

# 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

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

## Patrimonio lasciato in strada

### Riflessioni sulla conservazione delle architetture per la mobilità

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

Susanna Caccia Gherardini

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

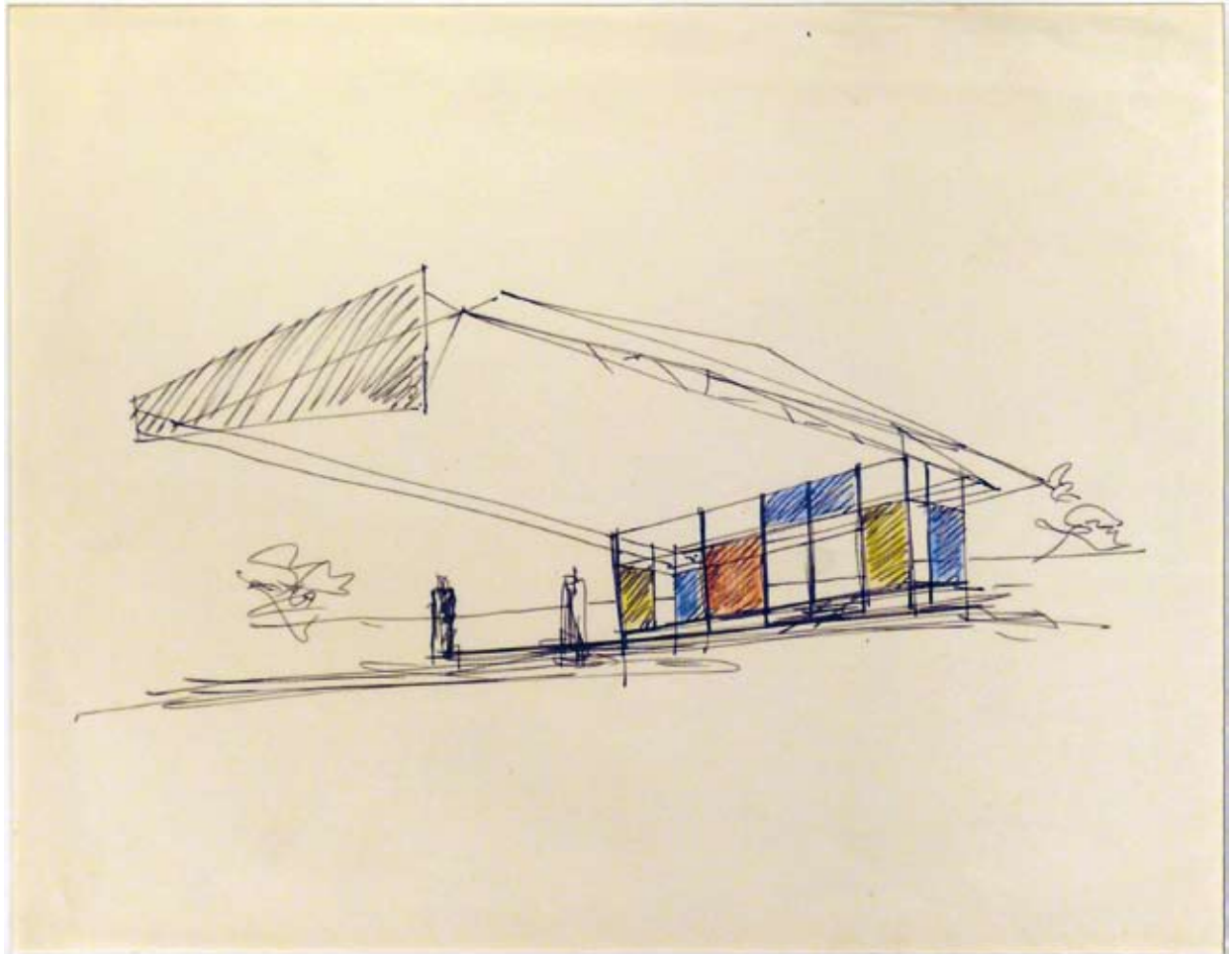
(Francesco De Gregori, *Sulla Strada*)

