Domus n. 683, Aprile 1987, Editoriale

LA DURATA DEL PROGETTO

A una prima considerazione, la durata di un progetto può apparire come una grandezza banale, corrispondente all'intervallo di tempo che corre tra l'inizio e il compimento di una determinata attività progettuale. Si tratta invece di una nozione ricca di ambiguità e suscettibile di interessanti riflessioni. Anche tralasciando i casi in cui un progetto ha come finalità solo sé stesso (per ragioni accademiche, politiche o promozionali), si è generalmente portati a credere che esso termini con il completamento della documentazione grafica e tridimensionale necessaria alla fase successiva della realizzazione. Secondo una interpretazione meno letterale ma più feconda, il progetto non potrebbe invece giungere a maturazione, senza implicare tale fase finale (anche se essa talvolta può essere postposta, protrarsi a lungo, interrompersi e persino venire inaspettatamente a mancare). Ciò riconoscerebbe tutto il decisivo apporto progettuale all'interazione con le tecniche produttive, costruttive o economiche (non sempre prefigurabili prima della fase di attrezzatura, campionatura o di appalto) o addirittura, come per le opere più vaste e complesse, all'ulteriore interazione con la scala della dimensione vera e con il luogo.
Queste ultime considerazioni sono tanto più importanti quanto meno si può fare ricorso alla memoria e all'esperienza storiche o personali, quali strumenti di prefigurazione e di controllo, come nei casi di progetti particolarmente innovativi. Memoria e esperienza storiche ci consentono ora di rimettere in discussione anche «l'inizio» della progettazione.
Proviamo a osservare una famosa fotografia del 1930 che riproduce uno scorcio dei fronte del Novocomum di Terragni, allora appena terminato, con una automobile in sosta. Dopo un iniziale stupore per la bellezza e l'intatta carica innovativa dell'edificio, si prova un senso di disagio Per l'inopportuna presenza di quella macchina. Eppure, quasi sicuramente essa venne allora di proposito inserita nell'inquadratura dal fotografo, come nelle famose fotografie di Le Corbusier, per esaltare i caratteri d'avanguardia dell'architettura.
Improvvisamente quel disagio si chiarisce quell'edificio e quella macchina, coevi solo sessant'anni fa, rivisti con l'occhio di oggi non si appartengono più. Fanno quasi pensare a un fotomontaggio. Ma quel disagio scomparirebbe o potrebbe addirittura invertirsi se noi rimettessimo in campo una sofisticata «macchina» dell'ultima generazione. Per ripresentarsi puntualmente, possiamo esserne certi, persino ai nostri stessi occhi in un futuro non molto lontano.
Similmente antiquate e inopportune ci sembrano oggi le macchine per scrivere riconoscibili nelle foto d'epoca dello splendido edificio per uffici della Johnson Wax di F L. Wright, mentre gli arredi originali, giustamente conservati, sono ancora sostanzialmente idonei a supportare le apparecchiature telematiche e le modalità di lavoro più aggiornate.
Quelle macchine, quegli arredi, quegli edifici appartengono a famiglie progettuali originate in epoche molto lontane tra loro (migliaia, centinaia o decine di anni fa), che si evolvono con velocità molto diverse (sono cambiate di più le macchine in cinquant'anni che non le case in duemila) e di conseguenza producono beni con durata e validità d'uso molto diverse. Ancorché quell'automobile appaia oggi antiquata, essa rappresenta un anello indispensabile del processo progettuale-evolutivo cominciato solo cento anni fa (come diramazione della linea principale delle carrozze ormai praticamente estinta) e oggi tuttora in fase di straordinaria vitalità. Non altrettanto sono invecchiati i suoi sedili perché sostanzialmente riconducibili alla categoria molto più stabile degli arredi: così come poco invecchiati sono gli arredi semifunzionali dell'edificio di Wright e per niente invecchiati apparirebbero gli arredi più «domestici» dei Novocomum. Soltanto gli arredi domestici e le architetture hanno quella incredibile capacità di durare e reincarnarsi più volte, queste ultime persino sopportando le più laceranti trasformazioni e cambiamenti di destinazione anche radicali.
La durata di ogni singolo atto progettuale può consumarsi e misurarsi solo nel confronto con la sua specifica e più ampia profondità storica e nella sua capacità di trasmetterne e rinnovarne l'eredità.

