domus

Isola delle Rose

44°10′48″N 12°37′00″E



971 Luglio—Agosto 2013

€ 10.00 Periodico mensil

Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale, d.l. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2002 n. 46), articolo 1, comma 1, DCB-Milano

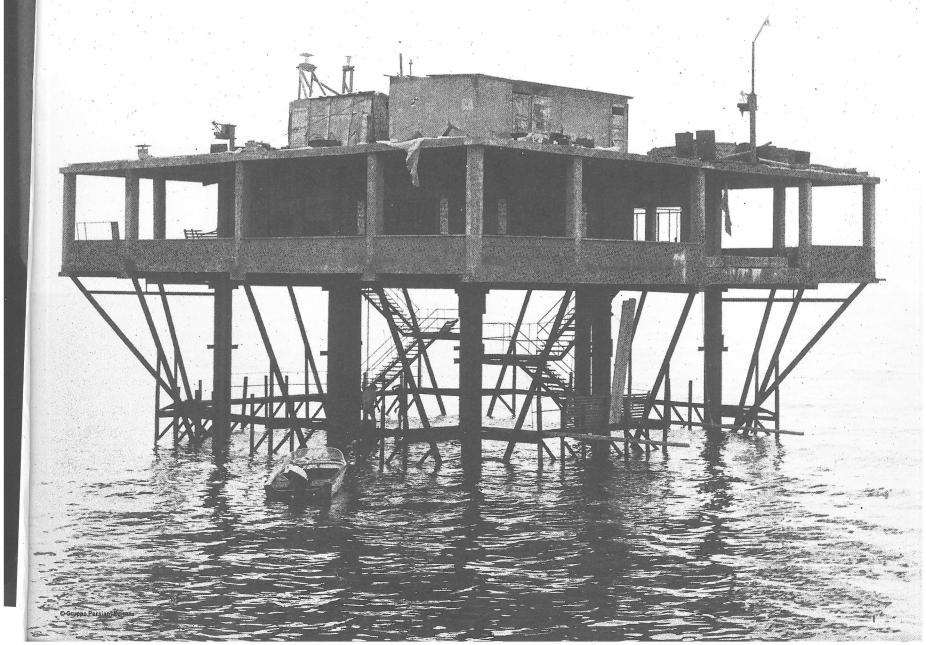
Foto storica della piattaforma costruita da Giorgio Rosa, tratta dal DVD L'Isola delle Rose, prodotto nel 2009 dal Gruppo Persiani Editore di Bologna. Nel documentario, l'ingegnere bolognese racconta il suo sogno: costruire una micronazione indipendente che, però, non venne mai riconosciuta a livello-internazionale

• A period photo of the platform built by Giorgio Rosa, taken from the documentary L'Isola delle Rose, released on DVD by Gruppo Persiani Editore in Bologna (2009). In the film, the Bolognese engineer describes his dream to build an independent micronation, which, however, was never internationally recognised

EDITORIAL

Isola delle Rose, 12:00

Meteo marinoShipping forecast



Più di uno dei miei predecessori—e, da ultimo, il grande Alessandro Mendini—ha fatto ricorso alla metafora del transatlantico, parlando di Domus. Per molti aspetti, è un paragone spontaneo: Domus è la ponderosa regina delle pubblicazioni di architettura e design che può, forse, sembrare un po' lenta, ma la cui stabilità costituisce una virtù impagabile nei turbolenti mari del xxi secolo. Se può talvolta risultare scomoda da maneggiare, poche altre riviste possiedono, comunque, la medesima diffusione e reputazione, un carico di conoscenza altrettanto prezioso e un personale di bordo altrettanto esperto e solerte. Per quanto assolutamente calzante, questa immagine turistico/navale ha tuttavia un aspetto che m'infastidisce: il suo carattere introspettivo. Se noi curatori siamo l'(indefesso) equipaggio e i nostri lettori i suoi (esigenti) passeggeri, qual è lo scopo effettivo del nostro viaggio? Offriamo semplicemente un mezzo lussuoso per spostarsi tra punti noti, da A a B, in buona compagnia, come fa qualsiasi altro transatlantico degno di questo nome? Il nostro solo obiettivo è offrire uno strumento di trasporto a una conoscenza preconfezionata nella sicurezza della terraferma? Le conversazioni notturne tra compagni di viaggio sono destinate a spegnersi, dopo aver fatto un po' di rumore nella sala da ballo? Questa meravigliosa nave non è altro che una grande cassa di risonanza? Non vi è nulla d'intrinsecamente irragionevole nell'idea di avvalersi dell'isolamento di un transatlantico per portare a termine un lavoro. Come sappiamo, la città modernista è nata in mare: la Carta di Atene fu notoriamente redatta—o, come sostengono alcuni, dettata da Le Corbusier agli altri membri del ciam—nel 1933, a bordo del piroscafo ss Patris II in viaggio verso Atene. Questa è, comunque, un'interpretazione riduttiva dello scopo di questo vascello. E se provassimo a immaginarci impegnati in una missione di esplorazione e a guardare fuori, invece di guardarci dentro? Che cosa succederebbe se spegnessimo le luci sul ponte e scrutassimo, attraverso gli oblò, la cupa oscurità? Che cosa vedremmo?