Difficile pensare agli esordi della “motorizzazione” in Italia, quando il possesso di un’automobile non solo era appannaggio di pochi, ma si faceva perfino fatica a credere che la nuova “vettura senza cavallo” potesse prendere il posto del ben più sicura carrozza o della romantica ferrovia<sup>1</sup>. Alla fine dell’Ottocento sono poche centinaia le auto prodotte e vendute un po’ in tutta Europa, che si intrufolano in città e attraverso la campagna alzando copiose coltri di polvere. Scoppiettanti veicoli su cui il fidato chaffeur, insignito del ruolo già appartenuto al corriere e al vetturino, conduce avventurosi viaggiatori, bardato di tutto punto: “un pelliccione da orango, dei guantoni da esploratore polare, un berrettone a visiera incerata da ammiraglio polare, degli occhialoni da ghiacciaio, un plaid sulle ginocchia a disegno scozzese”<sup>2</sup>. Se l’automobile è un fatto elitario ai suoi esordi e stenta a varcare i confini dell’alta società, non di meno raccoglie rapidamente cerchie di proseliti tra intellettuali, artisti e scrittori di primo Novecento, come Marinetti o D’Annunzio, che inneggiano alla velocità e al mito futurista della macchina, ma anche alla capacità di farsi nuovo mezzo nella pratica del viaggio

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

(Francesco De Gregori, *Sulla Strada*)

It is difficult to think back to the early days of “motorization” in Italy, when only a few could afford an automobile and it was hard to believe that the new “horseless carriage” would soon take the place of the safer coach, or the romantic railway<sup>1</sup>. Toward the end of the 19<sup>th</sup> century only a few hundred cars had been produced and sold in Europe, raising clouds of dust as they sneaked their way through the cities and the countryside. Backfiring vehicles on which the trusted chauffeur, who inherited the role which had belonged to the coachman or stagecoach driver before him, transported the adventurous travelers, dressed in full apparel: “an orangutan-looking fur coat, the large gloves of a Polar explorer, a tartan blanket over his knees”<sup>2</sup>. Although the automobile was élitarian in its early days, and found its way into the higher classes, it also quickly found acolytes among intellectuals, artists and writers, such as Marinetti or D’Annunzio, who sang the praises of speed and exalted the futurist myth of the machine, but also its capacity to become a new means for the practice of the cultural journey.



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

Per la sua capacità di condurre ovunque, di fornire prospettive inedite, per dirla con Proust di accedere “dietro le quinte” di una città, il nuovo mezzo di comunicazione diviene l’ingrediente perfetto nel rinnovare la più europea delle tradizioni, il Grand Tour: “l’automobile diventa un veicolo appassionato, il simbolo della libertà individuale e di una maniera nuova di guardare al paesaggio che scorre sotto vetro”<sup>3</sup>. Paesaggio che l’automobile sarà destinata a rivoluzionare con più veemenza della ferrovia, modellandolo e riorganizzandolo con la creazione di infrastrutture pensate per la forma di trasporto<sup>4</sup>.

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

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

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

In terms of its capacity to transport anywhere, to provide new perspectives, or as Proust said, to gain access to the “backstage” of a city, the new means of transportation became the perfect ingredient for renovating the most European of traditions, the Grand Tour: “the automobile becomes a passionate vehicle, symbol of individual freedom and of a new way of looking at the landscape that unfolds before the windscreen”<sup>3</sup>. A landscape that the motorcar would transform more vehemently than the railway, modeling and reorganising it with the creation of infrastructures especially devised for its use<sup>4</sup>.