MARIO BELLINI

NUMERO 682

domus

APRILE 1987

MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

HERMAN HERTZBERGER: UNA SCUOLA A AMSTERDAM

VITTORIO GREGOTTI: NUOVO STADIO DI GENOVA

RAYMOND LOEWY: DESIGN PER IL BENESSERE

FRONTE DEL DE UNIE RICOSTRUITO A ROTTERDAM

GIANFRANCO CAVAGLIÀ: APPARTAMENTO A TORINO

ITINERARIO: HENDRIK PETRUS BERLAGE E L'AJA

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 Lillini
Direzione p.r. e coordinamento pubblicità: Luciano Greggio
Domus Academy Edificio C1, Milano Fiori,
20090 Assago (MI), Telefono (02) 82440017/8/9
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 *Redattore capo:* Marianne Lorenz *Architettura, interni, design:* Ermanno Ranzani, Marco Romanelli *Libri:* Gianmario Andreani *Rassegna:* Maria Cristina Tommasini *Itinerari:* Luigi Spinelli *Inviato speciale:* Pierre Restany

Tecnico grafico / Graphic technician Damiano La Rocca

Aiuto grafico / Graphic assistant Claudio Marchi

Segreteria / Editorial secretaries Maria Grazia Baro, Valeria Bonafè, Marina Conti

Archivio/Archive Paolo Caruso

Hanno collaborato a questo numero / Contributors to this issue: Annalisa Avon, Mauro Baracco, Luca Basso Peressut, Carlo Bertelli, Maristella Casciato, Germano Celant, Francesco Collotti, Manolo De Giorgi, Giovanni Degli Avancini, Enzo Frateili, Salvatore Licitra, Michele Mari, Marta Meregalli, Francesco Pagliai, Lorenzo Pelizzari, Sergio Polano, Elena Pontiggia, Marco Prusicki, Riccardo Spinelli, Paolo Thea, Gianni Turchetta, Reyn van der Lugt, Fabrizio Zanni.
Fotografie di / Photographs by: Archivio Domus, Gabriele Basilico, Alessandro Gui, Jannes Linders, Maria Mulas, Franco Panzini, Matteo Piazza, Francesco Radino, Tomas Riehl, Tim Street-Porter.
Traduzioni a cura di / Translations by: Richard Dury, Albert Peter Gentili, Paul Goodrick, Howard MacLean, Charles McMillen, Annamaria Rufo, Rodney Stringer.

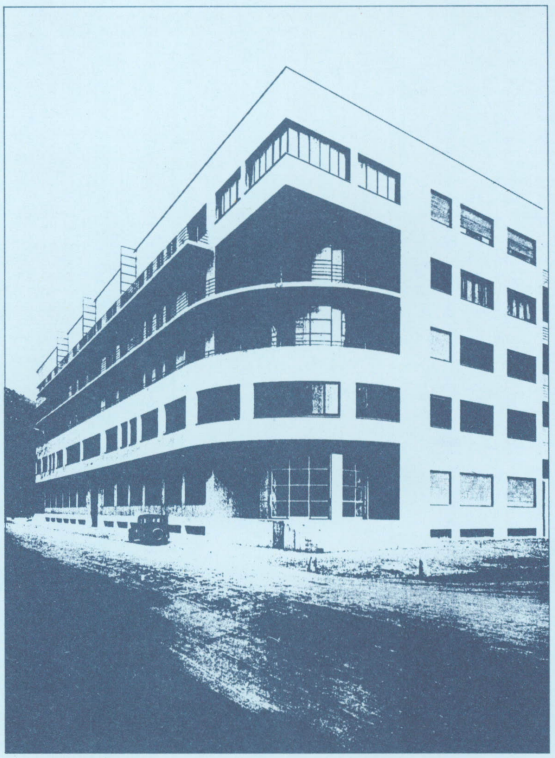
Agenti regionali per la pubblicità
PIEMONTE (esclusa la provincia di Novara): Luciana Polcari, C.so Vittorio Emanuele II, 100, 10121 Torino, telefono (011) 543244
VENETO, FRIULI-VG E TRENTINO/ALTO ADIGE: Nicoletta Paperetti Mannucci, c/o Media Group, Via Matteotti 27, 35100 Padova, telefono (049) 39554-38017
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. Belotti 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

NUMERO 682 — **domus** — APRILE 1987
MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

Raymond Loewy, «Coca-Cola dispenser», 1940.