"Nulla!": potrebbero rispondere i passeggeri-lettori. "In mare, non c'è architettura! Torniamo al bar". In linea di massima, avrebbero ragione. E, tuttavia, se il nostro transatlantico si fosse trovato all'inizio del 1968 nel Mare Adriatico, a circa undici chilometri al largo della costa di Rimini, i suoi passeggeri avrebbero scorto un'opera architettonica assai singolare: una piccola piattaforma di pianta quadrata, immobile in mezzo al mare. Avrebbero notato come le sue dimensioni fossero quasi identiche a quelle della Villa Savoye e, forse, osservato come il ponte fosse sospeso sul Mediterraneo tramite snelli pilotis, in mezzo ai quali le imbarcazioni potevano ormeggiare e sbarcare i passeggeri, proprio come le automobili facevano scendere i loro ospiti direttamente nella pancia della casa simbolo di Le Corbusier. Negli anni Sessanta, l'ingegnere italiano Giorgio Rosa progettò e finanziò la costruzione di questa piattaforma di 400 m², concepita come progetto ibrido d'ingegneria marina e sperimentazione politica. La piattaforma dichiarò la sua indipendenza il 1 maggio 1968 con il nome in lingua esperanto di Esperanta Respubliko de la Insulo de la Rozoj (Repubblica Esperantista dell'Isola delle Rose), di cui Rosa si autoproclamò presidente e che aveva come lingua ufficiale l'esperanto. Il presidente/ ingegnere fece notare alle autorità italiane che la



Repubblica era situata in acque internazionali e dichiarò la propria intenzione di aprire una serie di servizi, tra cui un ristorante, un bar, alloggi e un ufficio postale. Poco tempo dopo, l'Isola delle Rose emise i propri francobolli, uno dei quali mostrava la sua approssimativa posizione nell'Adriatico. Il nuovo Stato, inoltre, dichiarò l'intenzione di battere una propria moneta: il Mill. La reazione del Governo Italiano alla nascita della micro-nazione fu rapida e brutale: alle 7 di mattina di martedì 25 giugno 1968, 55 giorni dopo la dichiarazione d'indipendenza, un gruppo di Carabinieri e di agenti della Guardia di Finanza sbarcò sulla piattaforma e ne prese il controllo. L'11 febbraio 1969, la Marina Militare Italiana fissò una serie di ordigni esplosivi ai pilotis e fece sprofondare la micro-nazione di Giorgio Rosa in fondo all'Adriatico, dove riposa tuttora. L'Esperanta Respubliko de la Insulo de la Rozoj non fu mai oggetto di pubblicazione su Domus.

"La Rete", ha scritto il teorico dei media Richard Barbrook nel 1998, "è tormentata dalle speranze deluse degli anni Sessanta". Sarebbe interessante considerare l'Isola delle Rose come l'anarchico sogno bagnato—scusate la freddura—di un eccentrico ingegnere, se non fosse che essa prefigura in maniera inquietante idee che sarebbero tornate alla ribalta 50 anni più tardi. Il Mill non fu mai effettivamente battuto, ma

