Domus n. 680, Febbraio 1987, Editoriale

TRAFFICO URBANO E FORMA URBIS

Il disegno delle città è frutto di secoli di storia e spesso di millenni. Esso rivela il carattere dei popoli che le hanno abitate e costruite attraverso le tracce sovrapposte, talvolta appena percettibili, spesso ancora nitide, della loro fondazione, delle loro fasi di sviluppo e decadenza, o di trasformazioni violente. Una caratteristica fondamentale, intrinseca al concetto stesso di città, è la rete di scambi e comunicazioni sulla quale si basa il vivere associato. Ciò si è espresso, sin dalle origini, in strade, portici, piazze, mercati, confini e luoghi deputati, organizzati secondo gerarchie e sistemi significanti. Carri e some, poi cavalcature, carrozze private e pubbliche hanno quindi variamente animato la vita delle città sin dall'antichità. Ciò non di meno è con il sorgere della motorizzazione agli inizi del secolo e soprattutto con il suo incredibile sviluppo del secondo dopoguerra (oggi circolano 380 milioni di sole autovetture), che le città di tutto il mondo hanno dovuto affrontare una nuova durissima sfida: già solcate sopra e sotto il suolo da una fitta rete di mezzi pubblici, esse rischiano ormai di soffocare, quando non di paralizzarsi completamente, a causa del sempre più intenso traffico automobilistico privato.
Le città di fondazione, spesso di recente origine coloniale, si sono dimostrate, è vero, con i loro ampi tracciati a scacchiera, capaci di sopportare un maggior carico di traffico prima di entrare in crisi e comunque più congrue con la logica, in fondo altrettanto elementare, della circolazione veicolare. Los Angeles, poi, costituisce un caso singolare. Si tratta di un grande complesso territoriale urbano sviluppatosi rapidamente a partire dall'ultimo secolo secondo un principio inverso. La forma «assente» di questa città coincide con un vastissimo sistema di strade e autostrade urbane che ne collegano i diversi quartieri o località: una «città» per una sterminata popolazione di soli automobilisti di cui essa esprime tutto il potenziale di mobilità, anche a costo di annullarsi in un pattern toponomastico o in una forma così dilatata da non essere percepibile senza la dimensione della velocità e della memoria.
Quello del traffico urbano resta, comunque, un problema generalizzato per il quale, seppure alle differenti scale e in misura diversa, le amministrazioni locali sono state chiamate a intervenire con opportuni provvedimenti. Ma su queste scelte si gioca ormai la sopravvivenza e la qualità del nostro rapporto con le città; soprattutto con quelle moltissime città così ricche di storia e complessità da non sopportare le brutali manipolazioni degli assessorati al traffico, spesso concepite con logica candidamente idraulica, senza nessun riguardo per lo specifico significato del tracciato urbano.
Come ci ricorda Yvon Thébert (°), riferendosi ai tempi dell'antichità, è vietato a chiunque, cittadino o straniero, spostarsi a cavallo o in carrozza all'interno della città: sarebbe recare insulto alla dignità di quest'ultima. I solchi che si vedono nelle strade di Pompei hanno incanalato soltanto il traffico di carri per il trasporto di materiali o di merci o, a volte, di carri rituali di qualche processione religiosa. Lungi dal voler demonizzare l'automobile e proprio perché oggi si deve considerare la condizione di automobilista come un aspetto irrinunciabile del nostro vivere contemporaneo, si devono ritenere inaccettabili le modalità di fruizione della città imposte all'autoMobilista (non senza conseguenze degradanti per tutti gli abitanti-pedoni) della maggior parte dei provvedimenti circolatori.
E' meglio non circolare in un quartiere o in un intero centro storico, piuttosto che sfregiarli con transenne, ammucchiate di paracarri, catene, serpentoni o segnaletiche vistose. E' meglio non circolare oppure sopportare una maggiore saturazione, piuttosto che percorrere brani di città (di solito sono le parti più belle quelle più «difficili») secondo una logica incongruente con il loro disegno. Anche se disposti secondo un plausibile criterio difensivo, sensi unici, sensi vietati, divieti di svolta, svolte obbligate, fondi ciechi, ci costringono a un rapporto improprio e frustrante con la città, impedendoci di leggere e comprenderne il significato.

MARIO BELLINI

(°) AA. VV. La vita privata dell'impero romano nell'anno Mille. Nota di Yvon Thébert. Ed. Laterza 1986.

