

“Il teatro dal finestrino”. Letture percettive della città diffusa dal treno
“Theatre from the window”: perceptive readings of urban sprawl from the train

FABIO COLONNESE

Sapienza - Università di Roma

Abstract

The ambiguous territory of urban sprawl, the elusive urban hybrid embodying society in constant transition, seems to be resistant to traditional types of urban analysis and has recently been addressed by phenomenological and multidisciplinary enquires. A layered and unpredictable data-base, such territories are generally experienced through railways and highways, which serve as narrative algorithms. Visual perception through the window of a running train reduces the territory to an apparent sequence of scenes, shifting in planes in relation the depth of visual field. This sort of dynamic theatre, which has many similarities with ancient and contemporary media, not only helps to break down the landscape into perceptually structured elements, but translates the experience of travelling into a visual spectacle with precise semantic and rhythmic components.

Parole chiave

Analisi percettiva del territorio, Modello visuale del treno, Percezione in movimento, Paesaggio ferroviario
Territory perceptive analysis, Train visual model, Perception in motion, Railway landscape

Introduzione

In quanto aporia del modello oppositivo tra città e campagna, la “città diffusa” [Boeri - Lanzani 1992; Colonnese 2003] appare sempre più omogenea, anonima ed esteticamente insignificante. È un territorio che non presenta morfemi abbastanza forti o ricorrenti e che neppure è abitato da comunità sufficientemente coese, stanziali e lungimiranti da formarli in breve tempo. Al di là delle interpretazioni metaforiche, questa situazione ha stimolato 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 (fig. 1). 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 (fig. 2). 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 difficile parlare di paesaggio, almeno nel senso classico del tema. 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. Se, come suggerisce Wilson, un territorio a misura di infrastruttura, eterogeneo e densamente abitato come «l'Eurolandshaftland può essere meglio compreso usando il

