

cecilia polidori TWICE DESIGN LESSONS

DESIGN LESSONS. secondo sito di appunti delle Lezioni tenute nei corsi nel 2011-12. temi, argomenti e spunti progettuali e sperimentali. Autori trattati. Riferimenti, bibliografia, siti utili. CECILIA POLIDORI TWICE DESIGN LESSONS - PILOTA 1 integrazione ai corsi di Design A e B (laboratori di progettazione architettonica 1) a.a. 2011 -12, facoltà di architettura, reggio calabria



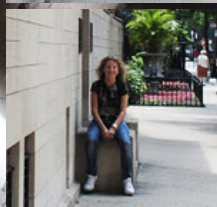
e p English version

1715

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

<http://ceciliapolidoritwicedesign.blogspot.com>



l'Aautrice al 1365 N Astor St, Chicago, ILLINOIS
CHARNLEY - Persky HOUSE 1892,
luglio 2011

la foto di fondo è un autoritratto dell'Aautrice all'interno di The Cloud Gate, AT&T Plaza, Millenium Park, S Michigan Ave, Chicago, Illinois, comunemente

chiamato *The Bean*, il Fagiolo, agosto 2011.

"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..."

Edo MARL, *25 modi per piantare un chiodo*, marzo 2011

Home page	il mio web	programma 2011-12	ICAR 13 contenuti	bigliografia essenziale	come fare una bibliografia
orari e regole d'oro	gli Appunti di Daniele Ruggeri		appunti Lezione 1	esito Lezione 1	Autori: brani e link
appunti Lezione 2					

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.

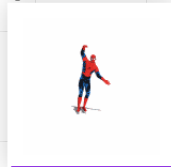
due paginette scansionate di cui una delle due non riguarda nemmeno questo corso. quella che riguarda gli argomenti trattati non dice nulla: di nessuna utilità, ve la mostrerò a Lezione, naturalmente. e con frasi che non ci riguardano proprio.

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,

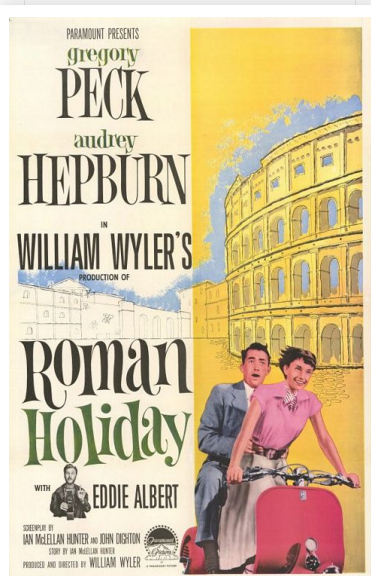
sulla piattaforma troverà qualche altra mia indicazione. tengo a precisare che non deve certo svolgere un post su ogni parola chiave... se tutti fossero come Lei, avremmo bisogno di un web tutto x noi! Quindi è importante, invece, che Lei legga le pagine che ho indicato... e certo può proseguire letture, 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 result for 'vacanze romane vespa'. The main video is titled 'Vacanze Romane - fuga in vespa.avi' by 'Elpibedepigneto' with 2 videos. To the right, there are four video thumbnails with titles: 'Roman Holiday' (3:02), 'La Bocca Della Verità' (2:54), 'Roman holiday - Vacanze Romane' (1:40), and 'VACANZE ROMANE 1953 - 2011 (***IMPERDIBILE***)' (9:55).

con che moto all'inseguimento?



con quali auto?

Pubblicato da DESIGN MANHATTAN - MANHATTAN

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".



Lambretta M (A) 125



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 ambiziosissimi 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 nazionali-popolari è una delle chiavi di successo del nuovo mezzo di trasporto.

