Domus n. 677, Novembre 1986, Editoriale.

AUTOMOBILI E IMMOBILI

Se oggi si volesse produrre un'automobile con mezzi artigianali, essa costerebbe decine e forse centinaia di volte in più e si arriverebbe comunque a un risultato scadente perché quei mezzi si dimostrerebbero fatalmente inadeguati quando non estranei alle prestazioni e persino ai caratteri stilistici di un'auto contemporanea, frutto estremo della civiltà industriale. Si perderebbe inoltre il determinante apporto di ricerche e sperimentazioni, connesse con investimenti di migliaia di miliardi. Fanno eccezione i prototipi di Formula 1, costosissimi perché artigianali, ma oggetto di studi e applicazioni d'avanguardia finanziati al di fuori delle dirette logiche di mercato. Essi sono considerati un indispensabile laboratorio per il progresso dei prodotti industriali.
Da alcuni anni sono scomparse anche le mitiche «fuoriserie». Con l'affinarsi delle tecniche industriali, queste ultime sono ormai impiegate anche per la produzione delle più sofisticate vetture di classe superiore, le quali, anzi, di quelle tecnologie si giovano per qualificare le loro prestazioni. Ora, pur considerando che la costruzione delle case è cominciata agli albori della civiltà, mentre le automobili sono un prodotto nato di pari passo con l'era industriale (ma non si dimentichino le carrozze, loro antenate dirette e antichissime), non si può fare a meno di domandarsi perché mai una così larga parte dell'architettura sia invece ancora prodotta con mezzi, e spesso persino con metodi, non industriali. E ancora perché questo generalmente non comporti apprezzabili differenze di costo rispetto ai casi di produzione industriale e perché in questi ultimi non si abbia necessariamente un incremento di qualità o, al contrario, si arrivi addirittura a un suo impoverimento. Si possono dare molte risposte, la maggior parte delle quali riconducibili agli inesauribili e irrisolti rapporti dialettici tra design e industrial design, tra artigianato e industria, tra civiltà dell'abitare e civiltà della macchina.
Le automobili si muovono, le case sono immobili (forse per questo i «metabolisti» pur di dar spazio al mondo delle tecniche industriali avevano dovuto immaginare architetture e persino città in movimento!). L'architettura cioè, proprio Perché immobile, non potrebbe essere riprodotta se non come un manufatto indifferente al luogo in cui si radica: ciò la condanna al ruolo di prototipo permanente ma ne esalta il privilegio. Come abbiamo già visto l'argomentazione è imperfetta. Essa tra l'altro non esclude a priori l'impiego almeno di metodi e componenti industriali, anche se il loro uso in gran parte degli edifici, ne ha quasi sempre impoverito quando non annullato la «specificità» architettonica.
Non va tra l'altro dimenticato che mentre proprio una delle aspirazioni del Movimento Moderno è stata quella di definire un nuovo e più universale linguaggio dell'architettura anche in risposta ai nuovi materiali e alle nuove tecniche industriali, esso ha quasi sempre prodotto soltanto proposizioni metaforiche, praticamente incoerenti quando non incompatibili con quei criteri costruttivi e persino con quelli comunemente in uso.
Le grandi dimensioni dell'architettura potrebbero essere un'altra ragione, unita alla sua «immobilità», per spiegarne la difficile industrializzazione. E' evidente che, a meno che non si sia disposti a impiantare un enorme stabilimento ad hoc e in sito, dal costo irrecuperabile, non sarebbe pensabile nessuna produzione altamente automatizzata e per sintesi di grandi parti. Anche il solo montaggio di componenti industriali pesanti sarebbe comunque penalizzato dalla distanza dalla fabbrica (anche le navi sono un grande manufatto costruito per componenti, ma appunto la loro mobilità ne consente la produzione in fabbrica, il cantiere navale). Oppure l'edilizia potrebbe essere in uno stadio ancora imperfetto della sua industrializzazione potenziale, come era per le automobili alcuni decenni or sono, quando coesistevano le Ford T con le Bugatti.

Ciò spiegherebbe l'esistenza parallela di perfette macchine come i grattacieli di Manhattan con una casa di Richard Meier, la cui sofisticata sintassi bianca può, tra l'altro, indifferentemente «nascondere» una struttura high-tech, come un tradizionale balloon-frame. Ma per ora nulla lascia prevedere una sostanziale evoluzione di questo stato di cose E non solo perché ciò non è auspicabile (che tristezza risfogliare il catalogo dei giunti, dei pannelli ecc.) ma forse perché ciò sarebbe intrinsecamente impossibile.
Ci dev'essere qualcosa proprio connesso con la cultura dell'abitare, che si rifiuta all'industrializzazione totale e alla logica della macchina. Con la cultura dell'abitare, ma anche con la cultura del corpo: e non è certamente una questione di tempo, perché i millenni non sono mancati e nemmeno mancherebbero i mezzi.
L'abbigliamento è stato parzialmente industrializzato, ma a dispetto dei film di fantascienza, non lo sarà mai del tutto. vi si oppongono valori semantici, valori simbolici codificati in secoli e secoli. E poi ancora oggi (verrebbe voglia di dire ormai -) come per le case, come per i mobili, farsi un vestito su misura continua paradossalmente a non costare di più che acquistare un capo prét-à-porter dal prestigioso disegno ma sicuramente di minore qualità intrinseca. Come per i mobili perché anch’essi e non soltanto quelli fissi sono solo parzialmente industrializzati. Non è un caso che non esistano grandi industrie dell'arredamento paragonabili a quelle automobilistiche e non v'è nessuna vera ragione tecnologica che lo impedisca, se non qualche millennio di storia. Anche qui farsi fare un tavolo o un armadio «su misura», può essere, inspiegabilmente, addirittura un risparmio e lo testimonia la sopravvivenza di migliaia di botteghe artigianali.
Se i bisogni dell'automobilista possono essere soddisfatti con pochi modelli divisi per categoria, velocità, capacità, prestigio, costo ecc., i bisogni dell'abitante sono troppo complessi e articolati sfuggono a qualsiasi classificazione seguono dinamiche e permanenze di diverso respiro. Contro questa poderosa e sfaccettata barriera si sono infrante le baldanzose illusioni dello «standard» e del «grande numero». Il prodotto in grande serie ha conquistato l'ufficio, ha intaccato la cucina, ma la camera da letto e il salotto sono rimasti inviolabili.
Tutto ciò ha ed ha avuto un prezzo, soprattutto in un settore complesso come quello dell'architettura e in una società e in una cultura come quella contemporanea, dove la crescente industrializzazione e la conseguente parcellizzazione delle competenze tendono a ridurre e sgretolare le aree dei sapere e soprattutto del saper fare.
In epoche preindustriali il sapere e nel nostro caso il saper progettare e il saper costruire, erano trasmessi con la continuità della tradizione e alimentati e rinnovali attraverso il flusso e la verifica inarrestabili dell'esperienza.
L'interruzione violenta di tutto ciò, operata dal Movimento Moderno, che ha dogmaticamente preteso di fondare un nuovo linguaggio, tagliando i ponti con la tradizione, ipotizzando nuove tecnologie cui non faceva riscontro una realtà produttiva (ma anche una nuova cultura dell'abitare cui non corrispondeva una nuova società, e una nuova città, astratta rispetto alle sue organiche capacità di crescita), ha trascinato progettisti e costruttori in un rischioso, anche se esaltante, salto nel vuoto.
Oggi la teoria e la prassi dell'architettura soffrono ancora di quello strappo scardinata l'organica corrispondenza tra una sintassi comune e le reciproche, sperimentate modalità costruttive, l'architetto è rimasto solo davanti ai sistemi indefiniti e indipendenti di tutti i possibili linguaggi e delle molte tecniche possibili. Forse proprio il mancato e per ora impossibile avvio di una decisa svolta industriale, mentre spiega la frequente perdita di qualità e di affidabilità delle costruzioni, prolungando questo stato magmatico di attesa e dalle infinite possibilità, è responsabile della straordinaria vitalità della condizione di architetto oggi.

