrada A57, Venezia
1971

Progetto:

Costantino Dardi

con:

Ariella Zattera

Stazione di Servizio Affi Nord, Autostrada A22, Verona.
1973

Progetto:

Costantino Dardi

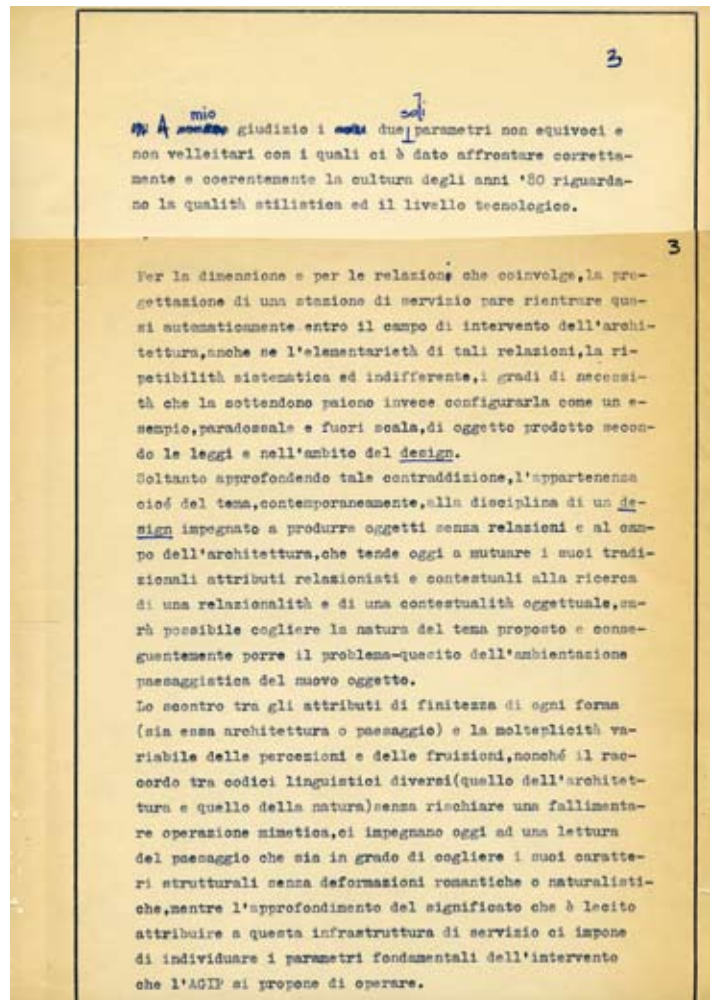
con:

Ariella Zattera

Stazione di Servizio di Bazzera sud. L'esaedro platonico in costruzione. Oggi il rivestimento strappato dal vento di una burrasca non è stato più restaurato

Progetto di concorso Kaaba. Pagina della relazione di progetto

Progetto di concorso Kaaba. Primi schizzi concettuali e appunti autografi



l'ossatura spaziale del monolite messo in campo alla fine degli anni sessanta per rispondere ad un concorso AGIP. Poco di più è rimasto del resto dell'edificio, corrotto anch'esso nella propria complessa linearità dal tempo e dall'insensibilità delle persone verso un'opera del moderno umiliata al pari di tante altre.

Il progetto oltre ad avere una valenza di rarità nell'ambito delle realizzazioni del suo autore, ha un'ulteriore valore di unicità in quanto reperto di una grande stagione in cui le scuole di architettura italiane, i vecchi e i nuovi maestri, si sono confrontate per almeno un decennio, assiduamente, con il problema dell'architettura infrastrutturale, delle reti di comunicazione e degli insediamenti per la nuova realtà del terziario, introducendo nuovi parametri ancora oggi incardinati nelle scuole di architettura italiane.

"Un cubo bianco si propone, sempre identico, di fronte ai più diversi contesti, urbani o paesistici. Il solido, sospeso da terra, appoggia su setti di calcestruzzo, predisposti per accogliere messaggi grafici, servizi automobilistici o spalti erbosi. Il cubo può anche scorrere su rotaia e assumere, nelle diverse ore, differenti posizioni nello spazio. Di notte, illuminato, accentua il suo ruolo visuale e focale nel paesaggio"².

La descrizione del progetto di concorso del 1968 chiarisce le ipotesi di Dardi. Innanzitutto la necessità di ricondurre funzione, design, paesaggio e comunicazione all'interno delle forme dell'architettura, anzi meglio, all'interno di una sola forma dell'architettura. Quella forma che Platone nel Timeo attribuisce all'idea di rappresentazione della terra e che forse per Dardi stesso era

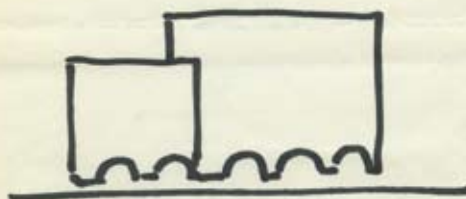
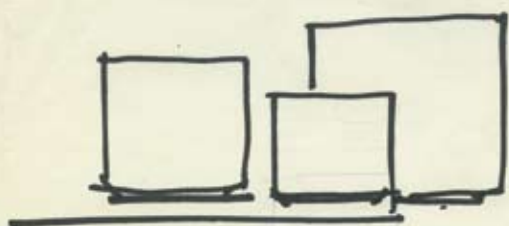
linearity by the time and by the insensitivity of the people to a work of modern movement, humiliated like many others.

The project, besides having a rarity in the works of its author, has a unique value as a result of a great season in which Italian architecture schools, of old and new masters, have faced, for a decade, with the problem of infrastructure architecture, communication networks and settlements for the new reality of the service sector, introducing new parameters still today embodied in the schools of Italian architecture.

"A white cube, always the same, faces the most diverse contexts, urban or landscape. The solid, suspended from the ground, rests on concrete blocks, designed to accommodate graphic messages, automotive services or grassy lifts. The cube can also slide on the rail and take different positions in the space at different times. At night, enlightened, it accentuates its visual and focal role in the landscape"².

The description of the 1968 competition project clarifies Dardi's hypotheses. First of all, the need to lead back function, design, landscape and communication within architectural forms, rather, in a single form of architecture. That form that Plato in Timeo attributes to the idea of earth and perhaps for Dardi himself was able to demonstrate in a paradigmatic sense a kind of re-appropriation of the architecture of his principles of authority already at the time widely questioned.

"The secret of Dardi's geometry is that it comes from far away, born of a nostalgia of nature, to seek beyond the necessary violence of appropriation the frontier of final reconciliation: architecture and na-



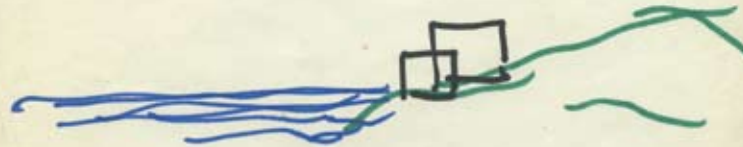
anziché la
mistica della
pensiliva
Un grande
spazio è
un
grande
cubo

tante fotografie di Bolzano ad
Agrigento e tutti esempi di
inserimento

Il più giusto è quello dialettico
di contrapposizione



il grande
cubo Agip



in grado di manifestare in senso paradigmatico una sorta di riappropriazione da parte dell'architettura dei propri principi di autorità già al tempo messi ampiamente in discussione.

“Il segreto della geometria di Dardi era quello di nascere da lontano, di nascere da una nostalgia della natura, di cercare al di là della necessaria violenza dell'appropriazione la frontiera della riconciliazione finale: architettura e natura come metafore della vita e della morte”⁵³. All'interno dell'intera opera dell'architetto, la condizione della stazione di servizio di Bazzera, una delle poche realizzate del *sistema coordinato*, risiede perfettamente in queste parole, che colgono il pensiero originale alla base della proposta per un modello di edificio infinitamente ripetibile lungo la Penisola e in grado di sostenere il dialogo sempre incerto tra architettura e design e oltre ogni considerazione sul paesaggio dato che *Kaaba*⁴ avrebbe ri-disegnato qualsiasi contesto, ulteriormente, stabilendo nuove dinamiche di relazione tra architettura e luogo.

Già nei primi schizzi e nelle note che li completano Dardi sottolinea la propria capacità di reazione istantanea al progetto, l'individuazione immediata di una soluzione valida entro schemi già pronti e disponibili nella propria tavolozza intellettuale e operativa. Così era, rapido, dotato di un istinto educato ed allenato da una lunga prassi al disegno, da quell'*esercizio alla forma* scandito da elaborazioni ossessive, schemi ridondanti, soluzioni note ma in continua e millimetrica evoluzione.

La scelta stessa di condensare ampia parte della propria ricerca

ture as a metaphor of life and death”⁵³. Within the whole architect's work, the condition of the Bazzera service station, one of the few realized of the *coordinated system*, resides perfectly in these words, which capture the original thought behind the proposal for a building model infinitely Repeatable along the Peninsula and able to support the ever-confused dialogue between architecture and design and beyond any consideration of the landscape since *Kaaba*⁴ would re-design any context further by establishing new dynamics of relationship between architecture and location.

Already in the first sketches and notes that complement it, Dardi emphasizes his instant reaction ability to the design, immediate identification of solutions within ready and available schemes in his intellectual and operational palette. So, he was quickly, talented of an educated instinct trained by a long practice in drawing, by exercise to the form, scanned with obsessive elaborations, redundant schemes, noted solutions in continuous and millimetric evolution.

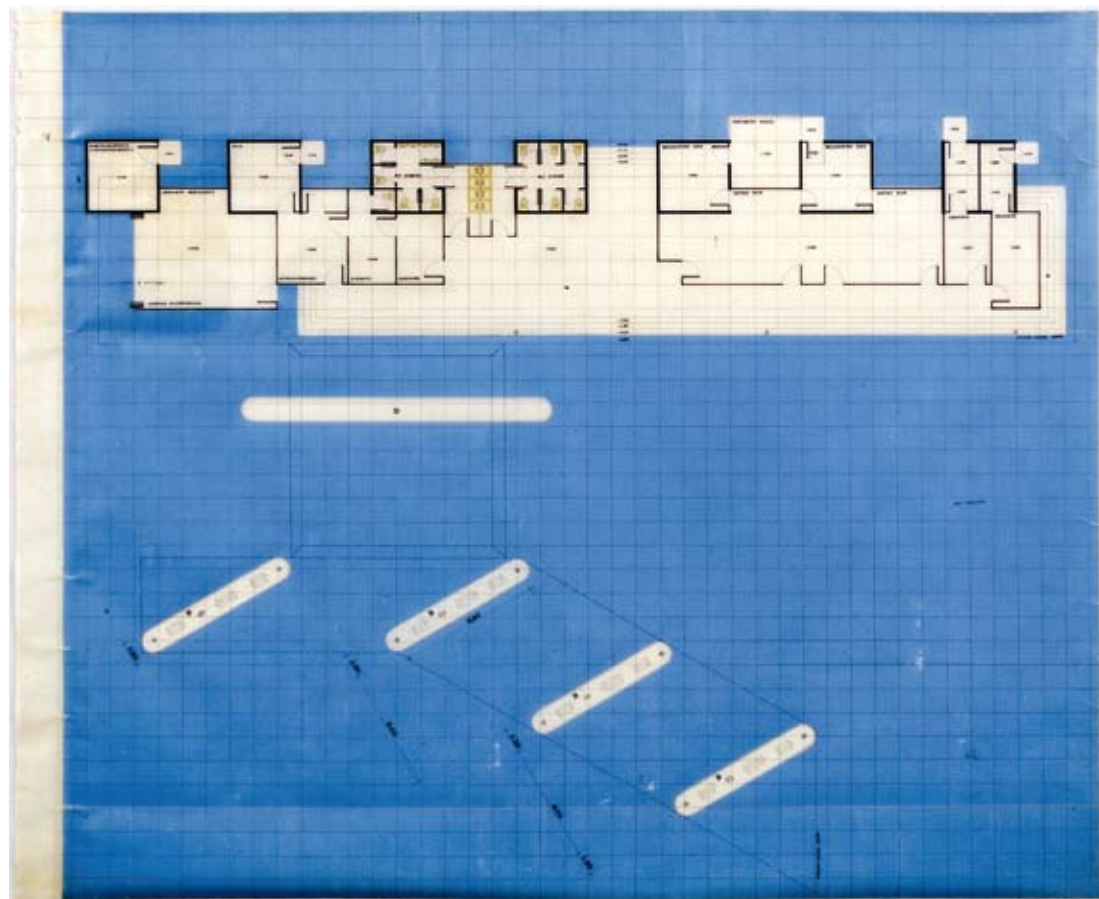
The choice of condensing a large part of his research on the Platonic Solids series denounces the need to focus on a timely solution, organized around that things with which it is possible, by consistency and practice, to come into close confidence. The solids, in their volumetric or structural versions, repeated at times paratactic, sometimes hypotactic, are for Dardi, the essential instrument to achieve, perhaps opposing the insecurities of the great artists, its own proposal of the Modern Movement, its own “aspiration to retrieve a rigor that is liberating from rampant empirism”⁵⁵.

p. 92
Stazione di Servizio di Bazzera sud, pianta. La rigida griglia geometrica,
passo 1.5 m, sostiene la composizione fatta di sottomultipli cubici
secondo lo schema di complessa linearità
pp. 92-93
Tavole per il progetto Kaaba

PROGETTO STAZIONE DI SERVI ZIO AGIP KAABA

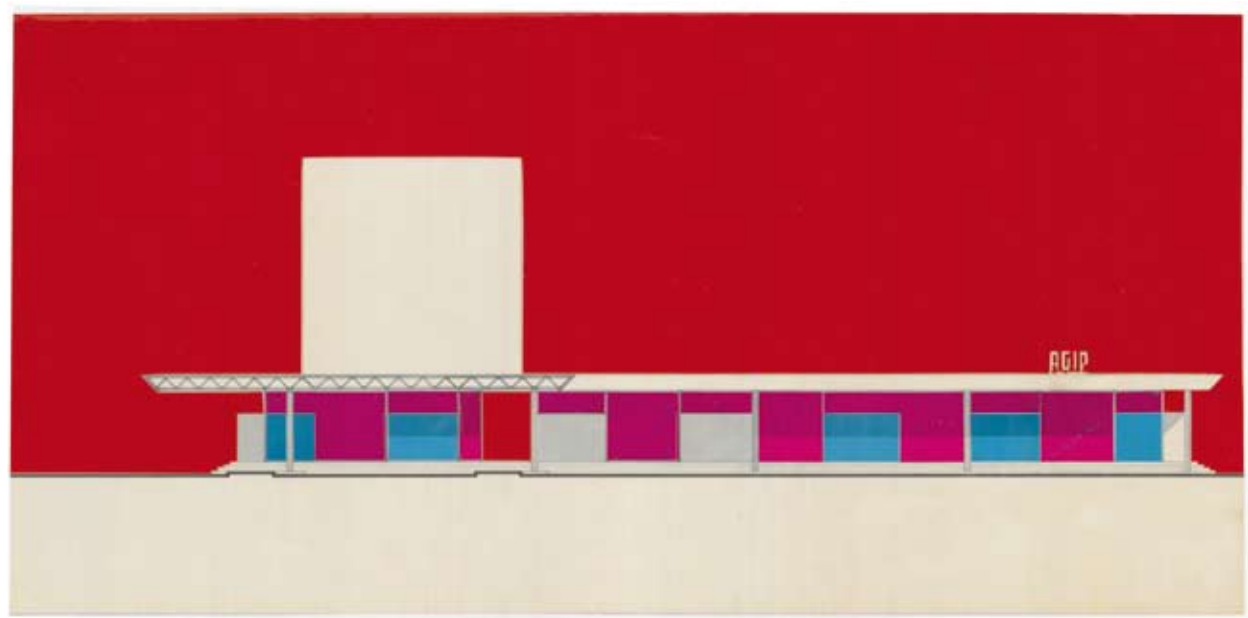
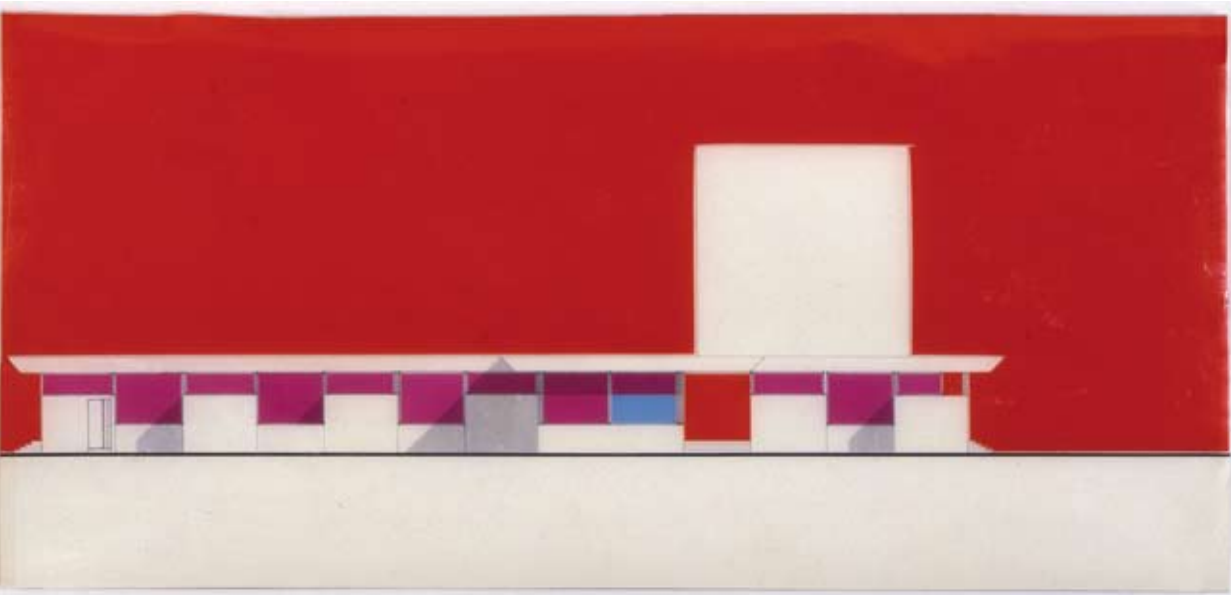
scala	disegnato
1:100	PROSPETTO B
data	progetto
15-11-1968	arch. COSTANTINO MARDI
*22	ing. GIOVANNI MORANTO
	dir. lavori SERVIZI TECNICI AGIP
	proprietà AGIP s.p.a.

4

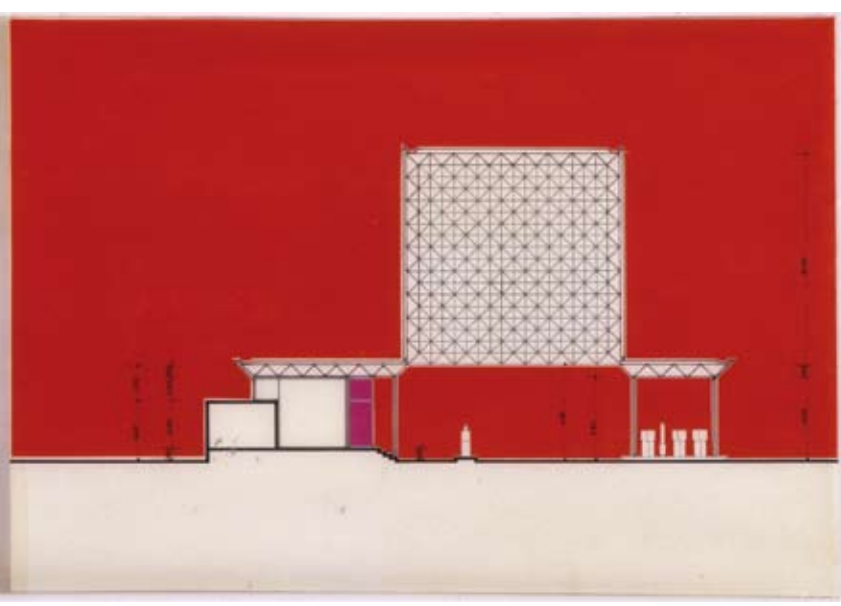


PRO STA DI ZIO KA

2



OGGETTO
RAZIONAMENTO
SERVIZI
AGIP
LABORA



scala 1:100
 data 18-11-1969
 SEZIONE
 progettata da
 arch. COSTANTINO GARDI
 ing. GIOVANNI MORABITO
 dir. lavori SERVIZI TECNICI AGIP
 proprietà AGIP s.p.a.

Stazione di servizio Affi nord. Foto del cantiere appena terminato.
Il "nuovo" cubo assume diversa scala, differenti funzioni e materiali 1973
Tavola di progetto per la Stazione di Servizio di Affi.
Pianta, prospetto e prospettive

Stazione di Servizio Affi Nord. Foto notturna. La foto, assieme a molte altre sullo stesso soggetto, rappresenta esattamente la configurazione notturna che Dardi immaginava: un oggetto costituito da masse luminose e colorate emergente del buio dopo ore di guida notturna.
Stazione di servizio Affi Nord. Planivolumetrico generale dell'area

sulle serie dei *solidi platonici* denuncia la necessità di concentrarsi su una soluzione puntuale, organizzata attorno a quelle cose con le quali si riesce, per costanza e prassi, ad entrare in stretta confidenza. I solidi, nelle loro versioni volumetriche o strutturali, ripetuti secondo una cadenza linguistica a volte paratattica, altre ipotattica, sono per Dardi lo strumento essenziale per raggiungere, combattendo forse le insicurezze proprie dei grandi artisti, la propria proposta *ulteriore* al Movimento Moderno, la propria "aspirazione a recuperare un rigore che risulta liberatorio rispetto all'empirismo dilagante"⁵. Una condizione, quella della sua sintassi, di chiara critica non tanto all'accademismo ma agli esiti di una teoria settoriale e parcellizzata, già preludio delle divagazioni che dalla fine dello scorso secolo determinano i tratti di *crisi* dell'architettura, non solo in Italia, ma in tutto il mondo.

Assecondando quindi il vocabolario dei solidi come strumento *manierista*⁶ di alternativa all'assuefazione allo storicismo e al dogma tecnologico già al tempo emergente "la ricerca di Dardi si muove in una dimensione metastorica, non ammette cioè nessuna forma di storicismo, che possa corrompere la cristallina purezza di un linguaggio sospeso".⁷

Già nel saggio d'esordio "La condizione manieristica"⁸ in *Semplice Lineare Complesso*, questa visione dottrinale diviene procedura metodologica dove da una precisa analisi delle condizioni del Moderno, Dardi individua un'ulteriore via di approccio fino a svelare quella che egli definisce con chiarezza una *scelta configurazionale*⁹.

Bazzera non è l'unica realizzazione originata dal concorso, le

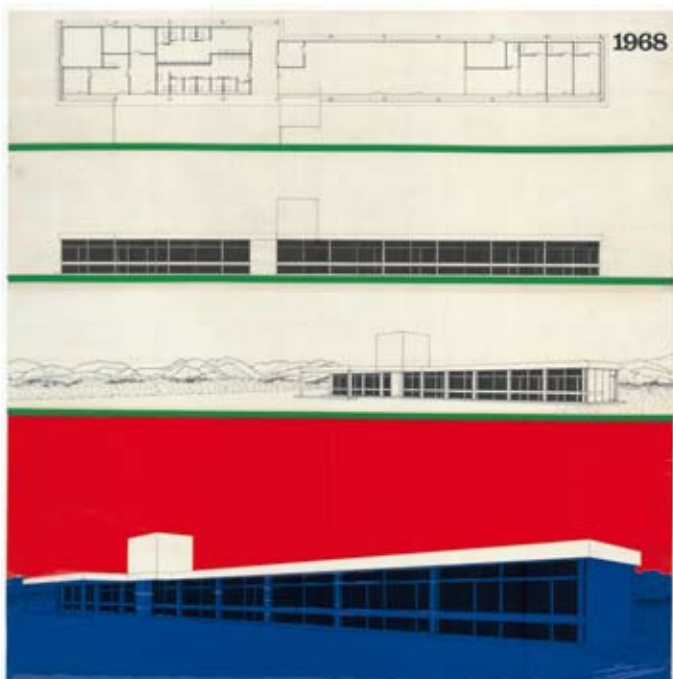
A condition, that of its syntax, of clear criticism not so much in academics but in the outcomes of a sectoral and fragmented theory, already a prelude to the divagations that, from the end of last century, determine the traits of a crisis of architecture not only in Italy, But all over the world.

Dardi, following the vocabulary of the solids as a *mannerist instrument*⁶ of alternative to the history addiction on the one hand or the technological dogma at that time already rising "Dardi's search moves in a metastoric dimension, he does not admit that there is no form of historicism that can corrupt the crystalline purity of a suspended language"⁷.

Already in the essay "The Mannerist Condition"⁸ in *Simple Linear Complex*, this doctrinal vision becomes a methodological procedure where from a precise analysis of the conditions of the Modern Movement, Dardi finds a further way of approaching to reveal what he clearly defines *configurational choice*.

Bazzera is not the only realization created by the competition, the few others are relegated to the forgetfulness of the architect archive, which can be traced only in rare photographs taken by Dardi himself and others few drawings left⁹. The realization of the Bazzera cube subsequently found in Dardi the patience to pursue the principle of the Venetian project in further versions declined according to changed contingencies.

Among other things, Affi's service station, misunderstood, almost apocryphal, today perhaps more resistant to time than Bazzera, undergoes a variation of scale, but not of method. The mythical hexahedron is the same even if it is scaled, as well as the precise



poche altre sono relegate all'oblio dell'archivio dell'architetto friulano, rintracciabili solo in rare foto scattate da Dardi stesso e nei pochi disegni rimasti¹⁰.

La realizzazione del cubo di Bazzera successivamente trovò in Dardi la paziente volontà di perseguire il principio del progetto veneziano in ulteriori versioni declinate secondo mutate contingenze. Tra gli altri la stazione di servizio di Affi, misconosciuta, quasi *apocrifa*, oggi forse più resistente al tempo rispetto a Bazzera, subisce una variazione di scala, ma non di metodo. L'esaedro *mitico* è lo stesso anche se scalato, così come la precisa tessitura compositiva degli apparati compositivi e tecnici. Qui il cubo non *plano*, ma si appoggia alla copertura dell'edificio principale come un *menhir* a voler indicare l'accesso, o forse solo se stesso. Lì, cercando di individuare la trama dei dettagli della struttura metallica, tra espositori di patatine e dolci, si rimpiange la perdita dell'originale design degli interni così come rappresentato nelle straordinarie e illusionistiche prospettive retinate di blu e rosso, perfetta desinenza della macchina complessiva.

La fondamentale attenzione posta alla *configurazione notturna del sistema coordinato*, altrettanto importante per Bazzera, emerge tristemente solo dalle pur belle immagini notturne di Affi¹¹.

“In visita sentimentale e pellegrinaggio intellettuale alla tomba del grande regista giapponese Ozou, l'occidentale ed europeo Wim Wenders nel film *Tokio-Ga* scopre una semplice figura, un piccolo cubo di granito nero, la figura della geometria euclidea per eccellenza, sulla quale è inciso un solo ideogramma, la parola *Ma*, il vuoto, il nulla, la forma, lo spazio, la relazione per antonomasia”¹². L'ossessiva e necessaria ricerca della *Bellezza* formulata attraverso la stereotomia delle forme perfette, i volumi esatti delle architetture del mondo arabo (Kaaba) trovano, per Dardi, analogie inattese nel cubo di Ozou a conferma della universalità dell'enigma in essi racchiuso.

Solo il mito delle *rovine* e dei disegni di Dardi possono oggi indulgere nel racconto di ciò che sarebbero i *paesaggi platonici* scanditi da quei cubi paradigmatici e infinitamente declinati. Forme che *volando basse* sulla terra oltre a contenere un evidente senso educativo per masse di viaggiatori, avrebbero potuto aspirare all'enunciazione del *significato del tutto* nel definitivo *manifesto programmatico* dell'architetto.

Si ringrazia per professionalità e pazienza il personale dell'Archivio Progetti IUAV che custodendolo ha reso disponibile il prezioso materiale pubblicato in queste pagine.

¹ C. Dardi, *Architetture in forma di parole*, Quodlibet Studio, Macerata 2009. Una affermazione attribuita a Costantino Dardi a chi lo rimproverava di guidare troppo veloce e riportata nel contributo di Stefano Cacciapaglia, p. 238.

² C. Dardi, *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, Edizioni Kappa, Roma 1987, p. 93.

³ P. Portoghesi, *Se l'architetto rimpiange la natura*, da «La Repubblica», 26 novembre 1991.

⁴ “Kaaba è il motto con cui è siglato il progetto di concorso [...]. Affascinato dalla cultura islamica, dalla simbologia e dai principi geometrici che la caratterizzano, Dardi sceglie a riferimento il cubo nero custodito nella sacra moschea della Mecca, la Kaaba.” C. Mistura, *Costantino Dardi forme dell'infrastruttura*, Il Poligrafo, Padova 2016, p. 42.

⁵ C. Dardi, *Architettura parlante e archeologia del silenzio*, da «Metamorfosi», nn. 1-2, 1985. Quell'“empirismo dilagante” che è un problema altrettanto valido, se non di più, ai giorni nostri.

⁶ F. Moschini, *L'anima e le forme*, da «Il Corriere della Sera», 4 novembre 1992.

⁷ *Ibidem*.

⁸ C. Dardi, *La condizione manieristica*, in Id. *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, cit. pp. 21-24.

⁹ *Ivi* p. 25.

¹⁰ Non fosse per la pubblicazione di C. Mistura *Costantino Dardi forme dell'infrastruttura* del 2016, che con precisione ha provveduto al riordino di molto materiale, di questo progetto come degli altri appartenenti alla stessa esperienza, poco o nulla si saprebbe.

¹¹ La condizione notturna alla guida deve avere molto interessato Dardi come riportato anche da brevi brani delle relazioni di progetto. Le stesse foto sembrano dichiarare la sua volontà di ragionare su oggetti in cui la luce notturna avrebbe dovuto giocare un ruolo salvifico per gli automobilisti che dopo lunghe ore di guida notturna avrebbero visto emergere dall'oscurità questi oggetti fatti di luce.

¹² C. Dardi, *L'acquedotto di Spoleto*, in Id. *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, cit. p. 41.

compositional texture of compositional and technical apparatus. Here the cube does not glide, but it leans on the roof of the main building as a *menhir* to indicate the entrance, or perhaps just itself. There, trying to locate the texture of the details of the metal structure, between potato chips and sweets, lacks the original design of the interiors as represented in the extraordinary and illusionistic perspectives patterned of blue and red, perfect desinenza of the machine.

The basic attention to the night-time configuration of the *coordinated system*, equally important to Bazzera, sadly emerges only from the beautiful still images of Affi¹⁰.

“On a sentimental visit and intellectual pilgrimage to the grave of the great Japanese director Ozou, Western and European Wim Wenders in the Tokyo-Ga film discovers a simple figure, a small cube of black granite, the figure of the Euclidean geometry excellence on which it is incised a single ideogram, the word *Ma*, the empty space, the nothingness, the form, the volume, the relationship *par excellence*”¹¹.

The obsessive and necessary search for Beauty formulated through the stereotomy of perfect forms, the exact volumes of Arab architecture (Kaaba) find unexpected analogies in the Ozou cube to confirm the universality of the meaning hidden in them.

Only the myth of Dardi's *ruins* and drawings can now indulge in the account of what would be the platonic landscapes articulated by those paradigmatic and infinitely declining cubes. Forms flying low on the ground as well as containing an educational sense for travelers masses could have aspired to the phrasing of the meaning in the definitive programmatic manifesto of the architect.

Many thanks to the Archivio Progetti IUAV professional staff that, by keeping it, made available the precious material published in these pages.

¹ C. Dardi, *Architetture in forma di parole*, Quodlibet Studio, Macerata 2009. An affirmation attributed to Costantino Dardi to those who reproached him for driving too fast and reported in the contribution of Stefano Cacciapaglia, p. 238.

² C. Dardi, *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, Edizioni Kappa, Roma 1987, p. 93.

³ P. Portoghesi, *Se l'architetto rimpiange la natura*, from «La Repubblica», 26 novembre 1991.

⁴ “Kaaba is the motto with which the competition project was initiated [...]. Fascinated by Islamic culture, symbolism and geometric principles that characterize it, Dardi chooses to refer to the black cube guarded in the sacred mosque of Mecca, Kaaba”. In C. Mistura, *Costantino Dardi forme dell'infrastruttura*, Il Poligrafo, Padova 2016, p. 42.

⁵ C. Dardi, *Architettura parlante e archeologia del silenzio*, da «Metamorfosi», nn. 1-2, 1985. That “rampant empirism”, that's a current condition valid, maybe more, today.

⁶ F. Moschini, *L'anima e le forme*, from «Il Corriere della Sera», 4 novembre 1992.

⁷ *Ibidem*.

⁸ C. Dardi, *La condizione manieristica*, in Id. *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, op. cit., pp. 21-24.

⁹ Only for the publication of C. Mistura, *Costantino Dardi forme dell'infrastruttura* (2016) which has been very much reorganized, with this project as others belonging to the same experience, little or nothing would be known.

¹⁰ The night driving condition must be very interesting for Dardi as also we could read by short pieces of project reports.

¹¹ C. Dardi, *L'acquedotto di Spoleto*, in Id. *Semplice lineare complesso l'acquedotto di Spoleto*, op. cit., p. 41.



With the garage in via De Amicis in Milan, Tito Varisco expresses a formal research in which function, structure and expression find an unusual synthesis. The refined grammar of fullness and voids, the expressive play of light and shadow, the dialectics between the shapes and the backdrop of the Milanese factory reveal a special affinity with Luigi Moretti's 'concrete' figurative research and plastic experimentation.

Una grammatica di chiaroscuro L'autorimessa in via De Amicis a Milano di Tito Bassanesi Varisco A "chiaroscuro" grammar The garage in via De Amicis in Milan by Tito Bassanesi Varisco

Caterina Lisini

Nello schermo televisivo, su uno sfondo di cielo attraversato da candide nuvole scorrono arabeschi sinuosi di linee bianche, una composizione di ellissi e parabole intrecciate in una spirale a rotazione continua, che culmina, nell'ultima sequenza, in un'antenna stilizzata contornata da fasci di raggi che incorniciano il monogramma RAI-TV. È la famosa sigla di apertura delle trasmissioni televisive (con la variante ridotta di chiusura della programmazione giornaliera) progettata da Tito Varisco nei primi anni '50, agli esordi pionieristici della Rai di Erberto Carboni¹, documentata nell'archivio dell'autore da un negativo fotografico raffigurante il disegno originale realizzato a tempera su acetato.

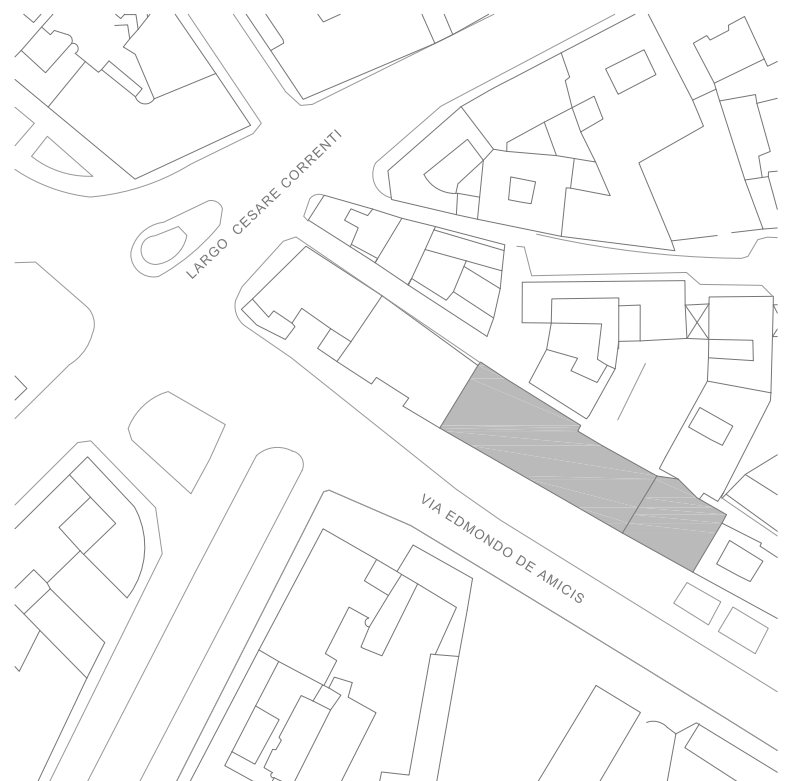
L'opera, dal titolo programmatico *Composizione di geometrie proiettive a forme libere*², rivela una particolare sensibilità di trattamento delle figure nella progressione e variazione delle forme geometriche, nella combinazione di valori plastici e valori grafici, nella esplicitazione quasi di un'ideale 'grammatica visiva' – non va dimenticato che il disegno era pensato come un'immagine in movimento, fatta scorrere manualmente su rulli –, tanto da poter essere considerata un concentrato indiziario della personalità e degli interessi del suo autore.

Iscritto al corso di Architettura al Politecnico, dove prenderà la laurea nel 1937, Varisco frequenta contemporaneamente l'Accademia di Belle Arti di Brera, dove aveva già compiuto gli studi superiori, e proprio all'Accademia di Brera sarà a lungo, dal 1954 al 1980, anche docente di Scenografia, alternando con continuità l'attività architettonica con quella di scenografo di importanti opere liriche, alla Scala di Milano, allo Sferisterio di Macerata, all'Opera di Roma e per altri teatri nazionali ed esteri³. E ancora,

On the TV screen, with a cloudy sky as backdrop, sinuous white arabesques go by, a composition of ellipses and parabolas woven into a continuously rotating spiral which culminates, in the last sequence, with a stylised antenna surrounded by rays that frame the RAI-TV monogramme. It is the famous opening sequence for the TV transmissions (with a reduced version for the conclusion of the daily schedule) designed by Tito Varisco in the early Fifties, during the first pioneer era of Erberto Carboni's RAI¹, documented in the author's archive by a negative of a photograph of the original drawing made with tempera on acetate.

The piece, programmatically entitled *Free form composition of projective geometries (Composizione di geometrie proiettive a forme libere)*², reveals a special sensibility toward the treatment of figures in the progression and variations of the geometrical forms, in the combinations of the plastic and graphic values, in the explicitation of an ideal 'visual grammar' – it should not be forgotten that the drawing was devised as a moving image, manually rolled –, to the extent that it could be considered as a concentrate which points to the personality and the interests of its author.

Varisco graduated in architecture at the Polytechnic in 1937, yet continued to follow courses at the Brera Fine Arts Academy, where he had completed his high-school education. Later, from 1954 to 1980, he would become a teacher in set design at the Accademy, alternating his work as an architect and as a set designer for important operas, at the Scala in Milan, the Sferisterio in Macerata, the Opera in Rome and other national and foreign theatres³. In the mid-Fifties, Varisco joined the Concrete Art Movement which had been founded in Milan in 1948, and which included, in addition to



Vista dall'interno
Planimetria



alla metà degli anni '50, Varisco aderisce al Movimento Arte Concreta, che era stato fondato a Milano nel 1948 e che vedeva tra le sue file, oltre che pittori e scultori, anche un numero consistente di architetti. Esperienze che dimostrano interessi per diversi territori artistici, con un'attenzione specifica verso la forma e l'immaginario, un' «arte concreta [...] appunto, perché non proviene da nessun tentativo di astrarre da oggetti sensibili, fisici o metafisici, ma è basata soltanto sulla realizzazione e sull'oggettivazione delle intuizioni dell'artista, rese in concreta immagine di forma-colore, lontane da ogni significato simbolico, da ogni astrazione formale, e miranti a cogliere solo quei ritmi, quelle cadenze, quegli accordi, di cui è così ricco il mondo [...]»⁴.

Tutto questo intreccio di pulsioni e interessi sembra scorrere sui volumi e le forme del Garage di via De Amicis costruito tra il 1948 e il 1950 a Milano, dove funzione, struttura ed espressione trovano quella sintesi, difficile e intrinseca, che va oltre la traduzione scolastica della triade vitruviana di *utilitas, firmitas, venustas*.

L'edificio si compone di tre corpi, uno centrale per le rampe a doppio senso che salgono fino alla copertura praticabile, e due laterali per i saloni di posteggio delle auto, lievemente differenziati in una tripartizione dettata dalla necessità statica di inserimento dei giunti strutturali di dilatazione.

Figurativamente l'affaccio sulla città al bordo di via De Amicis – l'antica Cerchia dei Navigli milanesi coperta negli anni Trenta – è dominato da due elementi: il disegno delle travi parapetto delle rampe, dinamico segno spiccante sul piano di facciata, e il profilo inclinato, vetrato e aggettante a dente di sega dei piani destinati a posteggio. Una perentorietà di forma apparentemente affidata alla 'verità' architettonica della struttura: «Nulla di questa costruzione ha origine al di fuori del campo delle necessità tecniche,

painters and sculptors, a large number of architects. Experiences which demonstrate an interest for a variety of artistic fields, with a special attention to form and imagination, a «concrete art [...] precisely, because it does not derive from any attempt to abstract from sensitive objects, whether physical or metaphysical, but is based solely on the realisation and objectivation of the intuitions of the artist, made concrete through form and colour, far from any symbolical meaning, from every formal abstraction, and aimed at grasping those rhythms, those inflections, those chords, of which the world is so abundant [...]»⁴.

All this interlacing of pulsions and interests seem to permeate the volumes and shapes of the garage on via De Amicis built between 1948 and 1950 in Milan, in which function, structure and expression find that difficult and intrinsic synthesis that goes beyond the scholastic translation of the Vitruvian triad of *utilitas, firmitas, venustas*.

The building is composed of three bodies, a central one for the two-way ramps that reach the walkable roof, and two lateral ones for parking the cars, slightly differentiated by a tripartition determined by the static need for including dilating structural joints.

In figurative terms, the side which overlooks the city on via De Amicis – the ancient Milanese *Cerchia dei Navigli*, covered in the Thirties – is dominated by two elements: the design of the beams of the ramp, a dynamic sign that stands out on the facade, and the inclined projecting outline, saw-tooth shaped and glazed, which is destined for the parking spaces. A peremptory shape apparently entrusted to the architectural 'truth' of the structure: «Nothing in this construction is originated outside the area of technical, constructive and distributive necessities. [...] The clarity of the vertical and horizontal distribution resulted in a clear volumetric organism, faithful mirror of the static and dynamic organisation of the build-

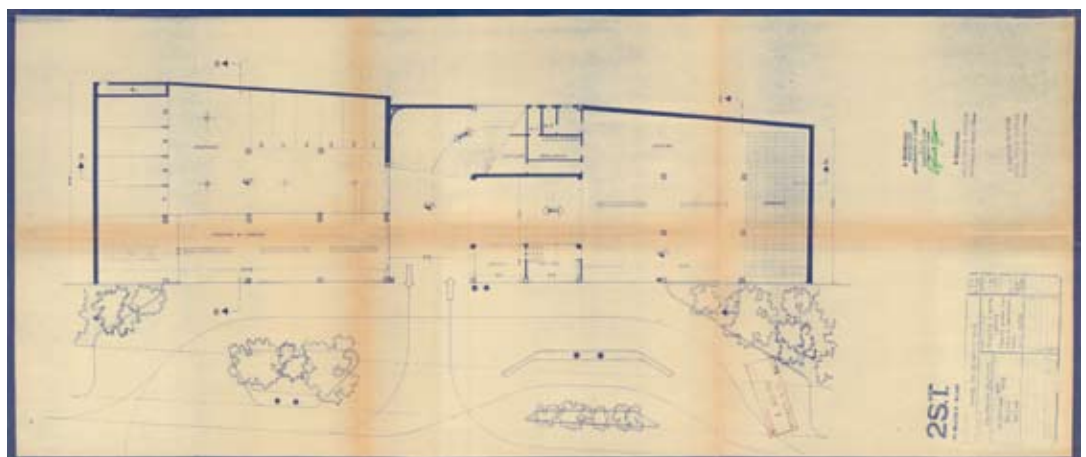
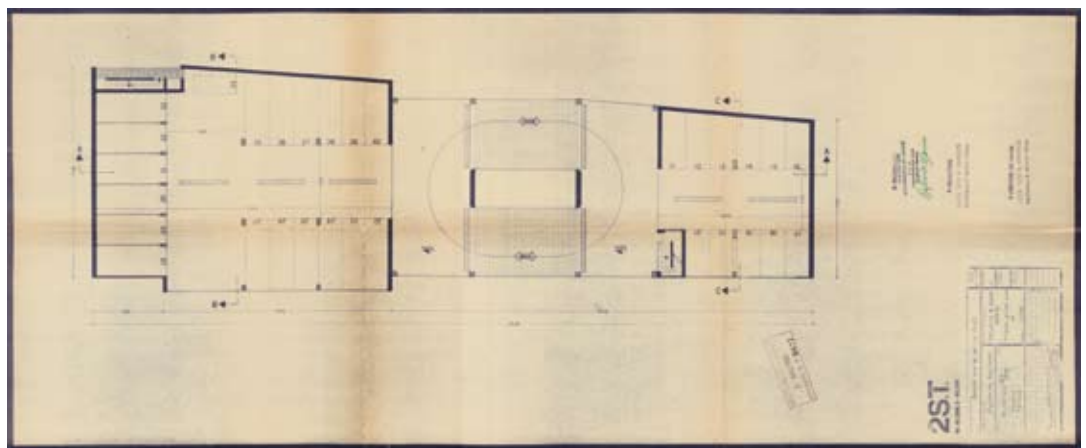
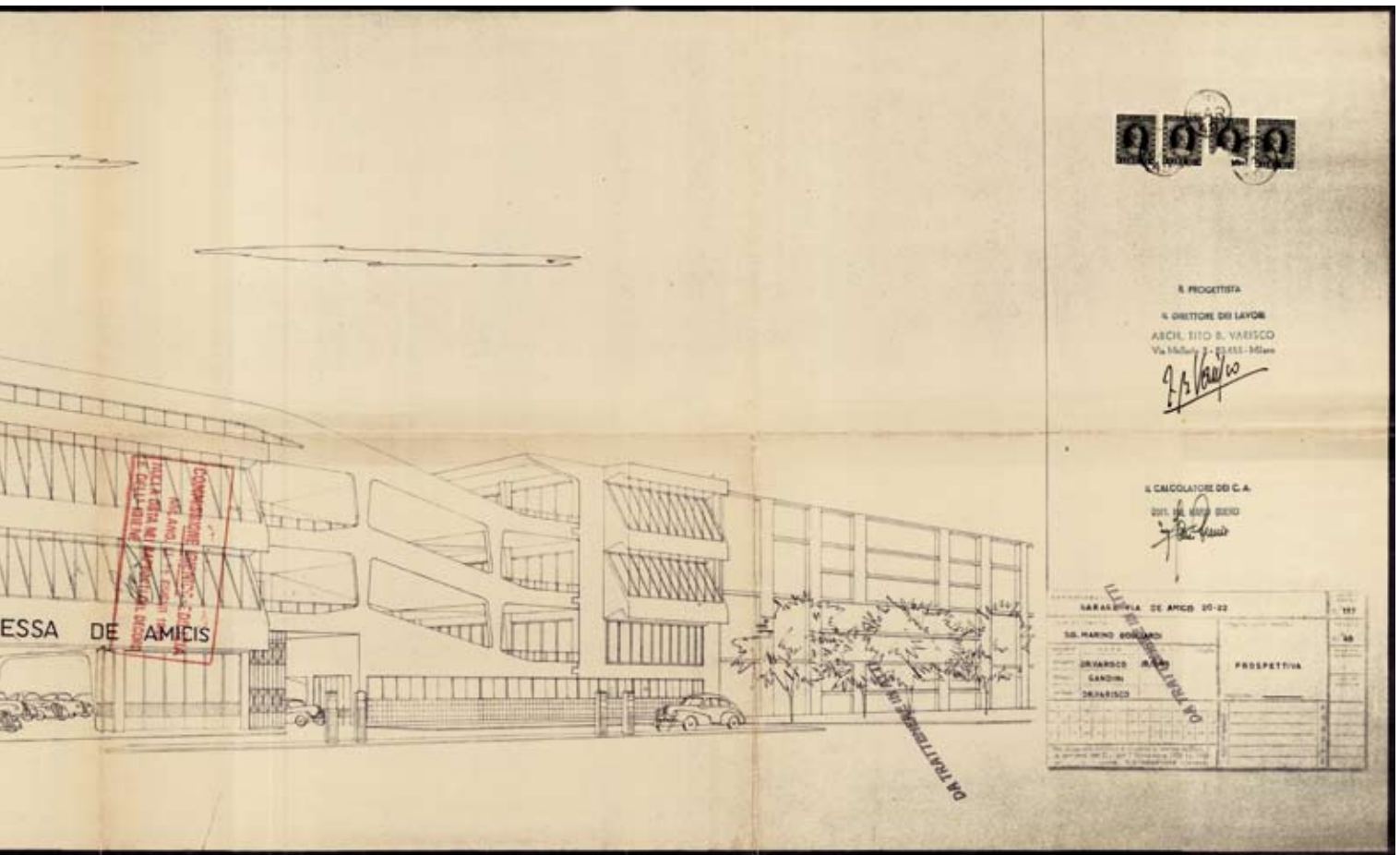
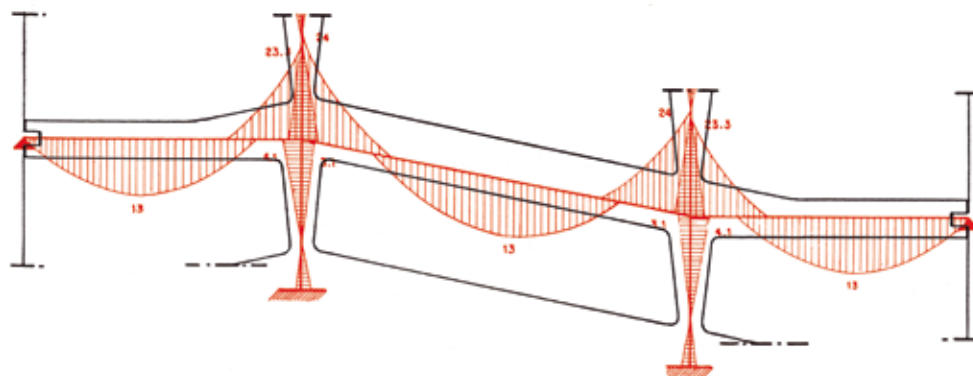
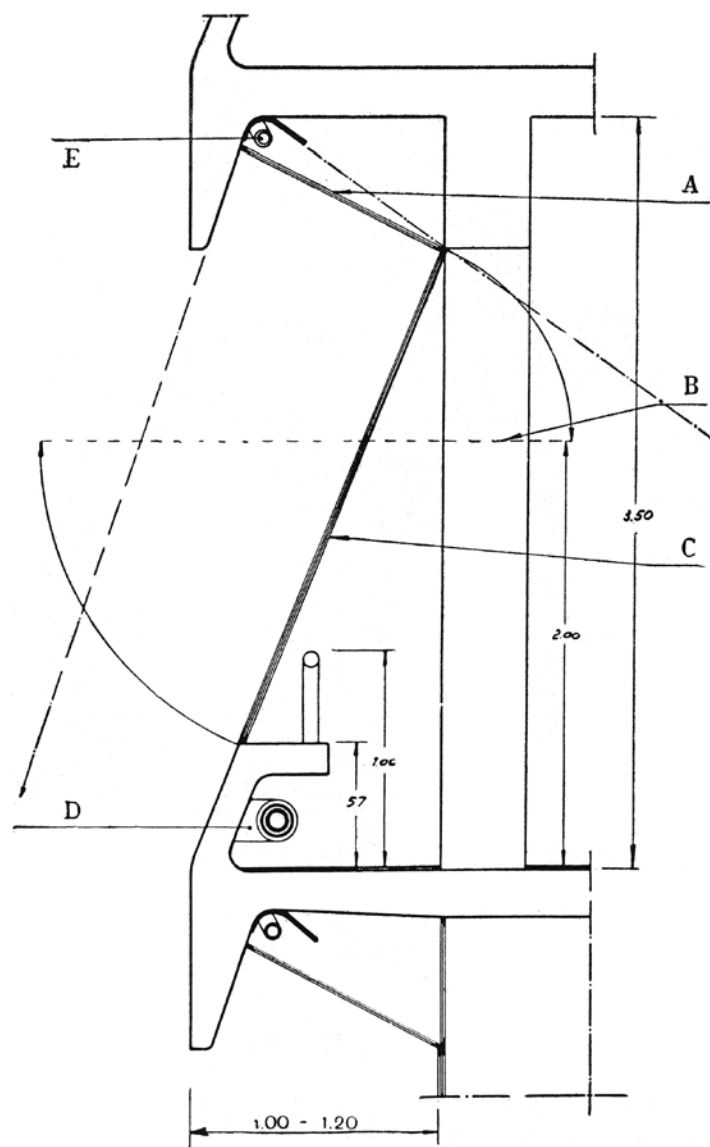


Diagramma dei momenti flettenti della trave-parapetto
Vista da via De Amicis, (Archivio Storico Civico di Milano)
Scorcio del fronte





Particolare costruttivo della sezione di facciata
Vista delle rampe





costruttive e distributive. [...] La chiarezza distributiva in pianta e in alzato ha determinato un organismo volumetrico chiaro, fedelissimo specchio dell'organizzazione statica e dinamica della costruzione. [...] Questi gli elementi e ognuno di essi è caratterizzato dalle sue proprie necessità. Il modo di armonizzarli tra loro ha tenuto conto sia che non stridessero in sede formale per rispettare la propria funzione, sia che non si falsassero le funzioni per rispettare pretesti di estetica»⁵.

Eppure non è un caso che la prima e più esauriente pubblicazione appaia nel 1952 su "Spazio", la rivista «incredibilmente colta e interessante»⁶, secondo le parole di Kidder Smith, di Luigi Moretti.

Pochi mesi prima, Moretti firma proprio su "Spazio" un singolare articolo di critica figurativa, dal suggestivo titolo *Discontinuità dello spazio in Caravaggio*⁷. Con l'acutezza che gli è congeniale, Moretti esplora il rivoluzionario irrompere del contrasto tra luce e ombra, positivo e negativo, pieno protagonista e vuoto in ombra di sfondo, nelle composizioni pittoriche di Caravaggio, analizzate magistralmente nel testo e accostate ad alcuni capolavori dell'architettura barocca romana, in particolare di Borromini.