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

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

Ed è proprio un nuovo edificio quello che sta prendendo forma. Una nuova struttura che non ha ancora una sua veste terminologica definitiva allo scadere degli anni Venti, in Europa almeno, neppure nell'editoria di settore: "Service station, relais, pavillion, station de revitaillement? Comment appeler ces petites Kiosque ou faux chalets suisses où l'on débite de l'essence et qui nous viennent d'Amérique"<sup>6</sup>. Prima di riuscire a raggiungere una sua individualità, una sua identità tipologico-architettonica, anche la lungimirante politica di marketing delle grandi compagnie petrolifere americane stenta a trovare un suo percorso stilistico. I passaggi attraverso la forma english cottage della Pure Oil and Co. disegnati per mano dell'architetto C.A. Peterson, i singoli esempi spanishmission nella zona di Los Angeles, concorrono con gli originalissimi esempi di pagode, stivali e altre bizzarrie a formare il mito della roadside architecture, che, diversamente dagli esempi europei, un'ampia letteratura ha contribuito a raccontare<sup>7</sup>. In alcune aree europee, ma soprattutto negli Stati Uniti, prospera agli inizi una sorta di "stile architettonico regionale", indotto dalle prescrizioni pubbliche che regolamentano l'installazione di stazioni e la loro qualità architettonica, con un zelo che sfiora qualche volta la parodia: se in California trionfa il colonial style, a Dauville si fa ricorso a strutture-colombage e a Villefranche-sur-Mer ai pergolati, mentre più tardi nei territori delle Africa francese e italiana la distribuzione di benzina prenderà forma in capanne di paglia o in marabout<sup>8</sup>. L'Italia sembra immune da questo tipo di realizzazioni e da un certo "regionalismo", evitando un passaggio forse riservato più ai garage e alle officine, e appare saltare dalle colonnine, ai piccoli chioschi prefabbricati in ferro e vetro, fino

And it was truly a new type of building that was taking shape. A new structure which at the end of the Twenties had not yet acquired its definitive terminology, at least in Europe, nor in the literature on the subject: "Service station, relais, pavillion, station de revitaillement? Comment appeler ces petites Kiosques ou faux chalets suisses où l'on débite de l'essence et qui nous viennent d'Amérique"<sup>6</sup>. Before achieving their own individuality, its typological-architectural identity, even the forward-looking marketing policy of the great American oil companies found it difficult to define a stylistic image. The English cottage look of the Pure Oil and Co., drawn by the architect C.A. Peterson, or the Spanish Mission-style examples in the area of Los Angeles, stand side by side with a variety of original pagoda-style, boot-shaped and other bizarre structures which contribute to the myth of roadside architecture, which, unlike the European examples, have been described by an extensive literature<sup>7</sup>. In some parts of Europe, but mostly in the United States, a sort of "regional architectural style" was developed, induced by public prescriptions that regulated service stations and their architectural features, with a zeal that at times became almost parodical: thus if in California it is the colonial style that triumphs, in Dauville *colombage* structures are used and pergolas in Villefranche-sur-Mer, whereas later in the territories of French and Italian Africa gas stations took on the shape of straw huts or *marabouts*<sup>8</sup>. Italy seems to be immune to this type of construction, as well as to "regionalisms", avoiding a passage that was perhaps reserved more to garages and auto workshops, and appears to rise from the small columns, the small prefabricated kiosks in steel and glass, until their extensive stand-



alla capillare standardizzazione del secondo dopoguerra con la modernizzazione della rete infrastrutturale<sup>9</sup>.

