



LA CULTURA Y LA CIUDAD

JUAN CALATRAVA
FRANCISCO GARCÍA PÉREZ
DAVID ARREDONDO GARRIDO
(eds.)

eug

JUAN CALATRAVA
FRANCISCO GARCÍA PÉREZ
DAVID ARREDONDO
(EDS.)

LA CULTURA
Y
LA CIUDAD

Granada, 2016

El presente libro se edita en el marco de la actividad del Proyecto de Investigación HAR2012-31133, *Arquitectura, escenografía y espacio urbano: ciudades históricas y eventos culturales*, habiendo contado para su publicación con aportaciones económicas del mismo



© LOS AUTORES

© UNIVERSIDAD DE GRANADA

Campus Universitario de Cartuja
Colegio Máximo, s.n., 18071, Granada
Telf.: 958 243930-246220
Web: editorial.ugr.es

ISBN: 978-84-338-5939-6

Depósito legal: Gr./836-2016

Edita: Editorial Universidad de Granada

Campus Universitario de Cartuja. Granada

Fotocomposición: María José García Sanchis. Granada

Diseño de cubierta: David Arredondo Garrido

Imprime: Gráficas La Madraza. Albolote. Granada

Printed in Spain

Impreso en España

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

INTRODUCCIÓN.	XVII
JUAN CALATRAVA	

LECCIÓN INAUGURAL

RITRATTI DI CITTÀ DAL RINASCIMENTO AL XVIII SECOLO	I
CESARE DE SETA	

SECCIÓN I

LA IMAGEN CODIFICADA.

REPRESENTACIONES DE LO URBANO

EL MITO DEL LEJANO OESTE EN LAS CIUDADES DEL SUNBELT NORTEAMERICANO.	15
CARLOS GARCÍA VÁZQUEZ	
LOGOTYPES AND CITIES REPRESENTATIONS.	23
JEAN-LUC ARNAUD	
RECONSTITUCIÓN URBANA: TRAZA, ESTRUCTURA Y MEMORIA.	33
JAVIER ORTEGA VIDAL	
NUEVOS TIEMPOS, NUEVAS HERRAMIENTAS: UN CASO DE HGIS	45
ANTONIO J. GÓMEZ-BLANCO PONTES	
EL PASEO DE LOS TRISTES DE GRANADA COMO REFERENTE DE UNA ESCENOGRAFÍA ORIENTAL A PROPÓSITO DE UN DIBUJO DE WILLIAM GELL.	55
MARÍA DEL MAR VILLAFRANCA JIMÉNEZ	
LA CIUDAD EN LA NOVELA GRÁFICA AMERICANA. VISIONES DE LA METRÓPOLIS CONTEMPORÁNEA A TRAVÉS DE CINCO AUTORES JUDÍOS: WILL EISNER, HARVEY PEKAR, ART SPIEGELMAN, BEN KATCHOR Y PETER KUPER.	63
RICARDO ANGUIA CANTERO	
EL PARÍS <i>MODERNO</i> DE CHARLES BAUDELAIRE Y WALTER BENJAMIN.	73
ANTONIO PIZZA	
IMÁGENES FUGACES: REPRESENTACIONES LITERARIAS DEL SUBURBIO.	85
MARTA LLORENTE DÍAZ	

La cultura y la ciudad

HABITANDO LA CASA DEL AZAR. LA CULTURA DE SORTEOS DE CASAS COMO UN SUBLIMADOR EN LAS REPRESENTACIONES DE UNA NUEVA TIPOLOGÍA DOMÉSTICA DE LA <i>CLASE MEDIA</i> DE MONTERREY. LA CASA DE ACERO (1960) ALBERTO CANAVATI ESPINOSA	97
IMAGINARIO URBANO, ESPACIOS PÚBLICOS HISTÓRICOS. GLOBALIZACIÓN, NEOLIBERALISMO Y CONFLICTO SOCIAL. EJE ESTRUCTURADOR: PASEO DE LA REFORMA, AV. JUÁREZ, AV. MADERO Y ZÓCALO RAÚL SALAS ESPÍNDOLA, GUILLERMINA ROSAS LÓPEZ, MARCOS RODOLFO BONILLA	105
REPRESENTACIONES DE LO URBANO EN EL SANTIAGO DE CHILE DE 1932. LA CIUDAD, EL URBANISTA, SU PLAN Y SU PLANO: CINCO MIRADAS POSIBLES DESDE EL OJO DEL URBANISTA KARL BRUNNER. PEDRO BANNEN LANATA, CARLOS SILVA PEDRAZA	111
REPRESENTACIONES CARTOGRÁFICAS Y RESTITUCIÓN GRÁFICA DE LA CIUDAD HISTÓRICA DE LIMA. SXVI-XIX. MARITZA CORTÉS	119
CASABLANCA A TRAVÉS DE MICHEL ÉCOCHARD (1946-1953). CARTOGRAFÍA, FOTOGRAFÍA Y CULTURA. ... RICARD GRATACÒS-BATLLE	125
FAENZA E LE SUE RAPPRESENTAZIONI URBANE: DALLA CONTRORIFORMA AL PUNTO DI VISTA ROMANTICO DI ROMOLO LIVERANI DANIELE PASCALE GUIDOTTI MAGNANI	135
MONTERREY A TRAVÉS DE SUS MAPAS: EN BUSCA DE UN CENTRO HISTÓRICO MÁS ALLÁ DE «BARRIO ANTIGUO» JOSÉ MANUEL PRIETO GONZÁLEZ, CYNTHIA LUZ CISNEROS FRANCO	143
MEDIOS DE REPRESENTACIÓN URBANA Y ARQUITECTÓNICA EN EL MUNDO MESOAMERICANO. UN TALLER DE ARQUITECTOS MESOAMERICANOS EN PLAZUELAS, GTO. JOSÉ MIGUEL ROMÁN CÁRDENAS	151
EL PLANO OFICIAL DE URBANIZACIÓN DE SANTIAGO Y LA ORDENANZA LOCAL DE 1939: ORGANIZACIÓN ESPACIAL Y SISTEMAS DE REPRESENTACIÓN EN LA MODERNIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO JOSÉ ROSAS VERA, MAGDALENA VÍCUÑA DEL RÍO	161
CUANDO LA SOMBRA DE UN ARSENAL ES ALARGADA. PRIMEROS «RETRATOS» DE LA CIUDAD DEPARTAMENTAL DE FERROL EN LOS SIGLOS XVIII Y XIX (1782-1850) ALFREDO VIGO TRASANCOS	169
LAS LÍNEAS QUE DISEÑARON MANHATTAN DE LOS EXPLORADORES A LOS COMISIONADOS ANA DEL CID MENDOZA	177
SATELLITE MONUMENTS AND PERIPATETIC TOPOGRAPHIES FIRAT ERDIM	187
PLANO Y PLAN: LA TRAMA DE SANTIAGO COMO «CIUDAD MODERNA». EL PLANO OFICIAL DE LA URBANIZACIÓN DE LA COMUNA DE SANTIAGO, DE 1939, IDEADO POR KARL BRUNNER. GERMÁN HIDALGO, WREN STRABUCCHI	195
GRANADA: LECTURA DE LA CIUDAD MODERNA POR MEDIO DE SUS PANORÁMICAS Y VISTAS GENERALES CARLOS JEREZ MIR	201