Y Z

Autore		Titolo	Luogo	Progettista	Fotografo
Mario Bellini		II La durata del progetto			
	ALBUM				
	Ermanno Ranzani	1 Impianto scenico per l'opera «Generazioni nel cielo»	*Prato*	Massimo Scolari	
	Francesco Collotti	4 Ernst May a Francoforte			
	Germano Celant	6 I giardini di Rebecca	*Venice/CA*	Frank O. Gehry	Tim Street-Porter
	Luca Basso Peressut	8 La carriera dell'architetto nel XIX secolo			
		10 «Blue Whale», progetto di ampliamento	*Los Angeles*	Cesar Pelli	
	V.M.L.	11 Andy Warhol: un saluto			Maria Mulas
	Pierre Restany	12 Insel Hombroich: l'arte in isola			Tomas Riehl
	Mauro Baracco	14 1947-1953: un corso di disegno degli interni	*Torino*		
	M.R.	16 I tavoli di Laura e Marzio	*Milano*		Matteo Piazza
Giuseppe Pagano		17 Struttura e architettura (seconda parte)			Gabriele Basilico
Carlo Bertelli		25 Il paesaggio in Francia: una documentazione fatta di fotografie			
Sergio Polano		32 Scuola elementare	*Amsterdam*	Herman Hertzberger	Jannes Linders
Ermanno Ranzani		46 Stadio «Luigi Ferraris»	*Genova*	Gregotti Associati	Alessandro Gui
Enzo Frateili		56 Appartamento	*Torino*	Gianfranco Cavaglià	Francesco Radino
Manolo De Giorgi		68 Raymond Loewy al servizio del benessere			
Reyn van der Lugt		74 La ricostruzione del Café De Unie	*Rotterdam*	Opera	Gabriele Basilico
		V Libri/Books			
Maristella Casciato		XI Berlage e Den Haag			Franco Panzini
		XV Calendario dei concorsi, dei congressi e delle mostre di architettura, design e arte			
		Speciale: Piastrelle			



Giuseppe Terragni,
Novocomum, 1927-28.

Le Corbusier,
Villa a Garches, 1927.

THE DURATION OF THE PROJECT

When you first think of it, the duration of a project can seem to be a commonplace measure, corresponding to the time lapse between the start and the finish of a given design activity. Whereas it is a richly ambiguous notion susceptible of interesting reflection.

Even neglecting cases where a project has nothing but itself as its end-purpose (for academic, political or promotional reasons) one is generally inclined to believe that it ends with the completion of the graphic and three-dimensional documentation necessary to its realization.

According to a less literal but more fecund interpretation, the project could not on the other hand reach maturity without implying that final phase (although it may sometimes be postponed, prolonged, interrupted or even unexpectedly shelved altogether). That would be to recognize the whole of the decisive design contribution to interaction with production, constructional or economic techniques (that cannot always be foreseen before the phase of setting-up, sampling or contracting) or even, as with bigger and more complex works, further interaction with the scale of real dimensions and with place or site. The more difficult it is to rely on historical or personal memory and experience as tools of prefiguration and control the more important those considerations become, as in the cases of particularly innovative projects. Historical memory and experience enable us now to question even the «beginning» of a design.

Try observing a famous photograph taken in 1930, which reproduces a view of the front of G. Terragni's Novocomum, which had then just been completed, with a motor-car parked in the street. After one's initial amazement at the building's beauty and intact innovative impact, one feels disturbed by the inopportune presence of that car. And yet, it was almost certainly intentionally included in the picture framed by the photographer, as in Le Corbusier's famous photographs, to heighten the avant-garde characteristics of the architecture.

Suddenly that disturbance is clarified. Seen through the eyes of today, the building and the automobile, of the same age sixty years ago, do not belong to each other any more. They almost suggest a retouched photograph.

