

CECILIA POLIDORI TWICE DESIGN

crowdsourcing design - modalità progettuali per utilizzo di piattaforme creative INTERACTIVE SYSTEM FOR EVOLUTION OF CREATIVE PLATFORMS - progetto sperimentale di interoperabilità didattica di Data-Design condotta attraverso innovativi scenari e forme di organizzazione dei processi di apprendimento interattivo e collettivo - CECILIA POLIDORI TWICE DESIGN - PILOTA 2 integrazione ai corsi di Design A e B a.a. 2011 -12, facoltà di architettura, reggio calabria



c p English version

[Home page](#)

[il mio web](#)

[da Daniele Ruggeri](#)

[ATTENZIONE!](#)

[@gmail.com-ACCOUNT](#)

[@gmail.com-BLOGGER](#)

[gli Autori](#)

[mail list A 1](#)

[mail list A 2](#)

[mail list B 1](#)

[mail list B 2](#)

[esito Lezione 1](#)

[esito Lezione 2](#)

[esito Lezione 3](#)

"Si continua ad abbandonare qualcosa. Si continua a dire addio. Il problema, forse, è cercare d'inventare nuove perfezioni, pensare che ogni momento è una perfezione che comunque si può perfezionare..."

Ettore SOTTASS, *Scritto di notte*, maggio 2010

"Si procede per tentativi, valutando empiricamente le diverse soluzioni possibili..."

Enzo MARI, *25 modi per piantare un chiodo*, marzo 2011

cecilia polidori TWICE DESIGN LESSONS

<http://ceciliapolidorideisgnlezioni2.blogspot.com>

la foto di fondo è un autoritratto dell'Autrice all'interno di *The Cloud Gate*, AT&T Plaza, Millenium Park, S Michigan Ave, Chicago, Illinois, comunemente chiamato *The Bean*, il Fagiolo, agosto 2011



trick or treat?



sabato 29 ottobre 2011

ATTENZIONE!

è stato pubblicato un post che non corrispondeva affatto a ciò di cui ho parlato e dei materiali richiesti e sui quali lavoreremo. nemmeno firmato e o commentato.

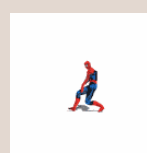
due paginette scansionate di cui una delle due non riguarda nemmeno questo corso. quella che riguarda gli argomenti trattati non dice nulla: di nessuna utilità, ve la mostrerò a Lezione, naturalmente. e con frasi che non ci riguardano proprio.

Bisogna, insisto, stare molto attenti su ciò che si carica sul web SOPRATTUTTO SE NON SI ASSUMONO LE PROPRIE RESPONSABILITA'. ergo chi vuole si realizza un proprio sito e ci infila quel che vuole.

Quindi la persona in questione è stata rimossa da Autore. così siamo sicuri che non faccia danni. Quando, e se, poi avrà capito cosa fare, verrà nel caso di nuovo autorizzata.

Ho già detto e scritto che è possibile sbagliare. quindi nessuna colpa, solo un temporaneo rimedio. state quindi attenti.

cp



sono arrivati altri post, sbagliati, li ho presi, salvati in bozza, e, nella bozza comunicato con l'Autore con le mie correzioni, suggerimenti e commenti: l'ho fatto TRE volte e l'Autore li ha ripubblicati, insistendo, senza modifiche e addirittura con le mie correzioni a colori nemmeno corrette! ok altra rimozione per i motivi di cui sopra.

cp

altra rimozione, poiché su 10 parole chiave, scegliere di insistere con una serie di mega-immagini che invece niente aggiungono, sull'unico tema che faticosamente si sta cercando di concludere non ha alcun senso, tanto meno un senso con il corso stesso, vedi banner **icar 13 contenuti cecilia polidori TWICE DESIGN LESSONS: ICAR 13 contenuti** e con i 2 siti.

ok un'altra occasione persa di preparare con calma, per bene, con attenzione poche note chiare, precise nei riferimenti e dettagliate; una nota accurata, anche sintetica, ovviamente, e, perché no: intelligente. In linea con il senso stesso di questo sito: uno studio. perché c'è molto studio su questi 2 siti ad uso didattico, c'è molto da leggere e capire e molto, moltissimo mio lavoro. E non è assolutamente previsto che si butti dentro - qui o nei miei corsi - alla rinfusa tutto quel che capita.

cp

n.b. ovviamente: essere rimossi come Autori può significare che si è commesso qualche errore, o che non si è nemmeno tentato.