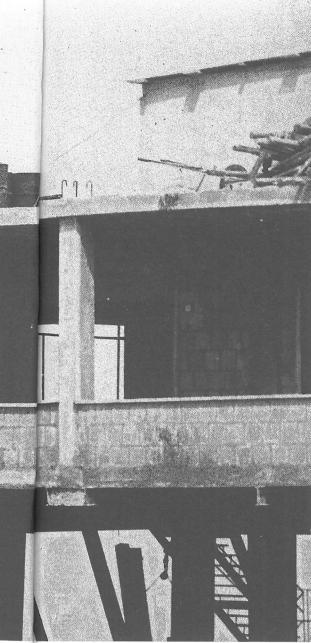
i Bitcoin attualmente in circolazione valgono centinaia di milioni di dollari e con essi puoi pagare la cena nei ristoranti di Londra, Berlino o New York. Le rovine ricoperte di mitili della piattaforma di Rosa riposano sul fondo del mare, ma i progetti di nazioni su isole artificiali incontrano grande fortuna nella Silicon Valley, dove Peter Thiel, fondatore di PayPal e membro dell'oligarchia del venture capital, sta investendo risorse imponenti nello sviluppo di una piattaforma galleggiante: senza stato di appartenenza e spudoratamente battezzata Libertarian Island. Ragazzini muniti di stampanti tridimensionali sfidano governi sempre più nervosi: progettano, costruiscono, sperimentano e distribuiscono armi scaricabili così velocemente da gettare nel panico il braccio legislativo-burocratico di uno Stato che non riesce neanche a mantenersi aggiornato. Se fosse una nazione, Facebook potrebbe presto diventare l'entità più popolosa del pianeta terreste. La piattaforma autofinanziata di Rosa fu resa possibile da una delle sue invenzioni ingegneristiche: i piloni potevano essere trasportati galleggiando sul mare e, quindi, adoperati per scavare i propri fori nel fondo marino, in maniera analoga alle viti autofilettanti. Quando la Silicon Valley era ancora boscaglia, Rosa capì che la tecnologia avrebbe democratizzato l'innovazione, al punto che la costruzione degli Stati sovrani

sareb settir senża fare e ma n tutte Sfort solar limit Com Mod a bo anti Nel l della a un Tutt istit crol seco coll nuo che il p tut

ana

Qu

di I



© Gruppo Persiani Editore

are

rk.

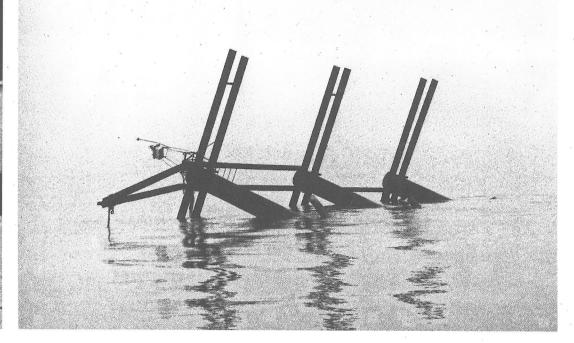
ti

sarebbe diventata un'attività popolare per i fine settimana dei professionisti della classe media senza che le nazioni potessero farci nulla. Puoi fare esplodere una piattaforma nell'Adriatico, ma non puoi fare saltare in aria i Bitcoin e tutte le stampanti tridimensionali del mondo. Sfortunatamente, la strategia si può applicare solamente a oggetti di dimensioni relativamente limitate: non puoi fare saltare in aria Internet. Come osserva Kazys Varnelis a pagina 32, il Modernismo—la città ideata in mare dal CIAM a bordo del piroscafo ss Patris II-è la nostra antichità: la nostra modernità è la tecnologia. Nel bene e nel male, la Rete è la spina dorsale della nostra cultura, che continua a trasformare a una velocità in crescita esponenziale. Tutto ciò che è solido si dissolve nell'aria—le istituzioni del xIX secolo stanno rapidamente crollando sotto la pressione dei problemi del xxI secolo. Se crediamo ancora nel valore delle azioni collettive, è venuto il momento di far nascere un nuovo Moderno: questa è la sfida progettuale che dobbiamo affrontare, mentre ci accingiamo a costruire la città di domani—per non abbandonare il progetto collettivo, che abbiamo sognato per tutto il xx secolo, nelle mani dell'individualismo anarchico del xxI.