Índice

«TURKU ON FIRE». IL «GRID PLAN» ALLE RADICI DELLA CITTÀ CONTEMPORANEA.	209
ANNALISA DAMERI, ANNA PICHETTO FRATIN	
CARTOGRAFÍAS TOPOLÓGICAS DE LA DENSIDAD URBANA. UNA PROPUESTA PARA EL DESCUBRIMIENTO RELACIONAL.	217
FRANCISCO JAVIER ABARCA-ÁLVAREZ, FRANCISCO SERGIO CAMPOS-SÁNCHEZ	
DICOTOMÍA DE LA VISIÓN. INCIDENCIAS EN EL ARTE DE LA CARTOGRAFÍA.	225
BLANCA ESPIGARES ROONEY	
CARTOGRAFÍAS DEL PAISAJE METEOROLÓGICO: DIBUJANDO EL AIRE DE LA CIUDAD.	233
TOMÁS GARCÍA PÍRIZ	
INVESTIGACIÓN CARTOGRÁFICA Y CONSTRUCCIÓN DEL TERRITORIO	241
NANCY ROZO MONTAÑA	
LA REPRESENTACIÓN URBANA EN LA ERA DE LAS SMART CITIES	247
PAOLO SUSTERSIC, MÓNICA FERRER	
MÁQUINAS PARA LA PRODUCCIÓN DEL ESPACIO. LOS DIAGRAMAS COMO HERRAMIENTAS DEL PLANEAMIENTO URBANO.	253
PABLO ARRÁEZ MONLLOR	
INVENTIT IHALLADO, ENCONTRADO!	261
IOAR CABODEVILLA ANTOÑANA, UXUA DOMBLÁS IBÁÑEZ	
ENTRE LO REAL Y LO VIRTUAL. LAS HERRAMIENTAS DIGITALES Y SU ACCIÓN EN LA TRANSFORMACIÓN DEL PAISAJE URBANO EN LA PRIMERA DÉCADA DEL SIGLO XXI. A PROPÓSITO DEL URBANISMO «UNITARIO»	267
SERGIO COLOMBO RUIZ	
LEARNING CITY. SOCIALIZACIÓN, APRENDIZAJE Y PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO	275
UXUA DOMBLÁS IBÁÑEZ	
BARCELONA CINECITTÀ. THE CITY INVENTED THROUGH SCENOGRAPHY	285
DICLE TASKIN	
LA REPRESENTACIÓN DE LAS CIUDADES IDEALES ITALIANAS DE LOS SIGLOS XV Y XVI	293
DAVID HIDALGO GARCÍA, JULIÁN ARCO DÍAZ	
EL MAR DESDE LA CIUDAD. PARET, LEJOS DE LA CORTE, Y LA IMAGEN DE LAS VISTAS DEL CANTÁBRICO . .	301
MARÍA CASTILLA ALBISU	
DE LA VIDA ENTRE JARDINES A LOS SOLARES YERMOS. EN TORNO A UNA CONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN DE TOLEDO	309
VICTORIA SOTO CABA, ANTONIO PERLA DE LAS PARRAS	
CIUDADES IMAGINADAS / PAISAJES DE PAPEL. PROYECTO Y REPRESENTACIÓN DE LA CIUDAD DE LISBOA	317
CARMEN MORENO ÁLVAREZ	
CITTÀ POSTUME. COSTRUZIONE RETORICA E STRATEGIA ANALITICA NELLE IMMAGINI URBANE DI GABRIELE BASILICO	323
MARCO LECIS	

La cultura y la ciudad

RACCONTARE LA CITTÀ TRA IMMAGINI E PAROLE. RITRATTI URBANI NEI LIBRI FOTOGRAFICI	331
ANNARITA TEODOSIO	
FOTOGRAFÍA Y TURISMO. EL REGISTRO DE LO URBANO A TRAVÉS DE FOTÓGRAFOS DE PROYECCIÓN INTERNACIONAL POR LAS ISLAS BALEARES	339
MARÍA JOSÉ MULET GUTIÉRREZ	
PARIS N'EXISTE PAS.	345
MARISA GARCÍA VERGARA	
VISIÓN PANORÁMICA Y VISIÓN PANÓPTICA: MODOS DE VER LA CIUDAD EN EL SIGLO XIX	353
BEGOÑA IBÁÑEZ MORENO	
LA MÍSTICA DEL MIRADOR: CIUDADES <i>A VISTA DE PÁJARO</i>	361
CARMEN RODRÍGUEZ PEDRET	
DEENCUENTROS. DOS DIBUJOS PARA UNA PLAZA, DE PUIG I CADAFALCH	369
GUILLEM CARABÍ BESCÓS	
BARCELONA AND DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN TO THE EYES OF A BAUHAUSLER: URBAN LIFE IN THE PHOTO COLLAGES OF JOSEF ALBERS	377
LAURA MARTÍNEZ DE GUEREÑU	
I MEZZI DI TRASPORTO E LA CITTÀ, TRA PERCEZIONE E RAPPRESENTAZIONE	385
SIMONA TALENTI	
VISIÓN DE LA CIUDAD DE VENECIA EN LOS ESTUDIOS DE EGLE RENATA TRINCANATO (1910-1998)	393
ALESSANDRA VIGNOTTO	
VISIONES LITERARIAS Y PERCEPCIÓN DEL PAISAJE URBANO. EL RECONOCIMIENTO DE VALORES PATRIMONIALES EN LAS VIEJAS CIUDADES ESPAÑOLAS EN LOS AÑOS DEL CAMBIO DE SIGLO.	399
JESÚS ÁNGEL SÁNCHEZ GARCÍA	
<i>PALINODIA</i> ÍNTIMA DE UNA CIUDAD <i>INDECIBLE</i>	405
AARÓN J. CABALLERO QUIROZ	
CIUDADES VISIBLES	411
IÑIGO DE VIAR	
ESPACIOS DE LA RESISTENCIA: PARÍS EN RAINER MARIA RILKE	419
CAROLINA B. GARCÍA ESTÉVEZ	
CIUDAD DE LETRAS, EDIFICIOS DE PAPEL. UNA IMAGEN LITERARIA SOBRE LA CIUDAD DE ONTINYENT	427
DANIEL IBÁÑEZ CAMPOS	
«FEBBRE MODERNA». STRATEGIE DI VISIONE DELLA CITTÀ IMPRESSIONISTA	433
FRANCESCA CASTELLANI	
ROMA, RECONOCER LA PERIFERIA A TRAVÉS DEL CINE	439
MONTSERRAT SOLANO ROJO	
EL PAISAJE EN LA CIUDAD. EL PARQUE DEL ILM EN WEIMAR VISTO POR GOETHE	449
JUAN CALDUCH CERVERA, ALBERTO RUBIO GARRIDO	
LAS <i>CIUDADES INVISIBLES</i> COMO HERRAMIENTA DE ANÁLISIS URBANO	457
HELIA DE SAN NICOLÁS JUÁREZ	