Pur non prescindendo dalla tragicità e dalla spiritualità potente di Caravaggio («espressione del mondo che è e di quello che non è, e che è ombra – morte, punizione, terrore – [...] dove lo spirito piove attentamente su poche cose, si addensa su pochi fatti vivi, fatti di luce, immersi in uno spazio negro, biblico e vuoto»⁸), l'attenzione di Moretti si concentra sull'invenzione caravaggesca di un nuovo linguaggio figurativo, sulla nuova lirica sensibilità che promana dalle grandi rappresentazioni seicentesche. Sono le regole compositive, della composizione in senso proprio, universali e atemporali, a catturare il suo interesse, sopra tutte quella capacità intensamente espressiva di «accentrare la densità di realtà su particolari aree della superficie». «I fondi, scrive Moretti, [...] cominciano ad essere privi di una propria consistenza rappresentativa specifica e assumono il valore di negativo, di vuoto, rispetto all'addensarsi espres-

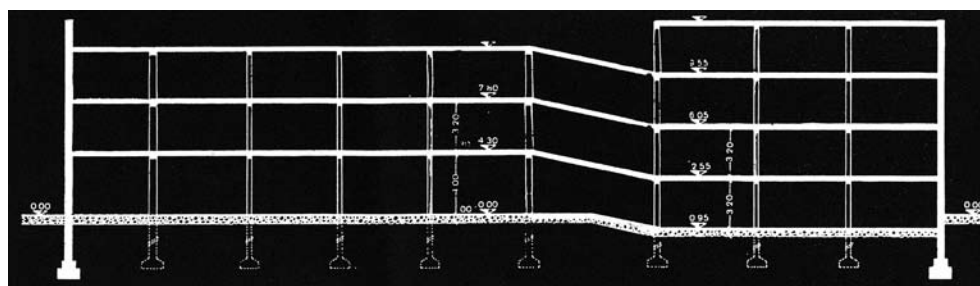
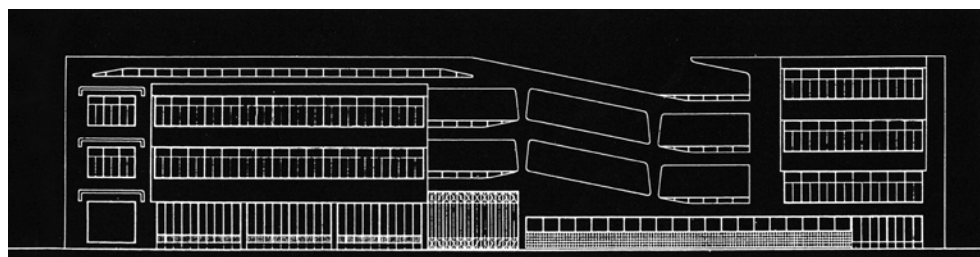
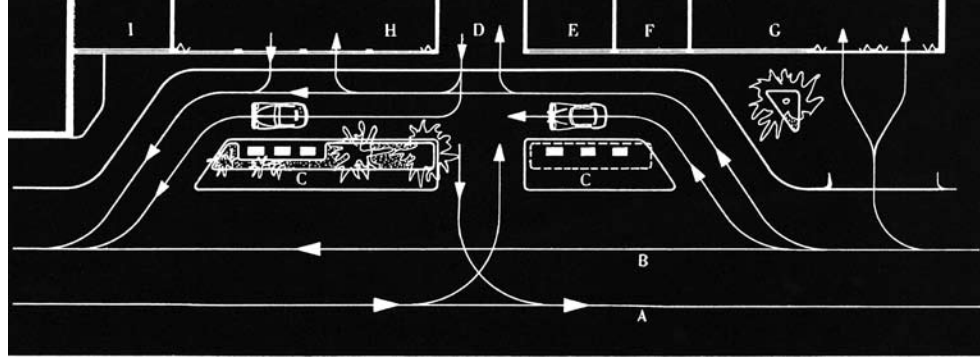
ing. [...] These are the elements and each of them is characterised by its own needs. The way in which to harmonise them took into consideration, on the one hand, that they should not clash, so as to respect their individual functions, and on the other, that these functions were not falsified for aesthetic purposes»⁵.

And yet it is not a coincidence the the first and most comprehensive publication should appear in 1952 on "Spazio", Luigi Moretti's journal which Kidder Smith described as «incredibly cultured and interesting»⁶.

A few months earlier, Moretti published, precisely on "Spazio", a peculiar article on figurative art, suggestively entitled *Discontinuità dello spazio in Caravaggio*⁷. With the sharpness that characterised him, Moretti explored the revolutionary irruption of the contrast between light and darkness, positive and negative, the protagonist role of fullness and the emptiness of shadows on the background, in Caravaggio's paintings, masterfully analysed in the said text, together with some masterpieces of Roman Baroque architecture, especially by Borromini.

Although not disregarding the powerful tragic and spiritual elements in Caravaggio («expression of the world that is and of that which is not, that is shadow – death, punishment, terror - [...] where the spirit attentively looks over a few things, concentrates on a few living facts, made of light, immersed in a black, biblical, empty space»⁸), Moretti's attention focuses on Caravaggio's invention of a new figurative language, on the new lyrical sensibility that derives from the great 17th century representations. It is the rules of composition, of composition in and of itself, universal and timeless, that capture his interest, especially that intensely expressive capacity to «concentrate the density of reality on certain areas of the surface». «Backdrops, writes Moretti, [...] begin to lack a specific representative consistency of their own and take on value as negative, as emptiness, in relation to the expressive density of the bodies»⁹. Space unfolds according to a dialectics of positive-

Schema del traffico, prospetto, sezione
Scorcio del retro
(Archivio Storico Civico di Milano)



sivo sui corpi»⁹. Lo spazio si dispiega secondo una dialettica di positivo-negativo, è discontinuo, «fratturato, il fondo è ombra dove non vivono forme; la forma vive come tale e rifiuta ogni altra logica e struttura; la luce diventa unico avvertimento della forma»¹⁰. Particolari affinità legano la ricerca formale di Varisco alle sapienti letture critiche e alle sperimentazioni plastiche morettiane: nella fabbrica di via De Amicis il ruolo luministico delle rampe e dell'intera struttura portate in luce sullo sfondo nero del vuoto e dell'ombra, sembra inverare le considerazioni di Moretti, così ricche di significato per la composizione architettonica e figurativa moderna. Non si tratta soltanto della stretta simbiosi tra forma e funzione, o dello stretto rapporto tra struttura e architettura, quanto piuttosto di una sperimentazione formale dove il timbro è dato dall' «accentuarsi di luci su alcuni elementi plastici che così esaltati assumono il ruolo di indicatori della sintassi della forma»¹¹. Una raffinata grammatica di pieni e di vuoti, di ombre più o meno dense, presiede il meccanismo di costruzione della facciata dell'edificio, dosando attentamente lievi asimmetrie e leggeri slittamenti di piani, che imprimono dinamicità alle forme. La facciata infatti, pur nella regola della tripartizione, risulta asimmetrica per la maggiore lunghezza di uno dei saloni di parcheggio; i bracci destinati a posteggio, pur con il medesimo trattamento plastico di superficie, sono sfalsati di mezzo piano; un lungo taglio sul muro di recinzione della terrazza sommitale bilancia lo sbalzo affusolato di copertura del corpo minore dei saloni. Lo studio plastico della particolare fattura delle facciate vetrate dei saloni è un vero e proprio dispositivo d'ombra: la sporgenza e l'inclinata del serramento di chiusura, motivati dallo sfruttamento dello spazio in oggetto concesso dal regolamento edilizio di Milano e dalla necessità di un elemento tagliafuoco, sono in realtà congegni per addensare profondamente l'ombra a celare quasi le vetrate, rendendola simile al vuoto scuro e cavo delle bucatore delle rampe. La dialettica serrata di figura e sfondo rende morfologicamente

negative, it is discontinuous, «fractured, the backdrop is shadow in which no shapes dwell; form lives as such and refuses all other logic or structure; light becomes the only premonition of form»¹⁰. Certain affinities link Varisco's formal research to the knowledgeable critical interpretations and plastic experimentations of Moretti: in the building in via De Amicis the illuminating role of the ramps and of the entire structure, lighted against the black backdrop of emptiness and shadow, seem to affirm Moretti's considerations, so full of significance for modern architectural and figurative composition. It regards not only the close symbiosis between form and function, or the close relationship between structure and architecture, but rather a formal experimentation in which the tone is given by the «accentuation of the lights on some plastic elements which, thus exalted, assume the role of indicators of the syntax of form»¹¹. A refined grammar of fullness and emptiness, of more or less dense shadows, precedes the construction of the facade of the building, carefully dosing slight asymmetries and subtle shifting of planes, giving dynamism to the forms. The facade, in fact, notwithstanding the rule of tripartition, is asymmetrical for most of the length of one of the parking areas; the branches destined for parking spaces, although receiving the same plastic treatment as on the surface, are shifted by a half-plane; a long incision on the surrounding wall of the upper terrace balances the tapered overhang which serves as roof for the smaller of the parking areas. The plastic study for the construction of the glass facades of the parking areas is an actual shadow device: the protrusion and inclination of the windows, determined by the use of the projecting space permitted by the building regulations in Milan, and by the need for a fire control element, are really devices for increasing darkness to almost hide the windows, making it similar to the dark and hollow emptiness of the apertures of the ramps. The dialectics between figure and backdrop makes it ambiguous as to whether it is the hollow emptiness of the space to generate



ambiguo se sia il vuoto cavo dello spazio a generare le forme luminose della struttura, uniformemente rivestita in tessere di mosaico greificato bianco, oppure l'andamento degli sforzi strutturali a conformare gli spazi ombrosi di movimento e di sosta, proprio come accade nelle contemporanee esperienze 'concrete' dei *Negativi-Positivi* di Bruno Munari. E come nelle contemporanee esperienze pittoriche, ma anche nelle premonitrici composizioni di Caravaggio, il ritmo, l'accordo del profondo chiaroscuro genera cadenze spaziali che vanno oltre i limiti perimetrali dell'immagine della facciata: il contorno dell'edificio non è decisamente chiuso, ma dinamicamente sfuggente.

Un'architettura vivificata da una pluralità di anime, costituita da pochi elementi linguistici, «esattamente dosata al soggetto, senza mestiere e senza miseria»¹², ma straordinariamente complessa ed equilibrata tra solidità statica e restituzione figurativa e dinamica delle funzioni.

the luminous forms of the structure, uniformly clad in white vitrified mosaic, or rather the distribution of the elements of the structure themselves that generate the shadowy spaces of movement and rest, as in Bruno Munari's contemporary 'concrete' experiences of the *Negativi-Positivi*. And as with contemporary painting, but also in Caravaggio's premonitory compositions, the rhythm, that is the harmony of deep *chiaroscuro*, generates spacial cadenzas which go beyond the limits of the image of the facade: the contour of the building is not clearly closed, but dynamically fleeting.

An architecture vivified by a plurality of souls, constituted by a few linguistic elements, «exactly measured out to the subject, without craft or misery»¹², but extraordinarily complex and balanced between the static solidity and the figurative and dynamic rendering of the functions.

Translation by Luis Gatt

¹ Erberto Carboni (1899-1984) architetto, designer e pubblicitario ha svolto un ruolo fondamentale nella creazione dell'identità televisiva della RAI negli anni '50.

² Il disegno è pubblicato in L. Cavadini, B. Corà, G. Di Pietrantonio, (a cura di), *Il grande gioco. Forme d'arte in Italia 1947-1969*, Milano 2010, p. 74. Un disegno simile e una foto dell'autorimessa sono anche in L. Caramel (a cura di), *MAC Movimento Arte Concreta 1948-1958*, Milano 1984, vol. 2, pp. 85-86.

³ Per l'attività di Varisco scenografo cfr. G. Agosti (a cura di), *La città di Brera. Due secoli di progetto scenico. Dalla prospettiva alla scenografia*, Milano 1998. Per l'attività di Varisco architetto cfr. F. Aghemio, *Architettura di Tito Varisco* in «Edilizia Moderna», dicembre 1953, pp. 49-54 e alcune Tesi di laurea svolte presso il Politecnico di Milano, relatori prof. G. Ricci (2000), prof. G. Damia (2015).

⁴ G. Dorfles, *Presentazione per la mostra Fantasie colorate di Galliano Mazzon*, Libreria Salto, Milano 21 gennaio 1949, ora in L. Caramel (a cura di), *MAC Movimento Arte Concreta 1948-1958*, cit., vol. 1 p. 34.

⁵ V. Bini, *Struttura di autorimessa*, in «Spazio» n. 6, dicembre 1951-aprile 1952, pp. 31-34.

⁶ K. Smith, *L'Italia costruisce*, Milano 1955, pp. 132-133.

⁷ L. Moretti, *Discontinuità dello spazio in Caravaggio*, in «Spazio» n. 5, luglio-agosto 1951, pp. 1-8.

⁸ Ivi, p. 7.

⁹ Ivi, p. 1.

¹⁰ Ivi, p. 7.

¹¹ Ivi, p. 8.

¹² V. Bini, *Struttura di autorimessa*, cit., p. 31.

¹ Erberto Carboni (1899-1984) architect, designer and advertiser, played a fundamental role in the creation of the identity of the national public broadcasting company of Italy (RAI), during the Fifties.

² The drawing is published in L. Cavadini, B. Corà, G. Di Pietrantonio, (eds.), *Il grande gioco. Forme d'arte in Italia 1947-1969*, Milano 2010, p. 74. A similar drawing and a photograph of the auto workshop can be found also in L. Caramel (ed.), *MAC Movimento Arte Concreta 1948-1958*, Milan 1984, vol. 2, pp. 85-86.

³ Regarding Varisco's activities as a set designer cf. G. Agosti (ed.), *La città di Brera. Due secoli di progetto scenico. Dalla prospettiva alla scenografia*, Milan 1998. Regarding Varisco's activities as an architect cf. F. Aghemio, *Architettura di Tito Varisco* in «Edilizia Moderna», December 1953, pp. 49-54, and the theses undertaken at the Milan Polytechnic under the supervision of Professors G. Ricci (2000), and G. Damia (2015).

⁴ G. Dorfles, *Presentazione per la mostra Fantasie colorate di Galliano Mazzon*, Libreria Salto, Milan, January 21, 1949, included in L. Caramel (ed.), *MAC Movimento Arte Concreta 1948-1958*, cit., vol. 1 p. 34.

⁵ V. Bini, *Struttura di autorimessa*, in «Spazio» n. 6, December 1951-April 1952, pp. 31-34.

⁶ K. Smith, *L'Italia costruisce*, Milan 1955, pp. 132-133.

⁷ L. Moretti, *Discontinuità dello spazio in Caravaggio*, in «Spazio» n. 5, July-August 1951, pp. 1-8.

⁸ Ibid., p. 7.

⁹ Ibid., p. 1.

¹⁰ Ibid., p. 7.

¹¹ Ibid., p. 8.

¹² V. Bini, *Struttura di autorimessa*, cit., p. 31.

Ursula Schulz-Dornburg's visual mosaic, in surveying and archiving a little-known heritage of artifacts captures the essence of architecture through its founding values of protection, shelter and refuge. Unexpected buildings whose inventiveness and morpho-typologic richness constitute the vulnerated scene where farewells and returns occur, giving proof of a tenacious resistance to the forgetfulness of men and to the insults of the seasons.

Ursula Schulz-Dornburg

Sulla strada

On the road

Fabrizio Arrigoni

L'*ethos* della pittura è quello di una composizione, l'*ethos* della foto, quello di una deposizione: qui e ora – ossia laggiù, allora – si è deposto quel lampo, quel passaggio, la sua vestigia sensibile sull'orlo dell'insensibile. Qui e ora, questo deposito si propone.

Philippe Lacoue-Labarthe, Jean-Luc Nancy, *Ritratti/Cantieri Architekturen des Wartens*, Architetture dell'attesa, è la titolazione del catalogo che fu di corredo alla personale di Ursula Schulz-Dornburg tenutasi presso l'Architekturforum Aedes West di Berlino nel 2004¹. L'esposizione venne poi riproposta l'anno successivo presso la Galleria Elke Dröscher di Amburgo e nel 2006 al Museum Ludwig di Colonia. Con la dicitura *Bus Stops* gli sviluppi della ricerca sono poi approdati nel 2014 per la prima volta negli Stati Uniti presso la Luisotti Gallery di Santa Monica, California, accompagnati da *Von Medina an die Jordanische Grenze*, Da Medina al confine con la Giordania, una campagna del 2002/2003 il cui fuoco tematico era costituito dal tracciato ferroviario di Hedjaz in Arabia Saudita.

Ursula Schulz-Dornburg è nata a Berlino nel 1938 ed ha studiato a Monaco di Baviera presso l'Institut für Bildjournalismus²; un soggiorno a New York sul finire degli anni sessanta la introduce alla produzione di autori quali Dorothea Lange, Walker Evans e Robert Frank, cioè la punta di diamante della fotografia di inchiesta sociale che con forza e pietas narrò l'America del New Deal, e massimamente ad Edward Ruscha, il cui *livre d'artiste Every Building on the Sunset Strip*³ con le sue "sequential planning" e gli "uncensored montage" avrà valore di esempio. Dal 1969 l'autrice ha fissato la propria residenza ed atelier a Düsseldorf; «Il mio lavoro è solo uno stare nel mondo. Io però devo andare e non solo stare»: la

The *ethos* of painting is that of a composition, the *ethos* of photography is that of a deposition: here and now – in other words, there, then – that lightning was deposited, that landscape, its perceptible legacy on the edge of the imperceptible. Here and now, this deposition is proposed.

Philippe Lacoue-Labarthe, Jean-Luc Nancy, *Ritratti/Cantieri Architekturen des Wartens*, Architectures of expectation, is the title of the catalogue which accompanied the solo exhibition of Ursula Schulz-Dornburg held at the Architekturforum Aedes West in Berlin in 2004¹. The exhibition was presented again the following year at the Elke Dröscher Gallery in Hamburg and in 2006 at the Museum Ludwig in Cologne. With the title *Bus Stops*, the developments of her research reached the United States for the first time in 2014, at the Luisotti Gallery in Santa Monica, California, accompanied by *Von Medina an die Jordanische Grenze*, From Medina to the border of Jordan, a campaign from 2002/2003 whose focus was the Hedjaz Railway in Saudi Arabia.

Ursula Schulz-Dornburg was born in Berlin in 1938 and studied in Munich at the Institut für Bildjournalismus²; a period in New York at the end of the Sixties introduced her to the production of photographers such as Dorothea Lange, Walker Evans and Robert Frank, that is the spearhead of social investigation photography which with both strength and *pietas* narrated the United States of the New Deal, and especially to Edward Ruscha, whose *livre d'artiste, Every Building on the Sunset Strip*³, with his "sequential planning" and "uncensored montage" will be exemplary.

From 1969 the author settled in Düsseldorf; «My work is only a way to be in the world. Yet I need to go and not only be»: Wittgenstein's⁴ confession could be applied to Schulz-Dornburg: from the village



Le fotografie della raccolta *Bushaltestellen, Armenien, 1997 / 2011* sono riprodotte per gentile concessione di Ursula Schulz-Dornburg

Bushaltestellen, Armenien, 1997 / 2011
Armavir-Bagramjan, 2001
(Barytpapier 44,7 x 34,8 cm / gerahmt 70,6 x 59,6 cm)
© Ursula Schulz-Dornburg

confessione di Wittgenstein⁴ potrebbe valere anche per la Schulz-Dornburg: dal villaggio di Kurchatov, Kazakistan, a Kronstadt, Russia, dal confine tra Georgia ed Azerbaijan all'Iraq ed alla Siria, il viaggio è divenuto il mezzo per sondare i rapporti tra opere dell'uomo ed ambiente, tra le tracce dell'artificio e la cornice naturale che li contiene. L'oeuvre di USD è stata esposta, tra le altre sedi, alla Tate Modern di Londra, all'Istituto Valenciano de Arte Moderno, alla Galleria Giorgio Mastinu di Venezia, al Musée d'art moderne de la Ville de Paris, al Chicago Institute of Art, ed alla Corcoran Art Gallery di Washington, DC. Nel 2016 Schulz-Dornburg ha vinto l'Aimia AGO Photography Prize, noto anche come Grange Prize, il più prestigioso premio di fotografia contemporanea del Canada. *Bushaltestellen*, Fermate dell'autobus, è la sigla di una ricerca visuale condotta in Armenia in un arco temporale di quattordici anni, tra il 1997 ed il 2011. Il precipitato è una collezione di cinquantatré stampe in bianco nero su carta baritata rigorosamente presentate in un medesimo formato (stampa ai sali d'argento; 44,7 x 34,8 cm / con cornice 70,6 x 59,6 cm). L'autrice così ricorda l'inizio dell'avventura: «In 1996, I decided to drive from the very north of Armenia, bordering on Georgia, to the very south, bordering on Iran. I was looking for old monasteries and hermitages. While searching, I drove over arid lands and found, to my great surprise, these strange ruins: bus stops in the middle of nowhere on the highlands. Passing by Gymri on the way to Armavir to find a famous hermitage from the 5th century, I again saw one of these strange bus stops, and I took the first image in a sequence, which became this ongoing series»⁵. Seppure progettate per sottostare alla ricorsività della serie ogni singola immagine raggiunge un autonomo, sottile, stato di equilibrio, una perfetta – seppur mai impositiva od eteronoma – compiutezza. Certamente è questa condensazione, questa condizione di coesione e solidarietà di ogni fattore espressivo che allestisce e salva la *Stimmung* di ciascuna di queste riproduzioni; tuttavia proveremo qui ad isolare alcune parole-guida quali veicoli per una più pertinente decifrazione, avendo comunque contezza dell'impiego strumentale di siffatto smembramento dell'insieme secondo elementi discreti.

La struttura

Le fotografie del ciclo hanno una comune, semplicissima, impostazione. L'apparecchio di ripresa – una Hasselblad montata con un obiettivo 50 mm; in altri casi una camera Ixus (*Heroic Memories*, 2002; *The Kronstadt series*, 2002/2012) – è disposto in fronte e parallelamente al suo target in analogia a quello che potrebbe essere una proiezione ortogonale. La posizione del

of Kurchatov, Kazakhstan, to Kronstadt, Russia, from the border between Georgia and Azerbaijan to Iraq and Syria, the voyage became the way to explore the relationship between the works of man and the environment, between the traces of the artifice and the natural frame that contains them. USD's oeuvre was presented, among other venues, at the Tate Modern in London, the Instituto Valenciano de Arte Moderno, the Galleria Giorgio Mastinu in Venice, the Musée d'art moderne de la Ville de Paris, the Chicago Institute of Art, and the Corcoran Art Gallery in Washington, DC. In 2016 Schulz-Dornburg won the Aimia AGO Photography Prize, known also as the Grange Prize, the most prestigious Canadian award for contemporary photography.

Bushaltestellen, Bus Stops, is the title of a visual research carried out in Armenia over a period of fourteen years, between 1997 and 2011. The result is a collection of fifty-three black and white prints on baryta paper rigorously presented in the same format (silver salt prints; 44,7 x 34,8 cm / with frame 70,6 x 59,6 cm). The artist recalls the beginning of this adventure thus: «In 1996, I decided to drive from the very north of Armenia, bordering on Georgia, to the very south, bordering on Iran. I was looking for old monasteries and hermitages. While searching, I drove over arid lands and found, to my great surprise, these strange ruins: bus stops in the middle of nowhere on the highlands. Passing by Gymri on the way to Armavir to find a famous hermitage from the 5th century, I again saw one of these strange bus stops, and I took the first image in a sequence, which became this ongoing series»⁵. Although planned as part of a series, every single image reaches an autonomous, subtle, state of balance. A perfect – although never commanding or heteronomous – completeness. It is certainly this condensation, this condition of cohesion and solidarity of every expressive element which prepares and saves the *Stimmung* of each of these reproductions; we will, however, attempt to isolate here some guiding words as vehicles for a better interpretation, well aware of the instrumental use of this dismemberment of the whole into discrete elements.

The structure

The photographs in this cycle have a simple, common layout. The camera – a Hasselblad with a 50 mm lens; in other cases an Ixus camera (*Heroic Memories*, 2002; *The Kronstadt series*, 2002/2012) – is placed in front and parallel to its target in an analogy of what could be an orthogonal projection. The position of the objective is barycentric and its height coincides more or less with that of a possible observer. The seductions of virtuosity or



mirino è baricentrica e la sua altezza coincide grossomodo con quella di un plausibile osservatore. Del tutto ignorate le seduzioni del virtuosismo/spettacularizzazione, siano essi di ascendenza tecnologica che di affabulazione. Da August Sander la realtà, *l'hic et nunc*, «ha folgorato il carattere dell'immagine»⁶ ed un'esplicita inclinazione descrittivo-documentaria («Das Wesen der gesamten Photographie ist dokumentarischer Art...») o di neutrale fedeltà al referente circola tra queste stampe: «in order to work today, it is important for artists to be realistic and have several options whereby they can support themselves, in order to be fully immersed in life»⁷. Di conseguenza del tutto assenti le prospettive oblique, gli effetti di primo piano, le sfocature controllate, il gioco dei riflessi, il dettaglio estrapolato, l'astrazione graficizzante, il colore; tuttavia pur in siffatto *milieu* di critica alla «fotografia soggettiva» il ciclo non coincide affatto con «lo sviluppo» di stampo becheriano⁸. Rispetto alle congelate tassonomie dei coniugi Becher, Schulz-Dornburg non esita infatti ad introdurre la figura umana o il fortuito accidentale, ma soprattutto includere un più generale tenore emozionale ed una consapevolezza dei luoghi dove cade l'evento⁹.

L'aperto (news from nowhere)

«It's most important for me to find these special structures in barren areas with the possibility of working with the horizon, with very special light, and with time to capture a balance between the object, landscape and myself. By standing in front of the object, my inner eye begins reading it on multiple levels»¹⁰. Al pari della grande pittura anche questa costellazione di immagini è sorretta dall'incrocio e dalla tensione generata tra oggetto e sfondo – la polarità tra ciò che sovviene e ciò che dilegua. Una sintassi sostanzialmente immutata nell'intero repertorio, i cui salti e discontinuità, se rintracciabili, sono principalmente dovute al posizionamento della camera da ripresa e mai dal disconoscere la trama dei rimandi e dei contrasti tra proscenio e fondale. Dunque, ancor prima che reportage o indagine su singoli manufatti o ricerca di formule linguistiche, in gioco sembra essere quell'immensa tovaglia pietrosa contro cui le cose sono gettate – implicitamente ridotte a divenire inadeguati strumenti di misura e comprensione di quell'illimitato che fugge ovunque attorno a loro. La linea dell'orizzonte secca la ripresa in mezz'ora: «the horizon is my basic coordinate in space. It divides earth and sky, above and below. It is a delineation and, as a border, it establishes a zone of transition, of being "between"»¹¹. Può capitare che talvolta una misera baracca, un traliccio, il fusto di un lampione, o una palazzina fatiscente si frappongano e ne ostacolino la piena percezione; assai più

the spectacular are completely ignored, whether technological or of the imagination. From August Sander the reality, the *hic et nunc*, «has transfixed the character of the image»⁶ and an explicit descriptive-documentary inclination («Das Wesen der gesamten Photographie ist dokumentarischer Art...») or a neutral fidelity to the referent circulates among these prints: «in order to work today, it is important for artists to be realistic and have several options whereby they can support themselves, in order to be fully immersed in life»⁷. As a consequence of this all oblique perspectives are absent, as are all close-up effects, controlled out-of-focus, reflections, extrapolated details, abstraction or colours; yet, although critical of «subjective photography», the cycle does not coincide at all with the Becherian style⁸. Unlike the frozen taxonomies of the Becher spouses, Schulz-Dornburg's photographs in fact do not hesitate to introduce human figures or the fortuitous or accidental, but especially a more general emotional element and an awareness of the places in which the event takes place⁹.

The open (news from nowhere)

«It's most important for me to find these special structures in barren areas with the possibility of working with the horizon, with very special light, and with time to capture a balance between the object, landscape and myself. By standing in front of the object, my inner eye begins reading it on multiple levels»¹⁰. As with great paintings, also this constellation of images rises from the meeting and the tension generated between object and backdrop – the polarity between what comes to mind and what vanishes. A substantially unchanged synthesis in the entire repertoire, whose jumps and discontinuities, if traceable, are mostly due to the placing of the camera and never to the lack of knowledge of the plot of cross-references and contrasts between proscenium and backdrop. Thus, rather than a reportage or inquest on individual buildings or a search for linguistic formulas, what seems to be at play is that immense stony tablecloth against which things are thrown – implicitly reduced to becoming inadequate instruments for measuring and understanding that boundlessness which extends all around them. The line of the horizon divides the shot in two: «the horizon is my basic coordinate in space. It divides earth and sky, above and below. It is a delineation and, as a border, it establishes a zone of transition, of being "between"»¹¹. Occasionally a miserable shack, a trellis, a lamppost or a decrepit building will interpose and obstruct the full perception; far more often the line that extends between earth and sky would be easily graspable if not for the fact that everything seems to drown in the



spesso il filo steso tra terra e cielo risulterebbe facilmente afferrabile se non fosse che il tutto pare affogare nell'indistinto di polveri luminescenti o nascondersi dietro i profili di lontanissimi rilievi.

«It is this union of the arts, mutually helpful and harmoniously subordinated one to another, which I have learned to think of as Architecture, and when I use the word to-night, that is what I shall mean by it and nothing narrower. A great subject truly, for it embraces the consideration of the whole external surroundings of the life of man; we cannot escape from it if we would so long as we are part of civilisation, for it means the moulding and altering to human needs of the very face of the earth itself, except in the outermost desert»¹². Dalle recinzioni disciplinari di fine ottocento alla solitudine siderale dei *planiti* suprematisti, dai prometeici earth works nordamericani agli immaginifici collages delle neo-avanguardie radicali il deserto è stato pensato e sentito come l'ultima alterità ancora ipotizzabile ed accessibile: l'onticamente altro (mineralogico, geologico, fossile) in guisa di medium capace di chiarificare, in negativo, le intenzioni ed i codici dell'artefice.

Le architetture (the lay of the land)

All'interno della precisa macchina di cattura predisposta dall'artista ciò che muta è l'oggetto che occupa il primo piano, il protagonista della vicenda. Si tratta di architetture di piccole e piccolissime dimensioni immaginate e costruite per proteggere la sosta di viaggiatori in attesa. È del tutto congetturale l'ipotesi che queste marginali occasioni professionali siano state interpretate ed affrontate da una pleora di anonimi tecnici come risorsa per sperimentazioni strutturali e di linguaggio altrove assai più difficilmente esperibili. Databili tra gli anni settanta ed ottanta del secolo scorso, vale a dire gli anni in cui il paese attraversava quella che poi fu definita la stagnazione brezhneviana, squadernano un'inattesa molteplicità di motivi e tipologie; certamente attorno a questi manufatti si carica l'energia accumulata da quel vuoto – da quell'*eternità sospesa* – che li cinge determinando un prodigioso effetto di risonanza che lo scatto si preoccupa di fissare: «I looked at how man-made structures interact with the landscape and how the two coexist». *Res ipsa loquitur*: ma cosa dicono questi modesti artefatti, che storia narrano, cosa sembrano custodire o salvaguardare. Innanzitutto la loro fattura: cemento armato, laterizio, ferro piegato e battuto; poi la loro dimensione: da quella di una stanza con loggia a quella ampia poco più di un ombrello da spiaggia; ed è proprio nei filiformi telai, sghembi e senza più coperture, che alberga più evidente lo sforzo dell'architetto di mettere in opera una possibilità di riparo, di rifugio, di asilo (la cui marca simbolica

indistinct nature of luminescent dust or to hide behind the outlines of far-away elevations.

«It is this union of the arts, mutually helpful and harmoniously subordinated one to another, which I have learned to think of as Architecture, and when I use the word to-night, that is what I shall mean by it and nothing narrower. A great subject truly, for it embraces the consideration of the whole external surroundings of the life of man; we cannot escape from it if we would so long as we are part of civilisation, for it means the moulding and altering to human needs of the very face of the earth itself, except in the outermost desert»¹². From the enclosing of fields at the end of the 19th century to the spatial solitude of Suprematist *planiti*, from the promethean North-American earthworks to the highly imaginative collages of radical neo-*avant-gardes*, the desert has been thought and felt as the last conceivable and accessible otherness: the ontically other (mineralogical, geological, fossil) as a medium capable of clarifying, in negative, the intentions and the codes of the artificer.

Architectures (the lay of the land)

Within the precise photographic apparatus placed by the artist what changes is the object in the foreground, the protagonist of the event. These are small and very small architectures imagined and built for protecting the rest of waiting travelers. The hypothesis that these marginal professional opportunities may have been interpreted and addressed by a number of anonymous technicians as a possibility for structural and linguistic experimentations, difficult to find elsewhere, is merely a conjecture. Built between the Seventies and Eighties of the 20th century, that is at the time when the country was undergoing what was later defined as the Brezhnevian stagnation, they present an unexpected variety of styles and typologies; certainly these buildings are charged with the energy accumulated by that emptiness – that *suspended eternity* – that surrounds them, creating a prodigious resonance effect that the shot fixes: «I looked at how man-made structures interact with the landscape and how the two coexist». *Res ipsa loquitur*: but what do these modest buildings say, what stories do they tell, what do they guard or safe-keep. First of all their construction: reinforced concrete, bricks, corrugated and rammed iron; then their sizes: from that of a room with a loggia to that only slightly larger than a beach umbrella; and it is precisely in the spindly, crooked and roof-less structures, that the efforts of the builder to provide a shelter, a refuge, a sanctuary (whose original and effective symbol is the roof, the surface that protects the head) are more evident. A project as old as it is outdated, radically dismantled from the



quanto effettiva più originaria è il tetto, la superficie che scherma la testa). Un progetto antico quanto inattuale, radicalmente smantellato dalle logiche della *surmodernité* e che tuttavia, in tali estreme resistenze ed attriti, scova un'ultima, sussurrante voce¹³.

Gli spolia (a journey through the past)

Lo stato delle cose ritratte è "il dopo", al termine di qualsivoglia *rilucente opulenza d'impresa* (J.L. Nancy). Sulla soglia della fine eppure ancora fortunatamente connesse alla vita quotidiana dei loro ospiti, ai bisogni cui dovettero *ab initio* provvedere. Vulnerate, sfregiate, abbandonate non appartengono tuttavia all'ordine del segnale (*Wink*) o della rovina, quanto a quello della durata («I think about the transience of shelter a lot»). Più che l'estinzione dell'artificio nel pacificato dominio del naturale, la fotografia registra i processi di sfaldatura, di erosione indefinita cui sono soggette le forme ed al contempo l'ansia e la caparbità dell'*architetonico* nell'aderire al suo scopo, al suo mandato di arte applicata: «to me, they are heroic architectural monuments to the everyday. Often, I would find exceptional women in them, standing in concrete and iron surroundings, seemingly having inherited the heroic promise of Socialism, while still carrying its unfulfilled burden». Da ciò l'inevitabile comparsa dei viaggiatori, la prova concreta di un tenacissimo abitare (anche nel viaggio, anche nella motilità generalizzata dove «l'uomo abita *en passant*»¹⁴). Ripetizione dei gesti, delle posture, degli sguardi. Donne, uomini, bambini talvolta in piedi talvolta su sedute improvvisate o su panche e sgabelli; i volti rivolti verso la strada o verso un punto fuori dal quadro, oppure verso l'obiettivo che li sta mirando. Qualche animale, un cane per esempio, o una cosa da poco come una borsa gonfia, un bagaglio scuro: le magre impronte che la vita dissemina sul suo cammino, «the people in these photographs look as if they were starting out on a journey from a deserted planet to a continent of invisible cities. Their gestures of waiting possess an element of calm unpretentiousness that lies beyond the empty pathos of structural shapes»¹⁵.

La luce (everything is illuminated)

Sonnenstand, Posizione del sole, è un ciclo partorito negli anni ottanta la cui prima scintilla fu l'osservazione del tragitto dei raggi solari nel buio cavo di alcune rustiche cappelle cristiane nella Spagna musulmana del X secolo; da quel preludio seguì un lavoro interamente dedicato al connubio, al con-essere di architettura e *lumen*¹⁶. Tuttavia anche se non programmaticamente posta come tema la luce è consustanziale ad ogni impresa della Schulz-Dornburg e dunque anche in *Bushaltstellen*. È una luce

reasons of the *surmodernité* and which yet, in those extreme resistances and frictions, discovers a last, whispering voice¹³.

The loot (a journey through the past)

The state of the things portrayed is "the after" at the end of any *bright opulence of an enterprise* (J.L. Nancy). Close to the end and yet still fortunately connected to the everyday life of their guests, to the needs which they had *ab initio* to fulfill. Vulnerated, defaced, and abandoned, they do not yet however belong to the order of the signal (*Wink*) or the ruin, as much as to that of the duration («I think about the transience of shelter a lot»). Rather than the extinction of the artifice in the pacified dominion of the natural, photography registers the processes of splitting, of the undefined erosion to which forms are subjected, and at the same time the anguish and the obstinacy of the *architectural* in endorsing its purpose, its mandate as applied art: «to me, they are heroic architectural monuments to the everyday. Often, I would find exceptional women in them, standing in concrete and iron surroundings, seemingly having inherited the heroic promise of Socialism, while still carrying its unfulfilled burden». From this the inevitable presence of travelers, the concrete proof of a very tenacious dwelling (also in the voyage, in the generalised motility in which «man dwells *en passant*»¹⁴). Repetition of gestures, postures, gazes. Women, men, children some standing up, and others sitting in improvised seats, or on benches or stools; facing the road or looking toward a spot outside the frame, or at the lens that it looking at them. Some animal, such as a dog, for example, or some simple thing like a full bag, a dark piece of luggage: the meagre traces left by life on its way, «the people in these photographs look as if they were starting out on a journey from a deserted planet to a continent of invisible cities. Their gestures of waiting possess an element of calm unpretentiousness that lies beyond the empty pathos of structural shapes»¹⁵.

The light (everything is illuminated)

Sonnenstand, Position of the sun, is a cycle that originated in the Eighties, whose first spark was the observation of the rays of the sun in the dark concavity of some rustic Christian chapels in 10th century Islamic Spain; from that prelude followed a work entirely devoted to the union, the being-together of architecture and *lumen*¹⁶. Although not programmatically set as a theme, light is consubstantial to every one of Schulz-Dornburg's endeavours, and therefore also to *Bushaltstellen*. It is a light which remains more or less constant from shot to shot and which rarely permits the presence of brief shadows and which, however, does not allow



che si mantiene grossomodo costante da ripresa a ripresa e che raramente lascia comparire brevi ombre portate e che comunque non fa sprofondare nulla nel buio indecifrabile. Una luce solida, ferma, ubiqua e che pare corrodere ciò che sfiora nell'istante che lo rende visibile. Una luce che apparenta tra loro cielo e terra, resi oramai una modulazione del colore bianco: ed è in questo alone granulare e diffuso che umanità e cose avanzano alla presenza nel mistero che solo la massima chiarezza può garantire.

¹ Ursula Schulz-Dornburg, *Architekturen des Wartens/Architectures of Waiting: Photographs*, con testi di Kristin Feireiss, Hans Jürgen Commerell, Matthias Bärmann, Walther König, Köln 2007 (seconda edizione).

² Per una bibliografia sull'autrice cfr.:

<https://portal.dnb.de/opac.htm?query=ursula+schulz-dornburg&method=simpleSearch> (05/17).

³ Ed Ruscha, *Every Building on the Sunset Strip*, 1966. Libro auto-prodotto in offset lithograph (seconda edizione 1971) 7 1/8 x 5 3/4 x 3/8 in.; foglio steso: 7 1/8 x 297 in.

⁴ Ludwig Wittgenstein, *Movimenti del pensiero. Diari 1930-1932/1936/37* a cura di M. Ranchetti e F. Tognina, Quodlibet, Macerata 1999; p. 93.

⁵ Becky Rynor, *An Interview with Ursula Schulz-Dornburg*, «NGC Magazine», September 08/2016.

⁶ Walter Benjamin, *Kleine Geschichte der Photographie*, in «Die literarische Welt» 1931 (trad. it. di E. Filippini, *Piccola storia della fotografia*, in Id. *Opere complete IV. Scritti 1930-1931*; p. 479). Su A. Sander cfr.: Id., *Antlitz der Zeit. Sechzig Aufnahmen deutscher Menschen des 20. Jahrhunderts*, Transmare Verlag/Kurt Wolff Verlag, München 1929 (trad. it. *Uomini del ventesimo secolo*, Abscondita, Milano 2016).

⁷ Becky Rynor, *An Interview...*, op. cit.

⁸ Su questi temi cfr.: Stan Neumann, *Photo: La nouvelle objectivité allemande*, Arte France, Camera lucida productions, Le Centre Pompidou, 2011.

⁹ Sul rapporto con i Becher e la cosiddetta "Düsseldorfer Photoschule" è la stessa Schulz-Dornburg a precisare: «We started at the same time, we are the same age, yes, but I am absolutely different. The only thing [we have in common] is perhaps the very formal approach – how they isolated a form without clouds, to [emphasise] the physical impact of it, this was maybe an influence. But for me there was more influence from America, I think. There were many encounters that determined the vocabulary I needed in order to find my bearings»; in: Liz Jobey, *Ursula Schulz-Dornburg: photographing the architecture of the past*, «The Financial Times», April 28/2017. Esulando da una valutazione di tono stilistico-formale sussiste in effetti un dato che accomuna questi autori; per vie diverse infatti il mondo da essi catturato e fermato è un universo materiale sull'orlo della scomparsa, del dissolvimento: penso si possa attribuire a ciò quel senso della perdita che attraversa, secondo modalità dissimili, sia le *anonymous sculptures* europee che gli sperduti *man-altered landscapes* orientali.

¹⁰ Becky Rynor, *An Interview...*, op. cit.

¹¹ *Ivi*.

¹² William Morris, *The Prospects of Architecture in Civilisation*, conferenza al London Institution, 10 Marzo 1880, poi in Id., *Hopes and Fears for Art. Five Lectures delivered in Birmingham, London and Nottingham 1878-1881*, London 1882; pp. 169-170.

¹³ Un tratto pienamente compreso dall'autrice che fa derivare la particolare predilezione nei riguardi dell'*architetonico* alla sua infanzia spesa in tempo di guerra quando i rifugi coincisero con la stessa speranza di sopravvivenza: «We would stay in them, sometimes overnight, when the bombing of Breisach or Freiburg came near [...] So caves were always shelter for me, they were something that I lived with. I think that's why I find all this so interesting. You go through the world, and you find these little houses, little shelters...»; in Liz Jobey, *Ursula Schulz-Dornburg: photographing...*, op. cit.

¹⁴ Jean-Luc Nancy, *La ville au loin*, Éd. Mille et une nuits, Fayard, Paris 1999 (trad. it. *La città lontana*, a cura di P. Di Vittorio, Ombre corte, Verona 2002; p. 58).

¹⁵ Jan Thom-Prikker, *Architecture of Waiting. Photographs by Ursula Schulz-Dornburg*, Goethe-Institut, (translation G. Skuse), Bonn, October 2006.

¹⁶ Parte di questa ricerca in: Ursula Schulz-Dornburg, *Light of photography. Silence of architecture / Luz de la fotografía. Silencio de la arquitectura*, con testi di Kosme de Barañano; catalogo dell'esposizione: Auditorio de San Francisco de Ávila, Junta de Castilla y León, Fundación Siglo para las Artes de Castilla y León, 2008.

anything to get lost in an incomprehensible darkness. A solid, fixed, ubiquitous light which seems to corrode what it brushes the moment it makes it visible. A light that relates heaven and earth, which have become shades of the colour white: and it is in this diffused and granular halo that humanity and things appear to the presence of the mystery which only the greatest clarity can guarantee.

Translation by Luis Gatt

¹ Ursula Schulz-Dornburg, *Architekturen des Wartens/Architectures of Waiting: Photographs*, with texts by Kristin Feireiss, Hans Jürgen Commerell, Matthias Bärmann, Walther König, Köln 2007 (second edition).

² For a bibliography of the author see:

<https://portal.dnb.de/opac.htm?query=ursula+schulz-dornburg&method=simpleSearch> (05/17).

³ Ed Ruscha, *Every Building on the Sunset Strip*, 1966. Self-produced book in offset lithograph (second edition 1971) 7 1/8 x 5 3/4 x 3/8 in.; folio: 7 1/8 x 297 in.

⁴ Ludwig Wittgenstein, *Movimenti del pensiero. Diari 1930-1932/1936/37* edited by M. Ranchetti and F. Tognina, Quodlibet, Macerata 1999; p. 93.

⁵ Becky Rynor, *An Interview with Ursula Schulz-Dornburg*, «NGC Magazine», September 08/2016.

⁶ Walter Benjamin, *Kleine Geschichte der Photographie*, in «Die literarische Welt» 1931 (Italian translation by E. Filippini, *Piccola storia della fotografia*, in Id. *Opere complete IV. Scritti 1930-1931*; p. 479). On A. Sander cf.: Id., *Antlitz der Zeit. Sechzig Aufnahmen deutscher Menschen des 20. Jahrhunderts*, Transmare Verlag/Kurt Wolff Verlag, München 1929 (Italian translation *Uomini del ventesimo secolo*, Abscondita, Milano 2016).

⁷ Becky Rynor, *An Interview...*, op. cit.

⁸ On these topics cf.: Stan Neumann, *Photo: La nouvelle objectivité allemande*, Arte France, Camera lucida productions, Le Centre Pompidou, 2011.

⁹ On the relationship with the Bechers and the so-called "Düsseldorfer Photoschule", Schulz-Dornburg herself declared: «We started at the same time, we are the same age, yes, but I am absolutely different. The only thing [we have in common] is perhaps the very formal approach – how they isolated a form without clouds, to [emphasise] the physical impact of it, this was maybe an influence. But for me there was more influence from America, I think. There were many encounters that determined the vocabulary I needed in order to find my bearings»; in: Liz Jobey, *Ursula Schulz-Dornburg: photographing the architecture of the past*, «The Financial Times», April 28/2017. Aside from a stylistic-formal assessment, there is in fact something that unites these authors; through different paths the world captured and fixed by them is a material universe on the brink of disappearing, of dissolution: I believe this can be attributed to that *sense of loss* which characterises, in different manners, both the European *anonymous sculptures* and the isolated and Oriental *man-altered landscapes*.

¹⁰ Becky Rynor, *An Interview...*, op. cit.

¹¹ *Ibid*.

¹² William Morris, *The Prospects of Architecture in Civilisation*, conference at the London Institution, 10 March 1880, as well as in Id., *Hopes and Fears for Art. Five Lectures delivered in Birmingham, London and Nottingham 1878-1881*, London 1882; pp. 169-170.

¹³ A completely understood trait of the author, who believes her particular predilection for the *architectural* derives from her wartime childhood when *shelters* meant survival: «We would stay in them, sometimes overnight, when the bombing of Breisach or Freiburg came near [...] So caves were always shelter for me, they were something that I lived with. I think that's why I find all this so interesting. You go through the world, and you find these little houses, little shelters...»; in Liz Jobey, *Ursula Schulz-Dornburg: photographing...*, op. cit.

¹⁴ Jean-Luc Nancy, *La ville au loin*, Éd. Mille et une nuits, Fayard, Paris 1999 (Italian translation *La città lontana*, edited by P. Di Vittorio, Ombre corte, Verona 2002; p. 58).

¹⁵ Jan Thom-Prikker, *Architecture of Waiting. Photographs by Ursula Schulz-Dornburg*, Goethe-Institut, (translation G. Skuse), Bonn, October 2006.

¹⁶ Part of this research in: Ursula Schulz-Dornburg, *Light of photography. Silence of architecture / Luz de la fotografía. Silencio de la arquitectura*, with texts by Kosme de Barañano; exhibition catalogue: Auditorio de San Francisco de Ávila, Junta de Castilla y León, Fundación Siglo para las Artes de Castilla y León, 2008.



The high-speed station in Afragola is a long bridge over the railway tracks which goes beyond the infrastructure and settles softly on the ground, as if seeking correspondences with Mount Vesuvius. The construction of the form originates in experimentations on the transformation of static spaces into dynamic spaces, in search of movement in space. This article inquires into the correspondence between architectural research and the Arab soul of Zaha Hadid, as a possible interpretative key for her work.

Zaha Hadid Architects

Forme costruite e forme di natura in movimento

Built shapes and forms of nature in movement

Adelina Picone

In un presente in transito da metriche spaziali a metriche temporali¹ le stazioni delle linee dell'alta velocità diventano di necessità degli edifici iconici, moderne cattedrali in cui i culti del movimento e del mutamento tendono a raggiungere l'apice della propria espressività. La stazione passante di Napoli Afragola, nata nel programma di RFI come un nodo fondamentale di un progetto di rete transnazionale, deputata, a livello locale, a diventare il centro nodale per le aree interne di Napoli e Caserta, e, su scala nazionale, finalizzata a connettere il Nord ed il Sud Italia, denominata per questo *Porta del Sud*, questo ruolo iconico di *land-mark* territoriale lo doveva assumere *ab origine*. Insieme alla stazione *Hirpinia* che sorgerà sulla linea Napoli-Bari, nel cuore dell'entroterra irpino, dovrà connettere e ridare centralità ai paesaggi di quelle aree interne che, vessate da terremoti e spopolamenti, da isolate ed abbandonate diventeranno improvvisamente facilmente raggiungibili, con una fortissima aspettativa che questa nuova improvvisa vicinanza possa costituire il motore di azioni di sviluppo e di ripopolamento.

La riattivazione delle aree interne e dei borghi resilienti è uno dei temi centrali nel dibattito architettonico italiano contemporaneo, l'infrastruttura in molti casi può fungere da elemento propulsore di questo processo, a condizione che si riesca a governarne in modo intelligente la modalità di impianto sul territorio sia delle linee che delle stazioni, auspicabilmente in coerenza con i sistemi insediativi dei luoghi attraversati.

È un paradosso che la stazione di Afragola, *hub* ferroviario complesso, edificio dalle dimensioni monumentali che nasce da un progetto di rete infrastrutturale internazionale e dall'intento di tradurre in forma di architettura l'idea stessa di connessione, sia in-

In a present that is transiting from spacial to temporal metrics¹, high-speed stations are becoming iconic buildings, modern cathedrals in which the cults of movement and transformation tend to reach the apex of expression. The Napoli Afragola link-station, devised by the RFI programme as a fundamental hub in the project of a transnational network aimed at connecting the North and South of Italy, named for this reason *Porta del Sud*, had from the very beginning this iconic role as territorial landmark. Together with the station of *Hirpinia*, in the Irpinian back country, on the Naples-Bari line, it has the function to connect and give back a central role to the landscapes of those interior areas which, burdened by earthquakes and depopulation, will suddenly become easily reachable, with the hope that this new sudden vicinity may serve as the motor for the development and re-population of the area.

The re-activation of the interior areas and of resilient villages is one of the central themes in the architectural debate in Italy today. The infrastructure in many cases can serve as an element to fuel this process, on condition that the ways in which both the stations and the tracks are set on the territory are intelligently governed, preferably in a manner that is coherent with the settlement systems of the places traversed by the railway. It is paradoxical that the station of Afragola, a complex railway hub and a building of monumental dimensions which originated from a project for an international network of infrastructures and the attempt to translate into architectural form the idea itself of connection, is now recognised in the local collective imagination, thanks to a powerful metaphor generated by





Stazione Alta Velocità
Afragola, Napoli

Concorso 2003
I fase lavori 2006-2008
II fase lavori 2009-2012
III fase lavori 2015-2017

Progetto:
Zaha Hadid Architects

Design:
Zaha Hadid e Patrik Schumacher

Consulenti:

Progetto strutturale e geotermico:

Akt - (Hanif Kara, Paul Scott), Interprogetti - (Giampiero Martuscelli)

Ingegneria civile:

JMP

Progetto ambientale:

Max Fordham (London, UK), Macchiaroli & Partners, Studio Reale,
Paul Guilleron

Landscape Architects:

Gross Max - (Eelco Hooftman)

Committente:

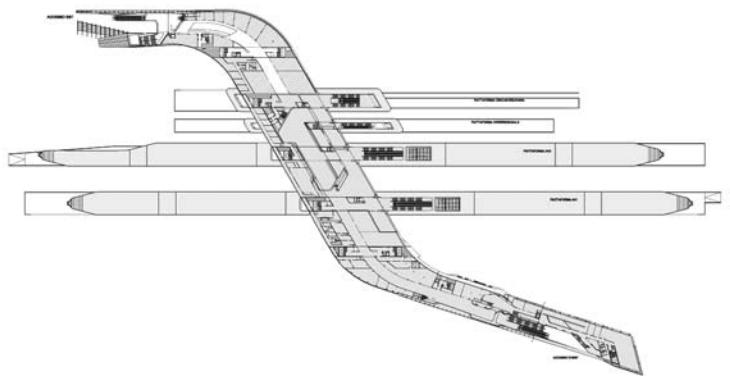
RFI spa (Rete Ferroviaria Italiana)

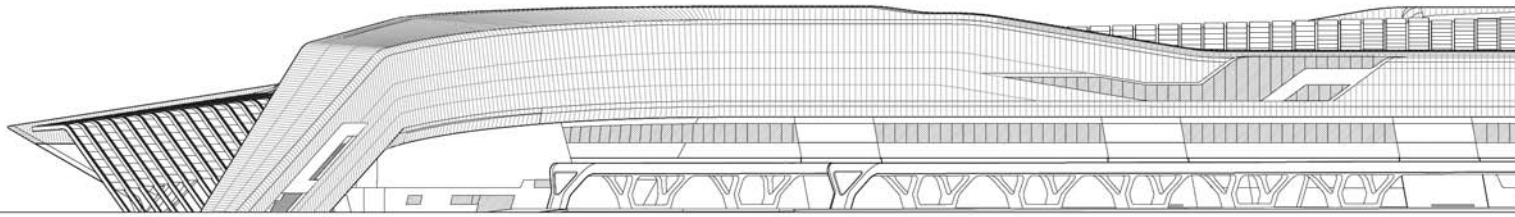
Impresa costruttrice:

Gruppo Astaldi, Roma

Fotografie:

Jacopo Spilimbergo



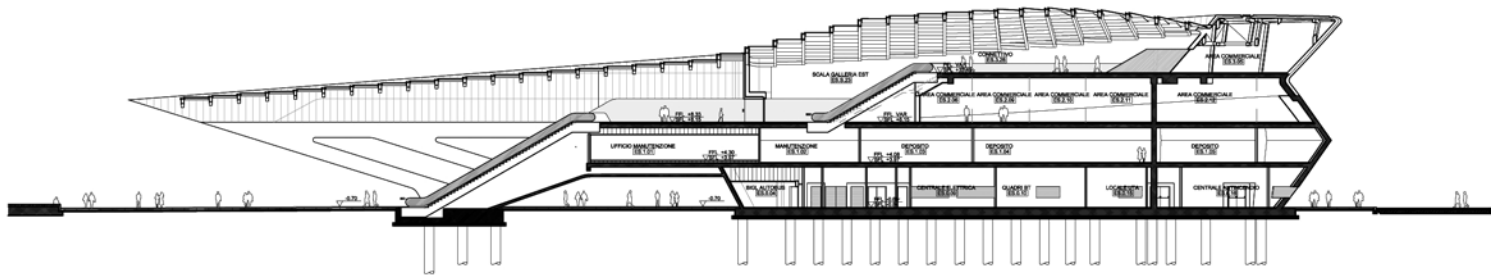
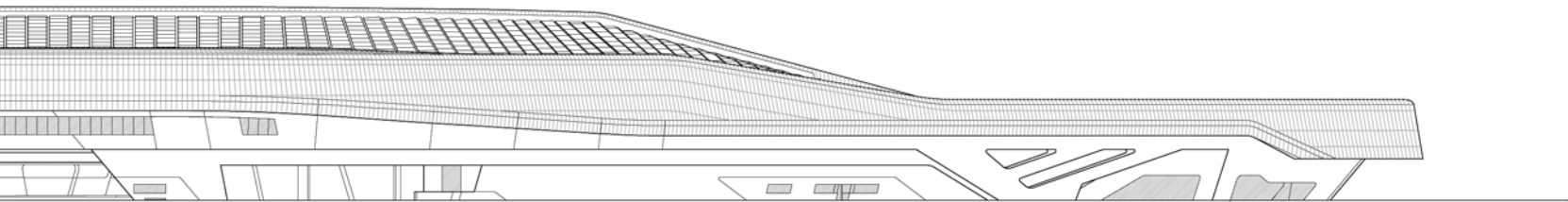


vece ormai riconosciuto nell'immaginario collettivo locale, grazie ad una potente metafora messa in moto dalla politica, come una cattedrale nel deserto, il *locus* della dis-connessione (dal latino *de-serere*) e della lontananza per antonomasia.