FABIO COLONNESE

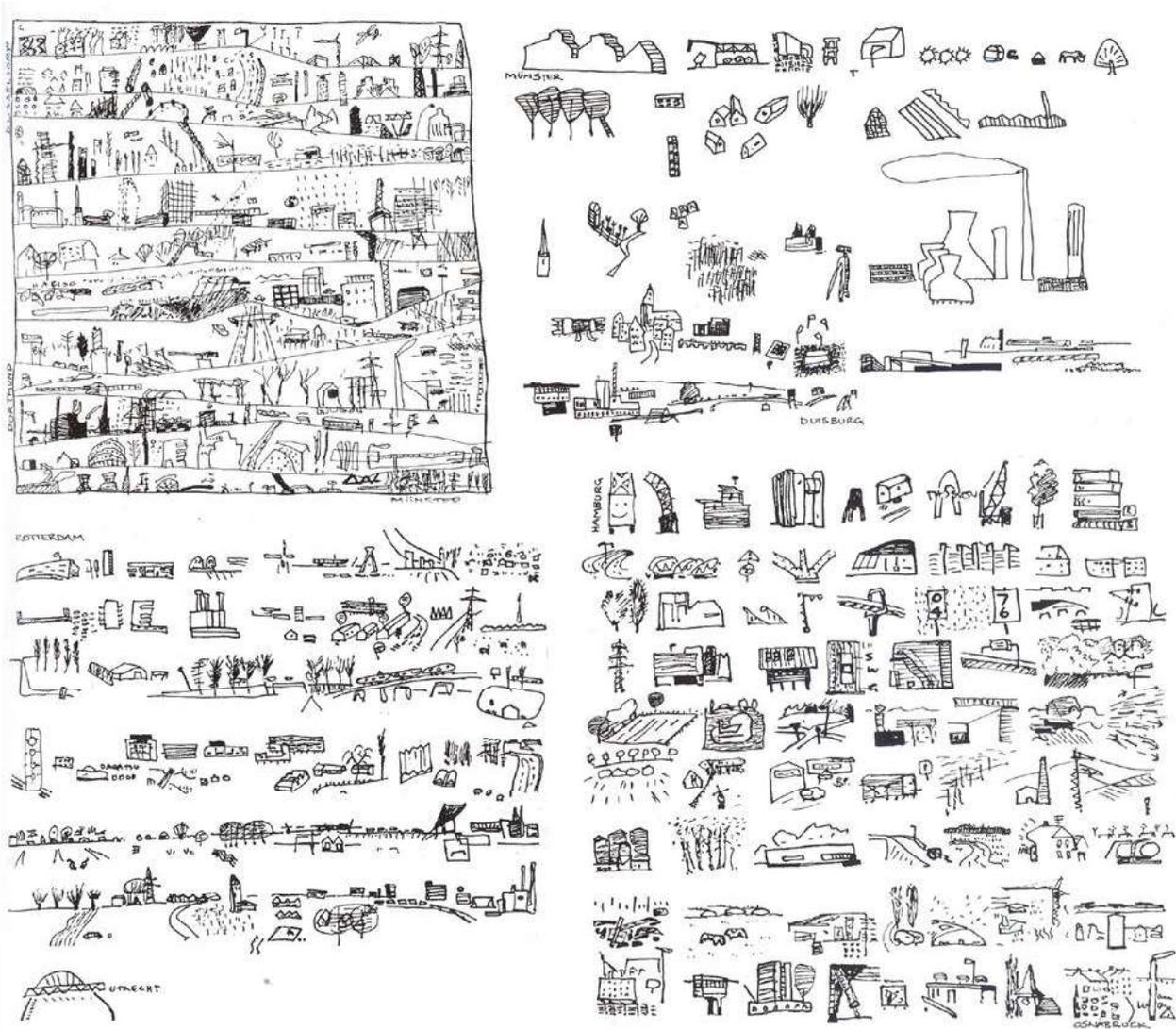


Fig. 1: Peter Wilson (Bolles+Wilson), *Eurolandshaftland*, 1990s (Richter 1997).

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 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 movimento.

Il tracciato ferrato taglia spesso in modo arbitrario campi, strade e interi centri abitati, offrendone una visione inedita, imprevedibile, intima, spesso rivelatoria di fenomeni invisibili dalla città, come gli alloggi di fortuna e gli orti urbani che sorgono a ridosso dei binari.

Negli anni in cui Kevin Lynch [2004, 68-78] analizzava il potere strutturante dell’esperienza urbana lungo le direttrici percettive, l’autostrada ha cominciato ad essere studiata «come una entità estetica, un oggetto scultoreo o architettonico» [Pushkarev 1960-61, 8] in

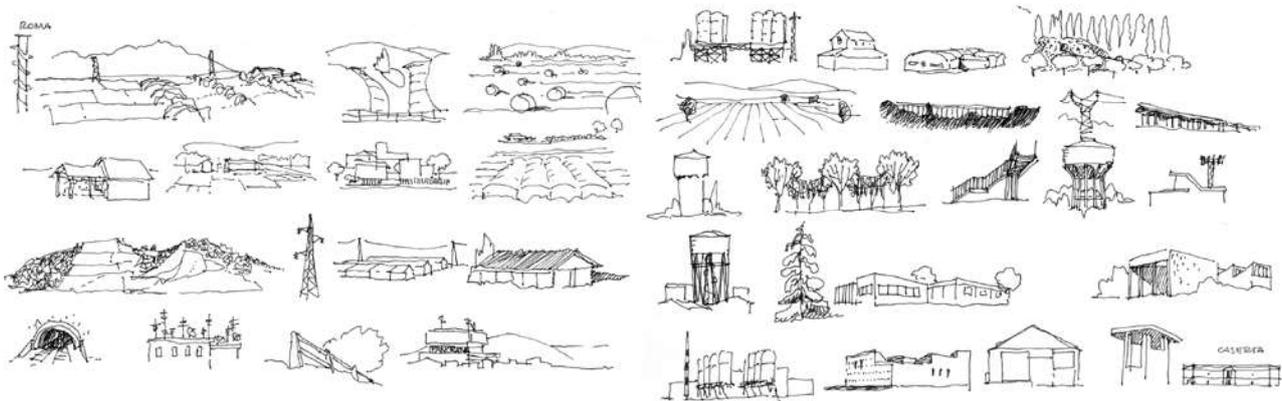


Fig. 2: Appunti grafici del paesaggio da Roma a Caserta, 2003 (disegno dell'autore).

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 al potenziale estetico e narrativo dello sguardo dal treno, soprattutto in relazione ai contesti territoriali più ambigui.