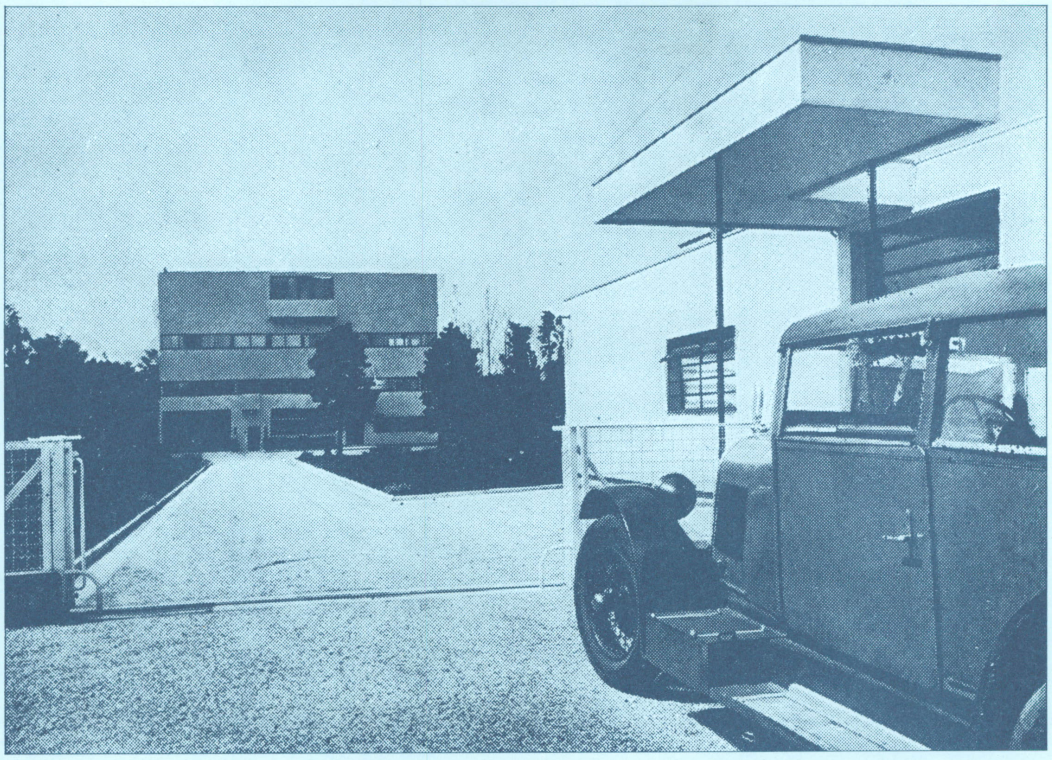
But that feeling of disturbance would disappear or might even be reversed if we were to put back into the picture a sophisticated car of the latest generation. And the same situation could certainly be promptly repeated yet again even to our own eyes, in a not very distant future.

The typewriters recognizable in the period photos of the Johnson Wax office building by F.L. Wright look similarly antiquated and inopportune to us today, whereas the original furniture, rightly preserved, is still substantially suitable for supporting the most up-to-date computer science equipment and office work systems.

Those cars, that furniture and those buildings belong to design families originating from periods situated far apart (thousands or hundreds of years, or decades), which evolve at very different speeds (cars have changed more in fifty years than houses in two thousand) and consequently they produce goods that differ enormously in duration and usefulness.

Old-fashioned as that automobile may appear today, it nevertheless represents an indispensable ring in the design-evolutionary process which began only a hundred years ago (as a branch of the then predominant carriages now practically extinct) and is still today in a phase of extraordinary vitality. Its seats, on the other hand, have not aged so fast, because they substantially come under the much more stable category of furniture. Just as the semi-functional furniture of Wright's building has not grown much older, the more «domestic» furniture of the Novocomum hardly would seem to have aged at all. Only domestic furniture and architecture have that incredible capacity to last and to be reincarnated at intervals, the latter supporting even the most drastic transformations and radical changes in use.

The duration of every single act of design can be fulfilled and measured only in comparison to its specific and widest historical depth, and in its capacity to pass down and to renew the inheritance of that depth.



LA DURATA DEL PROGETTO

A una prima considerazione, la durata di un progetto può apparire come una grandezza banale, corrispondente all'intervallo di tempo che corre tra l'inizio e il compimento di una determinata attività progettuale. Si tratta invece di una nozione ricca di ambiguità e suscettibile di interessanti riflessioni.

Anche tralasciando i casi in cui un progetto ha come finalità solo sé stesso (per ragioni accademiche, politiche o promozionali), si è generalmente portati a credere che esso termini con il completamento della documentazione grafica e tridimensionale necessaria alla fase successiva della realizzazione. Secondo una interpretazione meno letterale ma più feconda, il progetto non potrebbe invece giungere a maturazione, senza implicare tale fase finale (anche se essa talvolta può essere postposta, protrarsi a lungo, interrompersi e persino venire inaspettatamente a mancare). Ciò riconoscerebbe tutto il decisivo apporto progettuale all'interazione con le tecniche produttive, costruttive o economiche (non sempre prefigurabili prima della fase di attrezzatura, campionatura o di appalto) o addirittura, come per le opere più vaste e complesse, all'ulteriore interazione con la scala della dimensione vera e con il luogo.