NUMERO 680

domus

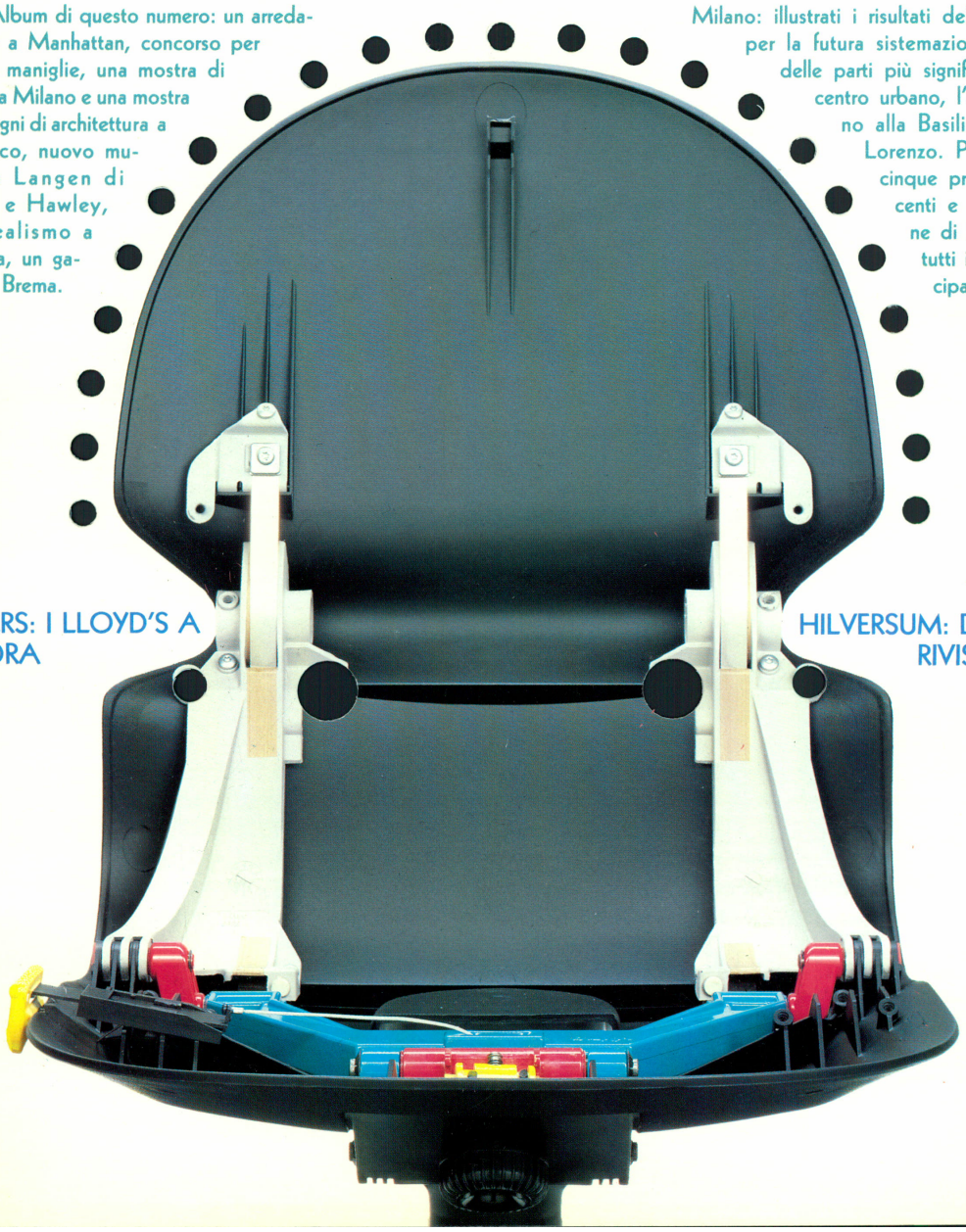
FEBBRAIO 1987

MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART

MARIO BELLINI: SEDIE PER UFFICIO

Nell'Album di questo numero: un arredamento a Manhattan, concorso per nuove maniglie, una mostra di Fabro a Milano e una mostra di disegni di architettura a Monaco, nuovo museo a Langen di Cook e Hawley, iperrealismo a Londra, un garage a Brema.