Il deserto è anche un luogo archetipico, memoria dell'anima araba di Zaha Hadid, metafora del paesaggio arabo, quel paesaggio delle origini in cui ha radicato la sua poetica, a partire proprio dal rapporto ossessivo con la geometria. Scriveva Hassan Fathy: "*L'ambiente naturale per l'arabo è il deserto. Esso ha determinato le sue abitudini, la sua visione della vita e la sua cultura. Egli è debitore al deserto della sua semplicità, della sua geometria, del suo amore per la scienza, la matematica, l'astronomia...*"². Ed ancora Cesare Brandi: "*...ed ecco mi era sovvenuto il deserto per farmi intendere come la terra può non essere paesaggio, casa, fiume, mare, e mostrarsi in una fase anteriore alla vita [...] in quanto la sua materia, sassi e sabbia, non conta come materia e supporto della vita [...] la mancanza di limiti, che pure non è l'infinito, l'impossibilità di valutare le distanze e le grandezze, che pure non è perdita di misura interiore, l'assenza di ordine che non è disordine*"³. Il deserto è per l'arabo oltre che ambiente naturale anche simbolo del cosmo. Esiste un legame molto stretto tra l'infinita distesa di sabbia e l'osservazione del cielo, ancor più quello notturno che, con l'apparire delle costellazioni, diventa uno dei punti di riferimento più saldi, insieme all'astronomia ed alla matematica. Un percorso lineare conduce dalla morfologia del paesaggio desertico all'astronomia, che porta il cielo a contatto diretto con l'agire umano, usando il tramite della geometria, fonte di regole ed elementi ordinatori. Il paesaggio desertico ha però una configurazione mutevole, in costante modificazione, forma naturale dinamica, descrivibile solo attraverso astrazioni matematiche complesse. Rappresentare la mutevolezza e la dinamicità di quella e di altre forme di natura, carpirne l'essenza nel disegno, è stata una

politics, as a cathedral in the desert, the quintessential *locus* of dis-connection (from the Latin, *de-serere*) and of distance.

The desert is also an archetypal place, memory of Zaha Hadid's Arab soul, metaphor for the Arab landscape, the landscape of her origins in which she has rooted her poetics, based upon her obsessive relationship to geometry. Hassan Fathy wrote: "*The natural environment for the Arab is the desert. It has shaped his habits, his worldview and his culture. He owes to the desert his simplicity, his geometry, his love for science, mathematics, astronomy...*"². And Cesare Brandi: "*...and thus the desert came to my help in order to make me understand how the earth can be something other than landscape, house, river, sea, and show itself in a stage that is prior to life [...] inasmuch as its matter, stones and sand, is not matter that supports life [...] the lack of limits, which however is not infinite, the impossibility to assess distances and dimensions, which however is not the loss of interior measure, the absence of order which is not disorder*"³. The desert is for the Arab both natural environment and symbol of the cosmos. There is a very close relationship between the infinite extension of sand and the observation of the sky, especially at night which, with the presence of the constellations, becomes one of the most solid points of reference, together with astronomy and mathematics. A linear path conduces from the morphology of the landscape of the desert to astronomy, which brings the sky in direct contact with human activity, through geometry, which is a source of rules and ordering elements. The landscape of the desert, however, has a mutating configuration, which is constantly moving. It is a dynamic shape, describable only through complex mathematical abstractions. One of Zaha Hadid's obsessions was that of representing the variability and dynamism of this, as well as of other forms of nature, to grasp their essence through design, often with



delle ossessioni di Zaha Hadid, facendo spesso ricorso allo strumento della prospettiva, indagata e sperimentata principalmente nelle sue aberrazioni e deformazioni.

La costruzione della forma nasce dalle sperimentazioni sulla trasformazione delle spazialità statiche in spazialità dinamiche, alla ricerca del movimento dello spazio e di tutti quei possibili dinamismi che le deformazioni prospettive possono prefigurare. Il processo compositivo muove dal disegno astratto, in un'operazione di disvelamento di forme architettoniche da disegni geometrici e configurazioni di tracciati, linee, flussi. Molteplici gli strumenti utilizzati, prima pittorici poi sofisticatissimi processi virtuali: il distorcere, il *folding* (i cui teorizzatori vantano una derivazione di deleuziana memoria)⁴ il mapping, l'estrudere, dentro le logiche fondanti del parametricismo di Patrick Schumacher⁵. Processi e metodologie del fare progetto che gravitano intorno a questa stagione post-decostruttivista dell'architettura, che da Schumacher, a Koolhaas a Tschumi, tende ad una sorta di vero e proprio *philosophical design*, come si legge nell'esaustiva disamina interpretativa che ne fa Alberto Cuomo⁶. Affascinante la tesi di A. Saggio⁷, in cui il paesaggio, letto dalla prospettiva araba, è in Zaha Hadid all'origine delle sperimentazioni di inversione del rapporto figura-sfondo, mettendo in scena un isomorfismo tra forme del paesaggio e forme dell'architettura, idealizzazione estrema del paesaggio stesso. D'altro canto prescindere dall'anima araba di Zaha Hadid, dalle radici di quella cultura e dalla fluidità di quei paesaggi, significa non comprendere il suo lavoro ed il suo percorso in architettura, come ha dichiarato anche Rem Koolhaas, suo amico e collega dell'Architectural Association londinese.

La costruzione della forma della stazione di Afragola ha un immediato precedente nel progetto presentato al concorso per l'alta velocità di Firenze, in cui la fluidità della linea percorreva le tracce dell'orografia e della topografia. Linee del paesaggio che da natura diventano architettura, rimando chiaro ad una delle sue primissime opere: il padiglione LF One a Basilea, in cui topografia, linee ed architettura si intersecano fino a fondersi, in fondo un concept analogo a quello del Maxxi, la cui forma nasce proprio dalla cristallizzazione dei flussi.

La stazione è in realtà un lungo ponte sui binari, supera la barriera dell'infrastruttura attraverso l'edificio stesso, che si adagia morbido sul suolo cercando corrispondenze con il Vesuvio, la cui presenza orienta la vista del fruitore degli spazi interni. Le linee dei flussi originano le tracce dei percorsi di estrusione, assecondando la logica parametrica, estrusione di una sezione trapezoidale lungo una traiettoria curvilinea lunga 350 metri, sezione studiata anche per ottenere un'ottimizzazione del rivestimento in Corian Dupont, discretizzabile in pannelli a singola curvatura. La hall passeggeri e la galleria commerciale sono collocate nel corpo principale che sovrappassa i binari, gli uffici orientati a nord. A sud, verso il Vesuvio, le grandi vetrate protette dall'inclinazione del corpo di fabbrica. Il risultato è un edificio cinetico sin dalla sua concezione strutturale, il movimento, che prende forma dal paesaggio, diventa esso stesso struttura, seguendo la ripetizione delle sezioni trapezoidali lungo il percorso curvo della sua direttrice principale, costole metalliche di un lungo rettile mollemente adagiato sul suolo.

the help of perspective, explored and experimented especially in its aberrations and deformations.

The construction of form derives from experimentations on the transformation of static spaces into dynamic spaces, in search of the movement of space and of all those possible dynamisms that perspectival deformations can anticipate. The compositive process develops from the abstract design, in an operation of revealing architectural forms from geometric drawings and configurations of sketches, lines, fluxes. Many are the tools used, first pictorial, then very sophisticated virtual processes: distortion, folding (whose theorists are influenced by Deleuze)⁴, mapping and extrusion, within the founding rationales behind Patrick Schumacher's Parametricism⁵. Processes and methodologies of design that gravitate around this post-deconstructivist phase of architecture that from Schumacher, to Koolhaas and Tschumi, tends to a sort of philosophical design, as can be read in the comprehensive interpretative analysis carried out by Alberto Cuomo⁶. Also fascinating is A. Saggio's thesis⁷ in which the landscape, interpreted from the Arab perspective, is at the origin of Zaha Hadid's experimentations regarding the inversion of the relationship between figure and backdrop, staging an isomorphism between forms of the landscape and form of architecture which results in an extreme idealisation of the landscape itself. On the other hand, ignoring Zaha Hadid's Arab soul, the roots of her culture and the fluidity of those landscapes, means not understanding her work and her architectural career, as has been pointed out by Rem Koolhaas, her friend and colleague from the Architectural Association in London.

The construction of the shape of the Afragola station has an immediate precedent in the project presented for the high-speed station in Florence, in which the fluidity of the line followed the traces of the orography and topography. The contours of the landscape that from nature become architecture, a clear reference to her very first works: the LF One pavilion in Basel, whose topography, lines and architecture intersect until blending into one, a concept which is analogous to that of the Maxxi, the form which originates precisely from the crystallisation of fluxes.

The station is really a long bridge over the railway tracks which goes beyond the infrastructure and settles softly on the ground, as if seeking correspondences with Mount Vesuvius, whose presence guides the view of the user of the interior spaces. The traces of the extrusion originate in the lines of fluxes, following a parametric rationale and consisting in the extrusion of a trapezoid section along a curved trajectory that is 350 metres long; this section was designed so as to optimise the cladding in Corian Dupont, discretised as single-curve panels. The passenger hall and shopping centre are placed in the main body of the structure above the railway tracks, whereas the offices are oriented to the north. The great grazed surfaces are oriented to the south, in the direction of Mount Vesuvius, protected by the inclination of the structure. The result, from its very structural conception, is a kinetic building. The movement, which derives its form from the landscape, becomes itself structure, following the repetition of the trapezoidal sections along the curved shape of its main trajectory, metallic ribs of a long reptile softly lying on the ground.

Translation by Luis Gatt

¹ Cfr. Le riflessioni sul tempo e sul mutamento contenute in M. Cacciari, *La città*, Ed. Pazzini, 2009.

² H. Fathy, *Natural Energy and Vernacular Architecture: principles and examples with reference to hot arid climates*, University of Chicago Press, Chicago 1986.

³ C. Brandi, *Città del deserto*, Editori Riuniti, Roma 1990.

⁴ Cfr. G. Lynn, «Architectural Design», nn. 3-4, 1993, dedicato alla Folding Architecture.

⁵ P. Schumacher, *The Autopoiesis of Architecture, Volume 2, A New Agenda for Architecture*, Ed. John Wiley & Sons, 2012.

⁶ A. Cuomo, *La fine (senza fine) dell'architettura, Verso un philosophical design*, Deleyva Editore, 2015.

⁷ A. Saggio, *Architettura e modernità*, Carocci Editore, 2010.

¹ Cf. The reflections on time and transformation in M. Cacciari, *La città*, Ed. Pazzini, 2009.

² H. Fathy, *Natural Energy and Vernacular Architecture: principles and examples with reference to hot arid climates*, University of Chicago Press, Chicago 1986.

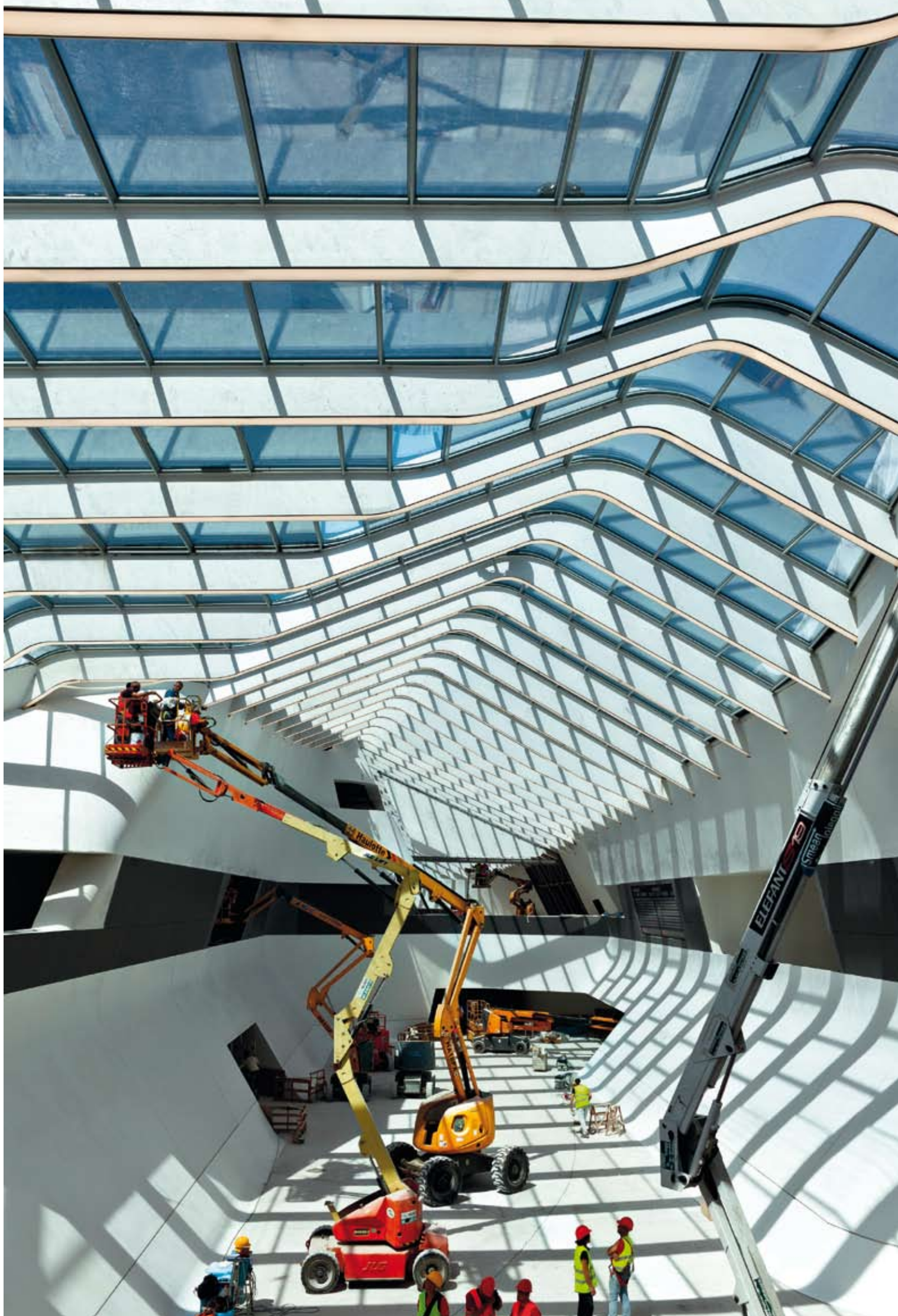
³ C. Brandi, *Città del deserto*, Editori Riuniti, Rome 1990.

⁴ Cf. G. Lynn, «Architectural Design», nn. 3-4, 1993, devoted to Folding Architecture.

⁵ P. Schumacher, *The Autopoiesis of Architecture, Volume 2, A New Agenda for Architecture*, Ed. John Wiley & Sons, 2012.

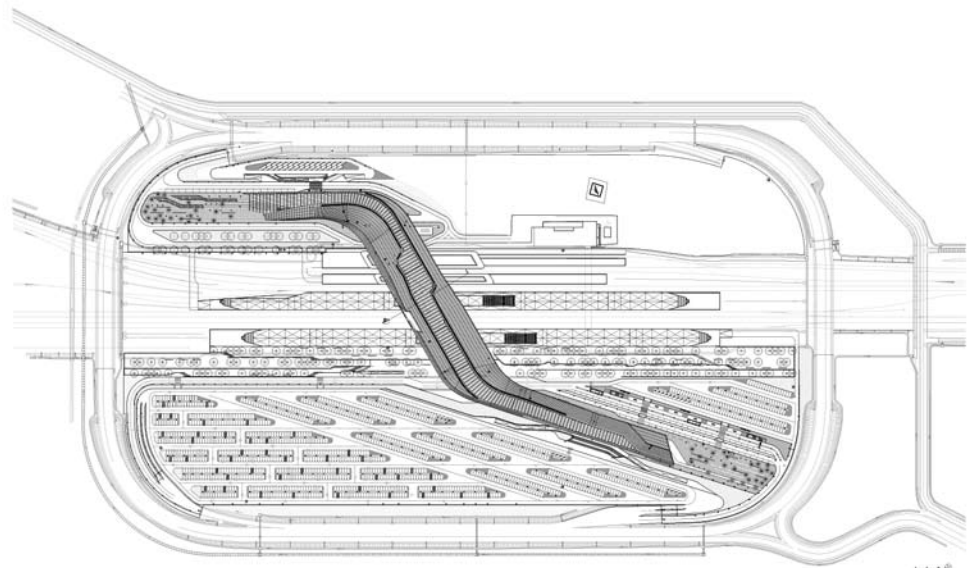
⁶ A. Cuomo, *La fine (senza fine) dell'architettura, Verso un philosophical design*, Deleyva Editore, 2015.

⁷ A. Saggio, *Architettura e modernità*, Carocci Editore, 2010.



p. 125
Veduta dell'interno
pp. 126-127
Veduta
Planimetria
Disegni e Foto courtesy Zaha Hadid Architects





Designed and built in less than a year, the Agip Motel represents the highest point of Mario Ridolfi's visionary realism, which has a forerunner in the Torre dei Ristoranti of 1928. Placed between the ethical realism of the viale Etiopia Towers and the tormented manipulations of the Palazzo Comunale at Terni, it represents, at the gateway to Rome, the metaphor for the city itself, with a form that is suspended between collapse and ascension, wrapped around itself like a spiral column, fitted for a continuous plastic transformation.

Realismo visionario. Mario Ridolfi progetto per il Motel Agip a Settebagni, Roma *Visionary Realism. Mario Ridolfi's project for the Agip Motel in Settebagni, Rome*

Carmen Andriani

La lettera di incarico per un Motel "da ergersi a Roma, in località Settebagni, all'ingresso dell'autostrada del Sole" è del maggio 1968. La committenza Agip vuole affidare a professionisti esterni l'incarico di costruire edifici di prestigio. Il lavoro è supportato da due ingegneri della Società, Pasquale Calaresu e Marco Limaroli. La *macchina della progettazione* è affidata a Mario Ridolfi, coadiuvato dai compagni di lavoro di sempre, Wolfgang Frankl e Domenico Malagricci.

Dopo alcune ipotesi iniziali presto abbandonate, il progetto per il Motel Agip decolla sviluppando l'idea giovanile della Torre dei Ristoranti del 1928, un edificio avvitato su se stesso, in torsione come una colonna tortile ma anche simile, come amava raccontare Ridolfi, ad una catasta oscillante di piatti poggiata sul vassoio di un cameriere inesperto.

Il Motel Agip nasce da quella idea giovanile e si coniuga con un'altra icona dell'architettura ridolfiana: la pianta centrale in forma di stella di Casa Lina¹, progettata quattro anni prima e realizzata in meno di due anni. Casa Lina è prototipo al vero e modello di una serie di case unifamiliari costruite nei pressi di Terni fra la metà degli anni sessanta e gli inizi degli anni ottanta. Di fatto diventerà il ritiro dell'architetto all'indomani del suo definitivo abbandono della scena romana.

Il Motel Agip si colloca in questo delicato snodo biografico. Terni e Roma sono state le due città dove Ridolfi ha più operato e dove ha costruito le sue architetture migliori. Rappresentano il doppio luogo, geografico tematico ed emotivo, della sua biografia. Casa Lina e Motel Agip si collocano negli anni di questo doloroso passaggio. L'una è un'architettura privata, domestica, in un contesto

The letter of assignment for a Motel "to be built at Settebagni in Rome, at the entrance to the Motorway of the Sun" is from May, 1968. The client, Agip, wants to entrust the project of prestigious buildings to external professionals. The work is to be supported by two engineers belonging to the company, Pasquale Calaresu and Marco Limaroli, while the *design machinery* is entrusted to Mario Ridolfi, together with his usual work partners, Wolfgang Frankl and Domenico Malagricci.

After some hypotheses that were soon abandoned, the project for the Agip Motel takes off, developing his early idea for the Tower of Restaurants (Torre dei Ristoranti, 1928), a building that turns on itself, in torsion like a spiral tower, but also similar, as Ridolfi liked to say, to an oscillating pile of dishes placed on the tray of an inexperienced waiter.

The Agip Motel originated from that early idea, in combination with another icon of Ridolfian architecture: the central star-shaped plan of Casa Lina¹, designed four years earlier and built in under two years. Casa Lina is the real-life prototype and model for a series of residences built in the proximity of Terni between the mid-Sixties and the early Eighties. It would in fact become the retreat of the architect after he definitely abandoned the Roman scene.

The Agip Motel is situated at this delicate crossroads in the architect's life. Terni and Rome were the two cities where Ridolfi worked the most and where he built his best constructions. They represent the double "place", both geographic and thematical-emotive, of his biography. Casa Lina and the Agip Motel are situated in the years of this painful passage.



Tutte le immagini e i disegni sono riprodotti per gentile concessione
Accademia di San Luca, Roma, Mario Ridolfi, Fondo Ridolfi, Frankl, Malagricci

Progetto per un Motel Agip, Settebagni, Roma

Modello, fotografia 18x18 cm

p. 130

Planimetria generale (gennaio 1969) scala 1:500, china su lucido 97x87 cm

p. 131

Assonometria planivolumetrica (gennaio 1969) scala 1:500, china su lucido 98x85 cm

p. 132

Impostazione volumetrica e dati metrici (gennaio 1969) scala 1:100, 1:20, matita e china su lucido, 94,5x87 cm

p. 133

Prospettiva (gennaio 1969), matita su lucido 97,5x85,5 cm

p. 134

Pianta piano tipo, piano 11° (gennaio 1969) scala 1:100, china su radex, 95x86,5 cm

p. 135

Piano ammezzato e copertura ristorante, assonometria del fondo chiostrina (gennaio 1969) scala 1:100, china e matita su lucido, 96x85 cm

p. 136

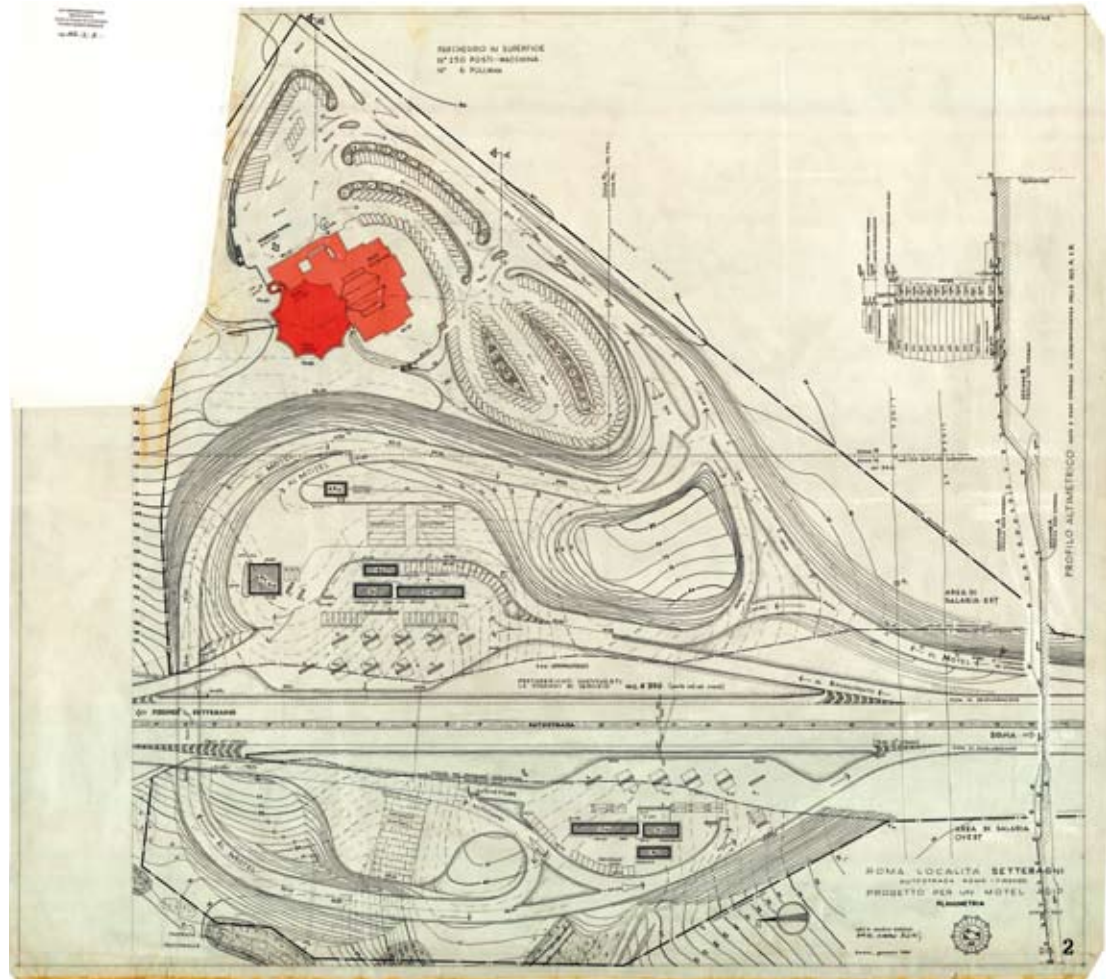
Particolare in corrispondenza del punto di intersezione sul piano del solaio dei profili dei paramenti esterni sopra e sotto il solaio (gennaio 1969) scala 1:20, china su lucido, 96,5x91 cm

Andamento paramenti esterni sopra e sotto il solaio (studio preliminare), senza data scala 1:20, china, matita e matite colorate su cartoncino, 70x49,5 cm

p. 137

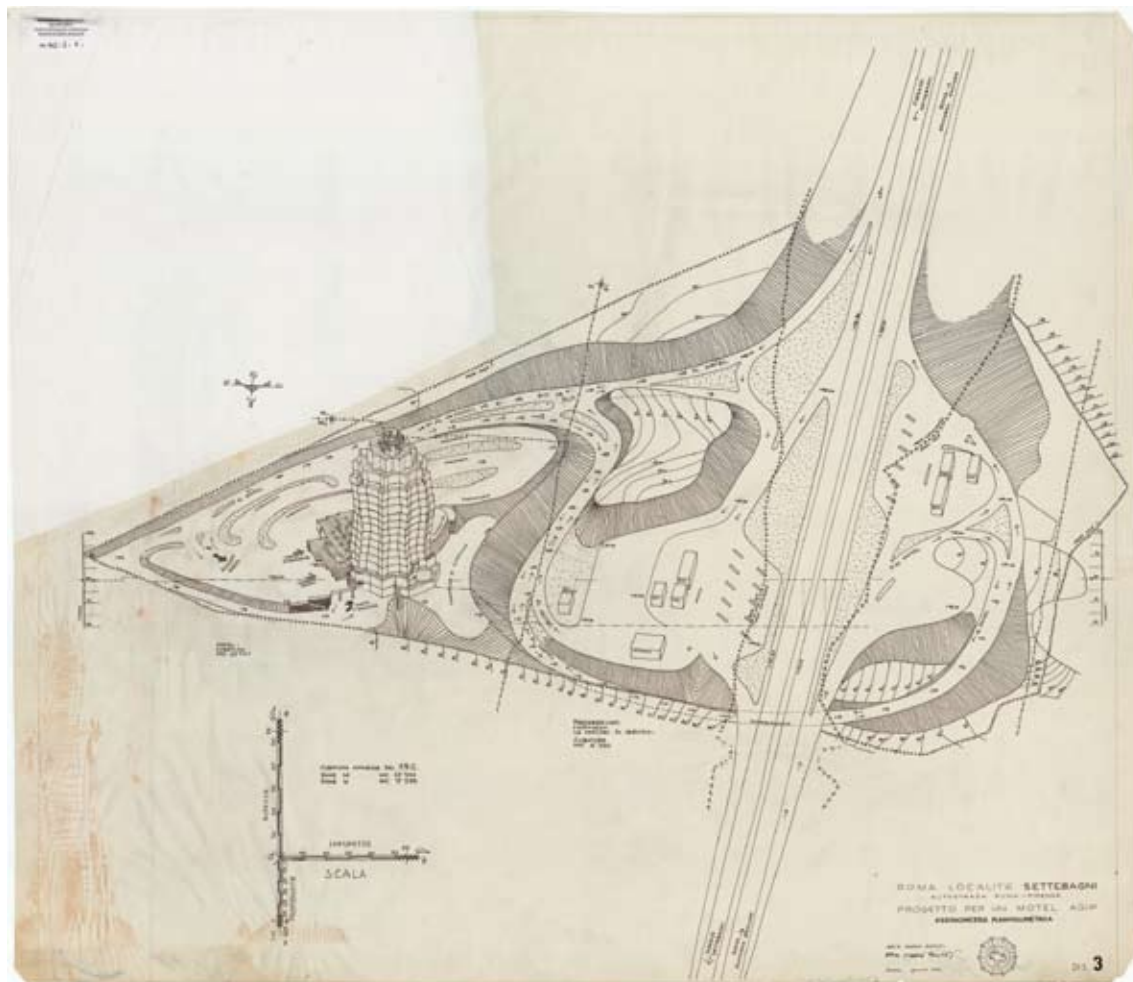
Progetto per la Torre dei Ristoranti (1928)

Veduta assonometria dal basso, fotografia



suburbano privo di connotazioni forti; l'altro è un edificio rappresentativo, monumentale, collocato alle porte di Roma di cui segna simbolicamente l'ingresso. La prima sarà realizzata, il secondo no². L'impianto in forma di stella a dieci punte è l'elemento che li accomuna. Nel progetto per Casa Lina, la pianta è una complessa costruzione geometrica (nata dalla sovrapposizione di due pentagoni) che articola attorno al centro vuoto della casa gli spazi minori e di servizio secondo una disposizione radiale. Nel Motel Agip una analoga disposizione delle stanze d'albergo e relativi servizi attorno al centro vuoto della chiostrina viene resa più complessa dalla sovrapposizione dei piani, reciprocamente ruotati e sbilanciati l'uno rispetto all'altro. L'effetto di torsione è regolato con estrema precisione geometrica. Il Motel si compone di dieci piani tipo e distribuisce per ogni piano venti stanze di differente profondità. *"Per effetto della diversa profondità delle stanze, si legge nella relazione di progetto, le pareti esterne di due piani sovrastanti, sono a 30 cm di fuori piombo l'una dall'altra [...] Sovrapponendo i dieci piani, facendo in modo che ad ogni piano la sagoma subisca una rotazione di 36° [...] ci troviamo nella stessa posizione al decimo piano, avendo percorso un giro completo"*³. In questo modo ciascun punto descrive nello spazio un'elica cilindrica, la stessa che aveva caratterizzato quaranta anni prima la Torre dei Ristoranti. L'impianto strutturale, un cesto di travi e pilastri, rimane arretrato rispetto al filo dell'involucro esterno per il quale si prevede di usare un particolare tipo di laterizio armato, trattato con argille color terra di diverse tonalità (non è un caso che siano anche i colori di Roma: è la polvere rosa fatta di *porpora e oro* di cui parla Quaroni nelle sue intense narra-

One is a private, domestic architecture, in a suburban context without any strong connotations; the other is a monumental, representative building, placed at the gateway to Rome, symbolically marking its entrance. The first will be built, the second will not². The ten-pointed, star-shaped layout is the element they have in common. In his project for Casa Lina, the plan is a complex geometric construction (which originated from the superposition of two pentagons) that organises the minor and service spaces around the empty centre of the house in accordance to a radial distribution. In the Agip Motel a similar distribution of the hotel rooms and related service spaces around the empty centre of the small cloister is rendered more complex by the superposition of plans, reciprocally rotated and thrown off balance from each other. The torsion effect is regulated with geometric precision. The Motel is composed of ten model floorplans each distributing twenty rooms of varying depths. *"As a result of the varying depths of the rooms",* it says in the project report, *the external walls of the two walls of the floors above are 30 cm out of plumb from each other [...] By superimposing the ten storeys, in such a way as to rotate the outline of each storey by 36° [...] we return to the same position on the tenth floor, having completed a full rotation"*³. In this way each point describes in space a cylindrical helix, the same that had characterised, forty years earlier, the Tower of Restaurants. The structural layout, a basket of beams and pillars, remains behind the line of the external shell, for which a special type of reinforced brick is envisaged, treated with earth-coloured clays in various shades (it is not a coincidence



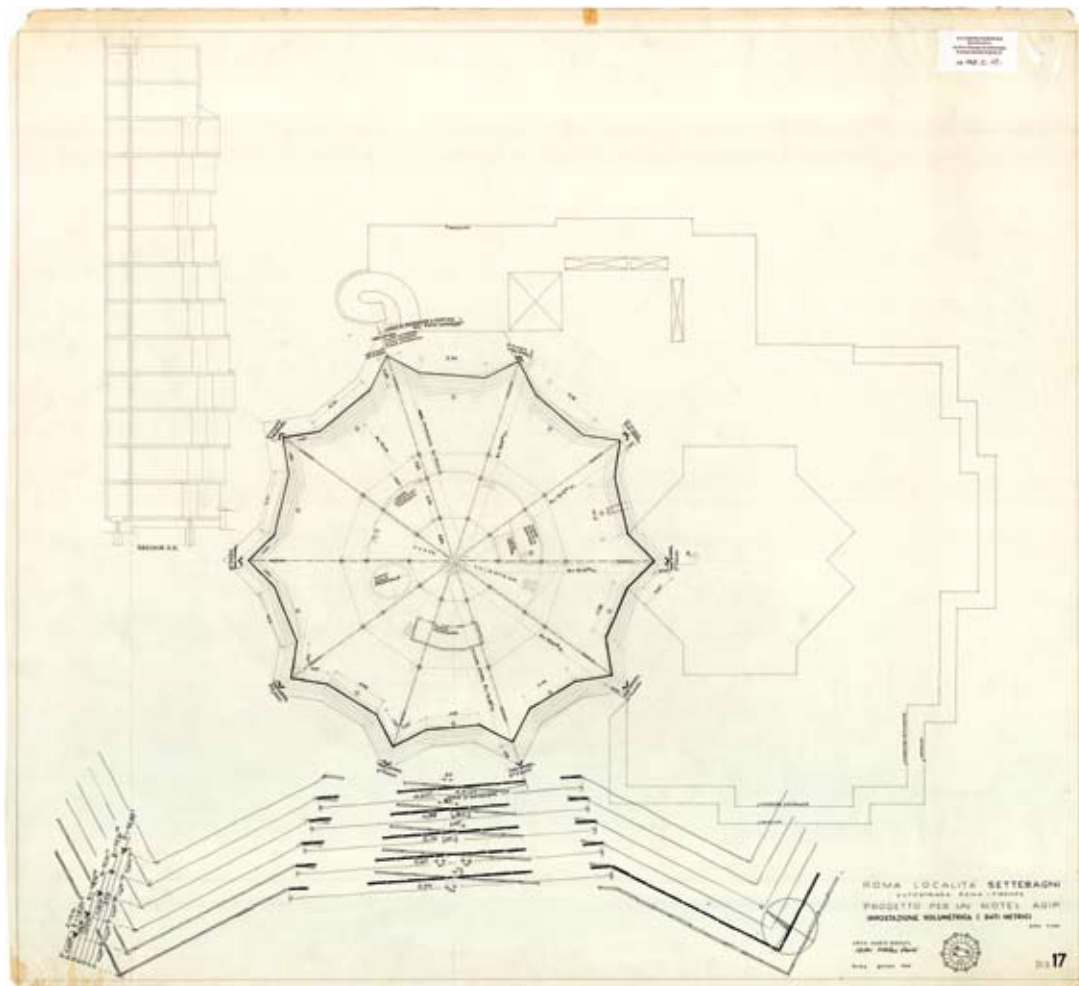
zioni della città eterna). Prevalgono dunque le orizzontali dei solai che evidenziano ad ogni piano, attraverso l'ombra portata degli aggetti e lo sfalsamento reciproco dei piani, l'effetto di torsione a cui tutto il volume è sottoposto⁴.

Il Motel Agip riprende e sviluppa a suo modo il tema della gabbia intelaiante, motivo ricorrente nell'architettura degli edifici alti ridolfiani. Le Torri di viale Etiopia, realizzate a Roma nei primi anni cinquanta, ed il nuovo Palazzo degli uffici comunali di Terni, straordinario progetto degli inizi anni ottanta rimasto anche questo sulla carta, rappresentano i due poli entro cui il Motel Agip si iscrive e da cui si distanzia. Se nelle Torri di viale Etiopia la gabbia strutturale, a pilastri rastremati come i rami di un albero, rappresenta il registro formale e logico di tutta la composizione (dall'allineamento verticale delle finestre, alla complessa stratificazione dei piani di tamponamento di facciata); nel progetto per gli uffici comunali di Terni la struttura a gabbia appare e scompare nella complessa articolazione dell'involucro, ricco di mutazioni plastiche sia in orizzontale che in verticale. Nel Motel Agip Ridolfi opera una scelta radicale: sottrae l'involucro stellare ai vincoli di una gabbia altrimenti troppo rigida, disarticola i piani orizzontali e scompagina tutti gli allineamenti verticali che, come in movimento tellurico in atto, assecondano il profilo sinuoso del volume.

Per Ridolfi l'architettura è una unità che respira al pari di un organismo vivente. L'effetto di contrazione e dilatazione che il progetto del Motel Agip realizza, conferisce alla materia inerte una vitalità che cambia continuamente per effetto della luce, della continuità plastica e del movimento.

Il Motel Agip è alle porte di Roma: "la zona scelta situata alla

that these are also the colours of Rome: it is the red dust made from *purple and gold* mentioned by Quaroni in his intense narratives regarding the Eternal City). Thus it is the horizontal planes of the floors that prevail, highlighting on every storey, through the shadow created by the projecting surfaces and the misalignment of the floors, the torsion effect to which the entire structure is subjected⁴. The Agip Motel retakes and develops in its own way the theme of the assembling cage, a recurring motif in the architecture of Ridolfi's high buildings. The Towers on viale Etiopia, built in Rome in the early Fifties, and the new Building for the City Council offices in Terni, which was an extraordinary project from the Eighties that also remained on paper, represent the two poles within which the Agip Motel is inscribed and from which it distances itself. If in the Towers on viale Etiopia the structural shell, made from tapered pillars like the branches of a tree, represents the formal and logical register of the entire composition (from the vertical alignment of the windows to the complex stratification of the curtain walling of the facade); in the project for the City Council offices in Terni the cage-like structure appears and disappears in the complex articulation of the shell, which is rich in plastic mutations, both in horizontal and vertical terms. In the Agip Motel Ridolfi makes a radical choice: he subtracts the stellar shell from the joints of an otherwise too rigid cage, disarticulates the horizontal planes and breaks up the vertical alignments which, in the form of a telluric movement, support the sinuous outline of the volume. For Ridolfi architecture is a unit that breathes like a living organism. The effect of contraction and dilation that the project



progressiva km 550-551 dell'Autostrada Roma-Firenze in località Settebagni è all'ingresso della città [...] Il complesso interessa una compatta e vasta area di circa 9000 mq attraversati dal nastro autostradale che la divide in due zone" si legge ancora nella relazione. Estrema cura viene dedicata all'inserimento della torre in questo lembo suburbano del paesaggio romano, come testimoniano le numerose planimetrie corredate da appunti, vedute prospettiche e dettagli costruttivi; come documenta l'assonometria planivolumetrica ed infine la straordinaria prospettiva a matita⁵, ripresa da sotto, poiché il motel è situato su un'altura e la vista privilegiata suggerita dall'architetto è quella che si muove dal basso verso l'alto.

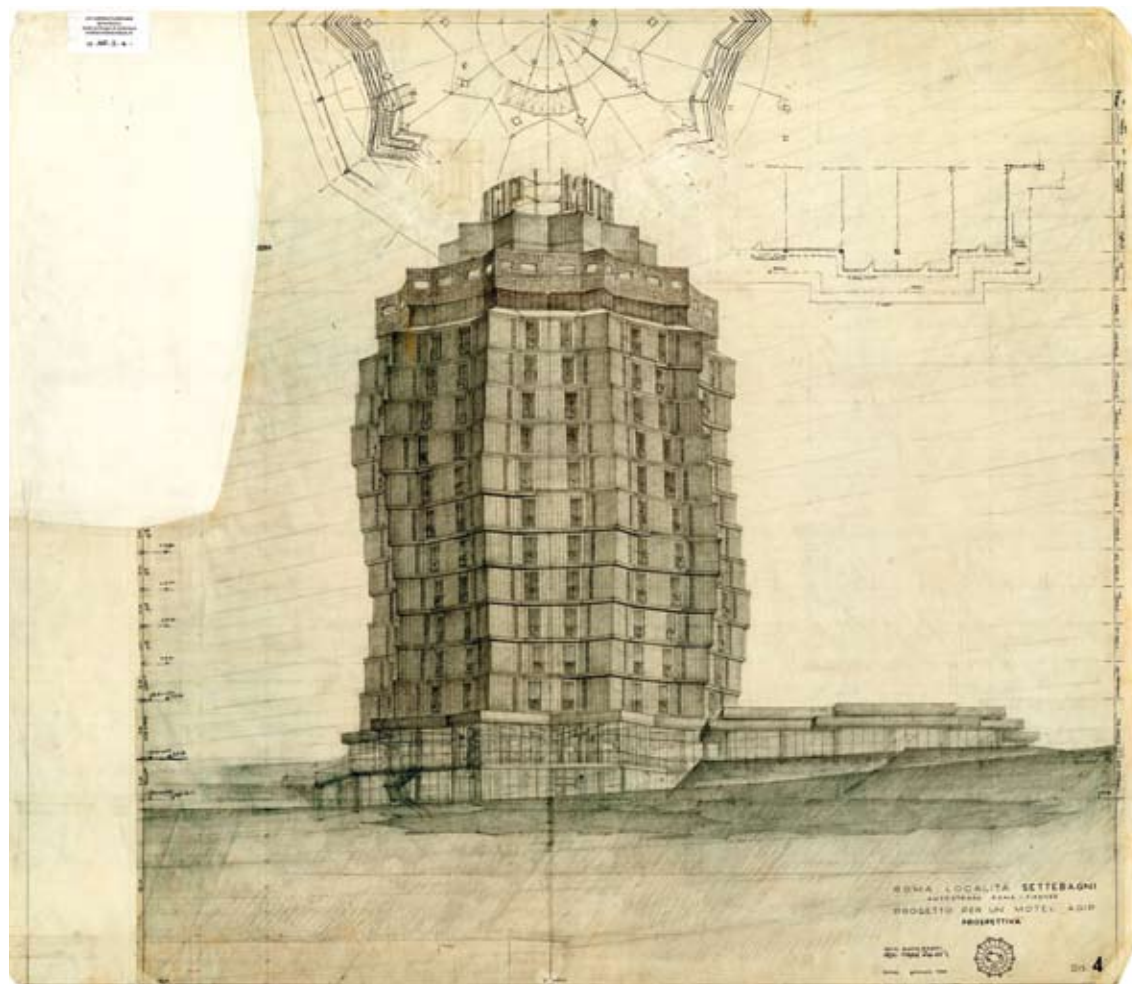
Per chi si fosse trovato ad entrare o a uscire da Roma Settebagni, in velocità lungo il nastro autostradale, la vista sarebbe stata sorprendente: una torre alta dieci piani a profilo stellare, poggiata su di un basamento come su di un vassoio, terminata da un coronamento arretrato e anch'esso stellare, scossa nel profilo di ogni singolo punto dal sussulto del movimento torsionale, corrosa e instabile per effetto della materia porosa, della luce, degli aggetti e dei chiaroscuri, reattiva al movimento opposto dei flussi del traffico autostradale. Con una postura dai toni epici, la potente individualità fisica del Motel Agip ridolfiano avrebbe rappresentato alle porte di Roma, la metafora stessa della città: l'anticipazione di una forma oscillante tra crollo e movimento ascensionale, resistente alle ragioni della finitezza razionale, avvolta da un'unica calda tonalità plastica.

Se l'*inquieta monumentalità suburbana*⁶ delle Torri di via Etiopia, rappresenta il punto più alto del realismo ridolfiano (perfettamente

for the Agip Motel carries out, confers to inert matter a vitality that continuously changes through the effect of light, of plastic continuity and movement.

The Agip Motel is at the gateway to Rome, as can be read in the project report: "the area chosen, in Settebagni, between kms 550 and 551 of the Rome-Florence Motorway, is located at the entrance to the city [...] The complex includes a compact and vast area of approximately 9000 m² which is crossed by the motorway, dividing it into two zones". Great care was devoted to the insertion of the tower into this suburban strip of the Roman landscape, as can be seen from the many planimetric studies accompanied by notes, perspective views and building details; as is documented by the planimetric and volumetric axonometry and finally by the extraordinary pencil-drawn perspective study⁵, drawn from below, since the motel is situated at a higher level and the privileged view suggested by the architect is one which moves upwards.

Whoever would find himself entering or leaving Rome through Settebagni, speeding along the motorway, would have seen an amazing sight: a ten-storey tower with a stellar layout, supported on a pedestal, as if on a tray, and completed by a crowning element, set back and also star-shaped, the outline of every single point shaken by the shudder of the torsion, corroded and unstable as a result of the porous material, of the light, of the projecting elements and of the *chiaroscuri*, reactive to the opposed movement of the flows of the motorway traffic. With a posture of epic tones, the powerful physical individuality of Ridolfi's Agip Motel would have represented,



inscritto nella letteratura neo realista di quegli anni, come ebbero a scrivere i giovani Canella e Rossi nel 1956⁷, il Motel Agip è il prodotto della visionarietà di Ridolfi e di una inclinazione espressionista che già la Torre del 1928 aveva espresso e che il viaggio in Germania del 1933 avrebbe rinforzato. Dalla Torre dei Ristoranti alle Poste di piazza Bologna, dalle tormentate manipolazioni di alcune palazzine romane⁸ al Motel Agip, fino allo straordinario abaco formale del ciclo marmorese e alle quattordici diverse versioni del progetto per il nuovo Palazzo degli Uffici comunali di Terni, l'oscillazione fra centralità e policentrismo, fra figura statica ed equilibrio instabile che caratterizza gran parte della sua opera, altera e distorce una forma che sembra animarsi autonomamente e che, nella catena infinita di variazioni riverberate dal nucleo originario, si predispone ad una continua metamorfosi.

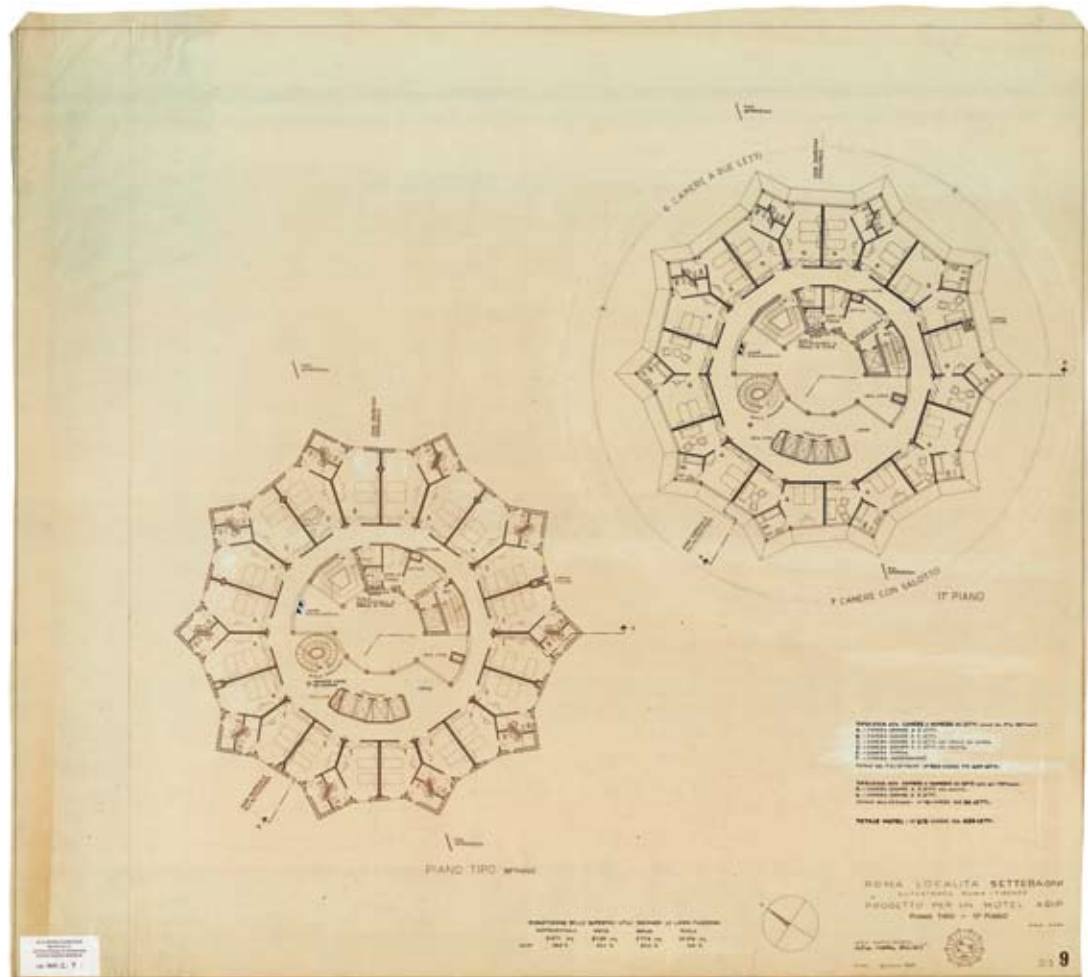
Il realismo di Ridolfi, *realismo etico* è stato definito da Tafuri, si è spinto verso i territori impervi dell'utopia, animato da una visionarietà capace di muovere la storia anche se incapace, suo malgrado, di modificarne il presente. Nella sua opera ma anche in alcuni passaggi significativi della sua biografia, emerge chiara una condizione di marginalità forzata rispetto ad alcuni tracciati maestri della sua contemporaneità.

Ridolfi è considerato *inattuale* rispetto ai principi del razionalismo ortodosso, anche se acquisisce e fa suoi alcuni motivi di rinnovamento e sperimentazione linguistica che pervade le avanguardie europee e che magistralmente restituisce in alcune opere romane degli anni trenta (si vedano la palazzina Rea e la palazzina Colombo⁹ realizzate fra il 1934 e il 1937). Ridolfi è inattuale per le riviste che ne divulgano l'opera, inadeguato per l'Accademia (che

at the gateway of Rome, the metaphor of the city itself: the anticipation of a form which oscillates between collapse and ascension, resistant to the reasons of rational completeness, and enveloped by a single warm plastic tonality.

If the *restless suburban monumental nature*⁶ of the Towers on viale Etiopia represents the highest point in Ridolfi's realism (perfectly inscribed in the neo-realist literature of those years, as exemplified by what was written by the young Canella and Rossi in 1956⁷), the Agip Motel is the result of Ridolfi's visionary qualities and of an expressionist tendency that had been expressed already in the 1928 Tower, and had been further reinforced during his journey to Germany in 1933. From the Tower of Restaurants to the Post Office on Piazza Bologna, and from the tormented manipulations of some Roman buildings⁸ to the Agip Motel, and finally the extraordinary formal abacus of the Marmore cycle and the fourteen different versions of the project for the new Office Building for the City Council in Terni, the oscillation between centrality and polycentrism, between staticism and unstable equilibrium that characterises much of his work, alters and distorts a form that seems to animate autonomously and which, in the infinite chain of variations that reverberate from the original nucleus, prepares itself for a continuous metamorphosis.

Ridolfi's realism, which Tafuri defined as a form of *ethical realism*, pushed its way into the trackless territories of utopia, fueled by a visionary quality that is capable of moving history, although incapable, unfortunately, of modifying the present. In his work, but also in some significant passages of his bi-



gli affiderà per poco tempo un corso di Scenografia), inadeguato per l'aristocratico linguaggio dei centri storici: Ridolfi è relegato nel ruolo di architetto di periferia, balbettante e popolare. L'*appartato artigiano della forma* è a disagio nel suo stesso tempo e quando il realismo lascia il posto alla *'passione per la notte'*¹⁰ come ebbe a scrivere Tafuri a proposito del Motel Agip, Ridolfi rimane da solo: né la Torre dei Ristoranti, né il Motel Agip, né il Palazzo comunale di Terni saranno realizzati.

In quella notte di cui ci parla Tafuri, non c'è l'oscurantismo che qualcuno ha voluto additare, il ripiegamento dolente verso una strada che porta al nulla; c'è invece una luce nascosta, quello *sguardo oltre* che è la capacità di cogliere la diversità oltre l'ovvietà della visione.

L'attualità della sua opera¹¹, ed in particolare di questo Motel non realizzato, si manifesta in alcuni principi che l'opera stessa sottende e dimostra: nell'alternanza consapevole fra Realismo ed Utopia, nella condizione di lateralità da cui meglio si esercita il proprio dissenso, nella sostanziale libertà da pregiudizi che rende più potente e autentico il gesto progettuale, nella necessità sempre più urgente di far chiarezza sulla ideologia, al di fuori dalle ideologie, nella consapevolezza infine che il nostro mestiere, per quanto imperfetto, possa essere ancora uno strumento utile e dotato di senso.