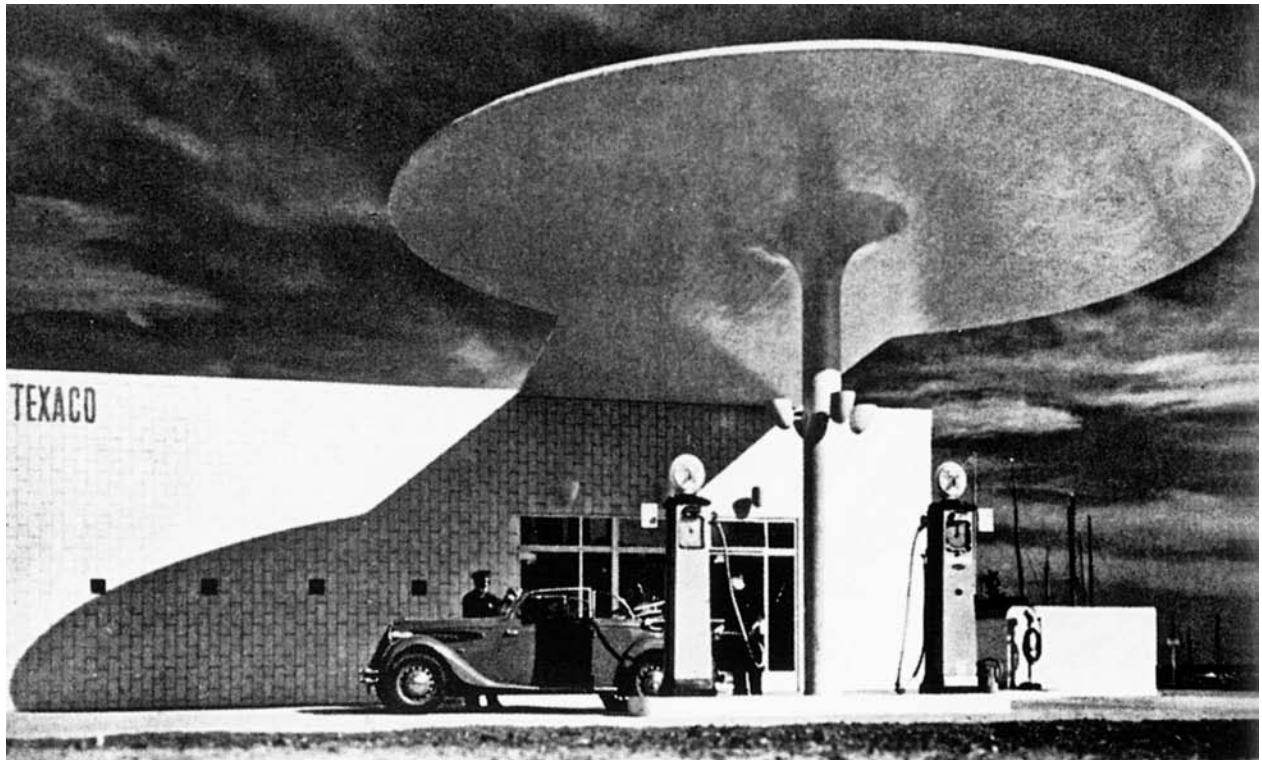
Non ci si può inoltrare a raccontare la “storia” della strada senza prendere in considerazione gli edifici costruiti “lungo” la strada e iscritti nella stessa dinamica della mobilità urbana ed extraurbana. E più che mai in questo racconto corre l’obbligo di fare qualche riflessione sul ruolo della percezione del conducente-viaggiatore nella costruzione del paesaggio stradale. Una questione quella della percezione ampiamente trattata a partire dagli anni Settanta soprattutto in ambito americano, con una copiosa letteratura sull’argomento, partendo dal testo fondativo *The View from the road* di Lynch pubblicato dal Massachusetts Institute of Technology nel 1964<sup>10</sup>.