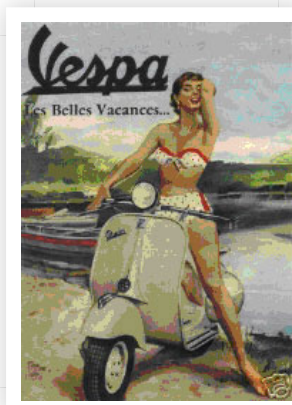


Più 'spartana', più spigolosa, la Lambretta cerca di rifarsi nei primati sportivi.

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.



Gregory Peck e Audrey Hepburn in "Vacanze romane"

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/>

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>

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

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



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 senno 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 irreal 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

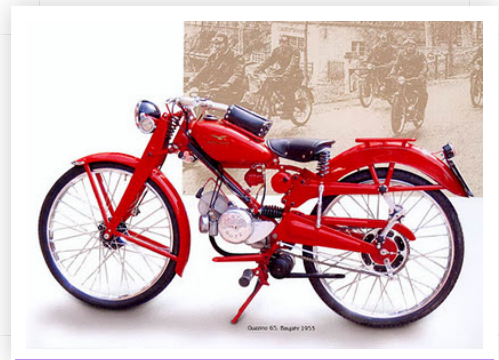
3. E.M. Guzzino

"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, Sozago, 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.



Piccolo, grande "Guzzino"

**La moto per tutti, non solo nel
mercato italiano ma anche
in quello estero. Costruita dal 1946 al
1954 in oltre 150.000 esemplari,
è la prima Guzzino con motore a
due tempi, la testimonianza delle
tradizioni meccaniche della Casa di
Mantova. L'ideatore gli durante
la guerra fu Antonio Meucci su
scelta ma precise indicazioni di
Carlo Guzzi, l'indimenticabile.**

IL MODELLO

La Guzzino 65, o meglio il "Guzzino", venne in
dalla prima moto di Antonio Meucci, l'idea,
quella del design, come stile, l'aspetto
esterno, l'aspetto, tutto quello che
si è riuscito a realizzare all'interno
della meccanica, alla ricerca di un
motore che fosse, almeno, un po' più
della Guzzino 65. Il motore, l'aspetto,
la Guzzino 65.

La Guzzino 65, o meglio il "Guzzino", venne in
dalla prima moto di Antonio Meucci, l'idea,
quella del design, come stile, l'aspetto
esterno, l'aspetto, tutto quello che
si è riuscito a realizzare all'interno
della meccanica, alla ricerca di un
motore che fosse, almeno, un po' più
della Guzzino 65. Il motore, l'aspetto,
la Guzzino 65.

MOTO GUZZI

"65"

MOTOLEGGERA

la piccola macchina dalle grandi prestazioni

Sen. per Az. MOTO GUZZI - MANDELO DEL LARO 10400

Link di riferimento

Testo: [Parte 1](#)

[Parte 2](#) Immagini: [Guzzino 1](#)

[Guzzino 2](#)

[Guzzino 3](#)

Publicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:38:00 PM

E.M. Guzzino

" Un giovanotto, l'unico ad avere un Guzzino, ci narrava i suoi viaggi nei paesi vicini 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

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, affidabile, venne ben presto adattato al trasporto di un passeggero, ma anche elaborato in versioni sportive capaci di eccezionali imprese.

Sin dal 1943 la Moto Guzzi pensava a un veicolo economico per andare incontro al bisogno di mobilità della popolazione martoriata dalla guerra.

La nuova Guzzi si presentava come un modello molto semplice, sia meccanicamente che da condurre: i comandi sono pochi e tutti a portata di mano, sebbene in alcuni casi antiquati. Il *Guzzino* fu impiegato in svariate competizioni, sia in Italia che all'estero.

Fu oggetto di svariate modifiche e adattamenti da parte di numerosi privati. Una delle trasformazioni più comuni fu quella per trasportare un passeggero, ma vi furono anche accoppiamenti con un sidecar, trasformazioni in motofurgoncino o impieghi del motore come motozappa o mola da arrotino.