Milano: illustrati i risultati del concorso per la futura sistemazione di una delle parti più significative del centro urbano, l'area intorno alla Basilica di San Lorenzo. Presentati i cinque progetti vincenti e la selezione di Domus fra tutti i 72 partecipanti.



ROGERS: I LLOYD'S A LONDRA

HILVERSUM: DUDOK RIVISITATO

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) 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

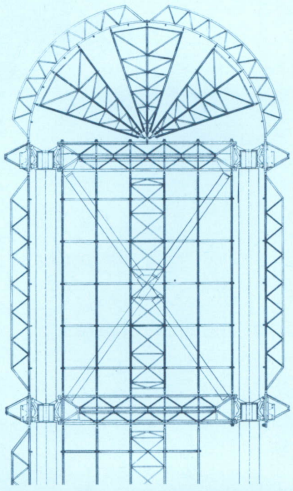
Per ogni articolo è possibile richiedere la stampa di un quantitativo minimo di 1000 estratti. Per il preventivo di spesa rivolgersi a: Editoriale Domus, Via Achille Grandi 5/7, 20089 Rozzano - Milano / Reprints of each article (minimum 1000 copies) may be ordered. Write for the estimate of cost to: 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:* Alfredo Barberis e 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, Giorgio Bersano, Maristella Casciato, Marina De Stasio, Vittorio Gregotti, Gianbruno Guerrerio, Charles Jencks, Lisa Licitra Ponti, Salvatore Licitra, Sergio Los, Roberto Lucci, Ezio Manzini, Francesco Pagliari, Lorenzo Pellizzari, Paolo Rampa, Patrizia Salvaterra, Gianvittorio Signoretto, Paolo Thea, Ilaria Valente, Wilfried Wang, Renzo Zorzi, Gino Zucchi.
Fotografie di / Photographs by: Archivio Domus, Nick Giordano, Alastair Hunter, Heiner Leiska, Salvatore Licitra, Franco Panzini, Marco Schillaci, Beba Stoppani, Miro Zagnoli, Zincke.
Traduzioni a cura di / Translations by: Adriaan Eeckels, ES Assistance, Gabriella Gilli, Paul Goodwin, Micaela Liccarini, Howard MacLean, Charles McMillen, Frank Spadaro, 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

NUMERO 680 — **domus** — FEBBRAIO 1987
MONTHLY REVIEW OF ARCHITECTURE INTERIORS DESIGN ART



Richard Rogers Partnership, nuova sede Lloyd's a Londra, la struttura dell'atrio.

	Autore	Titolo	Luogo	Progettista	Fotografo
	Mario Bellini	II Editoriale: Traffico urbano e forma urbis			
ALBUM		1 Così ho ristrutturato un appartamento	*Manhattan*	Steven Forman	
ALBUM	*Mauro Baracco*	4 Nove ipotesi progettuali per una maniglia			
ALBUM	*LLP*	6 Acrobazie di Fabro	*Milano*		Salvatore Licitra
ALBUM	*Luca Basso Peressut*	7 Progetto per un museo	*Langen*	P. Cook, C. Hawley	Zincke
ALBUM	*Francesco Pagliari*	9 Disegni di architettura in mostra a Monaco			
ALBUM	*Charles Jencks*	11 Ben Johnson in mostra a Londra			
ALBUM	*Lorenzo Pellizzari*	12 Venticinque anni di Ciak, si gira!			
ALBUM		13 Garage Hillmann	*Brema*	von Gerkan-Marg	Heiner Leiska
ALBUM	*Renzo Zorzi*	16 John Phillips da Life a Brera			
	Carlo Levi	17 Considerazioni sulla Architettura			
	Wilfried Wang	25 Nuova sede Lloyd's	*Londra*	Richard Rogers Partnership	Alastair Hunter
	Marco Romanelli	38 Sedie per ufficio Vitra		Mario Bellini	Marco Schillaci
	Ezio Manzini	52 Fast-food «L'Aquylone»	*Reggio Emilia*	Denis Santachiara	Miro Zagnoli
	Maristella Casciato	60 W.M. Dudok, Il municipio di Hilversum 1923-1931			Franco Panzini
		70 Concorso per la sistemazione delle aree presso S. Lorenzo, Milano			
		V Libri/Books			
	Maristella Casciato	XI Itinerario Domus 30: Dudok e Hilversum			
		XV Calendario dei concorsi, dei congressi e delle mostre di architettura, design, arte			
		Speciale. Bagno, i servizi, gli arredi, gli accessori			