MARIO BELLINI

NUMERO 677

domus

NOVEMBRE 1986

MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

ISOZAKI:
MUSEO A LOS ANGELES

CANALI:
MUNICIPIO A SASSUOLO

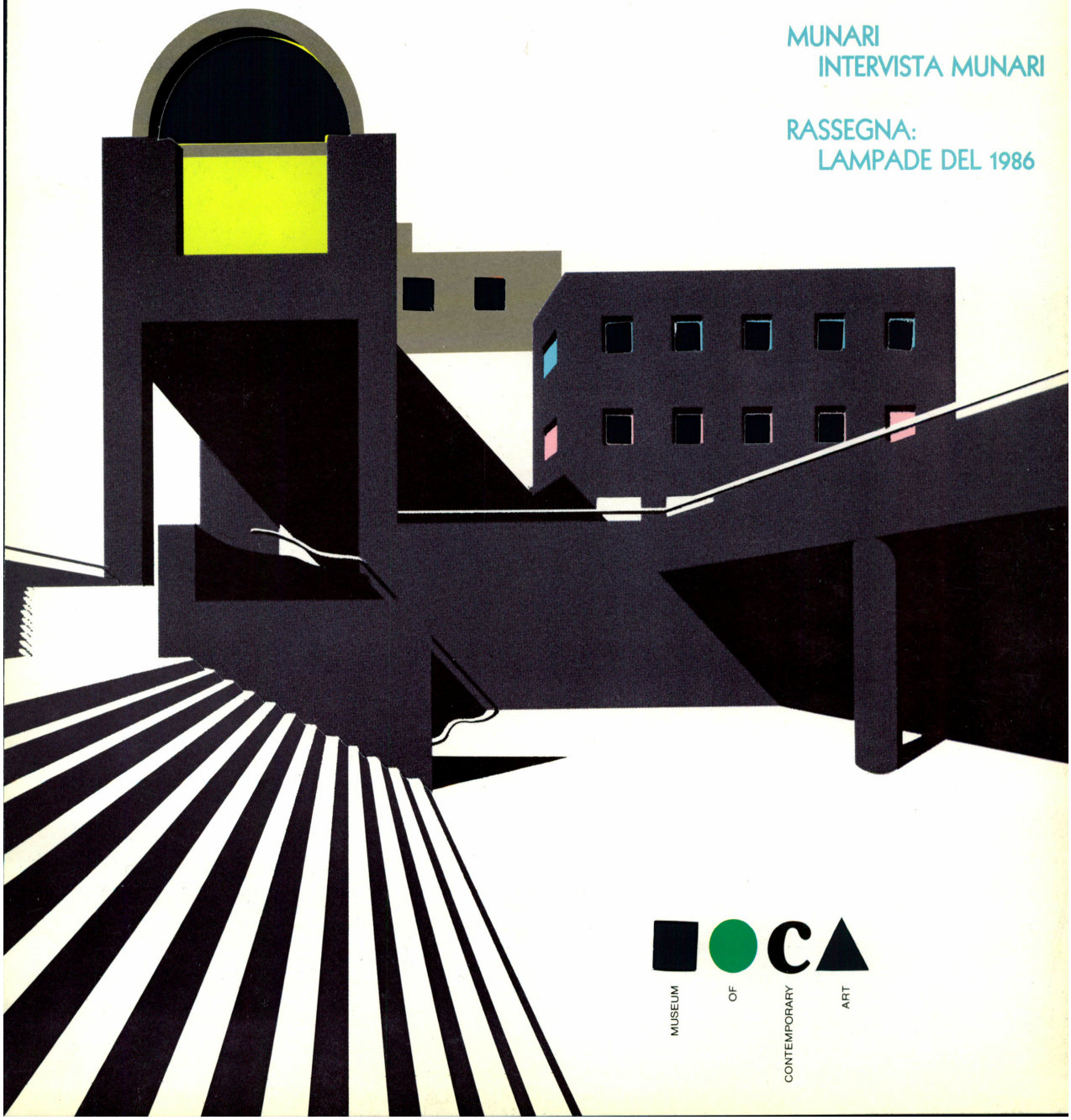
LIBRI:
4 PAGINE DI RECENSIONI

MONESTIROLI:
CASA PER ANZIANI

DANESE:
30 ANNI DI RICERCA

MUNARI
INTERVISTA MUNARI

RASSEGNA:
LAMPADE DEL 1986



Domus, rivista fondata nel 1928 da Gio Ponti

Editore/Publisher Giovanna Mazzocchi Bordone

Domus
Via Achille Grandi 5/7 - 20089 Rozzano - Milano
Telefono (02) 824721 - Telex 313589 EDIDOM-I
Telefax (Gr. II e III CCITT), (02) 2844282 o 3498293
Editoriale Domus
Presidente: Giovanna Mazzocchi Bordone
Direttore generale / General manager:
Giuseppe Ferraris Mortarino
Direzione amministrativa / Business manager: Mario Negri
Direzione commerciale / Circulation director: Giorgio Persia
Direzione pubblicità / Advertisement manager: Claudio Lilini
Direzione p.r. e coordinamento pubblicità: Luciano Greggio
Domus Academy Edificio C1, Milano Fiori,
20090 Assago (MI), Telefono (02) 8244017/8/9.
I lettori residenti all'estero per l'inoltro rapido della corrispondenza possono indirizzare a: / Domus foreign readers may want to use also the following address:
Domus Casella Postale 96, CH-6512 Giubiasco TI