Questo è il mio ultimo numero come direttore di *Domus* e onorato capitano di questo enorme

Ispirato dalla passione per il mare, Giorgio Rosa decide di costruire negli anni Sessanta una struttura a due piani al largo di Rimini: l'Isola delle Rose. Riveste il suo progetto di un ideale utopistico. autoproclamando il 1 maggio 1968 la Repubblica Esperantista dell'Isola delle Rose. Nel 1969, la struttura viene minata dai sommozzatori della Marina Italiana e fatta esplodere Driven by a love for the sea in the 1960s Giorgio Rosa decided to build a two-storey platform off the coast of Rimini. Named Rose Island, his project embodied a utopian ideal and was self-declared as the Esperanto Republic of Rose Island on 1 May 1968. In 1969, the structure was mined and blown up by divers of the Italian Navv





transatlantico. Guardando indietro, non ci si può sorprendere del fatto che questa rivista non abbia dedicato alcun articolo all'Isola delle Rose: in sé e per sé costituiva un'innovazione di poca importanza e, da un punto di vista politico, fu solamente un rumore di fondo nello svolgimento del dramma della Guerra Fredda. Vi erano molti altri e più interessanti argomenti di discussione sul ponte e nelle sale da pranzo di questo transatlantico. E tuttavia, nell'ambiente ibridato caotico della cultura della Rete del xxi secolo nulla esiste in uno stato di purezza assoluta: ogni cosa è il prodotto di una contaminazione incrociata e può essere ritratta solamente con un obiettivo grandangolare.

In questi 26 numeri abbiamo certamente messo alla prova la pazienza dei nostri clementi passeggeri (molti dei quali, probabilmente, avevano comprato il biglietto con la speranza di essere trasportati il più direttamente possibile alla propria destinazione finale) con soste impreviste in esotici scali, frequenti cambiamenti di rotta e incessanti inviti a guardare fuori dagli oblò: oltre i confini dell'Architettura con l'A maiuscola. Lo abbiamo fatto convinti che il vero scopo di questa nave non sia il trasporto ma l'esplorazione, e che, se le nostre conversazioni hanno un grande e durevole valore, perdere la curiosità per ciò che succede al di fuori dell'agio della nostra nave

equivarrebbe a perdere la nostra rotta.

In questi anni di viaggi non avrei potuto chiedere una compagnia più lieta e stimolante di quella del mio equipaggio—Roberto, Marco, Loredana, Elena, Rita, Laura, Giuseppe, Franco, Elisabetta, Simona, Vera, Fabrizia, Manuel, Gigi, Giulia, Alice, Miranda, Isabella, Antony e Guido—persone dalle quali ho imparato molto. Ringrazio l'immensa rete globale dei fedeli corrispondenti, che hanno contribuito con costante impegno a fare di ogni numero una fonte d'ispirazione ricca—per me e, spero anche, per i lettori.

Una riconoscenza particolare va ai corrispondenti speciali Paola Antonelli, Massimiliano Gioni, Dan Hill e Justin McGuirk, le cui idee hanno plasmato l'identità della rivista tanto quanto —e talvolta più—delle mie. Senza l'impegno instancabile di Anna e Sabrina, non sarebbe stato possibile nulla di ciò che abbiamo fatto. Al nuovo direttore, Nicola Di Battista, auguro molte lune di tranquilla navigazione.

Vorrei infine esprimere un particolare ringraziamento nei confronti di Maria Giovanna Mazzocchi Bordone, il nostro editore, la quale mi ha concesso l'indescrivibile privilegio di guidare questa nave per un certo periodo di tempo e mi ha sostenuto con generosità sino a ogni destinazione—anche in fondo al Mediterraneo.

—Joseph Grima

Nel 2009, do e ricerche, i s del Dive Plan Pesaro, guida Paganelli, ha sul fondo, a 1 profondità, i delle Rose. Il sono ridisce Domus ident mattone e pi piattaforma un telaio di 1 furono salda a terra e poi mare fino al per l'installa struttura m

More th the grea metaph Domus. is the p and the is a pric centur handle recogn the ho Fitting about me: its its (inc (discri purpo passa luxur liner know the sl fellov the b noth It's n unre of ar worl borr draf toth Patr anı pur mis of i swi

> thr Wh "No "Th Ge sho No six

Nel 2009, dopo molti tentativi e ricerche, i subacquei del Dive Planet di Rimini e Pesaro, guidati da Stefano Paganelli, hanno ritrovato sul fondo, a 13 metri di profondità, i resti dell'Isola delle Rose. Il 18 giugno 2013 sono ridiscesi sott'acqua per Domus identificando parti in mattone e putrelle in ferro. La piattaforma era costituita da un telaio di tubi d'acciaio, che furono saldati in un laboratorio a terra e poi trasportati via mare fino al punto prescelto per l'installazione. Sopra la struttura metallica fu posata una soletta in laterizio armato

