

# eikonocity

Publisher: FeDOA Press- Centro di Ateneo per le Biblioteche dell'Università di Napoli Federico II  
Registered in Italy

Publication details, including instructions for authors and subscription information:  
<http://www.serena.unina.it/index.php/eikonocity/index>

---

## Territorio e rappresentazione: lo “sguardo virtuale” dal treno

*Fabio Colonnese*      Sapienza Università di Roma- Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura

To cite this article: Colonnese, F. (2017). *Territorio e rappresentazione: lo “sguardo virtuale” dal treno*: Eikonocity, 2017, anno II, n. 1, 35-51, DOI: 110.6092/2499-1422/5082

To link to this article: <http://dx.doi.org/10.6092/2499-1422/5082>

---

FeDOA Press makes every effort to ensure the accuracy of all the information (the “Content”) contained in the publications on our platform. FeDOA Press, our agents, and our licensors make no representations or warranties whatsoever as to the accuracy, completeness, or suitability for any purpose of the Content. Versions of published FeDOA Press and Routledge Open articles and FeDOA Press and Routledge Open Select articles posted to institutional or subject repositories or any other third-party website are without warranty from FeDOA Press of any kind, either expressed or implied, including, but not limited to, warranties of merchantability, fitness for a particular purpose, or non-infringement. Any opinions and views expressed in this article are the opinions and views of the authors, and are not the views of or endorsed by FeDOA Press. The accuracy of the Content should not be relied upon and should be independently verified with primary sources of information. FeDOA Press shall not be liable for any losses, actions, claims, proceedings, demands, costs, expenses, damages, and other liabilities whatsoever or howsoever caused arising directly or indirectly in connection with, in relation to or arising out of the use of the Content.

This article may be used for research, teaching, and private study purposes. Terms & Conditions of access and use can be found at <http://www.serena.unina.it>  
It is essential that you check the license status of any given Open and Open Select article to confirm conditions of access and use.



# Territorio e rappresentazione: lo “sguardo virtuale” dal treno

Fabio Colonnese      Sapienza Università di Roma- Dipartimento di Storia, Disegno e Restauro dell'Architettura

## Abstract

Il territorio della città diffusa viene abitualmente attraversato e percepito da mezzi di trasporto rapidi come il treno. Ripercorrendo le caratteristiche formali della ferrovia e l'evoluzione percettiva favorita storicamente dall'esperienza del treno – sorta di “camera con vista” su ruote – e dalle sue interazioni con altri media visuali, questo articolo contestualizza le opportunità offerte da un ripensamento del territorio in chiave cinematografica e da nuove rappresentazioni spazio-temporali.

## Reflections on design and visualization of the Fair in 1738 in Naples

The territory of the urban sprawl is daily crossed and perceived by fast means of transport like the train. By tracing back the formal characteristics of the railway and the perception historically fostered by the train experience – sort of a “room with a view” on wheels – and its interactions with other visual media, this article contextualizes the opportunities offered by both rethinking of the territory cinematically and new space-time representations.

**Keywords:** Analisi percettiva, esperienza del treno, sguardo virtuale in movimento.

Perceptual analysis, train experience, virtual gaze in movement.

Fabio Colonnese è architetto e dottore di ricerca in Disegno e rilievo del patrimonio edilizio con una tesi sul rapporto tra labirinto e architettura. Si occupa di ricostruzioni tridimensionali da progetti e testi letterari e della relazione tra la rappresentazione dell'architettura e l'esperienza spaziale.

Author: fabio.colonnese@uniroma1.it

Received April 5, 2017; accepted May 8, 2017

## 1 | Introduzione

L'urbanesimo in gran parte incontrollato nei decenni del secondo dopo guerra ha contribuito ad una crescita informale ed abnorme delle grandi città, in Italia e non solo, e ad una traccimazione di frange residenziali e produttive nel territorio circostante, al di fuori di qualsiasi rapporto organizzato di centro-periferia. In quanto aporia del modello oppositivo tra città e campagna, la città “diffusa” [Boeri e Lanzani 1992] in questa sorta di “terra di mezzo” [Colonnese 2003] appare sempre più omogenea nella sua estetica generica e anonima. È un territorio segnato dalle infrastrutture, che non presenta morfemi forti o ricorrenti e in cui la contrapposizione tra naturale ed antropico è venuta meno da tempo. I suoi limiti sono stabiliti dai tempi di percorrenza che i suoi abitanti sono disposti a sostenere per lavorare o consumare. Il suo valore identitario è così ad elementi diversi da quelli della città consolidata: dai grandi contenitori funzionali offerti da outlet e insediamenti produttivi a piccoli presidi apparentemente insignificanti, come il distributore di benzina, il casale o le strutture pubblicitarie.

La dicotomia tra lo sguardo “da lontano” del geografo e del cartografo e lo sguardo “da vicino” [Turri 1998] sembra incapace di rilevare l'irrilevante, il “rimosso” e il “resto”, l'“inclassificabile” che compongono questi territori. Anche la visione dall'alto, introdotta storicamente negli studi urbanistici e paesaggistici dai voli di Le Corbusier in Brasile [Asendorf 1996] appare inabile ad offrire una lettura analitica utile ad imbrigliare e orientare le forze di sviluppo di tale territorio verso una qualche forma di città. In primo luogo, occorre abbandonare i rassicuranti punti di vista fissi e provare ad indagare a fondo le traiettorie e le modalità percettive che oggi hanno luo-

go sul territorio, allo scopo di trovare elementi se non proprio nuovi, probabilmente trascurati, nel processo della sua costruzione fisica ed identitaria. In secondo luogo, bisogna tentare approcci fenomenologici e post-ideologici, come quello tentato da Peter Wilson di Bolles+Wilson per leggere il territorio della zona della Ruhr, tra i più urbanizzati al mondo, attraverso piccoli schizzi redatti mentre si spostava lungo le direttrici autostradali. Dai suoi fogli emerge una lunga congerie di artefatti in gran parte industriali che, come i tasselli di un myriorama ottocentesco, potrebbero essere liberamente combinati per dare vita a migliaia di sequenze possibili (tutt'altro che pittoresche). Ispirato dagli schizzi dell'architetto britannico, l'autore ha tentato di ripetere l'operazione durante alcuni viaggi in treno da Roma a Napoli. Quello compreso tra le due città è un territorio che decenni di abusivismo edilizio e industriale hanno parzialmente trasformato in quell'ibrida figura di città diffusa, per la quale è ben difficile evocare la categoria del paesaggio. Allo stesso tempo, la percezione di quel territorio dal finestrino di un treno in movimento, ha suggerito all'autore una riflessione sul potere che tale esperienza ha nello strutturare la visione e nel condizionarne la connotazione semantica, e sulla possibilità di utilizzarlo nell'orientare la conoscenza e la valorizzazione di un territorio.