.... e... poi abbiamo 4 o 5 scatenate Autrici che non mi lasciano alzare dalla sedia!

quindi aggiungo ciò che ho scritto x @ ad una delle A: Cara Francesca,

sulla piattaforma troverà qualche altra mia indicazione. tengo a precisare che non deve certo svolgere un post su ogni parola chiave... se tutti fossero come Lei, avremmo bisogno di un web tutto x noi! Quindi è importante, invece, che Lei legga le pagine che ho indicato... e certo può proseguire letture, indagini, etc dopo.

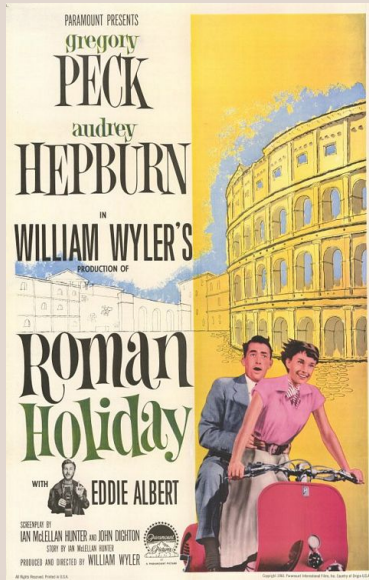
Come può notare, ad esempio Caterina Sposato sta procedendo sulle orme di Daniele, ovvero con appunti personali. è, naturalmente, la strada che in seguito chiederò a tutti. Quindi - ripeto - prima legga, poi studi, poi indagli, poi scriva di suo. ma quando parlo di studio, ed è il caso della Lambretta, c'è la Biblioteca di facoltà che Le fornirà ciò che le serve. Mi creda, come dice Mari, *"Sono pienamente convinto che l'uguaglianza del sapere sia alla portata di tutti (il contrario non sono disposto né a pensarlo, né a crederlo)"* ed il sapere non

è proprio o solo il web.

CP

alcuni dati:

Lambretta Innocenti, ingegnere Pier Luigi Torre, 1948 & Vespa Piaggio, ingegner Corradino d'Ascanio, 1945.



William Wyler, *Vacanze Romane, Roman Holiday*, USA 1951: Audrey Hepburn, Gregory Peck. 3 Oscar 1953, 10 nominations

Miglior attrice, Miglior soggetto Ian McLellan Hunter, Migliori costumi per film in bianco e nero Edith Head. [Vacanze Romane - fuga in vespa.avi - YouTube](#) che macchina fotografica è?

A screenshot of a YouTube search results page. The search query is 'vacanze romane vespa'. The top result is a video titled 'Vacanze Romane - fuga in vespa.avi' by 'Elplbedepigneto', with 2 videos and a subscribe button. Below the main result are four smaller video thumbnails with titles and view counts: 'Roman Holiday' (103075 visualizzazioni), 'La Bocca Della Verità' (20926 visualizzazioni), 'Roman holiday - Vacanze Romane' (39162 visualizzazioni), and 'VACANZE ROMANE 1953 - 2011 (**IMPERDIBILE**)' (3787 visualizzazioni).

con che moto all'inseguimento?



con quali auto?

Publicato da DESIGN MANHATTAN - MANHATTAN a 10/29/2011 07:19:00 PM



Consiglia questo indirizzo su Google

E.M. Lambretta

"Eppure, mentre tutti cercavano di mettere da parte i pochi soldi per comprarsi un motorino, io non l'ho mai fatto. Né motorino, né Lambretta, né automobile. Intuivo che possedere un mezzo meccanico implicava diventarne lo schiavo. Sono sempre andato a piedi."

Enzo Mari, 25 modi per piantare un chiodo, ediz. Mondadori, Milano, marzo 2011, 1° ediz., cap II, PAG. 18

La **Lambretta** era uno scooter italiano prodotto dalla industria meccanica Innocenti di Milano, nel quartiere Lambrate, dal 1947 al 1972. Il nome "**Lambretta**" deriva dal fiume Lambro, che scorre nella zona in cui sorgevano proprio gli stabilimenti di produzione.

L'idea scaturì durante la seconda guerra mondiale, dove Ferdinando Innocenti, prendendo ispirazione proprio dai motorscooters militari americani giunti in Italia durante la guerra e comprendendo le nuove necessità di motorizzazione utili alla popolazione nell'immediato dopoguerra, decise di dedicarsi alla produzione del rivoluzionario **scooter**.