• In 2009, after many attempts and extensive searching, divers from Dive Planet in Rimini and Pesaro led by Stefano Paganelli discovered the remains of Rose Island on the seabed at a depth of 13 m. On 18 June 2013, they dived again for Domus and identified portions of brickwork and iron girders. The platform consisted of a steel-pipe framework welded together in a workshop on dry land, and then transported out to sea to the chosen spot. A reinforced brick slab was placed on the metal structure



More than one of my predecessors—most recently the great Alessandro Mendini—have invoked the metaphor of the ocean liner when speaking of Domus. In many ways it's a natural analogy: she is the ponderous queen of design publications, and though she may not be agile, her steadiness is a priceless virtue in the turbulent seas of 21stcentury publishing. She may be cumbersome to handle at times, but few others have her reach, recognition or as valuable a cargo of knowledge in the hold, or as experienced and dedicated a crew. Fitting as it is in every way, there is one thing about this naval-touristic image that vexes me: its introspectiveness. If we, the editors, are its (indefatigable) crew, and our readers are its (discriminating) passengers, what exactly is the purpose of our voyage? Are we simply providing passage between known points, from A to B, in luxury and good company as a worthy ocean liner does? Is our sole objective the conveyance of knowledge previously produced on the safety of the shore? Are the nightly conversations among fellow travellers destined to reverberate around the ballroom, then die out? Is this marvellous ship nothing more than one big echo chamber? It's not that there's anything inherently unreasonable about the idea of availing oneself of an ocean liner's isolation as a means of getting work done. As we know, the modernist city was born at sea; the Athens Charter was famously drafted—or dictated, some claim, by Le Corbusier to the other members of CIAM—aboard the ss Patris II en route to Athens in 1933. However, it's an unambitious interpretation of this vessel's purpose. What if it were to imagine ourselves on a mission of exploration, and look outwards instead of inwards? What would happen if we were to switch out the lights on the bridge and peer out through the portholes into the oily darkness? What would we see?

"Nothing!" the reader-passengers could well reply.
"There's no architecture at sea! Back to the bar."
Generally speaking, they'd be right. However,
should our ocean liner have found itself in the
Northern Adriatic in early 1968, approximately
six nautical miles off Rimini, its passengers would



Photos Stefano Paganel

have spotted a very singular work of architecture: a small platform, square in plan, immobile in the middle of the sea. They would have noted how it is almost identical in size to the Villa Savoye, and might have observed how the deck was suspended above the Mediterranean by slender pilotis, between which boats could dock and unload passengers in much the same way automobiles offloaded their passengers directly into Le Corbusier's iconic house via its underbelly. In 1967, Italian engineer Giorgio Rosa designed and funded the construction of this 400-squaremetre platform as a hybrid project of marine engineering and political experimentation. The platform declared independence on 1 May 1968, under the Esperanto name "Esperanta Respubliko de la Insulo de la Rozoj" (the Esperanto Republic of Rose Island), with Rosa as its self-declared president and Esperanto as the official language. The engineer-president was careful to point out to the Italian authorities the fact that the republic was located in international waters, and declared

his intention to open a number of facilities on the island including a restaurant, bar, living quarters and a post office. Soon afterwards Rose Island issued its own stamps, including one showing the approximate location of Rose Island in the Adriatic Sea. The new State also declared its intention to mint a new currency, the "Mill". The Italian government's reaction to Rosa's micronation was swift and brutal: at 7am on Tuesday, 25 June 1968, 55 days after the declaration of independence, a group of Carabinieri and Guardia di Finanza officers landed on the platform and took control. On 11 February 1969, the Italian Navy strapped explosives to the piloti-pylons and sank Giorgio Rosa's micronation to the bottom of the Adriatic, where it still rests. The Esperanta Respubliko de la Insulo de la Rozoj was never published in Domus.