## 2 | Spazio e tempo

Nell'Ottocento, e ancor più nel Novecento, la letteratura e il cinema si sovrapposero spesso alla cronaca – si pensi solo all'immortale *L'Arrivée d'un Train À la Ciotat* dei fratelli Lumière del 1895 – arricchendo l'immaginario collettivo di treni che precipitano da ponti crollati; treni piombati per trattenere il contagio o per spedire migliaia di vittime ai campi di concentramento; treni blindati e *train de vie*; treni senza controllo che minacciano di distruggere stazioni e centri abitati e treni a levitazione magnetica; treni fantasma e treni che volano fra pianeti nello spazio profondo. Sui treni sono state ambientate una quantità di trame spionistiche e sentimentali, in virtù dell'opportunità che offrono di avvicinare persone e luoghi distanti e, allo stesso tempo, di contenere personaggi ed eventi entro precisi margini spaziali e temporali.

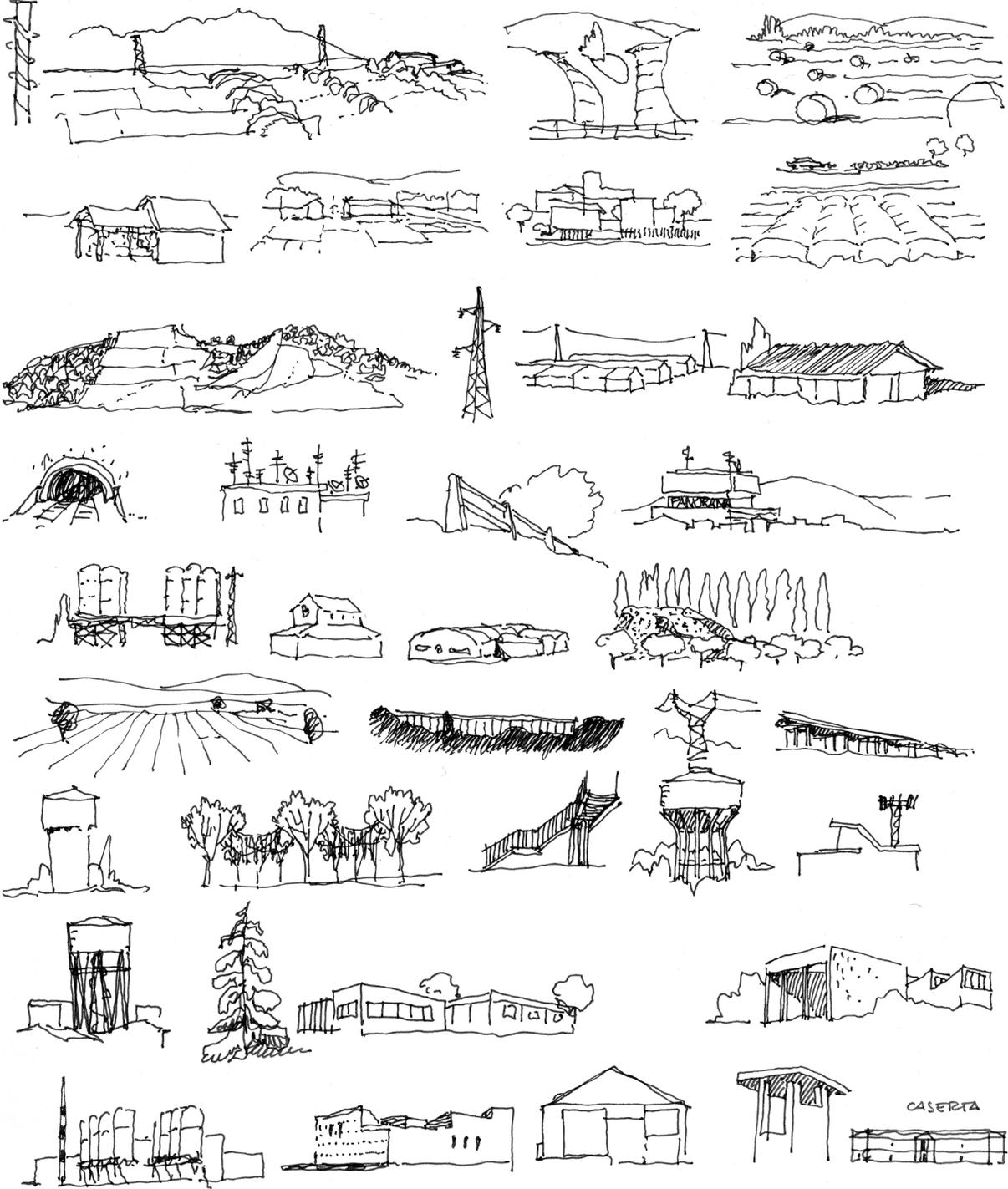
Con Joseph Mallord Turner e Claude Monet, il treno divenne presto protagonista della pittura di paesaggio e con la sua velocità e il suo vapore contribuì ad aprire le porte alla smaterializzazione cromatica degli Impressionisti, assai prima che la pittura Futurista ne immortalasse la “bellezza meccanica e feroce” con sovraimpressioni e linee dinamiche importate dalle sperimentazioni crono-fotografiche di Muybridge e Marey [Pierantoni 1986].

Il treno trasformò drasticamente la percezione dello spazio e del tempo introducendo nuove “spazialità” e “temporalità” [Schivelbusch 1986, 10] nell'esperienza delle persone comuni. L'idea che il movimento umano non dipendesse più da cause naturali ma dalla potenza meccanica della locomotiva, instillò nell'uomo un rinnovato senso di potere e di dominio. In virtù del progressivo perfezionamento e diffusione delle vie ferrate, non solo le distanze iniziarono ad essere misurate cronometricamente ma si dovette affrettare il processo di unificazione dell'ora internazionale [Ward 1986], fino alla definizione dei fusi orari a partire dal Meridiano di Greenwich, con gran scorno dei Francesi, ovviamente. Negli stessi anni, Jules Verne scriveva il *Le Tour du monde en quatre-vingts jours* (1872), ispirato da un evento reale, in cui l'impassibile Phileas Fogg si aggiudica la scommessa proprio in virtù di un'ora guadagnata girando il mondo in verso opposto a quello della rotazione terrestre.

Già all'inizio del XX secolo, questo processo aveva condotto se non proprio alla fine dei tradizionali concetti di spazio e tempo [Gillespie e Williams 1988], certamente ad un sovvertimento

Fig. 1 (pagina seguente): Appunti grafici del paesaggio visto dal treno da Roma a Caserta, 2003 (disegno dell'autore).

ROMA



della loro comune percezione [Schloegel 2009] a cui Stephen Kern [1988] attribuisce perfino una buona dose di responsabilità per lo scoppio della Prima Guerra Mondiale. Per la smaterializzazione e la de-spazializzazione di processi e trasporti occorrerà aspettare la “velocità assoluta” delle onde elettromagnetiche del telegrafo [Virilio 1995], peraltro anch’esso sollecitato proprio dallo sviluppo del treno. Certamente alcuni effetti significativi sono percepibili nei criteri di visualizzazione che spesso anonimi grafici adottarono per rendere comprensibile gli orari e il tragitto nella rete ferroviaria al più ampio numero di persone. Si pensi alla complessità della tabella degli orari ferroviari ma anche all’ebbrezza che donava a chi poteva finalmente pianificare con grande precisione l’attraversamento dell’Europa come un sol territorio. Il timetable non era “solo un insieme di tragitti e orari, ma il risultato di un lungo processo di coordinamento, in un certo senso l’emanazione della ragione collettiva nell’organizzazione dei movimenti sociali, [...] l’unità spazio-temporale” [Schloegel 2009, 154-155].