Link di riferimento testo:

<http://www.autobistrot.com/showthread.php?1925-Moto-Guzzi-Motoleggera-65-quot-Guzzino-quot-e-Cardellino-65-75-85>

http://it.wikipedia.org/wiki/Moto_Guzzi_Motoleggera_65

<http://www.ibs.it/code/9788879114400/chierici-massimo/moto-guzzi-guzzino.html>

Publicato da Chiara Fugazzotto a 10/28/2011 07:31:00 PM

E.M Ippogrifo di Astolfo

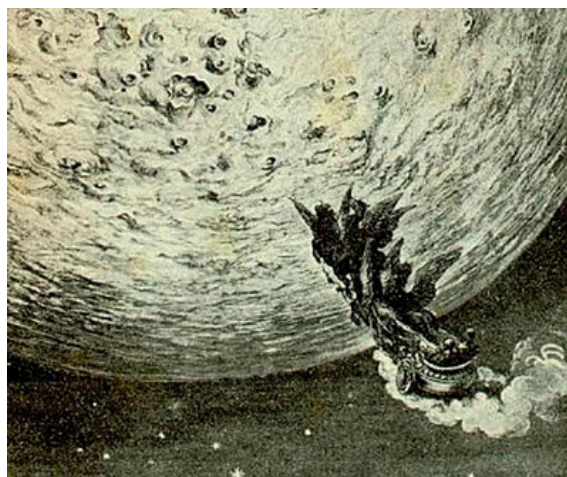
*"Non è finto il destrier, ma naturale,
ch'una giumenta generò d'un Grifo:
simile al padre avea la piuma e l'ale,
li piedi anteriori, il capo e il grifo;
in tutte l'altre membra pareva quale
era la madre, e chiamasi ippogrifo;
che nei monti Rifei vengon, ma rari,
molto di là dagli aghiacciati mari."*

L'**Ippogrifo** è una creatura mitologica. Il suo nome deriva dalle parole greche *hippos* (cavallo) e *grypòs* (grifone). L'ippogrifo è infatti una creatura alata, originata dall'incrocio tra un cavallo ed un grifone, con testa e ali di aquila, zampe anteriori e petto da grifone ed il resto del corpo da cavallo.

La prima descrizione letteraria dell'Ippogrifo si deve a **Ludovico Ariosto** nel suo **Orlando Furioso**.

L'Ippogrifo appartiene al mago Atlante, ed in seguito sarà il mezzo con cui Astolfo riuscirà ad arrivare sulla luna per recuperare il senno perduto di Orlando *"che per amor venne in furore e matto"*.

da 'Orlando Furioso', Ludovico Ariosto, canto IV, ottava XVIII, versi 1-8



"Astolfo sulla Luna", illustrazione di Gustave Doré

In quest'opera l'ippogrifo trae elementi sia dalla figura di Pegaso che da quella del grifone, un incrocio tra leone e aquila. Nel poema dell'Ariosto le parti leonine del grifone sono sostituite con quelle di un cavallo, mentre rimangono la testa e le ali dell'aquila.

L'idea del connubio tra grifone e cavallo si trovava già nelle *Bucoliche* di Virgilio, in un passo che considerava questo incrocio come qualcosa di impossibile e assurdo, visto il leggendario odio tra i due animali:

"Iungentur iam grypes equis": da oggi i grifoni si uniranno ai cavalli (*Egloga VIII, 27*).

L'Ariosto, al contrario, crede che proprio da questo connubio sia nato l'ippogrifo.

Link di riferimento testo:<http://it.wikipedia.org/wiki/Ippogrifo>

<http://www.okpedia.it/ippogrifo>

<http://www.linguaggioglobale.com/mostr/txt/145.htm>

Immagine tratte da:

http://www.atuttascuola.it/collaborazione/sabry/ludovico_ariosto_file/image010.jpg

<http://2.bp.blogspot.com/-OUYKDSjojce/TbfzN3hp-I/AAAAAAAAABJw/9VgaVHGKRJI/s1600/Astolfo.jpg>

Publicato da Maria Chiara Grasso a 10/22/2011 05:13:00 PM

4. E.M. ippogrifo di Astolfo

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

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

dall'Orlando Furioso dell'Ariosto (canto VI):

18. Quello ippogrifo, grande e strano augello,
Lo porta via con tal prestezza d'ale,
Che lasciera di lungo tratto quello
Celer ministro del fulmineo strale.
Non va per l'aria altro animal sì snello,
Che di velocità gli fosse uguale:
Credo ch'a pena il tuono e là saetta
Venga in terra dal ciel con maggior fretta.

