

# FIRENZE architettura

1.2017



## spostamento



FIRENZE  
UNIVERSITY  
PRESS

Periodico semestrale

Anno XXI n. 1

€ 14,00

Spedizione in abbonamento postale 70% Firenze

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



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

**DIDA**  
DIPARTIMENTO DI  
ARCHITETTURA

## FIRENZE architettura

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

Periodico semestrale\*

Anno XXI n. 1 - 2017

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

Autorizzazione del Tribunale di Firenze n. 4725 del 25.09.1997

Direttore responsabile - Saverio Mecca

Direttore - Maria Grazia Eccheli

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

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

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

Collaboratori esterni - Gundula Rakowitz, Adelina Picone

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

Segretaria di redazione e amministrazione - Donatella Cingottini e-mail: [firenzearchitettura@gmail.com](mailto:firenzearchitettura@gmail.com)

Copyright: © The Author(s) 2017

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

published by

Firenze University Press

Università degli Studi di Firenze

Firenze University Press

via Cittadella, 7, 50144 Firenze Italy

[www.fupress.com](http://www.fupress.com)

Printed in Italy

Firenze Architettura on-line: [www.fupress.com/fa](http://www.fupress.com/fa)

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

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

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

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

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

# FIRENZE architettura

1.2017

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

The text addresses the question of the new nomadism that developed in the United States during the middle decades of the 20th century, and whose icon was the Airstream mobile home. It transforms the idea of architecture and the city, no longer interpreted as the carriers of a stable identity, but as an analogous heritage in which time and space are united by the movement, which becomes the only way to produce and appreciate the experience of architecture.

## Case su ruote *Houses on wheels*

*Fabio Fabbrizzi*

Tra le molte reazioni che la modernità ha innescato, c'è sicuramente da annoverare l'incrinarsi della secolare relazione di reciprocità e d'inamovibilità tra l'architettura e il luogo nella quale si inserisce. L'immissione di nuove variabili all'interno dello spessore teorico ed esecutivo del progetto hanno portato, infatti, ad una rottura che si è manifestata non solo sull'ineffabile piano del linguaggio che divenuto, appunto, internazionale, si è privato, almeno nella sua fase iniziale, di tutti gli aspetti di consonanza con i caratteri e le identità dei luoghi, ma che ha visto profonde ricadute anche sulla stessa dimensione fisica dell'architettura, soprattutto quella abitativa, rendendo mobile finanche l'idea della dimora. Fondamentale in questo processo, sarà proprio uno dei massimi paradigmi della modernità, ovvero quell'analogia tra l'architettura e la macchina che darà luogo, oltre alla ricerca sugli spazi minimi, sulla prefabbricazione e sulla dimensione riproducibile e industriale della forma, anche all'ossessiva ricerca di un *altrove*, il più delle volte letto come antitesi nei confronti della città. Una città, dalla quale si fugge, cercando fuori di essa nuove realtà possibili, come fa appena pochi mesi prima del crollo della Borsa nel '29, Frank Lloyd Wright, facendosi fotografare al volante di una grossa auto scoperta sullo sfondo di un'architettura di tela e legno che si confonde con le rocce e i cactus. È il suo nuovo studio mobile appena realizzato nel deserto di Ocatillo in Arizona, per verificare dal vivo la possibilità di costruire un insediamento turistico, nell'apparente inospitalità di quel luogo. Come non indovinare da quella immagine, in quel suo sguardo sotto il casco di cuoio, oltre alla nota incrollabile fede in un futuro pieno di promesse, anche la nuova consapevolezza che nulla sulla terra è radicato alla terra

Among the many reactions triggered by modernity, one certainly must include the breaking down of the centuries-old relationship of reciprocity and inexorability between architecture and the place in which it is inserted. The arrival of new variables within the theory and execution of the project led, in fact, to a fracture that became manifest not only in the ineffable level of the language which, becoming international, deprived itself, at least initially, of all the aspects of consonance with the identity of places, but which found expression as well in the material dimension of architecture, especially that related to dwelling, making the idea itself of the dwelling mobile. One of the most important paradigms of modernity will be essential in this process, that is the analogy between architecture and the automobile which will derive, in addition to research on minimal spaces, prefabrication and the reproducible and industrial dimensions of form, also in the obsessive search for an *elsewhere*, often understood as the antithesis of the city. A city from which one escapes, searching outside of it for new possible realities, like Frank Lloyd Wright did, just a few months before the Wall Street crash of 1929, as he was photographed at the wheel of a large convertible car with the backdrop of an architecture made of fabric and timber that blends with the surrounding rocks and cacti. It is his new mobile studio, built in the desert of Ocatillo in Arizona, with the purpose of verifying on site the possibility of building a tourist resort in this apparently inhospitable location. It is difficult not to imagine from that image, and from his look under the leather helmet, in addition to his well-known faith in a future full of promise, also the new awareness that nothing on this earth is rooted to the earth itself and that it is precisely the nomad – a modern nomad – who