Particolarmente interessante è il percorso, concettuale e grafico assieme, che condusse dal quadro al diagramma, ovvero dalle prime vedute cartografiche di singoli tracciati, che fondevano simboli tecnici e artifici pittorici, alla mappa della metropolitana di Londra del misconosciuto Harry Charles Beck [Degani 2013]. Questa sorta di icona della modernità metropolitana venne ricavata paradossalmente recuperando l’impostazione della Tavola Peutingeriana di romana memoria, ovvero rinunciando a rappresentare la vera forma del territorio per illustrare al meglio i collegamenti tra i suoi punti.

L’esperienza del territorio dai finestrini di un treno in corsa ebbe un risalto incredibile. “La visione dal treno [...] era un nuovo modo di vedere, parte umano e parte macchina – la visione della velocità. Gli effetti erano divertenti ma anche stridenti” [Schwarzer 2004, 32]. Non si trattava solo di una nuova opportunità di scoperta o della sensazione di vicinanza tra popoli e culture diverse, ma anche di uno spettacolo emotivo e cinematografico se non addirittura proto-cinematografico. Sui viaggi in treno si costruirono veri e propri show, in forma, ad esempio, di panorama o della loro versione ambulante, il cosiddetto moving panorama o panorama scorrevole. È il caso del celebre *From London to China* del 1860, che con l’ausilio di un lungo nastro dipinto, descriveva in sole due ore il lungo viaggio. All’Esposizione Universale di Parigi del 1900, gli spettatori potevano godere sia al panorama scorrevole *The Great Siberian Route: The Transiberian Railway Panorama*, sia al panorama Transsiberian, a cui assistevano direttamente seduti in vere carrozze ferroviarie fornite dalla *Compagnie Internationale des Wagons-Lits*, come allestimento pubblicitario per la ancora incompleta linea tra Mosca e Beijing [Huhtamo 2013, 307]. Altrettanto affascinante sarebbe approfondire l’influenza reciproca esercitata tra il viaggio in treno e le sue rappresentazioni tecniche e popolari, a partire proprio dalla natura mediatica stessa dei mezzi visuali come i panorama e il primo cinema [Huhtamo 2013; Beeton 2015]. Il racconto del 1850 di Charles Dickens *Some Account of an Extraordinary Traveller*, in cui il pigro protagonista “esplora” il mondo mediante panorama e diorama, è abitualmente citato come un capostipite della riflessione critica sul ruolo educativo e sociale dei media immersivi prima del cinema poiché sembra presentare una precoce quanto consapevole “sostituzione dell’esperienza con la rappresentazione, una realtà virtuale che anticipa la società dello spettacolo teorizzata da Debord” [Waters 2008, 74].

### 3 | Camera con vista

La ferrovia modificò il territorio e stravolse la forma di centri urbani cresciuti per secoli all’interno di perimetri chiusi. Città e altri luoghi attrattivi dovettero adattarsi all’idea di divenire nodi

Fig. 2 (pagina seguente): Il modello visuale del finestrino del treno al cinema. Da destra a sinistra: Stahl, J.M., *Love Her to Heaven*, 1945; Anderson, W., *The Darjeeling Limited*, 2007; Hitchcock, A., *Strangers on a Train*, 1951; Campbell, M., *Casino Royale*, 2006; Yates, D., *Harry Potter and the Deathly Hallows*, 2010; Henckel von Donnersmarck, F., *The Tourist*, 2010.



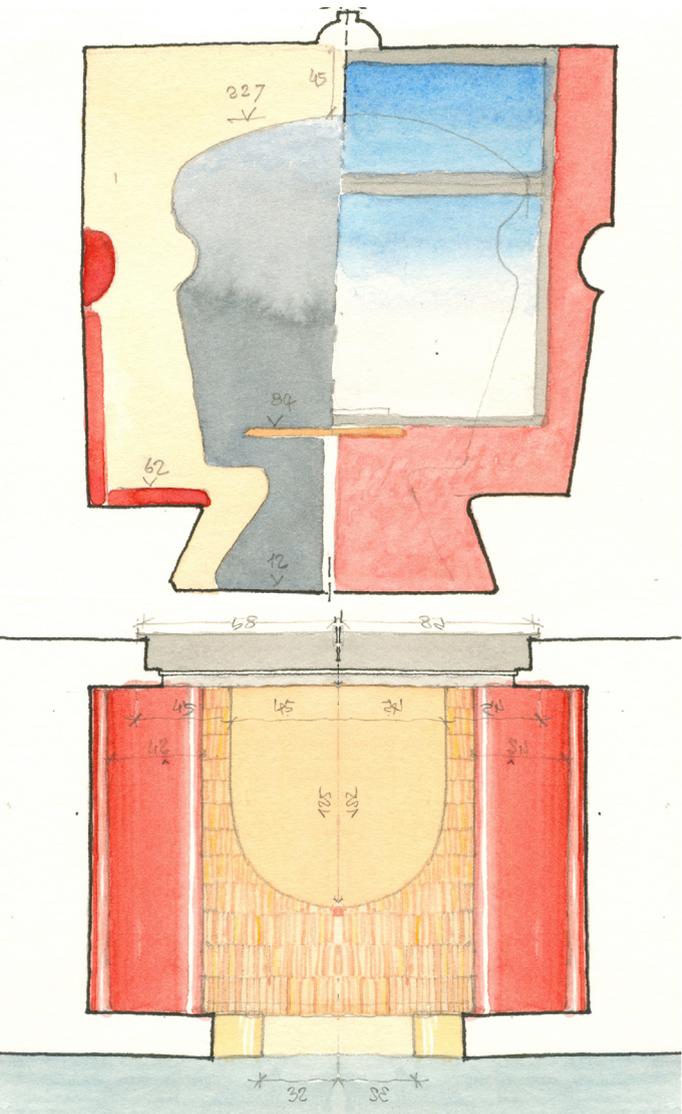


Fig. 3: Neutelings e Riedijk, Facoltà di Geologia "Minnaert" a Utrecht, 1997. Vista della Hall e rilievo a vista di uno "scompartimento" (fotografia e disegno dell'autore).

maggiori e minori di un'unica rete ferroviaria, che condannò le secolari fortificazioni urbane e diede vita ad un ampio repertorio di strutture e modalità di incontro e di scambio di persone, beni tangibili e intangibili. La questione dell'attraversamento urbano e dei punti di conflitto con gli altri flussi veicolari suggerì possibili sviluppi urbani su livelli di traffico diversificati e specializzati. In *Paris au XXe siècle* (1863), il solito Verne aveva già immaginato un lunghissimo tubo sottovuoto con un "binario, sospeso all'altezza degli ammezzati [che] non creava alcun ostacolo alla circolazione" nel quale "treni sfavillanti che sembravano solcare l'aria con fantastica rapidità" [18-20]. Dalla letteratura di fantascienza si passò alle proposte di urbanisti come Eugène Hénard per Parigi e Harvey Wiley Corbett per New York, che diedero vita a fantasmagoriche metropoli di carta ma che solo occasionalmente si concretizzarono in reti e tracciati sotterranei e sopraelevati.