Considerato a buon diritto un testo rivoluzionario in esso si discuteva “per la prima volta del paesaggio ‘della’ strada dal punto di vista dell’automobilista”<sup>11</sup>. Sono gli anni in cui non tardano a diffondersi gli studi sulla percezione quale strumento significativo nell’analisi della forma e dell’aspetto sensibile del paesaggio, basti pensare all’influenza almeno fino agli anni Sessanta della teoria *Vision in Motion* di Laszlo Moholy-Nagy, della nuova sintassi della visione dell’ungherese Gyorgy Kepes o delle considerazioni sulla percezione di Rudolf Arnheim<sup>12</sup>. Le stesse innovazioni nella scrittura filmica permettono di capire l’apporto del cinema nella formazione dell’esperienza urbana nata con l’automobile. Grazie al *travelling* il cinema mostra come, attraverso il parabrezza di una macchina, si possa esplorare l’universo urbano: l’Herbier ne *L’inhumaine* ritrascrive le sensazioni provate al volante di un’auto da corsa. L’automobile, il suo movimento, il quadro del

ardisation in the second after-war period with the modernisation of the infrastructure network<sup>9</sup>.

The “story” of the road cannot be narrated without considering those buildings built “along” the road which are a part of the same dynamics of urban and extra-urban mobility. And more than ever in this narrative it is necessary to reflect on the role of the perception of the driver-traveler in the construction of the landscape of the road. An issue which has been widely discussed since the Seventies and especially in the United States, beginning with Lynch’s foundational text *The View From the Road*, published by the Massachusetts Institute of Technology in 1964<sup>10</sup>.

Rightly considered a revolutionary text, it discussed “for the first time the landscape of the road from the point of view of the motorist”<sup>11</sup>. In these years studies became widespread concerning perception as a significant tool for the analysis of the form and of the perceptible aspects of landscape, reflecting the influence, at least until the Sixties, of Laszlo Moholy-Nagy’s *Vision in Motion*, of the new syntax of vision of another Hungarian, Gyorgy Kepes, or of Rudolf Arnheim’s considerations on perception<sup>12</sup>. Innovations in film language show the contribution of cinema to the formation of the urban experience which originated with the automobile. Thanks to the tracking shot, cinema explores the urban universe through the windscreen of a car: L’Herbier’s *L’inhumaine* replicates the feeling of driving a race-car. The automobile, its movement and the frame of the windscreen become the reference point for all representations of the contemporary city, as underlined by the Russian Constructivists Zdanevich and Liaranov: “a change of sensation modifies our painting, just as a



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

La macchina-automobile diviene la macchina per antonomasia, metafora del moderno<sup>14</sup>, impone silenziosa la sua presenza e trasforma il panorama urbano<sup>15</sup>. La *new-car friendly city*, come l’aveva pensata Le Corbusier nei progetti per ville contemporaine, nel *plan voisin* o nella sua idea di ville radieuses, approda al congresso del CIAM di Atene del 1933. La città depone la scala umana e si fa spazio un nuovo car-scaled urban planning, che troverà la massima applicazione nelle megalopoli americane. Anche e soprattutto le stazioni di servizio sembrano cercare il proprio linguaggio nell’estetica della macchina e del progresso tecnico, esasperando le proprie linee in fughe aerodinamiche e tensioni futuriste<sup>16</sup>. In essa le immagini del progresso tecnico, della velocità, del viaggio e della notte, trovano forma e si modellano in un volume, nel disegno di un marchio, nelle linee di una pensilina aggettante o nelle rotondità curvilinee di una vetrata. Il vocabolario della stazione di servizio recupera tutto l’immaginario e le aspirazioni della strada contemporanea e futuribile, luogo di ristoro o semplice edificio di posta, luogo permanente di incontro e scambio sociale, struttura che si fa paesaggio, emblema dell’americana roadside architecture. Un lessico che si inventa lungo le arterie stradali, indirizzato verso la sperimentazione, che nel corso del tempo cambia ripetutamente forma ed espressione; la stazione di servizio è spesso “riabilitata”, sotto le logiche del mercato e del consumo di massa, quale oggetto senza dignità architettonica ma al più semplice brand nelle conquiste territoriali delle compagnie petrolifere internazionali. Ne deriva un’architettura precaria che rende oggi difficile tracciare un qualsiasi percorso