Distribuzione Italia / Circulation Italy
A&G Marco, Via Fortezza 27, 20126 Milano
Distribuzione estero / Circulation foreign countries
SIES, Via Chiossetto 18, 20122 Milano

Questo periodico è iscritto alla Federazione Italiana Editori Giornali

Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

© Copyright 1928 Editoriale Domus S.p.A., Milano - Spedizione in abbonamento postale Gruppo III/70

Per ogni articolo è possibile richiedere la stampa di un quantitativo minimo di 1000 estratti. Per il preventivo di spesa rivolgersi a: Editoriale Domus, Via Achille Grandi 5/7, 20089 Rozzano - Milano / Reprints of each article (minimum 1000 copies) may be ordered. Write for the estimate of cost to: Editoriale Domus, Via Achille Grandi 5/7, 20089 Rozzano - Milano (Italy).

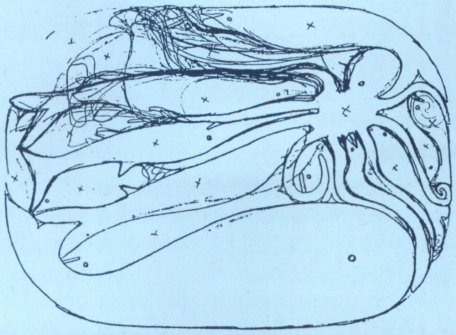
Direttore / **Managing editor** Mario Bellini
Consulente del direttore / **Assistant editor** Vittorio Magnago Lampugnani
Art director Italo Lupi
Redazione / **Editorial staff** *Redattori capo*: *Editors in chief*: Alfredo Barberis e Marianne Lorenz; *Architecture, interiors, design*: Ermanno Ranzani, Marco Romanelli; *Rassegna*: Maria Cristina Tommasini; *Itinerari*: Luigi Spinelli; *Books*: Gianmario Andreani; *Inviato speciale*; *Special correspondent*: Pierre Restany
Tecnico grafico / **Graphic assistant** Damiano La Rocca
Segreteria / **Editorial secretaries** Maria Grazia Baro, Valeria Bonafè, Marina Conti
Archivio/Archives Paolo Caruso

Hanno collaborato a questo numero / Contributors to this issue: Annalisa Avon, Mauro Baracco, Luca Basso Peressut, Giorgio Bersano, Maristella Casciato, Francesco Collotti, Kenneth Frampton, Roberto Giussani, Marco Gramiccia, Edoardo Guazzoni, Gianbruno Guerriero, Antonio Monestiroli, Alberto Munari, Lorenzo Pellizzari, Elena Pontiggia, Paolo Ramoa, Patrizia Salvaterra, Maria Grazia Sandri, Mirko Tebaldi, Paolo Thea, Ilaria Valente, Julius Vitali, Fabrio Zanni.
Fotografie di / Photographs by: Archivi Alinari, Archivio Domus, Aldo Ballo, Gabriele Basilico, Bella & Ruggeri, A. Bergamo/E. Basso, Mario Carrieri, Cesare Colombo, Giorgio Colombo, Donato Di Bello, Joan Fontcuberta, Salvatore Licitra, Liderno-Salvador, Professional Foto, E. Serto, Luciano Soave, Tim Street-Porter, Scala/Firenze, Studio Forma 3, Paolo Utimpergher, Julius Vitali, Jacqueline Vodoz.
Traduzioni a cura di / Translations by: Richard Dury, Gabriella Gilli, Paul Goodwin, Mark Meung Jones, Howard MacLean, Charles McMillen, Johannes Henry Neuteboom per ES Assistance, Ida Puppa, Rodney Stringer.

Agenti regionali per la pubblicità
PIEMONTE (esclusa la provincia di Novara): Luciana Polcari, C.so Vittorio Emanuele II, 100, 10121 Torino, telefono (011) 543244
VENETO, FRIULI-VG E TRENTINO/ALTO ADIGE: Nicoletta Paperetti Mannucci, c/o Media Group, Via Matteotti 27, 35100 Padova, telefono (049) 39554-38017
LIGURIA: Alberto Ciornei, Via XXV Aprile 169b/c, 16030 Pieve Ligure, telefono (010) 3461092
EMILIA ROMAGNA E MARCHE: Publitarget, Via delle Lame 61/A, 40124 Bologna, telefono (051) 522365
TOSCANA E UMBRIA: Futura s.n.c., Via Buonvicini 21, 50132 Firenze, telefono (055) 573968/574396
LAZIO: Publintex srl, Via Tagliamento 25, 00198 Roma, telefono (06) 861948
CAMPANIA E ABRUZZO MOLISE: Publielle, Via L. Bellotti Bon 10, 00197 Roma, telefono (06) 875216/805690
PUGLIA: Giovanni Gigante-GP, Galleria Piazza Mazzini 35, 73100 Lecce, telefono (0832) 594074
Fotoriproduzioni: Newsele srl
Fotocomposizione e titoli: News/Clow
Stampa: Ripalta Industrie Grafiche, Cassina de' Pecchi
Legatoria: Cassina

NUMERO 677 — **domus** — NOVEMBRE 1986
MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