Nel frattempo, gli insediamenti puntiformi lungo la ferrovia iniziarono ad essere percepiti in funzione del tracciato e poi a svilupparsi lungo di esso, fino a produrre frange e saldature tra centri abitati distinti, come la "Grande Berlino" che attorno al 1920 risultò dalla fusione di 7 città e 85 borghi rurali. I rapidi spostamenti lungo le aste di questa rete produssero non solo "nuove forme di mobilità personale, ma definendo i contorni, i parametri e le possibilità di questa esperienza, hanno contribuito a plasmare il modo con cui pensiamo a noi stessi come individui e società urbanizzate" [Revell 2012].

Forse sull'onda di analoghe suggestioni, Marc Augé [1993] ha interpretato il sistema treno come un "non-luogo", una sorta di "limbo spaziale" in movimento tra luoghi differenti e specifici. D'altro canto, lo sconcerto sollevato dai primi vagoni, realizzati in una avanguardistica architettura di ferro e vetro per garantire resistenza e luminosità, venne combattuto da ingegneri e arredatori facendo ricorso a familiari scenografie domestiche, come dei veri e propri *intérieur* [Teyssot 2000] su ruote. Mentre i treni americani si ispirarono alla disposizione dei viaggiatori nei battelli, in quelli europei si seguì il modello a salone o, più pedissequamente, la disposizione a sedili contrapposti delle carrozze [Schivelbusch 1988], spesso trasformabili in cuccette per la notte. Nacque così lo scompartimento, teatro di infinite scene, faticosamente misurato dai corpi dei passeggeri in cerca di un amore passeggero, di un nascondiglio o solo di un posto per i bagagli, come nel celeberrimo sketch di Totò a colori.

Assai prima che nell'immaginario collettivo lo scompartimento col finestrino divenisse una figura della nostalgia, come nell'architettura e nei disegni di James Stirling [Dal Co e Muirhead 1990] o gli interni del Minnaert di Neutelings e Riedijk a Utrecht, esso fu soprattutto un luogo per connettere visivamente cose distanti o per osservarle attraverso una straniante cornice architettonica in movimento. Non a caso, Francine Houben lo ha definito "a room with a view" attraverso cui "ogni giorno, viaggiando su strade e binari, milioni di persone esperiscono i cambiamenti della città e della campagna" [Houben e Calabrese 2003]. Sarebbe interessante misurare quanto l'esperienza dei manufatti architettonici urbani dal finestrino di un treno in corsa abbia potuto stimolare una loro progressiva semplificazione e dinamizzazione formale in funzione dei nuovi mezzi di trasporto, secondo un registro critico espresso da Otto Wagner alle soglie del XX secolo ma che si potrebbe far risalire fino all'architettura di Fischer Von Erlach [Dotson e Ashton 2012, 153].

Nel 1934, in viaggio verso Roma, Le Corbusier attraversò sul treno la città di Pisa già visitata anni addietro. La visione sequenziale a distanza del centro monumentale fu rivelatoria ed egli annotò nel suo libretto il principio di giustapposizione degli edifici come forme elementari, risalendo alla matrice concettuale del progetto per i Soviet a Mosca fatto tre anni prima [Boesiger 1995,

132]. D'altro canto l'isolamento forzato nel treno favoriva sia il lavoro mentale che grafico, visto che è sempre in treno che il maestro svizzero probabilmente schizzò il progetto per la residenza Brewer per un campus presso Chicago [Bacon, 2001, 108] e chissà quanti altri appunti. Ma ad un artista così attento alle questioni mediatiche, i mezzi di trasporto fornirono anche elementi per sviluppare il proprio linguaggio architettonico, come la fenètre-en-longueur. Oltre ad esprimere il principio della facciata libera, la finestra a nastro appare soprattutto un dispositivo panoramico: una sommatoria di riquadri che corrispondono ad altrettante viste o fotografie del territorio [Reichlin 1984]. Da un punto di vista percettivo, però, la questione resta ambigua.

Nel film *L'Architecture d'Aujourd'hui* (1931) di Pierre Cheval, in cui è lo stesso Le Corbusier a mostrare allo spettatore come muoversi nei suoi edifici, dopo un cartello che spiega come “la fenètre en longueur réalise l'éclairément et l'aération parfaite”, una lenta panoramica da sinistra a destra rivela l'orizzonte esterno e le potenzialità panoramiche della lunga finestra a nastro nel soggiorno al primo piano di Villa Stein De Monzie. Altrove invece non esiste la possibilità di allontanarsi abbastanza dalla finestra. Nella *Petit Maison* sul lago di Lemano, la finestra è collocata lungo un corridoio.

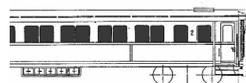
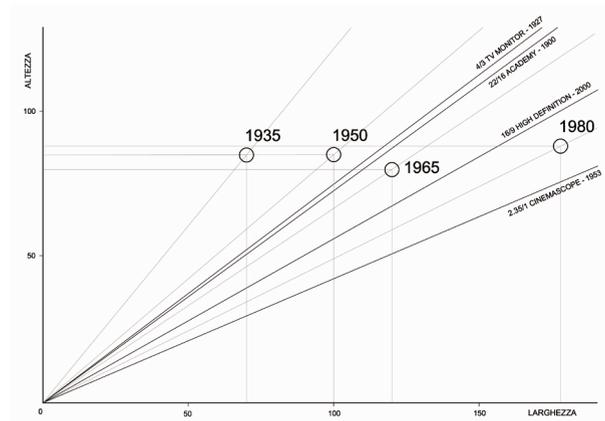
È quindi il soggetto che deve spostarsi lungo la finestra e vedere l'esterno mutare impercettibilmente passando da una cornice all'altra, imitando il modello percettivo del treno, quello operativo della carrellata laterale (lateral tracking shot) al cinema e quello grafico-narrativo del racconto a fumetti, tanto amato in gioventù [Colomnese 2011]. È questo solo un piccolo esempio delle interazioni mediatiche intercorse tra l'esperienza del treno e il modo di vedere e progettare il territorio e la città.

#### 4 | Movimento e percezione

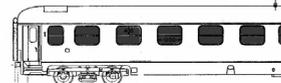
Il treno si sposta ad una velocità variabile ma tendenzialmente alta e costante per lunghi tratti, fermandosi solo nelle stazioni, in prossimità dei centri abitati. Viaggia su binari dritti e lisci che riducono ogni attrito, realizzando con buona approssimazione il sogno del “moto rettilineo uniforme”, o con raggi di curvatura molto ampi, che saltuariamente consentono a chi sta dentro di vedere gli ultimi vagoni del treno in curva. Altrimenti il volume esterno del treno è invisibile e ciò che conta è solo il suo interno.