TRAFFICO URBANO E FORMA URBIS

Il disegno delle città è frutto di secoli di storia e spesso di millenni. Esso rivela il carattere dei popoli che le hanno abitate e costruite attraverso le tracce sovrapposte, talvolta appena percettibili, spesso ancora nitide, della loro fondazione, delle loro fasi di sviluppo e decadenza, o di trasformazioni violente. Una caratteristica fondamentale, intrinseca al concetto stesso di città, è la rete di scambi e comunicazioni sulla quale si basa il vivere associato. Ciò si è espresso, sin dalle origini, in strade, portici, piazze, mercati, confini e luoghi deputati, organizzati secondo gerarchie e sistemi significanti. Carri e some, poi cavalcature, carrozze private e pubbliche hanno quindi variamente animato la vita delle città sin dall'antichità.

Ciò non di meno è con il sorgere della motorizzazione agli inizi del secolo e soprattutto con il suo incredibile sviluppo del secondo dopoguerra (oggi circolano 380 milioni di sole autovetture), che le città di tutto il mondo hanno dovuto affrontare una nuova durissima sfida: già solcate sopra e sotto il suolo da una fitta rete di mezzi pubblici, esse rischiano ormai di soffocare, quando non di paralizzarsi completamente, a causa del sempre più intenso traffico automobilistico privato.

Le città di fondazione, spesso di recente origine coloniale, si sono dimostrate, è vero, con i loro ampi tracciati a scacchiera, capaci di sopportare un maggior carico di traffico prima di entrare in crisi e comunque più congrue con la logica, in fondo altrettanto elementare, della circolazione veicolare.

Los Angeles, poi, costituisce un caso singolare. Si tratta di un grande complesso territoriale urbano sviluppatosi rapidamente a partire dall'ultimo secolo secondo un principio inverso. La forma «assente» di questa città coincide con un vastissimo sistema di strade e autostrade urbane che ne collegano i diversi quartieri o località: una «città» per una sterminata popolazione di soli automobilisti di cui essa esprime tutto il potenziale di mobilità, anche a costo di annullarsi in un pattern toponomastico o in una forma così dilatata da non essere percepibile senza la dimensione della velocità e della memoria.

Quello del traffico urbano resta, comunque, un problema generalizzato per il quale, seppure alle differenti scale e in misura diversa, le amministrazioni locali sono state chiamate a intervenire con opportuni provvedimenti. Ma su queste scelte si gioca ormai la sopravvivenza e la qualità del nostro rapporto con le città; soprattutto con quelle moltissime città così ricche di storia e complessità da non sopportare le brutali manipolazioni degli assessorati al traffico, spesso concepite con logica candidamente idraulica, senza nessun riguardo per lo specifico significato del tracciato urbano.