Queste ultime considerazioni sono tanto più importanti quanto meno si può fare ricorso alla memoria e all'esperienza storiche o personali, quali strumenti di prefigurazione e di controllo, come nei casi di progetti particolarmente innovativi. Memoria e esperienza storiche ci consentono ora di rimettere in discussione anche «l'inizio» della progettazione.

Proviamo a osservare una famosa fotografia del 1930 che riproduce uno scorcio del fronte del Novocomum di Terragni, allora appena terminato, con una automobile in sosta. Dopo un iniziale stupore per la bellezza e l'intatta carica innovativa dell'edificio, si prova un senso di disagio per l'inopportuna presenza di quella macchina. Eppure, quasi sicuramente essa venne allora di proposito inserita nell'inquadratura dal fotografo, come nelle famose fotografie di Le Corbusier, per esaltare i caratteri d'avanguardia dell'architettura.

Improvvisamente quel disagio si chiarisce: quell'edificio e quella macchina, coevi solo sessant'anni fa, rivisti con l'occhio di oggi non si appartengono più. Fanno quasi pensare a un fotomontaggio.

Ma quel disagio scomparirebbe o potrebbe addirittura invertirsi se noi rimettessimo in campo una sofisticata «macchina» dell'ultima generazione. Per ripresentarsi puntualmente, possiamo esserne certi, persino ai nostri stessi occhi in un futuro non molto lontano.

Similmente antiquate e inopportune ci sembrano oggi le macchine per scrivere riconoscibili nelle foto d'epoca dello splendido edificio per uffici della Johnson Wax di F.L. Wright, mentre gli arredi originali, giustamente conservati, sono ancora sostanzialmente idonei a supportare le apparecchiature telematiche e le modalità di lavoro più aggiornate.

Quelle macchine, quegli arredi, quegli edifici appartengono a famiglie progettuali originate in epoche molto lontane tra loro (migliaia, centinaia o decine di anni fa), che si evolvono con velocità molto diverse (sono cambiate di più le macchine in cinquant'anni che non le case in duemila) e di conseguenza producono beni con durata e validità d'uso molto diverse.

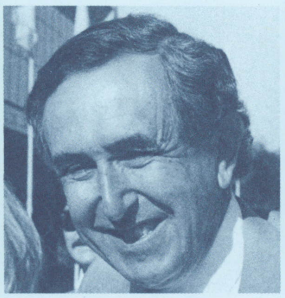
Ancorché quell'automobile appaia oggi antiquata, essa rappresenta un anello indispensabile del processo progettuale-evolutivo cominciato solo cento anni fa (come diramazione della linea principale delle carrozze ormai praticamente estinta) e oggi tuttora in fase di straordinaria vitalità. Non altrettanto sono invecchiati i suoi sedili perchè sostanzialmente riconducibili alla categoria molto più stabile degli arredi: così come poco invecchiati sono gli arredi semifunzionali dell'edificio di Wright e per niente invecchiati apparirebbero gli arredi più «domestici» del Novocomum. Soltanto gli arredi domestici e le architetture hanno quella incredibile capacità di durare e reincarnarsi più volte, queste ultime persino sopportando le più laceranti trasformazioni e cambiamenti di destinazione anche radicali.

La durata di ogni singolo atto progettuale può consumarsi e misurarsi solo nel confronto con la sua specifica e più ampia profondità storica e nella sua capacità di trasmetterne e rinnovarne l'eredità. MARIO BELLINI

Massimo Scolari

nasce il 31 marzo 1943 a Novi Ligure. Studia architettura al Politecnico di Milano, laureandosi nel 1969. Nello stesso anno diventa assistente incaricato nel corso diretto da Aldo Rossi e membro della redazione di «Controspazio». Nel 1972 lascia tutti e due questi incarichi per proseguire gli studi topografici e catastali sulla Milano teresiana e napoleonica. Nel 1973 inizia a dirigere la collana di architettura per l'editore Franco Angeli ed è nominato professore incaricato di Storia dell'Architettura all'Università di Palermo e di Disegno e Rilievo all'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, dove tuttora detiene la cattedra di Disegno. Ha tenuto conferenze in Europa e negli Stati Uniti. È stato redattore di «Lotus International» nel 1977; dal 1982 è membro esterno della redazione di «Casabella», e dal '86 fa parte della direzione di «Eidos». Suoi scritti sono apparsi in riviste italiane e straniere e il suo lavoro è stato esposto in Europa e negli USA. Dal 1975 insegna anche all'estero. Delle numerose personali e collettive ricordiamo solo le più recenti: Gund Hall Gallery, Harvard (1986), Triennale di Milano-«Progetto domestico» (1986), «Der Traum vom Raum», Kunsthalle Nürnberg (1986).