Orlando è divenuto pazzo per amore. Il duca Astolfo decide allora di volare sulla Luna con l'Ippogrifo (cavallo magico alato) per recuperare il senno di Orlando.

Ippogrifo. Appartenente alla mitologia greco-romana, ha zampe posteriori e corpo di cavallo o di leone; testa, collo, ali e zampe anteriori d'aquila o di avvoltoio.

La figura dell'ippogrifo venne ideata dall'Ariosto basandosi sulla metafora latina di Virgilio "incrociare grifoni con cavalli". Secondo il mito, infatti, i due animali sarebbero stati nemici naturali. Negli scenari fantastici in cui sono presenti, infatti, sono animali molto rari, proprio per questa inimicizia tra grifoni e cavalli.

Link di riferimento

Testo: http://www.fabbriscuola.it/hyfabbrri/Quadrato_magico/pdf_lett/Lett_03.pdf

<http://it.wikipedia.org/wiki/Ippogrifo>

<http://www.linguaggioglobale.com/mostri/txt/145.htm>

Immagini: <http://magicbestiary.narod.ru/photoalbum25.html>



Publicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:37:00 PM

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, **finziere** 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**).

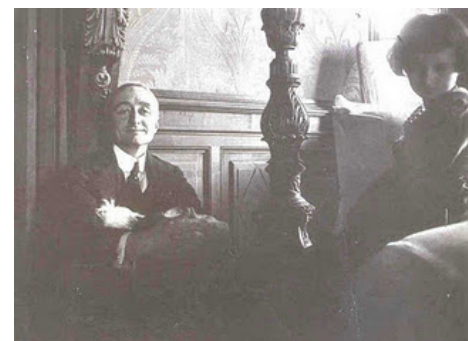
Ma la cosa che sicuramente amava di più era **l'arte** e la promozione delle manifestazioni artistiche, delle quali fu apprezzato mecenate. Raccolse un'importante collezione di arte antica che passò poi alla Galleria Sabauda di Torino. Contribuì in modo determinante nel 1929 alla nascita del famoso "**Gruppo 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.

Link di riferimento testo:



Villa Gualino, Busiri Vici, Torino

<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>

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

E.S. Bakst

Léon Bakst (pseudonimo di Lev Schmule Rosenberg) è stato un **pittore, scenografo e costumista** russo.

Nato nel 1866 da una famiglia ebrea a San Pietroburgo, Bakst nel 1898 fondò con l'imprenditore teatrale Diaghilev il gruppo d'avanguardia *Il mondo dell'arte*.

A sinistra: "Odalisque" (data sconosciuta) e "Sketch for la Péri" (1911), Leon Bakst;

A destra: "Narcisse" (1911), Leon Bakst.



La sua personalità di scenografo e costumista si realizzò pienamente con i **Balletti Russi di Diaghilev**, dove riuscì a coniugare la raffinatezza del simbolismo francese con la tradizione popolare russa. I suoi costumi per i balletti russi generarono una vera **tendenza** nella moda europea dell'inizio del Novecento, suscitando un grandissimo interesse per gli elementi dei costumi nazionali di diversi paesi lontani ed esotici.



Il **colore** assume nella sua opera un valore altamente **simbolico** e costituisce il principio delle sue tante scenografie. L'innovazione fu quella di individuare una banda di colore per ogni allestimento, seguendola fino in fondo, e di comprendere che le scene, i costumi e gli artisti avevano uguale importanza nello spettacolo.



