



Connessioni urbane tangibili e intangibili: la linea 19 da piazza Risorgimento a piazza dei Gerani a Roma

Maria Grazia Cianci
Daniele Calisi
Sara Colaceci
Matteo Molinari

Abstract

Viaggiare è sempre un'azione esperienziale ossia che produce, su chi la inizia, un'esperienza che si manifesta come una prova. L'idea che il viaggio generi delle conseguenze sul viaggiatore deriva dal fatto che quest'ultimo stabilisce una relazione tra sé e il resto del mondo. In questo rapporto, in cui gli stimoli visivi, tattili, sonori e mnemonici hanno un ruolo centrale, la percezione è un continuo scambio tra soggetto e oggetto. La rappresentazione della città è un'operazione interpretativa che avviene sulla base di un processo visivo, analitico e percettivo, in cui il confine tra oggetto e soggetto, tra descrizione e interpretazione diviene labile e multiforme.

Il lavoro proposto verte sulla possibilità di rappresentare i cambiamenti urbani di cui si ha percezione attraversando la città tramite il tram, che ha percorsi, fermate, tempi e ritmi ben definiti. La rappresentazione e l'interpretazione della città si basano su immagini prospettiche, mutate dall'approccio visivo-percettivo, e su immagini planimetriche, che diventano la base su cui avviare le riflessioni relative alle connessioni dei luoghi. L'obiettivo è indagare proprio quel rapporto che si instaura tra il passeggero e la città nell'usare uno specifico mezzo di locomozione, attraverso le sequenze visuali generate dall'attraversamento e tramite segni grafici legati al concetto percettivo-spaziale che la città pronuncia. Visione, rappresentazione e parola sono legate nel processo di percezione della realtà. Gli ambiti iconografici si sovrappongono, realizzando un livello multiplo di connessioni: quelle tra l'uomo e la realtà e quelle tra i differenti mondi della rappresentazione.

Parole chiave

viaggio, osservare, percezione, trasformazioni urbane.



Il viaggio e le connessioni urbane: la linea 19 del tram da piazza Risorgimento a piazza dei Gerani

Viaggiare è sempre un'azione esperienziale ossia che produce, su chi la inizia, un'esperienza che si manifesta come una prova. "Questa concezione dell'esperienza come cimento, come passaggio attraverso una forma di azione che misura le dimensioni e la natura vere della persona e dell'oggetto che l'intraprende, descrive anche la concezione più antica degli effetti del viaggio sul viaggiatore" [Leed 1991, p. 23]. L'idea che il viaggio generi delle conseguenze sul viaggiatore deriva dal fatto che quest'ultimo, osservando e percependo la realtà, stabilisce una relazione tra sé e il resto del mondo. In questo rapporto, in cui gli stimoli visivi, tattili, sonori e mnemonici hanno ruolo centrale, la percezione è un continuo scambio tra soggetto e oggetto. Il 'guardare' assume significato di 'giudicare', ovvero valutare con un grado di interpretazione che è sempre soggettiva. Il movimento da un punto all'altro è condizione necessaria, poiché attraversare uno spazio implica inevitabilmente il moto.

Sulla scia di tali ragionamenti, il lavoro proposto verte sulla possibilità di rappresentare i cambiamenti urbani di cui si ha percezione attraversando la città tramite il tram, un mezzo di trasporto pubblico su rotaia che ha percorsi, fermate, tempi e ritmi ben definiti. La scelta della linea 19 è motivata dal fatto che essa attraversa tutta la città di Roma toccando quartieri differenti, architetture eterogenee, spazi dissimili (fig. 1). Il viaggio consente di percepire le vie e gli spazi urbani attraverso una cadenza regolare del mezzo di locomozione.

La rappresentazione e l'interpretazione della città si basano su immagini prospettiche, mutate dall'approccio visivo-percettivo, e su immagini planimetriche, che diventano la base su cui avviare le riflessioni relative alle connessioni dei luoghi e all'articolazione degli spazi urbani caratterizzati dalla coesistenza di frammenti storici e temporali diversi. La rappresentazione, inoltre, rimanda alla sovrapposizione visiva e mnemonica che prende forma durante l'esperienza di conoscenza e comprensione di un luogo.

La rappresentazione della città è un'operazione interpretativa che avviene sulla base di un processo visivo, analitico e percettivo, in cui il confine tra oggetto e soggetto, tra descrizione e interpretazione diviene labile e multiforme.

Il sistema di relazioni e di connessioni tra colui che attraversa la città e la città medesima non è soltanto fisico, dipendente dalle sue attività e dagli elementi contingenti al suo spostarsi, bensì anche intangibile frutto dei legami immateriali che inevitabilmente si instaurano (fig. 2).



Fig. 1. La città, con le sue stratificazioni temporali e storiche, osservata dall'interno del tram 19.

Se la città contemporanea è contraddistinta da spazi urbani diversi per tipologia, epoca ed uso, in che modo avvengono le connessioni tra essi? E l'uso di uno specifico mezzo di trasporto in che maniera consente di relazionare le parti urbane? Rispondere a tali domande vuol dire intraprendere un viaggio durante il quale annotare le analogie e le diversità, gli elementi ricorrenti e quelli eccezionali, le caratteristiche persistenti e quelle provvisorie. L'osservazione della realtà è il primo atto spontaneo ed immediato di decodifica del reale con il quale si registra e si percepisce l'articolazione della spazialità urbana. Visioni e immagini prospettiche si susseguono ininterrottamente lungo il tragitto prestabilito, dipendenti dal ritmo, lento e talvolta celere, del mezzo di trasporto scelto (figg. 3, 4). Quinte urbane costanti e larghi spazi aperti, infrastrutture contemporanee e manufatti storici si alternano nell'avvicendamento dei fatti urbani.

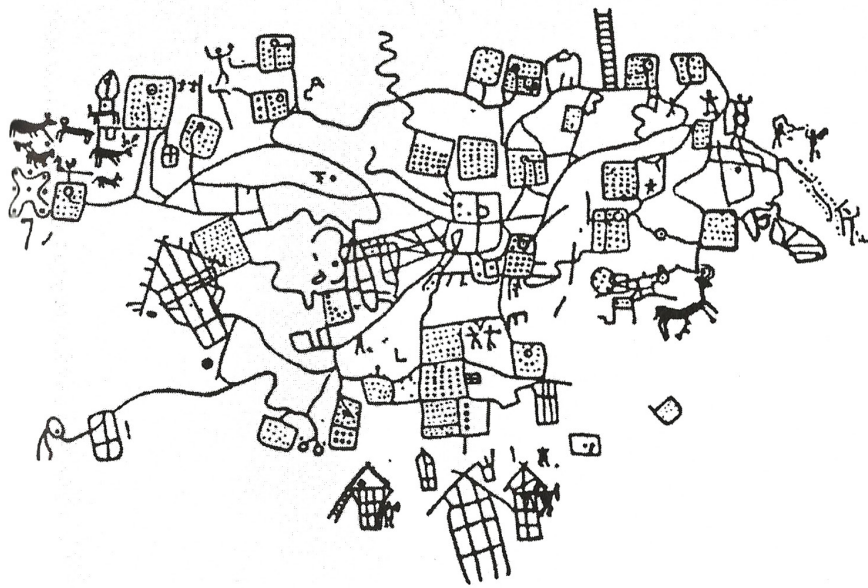


Fig. 2. Connessioni delle attività umane e del sistema di relazioni nelle incisioni rupestri della Val Camonica, Bedolina (Brescia).

Gli stimoli visivi inducono a ragionare sul tipo di connessioni esistenti oppure possibili che si originano nell'ininterrotto dinamismo urbano. Dunque, è necessario che tali osservazioni si tramutino in segni grafici sintetici interpretativi della realtà fisica e fenomenica e delle mutue corrispondenze tra le parti, all'interno del permanente rapporto tra gli spazi vuoti e gli spazi costruiti.

Il racconto dei luoghi, quindi, si manifesta tramite segni lineari (il percorso effettuato), che corrispondono alle connessioni che legano porzioni di città disparate, e segni puntuali (le fermate), le quali si palesano come nodi, quando assumono valenza di unione, oppure come cesura, quando assumono significato di interruzione e di mutamento tra il percorso precedente e quello successivo (fig. 5). Si scoprono, in tal modo, connessioni urbane intangibili frutto del movimento di chi fruisce la città, le quali si riscontrano grazie alle innumerevoli possibilità di spostamento e di cambiamento da una linea all'altra, ma anche altre tangibili, quali elementi antropici costruiti come le infrastrutture lineari storiche (mura, acquedotti) e quelle contemporanee di veloce percorrenza (la tangenziale sopraelevata). Sul tessuto urbano emerge una seconda trama, in cui si instaura una dialettica tra i diversi sistemi di reti relazionali. In questo rapporto duale tra segni grafici, tra punti e linee, si traccia una rete di relazioni in continua espansione, ricca di ininterrotti rimandi.

Con tale atto sintetico e gesto grafico interpretativo si rivela una maglia di connessioni multiple, le quali si palesano non soltanto come connessioni visive e spaziali nell'ambiente antropizzato, ma anche come connessioni sensoriali, temporali, storiche e culturali.