Índice

REPRESENTACIÓN HISTÓRICA, LITERARIA Y CARTOGRÁFICA EN EL PAISAJE URBANO DE TETUÁN ENTRE 1860 Y 1956	465
JAIME VERGARA-MUÑOZ, MIGUEL MARTÍNEZ-MONEDERO	
CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD INDUSTRIAL: IVREA Y TORVISCOSA (ITALIA)	473
ÁNGELES LAYUNO ROSAS	
LA CONTRIBUCIÓN ESPAÑOLA AL URBANISMO DE LA CIUDAD DE MILÁN	481
MARÍA TERESA GARCÍA GALLARDO	
CULTURAL LANDSCAPES AND URBAN PROJECT. ISTANBUL'S ANCIENT WALLS CASE	489
PASQUALE MIANO	
RENOVATIO URBS STOCKHOLM. CONFERRING A PROPER CHARACTER ON A CITY ON THE ARCHIPELAGO . .	497
CHIARA MONTERUMISI	
SECCIÓN II	
LA IMAGEN INTEGRADORA.	
PATRIMONIO Y PAISAJE CULTURAL URBANO	
LOS REALES SITIOS: PATRIMONIO Y PAISAJE URBANO.	507
PILAR CHÍAS NAVARRO	
THE MAUROR LEDGE OF GRANADA. A VISUAL ANALYSIS.	519
JOAQUÍN CASADO DE AMEZÚA VÁZQUEZ	
EL ORDEN RESTABLECIDO, LA DESCRIPCIÓN DE LOS PUEBLOS RECONSTRUIDOS TRAS EL TERREMOTO DE ANDALUCÍA DE 1884	523
ANTONIO BURGOS NÚÑEZ	
LA CONSTRUCCIÓN DE LA MEMORIA DEL PAISAJE.	531
BERNARDINO LÍNDEZ VÍLCHEZ	
ARQUITECTURA ETNOGRÁFICA EN EL ENTORNO DE RÍO BLANCO DE COGOLLOS VEGA, GRANADA . . .	539
SALVADOR UBAGO PALMA	
AGRICULTURA FRENTE A LA BANALIZACIÓN DEL PAISAJE HISTÓRICO URBANO. ESTUDIO DE CASOS EN MADRID, BARCELONA Y SEVILLA.	547
DAVID ARREDONDO GARRIDO	
LOS ESPACIOS DE LA MEMORIA (Y DEL OLVIDO) EN LA CIUDAD Y SUS DISCURSOS NARRATIVOS: CREACIÓN, TRANSFORMACIÓN, REVITALIZACIÓN, TEMATIZACIÓN	561
IGNACIO GONZÁLEZ-VARAS IBÁÑEZ	
APUNTES SOBRE CIUDADES POSTBURBUJA: LOS COMUNES URBANOS EN BARCELONA	569
CARLOS CÁMARA MENOYO	
CIUDADES DE LA MEMORIA. CINCO DEPÓSITOS DE BARCELONA	579
ANA ISABEL SANTOLARIA CASTELLANOS	
A TRAVÉS DEL CALEIDOSCOPIO. EL PAISAJE URBANO EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA	587
FRANCISCO FERNANDO BELTRÁN VALCÁRCEL	

La cultura y la ciudad

LA CONSERVACIÓN DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD HISTÓRICA. EL ESTUDIO DEL COLOR EN LA CARRERA DEL DARRO	595
CARMEN MARÍA ARMENTA GARCÍA	
PAISAJES VELADOS: EL DARRO BAJO LA GRANADA ACTUAL	603
FRANCISCA ASENSIO TERUEL, FRANCISCO JOSÉ IBÁÑEZ MORENO, ANTONIO GARCÍA BUENO	
UNA IMAGEN ANÓNIMA, UNA ESCENA URBANA, UN TROZO DE HISTORIA. ESTRATEGIAS FLUVIALES EN LA CIUDAD CONTEMPORÁNEA	611
JOSEMARÍA MANZANO JURADO, SANTIAGO PORRAS ÁLVAREZ	
GRANADA: CIUDAD SIMBÓLICA ENTRE LOS SIGLOS XVII Y XVIII	619
NURIA MARTÍNEZ JIMÉNEZ	
LA INFLUENCIA DE LA PIEDRA DE SIERRA ELVIRA EN LA CONFIGURACIÓN URBANA DEL CASCO HISTORICO DE GRANADA	625
IGNACIO VALVERDE ESPINOSA, IGNACIO VALVERDE-PALACIOS, RAQUEL FUENTES GARCÍA	
EL SACROMONTE: PATRIMONIO E IMAGEN DE UNA CULTURA	633
ANTONIO GARCÍA BUENO, KARINA MEDINA GRANADOS	
LA IMAGEN DE LA ALCAZABA DE LA ALHAMBRA.	641
ADELAIDA MARTÍN MARTÍN	
LA GRAN VÍA DE COLÓN DE GRANADA: UN PAISAJE DISTORSIONADO	651
ROSER MARTÍNEZ-RAMOS E IRUELA	
EL CONFINAMIENTO DEL PAISAJE DE LA ALHAMBRA EN SU PERÍMETRO AMURALLADO.	659
ALEJANDRO MUÑOZ MIRANDA	
TRAS LA IMAGEN DEL CARMEN BLANCO	667
ESTEBAN JOSÉ RIVAS LÓPEZ	
LA ALCAICERÍA DE GRANADA. REALIDAD Y FICCIÓN.	673
JUAN ANTONIO SÁNCHEZ MUÑOZ	
LA UNIVERSIDAD DE GRANADA EN EL PRIMER TERCIO DEL SIGLO XX: CULTURA, PATRIMONIO E IMAGEN DE CIUDAD.	681
MARÍA DEL CARMEN VÍLCHEZ LARA	
EL AGUA OCULTA. CORRIENTES SUBTERRÁNEAS Y SACRALIZACIÓN TERRITORIAL EN LA GRANADA DEL SIGLO XVII	689
FRANCISCO ANTONIO GARCÍA PÉREZ	
INVENTARIO DE UNA CIUDAD IMAGINARIA	701
JUAN DOMINGO SANTOS	
NUEVA YORK-REIKIAVIK. ORIGEN Y EVOLUCIÓN DE DOS MODELOS URBANOS	709
JOSÉ MIGUEL GÓMEZ ACOSTA	
CONTRAPOSICIONES EN LA FOTOGRAFÍA DEL PAISAJE URBANO: EL VALOR ESTÉTICO FRENTE AL VALOR DOCUMENTO.	717
JUAN FRANCISCO MARTÍNEZ BENAVIDES	
JULIO CANO LASSO: LA CIUDAD HISTÓRICA COMO OBRA DE ARTE TOTAL	723
JOSÉ RAMÓN GONZÁLEZ GONZÁLEZ, MIGUEL CENTELLAS SOLER	