Bakst concepì la **scena** in tre dimensioni dilatandola attraverso simmetrie occulte, ottica spaziale e **profondità** della scena, dentro cui lo spettatore doveva entrare in una dimensione onirica. L'artista compì una **rivoluzione dello spazio** scenico, che doveva avere un significato simbolico, essere rappresentazione di un viaggio dello spettatore verso un antico candore. Léon Bakst morì a Parigi nel 1924.

Scenografie da "Sheherazade", Leon Bakst (1916)

Link di riferimento testo:

<http://www.artgalleryinrome.eu/Bakst.html>
http://it.wikipedia.org/wiki/L%C3%A9on_Bakst
<http://nastia.style.it/tag/leon-bakst/>

Immagini tratte da:

<http://www.dansmuseet.se/english/index.html>
http://www.artinthepicture.com/artists/Leon_Bakst/

Pubblicato da Maria Chiara Grasso a 10/28/2011 07:18:00 PM



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>

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

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.



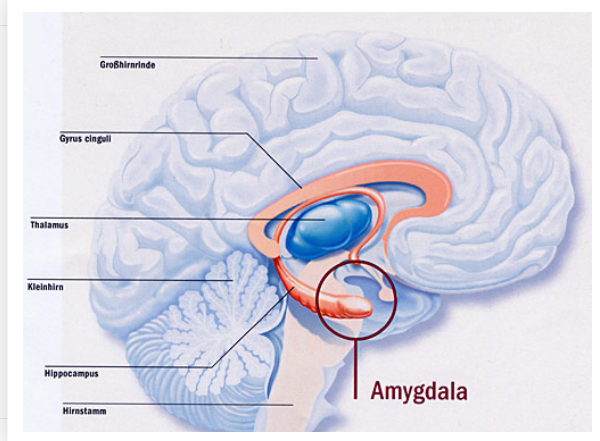
Link di riferimento

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

<http://cronologia.leonardo.it/invenzio/invo01.htm>Testo: http://www.cainapoli.it/site2/mus_ami.htm

Pubblicato da Francesca Varano Design Allievo a 10/28/2011 07:39:00 PM

E.M. amigdala



L'amigdala è una struttura cerebrale a forma di mandorla che risiede nel lobo temporale davanti all'ippocampo. Essa gestisce le emozioni ed in particolare la paura. Ha una struttura ovoidale situata nel punto più basso della parete superiore del corno inferiore di ogni ventricolo laterale. Le sue funzioni principali sono quelle di immagazzinare le notizie e di comandare una reazione in particolari situazioni, con pensieri ed azioni che richiamano alla memoria esperienze dello stesso tipo e che hanno insegnato al cervello a reagire.

Queste emozioni che scaturiscono da questo nucleo di neuroni sono indipendenti dalla nostra volontà. Essa è dunque l'archivio della nostra memoria emozionale, per ciò analizza l'esperienza corrente, con quanto già accaduto nel passato: quando la situazione presente e quella passata hanno un elemento chiave simile, l'amigdala lo identifica come una associazione ed agisce, talvolta, prima di avere una piena conferma. Ci comanda precipitosamente di reagire ad una situazione presente secondo paragoni di episodi simili, anche di molto tempo fa, con pensieri, emozioni e reazioni apprese fissate in risposta ad eventi analoghi. L'amigdala può reagire prima che la corteccia sappia che cosa sta accadendo, e questo perché l'emozione grezza viene scatenata in modo indipendente dal pensiero razionale, e prima di esso.

L'immagine è tratta da un saggio di Lorenzo Guerra, "L'Amigdala: il centro delle competenze sociali", L'Amigdala: il centro delle competenze sociali: "L'Amigdala è stata sempre associata alle emozioni ed è stata riconosciuta come il centro della paura e altre emozioni, soprattutto se collegate a qualche forma di reazione attiva.

Lo studio, invece, analizza il rapporto tra competenze sociali e Amigdala, che sembra siano direttamente collegate.