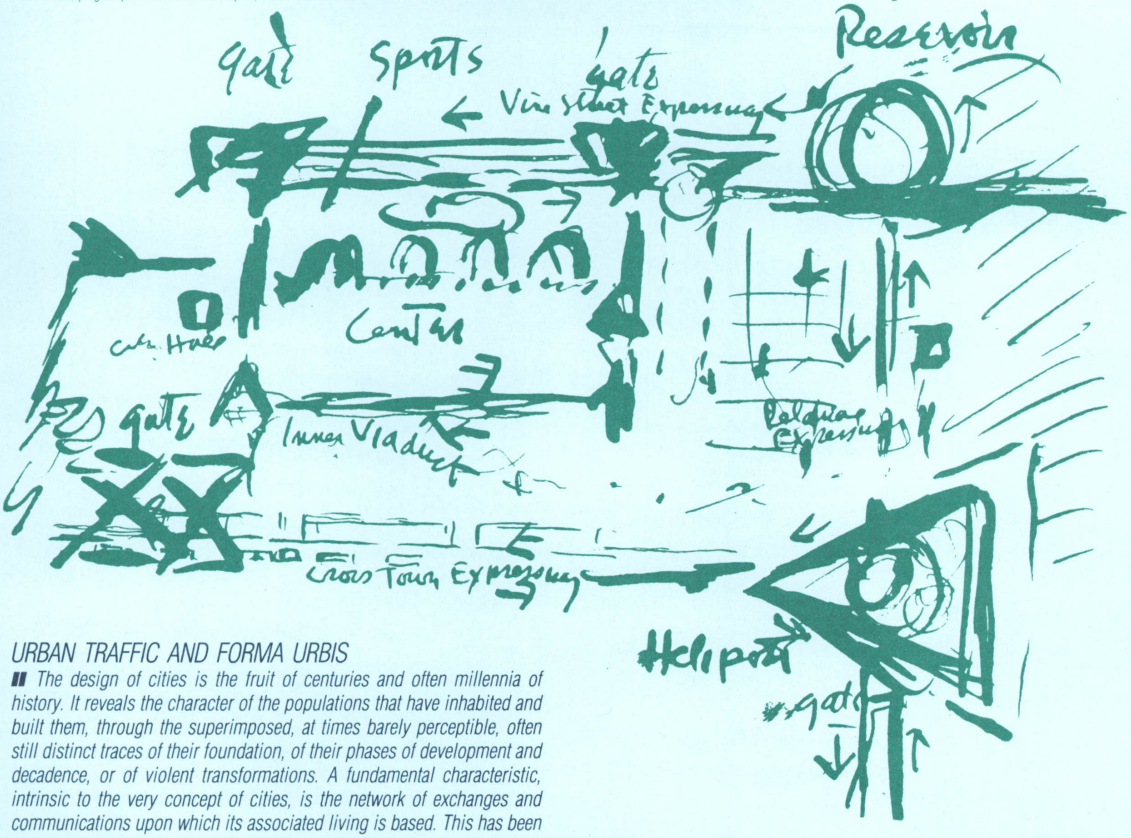
Come ci ricorda Yvon Thébert (°), riferendosi ai tempi dell'antichità, «...è vietato a chiunque, cittadino o straniero, spostarsi a cavallo o in carrozza all'interno della città: sarebbe recare insulto alla dignità di quest'ultima. I solchi che si vedono nelle strade di Pompei hanno incanalato soltanto il traffico di carri per il trasporto di materiali o di merci o, a volte, di carri rituali di qualche processione religiosa». Lungi dal voler demonizzare l'automobile e proprio perché oggi si deve considerare la condizione di automobilista come un aspetto irrinunciabile del nostro vivere contemporaneo, si devono ritenere inaccettabili le modalità di fruizione della città imposte all'automobilista (non senza conseguenze degradanti per tutti gli abitanti-pedoni) della maggior parte dei provvedimenti circolatori.

È meglio non circolare in un quartiere o in un intero centro storico, piuttosto che sfregiarli con transenne, ammucchiate di paracarri, catene, serpentoni o segnaletiche vistose. È meglio non circolare oppure sopportare una maggiore saturazione, piuttosto che percorrere brani di città (di solito sono le parti più belle quelle più «difficili») secondo una logica incongruente con il loro disegno. Anche se disposti secondo un plausibile criterio difensivo, sensi unici, sensi vietati, divieti di svolta, svolte obbligate, fondi ciechi, ci costringono a un rapporto improprio e frustrante con la città, impedendoci di leggere e comprenderne il significato.

Mario Bellini

(°) AA.VV. La vita privata dell'impero romano nell'anno Mille. Nota di Yvon Thébert. Ed. Laterza 1986.

Louis I. Kahn: progetto per il centro di Philadelphia, 1956-1962: schizzo.



URBAN TRAFFIC AND FORMA URBIS

The design of cities is the fruit of centuries and often millennia of history. It reveals the character of the populations that have inhabited and built them, through the superimposed, at times barely perceptible, often still distinct traces of their foundation, of their phases of development and decadence, or of violent transformations. A fundamental characteristic, intrinsic to the very concept of cities, is the network of exchanges and communications upon which its associated living is based. This has been expressed since their origins, in the form of streets, porticoes, squares, markets, boundaries and appointed places, organized according to significant hierarchies and systems. Carts and beasts of burden, followed by horses and private and public carriages, have variously animated city life since antiquity.

None the less, it was with the rise of motor transport at the beginning of the century, and more especially with its incredible growth after World War II (today there are 380 million cars alone on the roads, not to mention other vehicles), that cities all over the world have had to face a new and dire situation. Already criss-crossed above and below ground by closely-knit public transport systems, they now risk suffocation, if not complete paralysis, as a result of increasingly heavy private motor traffic. There are planned cities, often of recent colonial origin, that have demonstrated, it is true, with their broad chessboard plans, that they are capable of bearing heavier traffic loads before succumbing to a crisis, and that they are in any case more congruous with what is, after all, the equally elementary logic of vehicular traffic.