Il cambiamento della spazialità urbana, architettonica e antropica

Il tragitto del tram numero 19 percorre Roma trasversalmente, collegando il quadrante Nord-Ovest a quello Nord-Est. Caratteristica di questo tragitto, oltre a essere la linea tramviaria più lunga e una delle più antiche della città, è l'attraversare realtà diverse non solo dal punto di vista architettonico, urbanistico, spaziale, ma anche antropico e di memoria storica. Il percorso su ferro in superficie permette di percepire i cambiamenti della città, con una corsa costante su un percorso predefinito che, ancor più del tragitto su gomma, mette in evidenza i cambiamenti di scenario urbano. Il percorso metropolitano, al contrario, si svolge quasi per tutta la sua estensione sottoterra, con una completa alienazione del passeggero causata dalla mancanza di punti di riferimento visivo, percettivo, mnemonico. Nel primo caso, il tragitto è più lento e si instaura un rapporto di connessione non solo spaziale, ma anche visiva e di memoria; nel secondo caso, invece, la connessione è unicamente spaziale. Dunque, l'obiettivo è indagare proprio quel rapporto che si instaura tra il passeggero e la città nell'usare uno specifico mezzo di locomozione, attraverso le sequenze visuali generate dall'attraversamento e tramite segni grafici legati al concetto percettivo-spaziale che la città pronuncia. Visione, rappresentazione e parola sono legate nel processo di percezione della realtà (fig. 6).

Tale relazione dipende, oltre che da fattori soggettivi, dal cambiamento fisico urbano che, nel percorso in esame, subisce quattro mutamenti corrispondenti a quattro tratti urbani ben definiti: Prati/Villa Borghese, Villa Borghese/Viale Regina Margherita, Scalo San Lorenzo/Prenestina e Capolinea in Piazza dei Gerani. Dunque, nel passaggio da un tratto all'altro, le fermate assumono un significato di margine, o meglio, di cesura, poiché si palesano come punti di interruzione e di trasformazione.



Fig. 3. Cavi elettrici del tram, come componenti e segni di connessione.

Il tratto Risorgimento-Regina Margherita

Nel tratto considerato, due fermate risultano le più importanti della linea: il capolinea, punto di partenza del nostro viaggio, e la fermata di collegamento 'Liegi' del quartiere Pinciano in prossimità di viale Regina Margherita (fig. 7).

Le ricorrenti variazioni percettive derivate dalle incessanti dilatazioni e contrazioni spaziali inducono a ragionare sulla 'dimensione' della sezione stradale, in termini non tanto metrici, quanto spaziali, proporzionali e relazionali. Le sezioni stradali variano notevolmente di ampiezza, modificando il rapporto tra edificio e strada, con conseguente trasformazione dell'impatto visuale (fig. 8).

Le variazioni riguardano non soltanto le sezioni stradali, ma anche la distanza dei binari dagli edifici. In entrambe le aree vi sono corsie dedicate, per permettere una velocità e una costanza nel viaggio. In alcuni casi, come nel tratto che costeggia Villa Borghese, le fermate sono posizionate al centro della carreggiata, senza spartitraffico alienando la salita e la discesa del passeggero.

Le sequenze visive, legate al dinamismo con un'alternanza tra movimento e stasi, sono caratterizzate da una continuità delle quinte urbane, la quale è bruscamente interrotta dall'attraversamento del Tevere che genera una percezione di apertura spaziale verso il fiume, le sponde e i Lungoteveri con una predominanza luminosa. Nuove contrazioni e dilatazioni si susseguono tra la parte naturale di Villa Borghese e il quartiere Pinciano, sia in termini spaziali-dimensionali, sia in termini di illuminazione.

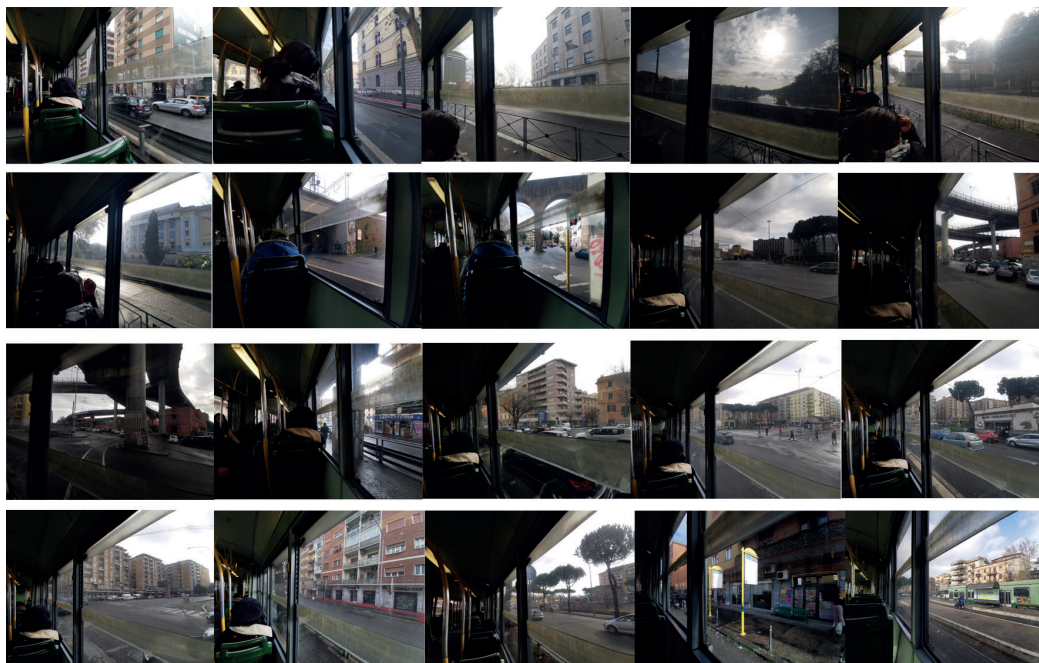


Fig. 4. Sequenza fotografica da piazza Risorgimento a piazza dei Gerani a Roma effettuata all'interno del tram 19, la quale mostra il cambiamento della spazialità urbana e architettonica che si percepisce durante il percorso.

Il tratto di San Lorenzo-Centocelle

Un nodo chiave di transizione degli aspetti architettonici e antropici è Porta Maggiore, nodo di scambio tra differenti linee di tram e cardine tra due consolari (Prenestina e Casilina), vicino all' Appia Antica, alla linea ferroviaria verso Termini e allo scalo San Lorenzo.

Il cambiamento netto da Viale Regina Margherita, dopo la città universitaria, si percepisce già dal quartiere San Lorenzo, descritto dalla Morante ne "La Storia" con la protagonista Ida che si muove tra le vie del quartiere, preso di mira dai bombardamenti bellici. In effetti, il tessuto ne risulta a volte lacerato.

Tali conformazioni fisiche della città, in cui predomina la sovrapposizione antropica e la stratificazione temporale (acquedotti, mura, infrastrutture recenti), crea percezioni articolate (fig.9). La continuità narrativa delle sequenze di immagini urbane si complica a causa di visioni multiple e rimandi mnemonici alla storia della città. Il tutto è reso ancora più multiforme e poliedrico dal ritmo frenetico, incessante dei mezzi di trasporto e dalla varietà di persone che fruiscono l'area.



Fig. 5. Connessioni e nodi intangibili lungo il percorso della linea 19 del tram: si evidenzia il tragitto (in arancione) con le relative fermate e le altre possibili connessioni urbane che si diramano (in grigio). Mura e acquedotti (in nero) e la tangenziale sopraelevata (in grigio tratteggiato) si palesano come connessioni antropiche costruite e tangibili.

L'edilizia è popolare, priva di fregi e ornamenti sontuosi, con i fronti stradali che hanno altezze maggiori, dovute ad un numero di piani che sfrutta il massimo rendimento edilizio dal lotto edificabile.

In questo tratto, il tram 19 scorre lungo la porzione centrale della sezione stradale, con corsia preferenziale delimitata dai pilastri che sorreggono le due corsie sopraelevate della tangenziale, che naviga a diverse quote.

La percezione visiva è dominata da uno degli scorci più suggestivi di Roma, quanto disarmanti: lo snodo della tangenziale est che si sdoppia nella discesa verso la Prenestina e Viale Castrense/San Giovanni. Una visione surreale con un limite stradale visivo che forse ha come pari solo il viadotto di Genova (fig.10). L'eccezionalità dell'elemento ne fa un fattore di attrazione, un landmark visivo, che assume dimensioni infrastrutturali imponenti. Le sue dimensioni, l'articolazione delle corsie che si intrecciano nel cielo, l'alternanza di forti luci e nette ombre determinano un impatto percettivo che prevale sugli altri aspetti della configurazione urbana.

Il limite visivo sulla Prenestina scende gradualmente fino a scomparire all'altezza del quartiere Pigneto. Il resto della consolare mantiene caratteristiche architettoniche e dimensionali quasi inalterate, sebbene tuttavia cambi l'edilizia, più povera, meno ricercata e sicuramente più recente, spostandoci verso la periferia (fig.11).