Si ringrazia l'Arch. Laura Bertolaccini dell'Accademia di San Luca di Roma per la gentile e tempestiva collaborazione in merito ai disegni del Fondo Ridolfi Frankl Malagracci qui pubblicati.

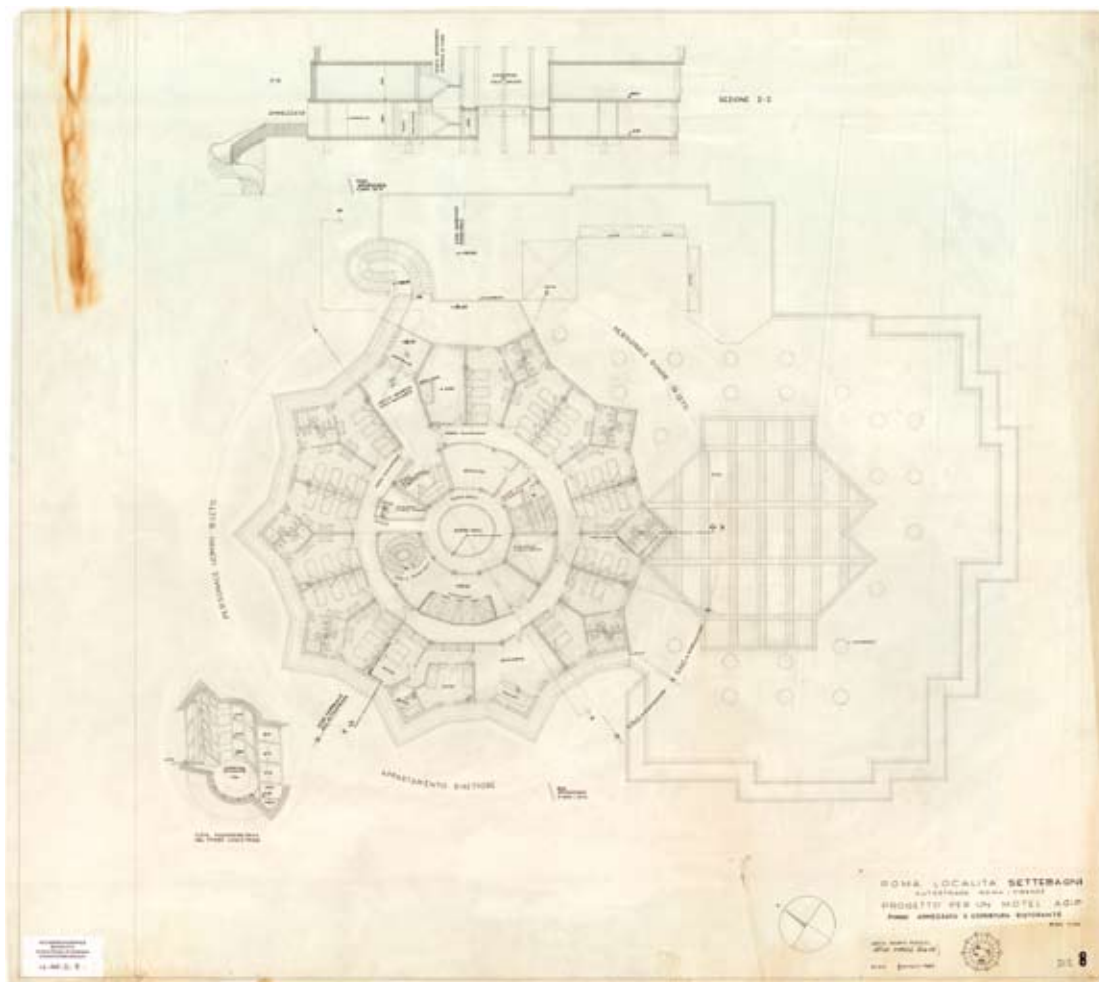
¹ Casa Lina (o l'Ina Casa come ironicamente Ridolfi la chiamava), nei pressi di Terni, vicino alle cascate delle Marmore. Questa casa, costruita per sé e per la moglie Lina che morirà di lì a breve, segna l'inizio di quello che verrà chiamato il *Ciclo delle Marmore*, periodo caratterizzato da una grande intensità creativa e dalla produzione di

ography, a clear condition emerges of a forced marginality regarding some cultural tendencies of that period.

Ridolfi is considered *outdated* regarding the principles of orthodox rationalism, although he acquired and incorporated some motifs of linguistic renovation and experimentation that pervaded the European *avant-gardes* and which he masterfully renders in some of his Roman works of the Thirties (such as the Rea and Colombo buildings⁹, built between 1934 and 1937). Ridolfi is outdated according to the journals that discuss his work, inadequate for the Academy (which would assign him briefly to teach a course in Set Design), and inadequate as well for the aristocratic language of the historical centres: Ridolfi is relegated to the role of a stuttering suburban architect. The *artisan apparatus of the form* is uncomfortable in its own time and when realism makes way for the *'passion for the night'*¹⁰ as Tafuri wrote regarding the Agip Motel, Ridolfi remains alone: neither the Tower of Restaurants, nor the Agip Motel or the City Council Building in Terni will be built.

In that night mentioned by Tafuri, there is none of that obscurantism that some have wanted to point at, no painful withdrawal toward a street that does not lead anywhere; there is instead a hidden light, a *gaze beyond* which is the capacity to grasp diversity beyond the obviousness of vision.

The modernity of his work¹¹, and in particular of this Motel that was never built, is manifested through some principles that the work itself underlies and demonstrates: in the conscious alternation between Realism and Utopia, in the condition of lateralità from which dissent is better exercised, in the sub-



una mole straordinaria di disegni esecutivi, anticipatori della realtà costruita con una rappresentazione che può essere definita *più vera del vero*.

² Ridolfi, nonostante le pressioni della Committenza, non volle ridurre di due piani l'edificio come gli era stato chiesto. Era chiaro che sarebbe stata stravolta l'intera concezione formale e costruttiva dell'opera così precisamente progettata.

Cfr., F. Cellini, C. D'Amato, *Le Architetture di Ridolfi e Frankl*, Documenti di architettura, Mondadori Electa, Milano 2005.

³ Dalla Relazione di progetto, 15 aprile 1969, Cfr., F. Cellini, C. D'Amato, *Le Architetture...*, cit.

⁴ Si veda il saggio di P. Portoghesi, *Presenza di Ridolfi*, in «Controspazio» 1974a, pp. 6-11; poi in «Controspazio», 3, maggio-giugno 1989, pp. 70-75. Esso ha segnato, alla metà degli anni settanta, l'inizio di un lungo percorso di rivalutazione dell'architetto ternano, la cui opera è adesso conservata presso l'Accademia di San Luca, Fondo Ridolfi, Frankl, Malagracci, <http://www.fondoridolfi.org>

⁵ Tutti i disegni riportano la stessa data: gennaio 1969.

⁶ M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985*, PBE, Giulio Einaudi Editore, Torino 1986.

⁷ G. Canella, A. Rossi, *Architetti italiani: Mario Ridolfi*, in «Comunità», 41, giugno-luglio 1956.

⁸ C. Andriani, *Palazzine romane di Mario Ridolfi: dalla Rea alla Zaccardi, alterazione distorsione e corruzione della figura razionalista*, in «Rassegna di Architettura e urbanistica», 89-90, maggio-dicembre 1996.

⁹ Grande estimatore di queste due palazzine fu Gio Ponti. Si veda in proposito G. Ponti, *Stile di Ridolfi*, in «Stile», 25 gennaio 1943, pp. 2-15.

¹⁰ M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985*, cit.

¹¹ C. Andriani, *Mario Ridolfi: attualità di un architetto "inattuale". Omaggio a Ridolfi*, in Nicolini 2005a.

stantial freedom from prejudices which renders the project more powerful and authentic, in the increasingly urgent need to clarify its ideological position, beyond ideologies, in the understanding, finally, that although imperfect, our craft may yet be a useful and meaningful instrument.

Translation by Luis Gatt

Thanks are due to Architect Laura Bertolaccini of the Accademia of San Luca in Rome for her kind and prompt collaboration regarding the drawings belonging to the Fondo Ridolfi Frankl Malagracci published herein.

¹ Casa Lina (or "l'Ina Casa" as Ridolfi ironically called it), near Terni, not far from the Marmore waterfalls. This house, built for himself and for his wife Lina, who would die soon after, marks the beginning of what would be called the *Marmore Cycle*, a period characterised by a great creative intensity and by the production of an extraordinary amount of executive drawings, precursors of the actual constructions, with a representation that may be defined as *more real than reality*.

² Despite pressure from the Clients, Ridolfi did not want to reduce the building by two storeys, as had been requested. It was clear that the entire formal conception and construction of the building, so carefully designed, would have been altered. Cf., F. Cellini, C. D'Amato, *Le Architetture di Ridolfi e Frankl*, Documenti di architettura, Mondadori Electa, Milan 2005.

³ From the Project Report, 15 April 1969, Cf., F. Cellini, C. D'Amato, *Le architetture...*, cit.

⁴ See the essay by P. Portoghesi, *Presenza di Ridolfi*, in «Controspazio» 1974a, pp. 6-11; in «Controspazio», 3, May-June 1989, pp. 70-75. It marked, in the mid-Seventies, the beginning of a long process of reassessment of the architect from Terni, whose work is now kept at the Accademia di San Luca, Fondo Ridolfi, Frankl, Malagracci, <http://www.fondoridolfi.org>

⁵ All the drawings are dated January 1969.

⁶ M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985*, PBE, Giulio Einaudi Editore, Torino 1986.

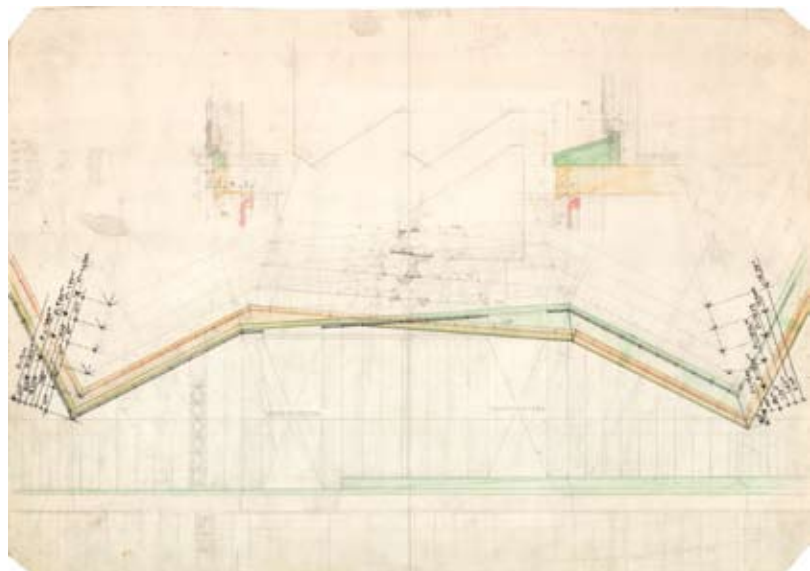
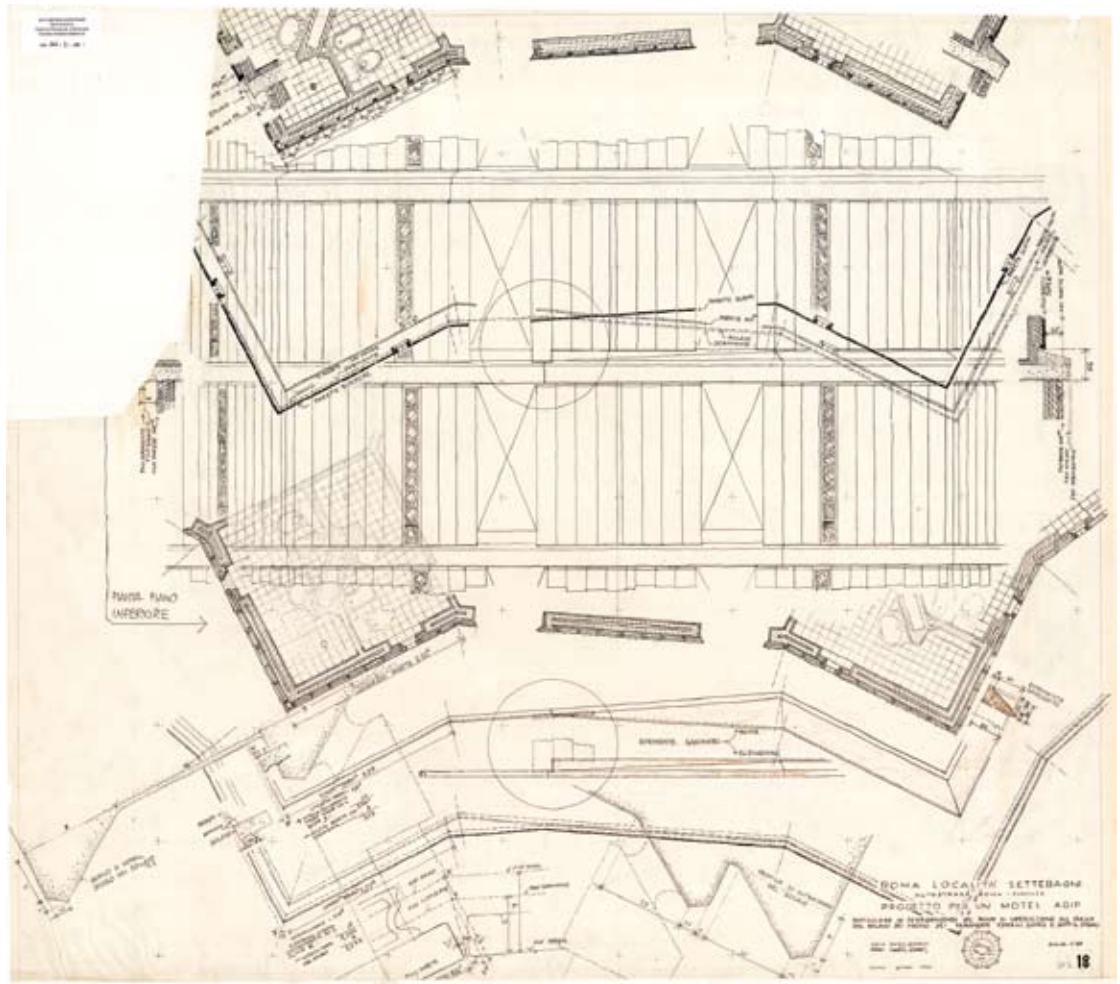
⁷ G. Canella, A. Rossi, *Architetti italiani: Mario Ridolfi*, in «Comunità», 41, June-July 1956.

⁸ C. Andriani, *Palazzine romane di Mario Ridolfi: dalla Rea alla Zaccardi, alterazione distorsione e corruzione della figura razionalista*, in «Rassegna di Architettura e urbanistica», 89-90, May-December 1996.

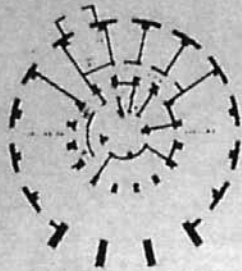
⁹ Gio Ponti admired greatly these two buildings. See G. Ponti, *Stile di Ridolfi*, in «Stile», 25 January 1943, pp. 2-15.

¹⁰ M. Tafuri, *Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985*, cit.

¹¹ C. Andriani, *Mario Ridolfi: attualità di un architetto "inattuale". Omaggio a Ridolfi*, in Nicolini 2005a.

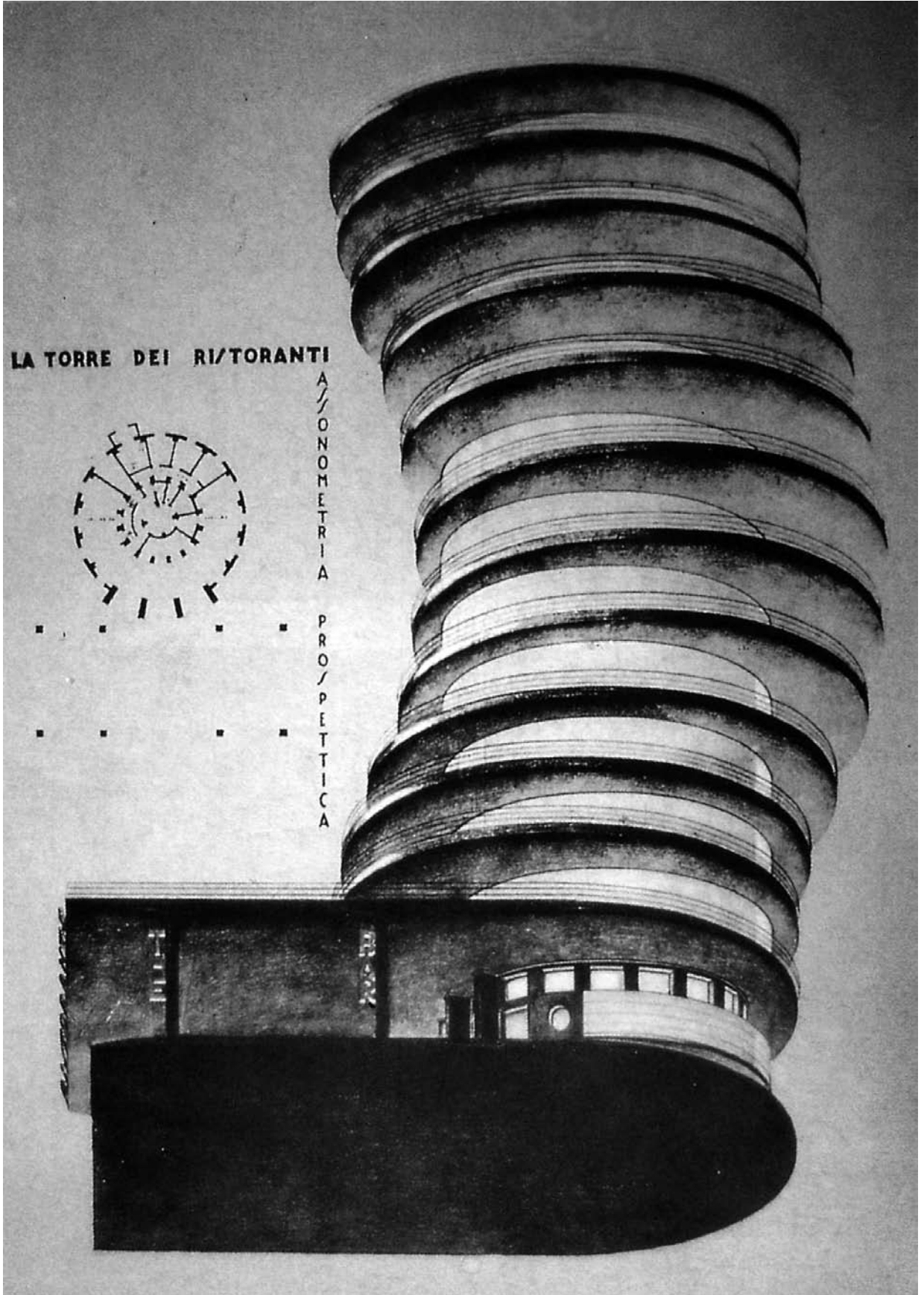


LA TORRE DEI RI/TORANTI



A
S
O
N
O
M
E
T
R
I
A

P
R
O
S
P
E
T
T
I
C
A



During the first years of the 20th century service stations and petrol pumps with strange shapes appear on the landscape of American roads. Six-legged dogs, wild cats and serpents inhabit gas stations, housing a fantastic bestiary that links art to the first experiments in advertising communication. Artists and graphic designers that are still linked to the world of the *affiche* combine progress and colours in the first experiments in coordinated image and the motorways become the testing ground for a strategy that integrates architecture and advertising.

Architettura di comunicazione* Cavalli alati, cani a sei zampe e gatti selvatici lungo il “bordo stradale” *Communication Architecture* *Winged horses, six-legged dogs and wild cats along the roadside*

Susanna Cerri

Dunque la comunicazione...

È anzitutto una intenzione, se non addirittura una visione.

Una spinta verso tutto quanto ci circonda,

muovendo ogni progetto verso l'altrove.

Giancarlo Iliprandi, *Note*¹

Nei primi anni del Novecento sulle strade americane il paesaggio si popola di punti di ristoro, distributori di benzina e stazioni di servizio con forme bizzarre ben rappresentati negli esempi della *crazy architecture*² californiana: *donuts* e cani giganti distribuiscono ‘cibo veloce’ e i commessi viaggiatori che attraversano Winston-Salem fanno benzina in conchiglie di cemento. Rettangoli, quadrati, cerchi, ma anche le targhe sagomate in maniera complessa. In alcuni rari casi (uno per tutti l'esempio del cavallo alato Mobiloil) la sagomatura e i rilievi fanno acquistare a creature fantastiche uno stupefacente realismo. Spesso, specie in America, la targa si stacca dalla parete e, montata su supporti, piedistalli o pali, si inserisce nello spazio della stazione di servizio, facendosi elemento ancor più efficace di attrazione e prefigurando le grandi insegne di oggi. Segnali stradali e indicazioni toponomastiche installati in Italia a cura del Touring Club³, cartelli apposti alle fermate da chi gestiva il servizio delle corriere, ma pagati, del tutto o in parte, dai produttori di benzine e lubrificanti i quali, in cambio, aggiungevano in basso una scritta pubblicitaria. «Un'invenzione grafica che si amplifica nelle sue dimensioni, adeguandosi come mai prima alla visione di chi procede velocemente e viene da lontano. L'*affiche*, il muro dipinto, la svettante insegna a bandiera in metallo smaltato, divengono il vocabolario appena scritto

Thus communication...

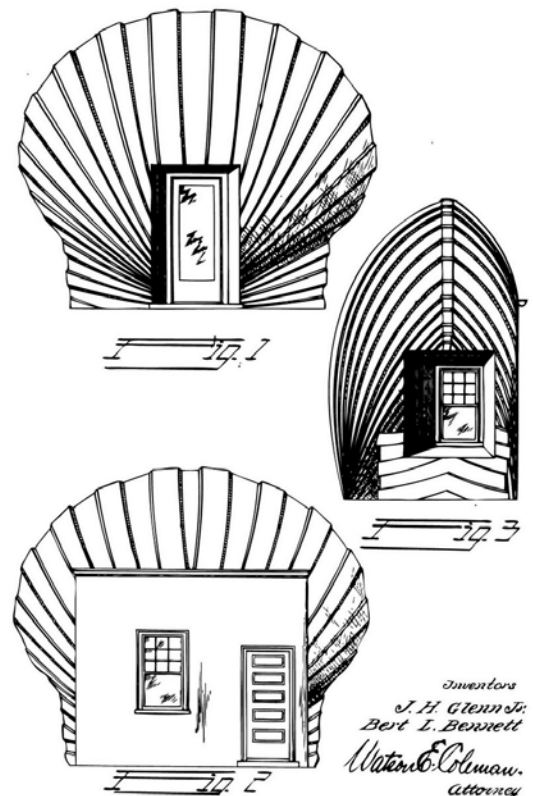
Is mostly an intention, if not actually a vision.

A thrust toward everything that surrounds us,

moving every project toward elsewhere.

Giancarlo Iliprandi, *Note*¹

During the first years of the 20th century rest areas, service stations and petrol pumps with strange shapes appear on the landscape of American roads, well represented in California's *crazy architecture*²: giant *donuts* and dogs serve fast-food, and traveling salesmen passing Winston-Salem fill their tanks in a concrete shell. Rectangles, squares and circles are used, and also signs are shaped in a complex manner. In some rare cases (Mobiloil's winged horse, for example) the shape and the use of relief give the fantastic creatures a surprising realism. Often, especially in the United States, the sign is separated from the wall, mounted on a structure supported either with a pedestal or poles, and inserted into the space of the gas station, becoming an even more efficient element of attraction and prefiguring today's billboards. Road signs and markers were installed throughout Italy by the Touring Club³, placed next to bus-stops by the bus companies but paid, wholly or in part, by petrol and lubricant producers who, in exchange, added a small advertisement on the bottom. «A graphic invention that amplifies in size, adapting to the vision of the driver who arrives fast and from afar. The *affiche*, the painted wall, the projecting sign in enameled metal, become the newly written lexicon of the aesthetics of the road, and an element which carries with it an emerging civilisation»⁴.



Distributore Shell
 Winston-Salem (USA), 1930
 (Shell photographic services, London)
 Progetti per distributori di benzina
 American Patent Office, 1929-1930

Inventors
 J. H. Glenn Jr.
 Bert L. Bennett
 Watson & Olmstead
 Attorneys



dell'estetica della strada e insieme elemento portante di una civiltà emergente»⁴.

Nel mondo dell'arte la pompa di benzina trova spazio nei paesaggi rarefatti di Edward Hopper, mentre Allan D'Arcangelo rappresenta il paesaggio che circonda l'automobilista, attraverso l'essenzialità delle linee della segnaletica stradale. Da *US Highway n. 1* (1963) a *Guard Rail* (1964) strade assolutamente vuote si popolano solo con i simboli delle pubblicità e della cartellonistica stradale.

Luoghi senza tempo ma dinamici nella composizione dei singoli frame: «Tutto ha avuto origine in un piccolo quadro. Avevo in mente di fare cinque quadri. Dovevano essere concepiti come un gruppo monotematico, come una sorta di commento sull'idea del viaggiare. In un certo senso, ciascuna immagine era come uno spezzone cinematografico. Così si parte con il cartello stradale di una stazione di benzina, visto da una grande distanza. Nell'immagine successiva, il quadro successivo, il cartello veniva ritratto più da vicino. Nel quadro seguente esso viene ritratto in una vista periferica da entrambi i lati. Nel quarto quadro, il cartello stradale scompare e si vede solo l'indicazione della strada principale. E il quinto quadro era identico al primo, con un altro cartello visto da lontano»⁵.

La stazione di servizio ai suoi esordi assume alcune costanti nelle tipologie architettoniche: un oggetto piccolo dagli spazi ridotti destinato in larga misura solo a ospitare l'addetto e a ricoverare latte e contenitori, ma già caratterizzato da una sovrabbondanza di segni grafici a scopo pubblicitario. Costruite o no in serie, le numerose piccole stazioni che costellano il paesaggio si configurano come punti di sosta e ristoro, mettendo in scena un universo a sé stante fortemente caratterizzato dall'immagine della compagnia petrolifera di appartenenza. Dalla strada la facciata, anche a piccola scala, si propone come oggetto insolito, ma che vuol far valere la sua appartenenza a un determinato brand.

In the world of art the gas pump finds a privileged place in Edward Hopper's rarefied landscapes, while Allan D'Arcangelo represents the landscape that surrounds the driver through the simplicity of traffic signals. From *US Highway n. 1* (1963) to *Guard Rail* (1964), completely empty roads are inhabited by the symbols of advertising and street signs.

Places outside of time yet dynamic in the composition of the single frames: «Everything originated with a small painting. I had thought of painting five pictures. They were to be conceived as a single-subject group, as a sort of commentary on the idea of travel. In a certain sense, each image was like a film clip. Thus the first is the road sign for a gas station, as seen from a great distance. In the next image, the next frame, the sign was depicted closer. In the frame after that it is seen with peripheral vision from both sides. In the fourth frame the road sign disappears and only the indication of the main road is seen. And the fifth frame was identical to the first, with another sign seen from afar»⁵. Service stations from the very beginning take on some constant features in terms of architectural typology: a small structure with reduced spaces destined almost exclusively to house the service attendant and for storing cans and containers, yet already characterised by an over-abundance of graphic signs for advertising purposes. Whether serially built or not, the numerous small stations dotting the landscape create a network of rest areas, staging a self-containing universe that is strongly marked by the image of the oil company they belong to. From the road the facade, even when small in scale, is presented to the visitor as an unusual object which highlights, however, its sense of belonging to a certain brand.

The oil companies immediately understood the economic value and efficiency in the use of prototypes, and since the design of the service station represented a «critical element in a company's quest for visibility», the standardised station appeared to be the most important «advertising device by which companies sought to develop sales territories»⁶.



Le compagnie petrolifere comprendono immediatamente l'economicità e l'efficacia dell'uso di prototipi e visto che il design della stazione di servizio si presentava come un «critical element in a company's quest for visibility» la stazione standardizzata sembrava il più importante «advertising device by which companies sought to develop sales territories»⁶.

Nella rivista «Esso» del 1949, un esempio di come le compagnie petrolifere inizino di fatto a codificare la propria identità: «la SIAP [...] si preoccupa costantemente perché l'aspetto delle stazioni, la presentazione e il comportamento del personale, nonché la scrupolosità dei servizi, abbiano tali caratteristiche di uniformità che l'automobilista, nel sostare presso una qualsiasi organizzazione di vendita che porti l'insegna 'Esso' non sia in grado di distinguere se la stazione appartenga direttamente alla Società oppure al cliente-rivenditore. Non sempre le stazioni di servizio, sia della SIAP che di clienti, hanno tutte stesse caratteristiche [...] ciò perché non tutte le stazioni sono sorte ex-novo. Tuttavia le ormai numerose stazioni di servizio di recentissima costruzione e quelle che man mano vengono realizzate, hanno ed avranno tutte le caratteristiche che devono fare della stazione 'Esso' un'organizzazione che, improntata ai criteri di massima funzionalità, già trovano e sempre più troveranno il favore dell'automobilista»⁷.

La stessa Esso aveva pubblicato e diffuso prima della guerra un *Manuale* che non solo desse indicazioni circa l'aspetto delle stazioni Standard, ma soprattutto normava con prescrizioni le strategie pubblicitarie attraverso l'imposizione di caratteri e colori anche nella segnaletica più minuta⁸. Così abbondano i «blu e rossi Esso», che dovevano addirittura accordarsi con le tenute degli attendenti benzinai, opportunamente campionate nelle *Identification Guide* redatte dalle compagnie e distribuite a tutte le succursali.

In una realtà come quella italiana, in ricostruzione dal dopoguerra e affascinata dal miraggio della crescita economica, la strada rappresenta un luogo attraverso il quale osservare il cambiamento stesso della società.

The «Esso» journal for 1949, provides an example of how oil companies began to codify their own identity: «SIAP [...] was constantly concerned that the aspect of the stations, the appearance and behaviour of the personnel, as well as the conscientiousness of the services provided, were uniform to such a degree that the driver, when stopping at any distributor or retailer bearing the 'Esso' sign, would not be able to know whether the station belonged to the Company directly or to the client-retailer. The stations, whether belonging to SIAP or to the clients, did not always have the same features [...], this was because not all the stations were built *ex-novo*. However, the many service stations recently built and those that are in the process of being built, have and will have the same features that will make of the 'Esso' stations an organisation which, based upon criteria of maximum functionality, already find, and will do so increasingly, the favour of the motorists»⁷.

Before the Second World War, Esso had already published and distributed a *Manual* which not only provided guidelines regarding the appearance of Standard gas stations, but also and especially set the rules and regulations for advertising strategies through the imposition of character types and colours, even concerning the smallest of signage details⁸. Thus the «Esso blues and reds» abound, which had to coincide with the uniforms of the gas station attendants, of which samples were presented in the *Identification Guide* drafted by the company and distributed to all branches.

In the Italian case, in a country that was undergoing a process of reconstruction after the War and was fascinated by the mirage of economic growth, the road represented a place from which to observe the transformation of society itself.

As compulsory stages of the journey, service stations house a fantastic bestiary that combines art with the first experiments of advertising communication. Artists and graphic designers which were still connected to the world of the *affiche*, combine progress and colours in the first experiments of coordinated im-



Tappa obbligata del viaggio, le stazioni di servizio accolgono un bestiario fantastico che raccorda l'arte con i primi esperimenti di comunicazione pubblicitaria. Artisti e grafici ancora legati al mondo dell'*affiche* coniugano progresso e colori nei primi esperimenti di immagine coordinata, nel tentativo di proporre una "via" europea all'egemonia delle grandi compagnie statunitensi. Da Dudovich ad Armando Testa, da Codognato a Bob Norda a Depero è lunga la lista degli artisti che vengono coinvolti dalle aziende.

Tra tutti il percorso dell'AGIP, nel concorso indetto nel 1952, che porterà alla nascita del nuovo logo, la compagnia affida la scelta del vincitore ad una giuria composta da pittori, scrittori e architetti quali Mario Sironi, Mino Maccari, Giò Ponti e Antonio Baldini. Cani a sei zampe, gatti selvatici e serpenti popolano le stazioni di servizio Agip, che, con le loro caratteristiche architettoniche, iniziano a diventare parte integrante del paesaggio italiano e luogo di ritrovo per gli automobilisti che vi scoprono numerosi servizi, non più solo per le autovetture: «vi si trova spesso il ristorante, il bar, l'albergo. Sotto l'insegna del carburante si può soggiornare, riposare, dormire, mangiare, andare e venire dal bar»⁹. La loro uniformità le rende riconoscibili su tutto il territorio italiano e all'inizio degli anni Sessanta la rete di distribuzione dei carburanti dell'Agip è la più moderna tra quelle europee¹⁰: «sono strutture agili, snelle, fanno pensare a una stagione felice, ai traffici che si popolano di nuove insegne, di nuove case per gli uomini»¹¹.

Siamo agli albori di quello che Bob Noorda¹² costruirà per Agip come per altri importanti marchi a partire dagli anni sessanta, vale a dire la *Corporate Identity*, l'immagine aziendale, già bel presente negli Stati Uniti, ma ancora agli inizi in Italia. Rapportandosi non solo con il logo, ma con l'intero brand, Noorda ha creato i primi "Manuali di applicazione", strumenti fondamentali per realizzare un sistema di comunicazione modulare valido nel tempo attraverso il quale creare l'identità delle aziende. Noorda per primo ha concepito la grafica come architettura, ovvero come costruzione.

age, in the attempt to propose a European "path" in response to the hegemonic role of the great American oil companies. From Dudovich to Armando Testa, Codognato, Bob Norda and Depero, the list of the artists involved in these projects by the companies is a long one.

Most exemplary is the case of AGIP, who called a competition in 1952 that resulted in the creation of the new logo, and in which the company entrusted the choice of the winner to a jury composed by painters, writers and architects, among whom Mario Sironi, Mino Maccari, Giò Ponti and Antonio Baldini. Six-legged dogs, wild cats and serpents inhabit Agip's gas stations, and thus begin to become an integral part of the Italian landscape and a meeting point for car drivers who find in them a series of services, not all linked to the cars themselves: «they often include a restaurant, a bar, a hotel. Under the sign of the oil company one can sojourn, rest, sleep, eat, go and come from the bar»⁹. Their uniformity makes them recognisable throughout the entire Italian territory and by the early Sixties the network of Agip gas stations is the most modern among European companies¹⁰: «they are slender and agile structures, which seem to foretell happiness, as well as the appearance of new signs on the roads, and new homes for men»¹¹.

We are in the early phase of what Bob Noorda¹² will eventually build for Agip, as for other important brands, in the Seventies, that is the *Corporate Identity*, the image of the company, something that was already quite present in the United States, but only in its initial stages in Italy. Establishing a link not only with the logo, but with the brand as a whole, Noorda created the first "Application Manuals", essential tools for carrying out a modular communication systems that remain valid through time with which to create the identity of the companies. Noorda was the first to consider graphic design as architecture, in other words as construction. Beginning from the road, communication reaches the motorway, a privileged observation point capable of offering a sequential



Partita dalla strada, la comunicazione approda sull'autostrada, osservatorio privilegiato capace di offrire un punto di vista sequenziale e dinamico ai viaggiatori. Questi ultimi percepiscono il paesaggio viaggiando e la comunicazione inizia a influenzare in modo di disegnare la strada relazionandola all'ambiente circostante¹³.

Proprio sulle autostrade si assiste per la prima volta a una strategia che coniuga architettura e supporto pubblicitario. Partendo da una cultura architettonica che affonda le sue radici in una tradizione legata all'allestimento fieristico e commerciale, tipicamente italiana, la committenza si apre alle più avanzate esperienze internazionali, guardando soprattutto al modello offerto dagli Stati Uniti, favorendo, anche nel campo progettuale, quell'originale adattamento dei modelli internazionali alla dimensione italiana che abbiamo visto essere il tratto principale dell'originalità del Paese di quegli anni¹⁴.

L'architetto milanese Angelo Bianchetti con il primo punto di ristoro autostradale realizzato sulla Torino-Milano per Pavese nel 1947 adotta una strategia che usa esplicitamente l'architettura come supporto pubblicitario¹⁵. Il risultato innovativo dal punto di vista progettuale è da leggere soprattutto sul piano della visibilità comunicativa: un'architettura fortemente spettacolarizzata e direttamente legata al prodotto alimentare, che permette la visione del traffico autostradale attraverso una sorta di terrazza panoramica, una specie di schermo televisivo nel quale contemplare il Paese che cresce, e al contempo, uno specchio in cui scorgere le proprie «magnifiche sorti e progressive»¹⁶. All'interno degli autogrill, come nelle stazioni di servizio, l'immagine è coordinata attraverso la progettazione di tutte le espressioni aziendali: dalla grafica alla segnaletica, fino alle uniformi del personale. Progettato da Bianchetti nel 1959, l'Autogrill Pavese di Fiorenzuola d'Arda fu il primo punto di ristoro autostradale a ponte edificato in Europa e rimane uno tra i simboli più iconici della modernizzazione e del boom economico italiano.

Gli autogrill Pavese suggerivano l'idea di modernità e benessere

and dynamic point of view to travelers, who perceive the landscape while in transit, and thus begins to influence as well the way in which to design the road itself, relating it to the surrounding environment¹³.

It is precisely with motorways that a first strategy is used that combines architecture and advertising. Deriving from an architectural culture that is rooted in a tradition linked to a typically Italian commercial and exhibition set-up, the clients eventually agreed to open up to the more advanced international experiences, especially those offered by the American model, favouring, also in terms of design, the peculiar adaptation of international models to the Italian dimension which, as has been mentioned earlier, was the main element of originality in the country during those years¹⁴.

The Milanese architect Angelo Bianchetti, with the first rest area built for Pavese in 1947 on the Turin-Milan motorway, adopted a strategy that explicitly uses architecture in support of advertising¹⁵. The innovative result from the point of view of the design is to be interpreted especially on the level of communicative visibility: a highly spectacular architecture directly linked to the food products, which permits viewing the motorway traffic through a sort of panoramic terrace, a kind of television screen through which to contemplate a growing nation and, at the same time, a mirror in which to catch sight of one's own «magnificent and progressive fate»¹⁶. In *Autogrills*, as in service stations, the image is coordinated through the design of all the corporate expressions: from graphics to signage and the personnel's uniforms. Designed by Bianchetti in 1959, the Pavese Autogrill in Fiorenzuola d'Arda was the first motorway service station and restaurant in Europe built as a bridge, and remains one of the most iconic symbols of modernisation and of the Italian economic boom.

Pavese Autogrills suggested an idea of modernity and well-being that identifies in the motorists' "rest" a new and large sector for commercial development using the lasting experience of novelty:

p. 140
Paline Mobiloil
 per gentile concessione Museo Fisogni
 p. 141
Pagina tratta dal Manuale Esso
 Esso Nederland b.v. Historical Archives, Rotterdam
 p. 142
Insegne in latta smaltata Agip e Agipgas
 per gentile concessione Museo Fisogni
 p. 143
Cartolina Armando Testa per Pirelli
 per gentile concessione Museo Fisogni
 p. 144
Angelo Bianchetti, Autogrill Pavesi, Montepulciano, 1967
 Archivio Bianchetti
 p. 145
Angelo Bianchetti, Autogrill Pavesi, Ronco Scrivia, 1960
 Cartolina postale, (fotostampa originale di Roccatagliata - Ronco Scrivia)



che individua nel “ristoro” dell’automobilista un nuovo grande settore di sviluppo commerciale usando l’esperienza indelebile della novità: «la sosta nell’autogrill, non solo per le necessità legate al viaggio, ma soprattutto per vivere un momento gioioso, sentendosi parte di un nuovo modello sociale in costruzione»¹⁷.

* «[...] è un’architettura di comunicazione invece che di spazio [...]. La persuasione commerciale di un nuovo eclettismo, quello del “bordo stradale”[...] Stili e segni stabiliscono connessioni tra molti elementi distanti tra loro e percepiti velocemente», in R. Venturi, D. Scott Brown, Steven Izenour, *Imparando da Las Vegas. Il simbolismo dimenticato della forma architettonica, ed italiana*, Cluva, Venezia 1985, p. 21.

¹ G. Illiprandi, *Note*, Hoepli, Milano 2015, p. 20.

² J. Heimann, *California crazy & beyond. Roadside vernacular architecture*, Chronicle Books, San Francisco 2001.

³ Nel 1895 il consiglio del Touring decide di stanziare una somma per lo sviluppo delle indicazioni stradali, fino ad allora del tutto assenti, se non si considerano le pietre miliari di origine romana. Nel 1897 il Touring mette i primi 100 pali indicatori. Dieci anni dopo saranno quasi mille, e il Touring gratuitamente li colloca in tutte le province come opera di “dignità e utilità nazionale”. È solo l’inizio di una lunga storia durata fino al 1974, quando cessa l’attività l’Ufficio tecnico segnalazioni stradali che in 80 anni ha collocato in giro per il Paese oltre 700mila cartelli” (<http://www.touringclub.it/news/litalia-delle-insegne-e-delle-targhe-ne-parliamo-giovedi-14-a-milano>).

⁴ S. Caccia Gherardini, *Tutela e restauro delle stazioni di servizio. Preservation and restoration of service stations*, Franco Angeli, Milano 2013, p. 30 e ss.

⁵ W. Guadagnini, *Allan D’Arcangelo. Retrospettiva*, Silvana, Milano 2005.

⁶ A. Jakle, K.A. Sculle, *The gas station in America*, Johns Hopkins University Press, Baltimora 1994, pp. 55-56.

⁷ «Esso», 4, 1949.

⁸ R. Blijdenstein, *Benzinestations: het ESSO-station van W.M. Dudok*, St. Publikatieford, Projectbureau Industrieel Erfgoed, 1995.

⁹ M. Parrella, *Stazioni di servizio crocevia della vita moderna*, in «Il Gatto Selvatico», II, n. 6, 1956, pp. 12-13.

«the stop at the Autogrill, not only due to the needs of the journey, but also in order to live a enjoyable moment, feeling as a part of a new social model under construction»¹⁷.

Translation by Luis Gatt

* «It is an architecture of communication over space [...]. The commercial persuasion of road-side eclecticism [...]. Styles and signs make connections among many elements, far apart and seen fast», in R. Venturi, D. Scott Brown, S. Izenour, *Learning from Las Vegas: The forgotten symbolism of architectural form*, MIT Press, Boston 1977 (1st edition 1972), pp. 8-9.

¹ G. Illiprandi, *Note*, Hoepli, Milano 2015, p. 20.

² J. Heimann, *California crazy & beyond. Roadside vernacular architecture*, Chronicle Books, San Francisco 2001.

³ In 1895 the council of the Touring Club decided to allocate a sum for developing street signs, which were non-existent, with the exception of ancient Roman mile-stones. In 1897 the Touring Club placed the first 100 indicators. Ten years later there were almost one thousand of these, and the Touring Club placed them throughout all the nation’s provinces as a work of “dignity and national unity”. This was only the beginning of a long history which ended in 1974, when the Technical department for road signs ceased all activities. In its 80 years of activity it placed throughout the country over 700 thousand signs (<http://www.touringclub.it/news/litalia-delle-insegne-e-delle-targhe-ne-parliamo-giovedi-14-a-milano>).

⁴ S. Caccia Gherardini, *Tutela e restauro delle stazioni di servizio. Preservation and restoration of service stations*, Franco Angeli, Milano 2013, p. 30 e ss.

⁵ W. Guadagnini, *Allan D’Arcangelo. Retrospettiva*, Silvana, Milano 2005.

⁶ A. Jakle, K.A. Sculle, *The gas station in America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore 1994, pp. 55-56.

⁷ «Esso», 4, 1949.

⁸ R. Blijdenstein, *Benzinestations: het ESSO-station van W.M. Dudok*, St. Publikatieford, Projectbureau Industrieel Erfgoed, 1995.

⁹ M. Parrella, *Stazioni di servizio crocevia della vita moderna*, in «Il Gatto Selvatico», II, n. 6, 1956, pp. 12-13.



¹⁰ D. Deschermeier, *Impero Eni. L'architettura aziendale e l'urbanistica di Enrico Mattei*, Damiani, Bologna 2008.

¹¹ *Ivi*, p. 13.

¹² Bob Noorda (Amsterdam, 15 luglio 1927-Milano 11 gennaio 2010) designer e architetto olandese naturalizzato italiano, a partire dagli anni sessanta, si è imposto come uno dei principali artefici del rinnovamento della grafica italiana del Novecento. Suoi i loghi per Feltrinelli, Mondadori e il sistema segnaletico della Metropolitana di Milano.

¹³ Tra tutti il testo di Lynch *The View from the road* ha raccontato per la prima volta proprio l'estetica della strada enunciando dei principi generali sul paesaggio delle infrastrutture (The highway landscape), è proposto un nuovo linguaggio grafico per rappresentare la sequenza visuale dalle autostrade (Recording highway sequences), fino ad applicare un metodo alla realtà esistente (Analysis of an existing highway) e arrivare a disegnare una nuova strada sulla base della teoria enunciata (*Methods of design*). L'idea è quella di contrastare il degrado che si percepisce dalle infrastrutture varie per fornire all'automobilista, da una parte, un'esperienza positiva godibile e, dall'altra, una guida per le trasformazioni dei luoghi che permetta, grazie ad una visione sistemica e dinamica, la riqualificazione complessiva del paesaggio urbano.

¹⁴ A. Morone, *La ristorazione autostradale italiana nel dopoguerra: progetto e comunicazione tra spazi del consumo e cibo industriale*, in «AISIDesign, Storia e Ricerche», numero 5 speciale expo, 2015.

¹⁵ Molti studi hanno approfondito la vicenda degli spazi di ristoro autostradali italiani nel dopoguerra. Si veda a questo proposito S. Colafranceschi, *Autogrill. Una storia italiana*, Il Mulino, Bologna 2007. Per una lettura specifica delle pratiche costruttive si rimanda a L. Greco, *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi Editore, Roma 2010. Per un approfondimento degli Autogrill Pavesi: G. Gonizzi (a cura di), *L'Italia dei Pavesini. Cinquant'anni di pubblicità e comunicazione Pavesi*, Pizzi, Milano 1997.

¹⁶ Verso estratto da *La Ginestra* di Giacomo Leopardi scritta nella primavera del 1836 e pubblicata postuma nell'edizione dei Canti nel 1845.

¹⁷ G. Fabris, *Il nuovo consumatore: verso il postmoderno*, Franco Angeli Editore, Milano 2004.

¹⁰ D. Deschermeier, *Impero Eni. L'architettura aziendale e l'urbanistica di Enrico Mattei*, Damiani, Bologna 2008.

¹¹ *Ibid*, p. 13.

¹² Bob Noorda (Amsterdam, 15 July 1927 - Milano 11 January 2010) was a Dutch designer and architect who became an Italian citizen, and who in the Seventies became established as one of the main instigators of the renewal of 20th century Italian graphics. He created the logos for Feltrinelli and Mondadori, and the signage system for the Milan Underground.

¹³ It was Lynch, in his *The View from the Road*, who first narrated the aesthetics of the road. Formulating a series of general principles concerning the landscape of infrastructures (The highway landscape), he proposed a new graphic language for representing the visual sequence of motorways (Recording highway sequences), including the application of a method for interpreting the existing reality (Analysis of an existing highway) and concluding with the design of a new road based on the theory expound (*Methods of design*). The idea is that of tackling the degradation perceived in road infrastructures in order to provide the motorist with, on the one hand, a positive and enjoyable experience, and on the other, a guideline for the transformation of places that allows to carry out, thanks to a systemic and dynamic vision, a comprehensive re-qualification of the urban landscape.

¹⁴ A. Morone, *La ristorazione autostradale italiana nel dopoguerra: progetto e comunicazione tra spazi del consumo e cibo industriale*, in «AISIDesign, Storia e Ricerche», Special Expo number 5, 2015.

¹⁵ Many studies have explored the history of post-war motorway rest areas in Italy. See S. Colafranceschi, *Autogrill. Una storia italiana*, Il Mulino, Bologna 2007. For a study concerning building practices in particular see L. Greco, *Architetture autostradali in Italia. Progetto e costruzione negli edifici per l'assistenza ai viaggiatori*, Gangemi Editore, Roma 2010. For an in-depth analysis of the Pavesi Autogrills see G. Gonizzi (ed.), *L'Italia dei Pavesini. Cinquant'anni di pubblicità e comunicazione Pavesi*, Pizzi, Milano 1997.

¹⁶ Taken from *La Ginestra* by Giacomo Leopardi, written in the Spring of 1836 and published posthumously in the edition of the Canti of 1845. English translation by A.S. Kline.

¹⁷ G. Fabris, *Il nuovo consumatore: verso il postmoderno*, Franco Angeli Editore, Milano 2004.

The tower of the waste-to-energy plant in Brescia raises some questions: the use of colour for creating perceptive and chromatic effects at the scale of the architectural object, but with an impact also at the territorial scale, the theme of ascribing new meanings to merely functional elements, yet with a strong architectural impact, and finally the theme of "archisculpture", that is of architecture which becomes sculpture.

Jorrit Tornquist

Il progetto cromatico della torre del Termoutilizzatore di Brescia

The chromatic project for the tower of the waste-to-energy plant in Brescia

Matteo Zambelli

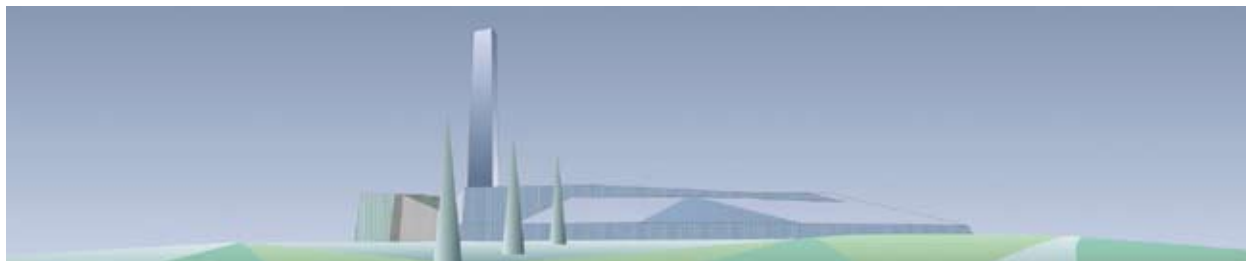
Lungo l'autostrada A4, la Milano-Venezia, fra i caselli di Brescia-ovest e Brescia-centro, si erge, con i suoi 120 metri di altezza, la snella ciminiera a base quadrata (9 metri di lato) del termoutilizzatore di Brescia, l'impianto progettato dall'architetto Massimo Gozzoli e dallo Studio Tekne di Brescia, coadiuvati, per tutte le scelte cromatiche, dall'artista, biologo e architetto austriaco Jorrit Tornquist¹, la cui professione è quella di color designer.

La torre carpisce l'attenzione non solo per la sua dimensione, ma soprattutto per i curiosi giochi cromatici e percettivi che la caratterizzano e i rimandi culturali a cui essa rinvia. Ciò che salta immediatamente agli occhi del passante è che la ciminiera si vede e non si vede, nonostante la sua altezza, tanto riesce a ibridarsi e a reagire come pelle sensibile alla mutevolezza del cielo e dei suoi colori. Tornquist spiega le ragioni di questo mimetismo affermando che nell'ottica di un postindustrialismo più umano il termoutilizzatore deve avere un'immagine soft, quindi deve essere percepito nel suo contesto come semitrasparente senza tuttavia nascondere o compromettere la propria funzione. La condizione di semitrasparenza viene raggiunta creando sfumature sui toni del blu-grigio, ottenuti campionando il colore del cielo medio di Brescia. Ma non solo questo; la sfumatura viene invertita su tutte le quattro facce della torre, inoltre nelle diverse facce i blu e i grigi sono più chiari o più scuri secondo un gioco che contraddice la reale esposizione alla luce². E sono proprio questi trattamenti cromatici a determinare i potenti effetti percettivi della torre. È grazie alle sfumature che la torre che si sposa con il colore del cielo, e che le parti lette in trasparenza trascolorano col continuo variare delle situazioni luminose e coll'incessante mutare del blu

Along the A4 motorway, which connects Milan to Venice, between the toll booths of Brescia-west and Brescia-centre, stands a 120 metre, square-based chimney (9 metres per side) of the waste-to-energy plant in Brescia, which was designed by the architect Massimo Gozzoli and the Studio Tekne in Brescia, with the support, concerning all chromatic choices, of the Austrian artist, biologist and architect Jorrit Tornquist¹, whose profession is that of colour designer.

The tower captures the attention not only due to its size, but especially to the curious chromatic and perceptive effects that characterise it and to the cultural references it suggests. What immediately catches the attention of the passer-by is that the chimney can be seen and yet is not visible, despite its height, thanks to its capacity to react like a sensitive skin to the changes in the sky and to its colours. Tornquist explains the reasons of this mimesis by affirming that from the point of view of a more human post-industrialism, the waste-to-energy plant must present a softer image, and must therefore be perceived in its context as a semi-transparent body without, however, hiding or compromising its function. The semi-transparent condition is reached by creating nuances based on blue-grey tones, obtained by sampling the average colour of the sky in Brescia. But not only this; the nuances are inverted on all four sides of the tower, additionally, so that on the various sides the blue and grey are lighter or darker in a play of light that contradicts the actual exposition to light². And it is precisely these chromatic treatments which determine the powerful perceptive effects of the tower. It is thanks to the nuances that the tower blends with the colour of the sky, and that the parts interpreted as transparencies mutate colour with the con-





del cielo che le fa da sfondo. Ed è per questa ragione che la torre, che alle volte si libra, altre si staglia, o si ritaglia, o si ibrida, o ruota nel cielo, crea tanto stupore in chi la contempla.