Índice

EL ESPACIO INTERMEDIO COMO CONSTRUCTOR DE LA IMAGEN DE LA CIUDAD.	731
RAQUEL MARTÍNEZ GUTIÉRREZ, JOSÉ MARÍA ECHARTE RAMOS	
CITY OVERLAYS. ON THE <i>MERCAT DE SANTA CATERINA</i> BY EMBT	739
SEBASTIAN HARRIS	
LA BARCELONA DEL GRUPO 2C. L'IMMAGINE DI UN LAVORO COLLETTIVO.	747
FABIO LICITRA	
LOS JARDINES DE J.C.N. FORESTIER EN BARCELONA: UNA APROXIMACIÓN CRÍTICA SOBRE EL IMPACTO DE SUS REALIZACIONES EN LA IMAGEN DE LA CIUDAD.	755
MONTSERRAT LLUPART BIOSCA	
BARRIO CHINO. LA CONSTRUCCIÓN DE LA IMAGEN DE LOS BAJOS FONDOS DE BARCELONA	761
CELIA MARÍN VEGA	
NUEVA YORK 1960: EL PAISAJE SOCIAL. CHICAGO 1950: ARQUITECTURA MODERNA PARA UNA SOCIEDAD AVANZADA.	767
RAFAEL DE LACOUR	
PAISAJE URBANO Y CONFLICTO: ESTUDIOS DE IMPACTO VISUAL EN ÁREAS HISTÓRICAS PROTEGIDAS ALEMANAS (COLONIA, DRESDE) Y EUROPEAS (ESTAMBUL, VIENA)	775
DANIEL DOMENECH MUÑOZ	
PAISAJE HISTÓRICO URBANO Y ARQUITECTURA CONTEMPORÁNEA: EXPERIENCIAS EUROPEAS Y COMPARATISMO.	781
ADELE FIADINO	
CONTRIBUCIÓN DE LA VEGA COMO PAISAJE CULTURAL AL PATRIMONIO DE GRANADA LA PROBLEMÁTICA ACTUAL DE SUS RELACIONES	787
EDUARDO ZURITA Povedano	
ANÁLISIS DE UNIDADES DE PAISAJE CULTURAL URBANO RESULTADO DE LA LEY DEL GRAN BERLÍN DE 1920	795
FRANCISCO JOSÉ FERNÁNDEZ TORRES, MARÍA LUISA MÁRQUEZ GARCÍA	
PASADO, PRESENTE Y FUTURO DEL LITORAL MARROQUÍ. DAR RIFFIEN	805
ALBA GARCÍA CARRIÓN	
LAS HUELLAS Y PAVIMENTOS DE LA ACRÓPOLIS.	813
JOSÉ FRANCISCO GARCÍA-SÁNCHEZ	
PAESAGGI INUMANI: I SILOS GRANARI COME MONUMENTI.	821
ANTONIO ALBERTO CLEMENTE	
ESPACIOS DE REACCIÓN. LA RUINA INDUSTRIAL EN EL PAISAJE URBANO.	827
YESICA PINO ESPINOSA	
LANDSCAPE AND CULTURAL HERITAGE: TECHNIQUES AND STRATEGIES FOR THE AREA DEVELOPMENT . . .	835
MARIA ANTONIA GIANNINO, FERDINANDO ORABONA	
MANINI Y SINTRA: APORTACIONES AL ÁMBITO DEL PAISAJE	841
IVÁN MOURE PAZOS	

SECCIÓN III

LA CULTURA Y LA CIUDAD / LA CULTURA EN LA CIUDAD

CIUDAD HISTÓRICA Y EVENTOS CULTURALES EN LA ERA DE LA GLOBALIZACIÓN	851
JUAN CALATRAVA	
CIUDAD Y TRIBU: ESPACIOS DIFERENCIADOS E INTEGRADOS DE LA CULTURA POLÍTICA. REFLEXIONES ANTROPO-URBANÍSTICAS SOBRE FONDO MAGREBÍ	863
JOSÉ ANTONIO GONZÁLEZ ALCANTUD	
MUSEO E/O MUSEALIZZAZIONE DELLA CITTÀ	875
DONATELLA CALABI	
VENEZIA E IL RAPPORTO CITTÀ-FESTIVAL	881
GUIDO ZUCCONI	
EL OCASO DE LA PLAZA DE BIBARRAMBLA COMO TEATRO	887
JUAN MANUEL BARRIOS ROZÚA	
ALGUNAS LECCIONES DE LUGARES CON ACONTECIMIENTOS ASOCIADOS.	897
JOAQUIN SABATÉ BEL	
LA RICONVERSIONE DELLE CASERME ABBANDONATE IN NUOVI SPAZI PER LA CITTÀ	909
PAOLO MELLANO	
LA FACHADA MONUMENTAL, TELÓN DE FONDO Y OBJETO ESCENOGRÁFICO	917
MILAGROS PALMA CRESPO	
AGUA Y ESCENOGRAFÍA URBANA. REALIDAD E ILUSIÓN EN LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES	929
FRANCISCO DEL CORRAL DEL CAMPO, CARMEN BARRÓS VELÁZQUEZ	
EL ESPACIO PÚBLICO COMO CONTENEDOR DE EMOCIONES.	941
JUAN CARLOS REINA FERNÁNDEZ	
UNA INTERPRETACIÓN DE LA CIUDAD DESDE LA PERSPECTIVA DE LA CULTURA INMATERIAL DE LAS FIESTAS POPULARES	949
LUIS IGNACIO FERNÁNDEZ-ARAGÓN SÁNCHEZ	
CULTURAL EVENTS, URBAN MODIFICATIONS. VENICE (ITALY) AND THE MODERNITY	957
FABRIZIO PAONE	
LA CITTÀ DEL TEATRO DE GIORGIO STREHLER	965
JUAN IGNACIO PRIETO LÓPEZ, ANTONI RAMÓN GRAELLS	
INNOVANDO LA TRADICIÓN: LOS JARDINES Y TEATRO AL AIRE LIBRE DEL GENERALIFE. UN DISEÑO DE FRANCISCO PRIETO-MORENO PARA EL FESTIVAL DE MÚSICA Y DANZA DE GRANADA.	973
AROA ROMERO GALLARDO	
UNA FIESTA MÓVIL. LA IMAGEN DE SEVILLA EN LA OBRA DE ALDO ROSSI	981
VÍCTORIANO SAINZ GUTIÉRREZ	
EL GRAN ACONTECIMIENTO CULTURAL DEL VACÍO Y LA MEMORIA EN EL ESPACIO COLECTIVO DE LA CIUDAD	989
MARA SÁNCHEZ LLORENS, MIGUEL GUITART VÍLCHES	