Rispetto ai primi incerti tracciati ferroviari, che in Inghilterra spesso costeggiavano le stesse strade carrabili, le ferrovie moderne seguono invariabilmente traiettorie orizzontali o scarsamente inclinate. La strada ferrata “liscia, piana, dura e diritta” ha sempre costretto gli ingegneri ad adottare trincee, terrapieni, gallerie e viadotti per adattarne il passaggio alla morfologia naturale. Così mentre il sistema treno-binari diviene un filtro tra il viaggiatore e il paesaggio, che ne altera la sua relazione col suolo naturale, il suo percorso lineare individua una sorta di “geometrato”, per usare un termine della Geometria Descrittiva: un astratto piano riferimento orizzontale immutabile rispetto al variare della morfologia del terreno, che ha la conseguenza percettiva di accentuarne il movimento apparente relativo.

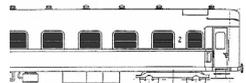
La forma e l'organizzazione del vagone condizionano fortemente l'esperienza del viaggio e la percezione del territorio. Il punto di vista del viaggiatore è più alto di quello che può sperimentare in mezzi di trasporto come l'automobile o la motocicletta, sia per il rilevato che ospita i binari, sia per l'altezza del piano di calpestio del vagone. La posizione dei sedili paralleli al finestrino, induce una percezione del territorio compresa tra la direzione trasversale al senso di marcia e quella orientata di  $\frac{3}{4}$ , a  $45^\circ$  rispetto al piano del finestrino. Ad ogni modo, la visione dei binari e della meta verso cui si tende è generalmente preclusa ai viaggiatori. Il campo visivo può essere



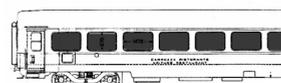
Carrozza ABz 1935



1965 Carrozza ABz



Carrozza ABz 1950



1980 Carrozza WRz

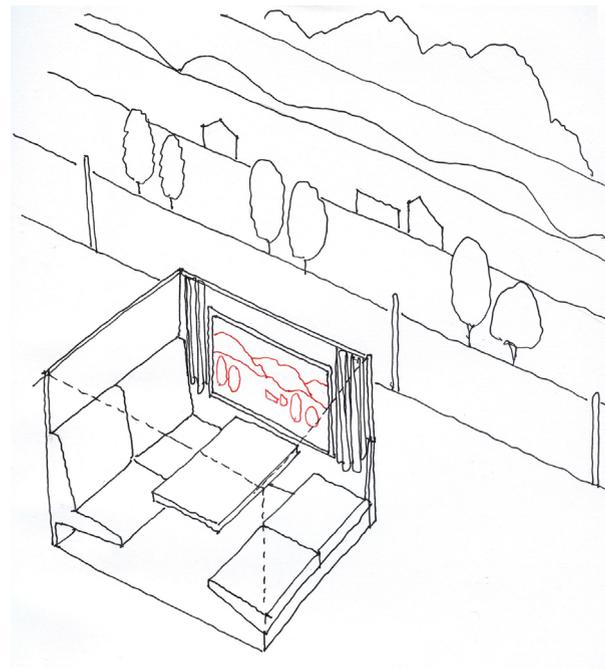


Fig. 4: Confronto tra le proporzioni dei finestrini delle carrozze dei treni delle Ferrovie dello Stato e i più diffusi rapporti di aspetto televisivi e cinematografici (diagramma dell'autore).

Fig. 5: L'evoluzione formale e proporzionale dei finestrini in alcune carrozze adottate dalle Ferrovie dello Stato (elaborazione dell'autore).

Fig. 6: Lo scompartimento come "camera con vista" e la visione del territorio come quinte scorrevoli in un teatro (schizzo dell'autore).



Fig. 7: Vista dal treno del lago di Zurigo (fotografia dell'autore).

assai profondo ma è generalmente limitato in ampiezza dalla cornice del finestrino e parzialmente disturbato dagli effetti di riflessione del vetro rinforzato.

Nel XX secolo, i finestrini passarono negli anni da un formato rettangolare ad asse verticale (70x85 cm della carrozza ABz degli anni trenta), ad un formato pseudo-quadrato (100x85 cm del carrozza ABz degli anni cinquanta), fino a raggiungere un formato “panoramico” (148x88 cm del vagone ristorante dei primi ETR in uso negli anni ottanta). Certamente, la “visione panoramica” consentita da tali finestrini, peraltro apprezzabile solo in particolari condizioni di affollamento e illuminazione, è molto diversa da quella concessa dai finestrini ad asola.

Tale visione avviene comunque dietro ad un vetro generalmente sigillato, che riduce quasi completamente le emissioni acustiche esterne, mentre sospensioni, sistemi di isolamento acustico, arredi con strutture imbottite e materiali di rivestimento attenuano suoni, urti e vibrazioni. Tutti questi espedienti, pensati per agevolare le condizioni di benessere del viaggio, smorzano l'esperienza della velocità. Se nel viaggio in carrozza, “l'esperienza viva dei nostri sensi non lasciava adito a dubbi circa la nostra velocità”, come scriveva Thomas de Quincey [1897, XIII, 283], oggi in treno perfino l'aria filtrata esce impercettibilmente da bocchette invisibili, mentre la sua temperatura viene regolata all'occorrenza. Il viaggiatore non percepisce il terreno ma sembra scivolare sul suolo.

Il flusso di immagini in movimento oltre il finestrino appare composto da elementi del territorio che scorrono con velocità differenti sul vetro come quinte teatrali, peraltro una volta incorniciate da tendine che sembravano suggerire un sipario. Nel gioco instaurato dalla loro profondità relativa, gli elementi più vicini al treno letteralmente si dissolvono. In un primo tempo, i pali del telegrafo, circa trenta per miglio, erano le mete che scandivano otticamente la velocità. Con l'aumentare della velocità, i pali scorrono ad una velocità che non ne permette una percezione distinta, a meno di non seguirli deliberatamente con la testa, perdendo di vista tutto il resto, naturalmente [Pierantoni 1986, 508-515]. Viceversa, le “quinte” più distanti appaiono ferme o quasi, fornendo uno sfondo stabile sul quale lo sguardo tende spesso a focalizzarsi, quasi per “riposarsi”. Lungo le quinte intermedie si assiste invece al rapido susseguirsi di elementi, i soli che indicano l'effettivo movimento del treno e offrono indizi sulla sua velocità di marcia. Su di loro si posa con più frequenza lo sguardo, alla istintiva ricerca di un centro intorno al quale strutturare gli elementi più sfuggenti o anonimi.

Ovviamente, l'immersione nel paesaggio esterno può essere disturbata dall'arrivo repentino di una galleria o da improvvisi cambi di luminosità che trasformando il finestrino in uno specchio, restituiscono una indesiderata consapevolezza all'osservatore, che si vede ritratto insieme ai suoi compagni di viaggio, nella prospettiva di una piccola stanza con finestra.