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

The automobile-machine becomes the quintessential *machine*, the metaphor for modernity<sup>14</sup>, silently imposing its presence and transforming the urban landscape<sup>15</sup>. The *new-car friendly city*, devised by Le Corbusier in his projects for the *ville contemporaine*, in his *plan voisin* or in his idea for the *ville radieuse*, is already present at the International Congresses of Modern Architecture (CIAM) in Athens in 1933. Cities abandon the human scale and space is generated for a new car-scaled urban planning, which finds its greatest expression in American megalopolises. Especially service stations seem to search for their own language in the aesthetics of the machine and of technical progress, intensifying their forms with aerodynamic fugues and Futurist tensions<sup>16</sup>. In it, the images of technical progress, of speed, of traveling and of the night, find shape and are modeled into a volume, into the design of a brand, in the shape of a projecting roof or in the curved roundness of a glass window. The lexicon of the service stations retakes the aspirations and collective imagination of contemporary and future roads, of places for rest, or simple way stations, of permanent places for social interaction, structures that become landscape and represent the symbol of American roadside architecture. A lexicon which is invented along roads and directed toward experimentation, that is constantly changing form and expression; service stations are often “rehabilitated”, under the logic of the market and of mass consumption, as an object deprived of architectural dignity, into a simple brand in the territorial conquests of international oil companies. The result is a temporary architecture which makes it quite difficult today to carry out a historiographic account, although as an object it made its official entry into the history of architecture with the inclusion of a Standard Oil gas pump at the exhibition organised by Philip Johnson at the MOMA in New York in 1932, *Modern Architecture:*





storiografico, per quanto come oggetto avesse fatto la sua entrata ufficiale nella storia dell'architettura con la presenza di un distributore della Standard Oil all'esposizione organizzata da Philip Johnson al MOMA di New York del 1932, *Modern Architecture: International Exhibition*. Del resto si erano misurati con questo tema architetti della portata di Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Robert Mallet-Stevens, Arne Jacobsen, Jean Prouvé e, tra gli italiani, Giuseppe Terragni<sup>17</sup>.

Poche a oggi le tracce di questa storia, molti gli abbandoni, le alterazioni, le distruzioni che da tempo minacciano il patrimonio delle stazioni di servizio e dei distributori di benzina. Un panorama desolante dove appaiono rarefatti gli esempi virtuosi di salvaguardia. Negli Stati Uniti ad esempio, le filling station americane hanno avuto il vantaggio di essere interessate da diverse misure di tutela e valorizzazione. Se non fosse soltanto per la celeberrima route 66 e il conseguente proliferare di associazioni e iniziative per la salvaguardia di questo patrimonio, è proprio dal panorama americano che arrivano i primissimi appelli per la conservazione delle stazioni di servizio, quale categoria del più eterogeneo contenitore roadside architecture<sup>18</sup>, e le prime linee guida per la sua individuazione con la *Field guide to gas stations in Texas*, redatta nel 2003 dal Texas Department of Transportation - Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch<sup>19</sup>. Allo stesso periodo sul fronte canadese risale la battaglia per la salvaguardia della stazione di servizio progettata da Mies van der Rohe sull'île des Soeurs a Montréal tra il 1967 e il 1968, conclusasi fortunatamente con una campagna di restauri<sup>20</sup>. L'esempio di stazioni di servizio restaurate con nuove destinazioni d'uso inizia ad avere un qualche rilievo nel panorama internazionale almeno dalla fine degli anni Novanta, tra queste la serie di stazioni disegnate per la Esso olandese da Dudok, almeno quelle sopravvissute nel tempo ai diversi tentativi di rémaquillage, sono state opportunamente vincolate e riconvertite ad altre funzioni.

*International Exhibition*. This topic, moreover, was addressed by architects of the caliber of Mies van der Rohe, Frank Lloyd Wright, Robert Mallet-Stevens, Arne Jacobsen, Jean Prouvé and, among the Italians, Giuseppe Terragni<sup>17</sup>.