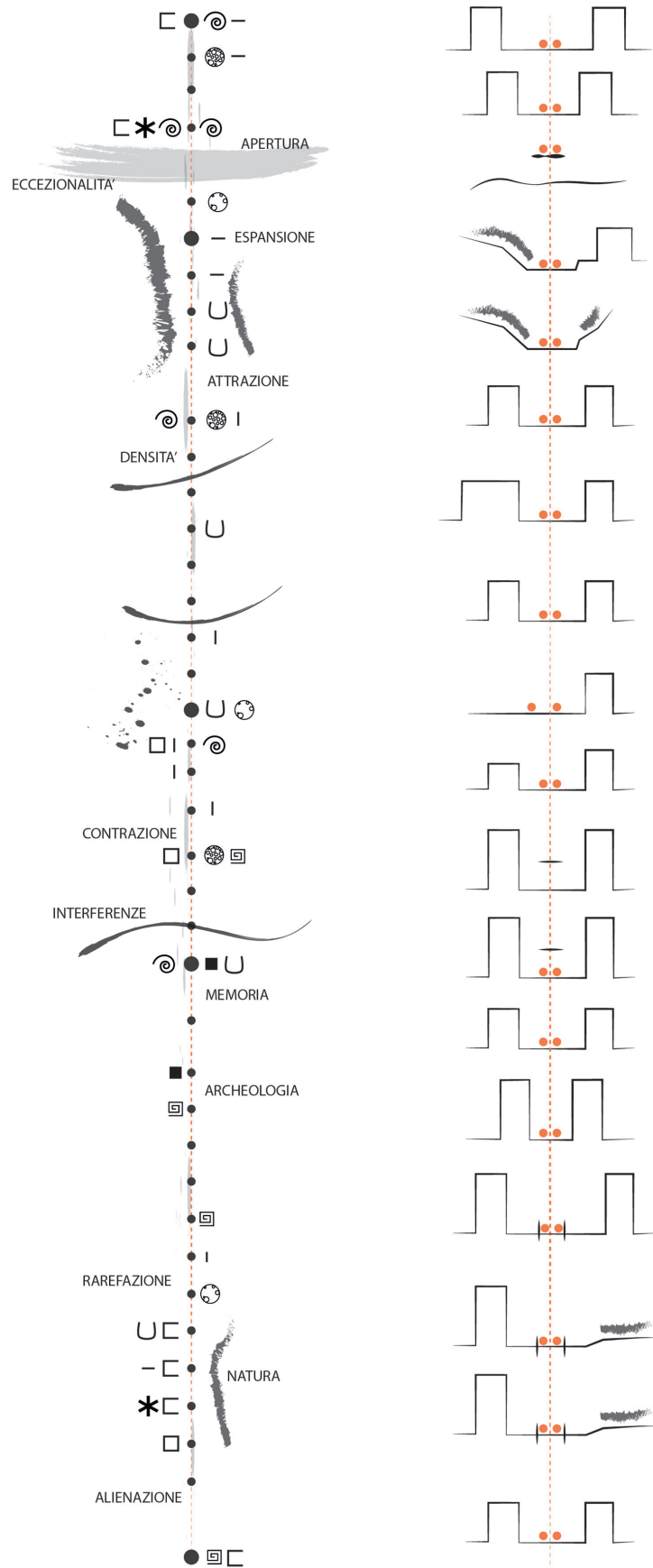


Fig. 6. Rappresentazione astratta in pianta e sezione degli spazi urbani percepiti dall'interno del tram 19. Il percorso è definito da elementi sensoriali che ne caratterizzano lo sviluppo. Il percorso non è solo uno sviluppo spaziale ma un complesso rapporto tra passeggero e città.

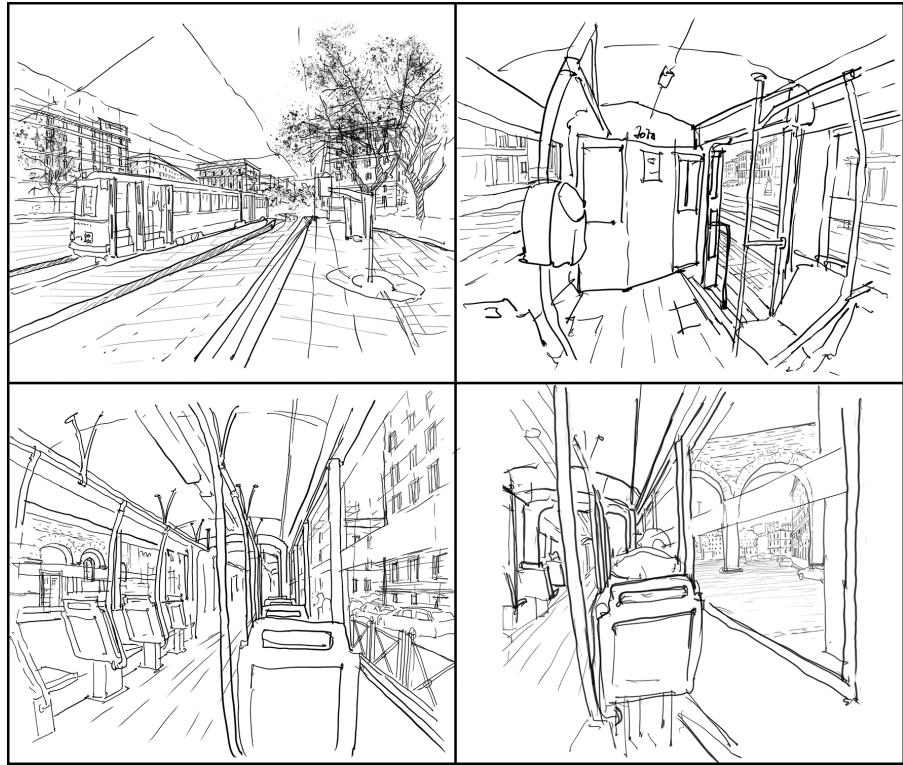


Fig. 7. Sequenza di schizzi di studio degli spazi urbani nel tratto Risorgimento-Regina Margherita.

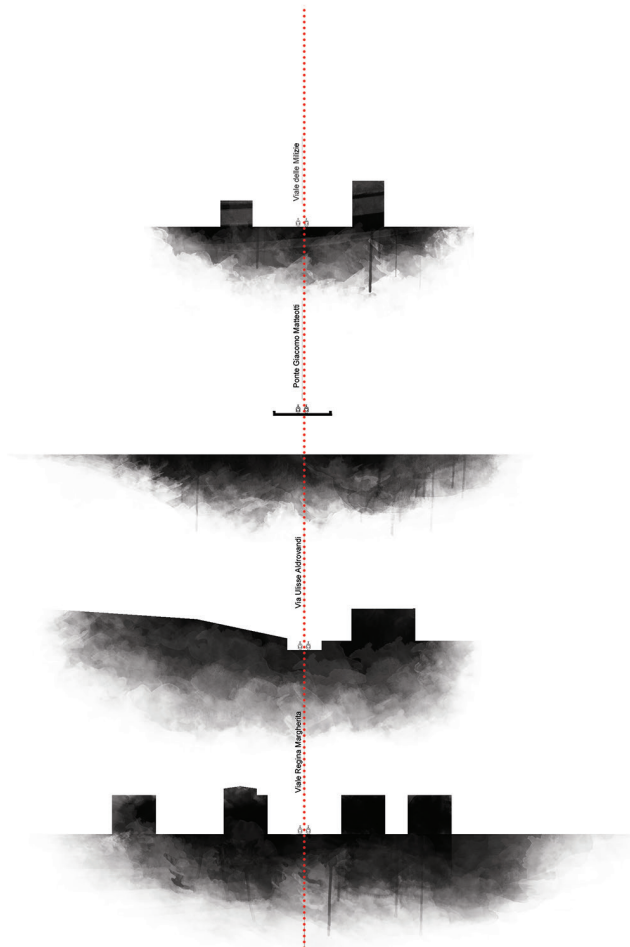


Fig. 8. Sezioni urbane lungo il percorso del tram 19 nel tratto Risorgimento-Regina Margherita.

Il tram 19 attraversa la Villa dei Gordiani, spezzandola in due parti, una più spontanea, l'altra più antropizzata. Densità e rarefazione del tessuto edilizio, apertura e chiusura degli spazi urbani contraddistinguono tale porzione di città fino al quartiere di Centocelle (fig.12).

Conclusioni

A partire dal tema del viaggio, che genera esperienza e produce connessioni materiali e intangibili, il lavoro riflette sugli aspetti percettivi che si instaurano tra colui che attraversa la città (su un percorso obbligato da un mezzo di locomozione) e la medesima. Nella dialettica di continuo scambio tra soggetto e oggetto, si generano delle sequenze visuali causate dall'attraversamento. La percezione si arricchisce, oltre agli elementi fisici della conformazione urbana, dagli stimoli che inglobano il corpo, la memoria, il pensiero, l'immaginazione. L'interpretazione del reale è sempre soggettiva poiché condizionata dal nostro atteggiamento personale, dunque parziale, legato alla conoscenza di chi guarda.

La rappresentazione dei cambiamenti urbani, di cui si ha percezione attraversando la città, può avvenire tramite sequenze narrative prospettiche, rappresentazioni planimetriche e segni grafici ideogrammatici legati al concetto che una determinata porzione di città esprime (fig. 12).