Nel 1947, dopo aver concluso la fase di progettazione, inizia la produzione della **Lambretta** con il primo modello, denominato "M" o "A".



Diversamente dalla Vespa, la Lambretta aveva una struttura tubolare più rigida su cui veniva assemblata la carrozzeria. I primi modelli prodotti presentavano la caratteristica della "carrozzeria scoperta", diventando il tipico segno di riconoscimento dello scooter milanese. I successivi modelli prodotti, furono presentati anche in versione carenata.

Vespa o Lambretta? Questo era l'interrogativo dei giovani che alla fine degli anni Quaranta trovarono sul mercato questi due ambittissimi scooter: **la Vespa, più 'sbarazzina' e giovanile; la Lambretta, tecnologicamente più avanzata**. Ambedue questi scooter erano nati per volontà di due industriali che nel dopoguerra videro le proprie aziende ferite dal recente conflitto bellico e con l'impellente necessità di cambiare il proprio target industriale. L'ispirazione venne nel vedere a Roma i mezzi paracadutabili dei parà inglesi: Innocenti si convinse che un mezzo simile poteva incontrare i favori del pubblico in "un'Italia bisognosa di rapidi spostamenti". **L'ingegnere Pier Luigi Torre fu il padre della Lambretta** e nel 1948 la produzione era di 50 unità giornaliere.

La Piaggio affidò alla inventiva e alla bravura dell'ingegner Corradino D'Ascanio la progettazione della Vespa: di estrazione e di cultura aeronautica d'Ascanio doveva traghettare la produzione della Piaggio - nota industria aeronautica - verso quell'idea di mobilità che in quegli anni convinse molti imprenditori a mutare la propria produzione industriale, ben capendo la voglia degli italiani di muoversi dopo i dolori e le ristrettezze del periodo bellico. D'Ascanio nella progettazione della Vespa volle portare alcuni concetti tipicamente 'automobilistici' nella costruzione di questo scooter impegnandosi nella ricerca del maggior comfort, della maggior protezione e della grande capacità di carico.

La Vespa lega per sempre il proprio nome e leggenda all'immagine fresca di **Audrey Hepburn**, che in *Vacanze Romane* di William Wyler (1951) si fa insegnare da quel briccone per bene di Gregory Peck a portare lo scooter per le strette strade e i mercatini di una Roma solare, inconsapevole di quale volume di traffico avrebbe dovuto sopportare. L'associazione tra la Vespa e le sinuose figure di donne tratte dai successi cinematografici o dalle corpose raffigurazioni nazional-popolari è una delle chiavi di successo del nuovo mezzo di trasporto.

Più 'spartana', più spigolosa, la Lambretta cerca di rifarsi nei primati sportivi.



Lambretta M (A) 125



Ambedue diventano fulcro e oggetto d'amore collettivo nei club che organizzano gite sociali fuori porta, a famiglie intere, rally regionali e nazionali e internazionali. Ambedue guizzano nei calendarietti e nelle affiches di una pubblicità fatta di immagini femminili commiste di ingenuità e malizia.

Ma tutto questo è di qualche anno dopo. Appartiene già a quegli anni Cinquanta che covano e preparano lo sviluppo economico e il cambiamento dei costumi e consumi del boom. La nascita e i primi passi degli scooter italiani si stagliano infatti su più contrastati fondali di macerie, miserie, 'ladri di biciclette' e ingegnosità applicate alla sfide della riconversione industriale.

Per anni, sia la Lambretta che la Vespa, sono rimaste le indiscusse protagoniste dei mezzi di trasporto: **il tramonto di questo successo cominciò nel 1967** con l'avvento e la diffusione della Fiat 500. La produzione della Lambretta cessò nel 1971; la Vespa, al contrario, anche grazie all'aiuto dato dalla Fiat alla Piaggio, riuscì a superare il brutto periodo e fu riproposta con diversi aggiornamenti negli anni successivi.