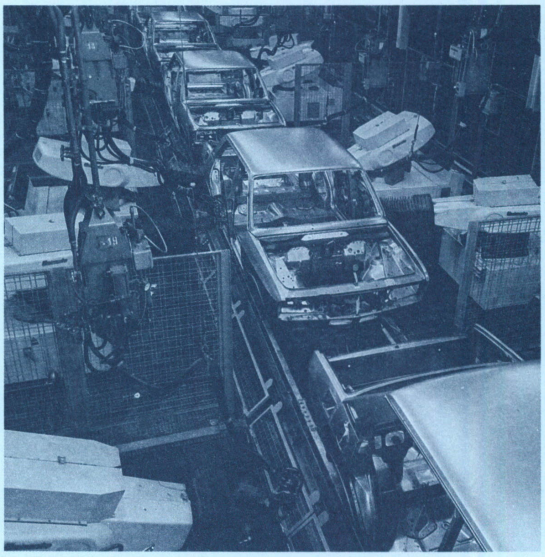
O P



Enzo Mari, «Pesci componibili», schizzi di studio, 1973

Autore		Titolo	Luogo	Progettista	Fotografo
Mario Bellini		II Editoriale: Automobili e immobili			
	ALBUM *A. Monestiroli*	1 Museo di Xatina (Valencia)		Giorgio Grassi	Joan Fontcuberta
	Giorgio Bersano	4 Triennale: «Il luogo del lavoro»			
	A.B.	6 Roma: una scenografia come mostra		Costantino Dardi	E. Serto
	M.C. Tommasini	8 I « silenziosi» mobili scandinavi			
	Annalisa Avon	10 A Venezia: Le Corbusier pittore e scultore		Achille Castiglioni	P. Utimpergher
	M.S. Casciato	12 Biennale: H.P. Berlage a Villa Farsetti			
	Julius Vitali	14 Sculture di capelli		Terry Niedzialek	
	Pierre Restany	16 Spazio industriale per uno studio d'artista			Giorgio Colombo
V. Magnago Lampugnani		17 Ostinazione senza illusioni			
Ermanno Ranzani		29 Casa per anziani	*Galliate (Novara)*	Antonio Monestiroli	Donato Di Bello
Kenneth Frampton		36 Museum of Contemporary Art	*Los Angeles*	Arata Isozaki	Mario Carrieri
Marco Romanelli		50 Danese trent'anni di ricerca	*Milano*		Luciano Soave
Mauro Baracco		58 Restauro delle ex-carceri	*Sassuolo*	Guido Canali	Gabriele Basilico
		68 Spazi per progettare	*New York*	Vignelli Associati	Mario Carrieri
		74 Munari intervista Munari in occasione della mostra milanese a Palazzo Reale			Cesare Colombo
Mirko Tebaldi		80 Siviglia: concorso di idee per l'esposizione universale 1992			
Edoardo Guazzoni		V Itinerario Domus 18: La campagna e Vicenza			
		IX Libri/Books			
		XIII Calendario dei concorsi, dei congressi e delle mostre di architettura, design, arte			
		Speciale: Lampade			

Automobili e immobili



Catena di montaggio robotizzata alla Fiat, 1979.

Se oggi si volesse produrre un'automobile con mezzi artigianali, essa costerebbe decine e forse centinaia di volte in più e si arriverebbe comunque a un risultato scadente, perché quei mezzi si dimostrerebbero fatalmente inadeguati quando non estranei alle prestazioni e persino ai caratteri stilistici di un'auto contemporanea, frutto estremo della civiltà industriale. Si perderebbe inoltre il determinante apporto di ricerche e sperimentazioni, connesse con investimenti di migliaia di miliardi. Fanno eccezione i prototipi di Formula 1, costosissimi perché artigianali, ma oggetto di studi e applicazioni d'avanguardia finanziati al di fuori delle dirette logiche di mercato. Essi sono considerati un indispensabile laboratorio per il progresso dei prodotti industriali.

Da alcuni anni sono scomparse anche le mitiche «fuoriserie». Con l'affinarsi delle tecniche industriali, queste ultime sono ormai impiegate anche per la produzione delle più sofisticate vetture di classe superiore, le quali, anzi, di quelle tecnologie si giovano per qualificare le loro prestazioni. Ora, pur considerando che la costruzione delle case è cominciata agli albori della civiltà, mentre le automobili sono un prodotto nato di pari passo con l'era industriale (ma non si dimentichino le carrozze, loro antenate dirette e antichissime), non si può fare a meno di domandarsi perché mai una così larga parte dell'architettura sia invece ancora prodotta con mezzi, e spesso persino con metodi, non industriali. E ancora perché questo generalmente non comporti apprezzabili differenze di costo rispetto ai casi di produzione industriale e perché in questi ultimi non si abbia necessariamente un incremento di qualità o, al contrario, si arrivi addirittura a un suo impoverimento. Si possono dare molte risposte, la maggior parte delle quali riconducibili agli inesauribili e irrisolti rapporti dialettici tra design e industrial design, tra arte-artigianato e industria, tra civiltà dell'abitare e civiltà della macchina.

Le automobili si muovono, le case sono immobili. (Forse per questo i «metabolisti» pur di dar spazio al mondo delle tecniche industriali avevano dovuto immaginare architetture e persino città in movimento!). L'architettura cioè, proprio perché immobile, non potrebbe essere riprodotta se non come un manufatto indifferente al luogo in cui si radica: ciò la condanna al ruolo di prototipo permanente ma ne esalta il privilegio. Come abbiamo già visto l'argomentazione è imperfetta. Essa tra l'altro non esclude a priori l'impiego almeno di metodi e componenti industriali, anche se il loro uso in gran parte degli edifici, ne ha quasi sempre impoverito quando non annullato la «specificità» architettonica.

Non va tra l'altro dimenticato che mentre proprio una delle aspirazioni del Movimento Moderno è stata quella di definire un nuovo e più universale linguaggio dell'architettura anche in risposta ai nuovi materiali e alle nuove tecniche industriali, esso ha quasi sempre prodotto soltanto proposizioni metaforiche, praticamente incoerenti quando non incompatibili con quei criteri costruttivi e persino con quelli comunemente in uso.

Le grandi dimensioni dell'architettura potrebbero essere un'altra ragione, unita alla sua «immobilità», per spiegarne la difficile industrializzazione. È evidente che, a meno che non si sia disposti a impiantare un enorme stabilimento ad hoc e in sito, dal costo irrecuperabile, non sarebbe pensabile nessuna produzione altamente automatizzata e per sintesi di grandi parti. Anche il solo montaggio di componenti industriali pesanti sarebbe comunque penalizzato dalla distanza dalla fabbrica (anche le navi sono un grande manufatto costruito per componenti, ma appunto la loro mobilità ne consente la produzione in fabbrica, il cantiere navale). Oppure l'edilizia potrebbe essere in uno stadio ancora imperfetto della sua industrializzazione potenziale, come era per le automobili alcuni decenni or sono, quando coesistevano le Ford T con le Bugatti. Ciò spiegherebbe l'esistenza parallela di perfette macchine come i grattacieli di Manhattan con una casa di Richard

If on wished to make an automobile today with the means of craftsmanship, it would cost scores and maybe hundreds of times more. The result would in any case be a poor one, because those means would inevitably prove inadequate if not unrelated to the performance and even to the stylistic characteristics of a contemporary car, the extreme fruit of industrial civilization. Furthermore, the decisive contribution of research and development, connected to investments worth thousands of billions, would be lost.