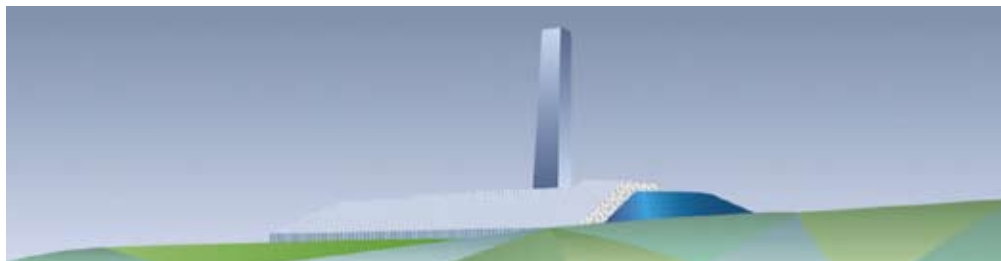
A un osservatore più esperto gli effetti cromatici della ciminiera suscitano altri riferimenti oltre a quello del mimetismo animale, a cui anche Tornquist stesso fa riferimento³. L'inversione cromatica delle quattro facce della torre, che genera un effetto torsionale nella percezione della torre, ricorda le opere di Op Art e Arte cinetica (ismi artistici originati dalle ricerche sulle leggi della percezione e delle illusioni percettive, e sulla Psicologia della Gestalt), tutte incentrate sul movimento creato dalla reazione psicofisica dei visitatori attraverso disegni instabili o sul disorientamento raggiunto servendosi del movimento dello spettatore. A proposito di illusioni e giochi percettivi, in certe condizioni di luce l'impressione generata dalla torre è quella di una continua alternanza fra presenza e assenza: la torre appare e scompare nel cielo incessantemente; questo continuo avvicendamento fra figura e sfondo sembra una traslazione degli effetti percettivi de *La firma in bianco* (1965), il quadro di Rene Magritte in cui la cavallerizza nasconde gli alberi e gli alberi, a loro volta, nascondono la cavallerizza, come qui accade fra il cielo e la torre. Il sottile gioco delle variazioni delle tonalità degli stessi blu e grigi in funzione dell'esposizione delle facce della torre al sole ricorda altri tre quadri di Magritte, *La condizione umana I e II* (1933) e *Il bel mondo* (1962). Tutti i quadri appartengono alla serie del 'quadro nel quadro', in cui Magritte gioca sull'ambiguità della percezione della realtà, ossia sulla difficoltà a capire ciò che è reale e quella che è la percezione del reale, come qui accade nella difficoltà a percepire la realtà della ciminiera e quella del cielo.

La torre del termoutilizzatore pone in campo altre questioni, legate alla ricerca architettonica. La prima è il tema delle superfici parlanti in architettura. Come scrive Daniela Colafranceschi: «L'architettura contemporanea esibisce [...] attraverso le sue pellicole sensibili esterne, attraverso la sua 'pelle', una volontà di efficacia comunicativa capace di competere, nell'era telematica, con quella 'virtuale' del cinema e della televisione»⁴. Sempre Colafranceschi nota come prevalga all'interno della città destrutturata, dove è impossibile o difficile una qualsiasi forma di 'continuità', quella che l'autrice definisce 'discontinuità', che si verifica quando l'architettura

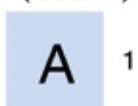
continuously shifting of light and the constant change of the hue of the sky that serves as backdrop. It is for this reason that the tower, which sometimes hovers, others stands out, projects, blends or rotates in the sky, generates so much stupor in the viewer.

To a more expert observer, the chromatic effects of the chimney bring about other references, in addition to that of animal mimicry, to which Tornquist himself refers³. The chromatic inversion of the four sides of the tower, which generates a torsion effect on the tower, recalls Op Art and Kinetic art (art trends that derived from research on perception and perceptive illusions, as well as on Gestalt psychology), which focused on the movement created by the psycho-physical reaction of the viewer through unstable drawings or on disorientation generated by the movement of the viewer. And regarding illusions and games of perception, under certain light conditions, the impression given by the tower is that of a constant alternation between presence and absence: the tower appears and disappears from the sky incessantly; this continuous exchange between figure and backdrop seems to be a translation of the perceptive effects of *The blank signature* (1965), by René Magritte, in which the rider hides the trees and the trees, in turn, hide the rider, as is the case here with the sky and the tower. The subtle play of variations in tone of blue and grey in function of the exposition of the sides of the towers to the sun recalls other paintings by Magritte, such as the two versions of *The human condition* (1933 and 1935) and *The beautiful world* (1962). All of these paintings belong to the series of the 'frame within the frame', in which Magritte plays with the ambiguous nature of the perception of reality, that is with the difficulty to understand what is reality and what is the perception of reality, which is what happens here with the difficulty of perceiving the reality of the chimney and that of the sky.

The tower of the waste-to-energy plant highlights other issues, related to architectural research. The first is the theme of speaking surfaces in architecture. As Daniela Colafranceschi writes: «Contemporary architecture exhibits [...] through its exterior sensitive film, through its 'skin', a will to achieve a communicative efficiency that is capable of competing, in the era of telecommunications, with the 'virtual' communications of cinema and television»⁴. Colafranceschi notes how within the de-structured city, where any form of 'continuity' is impossible, or at least difficult, a 'discontinuity' prevails,



NCS: 0030-R80B
(1500-N)



1



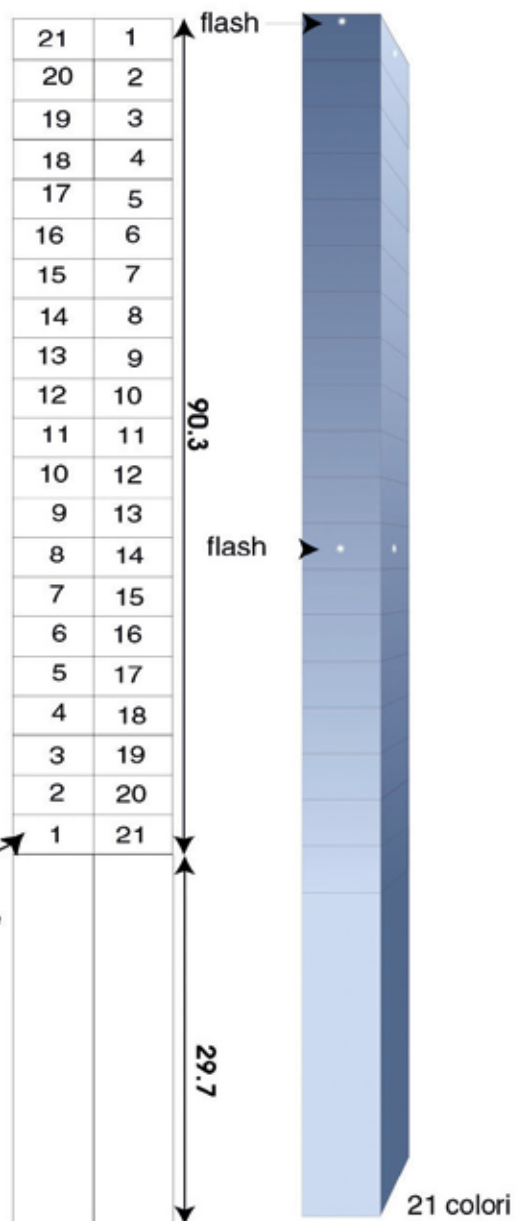
21

NCS: 4030-R80B
(5500-)

21

MISCELA DEI COLORI

N° COLORE	A%	B%
1	0	100
2	5	95
3	10	90
4	15	85
5	20	80
6	25	85
7	30	70
8	35	65
9	40	60
10	45	55
11	50	50
12	55	45
13	60	40
14	65	35
15	70	30
16	75	25
17	80	20
18	85	15
19	90	10
20	95	5
21	100	0



tura non cerca più una ricucitura dei tessuti urbani, ma oppone loro l'individualità e la distinzione tipica dei luoghi della città destrutturata, dove è demandato ai tratti "somatici" delle architetture, in particolare alla pelle, il compito di definirne il loro carattere, ruolo e significato in rapporto con la forma urbis o gli artefatti che caratterizzano lo spazio circostante. Quindi, «le nuove macchine sono i nuovi 'trasmettitori' urbani ad alta concentrazione d'immagine, architetture isolate per le quali non esistono più codici di riferimento, ordini o dogmi che gli derivino dalla necessità di appartenenza ad un 'genere', ad una famiglia, ad un preciso contesto di riferimento⁵. Come interventi puntuali, di forte contenuto simbolico e comunicativo, i nuovi edifici si fanno garanti di interazione tra sistema informativo e sistema urbano, di una nuova identità di luogo, di una rinnovata qualità spaziale ed estetica»⁶.

Un altro tema del progetto di Tornquist è quello dell'arricchimento semantico, e in certi casi risemantizzazione integrale, degli elementi funzionali quali centraline elettriche, torri piezometriche, ciminiere, silo, vasche per il trattamento dei liquami, ecc. Questi elementi nati per rispondere a esigenze meramente funzionali assumono significati nuovi spesso attraverso operazioni di straniamento. Alcuni esempi. Nel progetto *Booster* degli NL Architects un parallelepipedo anonimo, dentro il quale doveva essere alloggiato un sistema di pompe per il drenaggio e lo smaltimento delle acque reflue, viene rivestito con una rete metallica, attaccata alla base rettangolare e al suo tetto circolare (dove il progetto prevedeva di ricavare un campo da basket), necessaria per far crescere delle piante rampicanti che avrebbero trasformato questo elemento funzionale in un enorme vaso, all'interno di un parco, sotto la cui ombra le persone avrebbero potuto trovare ristoro. Nel progetto *Siloo o* sempre gli NL Architects propongono di trasformare un silo abbandonato in una enorme palestra di roccia, una soluzione da loro già realizzata, a una scala diversa, nella parete dell'impianto di teleriscaldamento WOS 8.

Un terzo tema che la torre propone è quello dell'"Archiscultura"⁷. Gli architetti svizzeri Herzog & De Meuron, i cui progetti al principio della loro carriera giocavano sulla 'pelle' di rivestimento, nei binari di Basilea avvolgono di strisce di rame la nuova cabina centrale di manovra delle ferrovie, altrimenti anonima, e la trasformano in un'enigmatica e silenziosa bobina dalle valenze scultoree, un

which takes place when architecture no longer attempts to mend the urban tissues, but rather opposes to them the individuality and distinctive features of the places of the de-structured city, in which the task of defining the character, role and meaning of a place is required from the "somatic" traits of architecture, in particular the skin, in terms of its relationship to the *forma urbis* or to the artifacts that characterise the surrounding space. Therefore, «the new machines are the new urban 'transmitters' of high concentrations of images, isolated architectures for which no reference codes are available, or any orders or dogmas which derive from the need to belong to a 'genre', a family, or a precise context of reference⁵. As specific interventions with a strong symbolic and communicative content, the new buildings become the guarantors of the interaction between information system and urban system, of a new identity of place, a renewed spatial and aesthetic quality»⁶.

Another theme of Tornquist's project is that of a semantic enhancement, and in certain cases of a complete re-ascribing of meaning, of the functional elements such as electrical junction boxes, piezometer towers, chimneys, silos, sewage treatment plants, etc. These elements, which respond to exclusively functional needs, acquire new meanings often through estrangement operations. One example is the *Booster* project by NL Architects, in which a featureless parallelepipedon devised to contain a system of pumps for the drainage and disposal of sewage is covered with a metal grid connected to its rectangular base and to its circular roof (on which the project envisaged placing a basket-ball court), necessary for allowing the growth of vines which would have transformed this functional structure into an enormous vase, within a park, under whose shade people would have been able to rest. Another example is the *Siloo o* project, also by NL Architects, which proposes to transform an abandoned silo into an enormous rock-climbing venue; a solution they had already successfully carried out, at a different scale, on the wall of the WOS 8 district heating plant.

A third theme that the tower proposes is that of "Archisculture"⁷. The Swiss architects Herzog & De Meuron, whose projects, at the beginning of their career, played with the cladding 'skin' of structures, at the railway station in Basel covered the new and otherwise featureless utility building with an exterior cladding of copper strips, transforming it into an enigmatic and silent and sculptoreal coil, a



Nuovo Termoutizzatore ASM, Brescia
1992-1999

Progetto:
Studio Tecne Srl
Francesco Berlucchi, Lamberto Cremonesi, Massimo Gozzoli

Progetto cromatico:
Jorrit Tornquist

Commitente:
ASM Brescia

potente ibrido fra architettura e scultura. A proposito di elementi funzionali trasformati in oggetti dalle forti valenze plastiche⁸, e quindi potenziati/arricchiti nei loro significati, si ricordi il camino di ventilazione dei MoDus Architects a Varna, vicino a Bressanone, realizzato a mo' di coda di pesce confitta nel terreno e rivestita di acciaio corten o l'impianto di teleriscaldamento a Millan realizzato dagli stessi architetti nei pressi di Bressanone in Trentino-Alto Adige, in cui il rivestimento di elementi meramente tecnici genera un'essenziale scultura minimalista polilobata.

Gli esempi di sopra citati dicono qualcosa di importante, perché possono venire interpretati come catalizzatori di emozioni e motori di seduzione; qui l'architetto ha aggiunto alle proprie competenze quelle del regista di azioni teatrali specifiche, avvalendosi, spesso, di contributi estranei e distanti dal campo dell'architettura⁹.

La torre del termoutizzatore di Brescia sussume tutte queste linee di ricerca: è un elemento che attraverso il trattamento cromatico della pelle del color designer Jorrit Tornquist è capace di catalizzare curiosità ed emozioni, attraverso i suoi giochi percettivi, e di suscitare significati altri esorbitanti dalla sua mera funzione di ciminiera per lo scarico dei fumi.

powerful hybrid between architecture and sculpture. And regarding functional elements transformed into strongly sculptural objects⁸, and therefore enhanced/enriched in terms of meaning, it is appropriate to recall the vent built by MoDus Architects in Vahrn, near Brixen, in the shape of a fishtail stuck into the ground and covered in weathering steel, or else the district heating plant by the same architects in Millan, in Adige-South Tyrol, whose cladding with exclusively technical elements generates a polylobed minimalist sculpture.

The above-mentioned examples say something important, since they can be interpreted as catalysts of emotions and motors of seduction; in them the architect has added to his specific competencies those of the stage manager, often using contributions from disciplines that are not related to the field of architecture⁹.

The tower of the waste-to-energy plant in Brescia subsumes all of these lines of research: it is an element which, through the chromatic treatment of its skin by colour designer Jorrit Tornquist, is capable of catalyzing curiosity and emotions, through its play with perception, and to generate other meanings which lie outside its mere function as a chimney for the discharge of flue gases or smoke.

Translation by Luis Gatt

¹ Tornquist ha collaborato con i progettisti alla definizione della forma e delle dimensioni della ciminiera.

² Tornquist teorizza il tema dell'ombra, e dei suoi effetti sulla percezione del colore, nel capitolo "Ombre", e in particolare nei paragrafi "Ombre proprie" e "Ombre portate", del libro *Colore e luce*, che presto sarà pubblicato.

³ Il mimetismo della pelle degli animali è uno dei temi che viene affrontato nel capitolo dedicato al regno animale nel libro *Colore e luce*, op. cit....

⁴ D. Colafranceschi, *Architettura in superficie. Materiali, figure e tecnologie delle nuove facciate urbane*, Gangemi Editore, Roma 1995, p. 13.

⁵ A proposito di riferimenti contestuali, Tornquist afferma: Il "Crystal Palace" presente in questa zona, con i suoi 110 m, raggiunge quasi la torre, la cui altezza è 120 m. Ambedue si richiamano sia nella forma prismatica a base quadrata sia nel colore azzurro. La dinamicità del colore del "Crystal Palace" è ottenuta mediante il rivestimento in vetro riflettente azzurro, perciò crea una continua variazione a seconda delle situazioni atmosferiche, dei periodi stagionali e della luce nell'arco della giornata. Questa mutevolezza per la torre non è possibile, perciò la dinamicità può essere espressa solo tramite il colore".

⁶ Colafranceschi, op. cit., pp. 14-15.

⁷ *ArchiSculpture* è il titolo di una mostra, e del suo catalogo, realizzata alla Fondazione Beyeler fra l'ottobre del 2004 e il gennaio del 2005. La mostra confrontava alcune opere di scultura con architetture e mostrava come fosse potente il dialogo fra le due discipline nella concezione della forma e, spesso, negli esiti morfologici.

⁸ In una intervista Tornquist afferma: "La torre di Brescia sarebbe una bruttissima scultura... se fosse una scultura...", in D. Moretti, *La passione del colore*, in «Gabrius», 1999.

⁹ Cfr. Colafranceschi, op. cit., p. 15.

¹ Tornquist collaborated with the designers in the definition of the form and dimensions of the chimney.

² Tornquist theorises on the topic of shadows, and of their effects on the perception of colour, in the chapter "Shadows", and in particular in the paragraphs "own shadows" and "brought shadows", from his book *Colore e luce*, soon to be published.

³ The mimesis of animal skins is one of the subjects addressed in the chapter devoted to the animal kingdom in the book *Colore e luce*, op. cit....

⁴ D. Colafranceschi, *Architettura in superficie. Materiali, figure e tecnologie delle nuove facciate urbane*, Gangemi Editore, Roma 1995, p. 13.

⁵ Regarding contextual references, Tornquist affirms: The "Crystal Palace" present in this area, with its 110 m, is almost as high as the tower, which reaches 120 m. They resemble each other both in their square-based prismatic form and in the use of the colour blue. The dynamics of colour in the case of the "Crystal Palace" the use of a blue reflecting glass, which generates variations according to the atmospheric conditions, the seasons, and the passage of light throughout the day. This changing nature is not possible in the case of the tower, yet the dynamism can be expressed through colour".

⁶ Colafranceschi, op. cit., pp. 14-15.

⁷ *ArchiSculpture* is the title of an exhibition, and of its catalogue, undertaken by the Beyeler Foundation between October 2004 and January 2005. The exhibition compared some sculptures with architectural structures and showed how potent the dialogue was between the two disciplines in terms of the conception of the form and, often, in their morphological results.

⁸ In an interview Tornquist affirms: "The tower of Brescia would be an awful sculpture... if it were a sculpture...", in D. Moretti, *La passione del colore*, in «Gabrius», 1999.

⁹ Cf. Colafranceschi, op. cit., p. 15.



The Sixties in the United States is essential to the development of the idea of the road as an architectural place. It is the concept of architecture itself which undergoes a radical transformation. The road, full of symbols of space rather than of form, is a privileged point of observation to inquire into the environment, both natural and built. A point of view that establishes a different relationship between architects and architecture, between the architecture of architects and that of the road.

Imparare dalla strada. Autopia vs distopia *Learning from the road. Autopia vs dystopia*

Ugo Rossi

La strada e l'architettura a essa connessa sono alla base della riflessione sulla costruzione dell'ambiente umano, ma la definizione della strada come habitat è forse l'aspetto più inedito e meno indagato dall'architettura moderna. La strada viene pensata soprattutto come costruzione subordinata alla gestione del flusso automobilistico, e in questa sua declinazione, viene interpretata come elemento autonomo. In realtà l'idea stessa di strada è imprescindibile dalla costruzione della città e del paesaggio, e sulla base di questa consapevolezza essa non può essere esclusa dai processi progettuali¹. In questo senso, probabilmente la proposta più emblematica e influente per gli sviluppi futuri, fu quella che Le Corbusier, nel 1922, espose nel suo progetto per la *Ville Contemporaine: la Ville Radieuse*². La visione di Le Corbusier si identifica nella città-parco con servizi pubblici ed amministrativi disseminati lungo le arterie principali da percorrere ad alta velocità. Dietro – lontano – i grattacieli residenziali e infine i luoghi del lavoro. Questa città immaginaria contiene i precetti della “nuova urbanistica”, ma l'idea non troverà realizzazione ad Algeri o a Rio, né a Chandigarh e tantomeno nella Brasilia di Lucio Costa e Oscar Niemeyer, la città che forse più adotta la *Maniera di pensare l'urbanistica* di Le Corbusier³.

La riflessione di Le Corbusier sulla città tende, indubbiamente, a una precisa realizzazione del mito della modernità, e ancora oggi è un riferimento operativo per la progettazione urbanistica, anche se, come nota Jane Jacobs, in realtà non costruisce la città, piuttosto ne realizza una alternativa⁴. Nei fatti, secondo la Jacobs, questa visione urbanistica produce la distopia di edifici isolati inseriti in spazi vuoti, “che avranno tutte le caratteristiche

The road and the architecture related to it are at the basis of the reflection on the construction of the human environment, but the definition of the road as habitat is perhaps the most novel and less explored aspect of modern architecture. The road is thought mostly as a construction subordinated to the management of traffic, and from this point of view is interpreted as an autonomous element. In fact the idea of the road itself is necessary for the construction of the city and of the landscape, and based upon this knowledge it cannot be excluded from design processes¹. In this sense, the most influential and emblematic proposal for future developments was probably that which Le Corbusier presented in 1922 in his project for the *Ville Contemporaine: la Ville Radieuse*². Le Corbusier's vision identifies with the city-park with public and administrative services scattered along the main high-speed arteries. Behind – far away – the residential skyscrapers and the workplaces. This imaginary city contains precepts of the “new urban planning”, but the idea would not crystallise in Algiers or Rio, Chandigarh or even in Lucio Costa and Oscar Niemeyer's Brasilia, the city which perhaps most of all adopts Le Corbusier's *way of thinking urban planning*³.

Le Corbusier's reflection on the city undoubtedly tends to a precise realisation of the myth of modernity, and is still today an operative reference for urban planning, even though, as Jane Jacobs points out, it in fact does not build the city, but rather creates an alternative⁴. In fact, according to Jacobs, this urban vision produces the dystopia of isolated buildings inserted in empty spaces, “which will have all the features of a well-taken care of, dignified urban cemetery [...] in a majestic solitude”⁵.



di un ben curato, dignitoso cimitero urbano [...] in una maestosa solitudine”⁵.

Alla distopia della città-macchina perfetta, si contrapporrà, negli anni Cinquanta, l’auto-costruzione dell’America capitalista e Pop, di quell’America che si incontra lungo le *strips* automobilistiche di Las Vegas e Los Angeles, determinata dallo sviluppo di una società commerciale, fondata sulla “realtà” dei valori estetici della *Middle Class*⁶.

Nella nuova era dei beni di consumo, l’uomo non è più un eroe, autore di audaci sfide in nome della modernizzazione e della meccanizzazione, al suono del *Ballet mécanique* di Fernand Léger, è piuttosto, lo spensierato uomo comune che percorre in tutta serenità la *Freeway*, indossando *bermuda*, occhiali da sole, camicia hawaiana e cappello di paglia, seduto comodamente nella sua *Station Wagon* o nella sua *Pontiac Convertible*, con la radio sintonizzata sulle frequenze di una stazione radio indipendente, per ascoltare gli ipnotici assolo di Ray Manzareck o di Jerry Garcia. Come spesso accade le cose si realizzano in un momento e in un luogo preciso. Il Momento non è quello della prima età della macchina, ma l’epoca dei consumi e della merce, dei magnifici *Fifties* e delle due incredibili decadi successive; il luogo non è un paese in via di sviluppo o l’Europa, ma la più potente nazione del mondo all’epoca: l’America. Non è un caso che la diversa visione “della città dalla strada” si sviluppi in quel periodo e in quel luogo. L’America è l’unica nazione – negli anni Sessanta – capace di invertire la concezione della città-macchina in qualcosa di originale, in una vera “autopia”.

La condizione americana degli anni Sessanta è determinante

To the dystopia of the perfect city-machine will be opposed in the Fifties the auto-construction of the capitalist and pop U.S.A., of those United States found along the automobile strips of Las Vegas and Los Angeles, determined by the development of a commercial society, based on the “realities” of middle class aesthetic values⁶. In the new era of consumer goods, man is no longer a hero, the protagonist of audacious challenges in the name of modernisation and mechanisation, to the music of Fernand Léger’s *Ballet mécanique*, but rather the carefree common man that drives down the freeway in his Bermuda shorts, sunglasses, Hawaiian shirt and straw hat, comfortably seated in his station wagon or his *Pontiac Convertible*, with the radio tuned on an independent radio station, listening to the hypnotic solos of Ray Manzarek or Jerry Garcia. As is often the case, things happen in a precise place and at a precise time. The Moment is not that of the first age of the car, but the era of consumer goods, the magnificent Fifties and the two incredible following decades; the place is not a developing country or Europe, but the most powerful nation in the world at the time: the United States. It is no coincidence that the different vision of the “city from the road” would develop then and there. The United States are the only country – in the Sixties – capable of turning the concept of the city-machine into something original, a true “autopia”.

The situation in the United States in the Sixties is fundamental for the development of the idea of the road as an architectural place, and with it, of the service buildings to be used while in transit. First of all it is the concept of architecture itself which undergoes a radical transformation in the United States.



per lo sviluppo dell'idea della strada come luogo architettonico e con questa, degli edifici di servizio che si utilizzano in movimento, in viaggio. Prima di tutto è il concetto stesso di architettura che negli Stati Uniti subisce un rivoluzionario sconvolgimento della propria natura.

Nel 1965, Arthur Drexler, direttore del dipartimento di architettura del MoMA di New York presenta la mostra *Modern Architecture USA*, dedicata al contributo degli architetti "americani" al Movimento Moderno, anche se la maggior parte degli architetti selezionati a rappresentare l'architettura moderna americana sono stranieri trasferiti negli USA per sfuggire alle persecuzioni razziali e politiche del Nazismo. Ad eccezione dei lavori di Frank Lloyd Wright, Greene & Greene e Irvin Gill, le architetture in mostra sono tutte di derivazione culturale europea.

Non sorprende che Reyner Banham – lo storico che aveva preso parte all'*Independent Group* – in un articolo dedicato alla mostra del MoMA, esprime il proprio scetticismo per la scelta operata da Drexler, che presenta un repertorio di *Milestones* della modernità *International Style*⁷. Banham si chiede perché non si siano considerati piuttosto ponti e stazioni ferroviarie, o quelle architetture – vere conquiste americane – che hanno avuto autentica origine negli USA: *Skyscraper, Bowling, Shopping Center, Drive-in, Motel...*⁸.

La questione di considerare questi edifici, probabilmente senza autore e probabilmente senza uno stile che sia riconducibile a quello moderno, è fondamentale, ma lo è altrettanto considerarli "architettura". Sono questi edifici da raggiungere in automobile e in cui "consumare" beni e servizi in poco tempo, che rappresenteranno i nuovi monumenti dell'architettura americana.

La storia della città americana è anche e indissolubilmente, la storia della strada e dell'uomo in movimento – libero. Come ci ricorda Frank Lloyd Wright, l'uomo libero è quello che conserva l'istinto del nomade – "il prototipo del democratico"⁹ – di colui che vive la propria libertà grazie al suo indomito coraggio, sotto il firmamento, piuttosto che "all'ombra del muro"¹⁰. Ma l'uomo errante, libero, democratico, dell'epoca post-atomica, post-moderna e Pop, avrà bisogno di trovare, lungo il proprio viaggio, i luoghi del ristoro,

In 1965, Arthur Drexler, direttore del dipartimento di architettura del MoMA in New York presentò l'esposizione *Modern Architecture USA*, dedicata al contributo di "Americani" architetti al Movimento Moderno, anche se la maggior parte degli architetti selezionati per rappresentare l'architettura moderna americana erano stranieri emigrati negli Stati Uniti a causa delle persecuzioni razziali e delle politiche del regime nazista. Con l'eccezione dell'opera di Frank Lloyd Wright, Greene & Greene e Irvin Gill, la maggior parte dell'architettura in mostra era di derivazione europea.

È sorprendente che Reyner Banham – lo storico che aveva appartenuto all'*Independent Group* – in un articolo dedicato a questa esposizione, esprime il suo scetticismo nei confronti delle scelte di Drexler, che presentava un repertorio di *milestones* dell'*International Style*⁷ della modernità. Banham si chiede perché non fossero stati inclusi, o invece, strutture – vere conquiste americane – che avevano avuto origine negli USA: *Skyscrapers, Bowling alleys, Shopping Centers, Drive-ins, Motels*, ecc.⁸.

La questione di considerare queste probabilmente anonime strutture, in stili che non possono essere legati al Modernismo, è essenziale, ma è semplicemente di considerarle come "architettura". Queste sono edifici da raggiungere in automobile e in cui "consumare" beni e servizi in brevi periodi di tempo, strutture che rappresenteranno i nuovi monumenti dell'architettura americana.

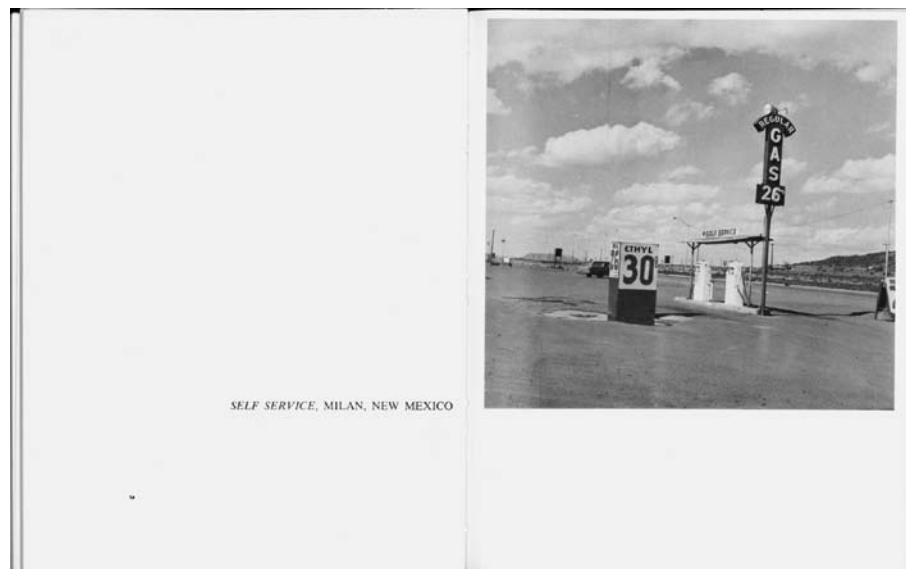
La storia della città americana è anche e necessariamente la storia della strada e dell'uomo in movimento – libero. Come ci ricorda Frank Lloyd Wright, il libero uomo è colui che conserva l'istinto del nomade – "il prototipo del democratico"⁹ – che vive la propria libertà grazie al suo indomabile coraggio, sotto il cielo, piuttosto che "sotto l'ombra del muro"¹⁰. Ma l'uomo errante, libero, democratico, dell'era post-atomica, post-moderna e Pop, avrà bisogno di trovare, lungo il suo viaggio, luoghi di ristoro, come gas stations, motels, drugstores, ma anche luoghi di intrattenimento, come drive-ins, fast-food restaurants, e molto altro, senza dover lasciare la propria automobile, senza interrompere il proprio viaggio.

Le affermazioni di Banham del 1965, che apparivano nell'articolo *The Missing Motel*, diventeranno l'oggetto di uno studio in-depth



come stazioni di benzina, motel, *drugstore*, ma anche i luoghi dello svago, come *drive-in*, ristoranti *fast food* e molto altro, da cui, senza scendere dall'automobile, sia possibile riprendere il viaggio. Quanto affermato da Banham nel 1965, nell'articolo *The Missing Motel*, diventerà tema di studio esteso a una intera città: Los Angeles¹¹. Partendo da presupposti analoghi, un'altra ricerca sarà compiuta su Las Vegas da Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, con un gruppo di giovani studenti della Yale University¹². Ciò che è più importante specificare è che entrambi gli studi assumono queste due diversissime città come esempio di città del futuro, o meglio, in mancanza di un prototipo ideale, queste "sono" la città del futuro¹³. Entrambe le ricerche sono dedicate a due città abitualmente non contemplate dalla critica specializzata – se non per alcuni edifici. La stessa definizione di città, per Los Angeles e Las Vegas, sfugge. Nel caso di Los Angeles, per la sua dispersività, nel caso di Las Vegas, *The City of Blinding Lights*, perché effimera, una città di insegne luminose, di sola facciata – di maschere. Come Potemkin¹⁴, la città di facciata descritta da Loos, dove i «palazzi rinascimentali e barocchi non sono neppure fatti con il materiale con cui sembrano costruiti. Ora vorrebbero sembrare di pietra, come i palazzi romani o toscani, ora di stucco, come le costruzioni barocche viennesi. Non sono né l'una cosa né l'altra: i loro dettagli ornamentali, le loro mensole, le loro ghirlande di fiori, i cartocci e i dentelli sono tutti in cemento e attaccati sopra»¹⁵. Ma qui a Las Vegas, queste "maschere" non vogliono sembrare qualcosa d'altro, sono altro. L'immagine-manifesto che Venturi adotta per chiarire e specificare la qualità architettonica degli edifici di Las Vegas è puramente simbolica – non dimentichiamo che il titolo completo dello studio di Venturi, Scott Brown e Izenour è *Learning from Las Vegas, the forgotten symbolism of architectural form* – l'illustrazione raffigura un edificio privo di alcuna qualità architettonica, un "muto" volume; ma apponendo un'insegna che dichiara *I am a monument*, l'edificio assume un proprio valore "comunicativo" di icona. *Learning from Las Vegas* ha un significato emblematico nell'ambito della critica operativa perché significa innanzitutto considerare una città indipendente dagli architetti, una città – apparentemente – senza architettura in cui, come scrive Tom Wolf¹⁶, le

of an entire city: Los Angeles¹¹. Beginning from similar suppositions, another research would be undertaken on Las Vegas by Robert Venturi, Denise Scott Brown and Steven Izenour, together with a group of young students from Yale University¹². What is more important to specify is that in both cases these two very different cities are taken as examples of future cities, or that rather, in the absence of an ideal prototype, these "are" the cities of the future¹³. Both studies were devoted to two cities usually not considered by specialised critics – except for some exceptional buildings in them. The definition of city itself is difficult to pinpoint, both for Los Angeles and Las Vegas. In the case of Los Angeles because of its dispersive nature, and in the case of Las Vegas, *The City of Blinding Lights*, because it is ephemeral, a city of bright advertisements, of only facades – of masks. Such as Potemkin¹⁴, the city of facades described by Loos, where «Renaissance and Baroque buildings are not even built with the materials they seem to be made of. They would like to appear as if made of stone, like Roman or Tuscan palaces, or plaster, like Viennese Baroque constructions. They are neither: their ornamental details, corbels, garlands of flowers, coverings and indentations are all in cement and stuck upon them»¹⁵. But here in Las Vegas, these "masks" do not want to appear as something else, they are something else. The image-manifesto that Venturi adopts for clarifying and specifying the architectural quality of the buildings in Las Vegas is purely symbolical – let us not forget that the complete title of the study undertaken by Venturi, Scott Brown and Izenour is *Learning from Las Vegas, the forgotten symbolism of architectural form* – the illustration shows a building without any architectural qualities, a "silent" structure; yet with a sign that says *I am a monument*, the building adopts the "communicative" value of an icon. *Learning from Las Vegas* has an emblematic meaning in the field of operative criticism because it means first of all to consider a city independently of its architects, a city – apparently – without architecture, in which, as Tom Wolf says¹⁶, the signs, the casinos, the stands, are the new monuments, its architectures, and in Las Vegas, as elsewhere, most of the things that are built are not built by architects¹⁷.



SELF SERVICE, MILAN, NEW MEXICO

insegne, i casinò, i chioschi, sono i nuovi monumenti, le sue proprie uniche architetture, e a Las Vegas, come altrove, la maggior parte di ciò che è costruito non è costruito da architetti¹⁷.

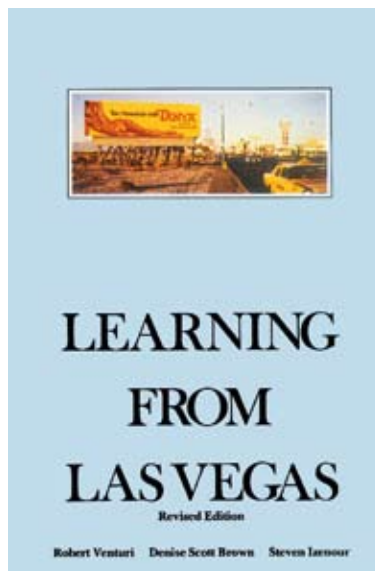
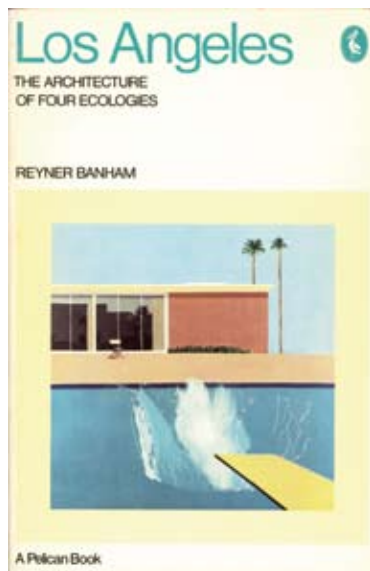
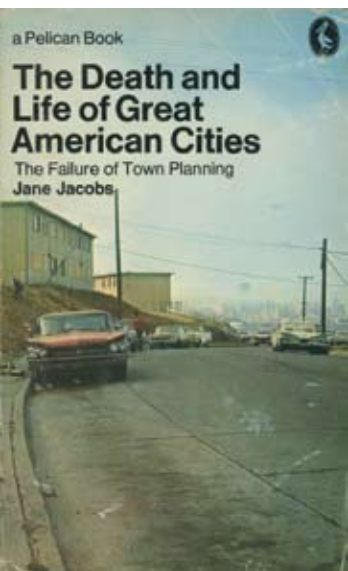
L'affermazione e l'esaltazione dell'ordinario, alla base del pensiero di *Learning from Las Vegas*, così come *Los Angeles: The Architecture of Four Ecology* di Banham, corrisponde alla creazione di un legame tra cultura alta e cultura popolare e di consumo, entrambi gli studi sono un monito agli architetti rispetto a una società che si affranca sempre più dall'architettura e dall'opera dell'architetto. A Las Vegas, finalmente, la massa e il pubblico – affermano Scott Brown, Venturi e Izenour – possono partecipare alla costruzione dell'ambiente umano attraverso gli artefatti del quotidiano, che si riconoscono lungo la *Strip*. La relazione tra astratto e reale trova così nell'ideologia populista e nell'estetica del Pop e del Kitsch, la sua nuova iper-realtà. L'originale modernità di Las Vegas non è associata alla civiltà industriale e all'estetica della macchina, ma all'esaltazione della civiltà dei consumi e della merce dei favolosi anni Cinquanta e Sessanta. Come scrive Denise Scott Brown «per noi le forme del paesaggio Pop non sono meno significative di quanto sia stato il mondo dell'antica Roma per le *Beaux Arts*, il Cubismo e le macchine per i primi seguaci del Movimento Moderno, o il paesaggio industriale dei *midlands* e il Dogon per il Team X»¹⁸. Le luci e gli oggetti disseminati lungo la *Strip*, i chioschi per le ciambelle e gli *hot dog*, gli immensi parcheggi al servizio di immensi *Shopping center*, i *Drive-in*, i *Casinò*, gli *Hotel*, tutto concorre a una fruizione automobilistica della città, tutto deve essere percorso, osservato e usato con la propria vettura, simbolo della propria individuale libertà. Come osservano Venturi, la Scott Brown e Izenour, a differenza della *Fremont Street* – la “vecchia” *main street* – in cui per la continuità dei negozi, delle cappelle nuziali e dei casinò si può camminare, nella *strip* questa interazione non è possibile, «tutto avviene mediante automobile e *highway*. Nella *strip* si guida da un casinò all'altro persino quando sono adiacenti, vista la distanza che li separa, e anche perché una stazione di servizio intermedia è tutt'altro che sgradita»¹⁹.

Se Las Vegas è una città che fino agli anni Cinquanta era solo una facciata, dietro la quale c'è ancora solo il deserto, Los Angeles è il caso di una città dispersa, difficile da cogliere persino dall'aereo. L'immensa città – che si sviluppa su un'area quadrata di circa 70 miglia di lato – sfugge allo sguardo, tanto che nel suo

The affirmation and exaltation of the ordinary, at the basis of the reflections of *Learning from Las Vegas*, as of Banham's *Los Angeles: The Architecture of Four Ecology*, corresponds to the creation of a link between high culture and popular consumer culture. Both studies are a warning to architects regarding a society that is increasingly emancipating from architecture and the architect's work. In Las Vegas, finally, the mass and the public – as affirmed by Scott Brown, Venturi and Izenour – can participate in the construction of the human environment through everyday objects that can be recognised along the *Strip*. The relationship between abstract and real thus finds in populist ideology and pop and kitsch aesthetics its new hyper-reality. The original modernity of Las Vegas is not associated to the industrial civilisation and to the aesthetics of the car, but to the consumer society of the fabulous Fifties and Sixties. As Denise Scott Brown says «for us the forms of the pop landscape are less significant than those of Ancient Rome were for the *Beaux Arts*, Cubism and cars for the first followers of the Modern Movement, or the industrial landscape of the *Midlands* and Dogon for Team X»¹⁸. The light and objects disseminated along the *Strip*, the doughnut and hot-dog stands, the huge parking lots for shopping centers, the drive-ins, the casinos and hotels, all of them are part of a car-oriented use of the city, everything must be traversed, observed and used as one's own car, the symbol of individual freedom. As Venturi, Scott Brown and Izenour point out, unlike *Fremont Street* – the “old” *main street* – in which due to the continuity of shops, marriage chapels and casinos, it is possible to walk, along the *Strip* this interaction is not possible, «everything takes place in cars and highways. In the *Strip* one drives from one casino to the next even when they are next to each other, due in part to the distance between them, but also because there is often a gas station in the middle»¹⁹.

If Las Vegas up the the Fifties was only a facade in front of the desert, Los Angeles is a dispersed city, difficult to understand even when seen from an airplane. The immense city – which covers a square area of approximately 70 miles per side – is difficult to pinpoint, so much so that in his study Banham tells the reader that in order to observe and study Los Angeles he had to do like his predecessors who in order to understand Dante had to learn Italian. In his case he had to learn how to drive a car, the only possible means for analysing Los Angeles.

Banham's study affirms the importance of the “urban phenom-



studio Banham racconta che per poter osservare e studiare Los Angeles dovette fare come i suoi predecessori, che per poter comprendere Dante dovettero imparare l'italiano, allo stesso modo lui dovette imparare a guidare l'automobile, unico mezzo per analizzare Los Angeles.

Lo studio di Banham afferma l'importanza del "fenomeno urbano" Los Angeles, contrapponendosi a quanti non la consideravano una città²⁰. Basti pensare che nel lavoro di Peter Hall, *The World Cities*²¹, Los Angeles non viene contemplata e che Jane Jacobs, nel suo *The Death and Life of Great American Cities*, definisce Los Angeles come una "immensa periferia" in cui gli spazi dedicati all'automobile "erodono", sempre più, territorio alla città²².

Secondo Baudrillard, Los Angeles è una città in cui non è possibile fermarsi, unica metropoli mobile al mondo e «in questa metropoli centrifuga, se uno scende dalla macchina, è un delinquente; non appena ti metti a camminare, diventi una minaccia per l'ordine pubblico, come i cani randagi sulle strade [...] il sistema delle *freeways* è un luogo di integrazione, si dice addirittura che alcune famiglie vi circolino perpetuamente nella loro *mobile-home* senza mai uscire [...] Qui si ritrova qualcosa della libertà di circolazione che c'è nei deserti, di cui Los Angeles, per la sua struttura estensiva, non è che un frammento abitato. Le *freeways* non snaturano dunque la città o il paesaggio, lo attraversano e lo articolano in varie direzioni senza alterare il carattere desertico di questa metropoli, e rispondono idealmente al solo piacere profondo, che è quello di circolare»²³.

Ma al di là dell'interpretazione di Los Angeles come la città che «ha venduto l'anima all'automobile», sarà l'artista Ed Ruscha a rendere immortale l'architettura non convenzionale e il paesaggio umano di Los Angeles. Le sue opere fotografiche sono dedicate a edifici e parti di Los Angeles destinate a rappresentare e rendere intellegibile in poche immagini, la vera natura di questa città e del suo paesaggio, che si estende oltre i suoi confini; le stazioni di rifornimento, le insegne e i cartelli stradali dei suoi libri fotografici e delle sue opere pittoriche sono eletti a "forma simbolica".

Il tema di ogni suo libro è sinteticamente indicato nel titolo: *Twenty-six Gasoline Stations* (1963), *Standard Station* (1964), *Every Building on the Sunset Strip* (1966), *Thirtyfour Parking Lots* (1974).

Le fotografie di *Every Building on the Sunset Strip* sono scattate da una medesima distanza, quelle di *Some Angeles Apartments* (1965), dedicato agli edifici, sono sequenze e primi piani presi

enon" of Los Angeles, in opposition to those who did not consider it a city²⁰. In Peter Hall's work, for example, *The World Cities*²¹, Los Angeles is not included, and Jane Jacobs, in her *The Death and Life of Great American Cities*, defines Los Angeles as an "immense suburb" in which the spaces devoted to cars increasingly "erode" the space of the city²².

According to Baudrillard, Los Angeles is a city in which it is not possible to stop, the only mobile metropolis in the world, and «in this centrifugal metropolis, if you leave your car are immediately seen as a criminal; the moment you start walking you are seen as a menace to public order, like street-dogs [...] the system of freeways is a place of integration, it is even said that some families circulate in them in their mobile-homes perpetually, without ever leaving them [...] There is something of the freedom of movement that is found in deserts, of which Los Angeles, due to its extended structure, is nothing more than an inhabited fragment. Freeways do not alter cities or landscapes, but cross them and articulate them in various directions without altering the feature as a desert of this metropolis, and respond ideally to its deepest desire, which is that of circulating»²³.

But beyond the interpretation of Los Angeles as the city that «sold its soul to the automobile», it will be the artist Ed Ruscha to immortalise the non-conventional architecture and urban landscape of Los Angeles. His photographs picture buildings and parts of Los Angeles that are destined to represent and make intelligible in a few images the true nature of this city and of its landscape, which extends beyond its boundaries; the gas stations, advertisements and road signs of his photographs and paintings are chosen "symbolically".

The topic of each of his books is summarised in its title: *Twenty-six Gasoline Stations* (1963), *Standard Station* (1964), *Every Building on the Sunset Strip* (1966), *Thirty-four Parking Lots* (1974).

The photographs of *Every Building on the Sunset Strip* are taken from the same distance, those of *Some Los Angeles Apartments* (1965), devoted to buildings, are sequences and close-ups taken from the freeway. In *Standard Station* Ruscha stops and climbs to the roof of his car in order to take pictures, but mostly shoots "in movement" and the movement is central to the representation of the subjects.

His paintings and silk-screen prints often depict the sign in the hill above Hollywood or the symbols of the film industry such as

dall'autostrada. Per *Standard Station* Ruscha si ferma, si accosta e si arrampica sul tetto dell'automobile per fotografare, ma più spesso scatta "in movimento" e il moto svolge una parte centrale nella rappresentazione dei soggetti.

Le sue opere pittoriche e serigrafiche prediligono la grande insegna sulla collina di Hollywood o i simboli dell'industria cinematografica come *Twentieth Century Fox* o ancora le *Standard Stations*. Tutte sono illuminate da luci notturne, tutte sono ambientate in una visione spettrale che rimanda inequivocabilmente alle rarefatte atmosfere di *The Martian Chronicles* (1950) di Ray Bradbury, di cui Los Angeles rappresenta il paesaggio²⁴.

Questi studi su Los Angeles e Las Vegas hanno contribuito a definire un catalogo inedito di architetture, solitamente trascurate, che tuttavia costituiscono e costruiscono il paesaggio urbano e quotidiano della città, proponendo un nuovo punto di vista – dalla strada – per analizzare e comprendere la costruzione del territorio. Che la si intenda una città, o un frammento di deserto abitato, innervato da strade, stazioni di servizio, *drive-in*, motel e immensi parcheggi, non conta, la strada offre un punto di osservazione privilegiato sulla città, permettendo di cogliere l'insieme del costruito e non solo quel 2%, cui siamo soliti prestare attenzione.

¹ Nei primi anni Sessanta, negli Stati Uniti, alcuni autori, enti e architetti si sono interessati alla strada come tema centrale di studio; dalle attività di ricerca e di collaborazione fra il Massachusetts Institute of Technology (MIT) e la Harvard University, nasce l'*Institute for Architecture and Urban Studies* (IAUSP), istituzione che nella collana *Joint Center for Urban Studies*, pubblica alcuni importanti testi dedicati alla strada e alla città: *The Image of the city e The View from the Road* di Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer; *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism* di Serge Chermayeff e Christopher Alexander (1964); *On Streets* a cura di Stanford Anderson (1978). Vorrei qui citare anche lo studio di Bernard Rudofsky, *Streets for People* (1969), escluso dalle pubblicazioni ufficiali dello IAUSP. *The View from the Road* è particolarmente interessante per la ricerca sulla percezione, visione e osservazione della città e del territorio dalla strada.

² Le Corbusier, *Vers une architecture*, Les édition P. Crés, 1923.

³ Le Corbusier, *Maniere de penser l'urbanisme*, Editions Gonthier, Paris 1963.

⁴ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, NY: Vintage Books, 1961.

⁵ Jane Jacobs, *Downtown is for people*, in W. H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 157-181), NY: Doubleday, 1958.

⁶ Dell Upton, *Architecture in Everyday Life*, «New Literary History», 2002, n. 4, p. 710.

⁷ Già nel 1953 l'Inglese Independent Group, costituito da Reyner Banham, Edoardo Paolozzi, Peter e Alison Smithson, William Turnbull, Nigel Henderson, Richard Hamilton aveva espresso il proprio punto di vista "pop" all'esposizione *Parallel of Life and Art*, presso l'Institute of Contemporary Art di Londra e nel 1956 con *This is Tomorrow*, presso la Whitechapel Art Gallery di Londra, in cui l'artista Richard Hamilton espone il quadro *Just what is it that makes today's homes so different, so appealing?* giustamente considerato il prototipo, se non manifesto, dell'arte pop; riguardo l'*Independent Group* vedi: Anne Massey, *The Independent Group: Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, Manchester University Press, Manchester 1995.

⁸ Reyner Banham, *The Missing Motel: Unrecognized American Architecture*, «Landscape», 1965, n. 2, pp. 4-6.

⁹ Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, New York, W. F. Payson, 1932.

¹⁰ Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, cit.

¹¹ Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Allen Lane, L.A. 1971.

¹² Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press, 1972.

¹³ Tuttavia Banham afferma di non condividere l'ottimismo di chi considera L.A. come prototipo della città del futuro, così come lo sconforto di chi la vede come avanguardia del destino delle città, vedi Reyner Banham, *Los Angeles*, cit.

¹⁴ Adolf Loos, "Die Potemkinsche Stadt", *Ver Sacrum*, luglio 1898, Trad. it. "La città alla Potëmkin", in Adolf Loos, *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 1990.

¹⁵ Adolf Loos, "La città alla Potëmkin", cit., p. 105.

¹⁶ Tom wolf, *Las Vegas (What?)*, Esquire, 1964.

¹⁷ Come scrive Manuel Orazi: «Louis Kahn [...] constatava con amarezza che realisticamente gli architetti potevano aspirare a progettare appena il 2% del costruito; Venturi e Scott Brown hanno provato a spingersi invece nei meandri del restante 98% di cui Las Vegas è il simbolo e il paradigma». Vedi Manuel Orazi, *Las Vegas, capitale del XX secolo*, in Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Imparare da Las Vegas*, Quodlibet, Macerata 2010, a cura di Manuel Orazi, p. 221.

¹⁸ Denise Scott Brown, *Learning from Pop*, «Casabella», n. 359-360, 1971, p. 18.

¹⁹ Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, cit., p. 37.

²⁰ Come afferma nel titolo *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Banham si esprime in termini di ecologie e si riferisce pertanto all'Habitat e al biotopo, indicando le qualità e le particolari condizioni di quel delicato equilibrio che rende questa città unica. Egli riesce a individuare, paradossalmente, dei codici propri per leggere Los Angeles, quella che, nell'opinione di molti, non è una città. Le sue ecologie forniscono una chiave di lettura capace di descrivere e far intendere che effettivamente Los Angeles non solo è una città, ma che essa è un paesaggio urbano, un ecosistema.

²¹ Peter Hall, *The World Cities*, Weidenfeld & Nicolson, London 1966.

²² Vedi *Erosion of cities or attrition of automobiles*, in Jane Jacobs, *The Death and Life*, cit.

²³ Jean Baudrillard, *L'Amérique*, Éditions Grasset & Fasquelle, Paris 1986.

²⁴ Ray Bradbury, *The Martian Chronicles*, Doubleday, New York 1950.

Twentieth Century Fox or else *Standard Stations*. All of these are illuminated at night, and all are set in a spectral vision that recalls the rarefied atmospheres of Ray Bradbury's *The Martian Chronicles* (1950), for which Los Angeles represents the landscape²⁴.

These studies on Los Angeles and Las Vegas have contributed to define a novel catalogue of architectures, often ignored, which however constitute and construct the urban and everyday landscape of the city, proposing a new point of view – from the road – in order to analyse and understand the construction of the territory. Whether one sees it as a city or as a fragment of an inhabited city connected by streets, gas stations, drive-ins, motels and huge parking lots does not matter, the road offers a privileged point of observation of the city, allowing to grasp the whole of the built environment, and not only that 2% to which we usually pay attention.

Translation by Luis Gatt

¹ In the early Sixties in the United States, some authors, entities and architects were interested on the road as a central topic; from the research activities and the collaborations between the Massachusetts Institute of Technology (MIT) and Harvard University, which originated the *Institute for Architecture and Urban Studies* (IAUSP), an institution which in the *Joint Center for Urban Studies*, published a series of important texts devoted to the road and the city: *The Image of the city and The View from the Road* by Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer; *Community and privacy. Toward a new architecture of humanism* by Serge Chermayeff and Christopher Alexander (1964); *On Streets*, by Stanford Anderson (ed.) (1978). I would like to mention also the study by Bernard Rudofsky, *Streets for People* (1969), excluded from the official publications by IAUSP. *The View from the Road* is particularly interesting due to the research on perception, vision and observation of the city and of the territory from the road.

² Le Corbusier, *Vers une architecture*, Les édition P. Crés, 1923.

³ Le Corbusier, *Maniere de penser l'urbanisme*, Editions Gonthier, Paris 1963.

⁴ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, NY: Vintage Books, 1961.

⁵ Jane Jacobs, *Downtown is for people*, in W. H. Whyte (ed.), *The Exploding Metropolis* (pp. 157-181), NY: Doubleday, 1958.

⁶ Dell Upton, *Architecture in Everyday Life*, «New Literary History», 2002, n. 4, p. 710.

⁷ Already in 1953 in England the Independent Group, constituted by Reyner Banham, Edoardo Paolozzi, Peter and Alison Smithson, William Turnbull, Nigel Henderson and Richard Hamilton had expressed its "pop" point of view at the exhibition *Parallel of Life and Art*, at the Institute of Contemporary Art in London and in 1956 with *This is Tomorrow*, at the Whitechapel Art Gallery in London, in which the artist Richard Hamilton presented the painting *Just what is it that makes today's homes so different, so appealing?*, which was considered the prototype, if not the manifesto, of pop art; regarding the *Independent Group* see: Anne Massey, *The Independent Group: Modernism and Mass Culture in Britain, 1945-59*, Manchester University Press, Manchester 1995.