As for Los Angeles, it is a singular example, being a vast stretch of urban territory that has developed rapidly since the last century according to a reverse principle. The «absent» form of this city coincides with an endless system of roads and urban highways connecting its scattered districts: a «city» for an immense population of motorists only, the whole of whose potential mobility it expresses, even at the cost of cancelling itself out in a toponomastic pattern or in a form so far-flung as to be no longer perceptible without the dimension of speed and memory.

The problem of urban traffic remains, however, a general one which, on different scales and in different measures, the local councils have had to deal with through appropriate steps. But upon their decisions by now hinges the survival and the quality of our urban existence. And this applies particularly to those innumerable cities so rich in history and complexity that they cannot support the brutal manipulations of traffic councillors, often informed by frankly dim thinking, with no regard whatever for the specific meaning of an urban plan.

As Yvon Thébert, referring to ancient times, reminds us: «...all persons, citizens or strangers, are forbidden to travel by horse or carriage within the city, which would be to insult the dignity of the latter. The furrows that can be seen in the streets of Pompei were left only by carts carrying materials or goods or, at times, by the ritual carts of religious processions» (°). Far from wishing to make a demon of the automobile, and precisely because the motorist's condition must be considered an indispensable aspect of our contemporary living, the procedures for the use of cities imposed upon the motorist (not without degrading consequences for all inhabitant-pedestrians) by the majority of traffic measures must be deemed unacceptable.

It is better to have no traffic at all in a quarter or in a whole historic centre, than to disfigure it with grilles, kerbstones, chains, dividing lines or glaring signs. It is better not to circulate at all, or to put up with a different kind of saturation, than to drive around bits of cities (usually the nicest parts are the most «difficult») according to a logic which is incongruent with their design and corresponding «meanings».

Even if they are dictated by an iron defensive criterion, one-way streets, no entries, no turns, compulsory turns and no exits force us into an improper and frustrating relationship with the city, preventing us from reading and understanding its meaning.

Steven Forman

nasce a Brooklyn nel 1954. Studia presso la Cooper Union School of Art and Architecture di New York, conseguendo il Master in architettura presso la Cornell University Graduate School. Nel 1976 collabora con John Hejduk per il progetto presentato alla Biennale di Venezia del '76. Nel 1978 vince una borsa dell'American Academy per un soggiorno di studio a Roma. Prima di aprire uno studio in proprio ha lavorato in quelli dei Gwathmey Siegel and Associates (Guggenheim Museum Expansion; IBM Product Centers) e di Richard Meier (High Museum of Art, Atlanta; Renault, Bologne-Billancourt). Vive e lavora a New York.

Pagine 1 - 3

Peter Cook e Christine Hawley

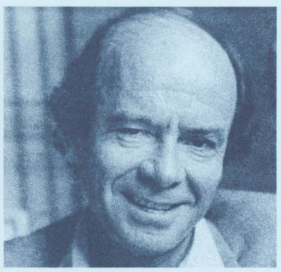
P. Cook nasce a Southend (Essex) nel 1936. Studia architettura prima al Bournemouth College of Art, poi alla Architectural Association School di Londra. È stato membro fondatore del gruppo Archigram (1960). Dal 1975 lavora in società con C. Hawley. Degli anni 1977-79 sono i disegni della serie «Arcadia». Del 1979 è la serie di progetti per le case verdi, gialle, rosse e blu. Nel 1981 vince il primo premio al concorso per una casa «solare», indetta dal Comune di Landshut (Germania). Ha insegnato per molti anni alla AA School of Architecture. Attualmente svolge attività didattica presso la Städel-Schule di Francoforte. Fra le numerose mostre si ricordano le partecipazioni alla Triennale del '68, alla mostra «Vision der Moderne» al DAM di Francoforte ('86), a «21 years - 21 ideas» alla AA di Londra ('85). C. Hawley nasce a Shrewsbury nel 1949, studia architettura alla AA School of Architecture laureandosi nel 1975. Ha insegnato alla Chelsea School of Art di Londra (1976-78), alla Architectural Association, al Western Australia Institute of Technology (85) e alla Oslo School of Architecture (86).

