

Gli artisti compiono definitivamente la rottura con la tradizione romantica dello "scapigliato",

In occasione dell'ultima Triennale abbiamo espresso la nostra opinione circa quei padiglioni dove si sperimentava l'applicazione dell'arte all'industria nell'evoluzione del gusto contemporaneo. Secondo la nostra opinione, non si doveva forzare la ricerca del bell'oggetto, dell'oggetto « bello in sè », della forma « che parla per se stessa ». Il motivo è evidente: c'è il pericolo dell'estetismo che può danneggiare quanto e ancor più dell'oggetto in serie. E questo difetto, almeno questa tendenza, si avvertiva assai chiaramente nel padiglione della Triennale dedicato alla « Forma dell'utile » e in genere al Padiglione dello sport, della casa, della macchina e del lavoro.

Il visitatore della XXX Fiera di Milano trova ora, in posizione ancora modesta per quest'anno (ma l'iniziativa è destinata certamente a svilupparsi), la I^a Mostra delle arti e dell'estetica industriale che sembra tener conto dell'esperienza della Triennale.

Infatti con molta maggior semplicità si suggerisce agli industriali l'aiuto che l'artista, non soltanto l'architetto ma anche il pittore, può dare alla costruzione in serie, alla fabbricazione meccanica, col suo suggerimento delle forme e dei colori che sono del resto in funzione delle forme.

Il padiglione si compone con grande semplicità. Si prende un oggetto, uno di quegli oggetti che potete incontrare in ogni angolo della Fiera e se ne fa riconoscere la sua artisticità, la sua natura non occasionale ma pensata e sentita nel complesso della fabbricazione meccanica. Non ci si trova più di fronte all'oggetto gustoso ma ridicolo, alla bella trovata del pessimo gusto, ma di fronte ad un esame sereno ed attento dell'evoluzione della forma meccanica o di artigianato in serie con l'intervento dell'artista.

Quante volte dal *motorscooter* al motoscafo, dalla macchina da scrivere a quella da cucire, dal fornello al trattore, noi ci siamo domandati in quanti modi questa forma, rispettando in pieno la sua funzionalità, poteva essere composta! Questi organizzatori suggeriscono infinite soluzioni pur presentando forme esistenti, grazie all'intervento non estemporaneo dell'artista.

Ci aspettavamo anche di trovare in questo padiglione il rovescio della medaglia. Credevamo che gli organizzatori facessero anche vedere come il progresso industriale abbia contribuito a modificare le forme dell'arte stessa, dell'arte cosiddetta « pura ». Infatti chi non si accorge che perfino un paesaggio contemporaneo, con la presenza dei trattori, dei treni, delle automobili, dei ponti in ferro, delle costruzioni in cemento armato, è profondamente modificato rispetto a un secolo fa? Chi non valuta ormai che perfino nella natura morta può entrare un oggetto meccanico che cambia il gusto di questa composizione dove finora trionfavano le mele e le pere, le bottiglie e le tovaglie? Che dire poi della figura umana che non è più oggi limitata al ritratto del signore con il gusto dei velluti e dei broccati o alla figura del contadino che era centrale nei quadri dell'Ottocento. Il lavoratore moderno dell'industria è un personaggio particolare, con atteggiamento e fisionomia nuovi nella storia della pittura. Le medesime cose valgono a maggior ragione per l'architettura per le arti applicate, ecc..

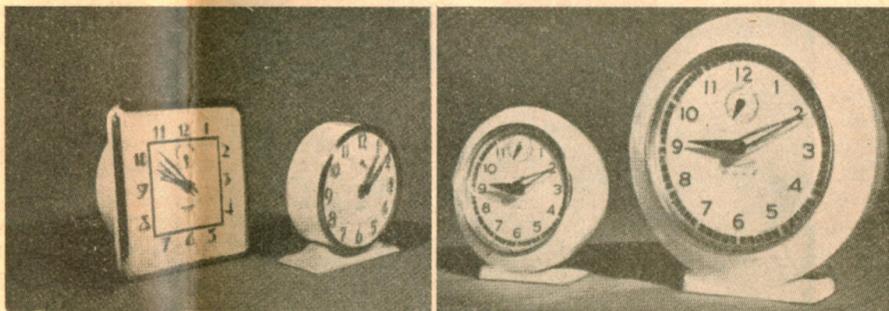
Siamo dunque — e la cosa è di grande importanza — a una specie di svolta anche alla Fiera di Milano. Oh, si tratta ancora di qualche cosa di impercettibile; ma il problema maturerà e presto.