In queste situazioni, seppure solo per pochi istanti, il corpo e le sue esigenze prendono un immediato sopravvento nella coscienza, come quando ci si trova davanti ad uno specchio osservati da altre persone. Questa occasionale supremazia del corpo riaffiora anche quando il viaggiatore, alzandosi, è costretto a rincorrere un precario equilibrio appoggiandosi alle poltrone. D'altro canto, anche queste interruzioni e pause entrano a far parte dello spettacolo esterno, scandendolo ritmicamente, insieme ad altri elementi strutturali o contingenti. È il caso delle stazioni, che fissano i tempi o gli “atti” della visione, all'interno del quale si possono distinguere le pause dettate dai passaggi in galleria e gli “acuti” offerti dalle emergenze territoriali. Il tutto viene ulteriormente influenzato da ciò che accade all'interno della carrozza: il passaggio del controllore, le pagine sfogliate, i messaggi che giungono sul telefono, le risate dei vicini.

## 5 | Considerazioni

Per le condizioni sopra descritte, già sul finire del XIX secolo, la visione del territorio dal treno induceva nel viaggiatore/osservatore un certo senso di passiva attesa e di statica sospensione dalla realtà. La comoda immobilità offerta al suo corpo dalle poltrone gli consentiva di perdersi nel flusso delle immagini “proiettate” sullo schermo del finestrino o in quelle della propria coscienza. Affrancato dal lavoro corporeo per spostarsi e dal pensiero di controllare il percorso e isolato da tutti gli stimoli fisici del moto meccanico in corso, il viaggiatore dimenticava di trovarsi su un treno ed interpretava inconsciamente il mondo esterno al finestrino come in movimento. Era così per Verlaine, che nel 1870 scriveva: “Il paesaggio inquadrato dai finestrini/Corre furiosamente, e pianure intere/Con acqua, grano, alberi e cielo/Sprofondano nel turbine crudele/Ove cadono gli esili pali del telegrafo” [1986]. Era così per Mallarmè nel 1875, che accomunava il viaggio in treno a uno spettacolo a teatro o una visita in biblioteca, anche in virtù della crescente caratterizzazione architettonica dei suoi interni. “Il paesaggio di cui si entra così in possesso si trasforma in spettacolo. Esso fa parte della linea ferroviaria come il palcoscenico fa parte del teatro” [Schivelbusch1988, 42].

La crescente velocità di crociera aveva fatto sparire il primo piano che ancora legava prospetticamente l'osservatore al campo profondo della sua percezione, introducendo un nuovo modo di guardare, che Wolfgang Schivelbusch ha definito “panoramatico”. “Il paesaggio che viene visto in questo modo non è più vissuto in maniera intensa, in quanto aura (...) ma in modo fuggevole, impressionistico, panoramico appunto” [Schivelbusch1988, 201] o quanto meno “distratto”. Col tempo questa condizione alimentò una certa indifferenza nei confronti del paesaggio esterno, che divenne un insignificante e noioso intermezzo tra partenza e destinazione, da dimenticare possibilmente dietro libri e giornali, che in qualche caso venivano stampati direttamente in stazione. Già nel 1856 Carlo “Collodi” Lorenzini aveva pubblicato un volumetto che associava brevi racconti per passare il tempo ad una guida alle attrazioni da vedere lungo le ferrovie toscane.

Il vetro generalmente piatto del finestrino ripropone il modello operativo e metaforico assieme della finestra albertiana, esplicitamente citato da Leon Battista Alberti e ulteriormente perfezionato da studiosi del XV e XVI secolo. È infatti sul quadro, un piano trasparente come il vetro, che si vengono a formare i punti immagine in corrispondenza delle intersezioni con la piramide visiva. Ed è la struttura dell'immagine entro la cornice ad attivare lo “sguardo virtuale” [Friedberg 2006], ovvero l'eventualità ontologica di una discontinuità spaziale, temporale o solo narrativa, tra una parte e l'altra del vetro. Ma mentre la costruzione prospettiva che ne deriva si occupava in primo luogo di misurare e rappresentare illusoriamente la profondità dell'invaso spaziale a beneficio di un osservatore monocolo e immobile, il flusso di immagini trasversali al quadro e la mobilità effettiva del soggetto disattendevano tale aspettativa e la declinavano in qualcosa di differente. L'esperienza dello sguardo in movimento e dello sguardo virtuale appaiono fusi nella percezione del territorio dal treno. “Lo spettatore (cinematico) non si muove realmente – la testa e il corpo rimangono relativamente immobili (...): mentre lo sguardo mobilitato diviene più virtuale, gradualmente coinvolge sempre meno la mobilità fisica, fino a localizzarsi all'interno dei confini di una cornice” [Friedberg 2006, 12]. La deprivazione sensoriale accentua il carattere ottico e mentale dell'esperienza e favorisce associazioni con immagini e suggestioni provenienti dall'immaginazione o dagli eventi che si svolgono all'interno del vagone. Parallelamente, lo sguardo “virtuale” dei viaggiatori è andato alimentandosi di nuovi media visuali che forniscono sempre nuove chiavi di lettura coscienti e incoscienti per connotare le im-

magini sul finestrino oltre il modello della finestra albertiana. Esperienze e spettacoli come “il dipinto panoramico, i panorami teatrali scorrevoli e la (stereo) fotografia, trasportano il pubblico/spettatore in una dimensione virtuale. L’immagine in movimento del cinema, della televisione e dei video, ma in seguito anche dei dispositivi tecnologici più interattivi come la realtà virtuale, possono essere considerati come sviluppi in cui lo sguardo virtuale – già noto dalla pittura e dalla fotografia – si rimette in movimento” [Verhoeff 2007]. Mentre gli schermi di cinema, televisori e computer andavano a sostituire l’esperienza della finestra architettonica in funzione dell’implicita virtualità di ogni immagine, la finestra stessa diveniva metafora dello schermo, orientando il significato stesso della visione con i modelli visuali presi in prestito – andando a ritroso – da videogiochi, televisione, cinema e tutti i suoi arcaici antenati.

Senza dover scomodare la Rhythmanalysis di Lefebvre [Walken 2012], è evidente che anche il ritmo del viaggio contribuisce a evocare media non più solo visivi ma anche sonori. Questo vale sia per i tempi in cui appaiono gli elementi dal finestrino, diversi a seconda della loro distanza dal vetro, sia ai tempi e al ritmo dell’intero viaggio. Se un tempo un viaggio in treno richiedeva un impegno psico-fisico e prevedeva tempi e ritmi degni di un’opera lirica o di un romanzo russo, oggi la sua rapidità, semplicità e frammentazione fanno pensare più ai quotidiani, ai video musicali, ai videogiochi e alle chat, che infatti sono i principali passatempi dei viaggiatori più annoiati.

## 6 | Conclusioni

Da queste riflessioni sono emerse le specificità della visione del territorio dal treno legate, in primo luogo, alla qualità mediatica e virtuale dello sguardo dal treno in corsa e, in secondo luogo, ai punti di vista che occupa lungo la sua traiettoria sul territorio stesso.