Pagine 7 - 8

Meinhard von Gerkan

nasce a Riga (Lettonia) il 3 gennaio 1935. Nel '39 la famiglia si deve trasferire a Posen e, alla fine della guerra, ad Amburgo. Rimasto orfano, von Gerkan studia dapprima fisica e giurisprudenza, poi architettura ai politecnici di Berlino e Braunschweig, diplomandosi nel 1964. Risale agli anni dell'Università, l'amicizia con Volkwin Marg che diverrà suo socio e assieme al quale, nell'anno, stesso della laurea, vincerà ben sette concorsi, fra cui quello per la nuova aerostazione di Berlino-Tegel. Attualmente lo studio von Gerkan-Marg sta progettando e costruendo le strutture per gli aeroporti di Algeri, Stoccarda e Amburgo, oltre a numerosi edifici pubblici a Braunschweig, Hannover, Berlino. Dal 1974 von Gerkan occupa la cattedra di progettazione architettonica presso la TU di Braunschweig. Tra i suoi scritti ricordiamo «Die Verantwortung des Architekten» («La responsabilità dell'architetto»).

Pagine 13 - 15



Mario Bellini

nato a Milano nel 1935; laureato in architettura al Politecnico di Milano è stato professore all'Istituto Superiore di Disegno Industriale di Venezia dal 1962 al 1965 e alla Hochschule für angewandte Kunst di Vienna nel 1982-83. Sono da segnalare l'attività svolta per Olivetti, Cassina, B&B, Vitra, Yamaha, Rosenthal, Lancia, Brionvega, ecc. nonché gli allestimenti della mostra «Il Tesoro di San Marco di Venezia» nei maggiori musei europei ed americani. Sono in via di realizzazione i progetti per i nuovi uffici per la Centrale AEM di Cassano d'Adda, un grande complesso per uffici e industria a Milano e i padiglioni espositivi di Villa Erba a Cernobbio, Como. È stato recentemente incaricato dall'Ente Fiera di Milano del programma di rinnovamento architettonico del quartiere fieristico. Tredici suoi lavori sono nella collezione permanente del Museo d'Arte Moderna di New York che nel maggio 1987 presenterà una mostra monografica dedicata alla sua attività di designer e architetto. Membro della Giunta Esecutiva della XVII Triennale di Milano, ha progettato e diretto la mostra «Il Progetto Domestico».

Pagine 38 - 51

Richard Rogers

nasce a Firenze, da genitori inglesi, nel 1933. Studia alla Architectural School di Londra e alla Yale University a New Haven, Connecticut. Conduce i primi esperimenti architettonici come componente del Team 4, di cui, con Rogers, fanno parte la futura moglie Su, e Norman e Wendy Foster. L'opera principale del Team 4 è lo stabilimento della Reliance Controls Ltd a Swindon (1967). Un'altra opera di R. Rogers, divenuta famosissima è il Centre National d'Art et de Culture Georges Pompidou, costruito con Renzo Piano negli anni 1971-'77. Ricordiamo anche l'edificio della Inmos a Newport, Wales (1982), il progetto per un tratto dell'Arno a Firenze (1983) e la proposta di un ponte sul Tamigi (1986). Nella nostra fotografia Rogers è ritratto fra i suoi partners John Young, a sinistra, Mike Davies e Marco Goldschmied, a destra.

Pagine 25 - 37

Denis Santachiara

nasce a Campagnola Emilia, (Reggio Emilia) nel 1950. Inizia la sua attività come *car designer*, occupandosi contemporaneamente di arti visive con ispirazione concettuale e analitica. A partire dagli anni Settanta sviluppa una ricerca sulle potenzialità estetico/comunicative delle nuove tecnologie, approdando a proposte «di oggetti» sia per l'industria sia per il circuito della ricerca artistica. Negli ultimi anni ha svolto una ricerca metaprogettuale per il centro stile della Fiat-auto, su «Segni e forme dell'elettronica all'interno delle nuove automobili». Su incarico Italtel ha progettato una nuova generazione di prodotti per le info-telecomunicazioni. Ha lavorato per Vitra International. Per conto del «Progetto cultura» della Montedison è stato curatore dell'esposizione «La Neomerce» presentata alla Triennale di Milano e al Centre Pompidou di Parigi. Ha partecipato a numerose mostre, tra cui «Design von Sinnen» a Düsseldorf; «Il progetto domestico», XVII Triennale al Milano; «Contemporary Design Landscape», al National Museum of Art di Kyoto e di Tokyo. È stato invitato a Documenta 8 di Kassel per l'87.