An exception to this are the Formula 1 prototypes. They are extremely expensive because they are craft-made. But they are the subject of advanced studies and applications outside normal market laws. They are considered to be an indispensible workshop for the progress of industrial products. For some years now the mythic «custom-built» cars have also vanished. With the refinement of industrial techniques, they are however still used in the production of sophisticated, superior class vehicles, which benefit by such technologies to improve their performance.

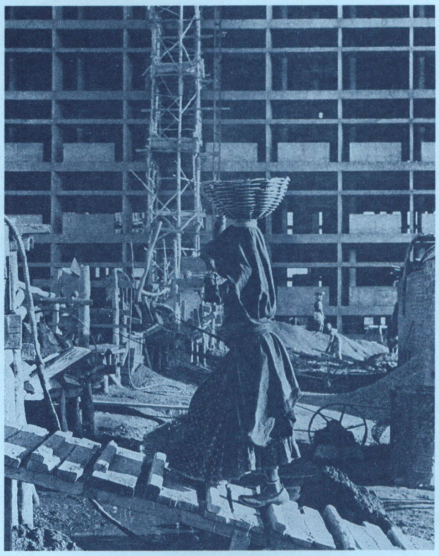
Houses have been built since the dawn of civilization, whereas the automobile was born with the industrial era (though we should not forget carriages, their direct and ancient ancestors). Yet one cannot help wondering just why such a large part of architecture is still produced with means, and often even methods, that are not industrial; and again why this does not generally show any appreciable differences in cost compared to industrial production; and why such traditionally built products are not necessarily of better quality and are indeed in some cases actually worse.

Numerous answers can be given, most of which may be related to the inexhaustible and unresolved dialectic between design and industrial design, between art-craftsmanship and industry, between the civilization of living and the civilization of machines.

Cars move, houses stand still. Perhaps this is why the «metabolists», in their eagerness to give rein to industrial techniques, had to imagine architecture and even cities in motion! So architecture, because it is immobile, could not be reproduced except as a product indifferent to the place in which it is rooted. This condemns it to the role of permanent prototype but exalts its privileges. The line of argument is imperfect. Moreover, it does not automatically preclude at least the use of industrial methods and components, although in many buildings they have almost always impoverished if not wiped out all architectural «specificity».

It should also not be forgotten that whilst one of the aspirations of the Modern Movement was precisely to outline a new and more universal language of architecture which would also respond to the new industrial materials and techniques, it has almost always produced only metaphorical propositions that are practically inconsistent if not incompatible with the manufacturing criteria and even with those commonly in use. The large scale of architecture, together with its «immobility», might be another explanation for its difficult industrialization. Clearly, unless an enormous plant is built ad hoc *and* in situ, *at a cost that can't be recouped, no higly automated production at all, and no synthesis of large parts, would be thinkable. Even the assembly of heavy industrial components alone would be penalized by distance from the factory (ships, too, are a large scale product built by components, but their mobility allows them to be produced in the shipyard).*

Or, building might be in a still imperfect stage of its potential industrialization, as cars were a few decades ago, when the Ford T coexisted with the Bugatti. This would explain the parallel existence of perfect machines, like the skyscrapers of Manhattan, and a house by Richard Meier, whose sophisticated white syntax is,



Il cantiere dell'edificio dei Ministeri di Le Corbusier, Chandigarh, 1952-56.

Meier, la cui sofisticata sintassi bianca può, tra l'altro, indifferentemente «nascondere» una struttura high tech, come un tradizionale balloon-frame. Ma per ora nulla lascia prevedere una sostanziale evoluzione di questo stato di cose. E non solo perché ciò non è auspicabile (che tristezza risfogliare il catalogo dei giunti, dei pannelli ecc.) ma forse perché ciò sarebbe intrinsecamente impossibile.

Ci dev'essere qualcosa proprio connesso con la cultura dell'abitare, che si rifiuta all'industrializzazione totale e alla logica della macchina. Con la cultura dell'abitare, ma anche con la cultura del corpo: e non è certamente una questione di tempo, perché i millenni non sono mancati e nemmeno mancherebbero i mezzi.

L'abbigliamento è stato parzialmente industrializzato, ma a dispetto dei film di fantascienza, non lo sarà mai del tutto: vi si oppongono valori semantici, valori simbolici codificati in secoli e secoli. E poi ancora oggi (verrebbe voglia di dire – ormai –) come per le case, come per i mobili, farsi un vestito su misura continua paradossalmente a non costare di più che acquistare un capo prêt-à-porter dal prestigioso disegno, ma sicuramente di minore qualità intrinseca. Come per i mobili, perché anch'essi, e non soltanto quelli fissi, sono solo parzialmente industrializzati. Non è un caso che non esistano grandi industrie dell'arredamento paragonabili a quelle automobilistiche e non v'è nessuna vera ragione tecnologica che lo impedisca, se non qualche millennio di storia. Anche qui farsi fare un tavolo o un armadio «su misura», può essere, inspiegabilmente, addirittura un risparmio e lo testimonia la sopravvivenza di migliaia di botteghe artigianali.

Se i bisogni dell'automobilista possono essere soddisfatti con pochi modelli divisi per categoria, velocità, capacità, prestigio, costo ecc., i bisogni dell'abitante sono troppo complessi e articolati, sfuggono a qualsiasi classificazione, seguono dinamiche e permanenze di diverso respiro. Contro questa poderosa e sfaccettata barriera si sono infrante le baldanzose illusioni dello «standard» e del «grande numero». Il prodotto in grande serie ha conquistato l'ufficio, ha intaccato la cucina, ma la camera da letto e il salotto sono rimasti inviolabili.

Tutto ciò ha ed ha avuto un prezzo, soprattutto in un settore complesso come quello dell'architettura e in una società e in una cultura come quella contemporanea, dove la crescente industrializzazione e la conseguente parcellizzazione delle competenze tendono a ridurre e sgretolare le aree del sapere e soprattutto del saper fare.

In epoche preindustriali il sapere e nel nostro caso il saper progettare e il saper costruire, erano trasmessi con la continuità della tradizione e alimentati e rinnovati attraverso il flusso e la verifica inarrestabili dell'esperienza.