Finora la città dei traffici era il luogo dove convenivano quelli che volevano stringere affari, quelli che volevano osservare e studiare i nuovi tipi della produzione industriale e quelli che volevano sentire la emozione del continuo rinnovamento industriale e del luogo di convegno della vita economica internazionale.

Ecco ora che comincia a spuntare anche alla Fiera di Milano un principio di critica sulla produzione anche dal punto di vista formale, un inserimento del gusto degli artisti nella produzione in serie. Siamo ad un passo nuovo. Gli artisti compiono definitivamente la rottura con la tradizione romantica dello « scapigliato ». Forse anche gli artisti incominciano ad ingranare nella grande ruota della produzione industriale.

Si aprirebbero per loro anche orizzonti nuovi per risolvere il loro problema economico. E non è cosa di poco momento.

Raffaele DE GRADA



Gli orologi disegnati da H. Dreyfuss (a destra) posseggono un quadrante di più facile lettura dei modelli precedenti (a sinistra). La base sembra formare parte integrante dell'orologio e non un pezzo separato come appare nel piccolo orologio di sinistra.

Motivi di preferenza

La scelta per l'acquisto di un oggetto, com'è noto, è subordinata a diverse considerazioni. Molto spesso, l'aspetto esteriore ed altre particolarità estranee al vero e proprio funzionamento d'uso, hanno il sopravvento nella decisione d'acquisto. Ad esempio, Henry Dreyfuss, il progettista che ridisegnò la struttura degli orologi prodotti dalla Ingraham Co. era intento a studiare le possibili reazioni del pubblico nella vendita al minuto degli orologi che

Centro Italiano di Estetica Industriale

A conclusione della I Mostra delle Arti e dell'Estetica Industriale e per sviluppare praticamente l'azione svolta fin dai suoi primi numeri, « a-z » ha costituito il Centro Italiano di Estetica Industriale con l'intento di:

- Favorire contatti, intese ed incontri tra industriali ed artisti al fine di suscitare uno spirito di stretta collaborazione;
- Provocare studi e ricerche suscettibili di conferire alla creazione dell'attività industriale valore estetico;
- Contribuire all'elevazione del gusto del pubblico nella scelta dei prodotti;
- Provvedere alla tutela dei legittimi interessi collegati all'opera della creazione estetica.

Ragguagli

Carrozzerie « antiammaccature » in materia plastica.

Sono state costruite negli Stati Uniti le prime automobili con carrozzeria interamente realizzata in materia plastica e pannelli di fibra di vetro. Carrozzerie di questo genere presentano numerosi e importanti vantaggi. Esse resistono magnificamente all'azione corrosiva degli agenti atmosferici e non sono quindi soggette né alla ruggine né a qualsiasi tipo di ossidazione.

Inoltre, a parità di peso, la loro resistenza risulta superiore a quella di analoghe carrozzerie costruite in acciaio.

Ma la caratteristica più importante di queste nuovissime carrozzerie è quella di essere assolutamente refrattarie alle ammaccature. Il materiale con cui sono fabbricate possiede infatti elevate proprietà elastiche e, anche dopo un duro colpo, l'ammaccatura scompare da sola e il materiale riprende esattamente la forma primitiva. Le rotture sono naturalmente possibili quando avvengono urti troppo forti, ma anche inconvenienti del genere risultano di lieve entità, perché, con un poco di fibra di vetro e di resina sintetica, la riparazione può essere eseguita da chiunque in brevissimo tempo.

Un'automobile di questo tipo è stata fatta cozzare, per prova, contro un albero alla velocità di 40 chilometri orari. Lo squarcio che ne è risultato è stato riparato in un'ora. Anche dal punto di vista estetico e della durata, le carrozzerie in materia plastica non hanno nulla da invidiare a quelle in lamiera di acciaio. Esse hanno una elevata durezza superficiale, una resilienza notevole e grande resistenza all'usura, e possono inoltre essere verniciate senza alcuna particolare difficoltà.

Esse possiedono per ultimo un altro grande pregio che interessa in modo particolare le grandi fabbriche di automobili: la facile lavorabilità che permette di stamparle e di modellarle senza bisogno delle pesanti e costose attrezzature necessarie per le carrozzerie in acciaio.

Mezzi di informazione.

Dalla relazione Unesco sulla situazione mondiale dell'informazione...

Il felice progressivo sviluppo della Olivetti che oggi dà lavoro ad oltre 5000 operai, non è originato da una formula misteriosa. Esso risiede nella mente direttiva che illuminata da una moderna concezione di vita guida ogni manifestazione aziendale.