Visione, rappresentazione e parola sono legate nel processo di percezione della realtà. Linguaggio grafico e linguaggio lessicale diventano gli strumenti con cui narrare gli spazi urbani, con una dialettica tra parole e immagini (prospettiche e planimetriche, realistiche e ideogrammatiche). Gli ambiti iconografici si sovrappongono, realizzando un livello multiplo di connessioni: quelle tra l'uomo e la realtà e quelle tra i differenti mondi della rappresentazione.

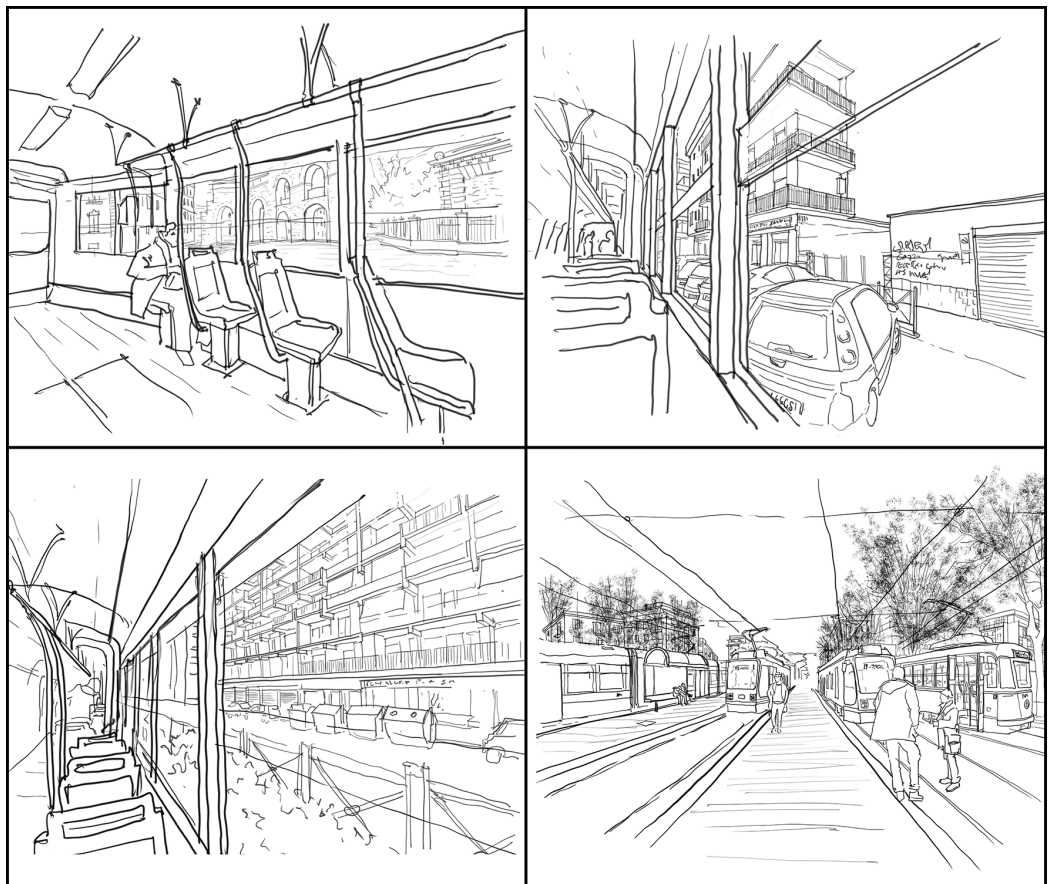


Fig. 9. Sequenza di schizzi di studio del tratto San Lorenzo-Centocelle.

Fig. 10. Sezioni urbane lungo il percorso del tram 19 nel tratto Scalo San Lorenzo-Via Prenestina.

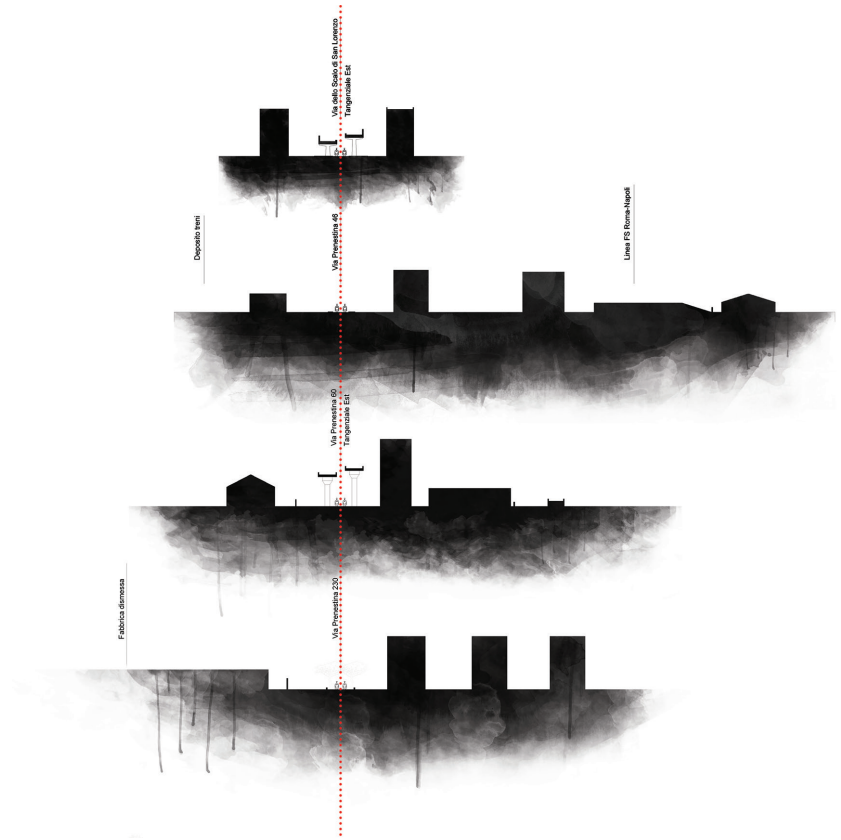


Fig. 11. Sezioni urbane lungo il percorso del tram 19 nel tratto Scalo San Lorenzo-Piazza dei Gerani.

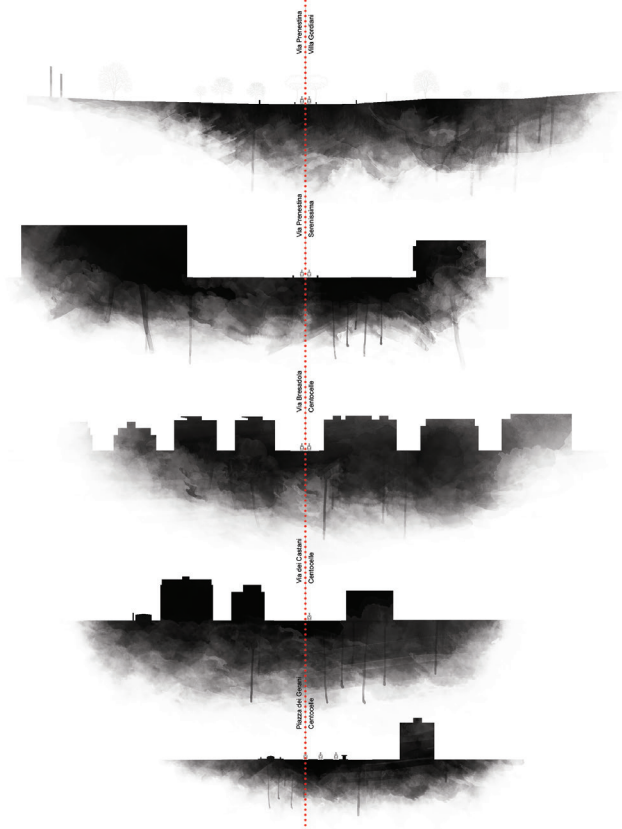


Fig. 12. Disegni di studio che enfatizzano il cambiamento di scenario urbano lungo il tragitto del tram numero 19.



Riferimenti bibliografici

- Amin Ash, Thrift Nigel (2005). *Città. Ripensare la dimensione urbana*. Bologna: Il Mulino. (Ed. orig. *Cities. Reimagining the urban*. (2001). Cambridge: Polity Press).
- Appleyard Donald, Lynch Kevin, Myer John R. (1964). *The view from the road*. Boston: MIT Press.
- Arnheim Rudolf (1983). *Arte e percezione visiva*. (Traduzione di Gillo Dorfles). Milano: Feltrinelli Editore.
- Augé Marc (2009). *Il bello della bicicletta*. (Traduzione di Valentina Parlato). Torino: Bollati Boringhieri.
- Careri Francesco (2006). *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Cianci Maria Grazia (2014). Gli occhi sulla città: appunti di viaggio. In Gambardella Carmine (a cura di). *Le vie dei Mercati. S.A.V.E. HERITAGE. Safeguard of Architectural Visual, Environmental Heritage*. vol. 10, p. 1-10. Napoli: La Scuola di Pitagora editrice.
- Cullen Gordon (1962). *Townscape*. London: The Architectural Press.
- Haskell Barbara, Beatrice Luca (a cura di). (2016). *Edward Hopper*. Milano-Ginevra: Skira.
- Lynch Kevin (1960). *The image of city*. Cambridge: The technology press & Harvard University Press.
- Gubler Jacques (2014). *Motion, émotions. Architettura, movimento e percezione*. Milano: Marinotti edizioni.
- Leed Erich J. (1991). *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale* (Traduzione di J. Mannucci). Bologna: Il Mulino.
- Massironi Manfredo (1982). *Vedere con il disegno*. Padova: Franco Muzzio&C. Editore.
- Nicolin Pierluigi, Rocca Alessandro (2003). The view of the road 1964-2003. In *Navigator*, n. 7, 2003, pp. 6-29.
- Pierluisi Gabriele (2014). Spazi dell'ipercittà o le figure della complessità. In *Disegnarecon*, n. 13, 2014.
- Quici Fabio (2017). L'attraversamento urbano. Osservazione e creazione di schemi di reazione. In Belli G., Capano F., Pascariello M.I. (a cura di). *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*. Atti del VIII Congresso AISU, Napoli 7-9 settembre 2017, pp. 463-468. Napoli: Cirice.