Pagine 1 - 3



Cesar Pelli

nasce a Tucuman in Argentina nel 1926. Studia all'Università di Tucuman e all'University of Illinois a Urbana. Dal 1954 al '64 è socio di Eero Saarinen. Si trasferisce poi a Los Angeles, dove lavora fino al '68 nello studio Daniel, Mann, Johnson e Mendenhall come responsabile della progettazione e fino al '77 nello studio Gruen Associates come socio. Nello stesso 1977 si trasferisce a New Haven, Connecticut, dove apre uno studio personale e dove viene nominato Dean della Scuola di Architettura presso la Yale University. Delle sue opere ricordiamo: in California, il Municipio di San Bernardino (1969) e il Pacific Design Center di Los Angeles (1971); a Houston Texas, le Hermann Park Towers (1979), le Four-Leaf Towers (1982), il Four Oaks Place (1983-84) e la Herring Hall nel Campus della Rice University (1984); a New York: l'ampliamento e la nuova torre del Museum of Modern Art (1977-83) e le recenti torri del Battery Park.

Pagina 10

foto Gvd Vlugt

Herman Hertzberger

nasce a Amsterdam nel 1932. Studia presso il Politecnico di Delft, laureandosi nel 1958. Nello stesso anno inizia l'attività professionale a Amsterdam. Dal 1959 al 1963 è redattore, con Aldo van Eyck, Bakema e altri, della rivista olandese «Forum». Dal 1965 al 1970 insegna presso la Scuola di Architettura di Amsterdam. Dal 1970 è professore a Delf. È stato visiting professor, fra le altre, alla Columbia University di New York, alla Harvard University e al MIT di Cambridge, alla Università di Toronto. Fra le sue opere principali si ricordano: la scuola Montessori a Delft (1960-66), la casa dello studente a Amsterdam (1959-66), gli uffici Centraal Beheer (con Lucas e Niemeyer) e Apeldoorn (1968-72), le case per anziani «De Drie Hoven» a Amsterdam (1964-74) e «De Overloop» a Almere-Haven (1980-84), case per abitazione a Kassel (1979-82) e a Berlino Kreuzberg (1982-86).

Pagine 32 - 45

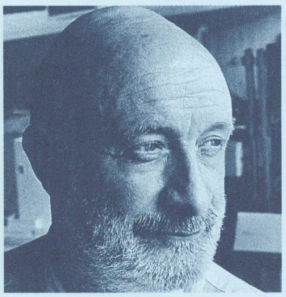
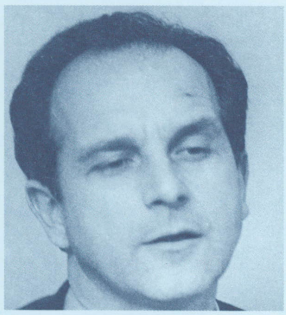


foto Uwe Rau

Vittorio Gregotti

è nato a Novara nel 1927; dal 1953 al 1968 ha svolto la sua attività in collaborazione con Lodovico Meneghetti e Giotto Stoppino. Nel 1974 ha fondato, con Pierluigi Cerri, Hiromichi Matsui, Pierluigi Nicolin e Bruno Viganò, la Gregotti Associati, di cui continua a far parte con Augusto Cagnardi e Pierluigi Cerri. Professore ordinario di composizione architettonica presso l'Istituto Universitario di Architettura di Venezia, ha insegnato anche a Milano e Palermo, ed è stato visiting professor presso le Università di Tokyo, Buenos Aires, San Paolo, Losanna e Harvard. È stato per molti anni redattore capo di «Casabella», e poi responsabile dei numeri monografici della rivista «Edilizia Moderna» e del settore architettura de «Il Verri». È attualmente direttore di «Casabella» e «Rassegna». Tra i suoi libri, «Il territorio dell'architettura», Milano 1966, Parigi 1982, «New directions in Italian architecture», New York 1969, «Il disegno del prodotto industriale», Milano 1982. È stato responsabile della sezione introduttiva della XIII Triennale (1964) vincendo il gran premio internazionale. Dal 1974 al '76 è stato direttore del settore arti visive e architettura della Biennale di Venezia.