1. La percezione del territorio dal treno

I viaggi in treno, nell'ambito dello sviluppo dei mezzi di comunicazione e di una loro sempre più diffusa accessibilità, hanno trasformato radicalmente l'esperienza comune dello spazio e del tempo [Schloegel 2009]. Dato che la riduzione temporale degli spostamenti venne generalmente percepita e descritta come contrazione spaziale e geografica, essi "hanno prodotto 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" [Revill 2012]. Nodi maggiori e minori lungo la rete ferroviaria hanno dato vita ad un ampio repertorio di opportunità di incontro e scambio di culture e società, condannando le secolari fortificazioni urbane e ri-orientando lo sviluppo dell'urbanizzazione verso modelli atipici. Nella interpretazione di Marc Auge [Auge 1993], l'intero treno costituirebbe un "non-luogo", una sorta di "limbo spaziale" in movimento tra luoghi differenti. 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 ricordo a familiari scenografie domestiche, come dei veri *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. Così nasce lo scompartimento, teatro di infinite scene di film (fig. 3), che dopo aver ispirato la ricerca dell'*Existenzminimum*, appare oggi una figura della nostalgia, nella prospettiva di James Stirling per il Lingotto [Dal Co - Muirhead 1990] (fig. 4) o negli interni del Minnaert di Neutelings e Riedijk a Utrecht.

Oggi il treno è '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»

FABIO COLONNESE



Fig. 3: Il modello visuale del finestrino del treno al cinema. Dall'alto al basso: 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.

[Houben, Calabrese 2003] ma spesso con modalità di cui non sono consapevoli. Innanzitutto il "moto rettilineo uniforme": treno si sposta ad una velocità variabile ma tendenzialmente alta e costante per lunghi tratti, e si ferma solo nelle stazioni, in prossimità dei centri abitati. Si muove su binari dritti 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 conta solo il suo interno.

Il treno si muove lungo 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 riduce indirettamente la sua relazione col suolo naturale, il suo percorso costituisce una sorta di riferimento orizzontale rispetto al variare della morfologia del terreno, che ne accentua il movimento relativo apparente del territorio che attraversa. La forma e l'organizzazione del vagone condizionano fortemente l'esperienza del territorio. Il punto di vista del viaggiatore è più alto di quello che si può sperimentare in mezzi di trasporto come l'automobile, sia per l'altezza del piano di calpestio del vagone, sia per il rilevato che ospita i binari. 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° rispetto al piano del finestrino. Il campo visivo può essere assai profondo ma è generalmente limitato nell'ampiezza dalla cornice del finestrino.

Osservando le carrozze passeggeri adottate dalle Ferrovie dello Stato, oltre alle grande varietà di soluzioni interne nel rapporto tra corridoi e sedute, si nota una variazione nella

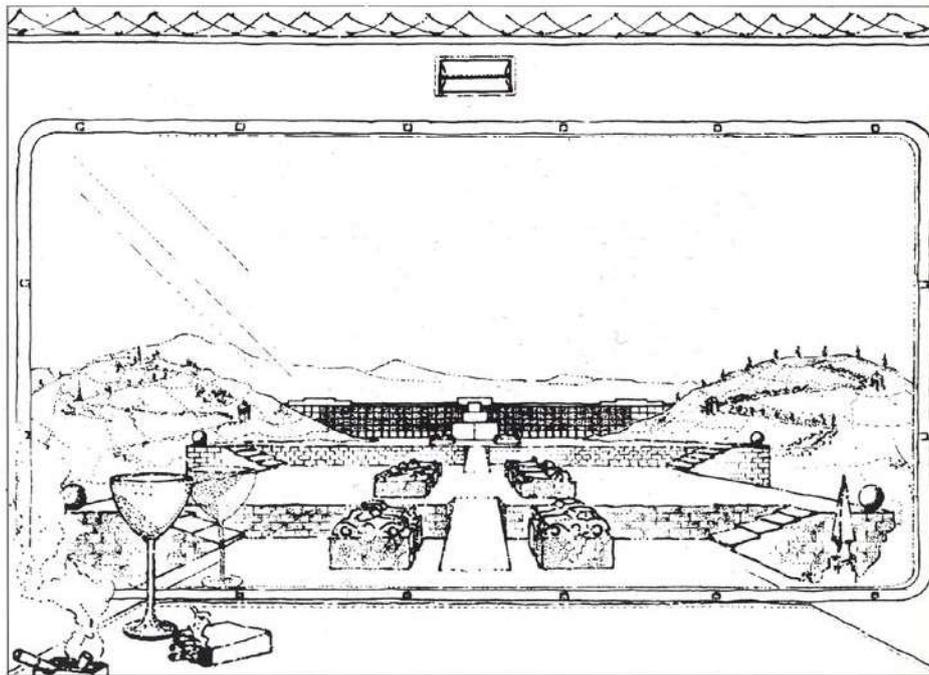


Fig. 4: J. Stirling, Progetto di riqualificazione del Lingotto a Torino, 1983. Vista dal treno (Dal Co - Muirhead 1990).

proporzione dei finestrini (fig. 5), che sembra seguire quella parallela dei formati cinematografici e televisivi (fig. 6).