"The Net," wrote media theorist Richard Barbrook in 1998, "is haunted by the disappointed hopes of the Sixties." It would be tempting to dismiss Rose Island as nothing more than the anarchist wet

dream—pardon the pun—of an eccentric engineer, if only it did not so eerily prefigure ideas that would return in force half a century later. The Mill was never actually minted, but bitcoins worth hundreds of millions of dollars are in circulation, and you can buy dinner in restaurants in London, Berlin or New York with them. The mussel-encrusted remains of Rosa's platform may rest on the seabed, but plans for artificial island nations are alive and well in Silicon Valley, where Peter Thiel, the co-founder of PayPal and member of the Valley's venture-capitalist oligarchy, is sinking millions of dollars into the development of a stateless floating platform unashamedly christened "Libertarian Island". Kids with 3D printers are openly heckling jittery governments by designing, manufacturing, testing and distributing downloadable weaponry so quickly that the panic-stricken bureaucraticlegislative arm of the State simply can't keep up. If it were a nation, Facebook could soon be the most populous on earth.

Rosa's self-funded platform was made possible by one of his engineering inventions: pylons that could be floated out to sea and then used to drill their own holes into the seabed, rather like self-tapping screws. At a time when Silicon Valley was still scrubland, Rosa understood that technology would democratise innovation to the point that even sovereign nation-building could become a popular weekend activity for middle-class professionals, and there would be nothing the State would be able to do about it. You can bomb a platform in the Adriatic, but you can't bomb Bitcoin, or every 3D printer out there. Unfortunately, the strategy does not scale: you can't bomb the Internet.

As Kazys Varnelis observes on page 32, modernism—the city born at sea from CIAM on the ss Patris II—is our antiquity; our modernity is technology. For better or worse, the network is the backbone of our culture, and continues to transform it at an exponentially increasing speed. All that is solid melts into air; 19th-century institutions are quickly crumbling under the pressure of 21st-century problems. If we still believe in the value of collective endeavour, it's time for a rebirth of the Modern: this is the design challenge we face as we set about building the city of tomorrow, unless we are to surrender the collective project we dreamed of throughout the 20th century to the anarchic individualism of the 21st. This is my last issue as editor of Domus and as the privileged captain of this prodigious ocean liner. In retrospect, it's hardly surprising that this magazine never published Isola delle Rose; technically speaking the innovation it represented was minor, and on the political stage it was nothing more than a background glitch in the ongoing drama of the Cold War. There were plenty of other, more worthy topics of discussion on the bridge and in the dining halls of this liner. Yet in the hybridised, chaotic milieu of 21st-century network culture nothing exists in a pure state, not even architecture: everything is a product of cross-contamination, and can only be captured with a wide-angle lens. In these 26 issues, we have certainly tested the patience of our long-suffering passengers (many of whom probably purchased tickets with the expectation of being transported as directly as possible to their final destinations) with unscheduled layovers in exotic ports of

call, frequent deviations of course, and relentless invitations to look out of the portholes beyond the confines of Architecture with a capital A. We did so in the belief that the true purpose of this vessel is exploration, not transportation, and while our conversations are of great and lasting value, losing curiosity as to what's going on outside the comfort of our vessel would amount to losing our course. In these years of travels, I could not have asked for more enjoyable or inspiring company than the team—Roberto, Marco, Loredana, Elena, Rita, Laura, Giuseppe, Franco, Elisabetta, Simona, Vera, Fabrizia, Manuel, Gigi, Giulia, Alice, Miranda, Isabella, Antony and Guido—from whom I have learned much. I am grateful to the vast global network of faithful correspondents who have contributed with unwavering commitment to making every issue a rich and diverse source of inspiration for myself and, hopefully, the readers. A special thank you goes out to special correspondents Paola Antonelli, Massimiliano Gioni, Dan Hill and Justin McGuirk, whose ideas shaped the magazine as much as—and sometimes more than—my own. Without the untiring efforts of Anna and Sabrina, none of what we did would have been possible. And to the incoming editorin-chief Nicola Di Battista, I wish many moons of plain sailing.

Finally, I would like to express a note of particular gratitude to Maria Giovanna Mazzocchi Bordone, the publisher, who gave me the unspeakable privilege of guiding this vessel for a time, and supported me with generosity unto every destination—even the bottom of the Mediterranear

-Joseph Grima

In primo piano, Giorgio Rosa. Il progetto dell'Isola delle Rose prevedeva in origine la realizzazione di cinque piani. Nel 2009, l'ingegnere bolognese raccontò in un'intervista che voleva "costruire qualcosa che fosse libero da lacci e lacciuoli"

 In the foreground, Giorgio Rosa. The Rose Island project originally envisaged the construction of a five-storey platform. In 2009, the engineer from Bologna said in an interview that he wanted "to build something that was free from red tape"