L'interruzione violenta di tutto ciò, operata dal Movimento Moderno, che ha dogmaticamente preteso di fondare un nuovo linguaggio, tagliando i ponti con la tradizione, ipotizzando nuove tecnologie cui non faceva riscontro una realtà produttiva (ma anche una nuova cultura dell'abitare cui non corrispondeva una nuova società, e una nuova città, astratta rispetto alle sue organiche capacità di crescita), ha trascinato progettisti e costruttori in un rischioso, anche se esaltante, salto nel vuoto.

Oggi la teoria e la prassi dell'architettura soffrono ancora di quello strappo: scardinata l'organica corrispondenza tra una sintassi comune e le reciproche, sperimentate modalità costruttive, l'architetto è rimasto solo davanti ai sistemi indefiniti e indipendenti di tutti i possibili linguaggi e delle molte tecniche possibili. Forse proprio il mancato e per ora impossibile avvio di una decisa svolta industriale, mentre spiega la frequente perdita di qualità e di affidabilità delle costruzioni, prolungando questo stato magmatico di attesa e dalle infinite possibilità, è responsabile della straordinaria vitalità della condizione di architetto oggi.

MARIO BELLINI

moreover, equally likely to «hide» a high-tech structure, or a traditional balloonframe. But for the moment there is nothing to suggest any substantial evolution of this situation. Not only because this is not desirable (how sad to flick through the pages of a catalogue of joints, modules, panels, etc.) but perhaps because it would be intrinsically impossible.

There must be something with the culture of living, which refuses the total industrialization and logic of the machine. With the culture of living, but also with that of the body: and it is certainly not a question of time, because the millenia are not lacking; nor would the means be either. Clothing has been partly industrialized. But despite the science-fiction movies, it will never be completely. For its industrialization is contrasted by semantic and symbolic values coded throughout the centuries. And in any case today (one might also say, by now), as with houses and furniture, having clothes made to measure still paradoxically does not cost more than the purchase of a ready-made garment with a prestigious design but certainly of inferior intrinsic quality. The same goes for furniture, because it too, and not only fixed furniture, is only partly industrialized. It is not a coincidence that no major furniture maker can be industrially compared to a major car maker, and yet there is no real technological reason why not – except a few thousand years of history. Here again, having a table or a cupboard «made to measure» can turn out, inexplicably, to be positively a saving. Witness the survival of thousands of cabinetmakers' shops.

If the needs of the motorist can be met with a few models divided according to class, speed, capacity, prestige, cost, etc., the needs of a dweller are too complex and manifold. They escape classification and are subject to the dynamics and continuations of different scales. Against this mighty and many-sided barrier the self-assured illusions of «standards» and «large numbers» have broken into pieces. Mass production has conquered the office and bitten into the kitchen. But the bedroom and the living room have remained inviolable.

All this has had a price, especially in a complex sector like that of architecture and in a society and culture like those of today, where growing industrialization and the consequent parcelling of provinces of jurisdiction tend to reduce and to fragment areas of knowledge and particularly of practical skills.

In pre-industrial times knowledge, and in our case knowing how to design and to construct, were passed down through the continuity of tradition, fed and renewed by the ceaseless flow and verification of experience.

The violent interruption of all that was brought about by the Modern Movement, which dogmatically claimed to establish a new language. Severing its links with tradition, it theorized on new technologies that did not fit industrial reality. But it also had visions of a new culture of living, unmatched by a correspondingly new society, and of a new city, which was abstract compared to its organic growth capacities, thereby inciting architects and builders to take a hazardous, though exhilarating, leap into the dark. The theory and practice of architecture today are still suffering from the effects of that wrench. The organic correspondence between a common syntax and reciprocal, proven construction procedures has become unhinged, leaving the architect to stand alone against the undefined and independent systems of all the possible languages and numerous possible techniques.

Perhaps this lack of a, and for the moment impossible, start towards a decisive industrial turning-point, whilst it does explain the frequent loss of quality and reliability of constructions, extending this magmatic state of expectation and its infinite possibilities, is what really accounts for the extraordinary vitality of the architect's condition today.

Giorgio Grassi

nato a Milano il 27 ottobre 1935. Laureato in architettura al Politecnico di Milano nel 1960. Dal 1961 al 1964 membro del Centro Studi e poi della redazione della rivista «Casabella-Continuità» diretta da Ernesto N. Rogers. Dal 1965 insegna presso le Facoltà di Architettura di Milano e di Pescara. Attualmente è professore ordinario di Composizione Architettonica alla Facoltà di Architettura del Politecnico di Milano. Nel 1967 ha pubblicato «La costruzione logica dell'architettura», nel 1979 la raccolta «L'architettura come mestiere e altri scritti». Fra i progetti più noti: restauro e ampliamento come sede municipale del castello di Abbiategrasso (1970) e del castello di Fagnano Olona (1980); la Casa dello Studente per l'università di Chieti (1976); i concorsi per il Palazzo della Regione di Trieste (1974) e per Lützowplatz (1981) e per il Prinz Albrecht Palais (1984) a Berlino: il progetto per la ricostruzione di Teora (1982) e da ultimi i progetti spagnoli per il Museo di Xativa (1984) e per la ricostruzione del teatro romano di Sagunto (1985)

Pagine 1-3

Costantino Dardi

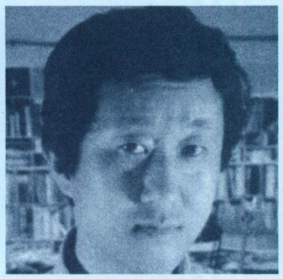
nato a Cervignano del Friuli, il 28 novembre 1936, si è laureato a Venezia, all'Istituto Universitario di Architettura, la scuola di Giuseppe Samonà, dove insegnavano Scarpa, Gardella, Albini e Zevi. Dal 1976 è ordinario della cattedra di Composizione Architettonica alla Facoltà di Architettura di Roma. Ha pubblicato scritti e saggi sui problemi della progettazione architettonica, il volume «Il gioco sapiente» (Padova, 1971) sulle tendenze dell'architettura contemporanea, la raccolta di progetti «Semplice lineare complesso» (Roma, 1976). Ha partecipato ai grandi concorsi nazionali e internazionali di questi anni, dal centro direzionale di Torino (sotto la guida di Samonà) al Museo della Resistenza di Trieste, dagli uffici per la Camera dei Deputati al progetto per la nuova stazione di Bologna; ha allestito la Quadriennale di Roma, la Biennale di Venezia, attualmente cura la ristrutturazione del Palazzo delle Esposizioni di Roma. Attraverso l'attività sperimentale Dardi ricerca la verifica progettuale delle proprie tesi. Dal 1982 è membro dell'Accademia di S. Luca.