I finestrini passano 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 annulla le componenti acustiche esterne, mentre sospensioni, sistemi di isolamento acustico e materiali di rivestimento morbidi attenuano urti e vibrazioni. 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 è filtrata ed esce impercettibilmente da bocchette invisibili, mentre la sua temperatura viene regolata all'occorrenza. Il viaggiatore non percepisce il terreno ma sembra scivolare.

Gli elementi del territorio scorrono come immagini in modo differenziato sul vetro del finestrino. 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 al miglio, erano le mete che scandivano otticamente la velocità, ma con l'aumentare di questa essi scorrono apparentemente 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. Viceversa, le quinte più distanti appaiono ferme o quasi, fornendo uno sfondo stabile sul quale lo sguardo tende spesso a "riposarsi". Lungo le quinte intermedie si assiste invece al rapido susseguirsi di elementi, i soli che indicano l'effettivo movimento

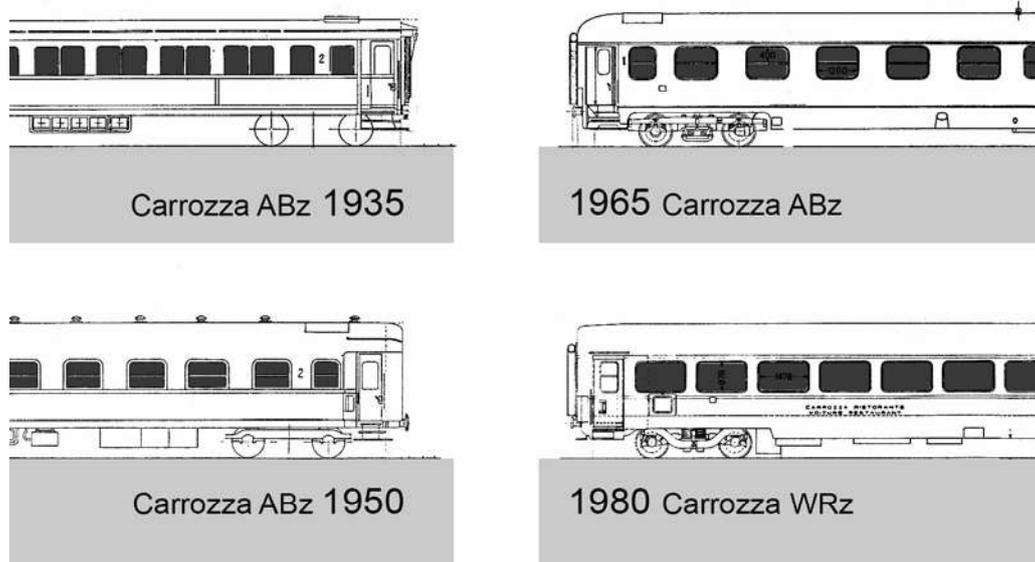


Fig. 5 L'evoluzione formale e proporzionale dei finestrini in alcune carrozze adottate dalle Ferrovie dello Stato (elaborazione dell'autore).

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, ricordano all'osservatore il proprio tempo e spazio. In questi casi, seppur per pochi istanti, il corpo e le sue esigenze riprendono il sopravvento nella coscienza, così come pure 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 scandendolo ritmicamente, insieme ad altri elementi strutturali. 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 declinato 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.