⁸ Reyner Banham, *The Missing Motel: Unrecognized American Architecture*, «Landscape», 1965, n. 2, pp. 4-6.

⁹ Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, New York, W. F. Payson, 1932.

¹⁰ Frank Lloyd Wright, *The disappearing city*, cit.

¹¹ Reyner Banham, *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Allen Lane, L.A. 1971.

¹² Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, Cambridge, MIT Press, 1972.

¹³ However, Banham maintains that he does not share the optimism of those who consider L.A. As a prototype of the future city, as well as the unease of those who see it as the *avant-garde* of the destiny of cities, see Reyner Banham, *Los Angeles*, cit.

¹⁴ Adolf Loos, "Die Potemkinsche Stadt", *Ver Sacrum*, July 1898, Italian translation, "La città alla Potëmkin", in Adolf Loos, *Parole nel vuoto*, Adelphi, Milano 1990.

¹⁵ Adolf Loos, "La città alla Potëmkin", cit., p. 105.

¹⁶ Tom wolf, *Las Vegas (What?)*, Esquire, 1964.

¹⁷ Manuel Orazi writes: «Louis Kahn [...] ascertained with bitterness that architects could in fact only aspire to design approximately 2% of the built environment; Venturi and Scott Brown tried to adventure themselves into the remaining 98%, of which Las Vegas is the symbol and paradigm». See Manuel Orazi, *Las Vegas, capitale del XX secolo*, in Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Imparare da Las Vegas*, Quodlibet, Macerata 2010, edited by Manuel Orazi, p. 221.

¹⁸ Denise Scott Brown, *Learning from Pop*, «Casabella», n. 359-360, 1971, p. 18.

¹⁹ Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Learning from Las Vegas*, cit., p. 37.

²⁰ As affirmed in the title *Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies*, Banham expresses himself in terms of ecologies and therefore refers to the habitat and the biotope, indicating the qualities and specific conditions of the delicate balance which makes this city unique. He manages to identify, paradoxically, a series of specific codes for interpreting Los Angeles, which according to many is not a city. Its ecologies provide an interpretative key capable of describing and explaining that not only is it a city, but it is also an urban landscape and an ecosystem.

²¹ Peter Hall, *The World Cities*, Weidenfeld & Nicolson, London 1966.

²² See *Erosion of cities or attrition of automobiles*, in Jane Jacobs, *The Death and Life*, cit.

²³ Jean Baudrillard, *L'Amérique*, Éditions Grasset & Fasquelle, Paris 1986.

²⁴ Ray Bradbury, *The Martian Chronicles*, Doubleday, New York 1950.



p. 155
Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1943
 Manis Photo Collection
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives
 p. 156
Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1951
Fremont Street, Las Vegas, Nevada, 1959
 Manis Photo Collection
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives
 p. 157
Hightways, Los Angeles
 p. 158
Ed Ruscha, Twentysix Gasoline Stations, 1962, pp. 31-32
 © Ed Ruscha. Courtesy Gagolian.
 p. 159
Jane Jacobs, The Death and Life of Great American Cities,
Vintage Books, NY 1961, cover
Reyner Banham, Los Angeles: The Architecture of Four Ecology, Allen
Lane-Pelican, L.A. 1971, cover
Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, Learning from Las
Vegas, MIT Press, Cambridge 1972, cover
Donald Appleyard, Kevin Lynch, John R. Myer, The View from the Road,
MIT Press, Cambridge 1964, cover
 p. 161
Photograph of the Aladdin and Dunes from Las Vegas Boulevard, Las
Vegas, late 1960s
 Manis Photo Collection
 UNLV University Libraries Special Collections and Archives

The network of cryptoportica in Villa Adriana, Tivoli, is the transformation of a road that from the surface enters the architectural monument in order to provide support for the almost urban system of the Imperial Villa. The digital survey and photographs permit documenting its complexity and to reflect on the features of this ancient network of pathways.

Cryptoporticus La rete delle strade diventa sotterranea a Villa Adriana, Tivoli *The network of roads becomes subterranean in Villa Adriana, Tivoli*

Giorgio Verdiani

La Villa era la tomba dei viaggi, l'ultimo accampamento del nomade, l'equivalente, in marmo, delle tende da campo e dei padiglioni dei principi asiatici. Quasi tutto ciò che il nostro gusto consente di tentare, già lo fu nel mondo delle forme: io volli provare quello del colore: il diaspro, verde come i fondi marini, il porfido poroso come le carni, il basalto, l'ossidiana opaca... Il rosso denso dei tendaggi si ornava di ricami sempre più raffinati; i mosaici delle mura e degli impiantiti non erano mai abbastanza dorati, bianchi, o cupi a sufficienza. Ogni pietra rappresentava il singolare conglomerato d'una volontà, d'una memoria, a volte d'una sfida.

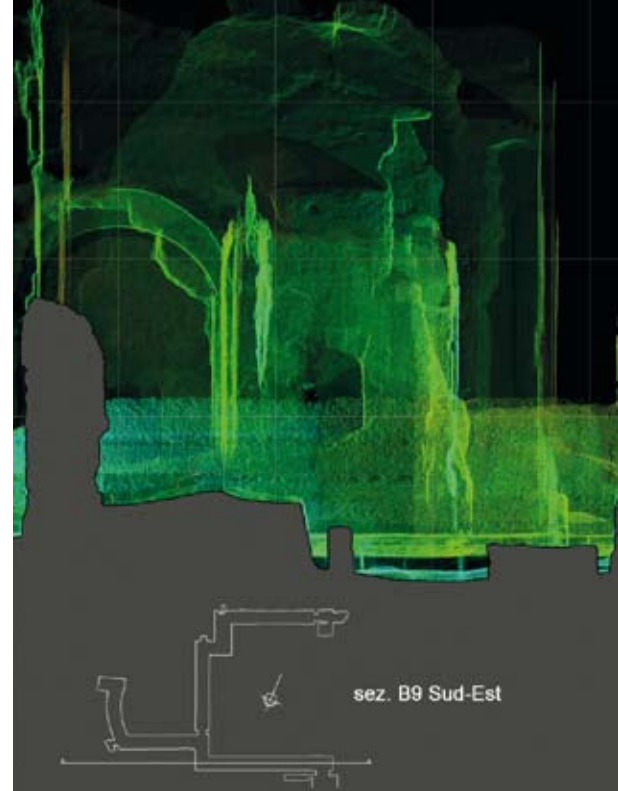
Ogni edificio sorgeva sulla pianta d'un sogno.

Marguerite Yourcenar, "Memorie di Adriano", *Tellus Stabilita*, p. 122
La villa di Adriano imperatore per vastità, complessità compositiva e magnificenza tecnica rappresenta forse l'apice dell'architettura romana del secondo secolo. Compendio costruito dell'imperatore filosofo e viaggiatore, riconduce i significati del suo regno nei molteplici edifici che si ergono ora come rovine su una fitta rete infrastrutturale fatta di strade, condotti e vie ipogee, che oggi appaiono quasi una metafora delle segrete connessioni che formano il testo della Yourcenar. La conoscenza del mondo acquisita da Adriano e la cultura artistica e architettonica incontrata nelle diverse parti dell'impero hanno non solo influenzato ma in realtà costituito l'origine linguistica dell'architettura della Villa. Non c'è dubbio sul fatto che questo luogo mostri echi di molti stili architettonici diversi, soprattutto di influenza greca ed egiziana. L'estensione e l'articolazione del complesso ne facevano un manifesto della cultura architettonica della fase di Adriano del quale, nel nostro tempo, si è preservato un insieme dagli aspetti molteplici e di ampia esten-

The Villa was the tomb of my travels, the last encampment of the nomad, the equivalent, though in marble, of the tents and pavilions of the princes of Asia. Almost everything that appeals to our taste has already been tried in the world of forms; I turned toward the realm of colours: jasper as green as the depths of the sea, porphyry dense as flesh, basalt and sombre obsidian. The crimson of the hangings was adorned with more and more intricate embroideries; the mosaics of the walls or pavements were never too golden, too white, or too dark. Each building-stone was the strange concretion of a will, a memory, and sometimes a challenge. Each structure was the chart of a dream.

Marguerite Yourcenar, "Memoirs of Hadrian", *Tellus Stabilita*, p. 122
In terms of vastness, compositive complexity and technical magnificence, Hadrian's Villa represents perhaps the apex of Roman architecture during the second century. Built compendium of the philosopher and traveller Emperor, it leads back to the meanings of his reign in the many buildings that stand today as ruins in a dense infrastructural network made of roads, passages, and hypogean pathways which today appear almost as a metaphor for the secret links that interlace Yourcenar's text. Hadrian's knowledge of the world and the artistic and architectural culture encountered in the various regions of the Empire not only influenced but also constituted the linguistic origin of the architecture of the Villa. There is no doubt that this place shows echoes of many different architectural styles, especially of Greek and Egyptian derivation. The extension and organisation of the complex turned it into a manifesto of the architectural culture of Hadrian's era of which a varied and wide set of aspects has been preserved to this day, and of which a definitive mapping of all its parts has not been made. A building system of



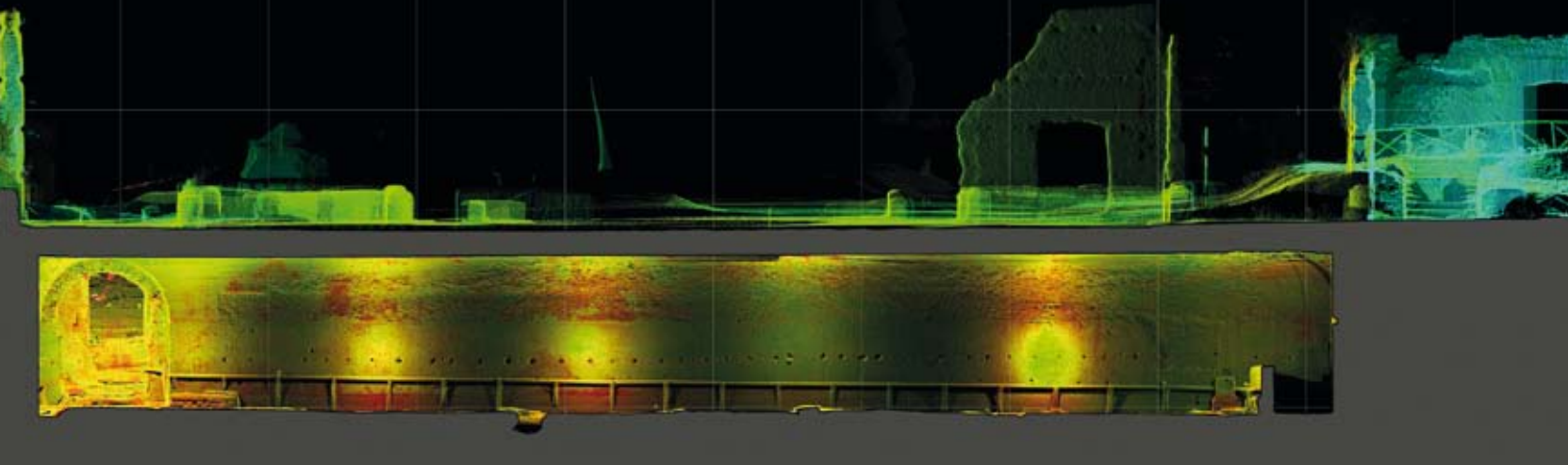


sione e di cui non è ancora stata tracciata una mappatura definitiva di tutte le sue parti. Un sistema edilizio di tale dimensione al tempo aveva certamente spostato il problema dal singolo edificio a quello della scala quasi urbana, richiedendo adeguate condizioni compositive e infrastrutturali tali da risolvere specifici problemi inerenti la movimentazione di persone e merci lungo l'estensione dell'insediamento. Da qui la scelta, partecipe alla definizione planimetrica e distributiva del progetto, di creare una rete articolata di connessioni indipendenti e invisibili alle aree dedicate esclusivamente alla vita di corte. Ciò avvenne di fatto per due principali scopi: evitare di avere una visione diretta sulle funzioni di servizio quotidiane e quella di creare spazi speciali da usufruire liberamente durante la calda stagione estiva e durante le giornate di pioggia. Dalla rete stradale romana, dalle connessioni alle fondamentali vie di circolazione e di approvvigionamento, i percorsi si innestavano nel circuito della villa, venendo assorbiti e scomparendo in una rete ipogea capace di conferire direttamente nei singoli padiglioni tutto quanto necessario. Rampe e scale permettevano l'accesso nei punti necessari, ricollegando superficie e sottosuolo, ma mantenendo la specializzazione dei percorsi. Nella Villa, oggi, sono ancora ben visibili e in parte visitabili, molti tipi differenti di queste connessioni parzialmente o completamente realizzate come sotterranee: alcune sono state costruite dopo uno scavo a cielo aperto, poi coperto con volte e altre opere murarie per integrarle ad altre costruzioni o tornare a quasi sparire nel paesaggio; altre sono state realizzate semplicemente scavando gallerie nel tufo, presente in ampi strati in tutta l'area della villa. Il nome usato per indicare il primo tipo di queste strutture, quelle scavate e poi completate con una parte costruita, è criptoportici, lo stesso termine viene talvolta utilizzato anche per indicare, ma non correttamente le gallerie semplicemente scavate nella roccia. Generalmente (e spesso erroneamente) alcuni tunnel sotterranei sono stati infatti definiti criptoportici, ma nella sua definizione, questo termine indica sempre una serie di corridoi parzialmente sepolti, dotati di copertura con volta a botte e illuminati da serie di piccole finestre aperte su un lato della volta. Lo stato delle conoscenze sulla rete dei criptoportici di Villa Adriana documenta un sistema complessivo articolato lungo complessivamente quasi cinque chilometri.

La necessità di gallerie era strettamente legata alla mobilità all'in-

such dimensions at the time had surely shifted the problem of the single building to that of the almost urban scale, requiring adequate compositive and infrastructural conditions in order to resolve specific problems inherent to the movement of people and goods within the settlement. Thus the choice, involved in the planimetric and distributive definition of the project, of creating an articulated network of independent and invisible connections in the areas devoted exclusively to court life. There were two main purposes for this: to avoid having a direct view over the everyday service activities, and to create special spaces to be enjoyed during the sweltering Summer season and during rainy days. From the Roman road network, from the connections to the main supply and circulation routes, the pathways were inserted into the circuit of the Villa, which absorbed them and made them disappear into a hypogean network capable of directly providing the individual pavilions with all that was necessary. Ramps and stairways permitted access at the necessary points, connecting the surface to the underground yet maintaining the specialisation of the pathways. In the Villa, today, a variety of these partially or completely underground connecting passages are still visible and some may be visited: some were built after an open-air excavation, then covered with vaults and walls in order to integrate them to other buildings or to disappear into the landscape; others were made by simply excavating tunnels into the tuff, of which there are wide layers in the whole area of the Villa. The name used for indicating the first type of these structures, those excavated and then completed with a built section, is cryptoportica, the same term which is often used also for indicating, erroneously, tunnels simply excavated into the rock. Generally (and often erroneously) some subterranean tunnels were in fact defined cryptoportica, but in its proper definition this term always indicates a series of partially buried corridors with barrel-vaulted ceiling and illuminated by a series of small windows on one side of the vault. The state of the knowledge regarding the network of cryptoportica of Villa Adriana documents an articulated system with an extension of almost five kilometres.

The need for tunnels was strictly linked to the mobility inside the areas of the Villa, a need which in a certain sense is not different from those of modern cities, a system of subterranean passages made for easing all service operations and taking efficient advantage of the features of the place and the configuration of



terno della zona della villa. Una necessità per certi versi non dissimile da quelle delle attuali città, un sistema di spostamenti sotterranei fatto per rendere estremamente pratiche tutte le operazioni di servizio e sfruttare nel modo più efficace la natura dei luoghi e la configurazione degli edifici. All'interno della villa di Adriano quasi ogni edificio è servito da uno o più percorsi coperti, il sistema di connessioni interrato spesso si combina e fa parte delle strutture stesse dei fabbricati. Un sistema talmente complesso ha richiesto un progetto ben articolato, con soluzioni molto specifiche, ma che mantenessero una chiara e pratica tecnica, adattabile alle varie esigenze. Spesso il modo di utilizzo di un criptoportico poteva cambiare nel corso degli anni, adattandosi a nuove esigenze, come testimoniano le fasi costruttive e le variazioni negli apparati murari. Spesso i corridoi erano collegati tra loro secondo una forma rettangolare ed erano spesso posizionati sotto un peristilio. Il criptoportico è stato spesso usato anche come una sottostruttura, o per stabilizzare un terreno ripido, o come un podio per altre architetture. La rete di tutti i percorsi sotterranei tuttavia può essere classificata secondo alcune macro-categorie principali:

Criptoportici classici (*Cryptoporticus*) – per la corte imperiale, in genere arricchiti con decorazioni pittoriche e spesso con stucchi.
Ambulacri di collegamento (*Ambulacrum*) – sono gallerie che collegano edifici diversi, di solito venivano usati dal personale di servizio della villa per spostarsi o portare materiali dove necessario (per esempio il cibo per i banchetti, la legna per le caldaie, i materiali accessori per gli impianti termali).

Strade sotterranee per il trasporto (*Viae Tectae*) – esiste una vasta rete di strade per il trasporto di materiali di approvvigionamento e materiali da costruzione, queste non arrivano mai fino alle parti più interne del complesso costruito, ma raggiungono numerosi edifici ed è possibile ipotizzare che facessero capo a punti di stoccaggio e smistamento di quanto trasportato.

Elementi ipogei di servizio: come le gallerie di manutenzione, tracciati degli acquedotti, depositi e così via.

La conoscenza di questi spazi, nel nostro tempo, parte dalla lettura dei resti e dei ruderi, ma può basarsi su strumenti digitali di grande efficacia, capaci di mettere in evidenza i rapporti formali, costruttivi e pratici tra tutte le parti degli edifici del sito. Ne sono un esempio interventi di rilievo digitale condotti con Laser Scanner

the buildings. Inside Hadrian's Villa almost every building has one or more covered pathways and the system of underground passages often is combined and is a part of the structures of the buildings themselves. Such a complex system required a well articulated project, with very specific solutions which maintained, however, a clear and practical technique, adaptable to various needs. Often the way of using a cryptoporticus would change throughout the years, adapting to new needs, as testified by the building phases and variations in the structure of the walls. The corridors were often linked to each other following a rectangular shape and were often placed under a peristyle. The cryptoporticus was often used also as an under-structure, or for stabilising a sloping terrain, or as a podium for other structures. The network of underground pathways, however, can be classified into various main macro-categories:

Classic Cryptoportica (*Cryptoporticus*) – for the Imperial court, generally decorated with paintings and often with stucco as well.

Connecting ambulacra (*Ambulacrum*) – these are tunnels that connect the various buildings, generally used by service personnel and for carrying material where necessary (for example food for banquets, wood for water heaters, material for the thermal installations).

Underground roads for transportation (*Viae Tectae*) – there is a vast underground network of roads for transporting supplies for building; these do not reach the most internal sections of the complex, yet reach various buildings and it is possible to hypothesise that they terminated in storerooms for the transported materials.

Hypogean service elements: such as tunnels for maintenance, aqueducts, storerooms, and so forth.

The knowledge regarding these spaces in our day and age stems from the interpretation of remains and ruins, yet it is based on very efficient digital tools, capable of highlighting the formal, constructive and practical relations of all the sections of the site. One example is the survey interventions carried out with a 3D Laser Scanner and topographic support, operated by a team from the Department of Architecture of the University of Florence under the supervision of the author which included between 2004 (with the first digital surveys ever carried out at Villa Adriana) and 2011 a wide section of the cryptoportica present in the complex of the Hundred Rooms, the Small Thermal Baths, the Great Thermal Baths and the Great



3D e supporto topografico, operati da un team del Dipartimento di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze e condotti sotto la cura scientifica di chi scrive, hanno incluso, tra il 2004 (con i primi rilievi digitali mai operati a Villa Adriana) ed il 2011, anche un ampio settore dei criptoportici presenti tra il complesso delle Cento Camerelle, le Piccole Terme, le Grandi Terme ed il Grande Vestibolo, la trasparenza della nuvola di punti, la possibilità di analizzare con sezioni accurate ogni tratto di questo sistema, rendono ancora più evidente il concetto di sistema architettonico integrato, che concilia elementi tecnici di non facile soluzione con la piena combinazione tra elementi costruiti. I condotti fanno da supporto e base delle masse murarie, le incontrano, costeggiano e attraversano, definiscono punti di vista nuovi ed inconsueti. La lettura dell'elaborato digitale diventa quindi un riscontro finale della lettura di un sistema tecnicamente avanzato, altrimenti di difficile lettura ed interpretazione.

Di quanto possa essere difficoltosa l'interpretazione di questa rete di strade e connessioni sotterranee ne è testimonianza la lettura fatta nell'epoca medievale di questi ruderi in parte divenuti sconosciuti. Con l'abbandono e la decadenza dell'area, le ragioni e lo scopo di tutte queste strutture sotterranee sono stati gradualmente dimenticati. Al loro posto, come spesso capita, hanno preso piede storie e racconti su una fantastica costruzione ipogea. Così, probabilmente dall'epoca medievale, una leggenda intorno a "Santa Sinfiorosa", ha preso piede per poter spiegare le caratteristiche "sotterranee" dei ruderi di Villa Adriana. Secondo la leggenda, Adriano cadde in profondo pentimento dopo aver condannato a morte Sinfiorosa, una donna romana cristiana che si rifiutava di rinunciare alla propria religione. Come espiazione per cercare di riscattare questo atto, Adriano avrebbe quindi deciso di andare a vivere nei sotterranei rinunciando per un anno alla luce

Vestibule. The transparency of the point clouds and the possibility of analysing with accurate sections every part of this system, make the concept of the integral architectural system that reconciles technical elements with complex solutions more evident, and fully using the combination between built elements. The passages serve as support and base for the walls, they meet them, run side by side with them, cross them, and create new and unusual points of view. The interpretation of the digital survey thus becomes a final confirmation of a technically advanced system, which otherwise would be difficult to read and interpret.

The Mediaeval reading of this network of underground passages and roads testifies to how difficult an interpretation of these partially unknown ruins actually is. With the abandonment and decadence of the area, the reasons and purposes for all of these subterranean structures were gradually forgotten. Instead, as is often the case, fantastic stories and anecdotes regarding a hypogean construction began to spread. Thus, probably, during the Middle Ages a legend became known regarding "Santa Sinfiorosa", which explained the "underground" features of the ruins of Villa Adriana. According to the legend, Hadrian was deeply repentant after having condemned to death Sinfiorosa, a Roman Christian woman who refused to renounce her religion. As penance for this action, Hadrian decided to live underground, giving up the light of the sun for an entire year. The vastness of the underground pathways, with their rich decoration and their connections to the complex structures on the surface, supported this peculiar hypothesis. In visiting this hidden part of a complex the size of a small city, it is easy to understand where the legend originates. In the case of Villa Adriana, the act of forgetting its original use was not due to a specific will. The abandonment of the Villa and of its access roads, releasing the sense and use of the system of underground passages, slowly brought about a "re-interpretation" of



del sole. La vastità dei percorsi sotterranei, talvolta la loro ricchezza abbinata alle complesse strutture di superficie, supportava ampiamente un'ipotesi così originale, visitando questa parte nascosta di un impianto a dimensione di piccola città, viene subito chiaro dove la leggenda ha trovato la sua origine. Per Villa Adriana, l'atto del dimenticare l'uso originario, non era dovuto ad una specifica volontà, l'abbandono, della villa come delle sue strade di accesso, slegando il senso e l'uso dei percorsi dal sistema sotterraneo, a poco a poco, ha causato la "riletura" di queste strutture, che sono diventate cavità sotterranee di difficile comprensione, spazi misteriosi di difficile spiegazione, qualcosa da rimettere in ordine con un racconto tra fantasia e credo, che ridefinisse un passato di possibilità perdute e il bisogno dell'epoca di ricondurre ad una nuova razionalità un intervento troppo innovativo per essere facilmente comprensibile anche dopo secoli.

S. Aurigemma, *Villa Adriana*, Istituto poligrafico della Zecca dello Stato, Roma 1996.
 A. Blanco, F. Mollo, B. Marzuoli, *Nuovi risultati di ricerca nelle Piccole Terme di Villa Adriana*, in «Gradus», Anno IV, n. 1, 2009.
 F. Cairoli Giuliani, *L'edilizia nell'antichità*, Carocci, Roma 2008.
 M.W. Jones, *Principles of Roman Architecture*. Yale University Press, New Haven 2003.
 C. Lancaster Lynne, *Concrete Vaulted Construction in Imperial Rome, innovation in context*, Cambridge press, 2009
 W.L. MacDonald, J.A. Pinto, *Villa Adriana. La costruzione e il mito da Adriano a Louis I. Kahn*, Mondadori Electa, 2006.
 F. Rakob, *Metrologie und Planfiguren einer Kaiserlichen Bauhütte*, in *Bauplanung und Bauphysik der Antike. Diskussionen zur archäologischen Bauforschung*, 1984.
 A.M. Reggiani, *Atti del Convegno "Villa Adriana: Paesaggio antico e ambiente moderno, elementi di novità e ricerche in corso"* Electa, Milano 2002.
 E. Salza Prina Ricotti, *Villa Adriana. Il sogno di un imperatore*. L'Erma di Bretschneider, Roma 2001.
 M. Yourcenar, *Memorie di Adriano. Seguite dai taccuini di appunti*, a cura di L. Storoni Mazzolani, Einaudi 2005.

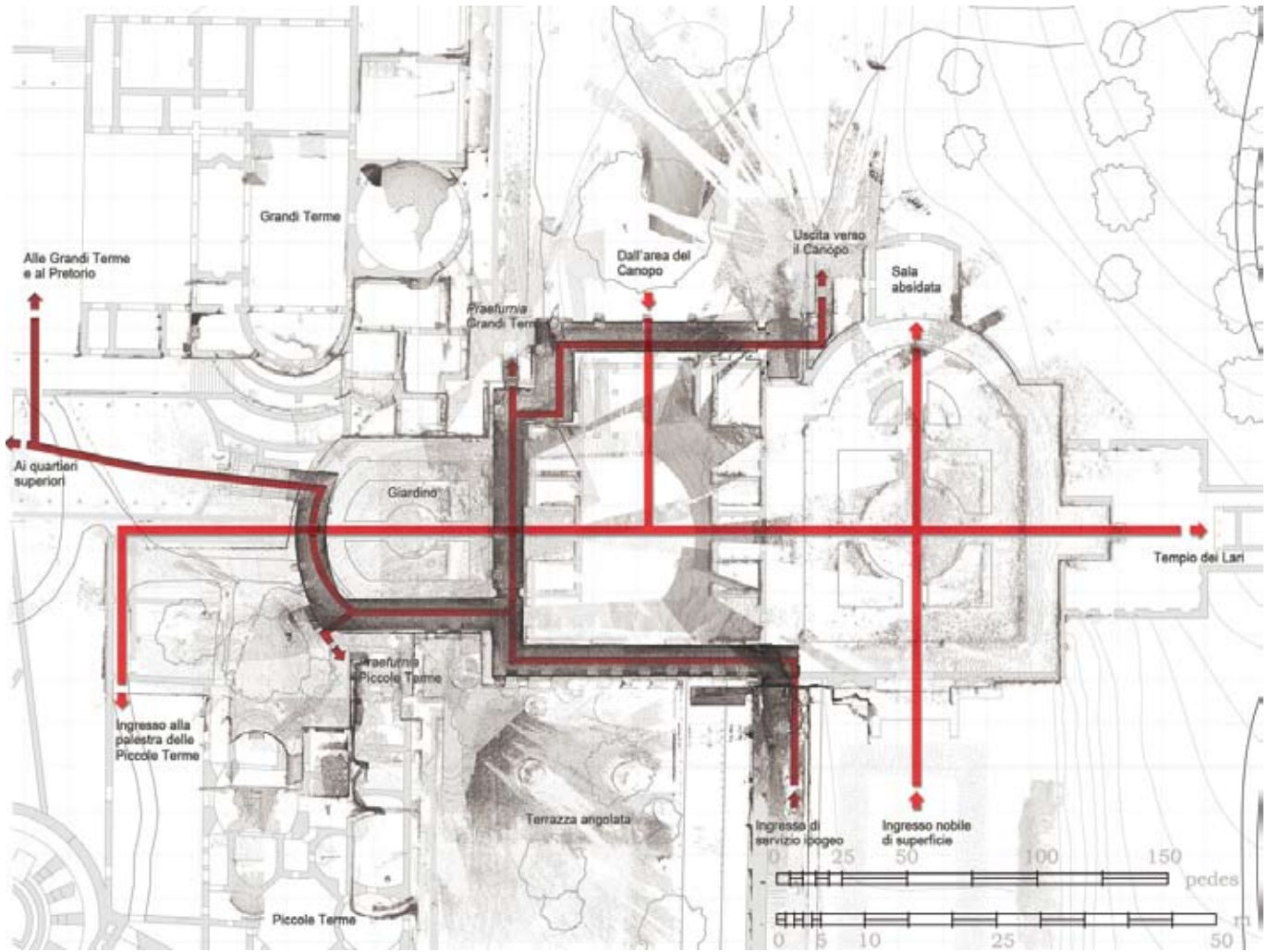
these structures, which became subterranean cavities that were difficult to understand, mysterious spaces difficult to explain, something to make intelligible through a narrative based on fantasy and dogma, which redefines a past of lost opportunities and the needs at the time to re-conduce to a new rationality a complex structure that was too innovative to be easily understandable even centuries later.

Translation by Luis Gatt

S. Aurigemma, *Villa Adriana*, Istituto poligrafico della Zecca dello Stato, Roma 1996.
 A. Blanco, F. Mollo, B. Marzuoli, *Nuovi risultati di ricerca nelle Piccole Terme di Villa Adriana*, in «Gradus», Anno IV, n. 1, 2009.
 F. Cairoli Giuliani, *L'edilizia nell'antichità*, Carocci, Roma 2008.
 M.W. Jones, *Principles of Roman Architecture*. Yale University Press, New Haven 2003.
 C. Lancaster Lynne, *Concrete Vaulted Construction in Imperial Rome, innovation in context*, Cambridge press, 2009
 W.L. MacDonald, J.A. Pinto, *Villa Adriana. La costruzione e il mito da Adriano a Louis I. Kahn*, Mondadori Electa, 2006.
 F. Rakob, *Metrologie und Planfiguren einer Kaiserlichen Bauhütte*, in *Bauplanung und Bauphysik der Antike. Diskussionen zur archäologischen Bauforschung*, 1984.
 A.M. Reggiani, *Atti del Convegno "Villa Adriana: Paesaggio antico e ambiente moderno, elementi di novità e ricerche in corso"* Electa, Milano 2002.
 E. Salza Prina Ricotti, *Villa Adriana. Il sogno di un imperatore*. L'Erma di Bretschneider, Roma 2001.
 M. Yourcenar, *Memorie di Adriano. Seguite dai taccuini di appunti*, edited by L. Storoni Mazzolani, Einaudi 2005.



pp. 168-169
Gradinata principale di accesso alla rete dei criptoportici tra le Piccole e le Grandi Terme, vista verso il complesso delle Grandi Terme
Veduta planimetrica dell'insieme dei dati da Rilievo Laser Scanner 3D dei criptoportici tra Piccole e Grandi Terme, in sovrapposizione la rete di percorsi in superficie
Viste dei criptoportici nella rete tra Piccole e Grandi Terme



The images from Silvio Soldini's films often move along roads and motorways, on unusual and bumpy paths that cross undefined places and boundaries: rough itineraries and spaces which are nonetheless open to the possible, and which involve in particular female characters, more open to accept the challenge of a precarious and unstable existence which is however more vital precisely because it is unexpected.

Esistenze sul filo.

Luoghi di passaggio e figure di donne nel cinema di Silvio Soldini

Existences on the edge.

Places of passage and female characters in the cinema of Silvio Soldini

Chiara Tognolotti

Le immagini di Soldini si muovono spesso lungo strade e autostrade, metaforiche – itinerari di vita che a volte s'incontrano, più spesso si scontrano o, al contrario, corrono lungo vie di fuga divergenti (*L'aria serena dell'ovest*, 1990) – ma anche reali: sono luoghi di passaggio – autogrill (*Pane e tulipani*, 2000), autostrade, alberghetti e motel (*Un'anima divisa in due*, 1993, *Le acrobate*, 1997) – che diventano segni di un transito e di un divenire esistenziale¹. Sono percorsi spesso accidentati, irti di accelerazioni, ripiegamenti, vicoli ciechi, che attraversano luoghi indefiniti e di confine: tragitti e spazi aspri e però aperti al possibile che coinvolgono in particolare le figure di donne, più disponibili a raccogliere e rilanciare la sfida di un'esistenza precaria e traballante ma vitale proprio perché imprevedibile². E proprio in quest'idea di essere in viaggio da un luogo a un altro, dell'essere una cosa ma allo stesso tempo un'altra, mi pare che stia il senso più profondo di un cinema che trova una sua chiave nell'idea del femminile come luogo di passaggio esistenziale: le donne di Soldini trovano nell'essere tramite, apertura e ibrido, luogo indefinito e non declinato, uno spazio inedito di libertà, rivelandosi in figure che possiamo chiamare, con un neologismo che colpisce perché disturbante, «personagge»³: ovvero figure femminili disegnate in modo eccentrico rispetto ai ruoli di madri, mogli, oggetti del desiderio che la scrittura come la rappresentazione cinematografica spesso riservano loro, costringendole in un copione trito e monotono, «personaggi femminili che escono dalle convenzioni e producono appunto degli effetti di sconcerto rispetto alle figure della femminilità codificata»⁴.

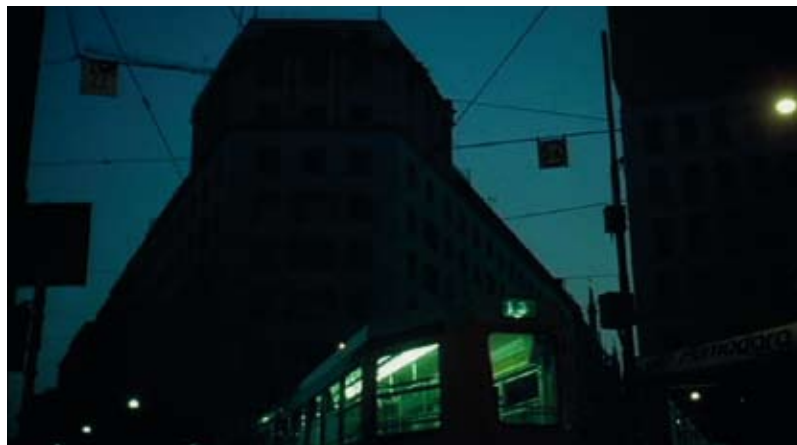
Città e case

Nel cinema di Soldini, e in particolare quello del decennio Novanta di cui mi occuperò qui, le città stesse sono luoghi di passaggio: Milano più di tutte. Attraversata da un reticolo confuso di binari, strade, rotaie, la città lombarda è un punto di partenza o una tappa del percorso esistenziale dei personaggi, ma so-

Soldini's images often move along roads and motorways, metaphorical itineraries of lives that sometimes meet but more often clash or, on the contrary, run along divergent escape routes (*The peaceful air of the west/L'aria serena dell'ovest*, 1990) – but also real: places of passage – motorway rest stops (*Bread and tulips/Pane e tulipani*, 2000), motorways, hotels and motels (*A soul split in two/Un'anima divisa in due*, 1993, *The acrobats/Le acrobate*, 1997) – which becomes the signs of a transit and of an existential becoming¹. Paths that are often full of incidents, full of accelerations, bends, blind alleys that cross undefined boundaries: rough itineraries and spaces which are nonetheless open to the possible, and which involve in particular female characters, more open to accept the challenge of a precarious and unstable existence which is however more vital precisely because it is unexpected². It is precisely in this idea of the voyage from one place to another, of being one thing but at the same time another, that lies, it seems to me, the deeper sense of a cinema that has its key in the idea of femininity as an existential place of passage: Soldini's women find in the fact of being transit, openness and hybrid, that is a non-defined place, an unexpected space for freedom, revealing themselves as characters that we can call, using a neologism that shocks and disturbs, «she-characters»³: that is female characters depicted in a way that is eccentric with respect to the traditional roles as mothers, wives and objects of desire that both literature and cinema often give to them, constraining them in trite and monotonous scripts, «female characters that stand outside conventions and produce in fact disconcerting effects when compared to codified feminine characters»⁴.

Cities and houses

In Soldini's cinema, and especially in his films from the Nineties on which I will focus here, cities themselves are places of passage: especially Milan. Criss-crossed by a confusing grid of railways, streets and tracks, the Lombard city is a place of departure or a stage in



prattutto delle personage disegnate dal regista. La sequenza iniziale di *L'aria serena dell'ovest* tratteggia una città silenziosa, all'alba, in cui i fili del tram sembrano collegare le poche finestre dalle luci accese mentre le rotaie e le vie ancora deserte corrono verso destinazioni indefinite – o forse verso un luogo che ancora non esiste; così come le esistenze dei quattro protagonisti s'intrecciano, ora in modo più stretto, ora solo di strafforo, senza però trovare un punto d'arrivo. Per tutti, ma soprattutto per le due donne, Irene (Antonella Fattori) e Veronica (Patrizia Piccinini), Milano è uno snodo, un punto a cui si è arrivate ma dal quale si desidera ripartire, verso una destinazione che però ancora non si conosce. Così le immagini iniziali sono metafora dei percorsi precari delle due protagoniste, che sentono il disagio della propria pelle e si muovono incerte, non sapendo bene come uscirne: Irene, traduttrice sposata a un uomo triste, non può tornare a Siena, la sua città, né riesce ad adattarsi a Milano, e rimane lì, tra uno spazio e un altro, come esitante tra una fermata e l'altra di un bus; Veronica, infermiera, inventa ogni sera una storia diversa per ogni uomo che incontra e, se finirà per lasciare Milano, non troverà comunque un approdo, ma si fermerà in un piccolo appartamento anonimo di un residence in una cittadina svizzera, tra mobili non suoi e piatti scompagnati. Due donne di passaggio, personage in divenire, che osano appena emergere, strette tra il rifiuto dei cliché che si vorrebbero per loro ma che non sanno ancora decidere quale strada prendere.

Alberghi

Ancora Milano. Lungo le sue vie larghe e sporche e sui marciapiedi affollati si mescolano i borghesi eleganti e frettolosi e il sottomondo urbano sul quale gli sguardi scivolano, furtivi e un po' disgustati: mendicanti, ladruncoli, anziani impoveriti. È in questo interstizio tra il movimento regolare di chi è dentro la società (lavoro, famiglia, denaro) e lo scarto imprevedibile e per molti versi inaccettabile di chi rimane ai margini che si muove la Pabe (Maria Bakò) di *Un'ani-*

the existential journey of the characters, but especially of the she-characters depicted by the director. The initial sequence of *L'aria serena dell'ovest* shows a silent city at dawn, in which the cables of the streetcars seem to connect the few windows where the lights are on, while the tracks and the empty streets follow undefined paths – or maybe point toward a place that does not yet exist; in the same way as the existences of the four characters criss-cross, sometimes closely knit and others only brushing past, without, however, ever reaching any destination. For all, but especially for the two women, Irene (Antonella Fattori) and Veronica (Patrizia Piccinini), Milan is only a hub, a place where one arrives only to leave again, towards an unknown destination. Thus the initial images are metaphors for the precarious paths of the two characters, who feel this unease in their own skin and move uncertainly, not knowing how to escape from it: Irene is a translator who is married to a sad man and is incapable of returning to Siena, her hometown, as well as of adapting to Milan, yet she remains there, between one space and another, as if hesitating between one bus-stop and another; Veronica is a nurse who invents a different story every evening for every man she meets and, if she will eventually leave Milan, she will however not find a destination either, but will stop at a small featureless apartment in a small Swiss town, among furniture that is not hers and unmatching tableware. Two women passing by, she-characters in the process of becoming, who barely dare to emerge, caught between the refusal of *clichés* and their incapacity to choose a path.

Hotels

Milan once again. Along its wide and dirty streets and its busy sidewalks elegant bourgeois in a hurry mix with the urban underworld on which they look swiftly, furtively and slightly disgusted: beggars, thieves, the impoverished elderly. It is in this interstice between the usual movement of those who are inside society (work, family, money) and the unexpected and unacceptable rejects on the margins of society that stands the character of Pabe (Maria Bakò)



ma divisa in due, giovane rom che forse per amore di un *gadjo*, Pietro (Fabrizio Bentivoglio), forse per uscire da un'esistenza che non le appartiene del tutto, deciderà di lasciare il campo nomadi alle porte di Milano – luogo instabile quant'altri mai: né stanziale né di passaggio, segno di una precarietà profonda e per questo, in qualche modo e per paradosso, senza vie d'uscita. Il film racconta il viaggio di Pabe: l'incontro/scontro con Pietro e con le regole della vita dei *gadji* segue un percorso accidentato verso una nuova identità che finirà per restare sospeso, incompiuto; un percorso che non per caso si snoda lungo luoghi incerti, in cui si abita solo per poco tempo, magari fingendo di essere ciò che non si è. Ad accogliere i due sono i luoghi di passaggio per eccellenza: autostrade grigie, sottopassi dalle strutture di cemento mangiato da piante polverose, autogrill dalle luci fredde che vendono tristi pupazzi di peluche, e soprattutto stanze di alberghetti e motel: luoghi anonimi e angusti che Pabe osserva sconcertata, alla ricerca di aria, finendo per dormire su una terrazza. Sono spazi freddi e senza carattere che riflettono l'identità indefinita che finisce per segnare la ragazza. Una volta sposata con Pietro e stabilitasi ad Ancona, Pabe abbandona, insieme agli abiti da mendicante e ai capelli lunghi, anche le sue abitudini, i suoi desideri (chiedere soldi per strada, i furtarelli, e insieme il desiderio di maternità, come anche di libertà) e perfino il suo nome per cercare di trasformarsi in Rosi, giovane sposa dall'esistenza modesta e quieta. Ma quando i pregiudizi mettono in discussione quella nuova identità, che ha assunto ma che le sta stretta e le provoca disagio come un abito della taglia sbagliata che costringe il corpo in movimenti goffi, le fondamenta incerte di una trasformazione troppo recente vengono alla luce; e quell'incertezza si traduce ancora una volta in uno spazio mobile, privo d'identità. Rosi/Pabe decide prima di osservare da lontano il campo nomadi di Ancona, che vede familiare e insieme estraneo. I suoi abiti e il suo aspetto sono ormai quelli di una *gadja* e una donna rom le chiede l'elemosina; poi però le sue parole, la lingua comune, tradiscono la sua origine. Ma ormai

in *Un'anima divisa in due*, a young gypsy who perhaps moved by love for a *gadjo*, Pietro (Fabrizio Bentivoglio), or maybe in order to escape from an existence that is not entirely hers, decides to leave the gypsy camp outside Milan – the place that epitomizes instability: neither a settlement nor a place of passage, sign of a deep precarious nature and for this reason, somehow paradoxically, without the possibility of escape. The film tells the story of Pabe's journey: her encounter/clash with Pietro and with the rules of the lives of *gadji* follows a bumpy path toward a new identity that will remain suspended, incomplete; a path that not surprisingly stops at uncertain places where one dwells only briefly, perhaps even pretending to be what one is not. The characters inhabit places of passage *par excellence*: grey motorways, cement underpasses eaten away by dusty plants, rest stops with cold lighting that sell sad stuffed animals, and especially hotel and motel rooms: anonymous, cold and featureless spaces that reflect the undefined identity of the girl. Once married to Pietro and living in Ancona, Pabe abandons, together with her beggar's clothes and long hair, her customs, her wishes (asking for money on the street, small robberies, as well as her desires for both maternity and freedom) and even her name, in order to attempt becoming Rosi, a young wife living a modest and quiet life. But when prejudices question her new identity, which she has taken on, but is ill-fitted and generates a feeling of unease in her like a dress of the wrong size that forces the body to move in a clumsy way, the uncertain foundations of a too-recent transformation are shaken; and that uncertainty translates once again into a mobile space, lacking in identity. Rosi/Pabe decides first of all to look from afar at the gypsy camps in Ancona, which seem to her both familiar and alien. Her clothes and appearance are now that of a *gadja* and a gypsy woman asks her for money; yet her words, their common language, betray her origin. It is now too late: although she is not yet Rosi, a married woman who has a job, does not beg or steal, Pabe is no longer a gypsy; her existence itself is a passage, a movement without destination. Thus when the woman, at the end



è troppo tardi: se non è ancora Rosi, donna sposata che lavora, non mendica e non ruba, Pabe non è più nemmeno una rom; la sua esistenza stessa è un passaggio, un transito che non può trovare un punto d'arrivo. Così quando la ragazza, nel finale del film, decide di tornare a Milano, al campo nomadi che era la sua casa, è solo per scoprire che quel campo non c'è più; al suo posto, le gru del cantiere edile di un'ennesima operazione immobiliare. La rete arancione della recinzione di sicurezza e le torri di ferro e cemento si riflettono negli occhiali di lei, che osserva da lontano quello spazio in trasformazione, indefinito come incerta e sospesa rimane la sua identità, personaggio proprio perché in fuga dai ruoli e dalle identità statiche e alla ricerca, difficile perché perturbante, di un'altra sé, che non si riesce nemmeno a intravedere ma che chiede, insistente, di essere inseguita.

Autostrade e autogrill

Se la lunga autostrada portava Pietro e Pabe da una Milano fredda e sporca verso l'azzurro d'inverno dell'Adriatico, il viaggio di Elena (Licia Maglietta), Maria (Valeria Golino) e della piccola Teresa (Angela Marraffa) di *Le acrobate* muove nella direzione opposta, da Taranto verso la neve del Monte Bianco, il grande nord fiabesco sognato dalla ragazzina; e sarà il percorso verso una Venezia altrettanto magica a scuotere l'esistenza sonnolenta di Rosalba (Licia Maglietta), casalinga in fondo non troppo disperata, nell'unico itinerario al femminile – quello di *Pane e tulipani* – che troverà un punto di arrivo.

In *Le acrobate* la camera inquadra per la prima volta Maria e la figlia, Teresa, mentre attraversano a passo svelto uno stradone immerso in una periferia assoluta e polverosa di una città del sud, Taranto: da subito le due, la madre e la ragazzina, sono riprese in movimento, in transito, verso un luogo incerto⁵. E incerta è anche Elena, l'altra protagonista, che visita appartamenti vuoti e anonimi alla ricerca di un luogo in cui vivere e lavora come chimica in un'azienda bianca e asettica come la sua esistenza. Maria

of the film, decides to return to Milan, to the gypsy camp that was her house, it is only to find it no longer exists; in its place stand the cranes of a construction site of yet another real estate operation. The orange security fence and the iron and cement towers reflect on her glasses, while she looks at the space in transformation, as undefined, uncertain and suspended as her identity, she-character precisely because she is escaping from static roles and identities, in search of a difficult because unsettling other self, which she can barely identify but which asks, insistently, to be followed.

Motorways and rest stops

If the long motorway took Pietro and Pabe away from a cold and dirty Milan toward the blue wintry Adriatic, the voyage of Elena (Licia Maglietta), Maria (Valeria Golino) and of small Teresa (Angela Marraffa) in *Le acrobate* moves in the opposite direction, from Taranto toward the snows of the Mont Blanc, the great fabled north dreamt by the girl; and it will be the journey to an equally magical Venice that will shake the sleepy existence of Rosalba (Licia Maglietta), a not-too-desperate housewife, in the only feminine itinerary – that of *Pane e tulipani* – that will actually reach a destination.

In *Le acrobate* the camera frames Maria and her daughter, Teresa, for the first time while they are swiftly crossing a wide avenue in a dusty and empty suburb in a southern city, Taranto: both the mother and the girl are thus depicted in movement, in transit, toward an uncertain place⁵. Also Elena, the other character, is uncertain, as she visits empty and featureless apartments while looking for a place to live, and as she works as a chemist in a workplace that is as white and aseptic as her own existence. Maria and Elena are two restless and unsatisfied characters, each in her own way, and who at the same time belong to the spaces in which they move: chaotic for the former, and anesthetised for the latter. And it will be once again the spaces of transit that will help the two women to become she-characters, in other words to abandon their roles and *clichés* and search for a new script for



ed Elena sono due figure inquiete e insoddisfatte, ciascuna a suo modo, e allo stesso segno appartengono gli spazi in cui si muovono: caotici per la prima, anestetizzati per la seconda. E saranno ancora una volta gli spazi di transito a fare da cesura e a portare le due donne a divenire personaggi, dunque ad abbandonare ruoli e cliché già visti per comporre un copione inedito. Dapprima l'aereo e poi il bus che portano Elena a Taranto, con una decisione improvvisa e irrazionale, alla ricerca di Maria, unica parente di un'anziana e bizzarra signora cui Elena si affeziona e che muore lasciando dietro di sé le tracce di un'esistenza piena che la donna, fino a quel momento, aveva soltanto sfiorato; poi il treno che porta Maria verso il nord, lontana da un marito inconcludente e da un lavoro uggioso; e poi, ancora, il viaggio in auto e un alberghetto di passaggio, con le consuete camerette e la sala da pranzo deserta, di notte, tra piattini e tazze tutti uguali. Tutti luoghi indefiniti e marcati dalla precarietà, da un'uniformità forse squallida ma rassicurante nella sua mancanza di caratteri che faranno da sfondo, per paradosso, all'intrecciarsi delle confidenze e dei sentimenti che stringeranno il legame tra le due donne e le porteranno a rimettere in discussione il già dato e a riscrivere la banalità del quotidiano aprendosi a itinerari meno scontati, magari incoerenti ma liberi dal prevedibile. Così, alla fine, il viaggio in auto le porterà verso la montagna, quel Monte Bianco che Teresa aveva sognato sulle illustrazioni dei libri di scuola, luogo sospeso tra sogno e realtà dove la ragazzina seppellirà il suo dentino, segno del desiderio di un futuro non ancora scritto per lei e per le altre.

Per ultima, Rosalba. La protagonista di *Pane e tulipani* inanna lavatrici, panni da stirare, spesa da fare e pulizie di casa in un tran tran regolare e lievemente ossessivo che non pare suscitare in lei – a differenza di quanto accade alle altre donne di Soldini – nessuna inquietezza. Sarà questa volta il caso, e non un disagio e un desiderio di fuga, a provocare il cambiamento. Turista per un giorno, ingabbiata in una gita organizzata tra venditori di pentole e vicine

their lives. First the airplane and then a bus take Elena to Taranto, as a result of a sudden and irrational decision, in search of Maria, who is the only remaining relative of a strange old lady Elena has come to know and who died leaving behind her the traces of a full existence which Elena, until then had only glimpsed; then the train which carries Maria north, far from an inconclusive husband and from a tedious job; and also a trip by car and a motel, with its typical rooms and empty dining room, at night, between matching plates and cups. All of them undefined and precarious places, of a perhaps grim, yet reassuring uniformity, which will serve as backdrop, paradoxically, for the intimate conversations and the feelings that will make the women close to each other and will lead them to question their lives and to write anew the banalities of everyday life, opening them to less predictable itineraries, incoherent, perhaps, yet free from the foreseeable. Thus, at the end, the journey by car will carry them toward the mountain, the Mont Blanc that Teresa had dreamt about while looking at the illustrations in her school books. A place suspended between dream and reality, where the young girl will bury her milk tooth, a sign of the desire for a future that remains as yet unwritten, both for her and for the others.

Finally Rosalba, the main character in *Pane e tulipani* who is caught in a somewhat obsessive routine involving washing machines, laundry to iron, shopping and house-cleaning which does not seem to generate in her – unlike the other women in Soldini's films – any sense of unease. On this occasion it will be chance, and not unease and a will to escape, that will cause the transformation. Tourist for a day, caged in an organized trip between pot-sellers and petulant travel companions, Rosalba takes too long in the toilet at a rest stop and the bus leaves without her. She finds herself alone, perhaps for the first time in years, among family-sized chocolate boxes and plastic sunglasses, looking at the cars passing under her and at that very instant she questions for the first time her quiet and meaningless existence. Hers is an itinerary made of weird encounters that will allow her to catch a glimpse of less conventional existences: the grouchy



di posto petulanti, Rosalba si attarda nel bagno dell'autogrill, l'autobus parte senza di lei, ed eccola da sola, forse per la prima volta in tanti anni, tra confezioni famiglia di cioccolata e occhiali da sole di plastica, osservare le auto che scorrono sotto di lei e in quel momento mettere in discussione per la prima volta la sua esistenza quieta e banale. Il suo è un itinerario fatto di incontri bizzarri che le schiuderanno forse le porte di un'esistenza meno convenzionale: il fioraio burbero e affettuoso che le darà lavoro, la vicina di casa dagli amori tempestosi e dall'animo romantico, e soprattutto il ristoratore elegante dall'eloquio antico di cui s'innamorerà. Dunque è ancora una volta un luogo di passaggio a guidare il personaggio femminile verso la trasformazione in personaggio: leggendo ancora Nadia Setti, «le personagge hanno chiuso varie porte del passato e ne hanno aperte altre che permettono di intravedere nuovi modi di essere, di sapere, di amare»⁶.

and tender flower-seller that will offer her a job, the neighbour with tempestuous love affairs and a romantic spirit, and especially the elegant restaurant owner with the old-fashioned way of speaking with whom she will fall in love. It is thus once again a place of passage to guide the female character toward her transformation into a she-character: quoting Nadia Setti once more, «the she-characters closed the doors to the past and opened others that allow them to catch a glimpse of new ways of being, of knowing, of loving»⁶.

Translation by Luis Gatt

¹ Sul cinema di Soldini si veda il bel testo di B. Luciano, *The Cinema of Silvio Soldini. Dream, Image, Voyage*, Trobadour, Leicester 2008; in italiano cfr. E. Audino, F. Medosi (a cura di), *Silvio Soldini*, Dino Audino, Roma 2000; S. Colombo, *Il cinema di Silvio Soldini*, Falsopiano, Alessandria 2002; T. Masoni, A. Piccardi (a cura di), *Imparare dal caso. I film di Silvio Soldini*, Edizioni di Cineforum, s.l. 2001.

² Sull'idea del nomadismo al femminile cfr. R. Braidotti, *Soggetto nomade: femminismo e crisi della modernità*, Donzelli, Roma 1995, e Id., *Nuovi soggetti nomadi*, Sossella, Roma 2002.