Pagine 6-7

Antonio Monestiroli

nasce il 10 giugno 1940, a Milano dove si laurea nel 1965. Ha insegnato alla Facoltà di Architettura di Pescara e all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia. Dal 1970 insegna Composizione Architettonica alla Facoltà di Architettura di Milano. Lavora a Milano dove alterna attività professionale e attività di ricerca. Ha partecipato a numerosi concorsi di architettura. È autore nel 1984, di «Architettura della realtà», Clup, Milano 1979; ha curato sempre per la Clup l'edizione italiana di «Ludwig Hilberseimer: Mies van der Rohe» e ha firmato con Giorgio Grassi il progetto per la Casa dello Studente di Chieti, ora in costruzione.

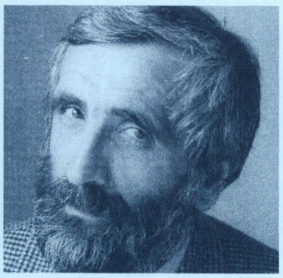
Pagine 29-35



Arata Isozaki

nato a Oita nel 1931, Kyushu, e diplomato all'Università di Tokyo, ha collaborato nel gruppo Urtec di Kenzo Tange dal 1954 al 1963 a numerosi progetti, fra cui quello famoso per la baia di Tokyo (1960). Nel 1963 fonda uno studio proprio; continua tuttavia la collaborazione con Tange per progetti quale quello vincente per la ricostruzione di Skopje (1965/66) e per la Festival Plaza dell'Expo 70 a Osaka. Fra le sue opere ricordiamo: il Gunma Prefectural Museum of Modern Art a Takasaki (1971-72), il Kitakyshu City Museum of Art (1972-74) e il Shukosha Building a Fukuoka (1975), il Fujimi Country Clubhouse a Oita (1972-74) e la Kitakyushu Central Library (1972-75), il Tsukuba Civic Center (1979-82) e il progetto per il nuovo municipio di Tokyo (1986).

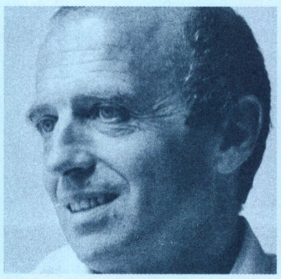
Pagine 36-49



Enzo Mari

nasce a Novara nel 1932. Lavora a Milano. Dai primi anni Cinquanta svolge ricerche sulla psicologia della visione, interessandosi particolarmente della percezione dello spazio tridimensionale e della programmazione di strutture percettive. Particolare attenzione nella sua attività di progetto e di insegnamento è rivolta ai problemi inerenti i rapporti e le tecniche di produzione, le ideologie e le metodologie di progetto. Svolge un'intensa attività didattica. Collabora con diverse industrie italiane (Danese, Zanotta, Olivetti, Driade, Gavina, Anonima Castelli, Artemide, Gabbianelli). È stato consulente della città di Milano per l'arredo urbano. Dal 1967 al 1979 è stato presidente dell'ADI.

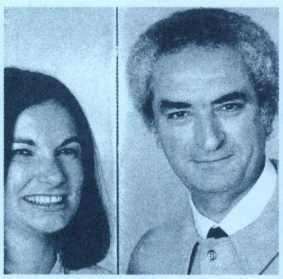
Pagine 50-57



Guido Canali

nasce nel 1935, a Parma, dove opera come architetto dal 1962, dopo essersi laureato a Milano. Si occupa abitualmente di restauro, allestimenti museali, riuso dei beni culturali. Nell'indagare sull'antico persegue l'indagine filologica del testo, oltre ovviamente che come premessa al restauro, anche come stimolo progettuale. Tra i recuperi di complessi storici per conto di amministrazioni pubbliche e di privati, si citano: vari stralci disseminati, nell'arco di vent'anni, entro il Palazzo della Pilotta; il Centro Congressuale Universitario Sant'Elisabetta ricavato da una corte rustica ('77-'80). Si ricordano: abitazioni unifamiliari nella cerchia periferica ('74-'80); Palazzina «rossa» sul Lungo-Parma ('70-'72); sede del Consorzio del Parmigiano-Reggiano a Reggio Emilia ('80-'83); Dipartimento di Scienze della Terra, in corso di ultimazione (in collaborazione). Attualmente attende al progetto di recupero della Certosa di Paradigna quale sede del Centro Studi e Archivio della Comunicazione dell'Università di Parma; e al completamento dei rinnovati locali della Galleria Nazionale.

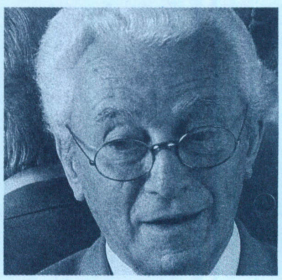
Pagine 58-67



Lella e Massimo Vignelli

nato a Milano nel 1931, Massimo Vignelli ha studiato architettura a Milano e a Venezia. Collabora con lui la moglie Lella – nata a Udine laureata in architettura a Venezia – nella realizzazione di programmi grafici e di architettura, di immagine aziendale, nonché di manifestazioni espositive e di arredamento d'interni. Dal 1965 i Vignelli vivono e lavorano a New York. Ricordiamo i loro progetti per la grafica delle metropolitane di Washington e di New York; l'interno della St. Peter's Church di New York; la serie di showroom Artemide negli USA; la mostra Knoll al Louvre; i mobili per Poltronova; lampade per Venini ecc. e la grafica di giornali («Skyline», «The Herald») e riviste («Oppositions», «Architectural Record»). Massimo Vignelli ha insegnato nelle maggiori università degli Stati Uniti. È presidente dell'Alliance Graphique Internationale. Fra i molti premi assegnati ai Vignelli: il Gran Premio Triennale di Milano, '64; il Compasso d'Oro ADI, '64; The Art Directors Club '82 Hall of Fame; The First Presidential Design Award, assegnato dal presidente Reagan nell'85 per il National Park Service Publications Program.