Riferimento immagini <http://www.lambretta.it/125M.html>
http://www.repubblica.it/gallerie/online/spettacoli_e_cultura/peck/4.html
<http://www.iltazebao.it/2011/05/chi-vespa-mangia-le-mele-gloria-fiorentina-della-pubblicita/>
<http://www.dejavoice.it/2007/03/>

Gregory Peck e Audrey Hepburn in "Vacanze romane"

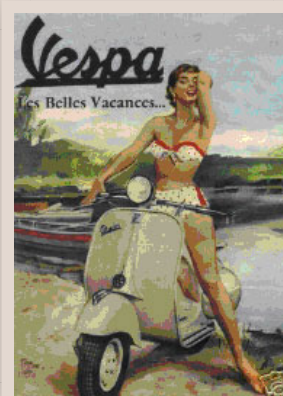
Link di riferimento testo http://it.wikipedia.org/wiki/Innocenti_Lambretta
http://www.vespalambrettaclubcastiglionfiorentino.it/index_file/Page324.htm
http://www.ergonomia.info/letture/letture_stampa/st_renzi-vespa.html
<http://www.bresciaonline.it/or4/or?uid=BOLESy.main.index&oid=245613>

Pubblicato da Giusy Fazio a 10/29/2011 06:47:00 PM



Consiglia questo indirizzo su Google

Etichette: [Lambretta](#)



E.S. il signor Gualino

"... nella grande città, cioè Torino che allora sembrava una città molto progredita per via della FIAT e di un miliardario che si chiamava signor Gualino.

Il signor Gualino aveva fatto costruire un lungo edificio sulla collina per farne un museo di arte moderna - cioè contemporanea - ma il signor Gualino, banchiere, aveva il difetto di essere antifascista e allora, non so come, se ne è andato da Torino. Il lungo edificio color arancio è rimasto sulla collina, non finito, abbandonato... Mi dicevano sottovoce che nel tempo che era rimasto in città, il signor Gualino aveva anche fatto venire i balletti russi... e le scene di Bakst."

Ettore Sottsass, *Scritto di notte*, ediz. Adelphi, Milano, maggio 2010, 1a ediz. pag.14-15

Uomo d'affari estroso, **finanziere** creativo, **capitalista** audace, **mecenate** di stampo antico, **Riccardo Gualino** è considerato uno dei più importanti **imprenditori** dell'Italia del 900.

Immagine: Giancarlo Dall'Armi, Ritratto di Riccardo Gualino e figlia a Cereseto, circa 1925, gelatina bromuro d'argento (Fototeca, Collezione Dall'Armi).

Nato a Biella nel 1879, fu tra i primi a intuire le possibilità di sviluppo dell'industria bellica fondando la SNIA, società di navigazione per il trasporto di carbone, poi convertita in **Snia-Viscosa** per la produzione di filati artificiali. Ebbe un ruolo importante anche nella **Fiat**, di cui fu anche vicepresidente. Operò in campo bancario (BAI, Banca Agricola Italiana) e cinematografico (**LUX**).

Ma la cosa che sicuramente amava di più era **l'arte** e la promozione delle manifestazioni artistiche, delle quali fu apprezzato mecenate. Raccolse un **importante collezione** di arte antica che passò poi alla Galleria Sabauda di Torino. Contribuì in modo determinante nel 1929 alla nascita del famoso **"Gruppo dei Sei di Torino"**, composto da sei artisti e caratterizzato da un clima di grande libertà espressiva, in aperto contrasto con l'arte voluta dal fascismo.

Gualino è ancora oggi moderno perché cercò di svincolarsi dal rigido controllo statale dando una spinta a liberare forze e idee nuove verso scelte e visioni lungimiranti. Dotato della capacità di intuire gli sviluppi futuri e ogni tipo di business, di guardare ai paesi dell'Est Europeo anni prima degli altri, di trasmettere una grande carica di ottimismo, Gualino si fece promotore di un **modello di sviluppo** e di ammodernamento di impronta **liberale** che spazzasse via i resti di una cultura aristocratica e conservatrice largamente presente nella Torino e nell'Italia di quegli anni. Fu quello che si direbbe oggi un **"vero riformista"**.

La crisi del 1929 trovò Riccardo Gualino eccessivamente esposto in speculazioni finanziarie. Avverso al fascismo, non fu aiutato dal governo a superare il crollo del suo impero finanziario ed industriale e fu inviato al confino a Lipari con l'accusa di bancarotta fraudolenta.

A **Torino** la testimonianza più evidente della sua presenza e della sua opera è la **villa** omonima, oggi sede di prestigiose istituzioni, che l'imprenditore fece costruire sulla collina torinese, prima degli anni dolorosi del confino.