Lo studio osserva che le persone con una Amigdala più sviluppata (in termini di dimensioni) sono più inclini a gestire una rete sociale o amicale maggiore e più complessa rispetto a chi, invece, la ha più piccola."

Link di riferimento:

<http://www.stetoscopio.net/salute/lamigdala-a-cosa-serve>

<http://it.wikipedia.org/wiki/Amigdala>

Publicato da Domy D'amico a 10/28/2011 05:05:00 PM

E.S. Legno di cirmolo

"Il papà di mia mamma era un falegname. Faceva sedie, scaffaletti, armadi, letti, porte e tutte quelle cose che si fanno con il legno, di abete o di larice e qualche volta con il legno di cirmolo profumato e tenero, e infatti con quel legno tenero e quasi senza vene il papà di mia mamma qualche volta scolpiva anche statue di santi per gli altari nelle chiese di montagna."

Ettore SOTTASS, *Scritto di notte*, ediz. Adelphi, Milano, maggio 2010, 1a ediz. pag.17

"Il Cirmolo resiste bene ai venti, e la neve, che alle alte quote e in grandi quantità scende su di lui, non riesce a spezzargli le braccia come a molti suoi fratelli.

Annusando un tronco di Cirmolo si comprende quanto sia importante la vita sulla terra. C'è tutto in quell'odore: la montagna, il mare, i deserti, la voglia di vivere, la semplicità. Appendi un ramo di cirmolo in una stanza e ti porti in casa il bosco."

Mauro CORONA, *Le voci del bosco*, 1a ediz. Biblioteca dell'immagine (collana Chaos), 1998, pag.152 <http://www.viverenellegno.com/dettaglio.asp?codice=catt6>

Il cirmolo, è un albero che ama l'alta quota: le sue condizioni ottimali sono tra i 1600 e i 2100 metri d'altitudine.

In passato il cirmolo era impiegato soprattutto per costruire mobili, armadi o rivestimenti. Si era notato, infatti, come i vestiti si conservassero meglio negli armadi realizzati con questo legno. Si sta dimostrando come questo legno inibisca lo sviluppo dei parassiti dei tessuti migliorando la conservazione dei nostri abiti e delle nostre biancherie.

Oggi viene utilizzato soprattutto per costruire letti e culle per bambini, data la sua capacità di garantire un buon riposo, ed inoltre si utilizza per il rivestimento delle saune e locali wellness. Il cirmolo ha la capacità di ridurre notevolmente la formazione di parassiti dei tessuti, tarne, etc.

Oggi il legno di cirmolo, è utilizzato non solo per la costruzione di armadi e mobili vari ma anche per la realizzazione di oggetti di design.

Link di riferimento foto:

[Vivere nel Legno by Duegi Falegneria snc](http://blog.marcaclac.it/category/cameretta-del-benessere/)

<http://blog.marcaclac.it/category/cameretta-del-benessere/>

Link di riferimento testo:

<http://www.wellnesswood.it/cirmolo.html>

<http://www.mevita.it/prodotti-alto-adige/cirmolo/>

Per le caratteristiche specifiche e tecniche vedi sito:

<http://www.altoadige-suedtirol.it/guide/legno/cirmolo.php>

Publicato da Domy D'amico a 10/26/2011 12:19:00 AM



E.S. Leica

La Leica cambia totalmente la storia della macchina fotografica. Non può essere considerata come il miglioramento di qualcosa già esistente ma un progetto che ha rivoluzionato e ridisegnato la fotocamera inventando una impostazione dei comandi che da quel momento nessuno ha più modificato. Per questo motivo è universalmente riconosciuta come il pilastro, la pietra miliare che segna l'inizio dell'era della storia moderna della fotocamera.