Pagine 68-73



Bruno Munari

è nato nel 1907 a Milano dove vive e lavora. A 22 anni partecipa a una collettiva della seconda generazione futurista (con Depero, Fillia, Prampolini). Nel 1933 inizia a esporre le prime «macchine inutili». Nel 1948 fonda assieme a Dorfles, Monnet e Attanasio Soldati il MAC (Movimento per l'Arte Concreta). Dello stesso anno sono le sue ricerche sulle forme «concavo-convesse». Nel 1951 espone i primi dipinti «positivo-negativo». Del 1953/54 sono le proiezioni a luce diretta (MOMA, New York). È fondatore con M. Piccardo della Cineteca del film di ricerca, a Monte Olimpino (Como). È autore di libri per bambini, di giochi, di libri illeggibili, di fontane mobili. Dal 1970 insegna alla Scuola Politecnica di Design di Milano. Nel 1977 progetta il Laboratorio per bambini a Brera e definisce il metodo «giocare con l'arte». Ha ricevuto: il «Compasso d'Oro» negli anni '54, '55, '81 e l'«International Design Award of Osaka», nell'85. Dei suoi libri ricordiamo: «La scoperta del quadrato», «Arte come mestiere», «Design e comunicazione visiva», «Artista e designer», «La scoperta del triangolo».

Pagine 74 - 79

DOMUS N.677 - NOVEMBER 1986

"AUTOMOBILI E IMMOBILI" (Automobiles and real estate)

If one wished to make an automobile today with the means of craftsmanship, it would cost scores and maybe hundreds of times more. The result would in any case be a poor one, because those means would inevitably prove inadequate if not unrelated to the performance and even to the stylistic characteristics of a contemporary car, the extreme fruit of industrial civilization. Furthermore, the decisive contribution of research and development, connected to investments worth thousands of billions, would be lost. An exception to this are the Formula 1 prototypes. They are extremely expensive because they are craft-made. But they are the subject of advanced studies and applications outside normal market laws. They are considered to be an indispensable workshop for the progress of industrial products. For some years now the mythic "custom-built" cars have also vanished. With the refinement of industrial techniques, they are however still used in the production of sophisticated, superior class vehicles, which benefit by such technologies to improve their performance.

Houses have been built since the dawn of civilization, whereas the automobile was born with the industrial era (though we should not forget carriages, their direct and ancient ancestors).

Yet one cannot help wondering just why such a large part of architecture is still produced with means, and often even methods, that are not industrial; and again why this does not generally show any appreciable differences in cost compared to industrial production; and why such traditionally built products are not necessarily of better quality and are indeed in some cases actually worse. Numerous answers can be given, most of which may be related to the inexhaustible and unresolved dialectic between design and industrial design between art-craftsmanship and industry, between the civilization of living and the civilization of machines. Cars move, houses stand still. Perhaps this is why the "metabolists", in their eagerness to give rein to industrial techniques, had to imagine architecture and even cities in motion! So architecture, because it is immobile, could not be reproduced except as a product indifferent to the place in which it is rooted. This condemns it to the role of permanent prototype but exalts its privileges. The line of argument is imperfect. Moreover, it does not automatically preclude at least the use of industrial methods and components, although in many buildings they have almost always impoverished if not wiped out all architectural "specificity".

It should also not be forgotten that whilst one of the aspirations of the Modern movement was precisely to outline a new and more universal language of architecture which would also respond to the new industrial materials and techniques, it has almost always produced only metaphorical propositions that are practically inconsistent if not incompatible with the manufacturing criteria and even with those commonly in use. The large scale of architecture, together with its "immobility", might be another explanation for its difficult

industrialization. Clearly, unless an enormous plant is built ad hoc and in situ, at a cost that can't be recouped, no highly automated production at all, and no synthesis of large parts, would be thinkable. Even the assembly of heavy industrial components alone would be penalized by distance from the factory (ships, too, are a large scale product built by components, but their mobility allows them to be produced in the shipyard). Or, building might be in a still imperfect stage of its potential industrialization, as cars were a few decades ago, when the Ford T coexisted with the Bugatti. This would explain the parallel existence of perfect machines, like the skyscrapers of Manhattan, and a house of Richard Meier, whose sophisticated white syntax is, moreover, equally likely to "hide" a high tech structure, or a traditional balloon frame. But for the moment there is nothing to suggest any substantial evolution of this situation. Not only because this is not desirable (how sad to flick through the pages of a catalogue of joints, modules, panels, etc.) but perhaps because it would be intrinsically impossible. There must be something with the culture of living, which refuses the total industrialization and logic of the machine. With the culture of living, but also with that of the body: and it is certainly not a question of time, because the millennia are not lacking; nor would the means be either. Clothing has been partly industrialized. But despite the science-fiction movies, it will never be completely. For its industrialization is contrasted by semantic and symbolic values coded throughout the centuries. And in any case today (one might also say, by now), as with houses and furniture, having clothes made to measure still paradoxically does not cost more than the purchase of a ready-made garment with a prestigious design but certainly of inferior intrinsic quality. The same goes for furniture, because it too, and not only fixed furniture, is only partly industrialized. It is not a coincidence that no major furniture maker can be industrially compared to a major car maker, and yet there is no real technological reason why not - except a few thousands years of history. Here again, having a table or a cupboard "made to measure" can turn out, inexplicably, to be positively a saving. Witness the survival of thousands of cabinetmakers' shops. If the needs of the motorist can be met with a few models divided according to class, speed, capacity, prestige, cost, etc., the needs of a dweller are too complex and manifold. They escape classification and are subject to the dynamics and continuations of different scales. Against this mighty and many-sided barrier the self-assured illusions of "standards" and "large numbers" have broken into pieces. Mass production has conquered the office and bitten into the kitchen. But the bedroom and the living room have remained inviolable. All this has had a price, especially in a complex sector like that of architecture and in a society and culture like those of today, where growing industrialization and the consequent parceling of provinces of jurisdiction tend to reduce and to fragment areas of knowledge and particularly of practical skills. In pre-industrial times knowledge, and in our case knowing how to design and to construct, were passed down through the continuity of tradition, fed and renewed by the ceaseless flow and verification of experience. The violent interruption of all that was brought about by the Modern Movement, which dogmatically claimed to

establish a new language. Severing its links with tradition, it theorized on new technologies that did not fit industrial reality. But it also had visions of a new culture of living, unmatched by a correspondingly new society, and of a new city, which was abstract compared to its organic growth capacities, thereby inciting architects and builders to take a hazardous, though exhilarating, leap into the dark. The theory and practice of architecture today are still suffering from the effects of that wrench. The organic correspondence between a common syntax and reciprocal, proven construction procedures has become unhinged, leaving the architect to stand alone against the undefined and independent systems of all the possible languages and numerous possible techniques. Perhaps this lack of a, and for the moment impossible, start towards a decisive industrial turning-point, whilst it does explain the frequent loss of quality and reliability of constructions, extending this magmatic state of expectation and its infinite possibilities, is what really accounts for the extraordinary vitality of the architect's condition today.