Not many traces exist today of this history, many structures have been abandoned, altered or demolished over time, putting at risk the heritage concerning service stations and petrol pumps. A desolate panorama with rare virtuous cases of safeguarding. In the United States, for example, some filling stations have been fortunate to undergo valorisation and safeguarding processes. If only due to the case of the famous Route 66 and the resulting proliferation of associations and initiatives for safeguarding this heritage, it is from the United States that the first appeals come for safeguarding service stations, as a subset within the wider and more heterogeneous category of roadside architecture<sup>18</sup>, as well as the first guidelines for its identification, through the *Field guide to gas stations in Texas*, drafted in 2003 by the Texas Department of Transportation - Environmental Affairs Division, Historical Studies Branch<sup>19</sup>. During the same period, the fight took place in Canada for safeguarding the service station designed between 1967 and 1968 by Mies van der Rohe on the île des Soeurs in Montréal, which fortunately resulted in a restoration campaign<sup>20</sup>. The example of restored service stations to which new usage destinations are given, begins to have some importance in the international panorama, at least since the end of the Nineties, among which the stations designed by Dudok for Esso in the Netherlands, at least those which survived the various *rémaquillage* attempts, were successfully reconverted to other functions.

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

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



Singolare episodio invece è quello che ha toccato la stazione in cemento, vetro e acciaio progettata per la Shell dall'architetto A. Meijlink a Vught nel 1933. Nel 2008 la stazione, a seguito di lavori per la costruzione di un nuovo ring di collegamento, è stata letteralmente trasportata su ruote per essere ricollocata più o meno nello stesso sito e, dopo un accurato restauro, destinata ad uffici. E se le "buone pratiche" per la salvaguardia e la valorizzazione di questo patrimonio trovano ampia applicazione in Olanda, numerosi sono gli interventi di tutela, restauro e riconversione, che potrebbero essere annoverati quale espressione dell'impegno della Germania nella valorizzazione dei beni culturali prodotti nel XX secolo. I distributori di benzina godono in effetti in questa area da tempo di particolare attenzione, già al 1993 risale il vincolo della stazione Caltex ad Hannover-Laatzten, quale prototipo molto diffuso a partire dagli inizi degli anni Cinquanta. Al 2005 ad esempio è riferibile il ripristino della stazione di servizio dell'architetto Friedrich Tamms nei pressi di Fürstenwalde, un piccolo gioiello del modernismo tedesco realizzato nel 1937 sulla strada tra Berlino e Francoforte. La stazione oltre a essere la prima di una serie costruita sul "modello Fürstenwalde" è anche tra le poche superstiti di questa tipologia in Germania; una simile all'uscita del nodo autostradale di Brunswick-Hannover-Berlino fu demolita intorno al 1980, mentre nei pressi di Wroclaw in Polonia sembra esistere ancora una coppia che ha fatto da sfondo al lungometraggio *Motodrama* di Andrzej Konic (1971). Arriva sicuramente ancora da Berlino uno dei più interessanti interventi conservativi e di riuso, qui infatti nel quartiere Schöneberg lo studio bfs d su richiesta di Juerg Judin, collezionista svizzero, ha trasformato una stazione di servizio Shell del 1953 in galleria d'arte, immergendola in un sofisticato giardino di pini, ciliegi, alberi di bambù e ninfee disegnato da Guido Hager<sup>21</sup>. Anche nella vicina Austria un edificio dello stesso periodo, la stazione Shell a Vorarlberg progettata dagli architetti German Meusburger e Willi Ramersdorfer, inutilizzata per