La Leica introduce il formato 24x36, il caricatore metallico per pellicola 35mm con doppia perforazione e realizza il sogno di Oskar Barnack "un piccolo negativo per grandi foto". Barnack (1879 - 1936) era un fotamatore con idee chiare sulla macchina fotografica ideale: piccola, leggera e con ampia autonomia. All'inizio del '900 si trattava di un sogno impossibile e Barnack aveva già fallito varie volte. L'occasione giusta gli si presentò nel 1913 quando, come dipendente di Ernst Leitz, progettò una cinepresa. La storia ufficiale racconta che Barnack pensò di costruire una semplice macchina fotografica per determinare l'esatta sensibilità della pellicola cinematografica. Probabilmente invece Barnack approfittò dell'occasione per fare l'ennesimo tentativo di fotocamera "piccolo negativo per grandi foto". Barnack usò il prototipo per molti anni, ed alcune foto sono giunte fino a noi: la qualità era decisamente buona e "la macchina di Barnack" fu apprezzata anche da Leitz.

Link di riferimento <http://www.fotografareflex.net/leica.html> / http://www.photogallery.it/storia/leica_1.html

"Ho scoperto la Leica; è diventata il prolungamento del mio occhio e non mi lascia più."

Chéroux CLEMENT, *Henri Cartier-Bresson. Lo sguardo del secolo*, edit. Contrasto DUE (collana Logos), 2008, pag.159

Link di

riferimento <http://it.wikiquote.org/wiki/Leica> / http://it.wikiquote.org/wiki/Henri_Cartier-Bresson

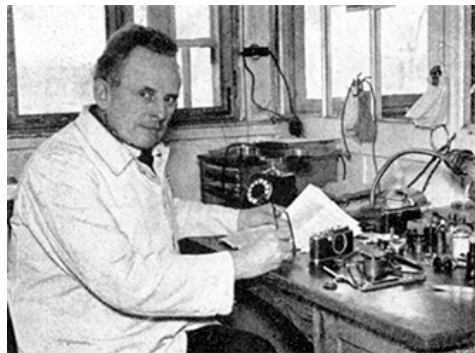
Publicato da Giusy Fazio a 10/25/2011 11:40:00 PM

Leica: "piccolo negativo per grandi foto"

"Avevo la Leica intorno al collo e già mi sembrava di non poter girare come un turista con la Leica al collo."

Ettore SOTTASS, *Scritto di notte*, ediz. Adelphi, maggio 2010, pag. 22

Ma che cos'è una Leica? Beh, leggere "...come un turista..." ci fa capire immediatamente che si tratta di una macchina fotografica, ma non di una qualunque: la Leica è la macchina fotografica per eccellenza, l'apparecchio che segnò l'inizio della storia moderna della fotocamera. Oggi gran parte di noi ne possiede una, rigorosamente digitale, perché piccola, leggera, pratica ed accessibile a chiunque, ma non tutti sanno che se questo è possibile, è grazie ad Oskar Barnack ed al suo grande sogno: "un piccolo negativo per grandi foto".



Infatti nel 1913, Barnack, un fotografo che allora lavorava presso l'Industrie Leitz, progettò una cinepresa e sfruttò questa occasione per realizzare anche un prototipo della "macchina Barnack" in cui decise di raddoppiare le dimensioni del formato cinematografico, da 18x24 a 24x36, ed inserire un contafotogrammi numerato fino a 50. Sebbene all'epoca il suo progetto venne molto apprezzato, tuttavia esso rimase inattuato fino al dopoguerra, quando Ernst Leitz decise di contrastare la crisi economica e rilanciare la propria azienda puntando su un prodotto del tutto nuovo e diverso dal solito.

Allora vennero migliorati l'otturatore ed il contapose, la fotocamera fu dotata di un mirino e di un obiettivo progettato appositamente per il nuovo formato. Fu inventata la cassetta a tenuta di luce che, pre-caricata in camera oscura, permetteva di cambiare la pellicola alla luce del giorno e consentiva grande autonomia senza aumentare le dimensioni della macchina. La scelta del rochetto ricevitore per i fotogrammi esposti rese necessari un comando di sblocco ed un altro per riavvolgere la pellicola. Così nel 1925, il sogno di Barnack finalmente si realizzò: la *Leitz camera* era sul mercato.