Tutte le immagini sono tratte da: *Airstream. The history of the land yacht*  
by Bryan Burkhart and David Hunt, Chronicle Books LLC, San Francisco  
CA, 2000 e riprodotte per gentile concessione dell'editore

*Around the world caravan*  
*The Khyber Pass between Pakistan and Afganistan, 1964*  
photo Fran Hall

*European Caravan  
Touring through Italy  
Learning Tower of Pisa in background*

*Caravan Images  
St. Michel, France*





stessa e che proprio il nomade – un nomade moderno – rappresenta il prototipo dell'uomo democratico, capace di vivere attraverso la mobilità, gli spazi sconfinati della metropoli dell'avvenire. Del resto, tutta la giovane cultura americana è imbevuta di questo medesimo istinto arcano, dal quale discende un mito della frontiera che con declinazioni sempre diverse, diviene lo spazio dal quale si attinge per legittimare molte delle sue poetiche. Da quelle letterarie, vedi l'errabonda nostalgia whitmaniana, a quelle filosofiche di Henry David Thoreau e di Ralph Waldo Emerson, spese a cogliere nei dinamismi della natura, l'equivalente sensibile dello spirito e finanche quelle politiche ed economiche, culminanti nel *New Deal* rooseveltiano che ha fatto proprio della mobilità e della flessibilità abitativa, uno dei suoi maggiori punti di forza.

represents the prototype of the democratic man, capable of living in movement the boundless spaces of tomorrow's metropolis. After all the entire young American culture is drenched in this same arcane instinct, from which a myth of the frontier descends that, with different variations, becomes the space that legitimises much of its poetics. From those of a literary nature, like the wandering nostalgia of Whitman or those that are more philosophical, as in Henry David Thoreau and Ralph Waldo Emerson, in search of grasping the dynamism of nature, the sensitive equivalent of the spirit, or even those of a political and economic nature which found their apex in Roosevelt's *New Deal*. Which in fact made of mobility and flexibility in dwelling one of its major elements of strength. Thus the nomadism that affirms itself in the United States from the

Driving down the Avenue of the Sphinxes was a highlight of the Cape Town to Cairo Caravan, 1959



Quindi un nomadismo che sboccia già maturo, quello che si afferma negli Stati Uniti fin dai primissimi anni '30 del Novecento, reso maggiormente possibile anche dalla mancanza di modelli urbani, basati sull'idea di centralità e ulteriormente amplificato anche dall'invenzione del tempo libero. In momenti precedenti all'industrializzazione della società, infatti, l'idea di lavoro è preminente e non si alterna a quella di non lavoro. Quindi nel Moderno il non lavoro diviene un tempo da inventare, subito cavalcato da quella stessa società industriale che l'aveva prodotto, vedendoci un'occasione troppo ghiotta da lasciarsi sfuggire ai fini del consumo. Per questo, nel corso del XX secolo il fenomeno assume sfumature multiple, non diventando solo l'ultima spiaggia per classi sociali meno abbienti, costrette a continui spostamenti lavorativi, quanto soprattutto, un fenomeno legato alle classi medio alte, perlopiù con molto tempo libero a disposizione, come i pensionati, che scelgono questo modo di vivere quale filosofia esistenziale, spostandosi da una parte all'altra del Paese alla ricerca di climi più miti e nuovi orizzonti.

Essendo un frutto del Moderno, anche la caravan parla lo stesso suo linguaggio, ovvero quello del futuro, dove tutto è improntato al dinamismo e alla velocità. La fluidità e l'aerodinamicità veri cavalli di battaglia dell'estetica internazionale, coinvolgono anche questo campo del progetto a cavallo tra design ed architettura, producendo straordinari esempi di case su ruote. L'estetica della *streamline* mette su strada forme guizzanti pensate per velocità che mai raggiungeranno, semanticamente ridondanti se confrontate con quella delle navi e degli aerei, alle quali nella maggior parte dei casi si ispirano e dalle quali traggono il *know-how* tecnico necessario alla loro realizzazione, in quanto va ricordato, che ad incrementare la tendenza alla mobilità, ha in larga parte contribuito anche la riconversione dell'industria bellica del secondo dopoguerra, in particolare quella aeronautica, che diretta catene di montaggio, materiali e componenti, direttamente dal mondo della guerra a quello ben più rassicurante della casa viaggiante, del turismo e della vacanza.