³ Cfr. N. Setti, *Personaggia, personagge*, in «Altre modernità», 12, 2014, pp. 204-13. Scrive Setti: «Come ogni volta che il femminile è iscritto laddove esiste unicamente la forma del maschile a cui si conferisce un valore universale e neutro, la parola spicca come un neologismo e disturba come irruzione in un sistema coerente e legittimo. In quanto neo-logismo la personaggia introduce una novità nella lingua, nel logos in quanto parola, discorso, pensiero e narrazione» (ivi, pp. 204-205).

⁴ Ivi, p. 205.

⁵ Su *Le acrobate* si veda R. Salvatore, *Le acrobate: Traiettorie e movimenti dell'esistere*, in «Arabeschi», 9, 2016, <http://www.arabeschi.it/43-le-acrobate-traiettorie-e-movimenti-dellesistere/> (ultima consultazione 20 marzo 2017).

⁶ N. Setti, *Personaggia, personagge*, cit., p. 209.

¹ On Soldini's cinema see the text by B. Luciano, *The Cinema of Silvio Soldini. Dream, Image, Voyage*, Trobadour, Leicester 2008; in Italian cf. E. Audino, F. Medosi (eds.), *Silvio Soldini*, Dino Audino, Roma 2000; S. Colombo, *Il cinema di Silvio Soldini*, Falsopiano, Alessandria 2002; T. Masoni, A. Piccardi (eds.), *Imparare dal caso. I film di Silvio Soldini*, Edizioni di Cineforum, s.l. 2001.

² On the idea of feminine nomadism cf. R. Braidotti, *Soggetto nomade: femminismo e crisi della modernità*, Donzelli, Roma 1995, and Id., *Nuovi soggetti nomadi*, Sossella, Roma 2002.

³ See N. Setti, *Personaggia, personagge*, in «Altre modernità», 12, 2014, pp. 204-13. Setti writes: «As every time that the feminine appears where only the masculine form exists, to which a universal and neutral value is given, the word stands out as a neologism and disturbs as an irruption in a coherent and legitimate system. As a neologism, the female character introduces a novelty in the language, in the logos as word, discourse, thought and narrative» (Ibid., pp. 204-205).

⁴ Ibid., p. 205.

⁵ On *Le acrobate* see R. Salvatore, *Le acrobate: Traiettorie e movimenti dell'esistere*, in «Arabeschi», 9, 2016, <http://www.arabeschi.it/43-le-acrobate-traiettorie-e-movimenti-dellesistere/> (last consulted on 20 March 2017).

⁶ N. Setti, *Personaggia, personagge*, cit., p. 209.



p. 171
Immagini tratte dal film di Silvio Soldini "L'aria serena dell'ovest", 1990
pp. 172-173
Immagini tratte dal film di Silvio Soldini "Un'anima divisa in due", 1993
pp. 174-175
Immagini tratte dal film di Silvio Soldini "Pane e tulipani", 2000
pp. 176-177
Immagini tratte dal film di Silvio Soldini "Le acrobate", 1997



The text addresses the question of the new nomadism that developed in the United States during the middle decades of the 20th century, and whose icon was the Airstream mobile home. It transforms the idea of architecture and the city, no longer interpreted as the carriers of a stable identity, but as an analogous heritage in which time and space are united by the movement, which becomes the only way to produce and appreciate the experience of architecture.

Case su ruote *Houses on wheels*

Fabio Fabbrizzi

Tra le molte reazioni che la modernità ha innescato, c'è sicuramente da annoverare l'incrinarsi della secolare relazione di reciprocità e d'inamovibilità tra l'architettura e il luogo nella quale si inserisce. L'immissione di nuove variabili all'interno dello spessore teorico ed esecutivo del progetto hanno portato, infatti, ad una rottura che si è manifestata non solo sull'ineffabile piano del linguaggio che divenuto, appunto, internazionale, si è privato, almeno nella sua fase iniziale, di tutti gli aspetti di consonanza con i caratteri e le identità dei luoghi, ma che ha visto profonde ricadute anche sulla stessa dimensione fisica dell'architettura, soprattutto quella abitativa, rendendo mobile finanche l'idea della dimora. Fondamentale in questo processo, sarà proprio uno dei massimi paradigmi della modernità, ovvero quell'analogia tra l'architettura e la macchina che darà luogo, oltre alla ricerca sugli spazi minimi, sulla prefabbricazione e sulla dimensione riproducibile e industriale della forma, anche all'ossessiva ricerca di un *altrove*, il più delle volte letto come antitesi nei confronti della città. Una città, dalla quale si fugge, cercando fuori di essa nuove realtà possibili, come fa appena pochi mesi prima del crollo della Borsa nel '29, Frank Lloyd Wright, facendosi fotografare al volante di una grossa auto scoperta sullo sfondo di un'architettura di tela e legno che si confonde con le rocce e i cactus. È il suo nuovo studio mobile appena realizzato nel deserto di Ocatillo in Arizona, per verificare dal vivo la possibilità di costruire un insediamento turistico, nell'apparente inospitalità di quel luogo. Come non indovinare da quella immagine, in quel suo sguardo sotto il casco di cuoio, oltre alla nota incrollabile fede in un futuro pieno di promesse, anche la nuova consapevolezza che nulla sulla terra è radicato alla terra

Among the many reactions triggered by modernity, one certainly must include the breaking down of the centuries-old relationship of reciprocity and inexorability between architecture and the place in which it is inserted. The arrival of new variables within the theory and execution of the project led, in fact, to a fracture that became manifest not only in the ineffable level of the language which, becoming international, deprived itself, at least initially, of all the aspects of consonance with the identity of places, but which found expression as well in the material dimension of architecture, especially that related to dwelling, making the idea itself of the dwelling mobile. One of the most important paradigms of modernity will be essential in this process, that is the analogy between architecture and the automobile which will derive, in addition to research on minimal spaces, prefabrication and the reproducible and industrial dimensions of form, also in the obsessive search for an *elsewhere*, often understood as the antithesis of the city. A city from which one escapes, searching outside of it for new possible realities, like Frank Lloyd Wright did, just a few months before the Wall Street crash of 1929, as he was photographed at the wheel of a large convertible car with the backdrop of an architecture made of fabric and timber that blends with the surrounding rocks and cacti. It is his new mobile studio, built in the desert of Ocatillo in Arizona, with the purpose of verifying on site the possibility of building a tourist resort in this apparently inhospitable location. It is difficult not to imagine from that image, and from his look under the leather helmet, in addition to his well-known faith in a future full of promise, also the new awareness that nothing on this earth is rooted to the earth itself and that it is precisely the nomad – a modern nomad – who



Tutte le immagini sono tratte da: *Airstream. The history of the land yacht*
by Bryan Burkhart and David Hunt, Chronicle Books LLC, San Francisco
CA, 2000 e riprodotte per gentile concessione dell'editore

Around the world caravan
The Khyber Pass between Pakistan and Afganistan, 1964
photo Fran Hall

p. 180
European Caravan
Touring through Italy
Leaning Tower of Pisa in background
p. 181
Caravan Images
St. Michel, France





stessa e che proprio il nomade – un nomade moderno – rappresenta il prototipo dell'uomo democratico, capace di vivere attraverso la mobilità, gli spazi sconfinati della metropoli dell'avvenire. Del resto, tutta la giovane cultura americana è imbevuta di questo medesimo istinto arcano, dal quale discende un mito della frontiera che con declinazioni sempre diverse, diviene lo spazio dal quale si attinge per legittimare molte delle sue poetiche. Da quelle letterarie, vedi l'errabonda nostalgia whitmaniana, a quelle filosofiche di Henry David Thoreau e di Ralph Waldo Emerson, spese a cogliere nei dinamismi della natura, l'equivalente sensibile dello spirito e finanche quelle politiche ed economiche, culminanti nel *New Deal* rooseveltiano che ha fatto proprio della mobilità e della flessibilità abitativa, uno dei suoi maggiori punti di forza.

represents the prototype of the democratic man, capable of living in movement the boundless spaces of tomorrow's metropolis. After all the entire young American culture is drenched in this same arcane instinct, from which a myth of the frontier descends that, with different variations, becomes the space that legitimises much of its poetics. From those of a literary nature, like the wandering nostalgia of Whitman or those that are more philosophical, as in Henry David Thoreau and Ralph Waldo Emerson, in search of grasping the dynamism of nature, the sensitive equivalent of the spirit, or even those of a political and economic nature which found their apex in Roosevelt's *New Deal*. Which in fact made of mobility and flexibility in dwelling one of its major elements of strength. Thus the nomadism that affirms itself in the United States from the

Egypt
Driving down the Avenue of the Sphinxes was a highlight
of the Cape Town to Cairo Caravan, 1959



Quindi un nomadismo che sboccia già maturo, quello che si afferma negli Stati Uniti fin dai primissimi anni '30 del Novecento, reso maggiormente possibile anche dalla mancanza di modelli urbani, basati sull'idea di centralità e ulteriormente amplificato anche dall'invenzione del tempo libero. In momenti precedenti all'industrializzazione della società, infatti, l'idea di lavoro è preminente e non si alterna a quella di non lavoro. Quindi nel Moderno il non lavoro diviene un tempo da inventare, subito cavalcato da quella stessa società industriale che l'aveva prodotto, vedendoci un'occasione troppo ghiotta da lasciarsi sfuggire ai fini del consumo. Per questo, nel corso del XX secolo il fenomeno assume sfumature multiple, non diventando solo l'ultima spiaggia per classi sociali meno abbienti, costrette a continui spostamenti lavorativi, quanto soprattutto, un fenomeno legato alle classi medio alte, perlopiù con molto tempo libero a disposizione, come i pensionati, che scelgono questo modo di vivere quale filosofia esistenziale, spostandosi da una parte all'altra del Paese alla ricerca di climi più miti e nuovi orizzonti.

Essendo un frutto del Moderno, anche la caravan parla lo stesso suo linguaggio, ovvero quello del futuro, dove tutto è improntato al dinamismo e alla velocità. La fluidità e l'aerodinamicità veri cavalli di battaglia dell'estetica internazionale, coinvolgono anche questo campo del progetto a cavallo tra design ed architettura, producendo straordinari esempi di case su ruote. L'estetica della *streamline* mette su strada forme guizzanti pensate per velocità che mai raggiungeranno, semanticamente ridondanti se confrontate con quella delle navi e degli aerei, alle quali nella maggior parte dei casi si ispirano e dalle quali traggono il *know-how* tecnico necessario alla loro realizzazione, in quanto va ricordato, che ad incrementare la tendenza alla mobilità, ha in larga parte contribuito anche la riconversione dell'industria bellica del secondo dopoguerra, in particolare quella aeronautica, che diretta catene di montaggio, materiali e componenti, direttamente dal mondo della guerra a quello ben più rassicurante della casa viaggiante, del turismo e della vacanza.

Al rimorchio abitabile attaccato all'automobile, si chiede *in primis* la massima leggerezza ottenuta con una struttura montata su un telaio ad una o due assi, a seconda della lunghezza, interamente rivestita in fogli di alluminio semplicemente rivettati tra loro, come quelli impiegati nelle scintillanti forme degli Spartan o dei ben più

early Thirties is already ripe when it blooms, and is made possible also by the lack of urban models based on the idea of centrality, and is additionally amplified by the invention of leisure. In a time preceding the industrialisation of society, in fact, the idea of work is pre-eminent and is not alternated to that of non-work. Thus in the modern era non-work becomes a time to be invented, immediately grasped by the industrial society that produced it, seeing in it too much of a juicy opportunity in economic terms.

This is the reason why during the 20th century the phenomenon will develop with a series of subtle variations, becoming not only the last option for less privileged classes, which had to continuously move for reasons of work, but especially linked to the upper-middle classes, generally with a lot of free time, such as retirees, who choose this way of life almost as an existential philosophy, moving from one part of the country to the next in search of warmer climates and new horizons.

Being a fruit of modernity, mobile homes speak its language, the language of the future, where everything is based on dynamism and speed. The flow and aerodynamic nature of these great examples of international aesthetics, involve as well the field of the project caught between design and architecture, producing extraordinary examples of houses on wheels. The aesthetics of the *streamline* puts on the road darting shapes devised for speeds they will never reach, semantically redundant if compared to those of ships and airplanes, on which they are mostly inspired and from which they use the technical know-how necessary for their construction, since, it must be remembered, it was the reconversion of the war industry in the second after-war period, especially aeronautics, that contributed to the increase in their mobility, transferring production chains, materials and components from an economy of war to that, much more reassuring, of the mobile home, of tourism and holidays.

The inhabitable trailer attached to the car must first of all be light, a requirement which is satisfied through a structure mounted on a one or two-axle frame, depending on the length, entirely covered in aluminium sheets simply riveted together, like in the shining shapes of the Spartan, or the better-known Airstream, which eventually became one of the great American style icons of the entire 20th century.

To live travelling thus became, over a few years, a new way of life

noti Airstream; quest'ultimi presto divenuti una delle icone stilistiche americane dell'intero Novecento.

L'abitare viaggiando diviene, quindi in pochissimi anni, una nuova modalità di vita della società americana, che si attrezza aprendo in ogni luogo strutture di accoglienza a numeri sempre più grandi di caravan che circolano per le sue strade. Sono i trailer home park, dotati di piazzole di sosta e di servizi collettivi, capaci di dar vita a comunità che possono essere stanziali nei luoghi di vacanza, o istantanee nei luoghi di passaggio, formandosi o sciogliendosi nel giro di poche ore.

Ma a ben vedere, queste case su ruote pensate come gli ideali elementi basilari di una frammentatissima città mobile, al di là dell'inesco di nuove forme di comunità e di aggregazione urbana, lasciano il potere di trasformazione alla sola loro immagine esteriore. Al contrario, i loro interni non riusciranno mai ad avere quella stessa dimensione innovativa che i loro gusci esterni lasciano veicolare, ovvero, non riusciranno mai ad essere quegli interni immaginati dall'utopia, capaci di mettere in atto ottimizzazioni spaziali frutto di accurate ricerche sull'ergonomia, sui percorsi e sull'industrializzazione della componentistica, rimanendo, di contro, legati all'estetica corrente tipica di una domesticità tradizionale. Progetti come la *Dymaxion House* o l'*Autonomous Living Package* concepiti fin dagli anni '20 per mano di un Buckminster Fuller, non avranno la forza di influenzare correntemente lo spazio interno della caravan americana che rimarrà comunque legato ad una dimensione fondamentalmente artigianale. Quindi, un guardare al futuro ma anche un contemporaneo guardare ad un tempo romanticamente inteso come migliore del presente, quasi una ricerca di un luogo ideale che lo spostamento continuo può aiutare ad inseguire. Inseguire in lungo e in largo spostandosi nei diversi paesaggi del continente, consentendo così alla cultura americana di scoprire le proprie radici, ma anche permettendo di abbandonare lo stesso continente per andare alla ricerca di altre esperienze e di altre culture.

Sono infatti memorabili i rally che gli airstreamer, ovvero i possessori di caravan Airstream e membri del Wally Byam's Club – che prende il nome dal fondatore della Airstream Corporation, lo storico marchio di caravan risalente ai primi degli anni '30 – compiono in tutto il mondo nel dopoguerra. Le caravan vengono imbarcate sui cargo, navigano sugli oceani, sbarcano in territori

for American society, which equips itself by opening everywhere trailer parks for the increasingly large numbers of mobile homes that circulate in the streets. These trailer parks include spaces for parking and collective services which allow the establishment of communities which can be semi-permanent in holiday destinations, or ephemeral in places of passage, forming or disbanding within a few hours.

Looking carefully, these houses on wheels are devised as the ideal basic elements of a very fragmented mobile city, which beyond the initiation of new forms of community and social integration, leave the power of transformation exclusively to their exterior image. The interiors, on the contrary, would never reach the same levels of innovation as their exterior shells, they will never manage to become those interiors utopically imagined, capable of optimising space as a result of accurate research on ergonomics, on the models and industrialisation of components, remaining instead linked to the typical aesthetics of traditional domesticity. Projects such as the *Dymaxion House* or the *Autonomous Living Package* conceived in the Twenties by Buckminster Fuller, will not succeed in influencing the interior space of the American mobile home which will remain linked to a fundamentally artisan dimension. The result is therefore a look forward into the future, but also, simultaneously, a look toward a time romantically understood as better than the present, almost as if searching for an ideal place which the constant movement can help to reach. To search in all directions, moving throughout the various landscapes of the continent, thus allowing American culture to discover its own roots, but also allowing it to leave that continent in order to search for other experiences and other cultures. The rallies organised by Airstreamer owners and members of the Wally Byam's Club – named after the founder of Airstream Corporation, the historical motor-home company founded in the early Thirties – all over the world are memorable. The mobile-homes are carried on ships, navigate the oceans, disembark in inhospitable territories, face barely sign-posted roads, enter jungles, cross deserts, and mountain passes, from one place to another like modern-day explorers. But in addition to the contact with nature and the remains of ancient civilisations, these rallies permit American culture to relate to the old continent, often crossed by columns of Airstreams towed down far narrower streets than the ones they were originally made for.

p. 184

Trailer as cargo

Several views of Airstream being loaded on and off cargo ships in Calcutta, India

photo Fran Hall

p. 185

Lipstick

This brochure photograph demonstrates the superior reflective qualities of the polished aluminum skin





inospitali, affrontano strade appena segnate, aprono piste nella jungla, solcano deserti, affrontano passi montani, percorrendo tappa dopo tappa itinerari da moderni esploratori. Ma oltre al contatto con la natura e con i lasciti di antiche civiltà del passato, i rally consentono alla cultura americana di entrare in relazione con la vecchia Europa, spesso solcata in quegli anni da colonne di Airstream trainate per strade ben più strette rispetto a quelle sulle quali queste caravan solitamente si muovono.

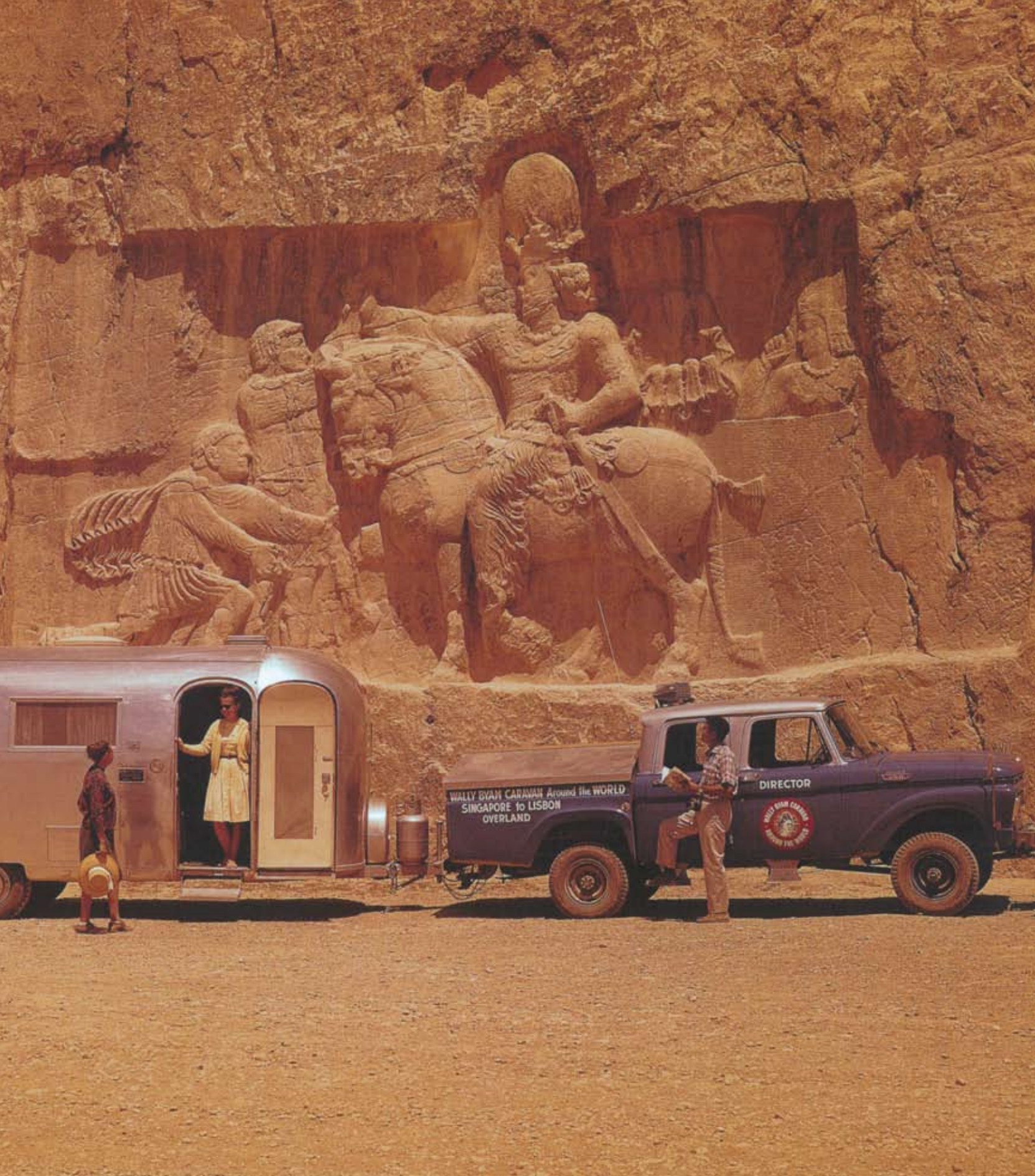
Guardare oggi quelle immagini è un gettarsi appieno nell'essenza della modernità, dove passato, presente e futuro si confrontano. La staticità dei paesaggi naturali e l'immobilità dei diversi monumenti, quali fondali al dinamismo di un nuovo modo di abitare che non è più legato al riconoscersi in un preciso luogo, spostano l'essenza stessa della concezione dell'architettura e della città, non più intese quali portatrici di identità stabile e somma di elementi legati al luogo, ma percepite come una sorta di patrimonio analogo, formato dall'accumularsi multiplo di tutto quanto inevitabilmente il viaggio innesca in ognuno. Lo spazio e il tempo sono riuniti così dal movimento che diviene l'unica categoria capace di produrre e far apprezzare l'esperienza dell'architettura. Quella fissa e quella viaggiante.

To see today those images is to enter fully into the essence of modernity, in which past, present and future meet. The static nature of the natural landscape and the unmovable presence of the monuments, as backdrops of the dynamic nature of a new way of dwelling which is no longer tied to a single place, thus transforming the essence of the conception of architecture and of the city, no longer understood as the bearers of a stable identity and sum of the elements related to the place, but perceived as a sort of analogous heritage, made from the multiple accumulation of everything that the journey generates in each person. Space and time are thus reunited by movement, which becomes the only category capable of producing and appreciating the experience of architecture, both the fixed type and that of the traveller.

Translation by Luis Gatt

*Andy and Connie Charles with
Tallie Hall in front of the Bas relief of Sapor, Iran, 1964
photo Fran Hall*





“Traditional material culture” reveals a principle of survival of architecture from Cortina d’Ampezzo, centered on its only primordial element: shelter. From the Church of Cadore through a process of gemmation camping tents appear; small dormitory structures that reveal a rooted process of linguistic reduction. The work is expressed in a straightforward, yet subdued way, “so as not to overwhelm nature”.

Edoardo Gellner Le tende di Corte di Cadore *Tents for “Corte di Cadore”*

Emiliano Romagnoli

“Fu una lezione utilissima: imparai ad apprezzare la sincerità e l’esattezza tecnica con cui venivano impiegati i materiali disponibili, la pietra e il legno, e l’asciuttezza con cui venivano fornite, grazie a secoli di esperienza, precise risposte alle esigenze di riparo e di lavoro del montanaro”¹.

Stabilitosi a Cortina nel secondo dopoguerra, all’architetto Edoardo Gellner, istriano di nascita, viene affidato nel ’54 da Enrico Mattei un importante incarico: la progettazione del villaggio vacanze di “Corte di Cadore” per i dipendenti della neonata ENI. Il complesso prevede una serie di strutture socialmente calibrate dalla Committenza: residenze per famiglie, colonie per bambini, alberghi per single, una Chiesa, un centro sociale mai realizzato e un campeggio per circa 200 giovani. Quest’ultimo oltre ad una struttura comune per servizi, è caratterizzato da una serie di piccoli rifugi dormitorio, tutti uguali, denominati “tende”.

Meno eclatante rispetto alle altre parti del villaggio e sicuramente di minor impatto, date anche le dimensioni, è proprio l’elemento “tenda”, che sembra contenere in sé un principio di sintesi e di economia paradigmatico dell’opera dello stesso architetto.

I primi schizzi e sviluppi progettuali dell’intero villaggio, elaborati da Gellner, rivelano alcuni tratti singolari: grappoli di tetti a doppia falda dotati di un certo verticalismo caratterizzano il versante sud dell’Antelao nei pressi del piccolo comune di Borca di Cadore. Dopo i primi confronti con lo stesso Mattei, Gellner volge verso soluzioni più distese; solo alcune emergenze continuano a segnare marcatamente l’intervento, la Chiesa e l’Aula Comune della Colonia, entrambe caratterizzate da una copertura a doppia falda che dal colmo raggiunge il suolo.



“It was a very useful lesson: I learned to appreciate the sincerity and technical precision with which available materials were used, stone and wood, and the simplicity with which, thanks to centuries of experience, precise solutions to the needs for shelter and the work of the mountain people were provided”¹.

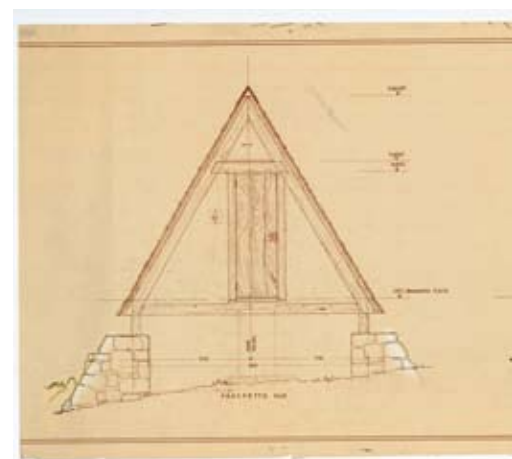
Settled in Cortina after the Second World War, the Istrian architect Edoardo Gellner was entrusted in 1954 by Enrico Mattei with an important task: that of designing the holiday resort of “Corte di Cadore” for the employees of the newly established company ENI. The complex envisages a series of structures socially calibrated by the client: residences for families, summer camps for children, hotels for singles, a church a never completed social centre and a campground for approximately 200 young people which contains, in addition to a central structure for services, a series of small shelters for sleeping, all identical, known as “tents”.

Less striking when compared to the other parts of the village, also due to their dimensions, it is however this “tent” element which seems to contain a principle of synthesis and economy that is paradigmatic of the work of the architect.

Gellner’s first sketches and developments of the project for the entire resort reveal some particular traits: groups of quite vertical double-pitched roofs on the south side of Antelao, near the small municipality of Borca di Cadore. After the first encounters with Mattei himself, Gellner turned towards less spiky solutions; only some structures keep this pointed design, the Church and the Common Room of the Summer Camp, both characterised by a double-pitched roof that reaches the ground.

The Church in particular was the object of a remarkable design





La Chiesa in particolare, fra il '56 e '57, è oggetto di un notevole sforzo progettuale che conduce lo stesso Gellner a richiedere la collaborazione di Carlo Scarpa. La volumetria cuspidata è tuttavia, nella sua concezione generale, da attribuirsi ad un Gellner particolarmente attratto dall' "architettura anonima ampezzana" e dalle "guglie dolomitiche"², ripercorrendo forse le tracce lasciate dal grande maestro d'oltre oceano, F.L. Wright, con la Chiesa Unitaria a Madison, del '51.

A partire dalla Chiesa, per uno strano processo di gemmazione fioriscono un po' più a monte le "tende" del campeggio, anch'esse prodotte dalla singolare iterazione di una sezione resistente triangolare equilatera.

In un documento redatto da Gellner, datato 1 luglio 1956³, è contenuto un preciso programma funzionale per il campeggio; in esso compare la "Variante C", dove si propongono strutture più stabili per l'alloggiamento dei ragazzi, che non delle vere e proprie tende, come sembra essergli stato inizialmente richiesto.

La Committenza accetta la variante ma il programma funzionale viene sensibilmente diminuito; anche la struttura principale destinata a servizi viene ripensata.

Malgrado le modifiche l'impronta generale rimane sostanzialmente quella definita dall'architetto, impronta nella quale si colgono maggiori affinità proprio con i suoi primi schizzi.

Come accade nei "deceni"⁴, intorno a degli spazi comuni si coagulano gruppi di dieci tende che nella loro apparente casualità seguono invece delle precise regole aggregative e planivolumetriche. Infatti, tutte le "tende" si dispongono secondo la linea di massima pendenza del terreno con delle lievi oscillazioni legate all'orografia del suolo ed alla volontà di esporre sempre due lati della struttura verso sud, per godere del massimo apporto solare; tutte sono affiancate lungo lo "stillicidio" e tutte (ad eccezione di quelle per i capisquadra) presentano un accesso da sud con un piccolo spazio antistante che rimanda all'antico "sorei" e cioè lo spazio per le attività all'aperto tipico delle costruzioni rurali locali. Nei piccoli centri locali spesso l'unico tradimento alla fondata-

effort, which took place between 1956 and 1957, that lead Gellner to request the collaboration of Carlo Scarpa. The cuspidate volumetrics in its general conception are to be attributed to Gellner, who was very attracted by the "anonymous architecture of Cortina d'Ampezzo" and by the "spires of the Dolomites"², following perhaps the traces left by the great master across the ocean, F.L. Wright, with his Church of the First Unitarian Society in Madison of 1951.

From the Church, through a strange gemmation process, the "tents" of the campground bloom a little uphill, produced by the particular repetition of an equilateral triangular resistant section.

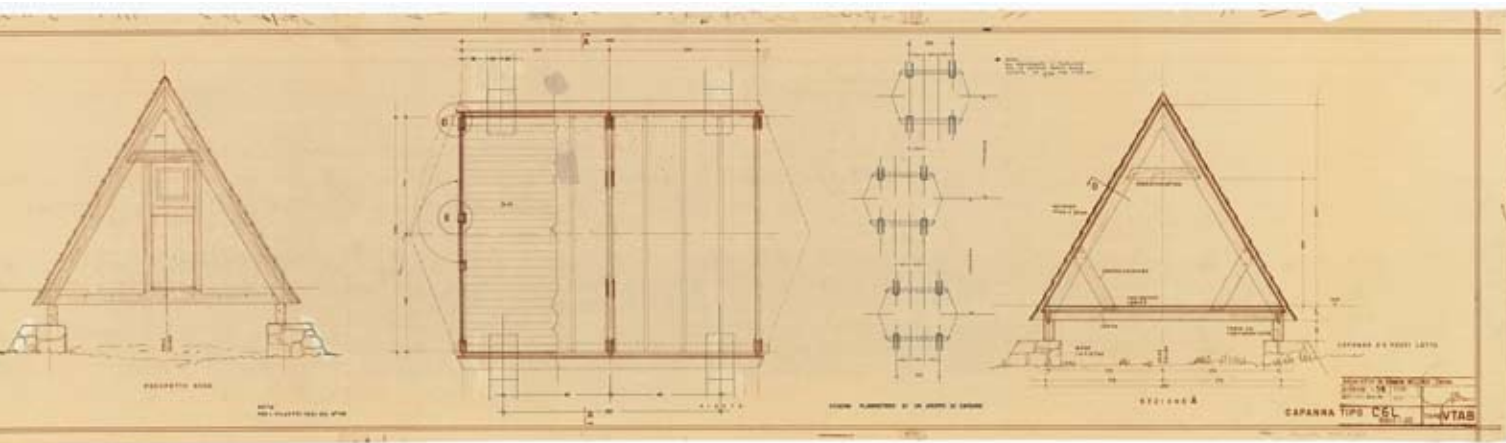
A document drafted by Gellner on July 1st 1956³ contains a precise functional programme for the campground; in it appears "Variant C", which presents more stable structures for housing the youngsters, rather than actual tents, as it would appear was initially requested.

The client accepted the variant but the functional programme was notably reduced; even the main structure for services was reconsidered.

Despite the modifications the general layout remains essentially as defined by the architect, a layout which in fact is closer to his first sketches.

As with the "deceni"⁴, groups of ten tents surround the common areas, which in apparent randomness follow instead precise organisational and planivolumetric rules. In fact all the "tents" are placed on the line of maximum slope of the land with slight oscillations linked to the orography and to the will to always expose two sides to the south in order to obtain the maximum sunshine; they are all placed along the "stillicide" and all (except for the lead tent) present an access from the south with a small space in front which recalls the ancient "sorei", that is the space for open-air activities that is typical of the local rural constructions.

In small local settlements often the only betrayal to the fundamental rule of orientation parallel to the maximum slope of the terrain is represented by the church, perhaps due to the need to be seen from afar. Gellner's service building is also oriented in a different



tale regola dell'orientamento del colmo di falda, parallelo alla linea di massima pendenza del terreno, è rappresentato dalla struttura della chiesa, forse per esigenze di riconoscibilità. Anche l'edificio servizi di Gellner è orientato diversamente rispetto al resto delle strutture marcando così il suo ruolo centrale e organizzativo all'interno del campeggio. Regola questa che Gellner sembra seguire anche alla più grande scala del villaggio; la Chiesa, infatti, ha un orientamento est-ovest, sicuramente per esigenze liturgiche, ma indubbiamente tiene conto anche di aspetti paesaggistici.

Non sono state rinvenute tracce in cui l'architetto si esprima in modo chiaro in merito a queste corrispondenze ma intorno agli anni '80, pubblicherà degli studi estremamente accurati proprio sui caratteri dell'architettura anonima ampezzana e dolomitica⁵, dove il "tipo" residenza rurale e le sue regole aggregative vengono minuziosamente indagati secondo la "teoria funzionalistica analiticamente rappresentata" di Weiss⁶.

In questi studi Gellner precisa che il tipo rurale dolomitico o anche semplicemente ampezzano non esiste, per le numerose diversità che esistono tra un fabbricato e l'altro, semmai solo alcune generali regole possono essere codificate, regole derivate da una sapienza costruttiva millenaria che nel tempo ha costantemente adeguato le strutture alle contingenze, nel rispetto di una natura severa, lavorando soprattutto su un unico e primigenio elemento: il riparo.

Sono queste considerazioni che sottraggono l'opera di Gellner ad una semplice valutazione di carattere ambientale e paesaggistica per inserirla in una ricerca più sistematica sui caratteri del territorio e sulla loro riproposizione in chiave moderna.

Da questa ricerca non è esente la tecnica, "Il principio era di solito questo in montagna: che tipo di copertura facciamo?... Noi partiamo dall'alto: lamiera, qual è il supporto ideale per la lamiera grecata? un tavolato di legno. Un tavolato di legno come lo teniamo su? la cosa più semplice sono travi di legno, dei costoloni di legno. Poi si poteva partire, andare ad altri materiali, all'acciaio, al cemento, alla pietra per tener su questa struttura"⁷.

manner to the rest of the structures, thus marking its central and organisational role within the campground. A rule that Gellner seems to follow also for the greatest structure of the resort; the church, in fact, has an east-west orientation, surely for liturgical reasons, but also for landscape-related concerns.

There are no traces of the architect's thoughts on this, yet in the Eighties he published some extremely accurate studies on precisely these features of the anonymous architecture of Cortina d'Ampezzo and the Dolomites⁵, in which the "typology" of rural dwelling and its rules of aggregation are meticulously researched in accordance with Weiss' "analytically represented functionalist theory"⁶.

In these studies Gellner clarifies that the rural typology of the Dolomites, or even simply of Cortina d'Ampezzo, does not exist, due to the many differences present between one building and the next. If anything a few general rules can be codified, derived from a millenary building know-how that over the ages has constantly adapted structures to circumstances, in the respect of a severe nature, working especially on a single and primordial element: shelter.

These considerations distance Gellner's work from a simple evaluation in environmental and landscape terms in order to place it within a more systematic research concerning the features of the territory and their proposal in a modern key.

Technique is not absent from this research, "The process in the mountains usually began by asking: what type of roof are we using?... We begin from the top: iron sheets, what is the ideal support for corrugated iron? Timber planks. How do we support timber planks? The most simple solution is timber beams, wooden ribs. From there one could move on to other materials, steel, cement, and stone, for supporting the entire structure"⁷.

From top to bottom, from the timber on the roof to the stone on the ground, all the elements that compose the "tent" are clearly differentiated, there is no confusion, no sections or details that are hidden, everything is visible and immediately identifiable, one almost has the feeling it is possible to intervene directly if necessary, so detailed is the linguistic reduction. The reference to the "tradi-

Dall'alto verso il basso, dal legno del tetto fino alla pietra dell'attacco a terra, tutti gli elementi che compongono la "tenda" sono chiaramente distinguibili, non ci sono fraintendimenti, parti o dettagli di aggancio nascosti, tutto è visibile e istintivamente identificabile, si ha quasi l'idea di poter intervenire direttamente in caso di necessità, tanto la riduzione linguistica è perseguita in dettaglio. Il riferimento alla "cultura materiale della tradizione"⁸ appare qui con forza e sembra svelare una sorta di principio di sopravvivenza dell'architettura stessa, che in condizioni estreme tende a perdere quella componente più aulica e rappresentativa predisponendosi a tutte quelle trasformazioni che il divenire comporterà.

In questa eterodossa interpretazione di una tradizione così speculativa nei confronti degli spazi, della materia, delle soluzioni tecniche, l'opera di Gellner e in particolare proprio la piccola struttura della tenda di Corte sembra trovare paradossali confronti proprio con quel funzionalismo che di fatto rifiutava il dialogo con il passato. È certo che Gellner fosse aggiornato sugli sviluppi architettonici internazionali, divoratore di libri e riviste nonché viaggiatore e frequentatore di esposizioni, viceversa non ancora del tutto indagate le modalità secondo le quali la sapienza tecnica legata alla tradizione e il sobrio funzionalismo tipico del dibattito internazionale di quel periodo abbiano raggiunto una tale sintesi; che in questo passaggio stia anche la lezione wrightiana⁹?

Quasi inconsapevolmente, le "tende" di Gellner a Borca di Cadore sembrano rappresentare, una volta di più, una riflessione sull'esistenza minimum del Moderno. Oltre alle diversità, sottili legami si tendono tra le "tende" di Corte e il Cabanon di Le Corbusier a Cap Martin, per quella sintesi che in entrambi i casi si esprime nella "dialettica tra monumento progettuale e fruizione"¹⁰ che vede nella progettazione degli spazi interni e dei connessi arredi la sua espressione più chiara: l'essenzialità distributiva conforma il modello abitativo su uno standard di benessere essenziale.

Ma forse non basta. Pur partendo da presupposti fra loro così distanti, in entrambi i casi, non si è cercata una completa mimetizzazione nel paesaggio, bensì una poetica umanizzazione, in modo che l'opera potesse esprimersi in maniera schietta con un linguaggio "libero e moderno, e tuttavia sommerso, tale da non sopraffare i fatti di natura"¹¹.

tional material culture"⁸ appears here with strength and seems to reveal a sort of survival principle of the architecture itself, which in extreme conditions tends to lose its refinement in order to be ready for all the necessary transformations that time will bring.

In this unorthodox interpretation of a tradition that is so speculative in terms of spaces, of matter, of technical solutions, Gellner's work, and in particular this small structure of the "tent" seems, paradoxically, to find a comparison precisely with a functionalism which in fact refused any dialogue with the past. It is certain that Gellner was up to date with international architectural developments, great reader of books and journals, traveller and visitor of exhibitions, what is yet not entirely clear is he ways in which the technical know-how linked to tradition and the sober functionalism typical of the international debate at the time found that synthesis; maybe this is once again due to Wright's influence⁹?

Almost unconsciously, Gellner's "tents" in Borca di Cadore seem to represent, once again, a reflection on the *existence minimum* of the Modern. In addition to diversity, subtle links connect the "tents" at Corte and Le Corbusier's Cabanon at Cap Martin, due to that synthesis that in both cases is expressed in the "dialectics between the design of a monument and its usage"¹⁰ which sees in the design of interior spaces and related furniture and decorations its clearest expression: the distributive simplicity moulds the dwelling model on a standard of essential well-being.

But maybe that is not enough. Although stemming from such distant premises, in both cases, a total blending with the landscape was not sought, but rather a poetical humanisation, so that the work could express itself essentially with a language that is "free and modern, yet subdued, so as not to overwhelm nature"¹¹.

Translation by Luis Gatt

¹ F. Achleitner, P. Biadene, E. Gellner, M. Merlo, *Edoardo Gellner Corte di Cadore*, Skira Editore, Milano 2002, p. 229.

² E. Gellner, F. Mancuso, *Carlo Scarpa e Edoardo Gellner, La chiesa di Corte di Cadore*, Electa, Milano 2000.

³ Questo documento, come tutta la corrispondenza ufficiale intercorsa fra Gellner e la Committenza è depositata presso il *Fondo Gellner*, Università IUAV, Archivio Progetti; gellner2.professione/2/14.

⁴ Centene e Deceni corrispondono alla divisione del territorio nell'alto medioevo, i Deceni sono annucleamenti rurali di circa dieci case. E. Gellner, *Architettura Anonima Ampezzana*, Franco Muzzio e Co Editore, Padova 1981, p. 42.

⁵ Gli studi sui caratteri dell'architettura locale sono avviati da Gellner in maniera più metodica a partire dai primi anni '50, quando gli viene affidata la progettazione del Piano di Cortina. Schizzi e disegni giovanili eseguiti durante il servizio militare dimostrano tuttavia interessi precedenti.

⁶ E. Gellner, *Architettura Anonima Ampezzana*, cit., p. 79.

⁷ C. Severati, M. Merlo (a cura di), *Edoardo Gellner: Architetture organiche per Enrico Mattei 1954-1961*, Atti della giornata di studi Roma-Gela-Pieve di Cadore 17 marzo 2005, Gangemi Editore, Roma 2007, p. 102.

⁸ Gellner si esprime in questi termini riferendosi all'azione svolta dal tempo sugli organismi edilizi locali, azione che da un lato ha reso quasi impossibile una corretta datazione dell'evoluzione, dall'altro ha agito costantemente sull'organismo affinandone le parti, sostituendo gli elementi logori o adeguando alle mutate esigenze. E. Gellner, *Architettura Rurale nelle Dolomiti Venete*, Edizioni Dolomiti-Cortina, Maniago (Pordenone) 1988, p. 17.

⁹ Aneddoti rivelano come sia stato lo stesso Gellner a cedere la famosa edizione Wasmuth su F.L. Wright a Carlo Scarpa e come la stessa edizione sia stata oggetto di studio e lunghe discussioni da parte dei due.

¹⁰ F. Alison, *Le Corbusier 1952-Cassina 2006, L'interno del Cabanon*, Catalogo della Triennale 2006, Electa, Milano 2006.

¹¹ F. Achleitner, et al. *Edoardo Gellner Corte di Cadore*, cit., p. 236.

¹ F. Achleitner, P. Biadene, E. Gellner, M. Merlo, *Edoardo Gellner Corte di Cadore*, Skira Editore, Milano 2002, p. 229.

² E. Gellner, F. Mancuso, *Carlo Scarpa e Edoardo Gellner, La chiesa di Corte di Cadore*, Electa, Milano 2000.

³ This document, like the entire official correspondence between Gellner and the client, is kept in the *Fondo Gellner*, Università IUAV, Archivio Progetti; gellner2.professione/2/14.

⁴ Centene and Deceni correspond to the division of territory during the early Middle Ages. Deceni are small rural settlements of approximately ten houses. E. Gellner, *Architettura Anonima Ampezzana*, Franco Muzzio e Co Editore, Padova 1981, p. 42.

⁵ Studies on the features of local architecture were carried out in a more methodical way by Gellner from the Fifties, when the project for the Piano di Cortina was entrusted to him. Sketches and drawings from the time of his military service show, however, an earlier interest.

⁶ E. Gellner, *Architettura Anonima Ampezzana*, cit., p. 79.

⁷ C. Severati, M. Merlo (ed.), *Edoardo Gellner: Architetture organiche per Enrico Mattei 1954-1961*, Atti della giornata di studi Roma-Gela-Pieve di Cadore 17 marzo 2005, Gangemi Editore, Roma 2007, p. 102.

⁸ Gellner expressed himself in these terms referring to the action of time on local buildings, action which on the one hand made almost impossible a correct dating of the evolution, and on the other constantly acted on the organism, refining its parts, substituting worn-out elements or adapting it to the changing needs. E. Gellner, *Architettura Rurale nelle Dolomiti Venete*, Edizioni Dolomiti-Cortina, Maniago (Pordenone) 1988, p. 17.

⁹ Anecdotes reveal how it was Gellner himself who lent his famous Wasmuth edition on F.L. Wright to Carlo Scarpa and how the book was the object of study and discussion among the two architects.

¹⁰ F. Alison, *Le Corbusier 1952-Cassina 2006, L'interno del Cabanon*, Catalogo della Triennale 2006, Electa, Milano 2006.

¹¹ F. Achleitner, et al. *Edoardo Gellner Corte di Cadore*, cit., p. 236.





p. 188

Edoardo Gellner, Planimetria di rilievo del campeggio, 1970

© Università IAUUV, Archivio Progetti,

Fondo Edoardo Gellner; *gellner2. Professione/2/14*

p. 189

Le tradizionali scandole sono sostituite da tavolati in larice

pp. 190-191

Edoardo Gellner, Prime versioni della tenda per 12 persone, la versione finale sarà per 6 persone. Nel disegno sono visibili appunti sull'orientamento delle costruzioni e sulla loro disposizione

Edoardo Gellner, Disegni esecutivi per "capanna tipo", 1956-58

© Università IAUUV, Archivio Progetti,

Fondo Edoardo Gellner; *gellner2. Professione/2/14*

p. 193

Vista delle tende da Nord-Est, gruppo azzurro

Interno della tenda

p. 194

Vista da Sud, gruppo rosso. In primo piano è la capanna dei capisquadra, l'unica con apertura verso Nord

p. 195

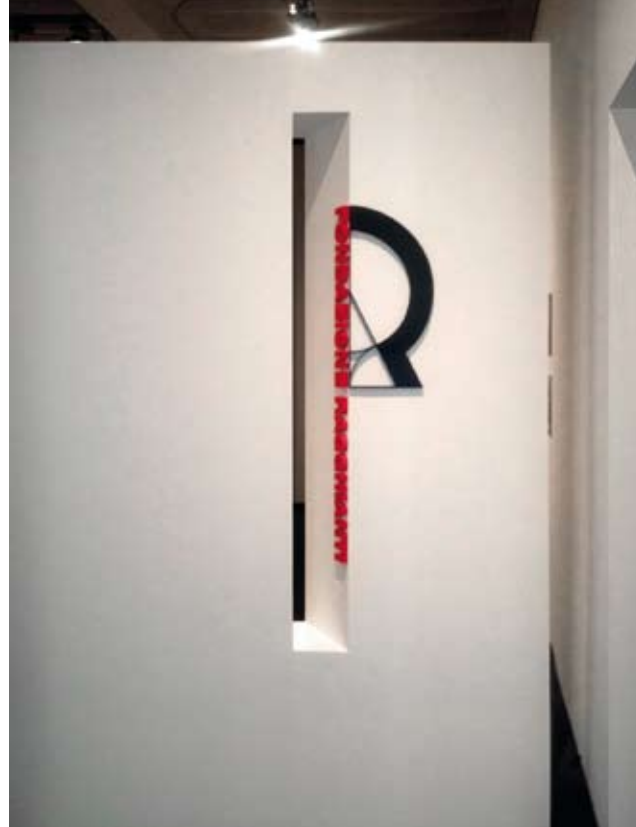
Vista da Nord, Nord-Ovest

Muretti di fondazione in pietra e travi prefabbricate in c.a. definiscono il piano di appoggio delle tende

*Immagini riprodotte per gentile concessione di Progetto Borca
foto Nicola Noro*



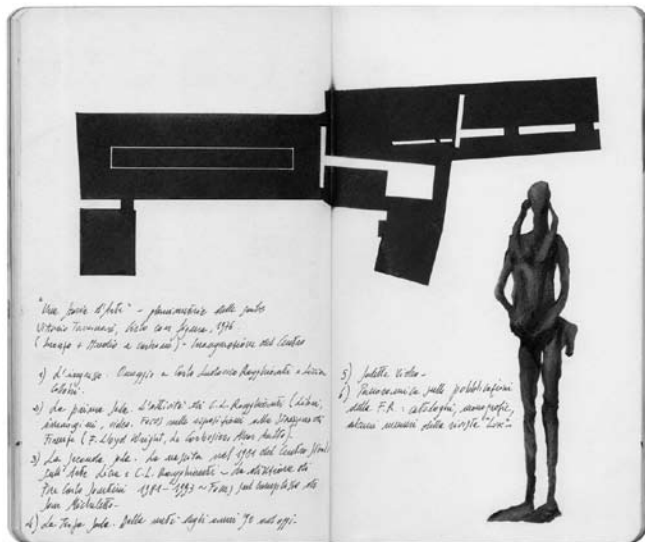
eventi



Lucca, Fondazione Centro Studi sull'Arte Licia e Carlo Ludovico Ragghianti, 4 marzo – 25 aprile 2017 **UNA STORIA D'ARTE. La fondazione Ragghianti e Lucca 1981-2017**

Salita la scala di pietra che si affaccia sul chiostro del *Complesso Monumentale San Michele* ci ritroviamo in una piccola stanza adibita a biglietteria e bookshop: un locale con funzione d'ingresso alla zona espositiva dedicata agli eventi periodicamente promossi dalla Fondazione¹, la cui attuale configurazione risulta dal progressivo incremento di superficie attuato nel tempo con la graduale aggiunta di un numero sempre maggiore di stanze. Attualmente si contano un corridoio e una successione di nove sale di forma quadrilatera irregolare con superfici e altezze differenti, la più grande delle quali ha una serie di capriate lignee verniciate di bianco a sostegno della copertura. L'aggregazione variabile di questi locali continua a rappresentare la scena su cui lo studio *Arrigoni architetti* esercita da anni il proprio mestiere negli allestimenti di mostre d'arte e architettura, disegnando spazi e apparati espositivi contraddistinti da calibrata misura e raffinate soluzioni coloristiche e materiche che, se da un lato denotano una comprensione così profonda dei caratteri, della natura e dei significati di ciò che via via viene esibito da risolversi con essi di volta in volta in un nuovo seppur temporaneo rapporto di reciproca necessità, dall'altro si presentano come risultato di un metodo di lavoro che non di rado contempla anche una propensione a sperimentare intelligenti strategie di riuso di vecchie apparecchiature espositive, unitamente all'utilizzo di altre di nuova ideazione per dare forma ad allestimenti concepiti come un insieme di elementi trasformabili e adattabili mediante controllate tecniche di assemblaggio. In tal senso non fa eccezione la mostra che la Fondazione si dedica sia per ricordare i trent'anni dalla scomparsa di Carlo Ludovico Ragghianti, sia per riflettere su se stessa e "fare il punto" sull'atti-

Having climbed the stone stairway that overlooks the cloister of the *Monumental Complex of San Michele* we find ourselves in a small room that is both the ticket office and a bookshop: a space which is also the entrance to the exhibition area devoted to the events promoted periodically by the Foundation¹, the current configuration of which is the result of the progressive increase in surface obtained through the gradual addition of rooms. Today there is a corridor and a series of nine square rooms with varying heights and surfaces, the largest of which has a series of white wooden trusses supporting the roof. The variable distribution of these rooms continues to represent the stage on which studio *Arrigoni architetti* has been exercising for years its professional productions of architectural and art exhibitions, designing spaces and exhibition systems characterised by a calibrated measure and refined chromatic and material solutions which, on the one hand denote a deep understanding of the features and the nature and meaning of what is exhibited, establishing with it once and again an albeit temporary mutual relationship, on the other they are presented as the result of a working methodology that often includes experimenting with intelligent strategies for reusing materials from old exhibitions, together with new ones, in order to give shape to productions conceived as a set of transformable and adaptable elements, through controlled assembly techniques. In this sense the exhibition devoted by the Foundation to Carlo Ludovico Ragghianti on the thirtieth anniversary of his death is no exception, and serves as well to reflect on the Foundation itself and on the activities carried out up to the present; an act to be interpreted, as can be read in the introductory panel, as the first step "of a renewed enthu-



p. 196
Logo Mostra
p. 197
Tavolo di lavoro
Fabrizio Arrigoni, Appunti dai quaderni neri
p. 198
Sala capriate (1995-2017): il tavolo di lavoro
p. 199
Seconda sala (1981-1993): opere di Vittorio Tavernari
foto © Giovanni Battista Romboni





vità fin qui svolta; un atto, questo, da intendersi, come si legge nel pannello introduttivo, quale primo passo “di un rinnovato entusiasmo e di una spinta propositiva verso il futuro” che si sostanzia nella messa in scena di fotografie e oggetti in grado, con gli apparati didascalici e i testi di supporto, di illustrare in modo sintetico e sufficientemente esaustivo il tema della mostra attraverso un percorso articolato con congegni espositivi la cui elegante semplicità si accorda alla loro ordinata disposizione in un succedersi piano e lineare lungo quattro sezioni. La prima, allocata nel corridoio di accesso alle sale, è risolta con un pannello introduttivo e una serie di sei lastre rettangolari in ferro acidato a supporto di immagini che, unitamente ai testi di accompagnamento, restituiscono in forma sintetica la biografia di Ragghianti e della moglie Licia Collobi. La sua passione civile e politica, il suo profilo di studioso e di critico, di sperimentatore di innovative forme comunicative, di instancabile promotore e organizzatore di mostre nazionali e internazionali di architettura e di arte (anche di quelle cosiddette minori) è invece illustrata nella sala contigua. Qui testi di filosofia dell'arte, contributi di teoria e metodologia dell'arte, saggi interpretativi di arte contemporanea, indagini fondate su metodologie di ricerca innovative, studi di sistemazione critica e filologica, cataloghi di mostre rammentate da varie immagini fotografiche, sono affiancati da contributi dedicati all'esperienza della resistenza e della liberazione dal nazi-fascismo² e da alcuni numeri delle riviste *La critica d'arte*, *seleArte*, *Criterio*, *Sound Sonda* che, con il grafico che riassume le novantasei mostre organizzate a Firenze dal 1947 al 1965 e il richiamo alla serie dei ventuno documentari critico-divulgativi su varie esperienze artistiche noti come *critofilm*³, danno conto dell'ecclettismo disciplinare di Ragghianti. La terza sezione, con fotografie e documenti relativi alla nascita e all'attività dell'Associazione (poi Fondazione) sotto la direzione di

siasm and of a propositive drive toward the future” that crystallises in the exhibition of photographs and object capable of, together with the explanatory panels and texts, illustrating in a synthetic and exhaustive manner the subject of the exhibition through an itinerary supported by exhibition devices whose elegant simplicity agrees with their ordered disposition in a gradual and linear succession along four sections. The first, located in the corridor that connects the rooms, is presented with an introductory panel and a series of six rectangular acid wash sheets of metal for supporting the images which, together with the accompanying texts, present a summarised version of the biographies of both Ragghianti and of his wife Licia Collobi. His civil and political passion, his work as a researcher and critic and his experiments with innovative forms of communication, his tireless work as a promoter and organiser of national and international exhibitions of architecture and art (including the so-called minor arts), are in exhibition in the adjacent room. Here texts on philosophy of art, contributions in the fields of art theory and methodology, interpretative essays on contemporary art, innovative research methodologies, critical and philological studies and catalogues of exhibitions accompanied with photographic images, are exhibited next to contributions devoted to the experience of the resistance and of the liberation from Nazi-Fascism² and by some volumes of the journals *La critica d'arte*, *seleArte*, *Criterio*, and *Sound Sonda* which, together with the diagram that summarises the ninety-six exhibitions organised in Florence between 1947 and 1965 and the reference to the series of twenty-one critical and informative documentaries on several artistic experiences known as *critofilm*³, show Ragghianti's disciplinary eclecticism. The third section, which includes photographs and documents related to the foundation and the activities of the Association (later Foundation) under the direction of Pier Carlo Santini, and with two pieces



Pier Carlo Santini, e con due lavori di Vittorio Tavernari⁴, introduce alla sala successiva dove, sopra una superficie rettangolare di circa ventisette metri quadrati composta da cinque tavoli sorretti da cavalletti in legno di castagno appositamente disegnati per l'occasione, sono presentati i risultati di trenta mostre relative a un periodo di diciotto anni⁵, ciascuno sotto forma di una planimetria, di appunti di progetto e di varie fotografie. Alcuni modelli di congegni espositivi disegnati per le varie occasioni fanno mostra di sé sull'asse mediano dei tavoli. Attorno qualche tavola di progetto, assieme a un grafico che riassume l'attività espositiva dal 1998 e un fondale ricoperto di locandine fanno da corona all'estesa superficie. A margine, in una piccola sala contigua sette monitor narrano, in tempo sfasato, di lontane esibizioni. Prima di uscire, dentro un'elegante vetrina bianca, una serie di numeri della rivista LUK, periodico riflesso cartaceo della mostra.