Questa è la storia di un oggetto che rivoluzionò il mondo della fotografia, ma soprattutto il modo di pensare ad essa, in quanto non si tratta semplicemente del miglioramento di qualcosa già esistente ma di un'invenzione vera e propria che fece scuola a molti altri costruttori del tempo (Kodak, Zeiss, ecc...) i quali contribuirono a loro volta alla sua evoluzione permettendo così ad ogni persona oggi di poter immortalare i propri ricordi con un semplice click.

Link di riferimento

Testo: http://www.photogallery.it/storia/leica_1.html

Immagine in alto a sinistra: http://www.zmphoto.it/articoli/leica_m8/img/barnack.jpg

Immagine in basso a destra: http://www.photogallery.it/storia/leica_1.gif

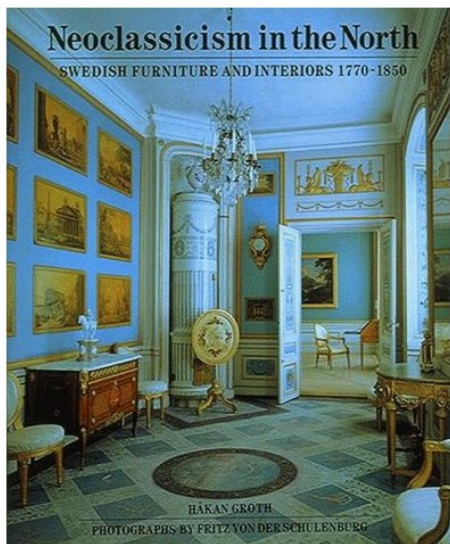
Publicato da Federica Papalia a 11/01/2011 11:13:00 AM

Stufe in ceramica a legna

Le prime stufe in ceramica si svilupparono nelle regioni nordiche ed erano in muratura. In seguito la loro intonacatura venne sostituita gradatamente con mattonelle smaltate e dipinte a mano con la funzione di decorare l'ambiente in cui la stufa si trovava. Con il tempo il gusto si raffinò fino a fare della stufa in ceramica un importante elemento architettonico, inserita nello stile dei vari filoni artistici.

Le
stufe in

ce
se



e estetiche,
antiche ville



signorili.

Ne sono un esempio le stufe pervenute nelle varie stanze dell'antico "Castel Turess" in Alto Adige risalente al XIII secolo.

Una delle stanza contiene una bellissima stufa in maiolica con decorazioni blu.

Nella seconda metà del Settecento il Re di Svezia Gustavo III, colto, raffinato e amante dell'arte, crea uno stile d'arredamento che è ancora conosciuto con il suo nome. Lo stile Gustaviano fonde il Rococò e il Neoclassicismo in maniera originale. Caratteristiche dello stile Gustaviano sono le stufe a piastrelle. Qui sotto potete osservare la foto di una stufa proveniente dalla fabbrica di ceramiche di Marieberg, e costruita a cavallo tra il Settecento e l'Ottocento per il palazzo di Sturehov.



L'immagine sottostante propone un angolo di una delle tante stanze della reggia di Gripsholm in Svezia, il castello dove Re Gustavo trascorreva le vacanze. Come si nota dall'immagine nella stanza si trova una stufa di maiolica decorata.

Riferimenti:

Håkan Groth, *Neoclassicism in the North/ Swedish Furniture and Interiors 1770-1850*, Photographs by Fritz von der Schulenburg, 1999
Thames & Hudson Publishers | Essential illustrated art books | Neoclassicism in the North
[Lo stile gustaviano « Oltre il cancello](#)
<http://www.fuocoelegna.it/ceramica.php>

Pubblicato da Lavinia Parisi a 10/30/2011 05:56:00 PM

Consiglia questo indirizzo su Google

[Home page](#)

Post (Atom)