Pagine 46 - 55



Gianfranco Cavaglià

nato a Torino nel 1945, qui si è laureato presso la Facoltà di Architettura del Politecnico ove insegna Tecnologia dell'Architettura tiene il corso di Sperimentazione di sistemi e componenti. Si occupa di tecnologia dei procedimenti costruttivi con particolare attenzione ai rapporti tra progettazione e processo produttivo. Professionalmente ha operato in ristrutturazioni a destinazione abitativa, commerciale, ospedaliera; ha realizzato inoltre allestimenti per mostre. Tra i suoi principali lavori ricordiamo: la sede e show-room Gianni Versace, Milano 1979-80; l'ospedale Evangelico Valdese a Torino nel 1980 (coll. A. e G. Ceragioli); il negozio Flos sempre a Torino nel 1972 in collaborazione con A. Castiglioni; negozi Tivioli, Torino 1974, Milano 1978 (coll. T. Cordero). Tra gli allestimenti: in collaborazione con A. Castiglioni, la mostra «60 anni Radio», nel 1985 e il Padiglione RAI per la Grande Fiera di Milano nel 1986. Recentissima la mostra «Sapere la strada», Biella 1986. È incaricato, con Achille Castiglioni, della consulenza per la progettazione dell'illuminazione per la città di Torino.

Pagine 56 - 67

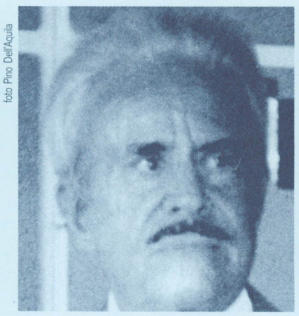


foto Pino Dell'Aquila

Raymond Fernand Loewy

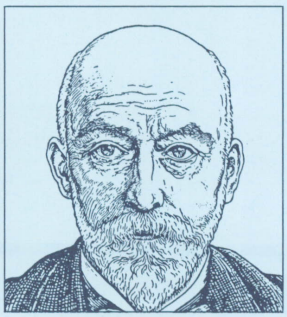
nasce a Parigi nel 1983; studia all'Università di Parigi e all'ecole de Lanneau; si laurea in ingegneria nel 1918; emigra negli Stati Uniti nel 1919; diventa cittadino americano nel 1938. Dal 1919 lavora come libero professionista, contribuendo illustrazioni di moda a Vogue, Harper's Bazaar e altre riviste. Nel 1929 fonda la Raymond Loewy International a New York. È stato consulente di innumerevoli ditte, fra le quali Hupp Motor Company, Coca-Cola, United Airlines, Shell, Exxon e IBM. Dal 1967 al '73 è stato consulente della NASA per il programma Apollo, per Saturn I e V, e per lo Skylab. Dei suoi libri si ricordano: «The Locomotive: Its Esthetics», London 1933; «Never Leave Well Enough Alone», New York 1951 (ed. francese «La laideur se vend mal»), «Industrial Design», London e Woodstock, New York 1979. Muore nel 1986.

Pagine 68 - 73

Jacobus Johannes Pieter Oud

nasce a Purmerend nel 1890, muore a Wassenaar nel 1963. Studiò ad Amsterdam e a Delft. Fece il suo tirocinio nello studio di P.J.H. Cuypers, primo razionalista olandese, ad Amsterdam e a Monaco nello studio di T. Fischer. Trasferitosi a Leida nel 1913, collaborò con Dudok e Van der Steur. Nel 1917 fu tra i fondatori della rivista «De Stijl». Dal 1918 al 1933 fu architetto della città di Rotterdam, ritornando poi alla professione privata. È uno dei grandi maestri del Razionalismo europeo e l'unico autentico costruttore del movimento De Stijl, autore di complessi urbanistici divenuti esemplari per il Movimento Moderno. Formatosi con Berlage, fu influenzato agli inizi dagli scritti di Muthesius sull'architettura domestica inglese; ma solo il vivo interesse per la pittura moderna (cubismo e neo-plasticismo) e la lezione di Wright lo introdussero alla scoperta di una nuova architettura. Nelle sue opere la componente maggiore non è De Stijl ma il cubismo. Storico, critico e teorico dell'architettura fu attivo anche nel campo del disegno industriale.