Autori

Maria Grazia Cianci, Università degli Studi Roma Tre, mariagrazia.cianci@uniroma3.it
 Daniele Calisi, Università degli Studi Roma Tre, daniele.calisi@uniroma3.it
 Sara Colaceci, Università degli Studi La Sapienza, sara.colaceci@uniroma1.it
 Matteo Molinari, Università degli Studi Roma Tre, matteo.molinari@uniroma3.it

Per citare questo capitolo: Cianci Maria Grazia, Calisi Daniele, Colaceci Sara, Molinari Matteo (2020). Connessioni urbane tangibili e intangibili: la linea 19 da piazza Risorgimento a piazza dei Gerani a Roma/Tangible and intangible urban connections: Line 19 from Piazza Risorgimento to Piazza dei Gerani in Rome. In Arena A., Arena M., Brandolino R.G., Colistra D., Ginex G., Mediati D., Nucifora S., Raffa P. (a cura di). *Connettere. Un disegno per annodare e tessere. Atti del 42° Convegno Internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione/Connecting. Drawing for weaving relationships. Proceedings of the 42th International Conference of Representation Disciplines Teachers*. Milano: FrancoAngeli, pp. 3083-3104.



Tangible and Intangible Urban Connections: Line 19 from Piazza Risorgimento to Piazza dei Gerani in Rome

Maria Grazia Cianci
Daniele Calisi
Sara Colaceci
Matteo Molinari

Abstract

Traveling is always an experiential action, that is to say, it produces, on the initiator, an experience that manifests itself as a test. The idea that travel has consequences for the traveler derives from the fact that the traveler establishes a relationship between himself and the rest of the world. In this relationship, where visual, tactile, sound and mnemonic stimuli play a central role, perception is a continuous exchange between subject and object. The representation of the city is an interpretative operation that takes place on the basis of a visual, analytical and perceptual process, in which the border between object and subject, between description and interpretation becomes blurred and multifaceted. The proposed work focuses on the possibility of representing the urban changes that are perceived by crossing the city by tram, which has well-defined routes, stops, times and rhythms. The representation and interpretation of the city are based on perspective images, borrowed from the visual-perceptive approach, and on planimetric images, which become the basis on which to start the reflections relating to the connections of the places. The goal is to investigate precisely the relationship that is established between the passenger and the city in using a specific means of locomotion, through the visual sequences generated by crossing and through graphic signs related to the perceptive-spatial concept that the city pronounces. Vision, representation and word are linked in the process of perception of reality. The iconographic areas overlap, creating a multiple level of connections: those between man and reality and those between the different worlds of representation.

Keywords

travel, observing, perception, urban transformation.



Travel and urban connections: tram line 19 from Piazza Risorgimento to Piazza dei Gerani

Traveling is always an experiential action, it produces, on the initiator, an experience that manifests itself as a test. "This conception of experience as a trial, as a passage through a form of action that measures the true dimensions and nature of the person and object that undertakes it, also describes the most ancient conception of the effects of travel on the traveler" [Leed 1991, p. 23]. The idea that the journey generates consequences for the traveler derives from the fact that the latter, observing and perceiving reality, establishes a relationship between himself and the rest of the world. In this relationship, where visual, tactile, sound and mnemonic stimuli play a central role. Perception is a continuous exchange between subject and object. The 'looking' takes on the meaning of 'judging', that is, evaluating with a degree of interpretation that is always subjective. Movement from one point to another is a necessary condition, since crossing a space inevitably implies motion. In the wake of these arguments, the proposed work focuses on the possibility of representing the urban changes that are perceived by crossing the city by tram, a means of public transport on rail that has well-defined routes, stops, times and rhythms. The choice of line 19 is motivated by the fact that it crosses the whole city of Rome, touching different neighborhoods, heterogeneous architecture and dissimilar spaces (fig. 1). The journey allows you to perceive the streets and urban spaces through a regular cadence of the means of locomotion.

The representation and interpretation of the city are based on perspective images, borrowed from the visual-perceptive approach, and on planimetric images, which become the basis on which to start the reflections relating to the connections of places and the articulation of urban spaces. These are characterized by coexistence of different historical and temporal fragments. The representation also refers to the visual and mnemonic overlap that takes shape during the experience of knowledge and understanding of a place.

The representation of the city is an interpretative operation that takes place on the basis of a visual, analytical and perceptual process, in which the border between object and subject, between description and interpretation becomes blurred and multifaceted.

The system of relationships and connections between the person who crosses the city and the city itself is not only physical, its dependent on its activities and the elements contingent on its movement, but also intangible, the result of the immaterial bonds that inevitably develop (fig. 2).



Fig. 1. The city, with its temporal and historical stratifications, observed from inside the tram 19.

If the contemporary city is characterized by urban spaces that differ in type, age and use, how do the connections between them occur? And how can the use of a specific means of transport relate to urban parts? Answering these questions means embarking on a journey in which to note the similarities and differences, the recurring and exceptional elements, the persistent and temporary characteristics.

The observation of reality is the first spontaneous and immediate act of decoding the real with which the articulation of urban spatiality is recorded and perceived. Visions and perspective images follow one another uninterruptedly along the pre-established route, dependent on the slow and sometimes rapid rhythm of the chosen means of transport (figs. 3, 4).

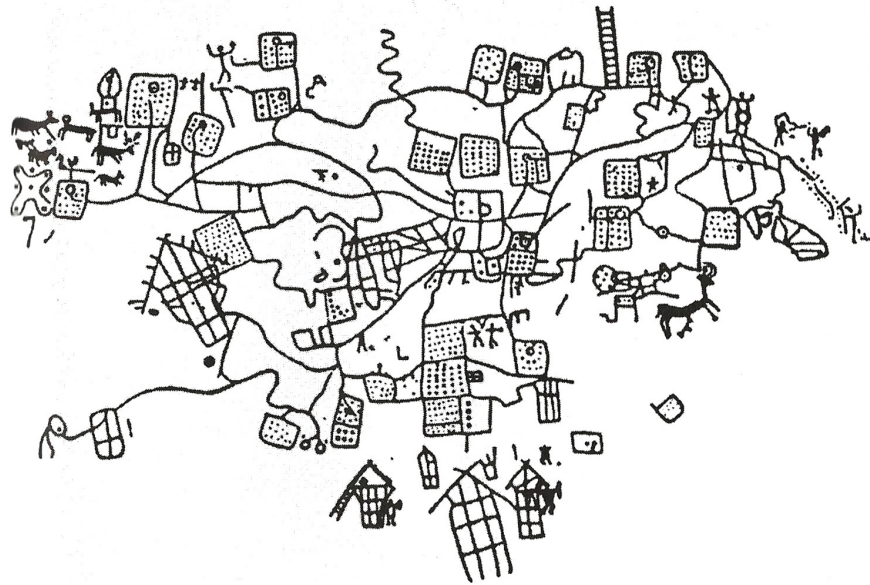


Fig. 2. Connections of human activities and the system of relationships in the rock engravings of Val Camonica, Bedolina (Brescia).

Constant urban scenes and wide open spaces, contemporary infrastructures and historical artefacts alternate in the rotation of urban events.

The visual stimuli lead us to think about the type of existing or possible connections that originate in the uninterrupted urban dynamism. Therefore, it is necessary that these observations are transformed into synthetic interpretative graphic signs of the physical and phenomenal reality and of the mutual correspondences between the parts, within the permanent relationship between the empty spaces and the built spaces.

The story of the places, therefore, is manifested through linear signs (the route taken), which correspond to the connections that connect disparate portions of cities, and punctual signs (the stops), which are revealed as nodes. They take on the value of union, or of discontinuance, when they take on the meaning of interruption and change between the previous and the next path (fig. 5). In this way, intangible urban connections are the result of the movement of those who use the city, which are found thanks to the innumerable possibilities of moving and changing from one line to another. There are also other tangible ones, such as built anthropic elements, historical linear infrastructures (walls, aqueducts) and contemporary fast-travel infrastructures (the elevated ring road). A second plot emerges on the urban fabric, in which a dialectic is established between the various systems of relational networks. In this dual relationship between graphic signs, points and lines, a network of relationships is constantly expanding, full of uninterrupted references.