2. Considerazioni sul modello visuale ferroviario

Per le condizioni sopra descritte, la visione dal treno del territorio induce nel viaggiatore/osservatore un certo senso di statica sospensione. La comoda immobilità offerta al suo corpo dalle poltrone gli consente di concentrarsi sul panorama esterno e cogliere la sequenza di immagini "proiettate" sullo schermo del finestrino. Isolato da tutti gli stimoli fisici del moto in corso, il viaggiatore si dimentica di trovarsi su un treno ed è portato piuttosto ad interpretare in movimento il mondo esterno al finestrino. È così per Verlaine, che scrive: «Il paesaggio inquadrato dai finestrini/Corre furiosamente, e pianure intere/Con acqua, grano, alberi e cielo/Sprofondano nel turbine crudele/Ove cadono gli

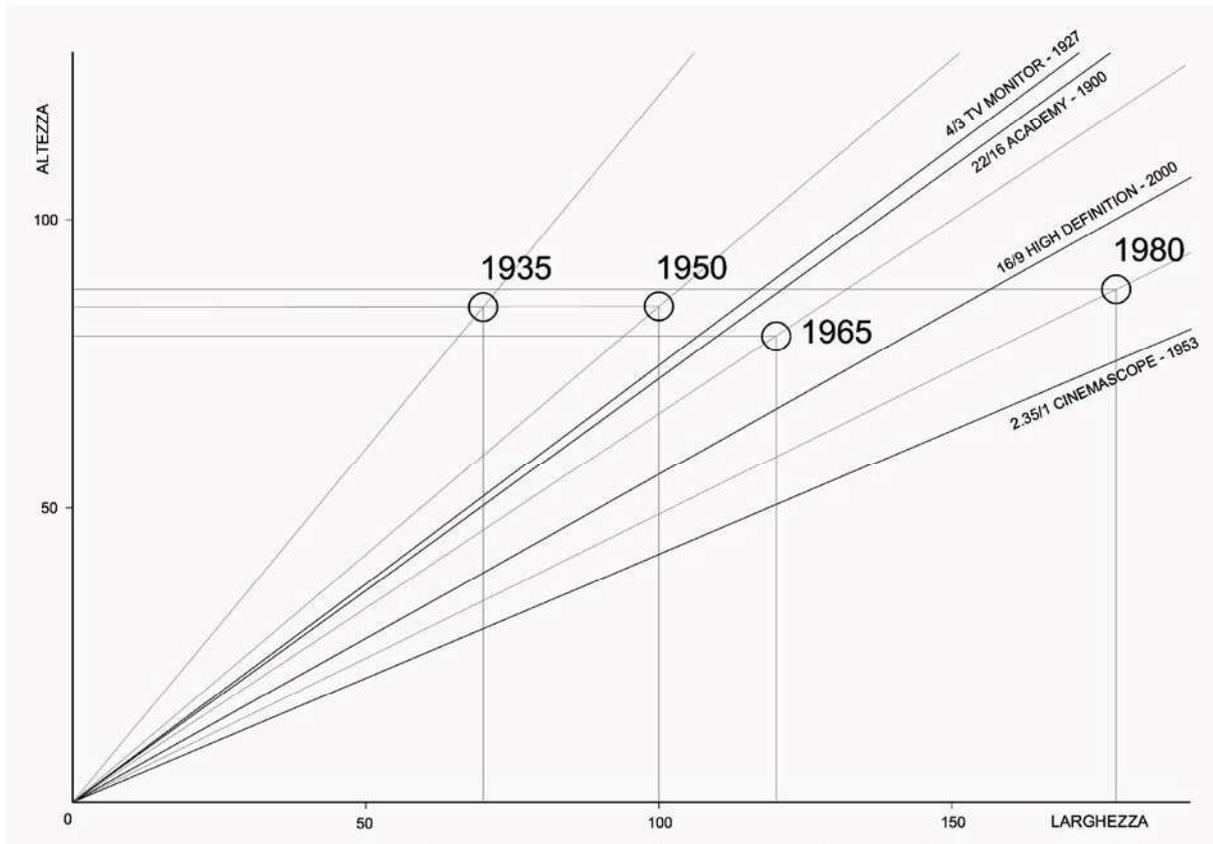


Fig. 6: Confronto tra le proporzioni dei finestrini delle carrozze della figura 4 e i più diffusi rapporti di aspetto televisivi e cinematografici (diagramma dell'autore).

esili pali del telegrafo» [Verlaine 1870]. È così per Mallarmè nel 1875, che accomuna il viaggio in treno a uno spettacolo a teatro o una visita in biblioteca. «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» [Schivelbusch 1988, 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» [Schivelbusch 1988, 201] o quanto meno "distratto", per riprendere una definizione di Benjamin. Esso alimenta col tempo una certa indifferenza nei confronti del paesaggio esterno, che diviene un insignificante e noioso intermezzo tra partenza e destinazione, da dimenticare dietro a libri e giornali. Allo stesso tempo, lo sguardo dei viaggiatori inizia ad alimentarsi di nuovi media visuali, il cinema anzitutto, che forniscono nuove chiavi di lettura coscienti e incoscienti allo spettacolo del paesaggio dal treno.