Villa Gualino, Busiri Vici, Torino

Link di riferimento testo:

<http://traspi.net/notizia.asp?idnotizia=8458>

http://it.wikipedia.org/wiki/Riccardo_Gualino

Immagini tratte da:

http://www.comune.torino.it/archivistorico/mostre/antologia_immagini_2004/img/gual.jpg

<http://www.sonorica.com/v2/foto/736000/733158/64518/520/520/300/494121.jpg>



Publicato da Maria Chiara Grasso a 10/29/2011 11:06:00 AM



Consiglia questo indirizzo su Google

venerdì 28 ottobre 2011

E.M. ippogrifo di Astolfo Caterina Scrive...



E.M. ippogrifo di Astolfo

Quando leggo un libro, qualsiasi esso sia, vengo sempre colpita, mi immedesimo e rifletto.

Quindi ho pensato di scrivere le mie riflessioni riguardo una frase del libro di Enzo Mari, relativa alle parole chiave che hanno avuto maggiore impatto su di me rispetto alle altre:

"Io potevo solo sognare, e vedevo quel Guzzino come l'ippogrifo di Astolfo..."

(ENZO MARI, *25 modi per piantare un chiodo*, ediz. Mondadori, Milano, marzo 2011, 1a ediz. pag. 18).

Ho trovato particolarmente interessante il paragonare un mezzo di trasporto materiale ad una figura mitologica.

L'Autore desidera una motocicletta incantevole, abile ed accattivante per il suo tempo. Il desiderio è talmente grande che gli permette di vedere in essa un VEICOLO STRAORDINARIO: l'ippogrifo con la quale Astolfo partì alla ricerca del seno di Orlando sulla Luna.

Il nostro satellite è ed era una meta abbastanza lontana e particolare da raggiungere, è evidente che per arrivarci Astolfo aveva bisogno di un mezzo altrettanto particolare.

Credo che con questa frase, l'Autore riesca a far sognare anche noi, riesca ad entrare nelle nostre menti per riportarci la bellezza e lo stupore delle linee, delle forme, dei materiali del Guzzino attraverso un'immagine irreali e fantastica, cioè il connubio delle creature, degli esseri viventi che danno vita all'ippogrifo.

Vorrei proporre un ulteriore paragone: forse per l'Autore il possedere un Guzzino era una meta irraggiungibile quanto la forte passione amorosa di Orlando, un fuoco che brucia e arde nel corpo e nell'anima, talmente capace di spegnere il lume della ragione?

Credo che l'Autore spedisca noi verso un nuovo e reale viaggio, in un posto che potrebbe sembrare banale ma che ritengo addirittura più esclusivo della Luna: fuori e dentro di noi.



Interpreto questa frase come un invito da parte dell'Autore a perdere il senno e non solo rivivendo tra le righe del suo libro la sua stessa immagine ma imparando da essa ed operando gli insegnamenti nella vita reale.



Bisogna perdere il senno non essendo superficiali, osservando ciò che ci circonda attraverso quelle che sono le forme, i colori, le qualità degli oggetti, scavando dentro di essi. Questo produrrà dentro di noi desideri forti e impetuosi da farci perdere la ragione. Infine, sarà necessario elaborare dentro le nostre menti quelli che sono stati i sogni per tornare con il senno di poi dalla Luna sulla Terra.

File:Guzzi 250 anni '30.jpg - Wikipedia



Immagine in alto a sinistra tratta da: <http://www.google.it/imgres?>

Immagine in alto a destra tratta da: <http://magazine.wsj.com/hunter/great-vintage/italian-stallions/>

Publicato da Caterina Sposato a 10/28/2011 11:06:00 PM



Consiglia questo indirizzo su Google

1.E.M. "dal cucchiaio alla città" per citare ERNESTO NATHAN ROGERS

"Progettare è un'attività che coinvolge ogni pratica, nel momento in cui l'umanità cerca di migliorare le proprie norme o quando, contraddicendole, trova soluzioni altre: dal lavoro di un idraulico o di una maestra elementare agli sforzi di chi prova a ridefinire un codice legislativo oppure linguistico, o di chi vorrebbe razionalizzare il nostro modo di vivere «dal cucchiaio alla città», per citare il famoso slogan dell'architetto Ernesto Nathan Rogers."