Al rimorchio abitabile attaccato all'automobile, si chiede *in primis* la massima leggerezza ottenuta con una struttura montata su un telaio ad una o due assi, a seconda della lunghezza, interamente rivestita in fogli di alluminio semplicemente rivettati tra loro, come quelli impiegati nelle scintillanti forme degli Spartan o dei ben più

early Thirties is already ripe when it blooms, and is made possible also by the lack of urban models based on the idea of centrality, and is additionally amplified by the invention of leisure. In a time preceding the industrialisation of society, in fact, the idea of work is pre-eminent and is not alternated to that of non-work. Thus in the modern era non-work becomes a time to be invented, immediately grasped by the industrial society that produced it, seeing in it too much of a juicy opportunity in economic terms.

This is the reason why during the 20<sup>th</sup> century the phenomenon will develop with a series of subtle variations, becoming not only the last option for less privileged classes, which had to continuously move for reasons of work, but especially linked to the upper-middle classes, generally with a lot of free time, such as retirees, who choose this way of life almost as an existential philosophy, moving from one part of the country to the next in search of warmer climates and new horizons.

Being a fruit of modernity, mobile homes speak its language, the language of the future, where everything is based on dynamism and speed. The flow and aerodynamic nature of these great examples of international aesthetics, involve as well the field of the project caught between design and architecture, producing extraordinary examples of houses on wheels. The aesthetics of the *streamline* puts on the road darting shapes devised for speeds they will never reach, semantically redundant if compared to those of ships and airplanes, on which they are mostly inspired and from which they use the technical know-how necessary for their construction, since, it must be remembered, it was the reconversion of the war industry in the second after-war period, especially aeronautics, that contributed to the increase in their mobility, transferring production chains, materials and components from an economy of war to that, much more reassuring, of the mobile home, of tourism and holidays.

The inhabitable trailer attached to the car must first of all be light, a requirement which is satisfied through a structure mounted on a one or two-axle frame, depending on the length, entirely covered in aluminium sheets simply riveted together, like in the shining shapes of the Spartan, or the better-known Airstream, which eventually became one of the great American style icons of the entire 20<sup>th</sup> century.

To live travelling thus became, over a few years, a new way of life



noti Airstream; quest'ultimi presto divenuti una delle icone stilistiche americane dell'intero Novecento.

L'abitare viaggiando diviene, quindi in pochissimi anni, una nuova modalità di vita della società americana, che si attrezza aprendo in ogni luogo strutture di accoglienza a numeri sempre più grandi di caravan che circolano per le sue strade. Sono i trailer home park, dotati di piazzole di sosta e di servizi collettivi, capaci di dar vita a comunità che possono essere stanziali nei luoghi di vacanza, o istantanee nei luoghi di passaggio, formandosi o sciogliendosi nel giro di poche ore.

Ma a ben vedere, queste case su ruote pensate come gli ideali elementi basilari di una frammentatissima città mobile, al di là dell'inesco di nuove forme di comunità e di aggregazione urbana, lasciano il potere di trasformazione alla sola loro immagine esteriore. Al contrario, i loro interni non riusciranno mai ad avere quella stessa dimensione innovativa che i loro gusci esterni lasciano veicolare, ovvero, non riusciranno mai ad essere quegli interni immaginati dall'utopia, capaci di mettere in atto ottimizzazioni spaziali frutto di accurate ricerche sull'ergonomia, sui percorsi e sull'industrializzazione della componentistica, rimanendo, di contro, legati all'estetica corrente tipica di una domesticità tradizionale. Progetti come la *Dymaxion House* o l'*Autonomous Living Package* concepiti fin dagli anni '20 per mano di un Buckminster Fuller, non avranno la forza di influenzare correntemente lo spazio interno della caravan americana che rimarrà comunque legato ad una dimensione fondamentalmente artigianale. Quindi, un guardare al futuro ma anche un contemporaneo guardare ad un tempo romanticamente inteso come migliore del presente, quasi una ricerca di un luogo ideale che lo spostamento continuo può aiutare ad inseguire. Inseguire in lungo e in largo spostandosi nei diversi paesaggi del continente, consentendo così alla cultura americana di scoprire le proprie radici, ma anche permettendo di abbandonare lo stesso continente per andare alla ricerca di altre esperienze e di altre culture.