Esperienze come «il dipinto panoramico, i panorami teatrali in movimento 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

FABIO COLONNESE

in cui lo sguardo virtuale - già noto dalla pittura e dalla fotografia - si rimette in movimento» [Verhoeff 2007].

Il vetro del finestrino generalmente piatto ripropone il modello fondamentale della finestra albertiana definito operativamente da Leon Battista Alberti e altri artisti nel corso del XV secolo. Questo medium così familiare al suo vissuto quotidiano fatto di tv, computer e smart-phone, attiva il suo “sguardo virtuale” alimentatosi nei secoli di simili modelli visuali come – andando a ritroso – i videogiochi a scorrimento orizzontale, la carrellata del cinema, il praxinoscopio o il panorama portatile.

L’esperienza dello sguardo in movimento e dello sguardo virtuale si fondono nella percezione del territorio dal treno. «Lo spettatore (cinematico) non si muove realmente – la testa e il corpo rimangono relativamente immobili (...): mentre lo sguardo mobilizzato 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.

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 sonori: se una volta 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 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.

Mentre il corpo immobile evoca l’esperienza fisica di uno spettacolo a teatro o al cinema, la visione diviene sempre più uno spettacolo, una messa-in-scena il cui potenziale narrativo risiede tanto nella coscienza dell’individuo che nella sequenza di eventi, ovvero in funzione di ciò che appare prima e dopo. L’aspetto interessante è che «la scena suggerisce che tutto quello che accade nella cornice è legato, che forma una unità» [Verhoeff 2007]. Già George Simmel aveva individuato in questo principio di delimitazione una chiave fondamentale per la costituzione di un 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 [Simmel 2004].

Conclusioni

La percezione visiva attraverso il finestrino del treno in movimento riduce il territorio attraversato ad un teatro di quinte che scorrono in modo differenziato in funzione della profondità di campo. Sebbene spesso assi piatto e ripetitivo, anche il territorio della città diffusa sembra muoversi e “danzare” attorno allo spettatore apparentemente immobile, riproponendo una specie di ritorno all’atavico antropocentrismo tolemaico. 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 molto diversi. 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. 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 “panoramatica” 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 può 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 il ruolo di regista nel comporre le scene viste dal treno in funzione della sequenza con cui esse vengono percepite.

Bibliografia

- AUGÉ, M. (1993). *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*. Milano: Elèuthera.
- BOERI, S. - LANZANI, A. (1992). *Gli orizzonti della città diffusa*. In «Casabella», 588, pp. 44–59.
- COLONNESE, F. (2003). *Terra di mezzo: la rappresentazione del territorio intermedio*. In *Materia e Geometria* 11, 2, pp. 889–893.
- 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.
- FRIEDBERG, A. (2006). *The Virtual Window: From Alberti to Microsoft*. Cambridge, MA: MIT Press.
- HOUBEN, F. - CALABRESE, L. M. (2003). *Mobility: A Room with a View*. Rotterdam: NAI Publishers.
- LYNCH, K. (2004). *L'immagine della città*. Padova, Marsilio.
- MANOVICH, L. (1999). *Database as Symbolic Form*. In «Millennium Film Journal», 34.
- PUSHKAREV, B. (1960-61). *The Esthetics of Freeway Design*. In «Landscape», 10, pp. 7-15.
- 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.
- SIMMEL, G. (2006). *Saggi sul paesaggio*, a cura di SASSATELLI, M. Roma: Armando.
- TEYSSOT, G. (2000). *Soglie e pieghe. Sull'intérieur e l'interiorità*. In «Casabella», 681, pp. 26–35.
- 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.
- WILKEN, R. (2012). *Seen from a Carriage: A Rythmanalytic Study of Train travel and Mediation*. In *Trains, Culture, and Mobility: Riding the Rails*, a cura di FRASER, B., SPALDING, S. Plymouth: Lexington Books, pp. 91–115.