With this synthetic act and graphic interpretative gesture, a mesh of multiple connections is revealed, which are revealed not only as visual and spatial connections in the anthropized environment, but also as sensory, temporal, historical and cultural connections.

The change of urban, architectural and anthropic spatiality

The route of tram number 19 crosses Rome transversely, connecting the North-West quadrant to the North-East one. Characteristic of this route, in addition to being the longest and one of the oldest tramways in the city, it is to cross different realities not only from an architectural, urban, spatial, but also anthropic and historical memory point of view.

The surface route on iron allows you to perceive the changes in the city, with a constant run on a predefined route which, even more than the journey by road, highlights the changes in the urban scenario. The metropolitan route, on the contrary, takes place almost all of its extension underground, with a complete alienation of the passenger caused by the lack of visual, perceptive and mnemonic reference points. In the first case, the journey is slower and a connection relationship is established, not only spatial, but also visual and memory; in the second case, however, the connection is only spatial.

Therefore, the goal is to investigate precisely the relationship that is established between the passenger and the city in using a specific means of locomotion, through the visual sequences generated by crossing and through graphic signs related to the perceptive-spatial concept that the city pronounces. Vision, representation and word are linked in the process of perception of reality (fig. 6).

This relationship depends, as well as on subjective factors, on the physical urban change which, in the path under examination, undergoes four changes corresponding to four well-defined urban sections: Prati / Villa Borghese, Villa Borghese / Viale Regina Margherita, Scalo San Lorenzo / Prenestina and Terminal in Piazza dei Gerani. Therefore, in the transition from one section to another, the stops assume a meaning of margin, or rather, of division, since they are revealed as points of interruption and transformation.

In the section considered, two stops are the most important of the line: the terminus, the starting point of our journey, and the connecting stop 'Liège' of the Pinciano district near Viale Regina Margherita (fig. 7).



Fig. 3. Electric tram cables, as components and connection signs.

The tract Risorgimento-Regina Margherita

The recurring perceptual variations deriving from the incessant spatial dilations and contractions lead to reasoning on the 'size' of the road section, in terms not so much metric, as spatial, proportional and relational. The road sections vary considerably in width, changing the relationship between the building and the road, with the consequent transformation of the visual impact (fig. 8).

The variations concern not only the road sections, but also the distance of the tracks from the buildings. In both areas there are dedicated lanes, to allow speed and constancy in the journey. In some cases, as in the stretch that runs alongside Villa Borghese, the stops are positioned in the center of the road, without a traffic divider, alienating the passenger's ascent and descent.

The visual sequences, linked to dynamism with an alternation between movement and stasis, are characterized by a continuity of the urban scenes, which is abruptly interrupted by the crossing of the Tiber which generates a perception of spatial opening towards the river; the banks and the Lungotevere with a bright predominance. New contractions and dilations follow one another between the natural part of Villa Borghese and the Pinciano district, both in spatial-dimensional terms and in terms of lighting.

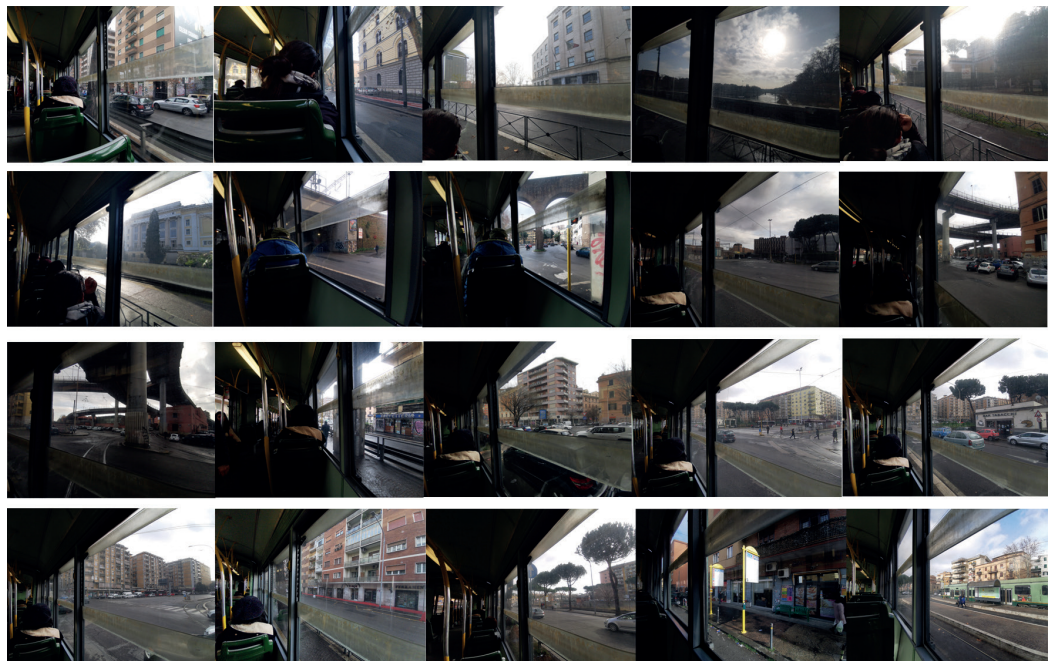


Fig. 4. Photographic sequence from Piazza Risorgimento to Piazza dei Gerani in Rome taken inside tram 19. It shows the change in urban and architectural spatiality that is perceived along the way.

The tract di San Lorenzo-Centocelle

A key transition node of the architectural and anthropic aspects is Porta Maggiore, an exchange hub between different tram lines and the pivot between two consular streets (Prenestina and Casilina), near the Appia Antica, the railway line towards Termini and the San Lorenzo airport.

The clear change from Viale Regina Margherita, after the university city, is already perceived from the San Lorenzo district, described by Morante in "La Storia" with the protagonist Ida moving through the streets of the neighborhood, targeted by the war bombings. In fact, the fabric is sometimes torn.

These physical conformations of the city, in which anthropic superimposition and temporal stratification predominates (aqueducts, walls, recent infrastructures), creates articulated perceptions (fig. 9). The narrative continuity of urban image sequences becomes more complicated due to multiple visions and mnemonic references to the history of the city. Everything is made even more multifaceted and polyhedral by the frenetic pace, incessant means of transport and the variety of people who use the area.



Fig. 5. Connections and intangible nodes along the route of the line 19 of the tram: the route (in orange), the relevant stops and the other possible urban connections that branch off (in gray). Walls and aqueducts (in black) and the elevated ring road (in dotted gray) are revealed as constructed and tangible anthropic connections.

The building is popular, without friezes and sumptuous ornaments, with the road fronts having higher heights, due to a number of floors that exploits the maximum building yield from the building lot.

In this stretch, the tram 19 runs along the central portion of the road section, with a preferential lane delimited by the pillars that support the two elevated lanes of the ring road, which navigates at different altitudes.

The visual perception is dominated by one of the most evocative and at the same time disarming glimpses of Rome: the junction of the eastern ring road that splits in the descent towards Prenestina and Viale Castrense / San Giovanni. A surreal vision with a visual road limit that perhaps has only the Genoa viaduct as an equal (fig. 10). The exceptional nature of the element makes it an attractive factor, a visual landmark, which takes on imposing infrastructural dimensions. Its dimensions, the articulation of the lanes that intertwine in the sky, the alternation of strong lights and clear shadows determine a perceptual impact that prevails over the other aspects of the urban configuration.

The visual limit on Prenestina gradually drops until it disappears at the height of the Pigneto district. The rest of the consular maintains architectural and dimensional characteristics almost unchanged, although moving towards the periphery the building changes, poorer, less sought after and certainly more recent (fig. 11).