Sono infatti memorabili i rally che gli airstreamer, ovvero i possessori di caravan Airstream e membri del Wally Byam's Club – che prende il nome dal fondatore della Airstream Corporation, lo storico marchio di caravan risalente ai primi degli anni '30 – compiono in tutto il mondo nel dopoguerra. Le caravan vengono imbarcate sui cargo, navigano sugli oceani, sbarcano in territori

for American society, which equips itself by opening everywhere trailer parks for the increasingly large numbers of mobile homes that circulate in the streets. These trailer parks include spaces for parking and collective services which allow the establishment of communities which can be semi-permanent in holiday destinations, or ephemeral in places of passage, forming or disbanding within a few hours.

Looking carefully, these houses on wheels are devised as the ideal basic elements of a very fragmented mobile city, which beyond the initiation of new forms of community and social integration, leave the power of transformation exclusively to their exterior image. The interiors, on the contrary, would never reach the same levels of innovation as their exterior shells, they will never manage to become those interiors utopically imagined, capable of optimising space as a result of accurate research on ergonomics, on the models and industrialisation of components, remaining instead linked to the typical aesthetics of traditional domesticity. Projects such as the *Dymaxion House* or the *Autonomous Living Package* conceived in the Twenties by Buckminster Fuller, will not succeed in influencing the interior space of the American mobile home which will remain linked to a fundamentally artisan dimension. The result is therefore a look forward into the future, but also, simultaneously, a look toward a time romantically understood as better than the present, almost as if searching for an ideal place which the constant movement can help to reach. To search in all directions, moving throughout the various landscapes of the continent, thus allowing American culture to discover its own roots, but also allowing it to leave that continent in order to search for other experiences and other cultures. The rallies organised by Airstreamer owners and members of the Wally Byam's Club – named after the founder of Airstream Corporation, the historical motor-home company founded in the early Thirties – all over the world are memorable. The mobile-homes are carried on ships, navigate the oceans, disembark in inhospitable territories, face barely sign-posted roads, enter jungles, cross deserts, and mountain passes, from one place to another like modern-day explorers. But in addition to the contact with nature and the remains of ancient civilisations, these rallies permit American culture to relate to the old continent, often crossed by columns of Airstreams towed down far narrower streets than the ones they were originally made for.

*Trailer as cargo  
Several views of Airstream being loaded on and off cargo ships in  
Calcutta, India  
photo Fran Hall*

*Lipstick  
This brochure photograph demonstrates the superior reflective qualities  
of the polished aluminum skin*





inospitali, affrontano strade appena segnate, aprono piste nella jungla, solcano deserti, affrontano passi montani, percorrendo tappa dopo tappa itinerari da moderni esploratori. Ma oltre al contatto con la natura e con i lasciti di antiche civiltà del passato, i rally consentono alla cultura americana di entrare in relazione con la vecchia Europa, spesso solcata in quegli anni da colonne di Airstream trainate per strade ben più strette rispetto a quelle sulle quali queste caravan solitamente si muovono.