Índice

HACER CIUDAD. ALDO ROSSI Y SU PROPUESTA PARA EL TEATRO DEL MUNDO	997
Laura Sordo Ibáñez	
SANTIAGO DE COMPOSTELA, HISTORIA Y PROGRESO. EL XACOBEO COMO INSTRUMENTO DE TRANSFORMACIÓN URBANA	1005
Ricardo Hernández Soriano	
<i>GIRONA TEMPS DE FLORS: CULTURA E TURISMO</i>	1013
Nadia Fava	
ARQUITECTURA E IDENTIDAD CULTURAL. EXPERIMENTACIONES CONTEMPORÁNEAS EN LA CIUDAD DE GRAZ	1021
Emilio Cachorro Fernández	
EXPERIENCIAS DE UNA CAPITALIDAD CULTURAL QUE NO FUE EL CASO MÁLAGA 2016.	1033
Ignacio Jáuregui Real – Daniel Rincón de la Vega	
ROMA, CA. 1650. EL CIRCO BARROCO DE LA PIAZZA NAVONA.	1039
Julio Garnica	
PATRIMONIO Y PAISAJE TEATRAL URBANO. LA PLAZA DE LAS PASIEGAS EN GRANADA	1047
Carmen Barrós Velázquez. Francisco del Corral del Campo	
LA VILLE RADIEUSE: UNA CIUDAD, UN PROYECTO, UN LIBRO DE LE CORBUSIER. UN JUEGO.	1055
Jorge Torres Cueco, Clara E. Mejía Vallejo	
LA BERLINO DI OSWALD MATHIAS UNGERS	1063
Annalisa Trentin	
PANORAMI DIFFERENTI PER LE CITTÀ MONDIALI	1071
Ugo Rossi	
METODO PARA VISIBILIZAR LA CULTURA DE LA CIUDAD: MONUMENTALIZAR INFRAESTRUCTURAS	1077
María Jesús Sacristán de Miguel	
ANTIGUOS ESPACIOS CONVENTUALES, NUEVOS ESCENARIOS CULTURALES. APROXIMACIÓN A SU RECUPERACIÓN PATRIMONIAL	1085
Thaïs Rodés Sarrablo	
EFICIENCIA ENERGÉTICA Y CULTURA URBANA: LA CIUDAD COMO SISTEMA COMPLEJO	1091
Rafael García Quesada	
STORIA DI UNA RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA AD ALGHERO. LO QUARTER: DE PERIFERIA A CENTRO CULTURALE	1097
Angela Simula	

I MEZZI DI TRASPORTO E LA CITTÀ, TRA PERCEZIONE E RAPPRESENTAZIONE

SIMONA TALENTI

Nel corso della storia, l'iconografia della città si è trasformata in seguito allo sviluppo di nuove tecniche di trasporto che hanno consentito di raggiungere e visitare alcuni luoghi urbani, mutando profondamente modalità e tempi di approccio. L'evoluzione dei mezzi di locomozione, differenziati, capillari e sempre più veloci, offre infatti prospettive inedite, ispirando nuove immagini dell'urbanità moderna e inaugurando un nuovo rapporto con la città. Se le navi, con il loro lento e graduale avvicinamento, avevano suggerito ai viaggiatori rinnovate rappresentazioni iconografiche e letterarie dei contesti urbani rispetto alle vedute più tradizionali, il viaggio in treno fin dalla fine del XIX secolo, conduce lo sguardo lontano, rendendo conto, in maniera frammentaria, del paesaggio costruito e imprimendo nella memoria dell'osservatore delle tracce più che delle vere immagini urbane. I progressi tecnologici che hanno consentito a Nadar nel 1858 di sollevarsi su Parigi con un aerostato e di produrre le prime fotografie aeree da una postazione in movimento, così come la diffusione, dagli inizi del Novecento, dei dirigibili e dei primi velivoli a motore, hanno permesso di allargare lo sguardo, rendendo possibili rappresentazioni capaci di abbracciare spazi e collegare la città con il suo intorno, all'interno di una visione globale e più unitaria, di cui Moholy-Nagy coglieva perfettamente la portata, scrivendo nel 1929 che essa era l'«esperienza dello spazio più completa»¹. L'attenzione verrà posta, per questioni logistiche, solo sui mezzi di trasporto collettivi — indagando le relazioni e le reciproche influenze con la città — accantonando le visioni del paesaggio antropizzato recepito da un'automobile in movimento su una strada urbana o su un'autostrada.

1. MARE E CIELO: VISIONE «UMANA» O DIVINA?

Se le prime esperienze di rappresentazione delle città viste dall'alto risalgono al periodo rinascimentale — con la celebre prospettiva cinquecentesca di Venezia da parte di de' Barbari — anche le raffigurazioni dal mare costituiscono un'iconografia consolidata fin dall'età moderna. Nel corso dell'Ottocento, numerose sono le vedute dei centri urbani elaborate a pochi chilometri dalla costa, da artisti e studiosi che preferiscono un viaggio più rapido e comodo, rispetto al tragitto in carrozza o in treno, all'epoca ancora disagiata.