La percezione visiva attraverso il finestrino del treno in movimento riduce il territorio attraversato ad un fuggevole teatro di quinte che scorrono in modo differenziato in funzione della profondità di campo. Il finestrino, sempre più “panoramico”, funziona come uno schermo che, in virtù della deprivazione sensoriale e del ritmo indotto da pause ed accelerazioni, attiva uno “sguardo virtuale” alimentato inconsciamente dall’abitudine a rappresentazioni e media simili e distanti al tempo stesso. Mentre il corpo immobile evoca l’esperienza fisica di uno spettacolo a teatro o al cinema, la visione del territorio dal treno si connota di esperienze legate a media differenti, il cui potenziale narrativo risiede tanto nella coscienza dell’individuo che nella sequenza di eventi. L’aspetto interessante è che “la scena suggerisce che tutto quello che accade nella cornice è legato, che forma una unità” [Verhoeff, 2007] e già George Simmel [2004] aveva individuato in questo principio di delimitazione una chiave fondamentale per la costituzione formale di un paesaggio. Il territorio diviene potenzialmente uno spettacolo messo in scena dall’azione connotativa dell’osservatore, che sostituendosi all’artista, getta le basi per la sua trasformazione in paesaggio. Qui esso appare ancor più significativo perché è la inconsapevole consuetudine a modelli visuali collettivi a sostituirsi all’atto ancestrale del pittore che produceva – concettualmente e materialmente – il paesaggio attraverso il suo farne opera d’arte. E in virtù della cultura di massa visiva largamente condivisa dai viaggiatori, è plausibile pensare a questo fenomeno come ad un possibile punto di partenza per una “ri-semantizzazione” condivisa del territorio.

Questo tipo di lettura “vicina” e “distante” al tempo stesso, strutturalmente unificata dal visual frame, dalla visione “panoramica” e dagli occasionali fuochi che appaiono lungo le quinte intermedie, offre l’opportunità di superare la visione della “terra di mezzo” per frammenti e componenti elencate e di restituire struttura e centralità, seppur occasionali, attorno a cui rifondare un luogo, anche in virtù delle libere e immaginifiche associazioni di cui è “vittima” lo spettatore

sul treno. Questa opportunità teatrale può essere letta sia in chiave prettamente analitica, studiando le condizioni che favoriscono e quelle indeboliscono questa lettura paesaggistica del territorio, sia in chiave progettuale, affidando agli architetti urbanisti o paesaggisti il ruolo di regista nel comporre le scene viste dal treno in funzione della sequenza con cui esse vengono percepite. Se, come suggerisce Peter Wilson, un territorio a misura di infrastruttura, eterogeneo e densamente abitato come “l’Eurolandshaftland può essere meglio compreso usando il linguaggio dei modi e dei menu del computer (cut-out – format – help – copy – pattern – transfer – shift – index, etc.)” [Richter 1997, 64] allora, riferendoci alla metafora elaborata da Lev Manovich [1999], lo si potrebbe definire come un “data base” che raccoglie e organizza in modo complesso e precipuamente funzionale gli strati e i materiali della città diffusa. In questa metafora, i tracciati stradali e ferroviari costituiscono invece l’“algoritmo”, la modalità narrativa principale con cui tali materiali vengono “navigati” ossia percepiti in sequenza e movimento.

Regolato dal principio della linea di minima distanza tra due stazioni, il tracciato ferrato taglia come un bisturi campi, strade e interi centri abitati, spesso in modo apparentemente arbitrario. Ogni volta che il sedime ferroviario è rimasto in superficie, alla quota stradale, ha finito per costituire una barriera, una sorta di ostacolo incompatibile con uno sviluppo lineare urbano, con la conseguenza che la città gli ha metaforicamente rivolto le spalle. Per questo motivo, la visione della città dal treno può offrire una visione inedita, imprevedibile, intima, spesso rivelatoria di fenomeni invisibili dalle vie della città. È il caso delle aree produttive dismesse, gli alloggi di fortuna e gli orti urbani che sorgono a ridosso dei binari che diventano la cornice e il primo piano di inconsuete immagini urbane.

Come in una rappresentazione territoriale in cui le quantità sulle ascisse vengano compresse rispetto a quelle lungo le ordinate, il passaggio del treno produce una sezione che non potremmo che definire “trasversale”. Indifferente ai tracciati secolari e alle gerarchie monumentali urbane, essa appare l’esito di un gioco di libere associazioni. Ha infatti la capacità di esaltare certi fenomeni, legare assieme elementi vicini e distanti e offrire relazioni e quadri di insieme sorprendenti. Per esempio, dal finestrino del treno si può scoprire che la città consolidata e quella diffusa non appaiono poi così differenti oppure che alcuni manufatti normalmente secondari assumono una connotazione strutturante se visti in movimento.

Allora, recuperando le intuizioni di Kevin Lynch [2004, 68-78], a proposito del potere strutturante dell’esperienza urbana lungo le direttrici percettive, i tracciati stradali e ferroviari ne costituirebbero in un certo senso l’algoritmo, la modalità principale con cui tali materiali vengono navigati ossia percepiti ed esperiti in movimento. Non è un caso che, sulla falsariga della interpretazione artistica dell’atto di camminare [Careri 2006], l’autostrada abbia cominciato ad essere studiata “come una entità estetica, un oggetto scultoreo o architettonico” [Pushkarev 1960-61, 8] in relazione alla visione in movimento che favorisce specifiche interpretazioni paesaggistiche del territorio. Sebbene l’estetica della mobilità sia divenuta, negli ultimi decenni, oggetto di documentari, corsi universitari e ponderosi saggi, ancora poca attenzione è stata dedicata non solo al paesaggio ferroviario ma anche al potenziale estetico dello sguardo dal treno, soprattutto in relazione ai contesti territoriali più ambigui.

In questo contesto critico e operativo, è fondamentale non solo il ruolo della lettura metaforica, come quella presa in prestito da Manovich e potenzialmente utile a immaginare nuovi criteri per ordinare il caos, ma anche quello della “figurazione”, nella accezione di dare visibilità anche a fenomeni invisibili [Di Napoli 2004, 338], allo scopo di registrare e interpretare un paesaggio di difficile connotazione attraversato da veicoli e generalmente percepito da punti in movimento.

Ad esempio, il fenomeno generalmente percepito e descritto come una “contrazione” temporale e geografica stimolato dai viaggi in treno ha suggerito un diverso modo di rappresentare la forma dei territori mediante mappe spazio-temporali, in cui si studiano i tempi di percorrenza e si confrontano con le distanze percorse. Negli anni settanta, procedure di trasformazione geometrica sono state applicate alla cartografia per ottenere mappe spazio-temporali [Ewing and Wolfe, 1977]. Shimizu [1992] e poi Spiekermann e Wegener [1994] hanno perfezionato la procedura producendo una interessante mappa europea in cui le distanze tra i nodi sono compresse in funzione dei tempi di percorrenza dei treni ad alta velocità. Simili operazioni hanno stimolato anche nuovi modi di concepire e presentare la pianificazione territoriale in chiave temporale. Nei visuals che Francine Houben e gli altri membri di Mecanoo hanno prodotto per presentare gli studi di fattibilità dell’urbanizzazione intorno ad Almere, al diagramma lineare con i nodi del tracciato ferroviario da Amsterdam a Groningen, hanno associato campioni fotografici di paesaggio rappresentativi dei vari tratti. In un secondo diagramma (Flevotime), i fotogrammi sono compressi e dilatati in funzione dei tempi di percorrenza, restituendo il loro effettivo peso percettivo durante il viaggio [Colonnese 2012, 408]. È anche attraverso tali costrutti visivi che è possibile tentare di negoziare le opportunità mediatiche dello sguardo virtuale in movimento con il secolare processo di narrazione e mitizzazione dei luoghi, fondamentale al senso profondo di una esistenza stanziale e proiettata nel futuro\*.