Da Enzo MARI, *25 modi per piantare un chiodo*, ediz. Mondadori, Milano, marzo 2011, 1° ediz. cap I pag 5

Un architetto deve saper progettare "dal cucchiaio alla città". Tutto ciò che vale, sia per il cucchiaio che per la città dal momento che il metodo per affrontare entrambi è esattamente il medesimo, è la scala dell'intervento. Uno slogan diventato famoso e lanciato da Ernesto Nathan Rogers verso la metà degli anni Cinquanta, «dal cucchiaio alla città», stava a significare appunto un approccio metodologico-progettuale di tipo illuminista, un vincolo indissolubile tra architettura e design.

Ernesto Nathan Rogers

nato a Trieste nel 1909 da padre inglese e madre italiana di religione ebraica, si laureò in architettura presso il Politecnico di Milano nel 1932. Nello stesso anno fondò con i compagni di studi Lodovico Barbiano di Belgiojoso, Enrico Peressutti e Gian Luigi Banfi lo studio di architettura BBPR. Dirigerà due importanti riviste di architettura, «Domus» (1946 - 1947) e «Casabella» (1953 - 1965), e dedicherà particolare attenzione alla didattica e alla formazione anche l'impegno come professore presso il Politecnico di Milano dove insegnerà fino al 1969, anno della sua morte.

Link di riferimento

Testo: <http://www.stazionerogers.org/content/ernesto-nathan-rogers>

<http://blog.cartamatita.com/temperamento/2009/04/dal-cucchiaio-alla-citta.htm>

Immagini: <http://www.loveartom.it/link.html>



Publicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:40:00 PM



Consiglia questo indirizzo su Google

Etichette: dal cucchiaio alla città" per citare ERNESTO NATHAN ROGERS

2. E.M. amigdala

"L'umanità si è evoluta progettando ciò che le era essenziale, dall'amigdala agli strumenti per accendere il fuoco, alla strutture del linguaggio, all'aratro".

Da Enzo MARI, *25 modi per piantare un chiodo*, ediz. Mondadori, Milano, marzo 2011, 1° ediz. cap I pag 5-6

L'amigdala è lo strumento tipico del Paleolitico Inferiore ed è uno dei più antichi strumenti fatti dall'uomo. Essa serviva da arma e da utensile. Ha la forma di una mandorla (da cui il nome amigdala), è lavorata sulle due facce a schegge più o meno grandi e con ritocco più o meno invadente. La base, comunemente arrotondata, può essere anche dritta (conferendo così all'oggetto una forma triangolare) e può presentare o meno il cortice (superficie grezza del ciottolo). La punta è più o meno aguzza, lo spessore e le dimensioni sono variabili. In media la lunghezza è di 10-15 cm. ed il peso medio è di 200-300 grammi. Significativa è la simmetria che milioni di anni fa i cacciatori del Paleolitico Inferiore davano alle proprie amigdale.

Durante il corso del Paleolitico Inferiore l'amigdala andò evolvendosi: la forma divenne più regolare e varia, con contorno più lavorato e margini meno sinuosi. Dalla località di St. Acheul in Francia, dove vennero riconosciute la prima volta, queste amigdale sono dette acheulane, in genere non sono più ricavate da ciottoli, ma da schegge e sono lavorate con una tecnica parti colare, colpendo la scheggia con un percussore di legno duro o di osso. Lo spessore del manufatto risulta più ridotto consentendone l'eventuale immanicazione.



Link di riferimento

Immagini: <http://blog.studenti.it/artutto/la-preistoria/>

<http://cronologia.leonardo.it/invenzio/invo01.htm>

Testo: http://www.cainapoli.it/site2/mus_ami.htm

Publicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:39:00 PM Consiglia questo indirizzo su Google

Etichette: [amigdala](#)

3. E.M. Guzzino

"Nell'estate del '45, in campagna, la sera noi ragazzi ci trovavamo nella piazza della chiesa. Un giovanotto, l'unico ad avere un Guzzino, ci narrava i suoi viaggi nei paesi vicini, Sozzago, Cilavegna, come se fossero l'Africa e la Cina, e le sue favolose conquiste amorose."

Da Enzo MARI, 25 modi per piantare un chiodo, ediz. Mondadori, Milano, marzo 2011, 1° ediz. cap I pag 18

La "Motoleggera 65", in arte "Guzzino", nacque nei primi mesi del 1946 da un'idea di Antonio Meucci. Bello, agile, accattivante, il "Guzzino" ispirò subito fiducia ai possibili acquirenti, tanto da divenire la prima motocicletta italiana a raggiungere una così larga diffusione. Robusto, generoso e affidabile, venne ben presto adattato al trasporto di un passeggero, ma anche elaborato in versioni sportive capaci di eccezionali imprese.