1. László Moholy-Nagy, *Von Material zu Architektur*, Munich, Albert Langen/Bauhausbücher 17, 1929, p. 222.

Schinkel, diretto a Paestum, si imbarca ad Atrani e raggiunge Salerno in barca. Adler arriva in battello a Napoli. Lo stesso Le Corbusier, realizza dalla barca numerosi disegni delle città costiere dell'America del sud e del nord Africa. Dal mare si può ottenere una prima visione d'insieme graduale delle città inserite nel loro contesto paesaggistico. Fino alle soglie del XX secolo, solo la pratica inaugurata da Montaigne di «recarsi sul più alto campanile, o sulla torre più alta» consentiva una simile percezione in grado di cogliere la globalità del contesto urbano². Non sorprende dunque che Le Corbusier, prolifico disegnatore di panorami costieri ritratti dalla barca, diventi anche un accanito sostenitore di una lettura urbana consentita dalla moderna aviazione. Solo la barca, l'aereo e la camminata a piedi permettevano infatti, secondo l'architetto, di cogliere pienamente e in maniera precisa lo «spettacolo», producendo delle «visioni umane»³. L'avvento dell'aviazione, oltre che della fotografia, offrono la possibilità di visuali inedite, di immagini più obiettive capaci di cogliere la città nella sua totalità, prima di scendere nel dettaglio delle tracce urbane di cui si compone. La componente soggettiva della visione dell'occhio umano, che aveva contraddistinto il *vol d'oiseau*, può essere ora sostituita da una registrazione fedele e precisa. L'idea di questo nuovo punto di vista, onnisciente e quasi divino, condiziona in particolar modo l'approccio alla città da parte degli architetti: da un lato, la fotografia aerea rende conto della realtà territoriale in maniera inequivocabile e diventa così preliminare a qualunque pianificazione, dall'altro influisce sul progetto architettonico ed urbano che non dovrà più limitarsi a concepire facciate o strade dal profilo omogeneo, poiché un'eventuale valutazione elaborata ad alta quota potrà incidere sul suo apprezzamento. Come non pensare, a questo proposito ai progetti di edifici commerciali di Erich Mendelsohn —profondamente segnati dalla velocità dei mezzi di trasporto dai quali dovranno essere percepiti— o al complesso del Bauhaus di Dessau progettato da Gropius, convinto sostenitore che «con lo sviluppo del trasporto aereo gli architetti dovranno prestare attenzione sia allo sviluppo verticale degli edifici, sia alla prospettiva a volo d'uccello sopra di essi»⁴? Anche il comportamento di Le Corbusier si rivela significativo fin dal suo viaggio in Oriente, quando l'architetto aveva preso l'abitudine di orientare diversamente i suoi *carnets* di schizzi, al fine di poter meglio abbracciare l'orizzontalità dei panorami urbani, spesso rappresentati proprio dal mare da cui era consentito «voir se dérouler les choses» gradualmente e ad una velocità prettamente umana⁵. Le Corbusier apprezzava la prospettiva ottenuta dalla barca perché tale punto di vista gli permetteva di contestualizzare subitaneamente le sue proposte urbanistiche⁶. L'esperienza conoscitiva delle città diventa, per l'architetto, profondamente legata al gesto progettuale e le sue vedute dal mare acquistano una valenza operativa, non facendo più veramente parte della cultura del viaggio di istruzione⁷. Ma per una completa ricognizione

2. Cf. Cesare De Seta, *L'Italia del Grand Tour da Montaigne a Goethe*, Napoli, Electa, 1992.

3. Le Corbusier, *Précisions sur un état présent de l'architecture et de l'urbanisme*, Paris, G. Crès et Cie, 1930, p. 8.

4. Walter Gropius, *La nuova architettura e il Bauhaus* (1935), Milano, Abscondita, 2004. Cfr. Simona Talenti, «Bauhaus», in Marco Biraghi e Alberto Ferlenga (dir.), *Architettura del Novecento I. Teorie, scuole, eventi*, Torino, Einaudi, 2012, pp. 90-95.

5. Le Corbusier, *Le voyage d'Orient*, Marseille, Parenthèses, 1987, p. 67.

6. Le Corbusier, *Précisions...op. cit.*, p. 244.

7. Cfr. Giuliano Gresleri, «Dal diario al progetto. I Carnet 1-6 di Le Corbusier», *Lotus*, 68, 1991, pp. 6-21.

degli agglomerati urbani, l'architetto prevede anche —quando ciò risulta possibile— di osservare i territori dall'aereo, registrandone i tratti salienti e le impressioni più forti, poiché tali vedute avrebbero permesso di penetrare pienamente nel corpo e nell'anima delle città⁸. È quanto accade ad Algeri nel 1931, dove, alla veduta orizzontale si affianca immediatamente la pratica di sorvolare la città per cogliere la grandiosità del paesaggio urbano e naturale: «De l'avion, j'ai vu des spectacles qu'on pourrait appeler cosmiques»⁹. Le Corbusier sottolinea chiaramente come la prospettiva aerea sia, al pari di quella ottenuta da un'imbarcazione, quella che trasferisce i dati in maniera più disciplinata, lenta e precisa. La maggiore distanza dall'oggetto invita l'osservatore ad andare oltre la dimensione sensibile e a registrare con distacco il territorio. Se poi si tratta di fotografie aeree, la riproduzione delle caratteristiche urbane e paesaggistiche degli ambienti costruiti diventa ancora più oggettiva ed imparziale e permette all'architetto di prendere rapide decisioni progettuali: «The airplane has given us the bird's-eye view. When the eye sees clearly, the mind makes a clear decision»¹⁰. A volte però, per cogliere l'articolazione spaziale, la profondità e la tridimensionalità delle città —difficilmente percepibili da un'alta quota— Le Corbusier avrebbe richiesto al pilota —mentre sorvolava San Paolo— di volare il più basso possibile, al fine di «voir comment la ville se profile, où elle se soulève, où elle superpose ses étages par l'effet de la poussée irrésistible des affaires»¹¹. Quando infatti l'altitudine si abbassa, si scoprono anche le altezze variabili del tessuto cittadino tramite prospettive oblique sorprendenti e inaspettate. Questo desiderio di maggiore coinvolgimento rispetto ad una classica veduta dall'alto lontana, priva di orizzonti e di scala, accomuna in parte Le Corbusier al cineasta della Nouvelle Vague, Pierre Kast. Nel suo documentario «Carnets brésiliens» girato nel 1966, Kast, sembrava ugualmente affidare alle vedute dall'alto —ma mai veramente verticali poiché prese da un elicottero— il compito di cogliere dapprima la dimensione territoriale della nuova capitale del Brasile, per poi fare risaltare però anche le volumetrie, i loggiati e gli effetti chiaroscurali delle architetture di Niemeyer, viaggiando ad una quota ridotta e filmando la città da un punto di vista obliquo¹². Il cineasta voleva rovesciare in parte la tradizionale concezione che la città vista dall'alto fosse solo una griglia astratta. La sua partecipazione e il suo coinvolgimento vengono manifestati attraverso un filmato dai colori spenti, con immagini a volte tremolanti e sfocate —frutto del movimento della telecamera installata sull'elicottero— che il regista non vuole minimamente correggere, in nome di un'autenticità che costituisce la cifra stilistica della corrente cinematografica francese cui Kast appartiene. La veduta area in diagonale è quella che meglio consente di decifrare il paesaggio urbano e le sue profondità, mantenendosi «umana» e non accedendo alla dimensione «divina» che

8. Cfr. Aurélien Lemonnier, «Des yeux qui accusent: Le Corbusier et la ville vue d'avion», in Angela Lampe (dir.) *Vues d'en haut*, Metz, Centre Pompidou, 2013, pp. 258-261. «Visions humaines ou infernales: les moyens de transport et la perception de la ville chez Le Corbusier», in Jorge Torres Cueco (dir.), *Le Corbusier 50 años después*, Valencia, Editorial Universitat Politècnica de València, 2015, pp. 2184-2204.