\* Le riflessioni contenute in questo articolo sono scaturite negli anni di collaborazione presso il corso di Cartografia tematica per l’Architettura e l’Urbanistica tenuto dal Prof. Biagio Roma all’Università Sapienza di Roma; sono state ampliate durante la redazione di alcuni articoli e di un libro dedicato alla rappresentazione del movimento; sono state approfondite e discusse in occasione del Convegno Internazionale di Studi “Delli Aspetti de Paesi. Vecchi e nuovi Media per l’Immagine del Paesaggio”: CIRICE 2016, tenutosi a Napoli, dal 27 al 29 ottobre 2016, nei cui atti è presente una sintesi.

## Bibliografia

- ASENDORF, C. (1996). *Super-Constellation - Flugzeug und Raumrevolution: die Wirkung der Luftfahrt auf Kunst und Kultur der Moderne. Ästhetik und Naturwissenschaften*, Vienna-New York, Springer.
- AUGÉ, M. (1993). *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*, Milano, Eleuthera.
- BACON, M. (2001). *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid*, Cambridge, MIT Press.
- BANHAM, R. (1995). *Ambiente e tecnica dell'architettura moderna*. Traduzione di Giovanni Morabito e Cristian Stanesco, Bari-Roma, Laterza.
- BEETON, S. (2015). *Travel Tourism and the Moving Image*, Bristol-Buffalo, Channel View Publications.
- BOERI, S., LANZANI, A. (1992). *Gli orizzonti della città diffusa*, in «Casabella», n. 588, pp. 44–59.
- BOESIGER, W. (1995). *Le Corbusier. Oeuvre complète Volume 2: 1929-1934*, Basel, Birkhäuser.
- CARERI, F. (2006). *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*, Torino, Einaudi.
- COLONNESE, F. (2003). *Terra di mezzo: la rappresentazione del territorio intermedio*, in «Materia e Geometria», vol. 11, n. 2, pp. 889–893.
- COLONNESE, F. (2011). *Note su alcuni disegni "panoramici" di Le Corbusier*, in «Disegnare», n. 43, pp. 26-35.
- COLONNESE, F. (2012). *Movimento Percorso Rappresentazione*, Roma, Officina.
- DAL CO, F., MUIRHEAD, T. (1990). *I Musei di James Stirling Michael Wilford and Associates*, Milano, Electa.
- DE QUINCEY, T. (1897). *The Collected Writings*, London.
- DEGANI, A. (2013). *A Tale of Two Maps: An analysis of the London Underground "Diagram"*, in «Ergonomics in Design», vol. 21, n. 3, pp. 7-16.
- DI NAPOLI, G. (2004). *Disegnare e conoscere. La mano, l'occhio, il segno*, Torino, Einaudi.
- DOTSON, E.G., ASHTON, M.R. (2012). *J. B. Fischer von Erlach: Architecture as Theater in the Baroque Era*, New Haven, Yale University Press.
- EWING, G.O., WOLFE, R. (1977). *Surface feature interpolation on two-dimensional time-space maps*, in «Environment and Planning», n. 9, pp. 419-437.
- FRIEDBERG, A. (2006). *The Virtual Window: From Alberti to Microsoft*, Cambridge, MIT Press.
- HOUBEN, F., CALABRESE, L. M. (2003). *Mobility: A Room with a View*, Rotterdam, NAI Publishers.
- HUHTAMO, E. (2013). *Illusions in motion: media archaeology of the moving panorama and related spectacles*. Cambridge, MIT Press.
- KERN, S. (1988). *Il tempo e lo spazio: la percezione del mondo tra Otto e Novecento*. Bologna, Mulino.
- LYNCH, K. (2004). *L'immagine della città*, Padova, Marsilio.
- MANOVICH, L. (1999). *Database as Symbolic Form*, in «Millennium Film Journal», n. 34.
- PIERANTONI, R. (1986). *Forma fluens*, Torino, Bollati Boringhieri.
- PUSHKAREV, B. (1960-61). *The Esthetics of Freeway Design*, in «Landscape», n. 10, pp. 7-15.
- REICHLIN B. (1984). *The Pros and Cons of the Horizontal Window*, in «Daidalos», n.13, pp. 64-78.
- REVILL, G. (2012). *Railway*, London, Reaktion.
- RICHTERS, C. (1997). *Bolles + Wilson: neue Bauten und Projekte*, Basel, Birkhäuser.
- SCHIVELBUSCH, W. (1988). *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi.
- SCHLÖGEL, K. (2009). *Leggere il tempo nello spazio: saggi di storia e geopolitica*, Milano, Bruno Mondadori.

- SCHWARZER, M. (2004). *Zoomscape: Architecture in Motion and Media*, New York, Princeton Architectural Press.
- SHIMIZU, E. (1992). *Time-space mapping based on topological transformation of physical maps*, in *Land Use, Development and Globalisation, Sixième conférence mondiale sur la recherche dans les Transports*, vol.1, St-Just-la-Pendue, Presse de l'Imprimerie Chirat, pp. 219-230.
- SIMMEL, G. (2006). *Saggi sul paesaggio*. A cura di M. Sassatelli, Roma, Armando.
- SPIEKERMANN, K., WEGENER, M. (1994). *The shrinking continent: new time-space maps of Europe*, in «Environment and Planning B: Planning and Design», n. 21, pp. 653-673.
- TEYSSOT, G. (2000). *Soglie e pieghe. Sull'intérieur e l'interiorità*, in «Casabella», n. 681, pp. 26-35.
- TURRI, E. (1998). *Il paesaggio come teatro*, Venezia, Marsilio.
- VERHOEFF, N. (2007). *Panorama Behind Glass: Framing the Spatial and Visual Design of Highways*. [http://web.mit.edu/comm-forum/mit5/papers/Verhoeff\\_PanoramaBehindGlass\\_MiT5.pdf](http://web.mit.edu/comm-forum/mit5/papers/Verhoeff_PanoramaBehindGlass_MiT5.pdf)
- VERLAINE, P. (1986). *La buona canzone*. Traduzione di V. Magrelli, Treviso, Amadeus.
- VERNE, J. (1994). *Parigi nel XX secolo*. Traduzione di M. Grasso, Roma, Newton Compton.
- VIRILIO, P. (1995). *La velocità assoluta*, European IT Forum. <http://www.mediamente.rai.it/home/bibliote/intervis/v/virilio.htm>.
- WARD, J. (1986). *The Railroads and the Character of America, 1820-1887*, Knoxville, University of Tennessee.
- WATERS, C. (2008). *Commodity Culture in Dickens's Household Words: The Social Life of Goods*, Aldershot, Ashgate.
- WILKEN, R. (2012). *Seen from a Carriage: A Rhythmanalytic Study of Train travel and Mediation*. In *Trains, Culture, and Mobility: Riding the Rails*. A cura di B. Fraser e S. Spalding, Plymouth, Lexington Books, pp. 91-115.