to be relocated more or less in the same area and, after a careful restoration process, destined to be used as offices. And if the "good practices" for the safeguarding and valorisation of this heritage found a wide application in the Netherlands, there are also numerous safeguarding, restoration and re-conversion interventions in Germany, which can be considered as a part of the German commitment to the valorisation of cultural assets produced during the 20<sup>th</sup> century. Special attention has been placed for many years on gas stations, beginning with the safeguarding of the Caltex station in Hannover-Laatzten, which was a widespread prototype since the early Fifties. In 2005 the service station by the architect Friedrich Tamms near Fürstenwalde, on the road from Berlin to Frankfurt, was restored. The station, in addition to being the first of a series built on the "Fürstenwalde model" is also among the few of this typology which have survived in Germany; a similar one at the exit of the Brunswick-Hannover-Berlin motorway crossroads was demolished around 1980, whereas near Wroclaw in Poland, another seems to still be standing, which served as a backdrop in Andrzej Konic's film from 1971, *Motodrama*. Another interesting conservation and re-usage intervention comes from Berlin, where in the district of Schöneberg, studio bfs, upon request by the Swiss collector Juerg Judin, transformed a 1953 Shell station into an art gallery, submerging it in a sophisticated garden, among pine and cherry-trees, bamboo and water-lilies, designed by Guido Hager<sup>21</sup>. Also in nearby Austria a building of the same period, the Shell station at Vorarlberg, designed by the architects German Meusburger and Willi Ramersdorfer, which had remained unused for many years, after having been classified as an architectural structure of national interest in 2004 was brought back to its original splendour, recovering its functions as a petrol station. The restoration and reuse of model stations has also undergone the process of being turned into museums, both in the Americas



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

Il recupero e riuso di stazioni-tipo è passato anche attraverso il fenomeno della musealizzazione, che ha interessato nel tempo diverse realtà americane ed europee. Oltre agli esempi già ricordati, in Norvegia un piccolo chiosco della Standard Oil ha trovato posto all'esterno del Folk Museum di Oslo, come icona delle prime strutture impiantate a partire dal secondo decennio del Novecento. Strutture che la Norvegia protegge rigorosamente con la redazione nel 2006 di una fornitissima lista – Liste over bevaringsverdige bensinstasjoner – per mano della Direzione dei Beni Culturali di Oslo<sup>22</sup>. Risale al 1985 invece la sistemazione di una stazione Simmertal del 1937 all'interno del percorso espositivo del Westfälische Freilichtmuseum di Detmold, dopo che il Staatliches Museum für Design di Monaco aveva accolto tra le sue collezioni la Donation Agip proveniente dall'omonima compagnia, come pezzo fondamentale della storia del design dell'intero paese<sup>23</sup>.

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

and in Europe. In addition to the examples mentioned above, there is the case of the small Standard Oil petrol pump which has been placed outside the Oslo Folk Museum, as an icon of the first structures installed during the second decade of the 20<sup>th</sup> century, structures which Norway has rigorously protected with the drafting in 2006 of a comprehensive list – Liste over bevaringsverdige bensinstasjoner – by the Norwegian Directorate for Cultural Heritage in Oslo<sup>22</sup>. Another example is the installation in 1985 of a Simmertal station from 1937 in the Westfälische Freilichtmuseum in Detmold, after the Staatliches Museum für Design in Munich included the Agip Donation among its collections, as an important piece in the history of design in Germany<sup>23</sup>.

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



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

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

Translation by Luis Gatt

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

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

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

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

<sup>4</sup> R.A. Iarrera, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi, Roma 2004.

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

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

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

<sup>8</sup> D. Pascal, *Stations Service*, ETAI, Boulogne 1999.

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

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

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

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

<sup>13</sup> «Argus», 1913, in M. Desportes, *Paysages en mouvement ...*, cit.

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

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

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

<sup>4</sup> R.A. Iarrera, *Autostrade come progetto di paesaggio*, Gangemi, Roma 2004.

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

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

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

<sup>8</sup> D. Pascal, *Stations Service*, ETAI, Boulogne 1999.

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

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

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

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

<sup>13</sup> «Argus», 1913, in M. Desportes, *Paysages en mouvement ...*, cit.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ISSN 1826-0772



9 771826 077002 >