Alessio Palandri

by Vittorio Tavernari⁴, introduces the following room where, over a rectangular surface of approximately twenty-seven square metres divided into five tables supported by five chestnut easels especially designed for the occasion, the results of thirty exhibitions are presented, covering a period of eighteen years⁵, each in the form of planimetrics, project notes and a series of photographs. Some models of exhibition devices designed for the various occasions are presented on the middle axis of the tables. Surrounding the installation are some project tables, together with a graph that summarises the exhibition activities for 1998 and a backdrop covered with posters. In a small adjacent room seven monitors narrate, at different temporal moments, far-away exhibitions. Before exiting the exhibition space, there is an elegant white showcase which includes numbers of the journal LUK, which offers a periodical reflection in print of the exhibition.

Translation by Luis Gatt

¹ Fino ad oggi sono 51 le mostre realizzate dalla Fondazione.

² Si ricordano *Il pungolo dell'arte; Arte, fare e vedere; Profilo della critica d'arte in Italia; Giacomo Manzù, scultore; Mondrian e l'arte del XX secolo; L'uomo cosciente. Arte e conoscenza nella paleostoria; Studi lucchesi; Filippo Brunelleschi. Un uomo, un universo; La casa italiana nei secoli; Arte moderna in Italia 1915-1935; Mostra di Frank Lloyd Wright; Alvar Aalto; Le Corbusier; Cinema arte figurativa; Ponte a Santa Trinita; Disegno della liberazione italiana; Una lotta nel suo corso.*

³ A seguire i titoli dei ventuno critofilm prodotti dal 1948 al 1964: *Deposizione di Raffaello (1948), Lorenzo il Magnifico e le arti (1949), Comunità millenarie (1954), Il Cenacolo di Andrea del Castagno (1954), Stile di Piero della Francesca (1954), Lucca Città Comunale (1955), Stile dell'Angelico (1955), Storia di una piazza (la Piazza del Duomo di Pisa) (1955), Urne etrusche di Volterra (1957), L'arte di Rosai (1957), Arte della moneta del tardo impero (1958), Pompei urbanistica (1958), Pompei città della pittura (1958), Fantasia di Botticelli, la «Calunnia» (1961), Terre alte di Toscana (1961), La Certosa di Pavia (1961), Tempio Malatestiano (1962), Canal Grande (1963), Antelami: Battistero di Parma (1963), Stupinigi (1963), Michelangiolo (1964).*

⁴ La prima mostra allestita dall'Associazione (dal 5 ottobre 1984 Fondazione) *Centro Studi sull'Arte Licia e Carlo Ludovico Ragghianti* tra il 27 settembre e il 25 ottobre 1981 ebbe luogo nei chiostrini di San Micheletto e in alcuni locali interni e fu dedicata all'opera dello scultore Vittorio Tavernari.

⁵ 1998-2016.

¹ The Foundation has produced 51 exhibitions to this date.

² Among them *Il pungolo dell'arte; Arte, fare e vedere; Profilo della critica d'arte in Italia; Giacomo Manzù, scultore; Mondrian e l'arte del XX secolo; L'uomo cosciente. Arte e conoscenza nella paleostoria; Studi lucchesi; Filippo Brunelleschi. Un uomo, un universo; La casa italiana nei secoli; Arte moderna in Italia 1915-1935; Mostra di Frank Lloyd Wright; Alvar Aalto; Le Corbusier; Cinema arte figurativa; Ponte a Santa Trinita; Disegno della liberazione italiana; and Una lotta nel suo corso.*

³ The following are the titles of twenty-one critofilms produced between 1948 and 1964: *Deposizione di Raffaello (1948), Lorenzo il Magnifico e le arti (1949), Comunità millenarie (1954), Il Cenacolo di Andrea del Castagno (1954), Stile di Piero della Francesca (1954), Lucca Città Comunale (1955), Stile dell'Angelico (1955), Storia di una piazza (la Piazza del Duomo di Pisa) (1955), Urne etrusche di Volterra (1957), L'arte di Rosai (1957), Arte della moneta del tardo impero (1958), Pompei urbanistica (1958), Pompei città della pittura (1958), Fantasia di Botticelli, la «Calunnia» (1961), Terre alte di Toscana (1961), La Certosa di Pavia (1961), Tempio Malatestiano (1962), Canal Grande (1963), Antelami: Battistero di Parma (1963), Stupinigi (1963), and Michelangiolo (1964).*

⁴ The first exhibition produced by the Association (from 5 October 1984, *Foundation*) *Centro Studi sull'Arte Licia e Carlo Ludovico Ragghianti* between 27 September and 25 October, 1981, was mounted in the cloister of San Micheletto and in some interior spaces and was devoted to the work of the sculptor Vittorio Tavernari.

⁵ 1998-2016.



Trieste, Magazzino delle Idee, 23 aprile – 2 luglio 2017 “*tu mi sposerai*” – Opere di Gigetta Tamaro 1931-2016

Non è una mostra di architettura. È una mostra personale, *della* e *sulla* persona Gigetta Tamaro, che è anche architetto, oltre che intellettuale, artista, promotrice di cultura, personaggio pubblico e privato. Anche se la pulsione da architetto si sente battere ovunque, come un basso continuo che tutto permea e sorregge, la mostra e il catalogo, i momenti privati, della formazione e delle amicizie, e gli impegni pubblici, della professione e della cultura come obbligo civile. E, ancora, l'insegnamento, la ricerca, la contaminazione tra generi, culture e linguaggi, fino all'ultimo gioiello prezioso della Stazione Rogers, come oggetto di architettura, luogo di memoria e d'affezione, gestione di un progetto intellettuale per la città e la società.

Mostra e catalogo sono articolati in tre sezioni: la prima dedicata al tema della città, Trieste in particolare ma anche la Venezia di Samonà e degli studi storici e urbani; la seconda dedicata alla formazione, alle amicizie personali e intellettuali (spesso coincidenti), agli incontri con artisti e uomini di cultura; la terza dedicata alla contaminazione, alla *bella confusione* di linguaggi, generi, esperienze. Ma contenuti e materiali si mescolano e travasano liberamente dall'una all'altra, come è giusto che sia in una straordinaria esperienza umana, artistica e intellettuale ultracinquantennale.

Le tre sezioni sono precedute da una nota del curatore della mostra, e da un testo della protagonista che dà il titolo a tutto: *tu mi sposerai*, allegramente ambiguo e allusivo, in cui pubblico e privato, individuale e collettivo, confluiscono a scolpire la personalità creativa dell'autrice.

Il percorso espositivo e il catalogo sono tutti da guardare con

It is not an exhibition about architecture, it is a personal exhibition, *by* and *on* Gigetta Tamaro, who is not only an architect, but also an intellectual, artist, promoter of culture, as well as a personality, both public and private. Although the pulsating heart of the architect can be felt everywhere, like a continuous bass which permeates and supports everything, the exhibition and the catalogue, the private moments of her education and friendships, the public commitments regarding her profession and culture understood as a civil obligation. And also her teaching and research activities, the pollution between genres, cultures and languages, culminating in the precious masterpiece of the Rogers Station, as an architectural object, as a place of memory and affection, the management of an intellectual project for the city and for society.

The exhibition and catalogue are divided into three sections: the first devoted to the subject of the city, Trieste in particular, but also the Venice of Samonà and of the urban and historical studies; the second devoted to her education, to her intellectual and personal friendships (which often were one and the same), her meetings with artists and personalities from the world of culture; the third devoted to contamination, to *the beautiful confusion* of languages, genres, experiences. Yet contents and materials overlap freely from one to the other, as it does in over fifty years of extraordinary human, artistic and intellectual experience.

The three sections are preceded by a note from the curator of the exhibition and by a text from the protagonist which provides a title for the entire exhibition: *tu mi sposerai* (*you will marry me*), delightfully ambiguous and allusive, in which the public and private, individual and collective, merge together to paint the portrait of the creative personality of the architect.



p. 200

Locandina Mostra

p. 201

Gigetta Tamaro, "Se tre oche valgono un soldo quanto valgono le tre vecchie?", 2008, tecnica mista 1000x700mm (proprietà privata)

p. 202

Gigetta Tamaro, "Il concerto", 1969

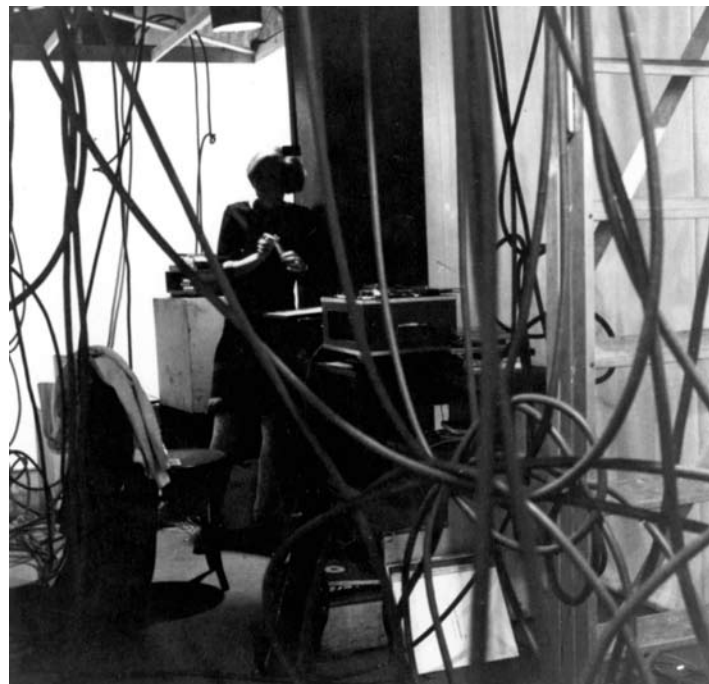
Fotomontaggio, pennarello, matita, 270x390mm

Interno del parallelepipedo trasparente con Miela

(foto Mario Piccolo Sillani Djerahian)

p. 203

Gigetta Tamaro, "Luciano, Matilde, Luigi, Giovanna, Francesco", 1975
bassorilievi in argilla (foto Duccio Zennaro)



attenzione, soffermandosi opera per opera, pagina per pagina, e lasciando correre la riflessione tra rimandi, riferimenti, tecnica espressiva, progetti e opere compiute. Non è possibile richiamare tutto, ma alcuni segmenti colpiscono più di altri. In primo luogo gli scritti di Gigetta (*Tu mi sposerai, Trieste città per vecchi, si/no, Mucha salvación, Quand'ero piccola, Uovo o gallina, La bella confusione*, per citarne solo alcuni), tutti intrisi di cultura profonda, di ironia ed autoironia, di libertà intellettuale come indole innata. Caratteri che si ritrovano nei disegni, nei montaggi, nelle sorprendenti sculture delle teste dei familiari, nei collage, negli strappi, tutti animati dalla coerenza della mano d'artista dell'autrice e al tempo stesso percorsi da una rigenerante aria mattutina, libera da ogni pregiudizio o seria convenzione. In secondo luogo il rapporto duale con Luciano Semerani, marito, compagno di vita e di lavoro, e promotore e curatore partecipe (con i figli e le figlie) di tutta l'iniziativa. E qui basti lo straordinario ricordo di Giorgio Grassi, quell'irrompere nella telefonata a Luciano della voce festosa di Gigetta: «Son mi! Son mi quell'altro, son mi quel doppio!», nella quale echeggia, meglio che in ogni possibile recensione, lo spirito genuino e commosso di tutta la mostra. In terzo luogo il ruolo più propriamente disciplinare di Gigetta Tamaro nell'architettura italiana dagli anni Sessanta in poi, con alcuni capi d'opera riconosciuti (dall'Ospedale e Facoltà di medicina di Cattinara a Trieste, all'Ospedale dei SS. Giovanni e Paolo a Venezia, al Municipio di Osoppo, al Silos e all'Archivio storico comunale a Trieste, alla Piazza di Muggia, e altri ancora). E qua valgano il lucido scritto di Alberto Ferlenga sul ruolo di Semerani e Tamaro nella tradizione italiana degli studi urbani, e le belle testimonianze di Giovanni Fraziano e Boris Podrecca. Ma soprattutto valgono i bellissimi disegni di studio di Gigetta, primi fra tutti quelli per i tanti progetti triestini e per le molte soluzioni indagate, provate e riprovate, per l'Ospedale di Venezia: se la soluzione originaria del 1978 del portico alla base del corpo delle degenze respirava di spirito classico, in un armonico, seducente equilibrio di forme e proporzioni di stampo schinkeliano, la trasformazione del 2006 immette un in più figurativo quasi di impronta Sezession, conferendo al portico, altrettanto felicemente, il pathos e la misura di un interno urbano, quasi di una tradizionale calle lagunare.

The exhibition and the catalogue must be seen attentively, lingering in every work, in every page, allowing reflection to wander among references, technical expression, projects and completed works. It is not possible to quote everything, but some segments are more striking than others. First of all Gigetta's writings (*Tu mi sposerai, Trieste città per vecchi, si/no, Mucha salvación, Quand'ero piccola, Uovo o gallina, La bella confusione*, to mention only a few), all of which imbued with deep culture, irony and self-irony, of intellectual freedom as an innate feature. Characters which find themselves in the drawings, the montages, in the surprising sculptures of the heads of her relatives, in the collages, and *strappi*, all of which animated by the coherence derived from the hand of the author and at the same time permeated by a regenerating morning air, free from any prejudice or serious convention. Secondly, the relationship with Luciano Semerani, her husband, her companion in both life and work, promoter and curator (together with their sons and daughters) of the entire initiative. And let us mention here Giorgio Grassi's extraordinary memory of Gigetta's festive voice interrupting his phone call to Luciano: «It is me! I am that other, I am that double!», in which echoes, better than in any review, the genuine and moving spirit of the entire exhibition. Thirdly, the role of Gigetta as a professional architect in Italy from the Sixties onward, with some well-known works (from the Hospital and Faculty of Medicine of Cattinara in Trieste, to the Hospital of SS. Giovanni and Paolo in Venice, to the City Hall in Osoppo, the Silos and Historical Archive of the City in Trieste, the Piazza di Muggia, among others). And it is worthwhile to quote the lucid essay by Alberto Ferlenga on Semerani and Tamaro's role in the Italian tradition of urban studies, as well as the beautiful words from Giovanni Fraziano and Boris Podrecca. But especially the beautiful study drawings by Gigetta, especially those for the many projects in Trieste and for the many solutions devised, tested and re-tested, for the Hospital in Venice: if the original 1978 solution for the portico at the base of the structure for the convalescence of patients had a certain Classical air, in a harmonious and seductive balance of forms and proportions which recalls Shinkel, the transformation undergone in 2006 is more influenced in the style of the Sezession, which successfully confers to the portico the pathos and measure of an urban interior, almost as if belonging to a Venetian *calle*.



A fianco e frammisti alle opere e ai modelli di architettura stanno gli allestimenti per mostre, esposizioni, incontri culturali. Anche qui non si possono richiamare tutti, ma due spiccano fra gli altri. Il primo è l'allestimento di Gigetta e Miela Reina nominato "Il concerto", per la rassegna internazionale di musica elettronica a Palazzo Costanzi a Trieste nel 1969, con il toccante scritto di Carlo de Incontrera, l'ideatore della rassegna, che riporta al suo interno il resoconto scherzoso e in rima di mano della stessa Miela Reina di una animata seduta del 1971 del gruppo di "Arte Viva" a casa Semerani-Tamaro, con quell'apodittico invito di Gigetta rivolto, affettuoso e perentorio, ai polemici partecipanti: "ndè in malora!". E l'altro è l'allestimento di Gigetta per la mostra antologica dedicata alla amica Miela Reina ("sembravano due sorelle" scrive de Incontrera), a otto anni dalla scomparsa, negli spazi della Stazione Marittima di Nordio nel 1980, con lo scritto commosso di Gigetta "Binari Paralleli".

Due opere pittoriche mi sembrano condensare, in una sorta di veritiero autoritratto, la mostra e la personalità della protagonista: da un lato l'ironia, la leggerezza, la comunanza umana che sprigiona dal montaggio a tecnica mista del 2008 "Se tre oche valgono un soldo quanto valgono le tre vecchie?". E dall'altro la serietà, l'impegno civile e intellettuale che ispira il quadro a tecnica mista del 2015, che forse non a caso conclude mostra e catalogo, "Le porte d'Europa – Vie di terra e di mare dei migranti", eseguito per un dibattito alla Stazione Rogers il 13 dicembre 2015.

Il giorno dell'inaugurazione, con la partecipazione di moltissimi amici, colleghi, estimatori giovani e meno giovani, in un clima festoso e affettuoso che tutto avvolgeva, il curatore non è riuscito ad essere presente, ottenendo tuttavia un effetto teatrale certamente non premeditato ma forse non estraneo allo spirito di tutta la mostra.

Alla fine si esce emozionati dagli spazi espositivi, e si chiudono, assorti e compresi, le pagine del catalogo, pensando istintivamente: "Complimenti Gigetta!". Ma aggiungendo anche, mentalmente: "Complimenti, con affetto, anche al curatore!".

Enrico Bordogna

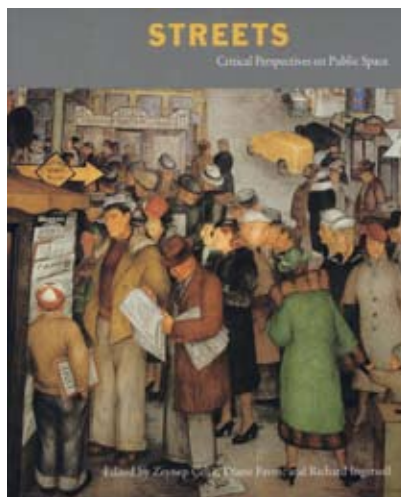
Next to it and interspersed with the architectural works and models, are the work concerning exhibitions and cultural encounters. Not all can be mentioned here, but two stand out: the first is the production by Gigetta and Miela Reina of "The concert", which was an international festival of electronic music in Palazzo Costanzi in Trieste in 1969, with the touching text by Carlo de Incontrera, the creator of the festival, which includes the playful and rhymed summary by Miela Reina of an animated meeting in 1971 of the "Arte Viva" group at Semerani and Tamaro home, with the apodictic invitation peremptory yet affectionate, made by Gigetta to the polemical participants: "ndè in malora!" ("go to hell!"); the other is Gigetta's production of the anthological exhibition devoted to her friend Miela Reina ("they seemed like two sisters" writes de Incontrera), eight years after her death, in the spaces of the Maritime Station in Nordio in 1980, movingly entitled: "Parallel Tracks".

Two paintings seem to summarise, in a sort of true self-portrait, both the exhibition and the personality of the artist: on the one hand the irony, the lightness and human brotherhood that springs forth from the mixed-technique montage from 2008 "Se tre oche valgono un soldo quanto valgono le tre vecchie?"; and on the other the seriousness, the intellectual and civil commitment inspired by the mixed-technique painting from 2015, which perhaps not surprisingly is the concluding piece in both the exhibition and the catalogue, "Le porte d'Europa – Vie di terra e di mare dei migranti", carried out for a debate which took place at the Rogers Station on December 13, 2015.

On the day it was inaugurated, with the participation of many friends, colleagues and admirers, both young and not so young, in a festive and emotive mood, it was impossible for the curator to be present, which generated a somewhat theatrical effect that although certainly not premeditated, was perhaps appropriate to the spirit of the exhibition.

One leaves the exhibition in an emotional state, and closes the pages of the catalogue exclaiming instinctively: "Congratulations, Gigetta!". Yet mentally adding: "Warm congratulations, to the curator too!".

Translation by Luis Gatt



letture

Streets: critical perspectives on public space
Zeynep Çelik, Diane Favro, Richard Ingersoll, a cura di
University of California Press, Berkeley-Los Angeles-
London 1994
ISBN 0-520-20528-6

Parlare di strade è qui occasione per ricordare Spiro Kostof (1936-1991) e il suo contributo alla storia dell'architettura. Il libro si costituisce, infatti, come una raccolta di ventuno casi studio, raccontati da allievi e colleghi come tributo al Maestro. Partendo dalle grandi arterie di San Francisco ci si muove verso Ovest, in un singolare viaggio nella storia della città "globale", che si smarca da una più tradizionale lettura cronologica. Dalla grande via Gorki nella Mosca stalinista, si passa con disinvoltura alla storia unica di un vicolo di Istanbul, Soğukçeşme Sokağı. Attraverso le strade di Efeso e Atene, ci troviamo a fare una pausa di quattro tempi a Roma (dalla Roma imperiale a quella rinascimentale, per rendere merito alla città a lungo studiata da Kostof). Ma il Mediterraneo non è solo origine e mito, viene anche descritto dalle strade e dalle piazze coloniali di Rabat e Tripoli. Il cerchio si chiude, tornando di nuovo in America, che fu terra di approdo per lo storico turco.

Qual è dunque, il comune denominatore di queste esperienze urbane? La parola "esperienza" già ci dice molto. La strada è qui considerata un elemento da prediligere per lo storico dell'architettura, poiché permette di comprendere il rapporto tra forma e vita della città. Il suo carattere è il risultato di un processo urbano, che per Kostof tiene insieme le forze fisiche, sociali e politiche. L'analisi storica non può dunque valutare un'architettura o una parte di città come avulsa da questo processo.

Ogni strada, che è stata luogo di rito religioso per gran parte del mondo antico, è divenuta poi memoria del rito stesso, facendosi infine luogo di nuovi riti moderni. "Sventramento" e "ricostruzione" sono i temi che ricorrono in queste trasformazioni, accompagnando l'ascesa dei diversi poteri al governo delle città.

La strada è dunque intesa non soltanto come infrastruttura, bensì come costruzione, il cui valore morfologico, spesso sottovalutato dalla storiografia, definisce il rapporto tra architettura e città. Come insegna Kostof, esiste una valenza attiva della forma, che non è soltanto espressione dello *Zeitgeist*, ma è piuttosto un fattore che lo influenza in maniera determinante.

Eliana Martinelli

Giuseppe Marinoni Giovanni Chiamonte
Città Europea in evoluzione
StudioMarinoni S.MownPublishing, Milano 2014
ISBN 978-88-99165-01-7

Vedi là dove si vede Shanghai in fondo ai viali d'Europa, parafrasi d'istinto scorrendo le pagine di Marinoni e Chiamonte. Forse alcuni amici storceranno il naso, perché questa non è l'Europa che avevamo immaginato, o – almeno – lo è solo in parte. Per frammenti vive la teoria che si è fatta corpo, a Berlino, Groningen, Valencia con Giorgio Grassi, nelle città olandesi di Natalini, a Berlino e Parigi con Aldo Rossi. Ma qui, con il tempo lento e faticoso del cavalletto e del banco ottico gli autori han visto altro. Un tempo necessario che è privilegio per far sedimentare le linee dei palazzi che prendon la terra, una strada che arriva di scorcio, un ciclista che dona calda vita al tutto pulito della scena, una teleferica a Lisbona, passanti a Potsdamer Platz, una curva di prato ad Amburgo, orti urbani e nastri di ponti a Parigi. Progetto urbano coordinato a far città intensa dove furon magazzini, gru e depositi.

Eccolo il tempo più lento del paesaggista che sta dentro il qui e ora. Come negli ultimi lavori di Chiamonte, siam dentro la contemporaneità: l'Emilia del terremoto o la nostalgia di Potsdam, anche là inseguendo il sole della Sicilia.

Guardando e trasfigurando al contempo, come solo i veri fotografi san fare. In un pensiero profondo capace di generare progetto, Chiamonte ha ipotizzato che è del Novecento il guardare per prendersi cura, cioè a dire del *belvedere* come atto di responsabilità verso il paesaggio. E se dell'Ottocento fu il PANORAMA il modo di guardare al mondo *discovrendolo* (indimenticabili gli esercizi di Segantini nella capanna circolare del Maloja per i paesaggi dell'Engadina da portare all'Expo di Parigi), nel Novecento è il guardare mirato che è atto di analisi e progetto al contempo. Dal panorama dunque, allo sguardo, al BELVEDERE. Non una novità. È un mestiere antico quello del traguardare. I pittori andavano per paesaggi con macchine ottiche che furon vetri retinati e che anche il Nostro ha – identico - nella Linhof. Prima che Poggi facesse piazzale Michelangelo, monumento eretto al panorama, i bravi pittori han mirato Firenze da Bellosguardo (Bellevue? Schönblick?). Point de vue è un luogo preciso in molti parchi. Non è veduta a volo d'uccello, ma è ad altezza di cavalletto, come Bellotto, plausibile, niente di inventato, tutto guardato, mirato e opportunamente esaltato, cioè trasfigurato. Mai una copia, sempre uno sguardo più profondo, atto a mettere in moto un pensiero. Grazie Giovanni.

Francesco Collotti



Alberto Ferlenga, Marco Biraghi, Benno Albrecht
L'architettura del mondo: infrastrutture, mobilità, nuovi paesaggi
Editrice Compositori, Bologna 2012
ISBN 978-887794784-0

È sufficiente osservare il retro di una qualsiasi banconota in euro per rendersi conto che l'infrastruttura non è solo questione di ingegneria civile. Tutti i ponti che vi sono rappresentati, esistenti nell'immaginario collettivo, ma nessuno realmente costruito, sono infatti a ricordarci come l'architettura sia capace di farsi simbolo a prescindere dalla sua manifestazione materiale.

Sulla molteplicità delle chiavi di lettura dell'infrastruttura e del suo progetto, Ferlenga, Biraghi e Albrecht hanno costruito la mostra milanese del 2012, da cui l'omonimo catalogo-saggio qui presentato.

Al centro del volume il rapporto tra infrastruttura e paesaggio in Italia, il quale viene affrontato attraverso un'antologia di esperienze locali in rapporto allo stato dell'arte globale. Trentasei brevi saggi si susseguono in un'alternanza di scale e temi accostati in maniera paratattica, quasi come istantanee scattate dal finestrino di un'automobile. Come in autostrada si può incontrare la stessa stazione di benzina a chilometri e chilometri di distanza, così il luogo comune del recupero dell'*High Line* di New York è presentato in modo pressoché analogo in cinque saggi di diversi autori.

Ma tra la ridondanza si trovano anche testimonianze di esperienze rilevanti per la cultura architettonica, come il racconto di Giacomo Polin sulla costruzione del tratto autostradale Bologna-Firenze progettato da Jelmoni tra il 1953 ed il 1955. L'ingegnere calcolò di aver percorso almeno tre volte a piedi l'intera *Autosole* per scegliere i luoghi più adatti dove posizionare i piloni dei viadotti o i punti più favorevoli per traforare le montagne. Scelte. L'infrastruttura viene spesso descritta come una patologia moderna data ed inevitabile, ma, come poche altre architetture, ha la capacità di trasformare e di essere trasformata alla scala di interi territori, di *disegnare* il mondo.

Forse il valore principale di questo catalogo risiede quindi nel considerare l'infrastruttura non solo oggetto da riqualificare, demolire o interrare, ma un'occasione per riflettere sulle questioni di ordine generale.

Federico Coricelli



Adelina Picone
Culture mediterranee dell'abitare
Clean, Napoli 2016
ISBN 978-88-8497-566-9

Sul pianerottolo delle nostre abitazioni si scambiano sale e convenevoli, si spiano rumori e profumi, si prova a conquistarlo con un vaso mentre ci si scandalizza del nuovo tappetino e si risponde alla sfida di ghirlande. È uno spazio intermedio denso di vita. Così è il nostro *Mediterraneo*, inalienabile e perpetuo luogo d'incontro e di scontro per i vicini che vi si affacciano.

Eppure dagli studi raccolti in questo libro, che raccontano di culture dell'abitare in luoghi e periodi diversi, si colgono certe occasioni in cui la riflessione sul Mediterraneo è stata più favorita. In primis, quando si è sentito il bisogno di identificare questo spazio, coniando un nome che ne descrivesse il ruolo di *tramite* e così di luogo comune. Poi le prime scoperte archeologiche, i cambiamenti sociali e dell'abitare portati dall'industrializzazione trasformarono la riflessione sul Mediterraneo in un mito che sfociò nella nostalgia, con *grand tour*, Neoclassicismo, revival, vernacolarismo, fino alla rilettura del Movimento Moderno arrivando ai giorni nostri. Loos, Fathy, Culotta, Pikiotis hanno dimostrato come l'affascinante abitare del passato possa essere reinterpretato e attualizzato.

Ciò che ricerchiamo oggi in questo abitare mediterraneo è quell'atteggiamento incline al dialogo con la natura e con l'uomo stesso. Condizione *sine qua non* nell'antichità, poi persa e oggi recuperata e tradotta nel concetto di sostenibilità. *La casa dei Cervi a Ercolano, Palazzo Al-Arem in Siria, le strade-corti di Persice, le case caire, la valle dello Ziz* affascinano perché *pieni* funzionali assorbiti dal paesaggio che celano astuzie tecniche per garantire una straordinaria vivibilità anche in condizioni estreme. Mentre i vuoti diventano luoghi di convergenza di relazioni: *corte, androne, haramlik, salamlik, impluvium* altro non sono che diverse declinazioni del comune bisogno dell'uomo di uno spazio raccolto raggiunto dalla natura, il cielo, in cui riprendere fiato. Se l'uomo sta alla collettività come la casa alla città, la corte diventa il luogo della *coscienza* in cui l'uomo recupera la sua dimensione.

Lo sguardo che volgiamo oggi al Mediterraneo vuole sollevare *quella origine culturale comune, sulla quale edificare una nuova stagione di convivenza* che sta bussando alla nostra porta già da tempo.

Claudia Morea



Pier Paolo Pasolini
La lunga strada di sabbia
Edizioni Contrasto, 2014
ISBN 978-88-6965-541-8

È l'estate del 1959. Un'estate che Pier Paolo Pasolini, incaricato dalla rivista *Successo*, ha il compito di documentare. A bordo di una Fiat Millecento, lo scrittore attraversa le coste del *Bel Paese* in un susseguirsi di lidi e località balneari. Ad ogni episodio, la luce, il cielo e l'acqua mutano continuamente il loro colore. Con una sapiente carrellata che presagisce il suo esordio, nel 1961, come regista, Pasolini filma le infinite scenografie mediterranee che si rivelano ai suoi occhi: paesaggi, architetture solitarie e porzioni di città divengono il fondale perfetto per la sua rappresentazione. Dal confine ligure di Ventimiglia fino a Trieste, passando per il limite meridionale estremo di Porto Palo, *“la più povera e più lontana spiaggia d'Italia”*, attori e figuranti non mancano, fornendo uno spaccato minuzioso di quegli anni di boom economico in cui gli italiani avevano appena scoperto il mare. Diversi modi di villeggiare si succedono: quello più sofisticato del versante ligure e toscano, contraddistinto da dimore in stile liberty, quello più incontaminato e schietto delle città del sud dalle atmosfere barocche e imbevute di sole, quello della *“nuova civiltà balneare”* di Rimini e Riccione, archetipi dei litorali adriatici che inevitabilmente ne risentono l'influenza. Alternando la compagnia di personaggi di spicco dell'epoca o di semplici comparse, alla bonaria e melanconica solitudine che percepisce ed assapora totalmente nelle trasferte notturne, un Pasolini “fanciullino” è pronto ad accogliere le emozioni che quest'avventura gli riserverà, come ad Ischia dove, sulla candida carta intestata dell'albergo Savoia, avvolto dal soffice picchietto della pioggia, annota a mano: *“mi aspetta qualcosa di stupendo: quello che si aspetta quando si è ragazzi, il primo giorno di villeggiatura, e si ha davanti un'estate eterna”*. Le riproduzioni dei dattiloscritti autentici dell'autore, ingialliti dal tempo, si inframezzano ai testi, rendendo il libro un volume prezioso. Le fotografie scattate nel 2001 da Philippe Séclier, inoltre, sostituendosi alle immagini di Paolo di Paolo apparse sui tre numeri originariamente pubblicati, costituiscono un compendio e allo stesso tempo un racconto parallelo, un altro viaggio che si pone, ora in continuità, ora in contrasto temporale con i luoghi descritti che, seppur cambiati, sbiaditi o dimenticati, conservano ancora la memoria di quel luminoso e ingenuo passato.

Giacomo Zuppanti



Francesca Privitera e Mohamed Métalsi
Le signe de la Médina
La morphologie urbaine selon Roberto Berardi
 prefazione Mostapha Bousmina e Saverio Mecca
 DIDAPRESS, Firenze 2016
 ISBN 9788896080580

Quanto mai attuale, il testo propone una versione aggiornata ed esaustiva degli studi compiuti dall'architetto urbanista Roberto Berardi, sulla Médina di Tunisi, studi frutto di un'lunga analisi compiuta sul campo e comparsi a più riprese, in forma parziale, su saggi e articoli di riviste italiane, francesi e tedesche, dalla fine degli anni '60 fino ai primi anni del nuovo secolo.

Accompagna la riedizione una analisi critica volta all'individuazione delle diverse componenti culturali che hanno influito sulla complessa e controversa opera di Berardi, con un ulteriore approfondimento sulla Médina di Fez.

A distanza di 9 anni dalla scomparsa dell'architetto, riemergono dal fondo archivistico, tratti di una ricerca inedita, appassionata, che delineano una personalità poliedrica, dedita tanto all'architettura, quanto alla poesia, alla narrativa e alla fotografia di cui, nel testo, viene riportato un significativo documento.

L'analisi de "Le signe de la Médina" rileva all'autrice come lo studio sia frutto di un approccio multidisciplinare alla decodifica del "fatto urbano", approccio che forse costituisce anche il motivo che per lungo tempo ha influito sulla considerazione dell'operato di Berardi. L'autrice ripercorre così la formazione dell'architetto, i suoi primi anni di attività, gli incarichi e le collaborazioni, fino ai numerosi scambi epistolari avvenuti con studiosi europei coinvolti nel vasto piano di aiuti, anche culturali, al nord Africa, nella volontà di definire proprio i limiti di una multidisciplinarietà che sembra fondere, architettura, matematica, sociologia, filosofia.

Roberto Berardi non è il primo architetto che al tramonto della modernità volge lo sguardo verso altre discipline, ma forse è tra i pochi che da corpo a questi sconfinamenti in uno studio sistematico, applicato, offrendo una visione della città araba come espressione dei valori fondanti di una comunità per la quale non sembra esserci distanza fra parlato e costruito, fra scrittura e architettura.

Come in molta narrativa magrebina, la polverizzazione dell'io e l'appiattimento temporale non sono punti di partenza o di arrivo di un racconto, bensì condizioni essenziali della "morfologia della realtà".

Il testo apre anche interessanti quesiti e prospettive di ricerca, gli studi compiuti da Berardi su Capri e Firenze ripercorrono lo stesso approccio utilizzato per Tunisi e giacciono in archivio in attesa di approfondimenti e analisi critiche.

Emiliano Romagnoli

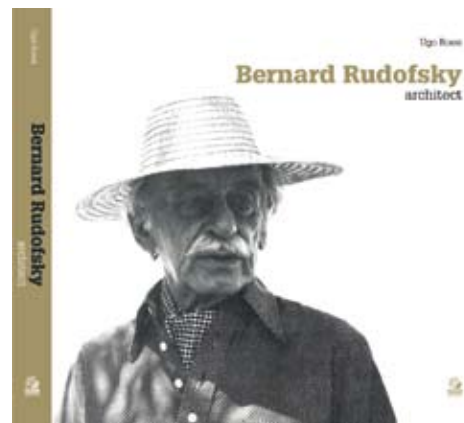


Jacques Gubler
Motion, émotions.
Architettura, movimento e percezione
 Carlo Gandolfi, a cura di,
 Christian Marinotti Edizioni, Milano 2014
 ISBN 978-88-8273-148-9

Il testo di Jacques Gubler, professore emerito del Politecnico di Losanna, storico dell'arte allievo di Enrico Castelnuovo – cui il libro è dedicato – è una raccolta di saggi – Sette + un abbecedario come nel titolo della *Presentazione* di Mario Botta – su Architettura, movimento e percezione. Le questioni affrontate in questo libro sono in realtà molte di più, ma alcune emergono con maggiore forza, prima fra tutte quella della percezione dell'architettura in relazione al movimento. Jacques Gubler, attraverso i suoi saggi, ci racconta di come sia mutata la percezione dell'architettura, e quindi il modo di pensarla, in relazione al progresso tecnologico legato al trasporto: con quello che definisce lo *choc ferroviario* prima e con la *scoperta architettonica del paesaggio aereo* poi. Ma si intuisce che, per l'autore, la camminata resta la modalità privilegiata, e anche la più efficace, per conoscere la realtà dell'architettura. Per tramite del disegno: «l'occhio passa per la mano, che a sua volta passa per il piede per andare alla città», ci dice Gubler per poi raccontarci di Le Corbusier, di Siza, dell'amico Luigi Snozzi e dei loro modi di disegnare per capire, disegnare per apprendere. Nei due saggi che concludono il libro, l'autore affronta invece un altro tema, quello della "casa dell'architetto", attraverso i due esempi di Viollet-le-Duc e di Livio Vacchini. «Costruendo la propria casa, l'architetto si palesa, si espone, produce un manifesto» scrive Gubler e, nel testo, appare qui Aldo Rossi con il suo 'manifesto' sull'analogia come tecnica compositiva in grado di riutilizzare le soluzioni progettuali di 'altri': altri architetti, altri luoghi, altri tempi. E quando, nell'*Abecedario*, Gubler – non a caso alla voce 'Insegnare' – ci dice che in Italia, negli anni '60, il rinnovamento è stato possibile grazie ad architetti che «appreso il latino della storia, hanno inventato temi senza precedenti» non è difficile che venga alla mente proprio l'autore de *L'architettura della città*.

Carlo Gandolfi, cui dobbiamo la traduzione di questo testo e la cura della sua edizione italiana, scrive nella sua *Postfazione* che «l'indubbio valore di un libro è la sua capacità di fornire stimoli successivi»: il libro di Jacques Gubler – che è stato davvero difficile 'contenere' negli spazi di questa recensione – ha sicuramente questo valore anche perché, come ha avuto modo di ricordarci il suo amico Vittorio Gregotti dalle colonne del Corriere in occasione dell'uscita del libro, Jacques Gubler «è un personaggio del tutto speciale».

Renato Capozzi e Federica Visconti



Ugo Rossi
Bernard Rudofsky architect
 CLEAN, Napoli 2016
 ISBN 9788884975256
 ISBN 9788884975270

A partire dall'ultimo quarto del secolo scorso molte figure di architetti stanno nutrendo la tensione *revisionistica* della critica storiografica costruendovi un quadro gnoseologico tanto inedito, quanto trasversale rispetto alla letteratura consolidata. Tra i principali quadri di riferimento vi sono, quello derivato dalla messa in crisi del dogmatismo moderno operato nel corso del secondo Novecento e quello del suo complesso confronto con la *tradizione* ritenuta, tanto strumento per una inversione di tendenza, quanto fondamento problematico di una *diversa modernità*; la stessa, all'interno della quale risulta difficile, ancora oggi, collocare figure la cui struttura di pensiero sembra sottrarsi a qualsiasi parametro di valutazione. È il caso di Bernard Rudofsky: poliedrico architetto e saggista, che senza azzardo interpretativo, può essere considerato tra i pionieri di un approccio spesso – ancorché in forza ad una possibile riconversione *tradizionalista* dei principi della modernità – verso il tentativo di "discernere", invece, una possibile ed anticonvenzionale *estetica della crisi*, la stessa che attraversa la cultura architettonica e la condizione umana del nostro tempo e che Rudofsky sembra cogliere in fieri allo *zeitgeist* aperto dalla "nuova dimensione tecnica" concentrandola in una sorta di *estetica della necessità*, quale risposta alla critica espressa da Herbert Marcuse in merito al crescente "[...] valore *catartico affidato alle anticipazioni tecnologiche*".

Il libro di Ugo Rossi, esito di una lunga, accurata ed inedita ricerca, costituisce in questo senso, e non solo, un encomiabile contributo, forse il più significativo mai operato sul maestro austriaco, non solo per la sistematica ricostruzione della sua attività, quanto per il pronunciato spirito critico che ne attraversa e svela i tragitti, altrimenti labirintici.

La notevole accuratezza della trattazione tiene costantemente concatenate infatti, l'analisi dettagliata delle opere e lo spettro della loro dimensione teoretica; il tutto secondo una circolarità tesa a costruire uno sguardo critico, comunicativo, al tempo stesso, della problematica "dicibilità" di quella riflessione e la volontaria opposizione a qualsiasi paradigma stilistico, se non quello di esplorare il complesso mondo delle forme dell'abitare.

Antonio Riandino



Alberto Calderoni
Appunti dal visibile
 Lettera Ventidue Edizioni, Siracusa 2016
 ISBN 978-88-6242-181-2

Il Saggio di Alberto Calderoni – che ha avuto origine da una ricerca svolta nell’ambito del dottorato in Progettazione Architettonica e Urbana, dell’Università degli studi di Napoli Federico II – con la prefazione di Ferruccio Izzo e la postfazione di Francesco Collotti, tutto mirato sulla trattazione teorica del fenomeno architettonico, ne sono testimonianza le pochissime e misurate illustrazioni, è a mio avviso una ricerca che apre alcune prospettive ad un vasto campo di indagine, riconoscendo e investigando alcuni paradigmi: l’idea in architettura come pensiero e ragionamento; il linguaggio come strumento in architettura, *uno dei linguaggi naturali dell’uomo*; l’atmosfera come caratteristica *ineludibile* dell’architettura, che registra lo spazio sensibile, la percezione dell’uomo. Seguendo le fonti, le trame e i riferimenti, il testo, serrato e consequenziale, quello che l’autore definisce gli *appunti dal visibile*, trova struttura scientifica in un volume che, come lo stesso autore dichiara nella sua introduzione, ha la consapevolezza della vastità degli argomenti trattati, e che qui direi, più che in una “sintesi”, come lui stesso definisce il suo scritto, sono una interpretazione ordinata di questioni già affrontate e fondative della nostra disciplina. Una promessa di esperienze, unica misura e sola possibilità di affrontare concretamente quelli che, Francesco Collotti nella sua postfazione, definisce gli inevitabili dubbi e i rischi di una ricerca vera, di cui va dato merito ad Alberto. La cultura architettonica contemporanea è animata da molti codici di riferimento teorico, e le teorie sono tutt’altro che assenti nel nostro fare e studiare l’architettura. Questa condizione è l’assunto, credo, di quella interpretazione, tutt’altro che semplificativa, capace di porre come condizione essenziale l’idea che, come scrive l’autore, *l’architettura è una disciplina fondata su una conoscenza teorica le cui speculazioni sono limitate da una caratteristica intrinseca: la costruzione fisica di un’opera*. Questa è la sola condizione: l’architettura è esperienza, l’architettura è costruzione. Come scrive Giorgio Grassi nel suo saggio, “Brefe-rite, nicht gesuchte form. Zum problem architektonischen Entwerfens”, del 1983, *il che-cosa e il come, il problema pratico e l’esecuzione, la legge della necessità e la regola del mestiere, tutta l’architettura è riconducibile a queste due condizioni, gli edifici più famosi e ammirati, se noi guardiamo con l’occhio di chi-fa, non vi scorgiamo altro che questo*.

Giovanni Multari



Emanuele Garbin
Palaeontographica.
Il disegno e l'immaginario della vita antica
 Quodlibet, Macerata 2014
 ISBN 9788874628544

Restituite alla vita da un immemore sonno minerale nel corso di molteplici e spesso fortunate scoperte susseguites nel corso della storia umana, le creature fossili hanno animato il dibattito scientifico degli ultimi due secoli ponendo le basi della moderna paleontologia. Il disegno della vita antica, ancor prima della vita stessa costituisce il *topos* del volume di Garbin, che si interroga sulle interpretazioni semantiche che un certo tipo di letteratura (Palaeontographica appunto) ha fatto delle creature vissute e morte all’ombra di quel sole primordiale e alieno – splendidamente descritto da Camille Flammarion – le impronte dei quali hanno stimolato l’immaginario dell’uomo forse anche in misura maggiore dei corpi che le hanno lasciate. Palaeontographica propone una ricomposizione ma, soprattutto, una rilettura di questo affascinante e insolito filone letterario, molto più ricco di implicazioni di quanto l’argomento possa a prima vista fare pensare. All’autore va l’indubbio merito di essere riuscito a risemantizzare un tema, quale è quello del disegno della vita antica, in un’epoca dominata dalla velocità con la quale si consumano immagini e icone. Tuttavia le forme primordiali ed archetipe che animano il libro di Garbin, non sono mai intese come tra-guardi “fossili”, punti di arrivo di una contemplazione meramente estetizzante del segno, ma come atti interpretativi intenzionali e, pertanto, come progetti. Epifanie litoidi che sfuggono alla dimensione documentaria per irrompere nel piano della fantasticazione, dove, liberate dai vincoli delle scienze dure, possono finalmente rivelarsi nella propria natura di simboli. Lontane dall’essere semplici simulacri di vita perduti nelle pieghe di un passato precluso a qualsiasi forma di memoria, tali forme – o ancor meglio segni – reclamano il proprio autonomo diritto ad esistere, a prescindere dall’originaria natura organica. Ed è proprio tale natura – che procede di pari passo con un’altra natura, quella del segno – che ci invita a interrogarci sul significato dell’interpretazione e sull’importanza di quello specchio ideale – lo specchio delle immagini – al quale affidiamo da sempre illusioni e declinazioni cosmologiche, nella speranza che esso ci suggerisca gli strumenti utili per prefigurare il divenire.

Marco Falsetti



Renato Capozzi
L'architettura dell'ipostilo
 AION EDIZIONI, Firenze 2016
 ISBN 978-88-98262-44-1

Continuano, con *L'architettura dell'ipostilo*, le riflessioni teoriche di Renato Capozzi intorno ai principi archetipici dell’architettura in quanto valori formali immutabili della composizione; più che modelli primigeni legati al concetto di tipologia, gli archetipi infatti, vengono indagati nelle ricerche dell’autore, come “fondamenti epistemologici” conformativi dello spazio. Già con *Le architettura ad Aula: il paradigma Mies van der Rohe* (2010) e *L’idea di riparo* (2012), Renato Capozzi traccia una linea d’indagine intorno agli *archai* dei temi collettivi. In tale orientamento, il suo ultimo lavoro, è occasione per ribadire ancora una volta l’importanza del riferimento archetipico nel progetto di architettura, nient’affatto come un sentimentalismo nostalgico verso le forme del passato ma come principio compositivo ordinatore e aurorale che attraverso un procedimento analogico più che di mimesi, come lo stesso autore chiarisce, è in grado di rispondere con “adeguatezza” – per dirla alla maniera di György Lukács – alla costruzione di spazi destinati all’abitare collettivo. La struttura logica della pubblicazione, è suddivisa in due parti: una prima in cui l’autore attraverso una ulteriore chiara scansione della trattazione (*Principia, Elementa, Exempla, Modus hodiernus/Futurum*), corredata da *Tabulae* contenenti ridisegni critici delle opere citate, argomenta le proprie riflessioni teoriche, talvolta filosofiche, sull’architettura ipostila – da un lato chiarendo l’essenza e l’importanza dell’archetipo ed esplicitando il valore costruttivo e spaziale degli elementi che, indagati nella loro accezione euclidea di *stoicheia* (elementi primi), definiscono la conformazione spaziale dell’ipostilo, del riparo e dell’aula – dall’altro un excursus sulle applicazioni dell’architettura ipostila durante la storia, dal periodo egiziano a quello greco-romano fino all’età moderna; una seconda parte, in cui rilevanti contributi di studiosi (*Addenda*), ognuno attraverso un caso studio approfondisce e amplia il tema dell’ipostilo, ne completa lo sviluppo. L’archetipo dell’ipostilo, al centro della pubblicazione edita da AION, riportando le parole dell’autore «rappresenta, inteso come primordiale spazio misurabile, estratto dalla natura che allude, soprattutto se aperto, all’infinita prosecuzione, l’arché, il paradigma sotteso dei vari tipi collettivi che saranno atti a descrivere una pluralità di temi civili, religiosi, rituali, pubblici, rappresentativi». Dal tema e dal tipo alle modalità compositive, è poi la colonna, come elemento misuratore ed “edificatore dello spazio”, la forma primigenia capace di definire l’architettura dell’ipostilo; forma che trova il suo senso nel «sostenere mettendo in rappresentazione l’atto del sostenere», come scrive Carlo Moccia nel saggio introduttivo.

Claudia Sansò

Università degli Studi di Firenze - DiDA Dipartimento di Architettura

Direttore - Saverio Mecca - **Professori ordinari** - Amedeo Belluzzi, Stefano Bertocci, Roberto Bologna, Fabio Capanni, Francesco Collotti, Mario De Stefano, Maurizio De Vita, Maria Grazia Eccheli, Antonio Lauria, Vincenzo Alessandro Legnante, Giuseppe Lotti, Saverio Mecca, Raffaele Paloscia, Fabrizio Rossi Prodi, Marco Sala, Maria Chiara Torricelli, Francesca Tosi, Paolo Zermani - **Professori associati** - Francesco Alberti, Laura Andreini, Fabrizio Franco Vittorio Arrigoni, Barbara Aterini, Gianluca Belli, Elisabetta Benelli, Mario Carlo Alberto Bevilacqua, Carlo Biagini, Alberto Bove, Susanna Caccia Gherardini, Giuseppe Alberto Centauro, Elisabetta Cianfanelli, Angelo D'Ambrisi, Giuseppe De Luca, Maria De Santis, Maria Antonietta Esposito, Fabio Fabbrizzi, David Fanfani, Paola Gallo, Luca Giorgi, Pietro Basilio Giorgieri, Laura Giraldi, Biagio Guccione, Anna Lambertini, Flaviano Maria Giuseppe Lorusso, Fabio Lucchesi, Alberto Manfredini, Pietro Matracchi, Raffaele Nudo, Riccardo Pacciani, Michele Paradiso, Camilla Perrone, Claudio Piferi, Giacomo Pirazzoli, Daniela Poli, Massimo Preite, Paola Puma, Giuseppe Ridolfi, Alessandro Rinaldi, Claudio Saragosa, Giacomo Tempesta, Carlo Terpolilli, Ugo Tonietti, Corinna Vasic Vatovec, Iacopo Zetti, Alberto Ziparo - **Ricercatori** - Elisabetta Agostini, Gianpiero Alfarano, Mauro Alpini, Giovanni Anzani, Dimitra Babalis, Pasquale Bellia, Marta Berni, Riccardo Butini, Ferruccio Canali, Antonio Capestro, Stefano Carrer, Carmela Crescenzi, Alessandra Cucurnia, Alberto Di Cintio, Giulio Giovannoni, Cecilia Maria Roberta Luschi, Alessandro Merlo, Francesca Mugnai, Gabriele Paolinelli, Michelangelo Pivetta, Andrea Ricci, Rossella Rossi, Tommaso Rotunno, Luisa Rovero, Roberto Sabelli, Marcello Scalzo, Marco Tanganelli, Giorgio Verdiani, Stefania Viti, Andrea Innocenzo Volpe, Leonardo Zaffi, Claudio Zanirato - **Ricercatori a tempo determinato** - Valerio Alecci, Michele Coppola, Letizia Dipasquale, Emanuela Ferretti, Stefano Galassi, Maria Rita Gisotti, Valeria Lingua, Emanuela Morelli, Giovanni Pancani, Francesca Privitera, Riccardo Renzi, Alessandra Rinaldi, Nicoletta Setola, Matteo Zambelli - **Responsabile amministrativo** - Stefano Franci - **Personale tecnico/amministrativo** - Francesco Algostino, Paolo Arcangioli, Stefano Antonelli Tognozzi Moreni, Cinzia Baldi, Rossana Baldini, Massimo Battista, Marzia Benelli, Giuseppe Berti, Franca Giulia Branca, Angela Caccavale, Tullio Calosci, Carlo Camarlinghi, Laura Cammilli, Daniela Ceccherelli, Eleonora Cecconi, Daniela Chesi, Giuseppe Ciappi, Donatella Cingottini, Elena Cintolesi, Stefano Cocci, Laura Cosci, Luigia Covotta, Annamaria Di Marco, Cabiria Fossati, Stefania Francini, Alessandro Fusco, Lucia Galantini, Gioi Gonnella, Giancarlo Littera, Silvia Mascherini, Elia Menicagli, Marzia Messini, Rossana Naldini, Andrea Pasquali, Nicola Percacciante, Grazia Poli, Aldo Regoli, Maria Cristina Righini, Alessandro Spennato, Antonio Strano, Donka Tatangelo, Francesco Tioli

ISSN 1826-0772



9 771826 077002 >