9. Le Corbusier, *Précisions...op.cit.*, p. 4.

10. Le Corbusier, *Aircraft*, by Le Corbusier, London, The Studio, 1935, p. 13.

11. Le Corbusier, *Précisions...op.cit.*, p. 240.

12. Cfr. Simona Talenti, «Luce per 'mostrare'. I documentari di Pierre Kast e Roberto Rossellini», in Silvia Berselli, Matthias Brunner e Daniela Mondini (dir.), *Le jeu savant. Luce e oscurità nell'architettura del XX secolo*, Mendrisio, Silvana Editoriale, 2014, pp. 73-85.

aspira invece alla neutralità, al distacco, tipiche caratteristiche delle immagini veicolate oggi da Google Earth o da qualunque satellite.

2. DAI TRENI AI DRONI: UN VIAGGIO AD ALTA VELOCITÀ

La veduta concessa da un velivolo in movimento rivela dunque caratteristiche che per certi versi accomunano tali inquadrature —in cui il concetto di limite sembra quasi scomparire— alle rappresentazioni orizzontali elaborate dal mare. L'effetto planimetrico che portava Nadar a parlare di un mondo appiattito come un «tappeto senza bordi, senza inizio, né fine»¹³, le griglie luminose che caratterizzano alcune fotografie aeree notturne delle metropoli moderne¹⁴, l'evidenziazione dei contorni geometrici così come la natura astratta che scandisce le vedute dall'alto dove sembra perdersi qualunque riferimento spaziale così come qualunque «scoria»¹⁵, si contrappongono invece alla frammentarietà, ai tagli, alla sfocatura, agli scorci fugaci, alla differenziazione tra i piani visivi rappresentati, che contraddistinguono la percezione della città attraverso il finestrino di un treno in movimento¹⁶. L'ambiente costruito che viene fissato sulla retina o sulla pellicola fotografica a partire da un convoglio ferroviario, è infatti fortemente influenzato dalla velocità e dallo scorrimento rapido dei quadri visivi, che avevano originato in Le Corbusier un esplicito disappunto nei confronti delle immagini «inumane e infernali» percepite dall'interno di un treno o di un'automobile in movimento¹⁷. La rapidità di questa «machine à voir», come è stata recentemente definita da Clément Chéroux¹⁸, porta infatti lo sguardo lontano e lo rende incapace di cogliere le vicinanze, se non in maniera istintiva ed imprecisa, come scriveva nel 1833 Luigi Napoleone Bonaparte: «Tous les objets passent devant vos yeux avec une rapidité inouïe, maisons, arbres, barrières, tout disparaît avant qu'on ait pu les fixer»¹⁹. Si tratta oramai di «macchie», di «righe»²⁰ che devono poi essere decodificate e ricomposte a posteriori attraverso un processo di deduzione che fa ovviamente perdere i dettagli in nome di un'essenzialità della percezione. Il pittore Fernand Léger sintetizzava chiaramente questo concetto nel 1920 affermando che «un paesaggio attraversato o tagliato da un'auto o un treno rapido perde in valore descrittivo, ma guadagna in valore sintetico»²¹.

Dal finestrino di un treno, inoltre, la visione non può essere che laterale e obliqua, impedendo pertanto qualunque approccio continuo e graduale ad un qualsiasi agglomerato urbano o edificio. Il brevissimo cortometraggio di Méliès del 1898 costituisce un'eccezione alla regola, poiché la telecamera, collocata in posizione assiale sul tetto del treno, consentiva

13. Nadar, *Quand j'étais photographe*, Paris, Flammarion, 1900, p. 77.

14. Cfr. per esempio la serie «City Lights» (1985) dell'artista statunitense Ed Ruscha.

15. Nadar, *op. cit.*, p. 78.

16. Cfr. Marc Desportes, *Paesaggi in movimento: trasporti e percezione dello spazio tra XVIII e XX secolo*, Milano, Libri Scheiwiller, 2008.

17. Le Corbusier, *Précisions... op. cit.*, p. 8.

18. Clément Chéroux, «Vues du train. Vision et mobilité au XIXe siècle», *Études photographiques*, 1, 1996, pp. 73-88.

19. Adrien Dansette, *Louis Napoléon à la conquête du pouvoir*, Paris, Hachette, 1961, p. 103.

20. Victor Hugo, *Voyage en Belgique*, in *Voyages*, Paris, Laffont, 1987, p. 611.

21. Fernand Léger, *Fonctions de la peinture*, Paris, Gallimard, 1997, p. 20.

quell'avvicinamento agli oggetti di cui normalmente nessun viaggiatore poteva beneficiare²². Nella veduta ferroviaria «tradizionale» invece, qualunque visione nitida e precisa viene sovvertita da una continua variazione degli angoli visivi e dei «quadri in movimento»²³. Le immagini che scorrono fuori da quel vetro risultano sconnesse e la loro ricostruzione diventa mentale e soggettiva, fornendo una moltitudine di realtà percepite. I legami urbani e le connessioni tra gli spazi non sono facilmente comprensibili. E così il risultato è quello di ottenere delle vedute panoramiche arbitrarie, dove la ricostruzione dei nessi è legata all'individualità del passeggero, alla sua capacità di «riconoscere», nonostante la velocità, alcune di quelle tracce che gli scorrono davanti. Tale esperienza percettiva —nella quale i primi piani soffrono maggiormente dell'imprecisione— non implica però un vero coinvolgimento emotivo. Quei luoghi, così come le loro immagini, vengono percepiti dall'osservatore come inaccessibili, estranei al suo mondo —non solo fisicamente ma anche concettualmente. Quei manufatti che colpiscono l'occhio per la loro dimensione eccezionale o per la loro spiccata verticalità, sono comunque captati come lontani, perché i primi piani sfuocati dalla velocità distanziano il viaggiatore da quegli elementi urbani rendendolo un semplice «spettatore» come afferma Desportes²⁴. L'effetto risulta analogo a quello creato dalla veduta aerea dove lo spettatore risulta disorientato dall'assenza di limiti ed orizzonti, in altre parole estraneo alla città. Nel 1948, Bertolt Brecht spiegava il concetto di estraneità ricordando proprio che una riproduzione realizzata da una distanza considerevole permette di conoscere bene l'oggetto, ma nello stesso tempo lo fa apparire estraneo, altro da sé²⁵.