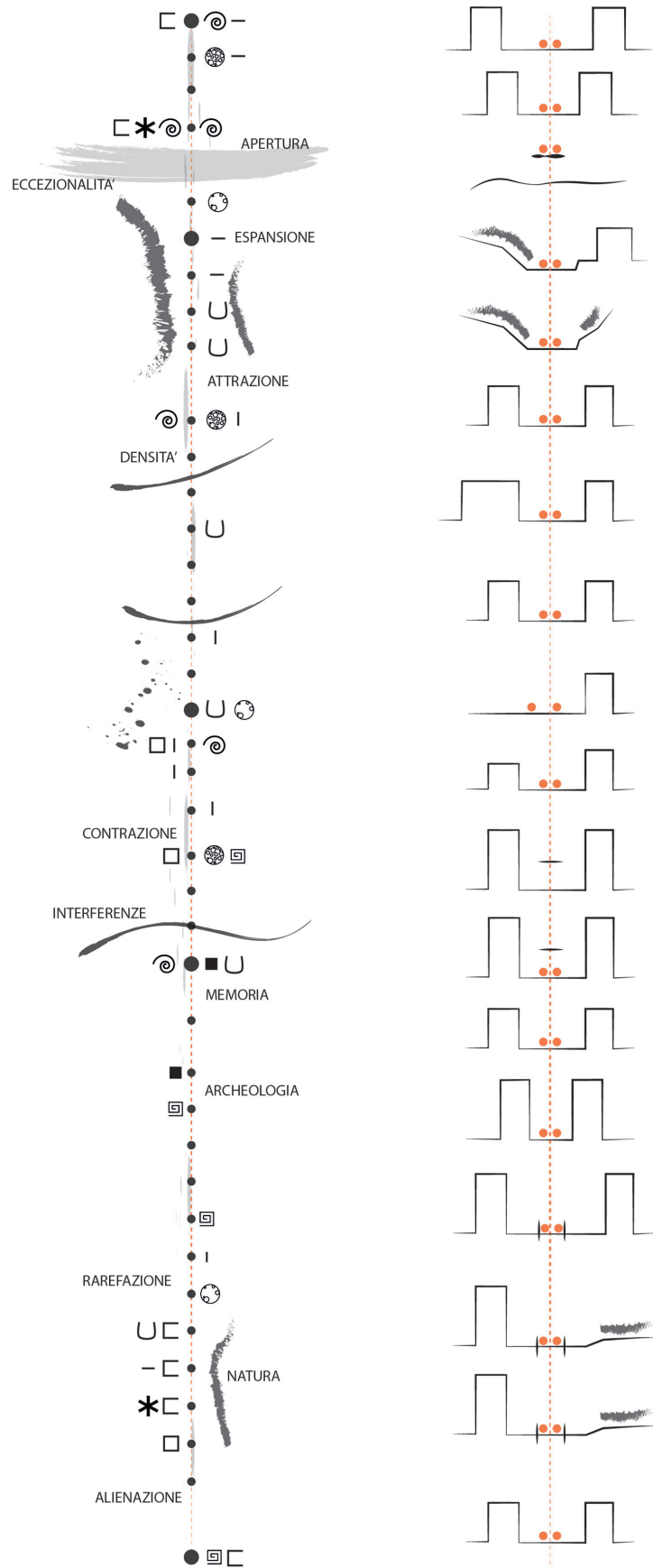


Fig. 6. Abstract representation in plan and section of the urban spaces perceived from inside the tram 19. The path is defined by sensory elements that characterize its development. The path is not only a spatial development but a complex relationship between passenger and city.

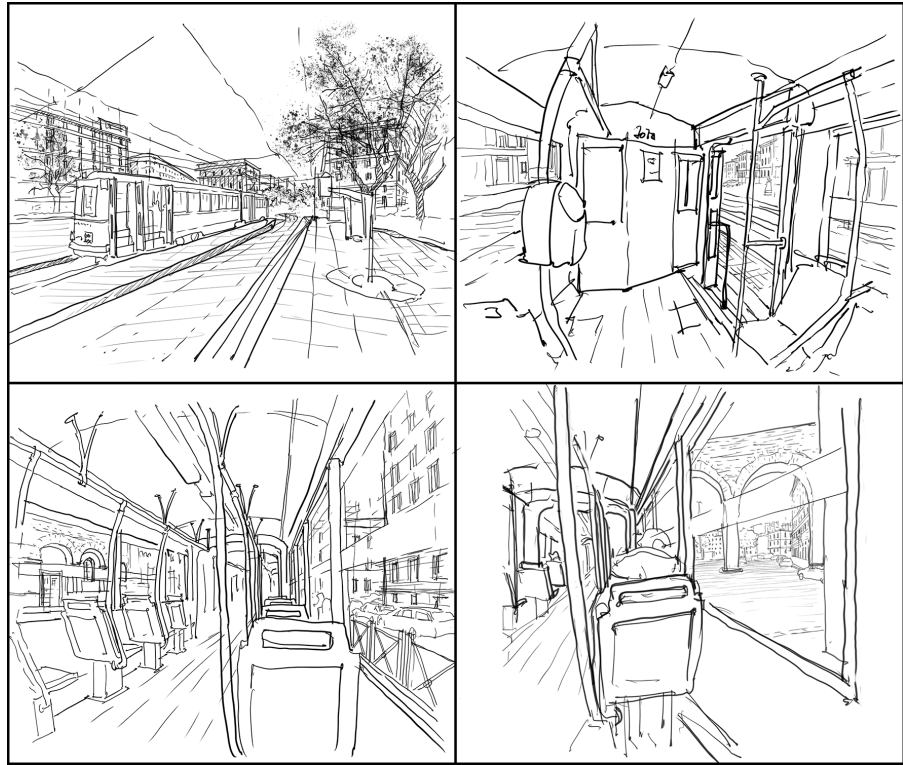


Fig. 7. Sequence of study sketches of urban spaces in the Risorgimento-Regina Margherita section.

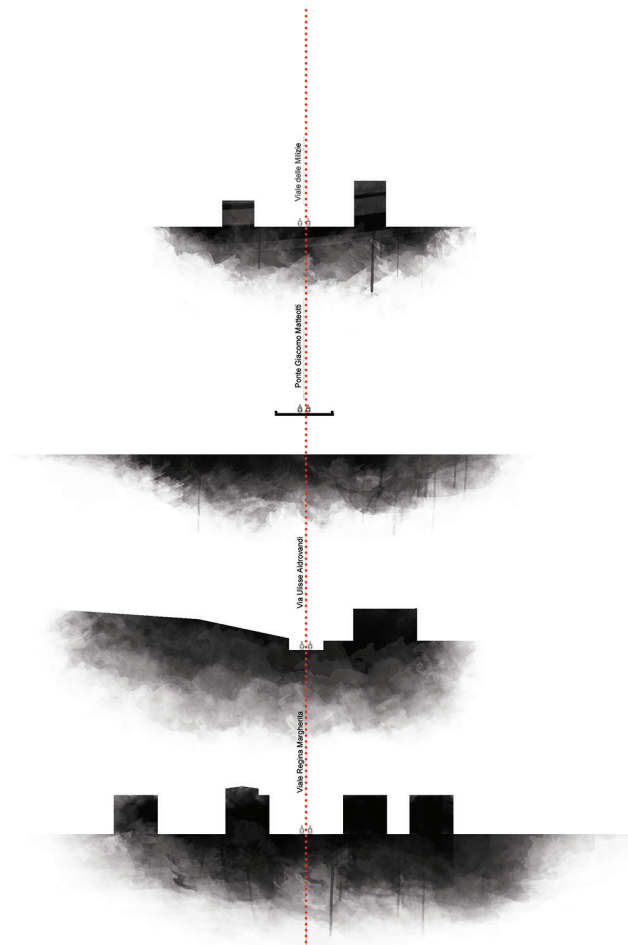


Fig. 8. Urban sections along the route of tram 19 in the Risorgimento-Regina Margherita section.

Tram 19 crosses the Villa dei Gordiani, breaking it into two parts, one more spontaneous, the other more anthropized. Density and rarefaction of the building fabric, opening and closing of urban spaces distinguish this portion of the city up to the Centocelle district (fig.12).

Conclusions

Starting from the theme of travel, which generates experience and produces tangible and intangible connections, the work reflects on the perceptual aspects that arise between the person who crosses the city (on a path required by a means of locomotion) and the same. In the dialectic of continuous exchange between subject and object, visual sequences are generated caused by crossing. Perception is enriched, in addition to the physical elements of the urban conformation, by the stimuli that encompass the body, memory, thought, imagination. The interpretation of reality is always subjective since it is conditioned by our personal attitude, therefore partial, linked to the knowledge of the beholder:

The representation of urban changes, which are perceived through the city, can take place through prospective narrative sequences, planimetric representations and ideogrammatic graphic signs linked to the concept that a given portion of the city expresses (fig. 12).

Vision, representation and word are linked in the process of perception of reality. Graphic language and lexical language become the tools with which to narrate urban spaces, with a dialectic between words and images (perspective and planimetric, realistic and ideogrammatic). The iconographic areas overlap, creating a multiple level of connections: those between man and reality and those between the different worlds of representation.

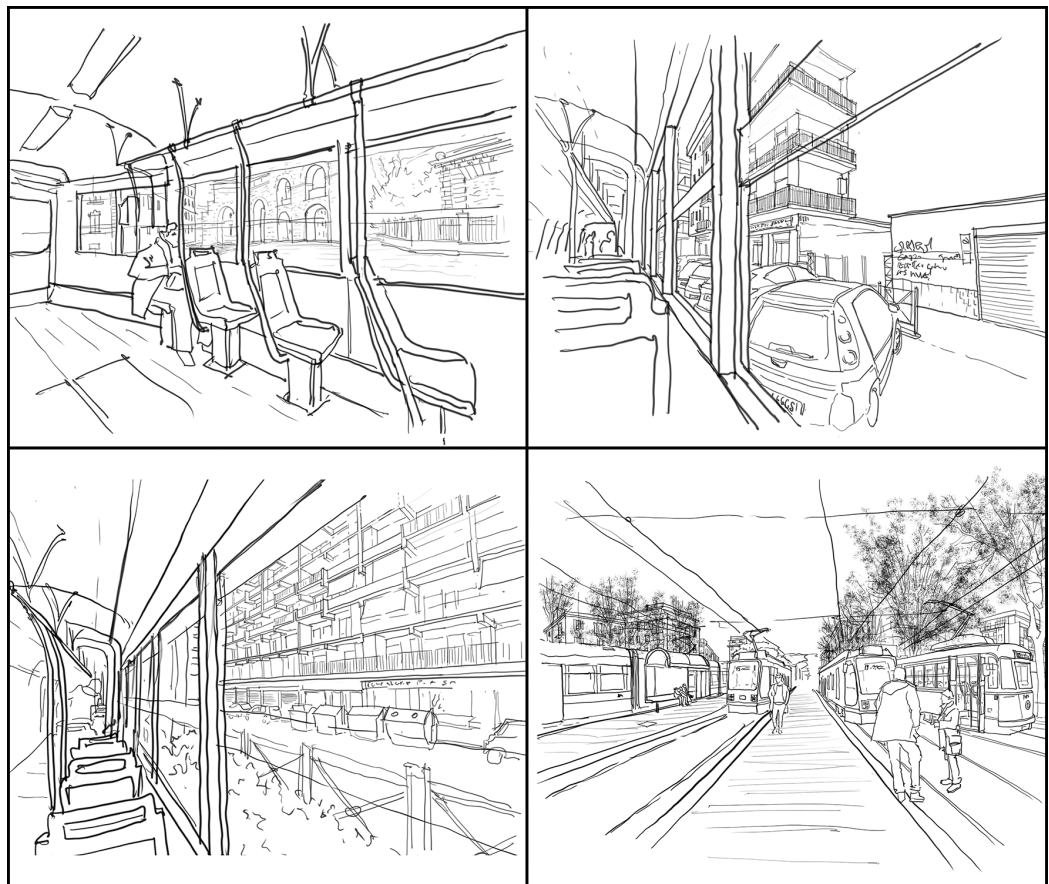


Fig. 9. Sequence of study sketches of the San Lorenzo-Centocelle section.