Pagine 74 - 80



Hendrik Petrus Berlage

nasce a Amsterdam nel 1856, muore a L'Aja nel 1934. Completa gli studi al Politecnico di Zurigo tra il 1875 e il 1878; lavora poi a Francoforte e si stabilisce ad Amsterdam nel 1881. Dieci anni più tardi è già il principale esponente olandese del rinnovamento dell'architettura. Egli definisce l'architettura tradizionale «architettura di apparenza, cioè imitazione, cioè menzogna... La menzogna è la regola, la verità, l'eccezione». Nel 1911 va in America e conosce Wright. È in questo periodo che si forma attorno a B. la «Scuola di Amsterdam» che sarà considerata dopo la guerra come l'ala conservatrice dell'architettura moderna olandese in contrapposizione a *De Stijl* e agli architetti di Rotterdam. Ma questa accusa è solo marginale per il vecchio B., che per la sua chiarezza di vedute riuscirà a superare i limiti programmatici di *De Stijl*. Nel 1924 fa parte del consiglio direttivo degli «Amici del Bauhaus». Nel 1927, nella giuria del concorso per il Palazzo della Società delle Nazioni, si schiera a favore del progetto di Le Corbusier. Nel 1928 è l'unico rappresentante della vecchia generazione (ha 72 anni) alla fondazione dei C.I.A.M.

Itinerario

DOMUS N.682 - APRIL 1987

"THE DURATION OF THE PROJECT"

When you first think of it, the duration of the project can seem to be a commonplace measure, corresponding to the time lapse between the start and the finish of a given design activity. Whereas it is a richly ambiguous notion susceptible of interesting reflection. Even neglecting cases where a project has nothing but itself as its end-purpose (for academic, political or promotional reasons) one is generally inclined to believe that it ends with the completion of the graphic and three-dimensional documentation necessary to its realization.

According to a less literal but more fecund interpretation, the project could not on the other hand reach maturity without implying that final phase (although it may sometimes be postponed, prolonged, interrupted or even unexpectedly shelved altogether). That would be to recognize the whole of the decisive design contribution to interaction with production, constructional or economic techniques (that cannot always be foreseen before the phase of setting-up, sampling or contracting) or even, as with bigger and more complex, further interaction with the scale of real dimensions and with place or site. The more difficult it is to rely on historical or personal memory and experience as tools of prefiguration and control the more important those considerations become, as in the cases of particularly innovative projects. Historical memory and experience unable us now to question even the "beginning" of a design. Try observing a famous photograph taken in 1930, which reproduces a view of the front of G. Terragni's Novocomum, which had then just been completed, with a motor-car parked in the street. After one's initial amazement at the building's beauty and intact innovative impact, one feels disturbed by the inopportune presence of that car. And yet, it was almost certainly intentionally included in the picture framed by the photographer, as in Le Corbusier's famous photographs, to heighten the avant-garde characteristics of the architecture.

Suddenly that disturbance is clarified. Seen through the eyes of today, the building and the automobile, of the same age sixty years ago, do not belong to each other any more. They almost suggest a retouched photograph.

But that feeling of disturbance would disappear or might even be reversed if we were to put back into the picture a sophisticated car of the latest generation. And the same situation could certainly be promptly repeated yet again even to our own eyes, in a not very distant future.

The typewriters recognizable in the period photos of the Johnson Wax office building by F.L. Wright look similarly antiquated and inopportune to us today, whereas the original furniture, rightly preserved, is still substantially suitable for supporting the most up-to-date computer science equipment and office work systems. Those cars, that furniture and those buildings belong to design families originating from periods situated far apart (thousands or hundreds of years, or decades), which evolve at very different speeds (cars have changed more in fifty years than houses in two thousand) and consequently they produce goods that differ enormously in duration and usefulness.

Old-fashioned as that automobile may appear today, it nevertheless represents an indispensable ring in the design-evolutionary process which began only a hundred years ago (as a branch of the then predominant carriages now practically extinct) and is still today in a phase of extraordinary vitality. Its seats, on the other hand, have not aged so fast, because they substantially come under the much more stable category of furniture. Just as the semi-functional furniture of Wright's building has not grown much older, the more "domestic" furniture of the Novocomum hardly would seem to have aged at all. Only domestic furniture and architecture have that incredible capacity to last and to be reincarnated at intervals, the latter supporting even the most drastic transformations and radical changes in use. The duration of every single act of design can be fulfilled and measured only in comparison to its specific and widest historical depth, and in its capacity to pass down and to renew the inheritance of that depth.