Tra l'invenzione della fotografia e quella della ferrovia il nesso è stretto, anche se le difficoltà tecniche di catturare il movimento faranno comparire le prime istantanee scattate dal finestrino non prima degli anni 1880. Per i fotografi la sfida era quella di cogliere l'attimo fuggente. Ma i risultati non sembravano soddisfare pienamente gli artefici di tali scatti, poiché le immagini non riuscivano a rappresentare il dinamismo del treno, contrariamente a quello che Muybridge era riuscito a fare con i cavalli. E così il medium fotografico ha cercato, fin dagli ultimi anni dell'Ottocento, di rendere visibile il movimento attraverso una deliberata sfocatura delle riprese, operando in qualche modo una regressione tecnica, ma assolvendo meglio l'obiettivo iconografico ed epistemologico. Da allora, le fotografie scattate da un treno, sono diventate una categoria a pieno titolo, al punto da figurare tra le tipologie di diversi concorsi fotografici più o meno recenti. Tra il 1984 e il 1989, in Francia per esempio, la DATAR ha invitato alcuni fotografi a cimentarsi con la «rappresentazione del paesaggio francese degli anni '80» attraverso dei clichés che contemplavano anche le riprese dal treno²⁶. Più recentemente la Compagnia delle ferrovie francesi ha indetto una serie di concorsi fotografici dal titolo «Ville vue du train» comprovando l'apprezzamento per questa modalità di approccio ai centri abitati. Il progetto di Jérôme Brézillon di rappresentare gli Stati Uniti attraverso una serie di scatti effettuati dal treno, rientra anch'esso

22. Georges Méliès, *Panorama pris d'un train en marche* (1 minuto e 30), Star Film 151.

23. Benjamin Gastineau, *La vie en chemin de fer*, Paris, 1861, p. 26.

24. Marc Desportes, *op. cit.*, p. 118.

25. Cfr. Bertolt Brecht, «Kleines Organon für das Theater», in *Schriften zum Theater*, vol. 7, Frankfurt, Suhrkamp Verlag, 1964, pp. 6-67.

26. Cfr. il filmato di Sophie Ristelhueber (dir.), *Paysages vus du train*, 1985.

all'interno di questa categoria percettiva e conferma ancora l'attualità della rappresentazione a volte parzialmente sfuocata: «Les images sont fragiles et furtives, la vitesse leur donne un aspect diffus. Je deviens spectateur, comme si je photographiais pendant un travelling interminable»²⁷.

Pur trattandosi di vedute aeree, alcune celebri opere di aeropittura trovano maggiore assonanza con lo spettacolo urbano filtrato dal finestrino di un treno, piuttosto che con le pacate e fredde raffigurazioni aeree che il mondo artistico aveva generalmente diffuso. Particolarmente affine alla veduta ferroviaria è il dipinto di Dottori «A 300 km sulla città», dove la pluralità di prospettive generate dal volo, l'eliminazione della profondità e la deformazione dei volumi, rendono conto di un'esperienza puramente soggettiva. La città, schiacciata e distorta, sembra appartenere ad una dimensione lontana, richiamando le vedute panoramiche «ricostruite» dall'occhio del viaggiatore ferroviario. In altri quadri, invece, l'osservatore diventa «partecipante attivo», «implicato emozionalmente e spazialmente nell'opera»²⁸. Il tessuto urbano fittamente edificato di sapore futurista, dipinto nel 1939 da Crali in «In tuffo sulla città», avvolge completamente il pilota con il suo ipotetico compagno di viaggio, con il risultato di indurre una partecipazione dello spettatore che si incunea nell'abitato e ne diventa parte integrante. La città dai colori chiari, rappresentata attraverso i finestrini dell'abitacolo —compresi quelli laterali, a cui si aggiunge pure il tetto vetrato— è in netto contrasto con i toni scuri della cabina di pilotaggio. Ma la veduta in prospettiva, creando un senso di vertigine e di paralisi, invita tuttavia lo spettatore a cercare un possibile dialogo con quel mondo lontano, da cui viene nello stesso tempo inghiottito.

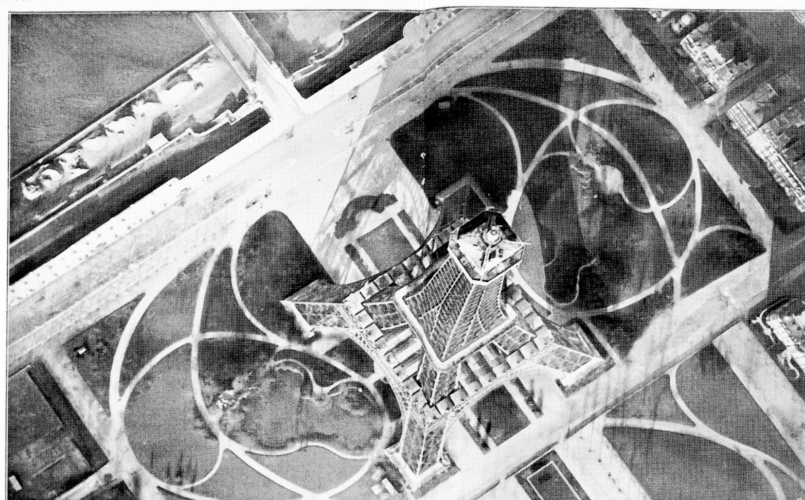
Riacciandosi alle riflessioni di Le Corbusier sulle visioni «inumane e infernali», l'ultima tappa del nostro percorso potrebbe essere quella legata alla dinamicità delle documentazioni video e in particolare alle prospettive e alle immagini astratte e impenetrabili registrate da un drone in movimento. Significativa è la recente esperienza del giovane artista Tobias Madison, autore di un video realizzato nel 2012 con le inquadrature delle strade di Hong Kong ottenute tramite un piccolo aeromobile. Il velivolo, provvisto di due telecamere e di un giroscopio, non viene radiocomandato dal regista, bensì lasciato muovere liberamente, evitando dunque qualunque influenza umana. L'intelligenza artificiale di tale strumento capta e cristallizza una «città asettica» attraverso una serie di «immagini di carattere inumano molto minimali», conseguendo l'obiettivo ricercato dal regista²⁹. Come non condividere, a questo punto, lo sgomento e il timore che coglievano Martin Heidegger nel 1966 quando, di fronte all'immagine del nostro pianeta ritratto dallo spazio dichiarava «Non so se voi siete terrorizzati; io in ogni caso lo sono stato nel momento in cui ho visto le fotografie della terra prese dalla luna»³⁰?

27. Cfr. l'articolo online: http://www.liberation.fr/photographie/2014/05/20/jerome-brezillon-du-train-ou-vont-les-choses_1022178.

28. Christopher Adams, «Perspectives sur l'Aeropittura», in Angela Lampe (dir.), *op. cit.*, pp. 242-247; cit. p. 244.

29. Cfr. Jeanne Graff, «Entretien avec Tobias Madison», *Zérodeux*, 70, 2014, pp. 45-53; cit. p. 50.

30. Citato da Tristan Garcia «Le point de vue décollé», in Angela Lampe, *op. cit.*, pp. 393-405; cit. p. 398.



LA TOUR EIFFEL VUE EN BALLON

André Schelcher e Albert Omer-Decugis, *La Tour Eiffel vue en ballon*, 1909
(Fonte: *L'illustration*, 3458, 5 giugno 1909, p. 388-389)



Georges Méliès, *Panorama pris d'un train en marche*, Star Film 151, 1898



Tullio Crali, *In tuffo sulla città*, 1939 (Fonte: A. Lampe (dir.), *Vues d'en haut*, Metz, Centre Pompidou, 2013, p. 243)