La produzione del "Guzzino" cessò nel 1954, dopo 71.534 esemplari costruiti, anno in cui fu sostituito dal Cardellino, da esso strettamente derivato.



Link di riferimento

Testo: [Parte 1](#)

[Parte 2](#)

Immagini: [Guzzino1](#)

[Guzzino 2](#)

[Guzzino 3](#)

Publicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:38:00 PM Consiglia questo indirizzo su Google

Etichette: [Guzzino](#)

[Home page](#)

[Iscriviti a: Post \(Atom\)](#)

[Post più vecchi](#)

orologio

dedicated to Mario Buono

Visualizzazioni totali

2485

parole chiave dai testi in bibliografia

"dal cucchiaino alla città" per citare ERNESTO NATHAN ROGERS - da E.M. 1

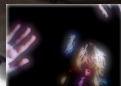
amigdala - da E.M. 2 (1 post)

Bahá - da E.S. - 2

[Guzzino da E.M. - 3](#)
[Il signor Gualino da E.S. - 1](#)
[ippogrifo di Astolfo - da da E.M. 4 \(1 post\)](#)
[Lambretta da E.M. - 5](#)
[legno di cirmolo da E.S. - 3 \(1 post\)](#)
[Leica da E.S. - 3 \(1 post\)](#)
[stufa di ceramica e legna da E.S. - 4](#)

DESIGN

Informazioni personali



DESIGN MANHATTAN - MANHATTAN

IO PROGETTO CON GLI ALLIEVI – I DESIGN WITH MY STUDENTS. Il progetto, il prototipo, non è tanto significativo in sé, quanto il fatto che sia una variante tra altre 50, 100, anche 180, realizzate contemporaneamente. Per tutti noi che mostriamo le nostre anime... Insegnare design per me significa progettare insieme ad ogni mio singolo allievo, in un team di lavoro composto in corsi molto numerosi e frequentati - il mio lavoro è con circa 250-300 allievi l'anno - Il tema, lo spunto che fornisco come idea iniziale, può essere sviluppato in un'esercitazione breve o di mesi; con l'occasione progettuale cerco di offrire tutti gli stimoli, i suggerimenti e gli esempi del caso. Inoltre dalla realizzazione vera e propria dell'oggetto al vero in scala 1:1, si passa a contestualizzarlo con l'ambientazione, rendering, impaginazioni, sino alla sua presentazione in book con foto, video e gadgets: quali segnalibri, t-shirt, cartoline, calendari. I materiali sono semplici da recuperare e da trasformare in aula ogni volta, e, in genere, sono riutilizzati: carta, stoffa, foglie, anche di fico d'india, stoffe e legni, lacci, spaghi, plastica, pezzi di vetro recuperato sulla spiaggia, etc...

ex allievi: loro contributi

[l'ombra di Alessandro Pasiti b](#)
[i 365 gradi di Daniele Ruggieri b](#)
[l'handmade book di Antonio Gerace b](#)

Archivio blog

[10/16 \(1\)](#)
[10/23 \(13\)](#)

Collaboratori

[DESIGN MANHATTAN - MANHATTAN](#)
[Marco Lombardo](#)
[Chiara Fugazzotto](#)
[CECILIA POLIDORI](#)
[Daniela Ruggieri design allievo](#)
[Caterina Sposato](#)
[Ilaria Mannino Design](#)
[erika.fammartino](#)
[Giusy Fazio](#)
[Carlo Tebala](#)
[Domy D'amico](#)
[Lavinia Parisi](#)
[Maria Chiara Grasso](#)
[Francesca Varano Design Allievo](#)
[AnToNiO LuCiA](#)
[Edoardo Lio](#)
[Federica](#)
[Giusi Lombardo](#)

ALL IMAGES ON THIS SITE COPYRIGHT ©2011 CECILIA POLIDORI OR THEIR RESPECTIVE OWNERS. CECILIA POLIDORI TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI E PROTETTI DA COPYRIGHT. NESSUNA IMMAGINE PUÒ ESSERE RIPRODOTTA SENZA AUTORIZZAZIONE DELL'AUTRICE.

CECILIA POLIDORI TUTTI I DIRITTI SONO RISERVATI E PROTETTI DA COPYRIGHT. Modello Awesome Inc.. Powered by [Blogger](#).