Fig. 10. Urban sections along the route of tram 19 in the Scalo San Lorenzo-Via Prenestina section.

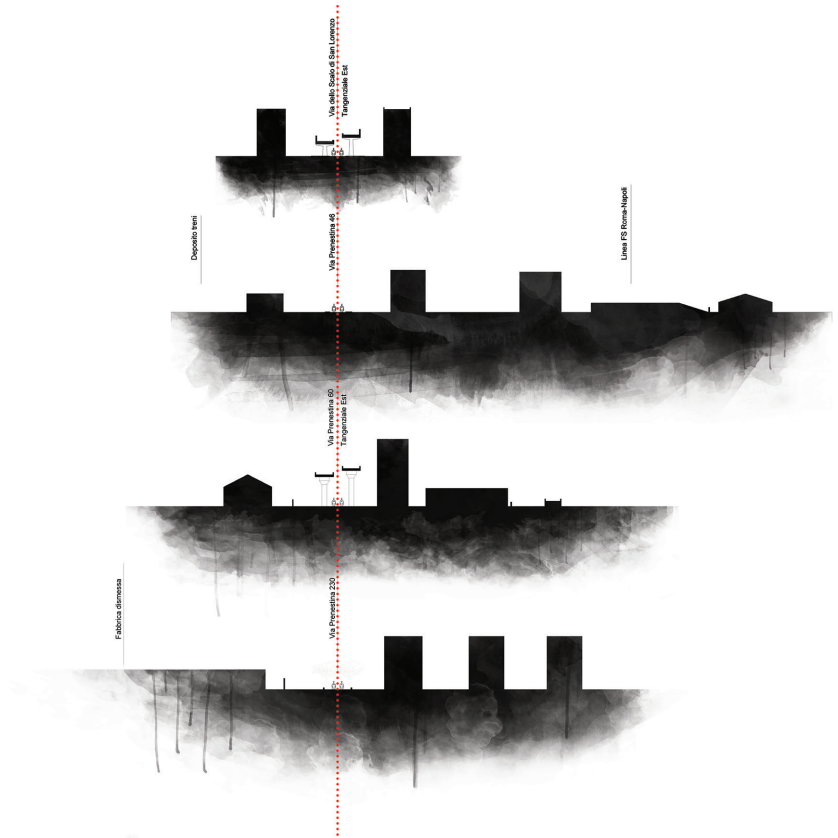


Fig. 11. Urban sections along the route of tram 19 in the Scalo San Lorenzo-Piazza dei Gerani section.

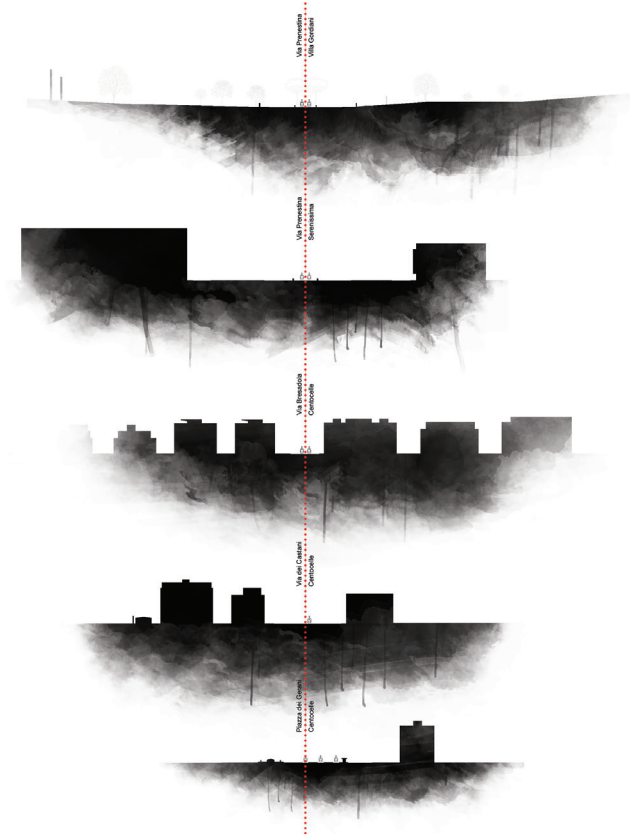


Fig. 12. Study drawings that emphasize the change of urban scenery along the route of tram number 19.



References

- Amin Ash, Thrift Nigel (2005). *Città. Ripensare la dimensione urbana*. Bologna: Il Mulino. (Ed. orig. *Cities. Reimagining the urban*. (2001). Cambridge: Polity Press).
- Appleyard Donald, Lynch Kevin, Myer John R. (1964). *The view from the road*. Boston: MIT Press.
- Arnheim Rudolf (1983). *Arte e percezione visiva*. (Traduzione di Gillo Dorfles). Milano: Feltrinelli Editore.
- Augé Marc (2009). *Il bello della bicicletta*. (Traduzione di Valentina Parlato). Torino: Bollati Boringhieri.
- Careri Francesco (2006). *Walkscapes. Camminare come pratica estetica*. Torino: Piccola Biblioteca Einaudi.
- Cianci Maria Grazia (2014). Gli occhi sulla città: appunti di viaggio. In Gambardella Carmine (a cura di). *Le vie dei Mercati. S.A.V.E. HERITAGE. Safeguard of Architectural Visual, Environmental Heritage*. vol. 10, p. 1-10. Napoli: La Scuola di Pitagora editrice.
- Cullen Gordon (1962). *Townscape*. London: The Architectural Press.
- Haskell Barbara, Beatrice Luca (a cura di). (2016). *Edward Hopper*. Milano-Ginevra: Skira.
- Lynch Kevin (1960). *The image of city*. Cambridge: The technology press & Harvard University Press.
- Gubler Jacques (2014). *Motion, émotions. Architettura, movimento e percezione*. Milano: Marinotti edizioni.
- Leed Erich J. (1991). *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al turismo globale* (Traduzione di J. Mannucci). Bologna: Il Mulino.
- Massironi Manfredo (1982). *Vedere con il disegno*. Padova: Franco Muzzio&C. Editore.
- Nicolin Pierluigi, Rocca Alessandro (2003). The view of the road 1964-2003. In *Navigator*, n. 7, 2003, pp. 6-29.
- Pierluisi Gabriele (2014). Spazi dell'ipercittà o le figure della complessità. In *Disegnarecon*, n. 13, 2014.
- Quici Fabio (2017). L'attraversamento urbano. Osservazione e creazione di schemi di reazione. In Belli G., Capano F., Pascariello M.I. (a cura di). *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*. Atti del VIII Congresso AISU, Napoli 7-9 settembre 2017, pp. 463-468. Napoli: Cirice.

Authors

Maria Grazia Cianci, Università degli Studi Roma Tre, mariagrazia.cianci@uniroma3.it
 Daniele Calisi, Università degli Studi Roma Tre, daniele.calisi@uniroma3.it
 Sara Colaceci, Università degli Studi La Sapienza, sara.colaceci@uniroma1.it
 Matteo Molinari, Università degli Studi Roma Tre, matteo.molinari@uniroma3.it

To cite this chapter: Cianci Maria Grazia, Calisi Daniele, Colaceci Sara, Molinari Matteo (2020). Connessioni urbane tangibili e intangibili: la linea 19 da piazza Risorgimento a piazza dei Gerani a Roma/Tangible and intangible urban connections: Line 19 from Piazza Risorgimento to Piazza dei Gerani in Rome. In Arena A., Arena M., Brandolino R.G., Colistra D., Ginex G., Mediatì D., Nucifora S., Raffa P. (a cura di). *Connettere. Un disegno per annodare e tessere. Atti del 42° Convegno Internazionale dei Docenti delle Discipline della Rappresentazione/Connecting. Drawing for weaving relationships. Proceedings of the 42th International Conference of Representation Disciplines Teachers*. Milano: FrancoAngeli, pp. 3083-3104.