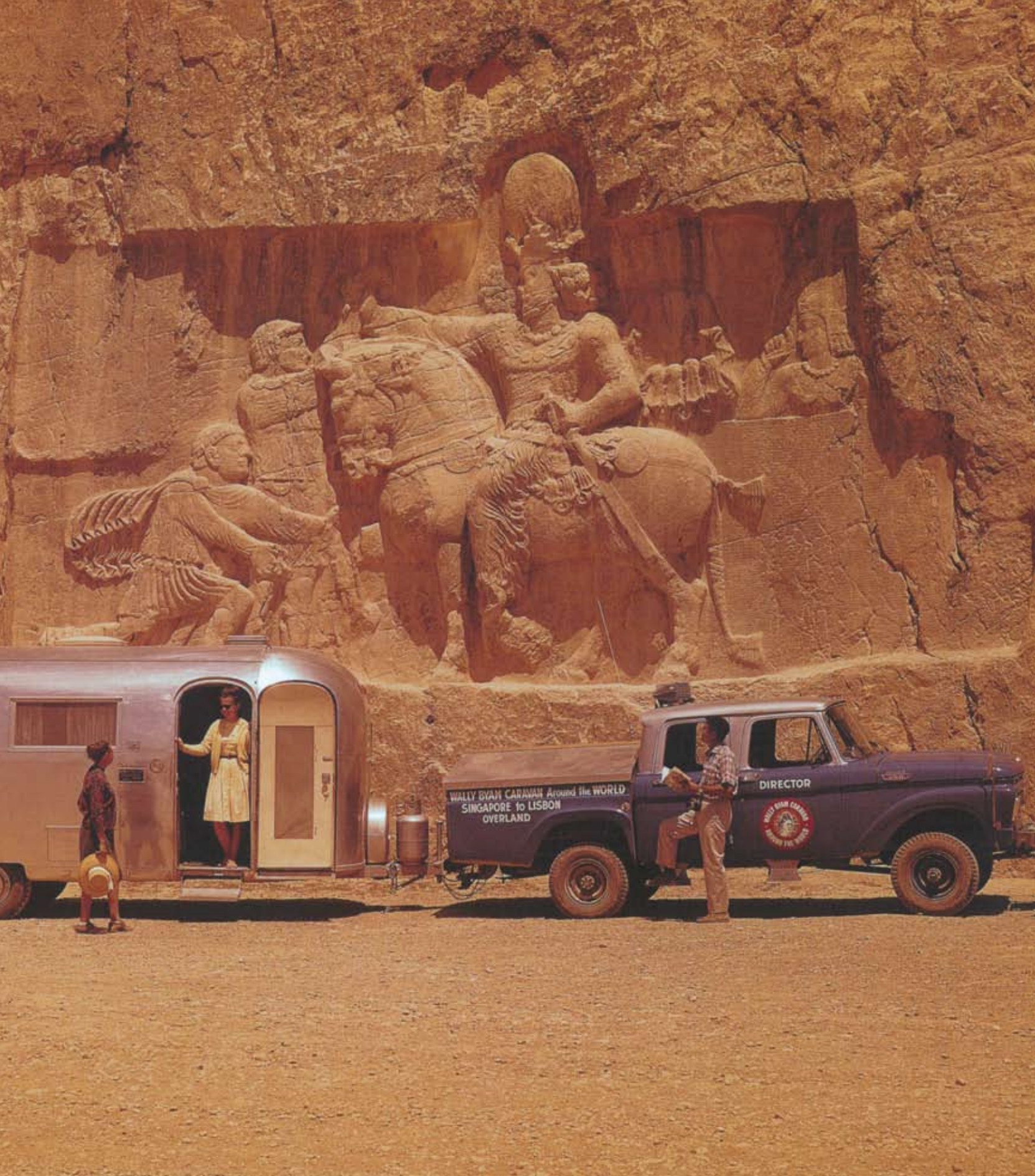
Guardare oggi quelle immagini è un gettarsi appieno nell'essenza della modernità, dove passato, presente e futuro si confrontano. La staticità dei paesaggi naturali e l'immobilità dei diversi monumenti, quali fondali al dinamismo di un nuovo modo di abitare che non è più legato al riconoscersi in un preciso luogo, spostano l'essenza stessa della concezione dell'architettura e della città, non più intese quali portatrici di identità stabile e somma di elementi legati al luogo, ma percepite come una sorta di patrimonio analogo, formato dall'accumularsi multiplo di tutto quanto inevitabilmente il viaggio innesca in ognuno. Lo spazio e il tempo sono riuniti così dal movimento che diviene l'unica categoria capace di produrre e far apprezzare l'esperienza dell'architettura. Quella fissa e quella viaggiante.

To see today those images is to enter fully into the essence of modernity, in which past, present and future meet. The static nature of the natural landscape and the unmovable presence of the monuments, as backdrops of the dynamic nature of a new way of dwelling which is no longer tied to a single place, thus transforming the essence of the conception of architecture and of the city, no longer understood as the bearers of a stable identity and sum of the elements related to the place, but perceived as a sort of analogous heritage, made from the multiple accumulation of everything that the journey generates in each person. Space and time are thus reunited by movement, which becomes the only category capable of producing and appreciating the experience of architecture, both the fixed type and that of the traveller.

*Translation by Luis Gatt*

*Andy and Connie Charles with  
Tallie Hall in front of the Bas relief of Sapor, Iran, 1964  
photo Fran Hall*





ISSN 1826-0772



9 771826 077002 >