Pagine 52 - 59

Willem Marinus Dudok

nasce ad Amsterdam nel 1884. Prima di dedicarsi all'architettura presta servizio militare come tenente del genio. Verso i trent'anni, abbandonato l'esercito, inizia la sua attività. Nominato architetto capo di Hilversum nel 1915, ne redige il PRG nel '18 e progettando numerose opere (si veda l'«itinerario» di questo numero) ne regola, successivamente lo sviluppo, dando cronologicamente alla città l'impronta della propria evoluzione culturale. Il suo capolavoro è il Minicipio di Hilversum (1924-30) nel quale Dudok traduce in pratica le idee che ha formulato nel tempo: il passaggio dal blocco chiuso al blocco aperto, il suo inserimento in un complesso elaborato cui partecipano in egual misura, organismo architettonico, acqua e verde. Fra le opere costruite in altre città dell'Olanda si ricordano: il grande magazzino «De Bijenkorf» (1929) e la «Erasmushuis» (1939) a Rotterdam; gli uffici «De Nederlanden 1845» (1939) ad Arnhem; gli uffici delle Reali Acciaierie Olandesi (1948) a Velsen; il teatro comunale (1941) a Utrecht e, all'estero a Parigi, la casa degli studenti olandesi (1927). Dudok muore il 6.4.1974.

Pagine 60 - 69 e Itinerario

DOMUS N.680 - FEBRUARY 1987 "URBAN TRAFFIC AND FORMA URBIS"

The design of cities is the fruit of centuries and often millennia of history. It reveals the character of the populations that have inhabited and built them, through the superimposed, at times barely perceptible, often still distinct traces of their foundation, of their phases of development and decadence, or of violent transformations. A fundamental characteristic, intrinsic to the very concept of cities, is the network of exchanges and communications upon which its associated living is based. This has been expressed since their origins, in the form of streets, porticoes, squares, markets, boundaries and appointed places, organized according to significant hierarchies and systems. Carts and beasts of burden, followed by horses and private and public carriages, have variously animated city life since antiquity. None the less, it was with the rise of motor transport at the beginning of the century, and more especially with its incredible growth after World War II (today there are 380 million cars alone on the roads, not to mention other vehicles), that cities all over the world have had to face a new and dire situation. Already crisscrossed above and below ground by closely-knit public transport systems, they now risk suffocation, if not complete paralysis, as a result of increasingly heavy private motor traffic.

There are planned cities, often of recent colonial origin, that have demonstrated, it is true, with their broad chessboard plans, that they are capable of bearing heavier traffic loads before succumbing to a crisis, and that they are in any case more congruous with what is, after all, the equally elementary logic of vehicular traffic.

As for Los Angeles, it is a singular example, being a vast stretch of urban territory that has developed rapidly since the last century according to a reverse principle. The "absent" form of this city coincides with an endless system of roads and urban highways connecting its scattered districts: a "city" for an immense population of motorists only, the whole of whose potential mobility it expresses, even at the cost of canceling itself out in a toponymic pattern or in form so far-flung as to be no longer perceptible without the dimension of speed and memory.

The problem of urban traffic remains, however, a general one which, on different scales and in different measures, the local councils have had to deal with through appropriate steps. But upon their decisions by now hinges the survival and the quality of our urban existence. And this applies particularly to those innumerable cities so rich in history and complexity that they cannot support the brutal manipulations of traffic councilors, often informed by frankly dim thinking, with no regards whatever for the specific meaning of an urban plan Yvon Thebert, referring to ancient times, reminds us: "...all persons, citizens or strangers, are forbidden to travel by horse or carriage within the city, which would be to insult the dignity of the latter. The

furrows that can be seen in the streets of Pompei were left only by carts of religious processions". Far from whishing to make a demon of the automobile, and precisely because the motorist's condition must be considered an indispensable aspect of our contemporary living, the procedures for the use of cities imposed upon the motorist (not without degrading consequences for all inhabitant-pedestrians) by the majority of traffic measures must be deemed unacceptable. It is better to have no traffic at all in a quarter or in a whole historic centre, than to disfigure it with grilles, kerbstones, chains, dividing lines or glaring signs. It is better not to circulate at all, or to put up with a different kind of saturation, than to drive around bits of cities (usually the nicest parts are the most "difficult") according to a logic which is incongruent with their design and corresponding "meanings". Even if they are dictated by an iron defensive criterion, one-way streets, no entries, no turns, compulsory turns and no exits force us into an improper and frustrating relationship with the city, preventing us from reading and understanding its meaning.