

## Aircraft

The Studio, Londres, 1935; The Studio Publications (collection The New Vision), New-York, 1935

L'aspirazione a guardare la terra dal cielo è una costante della storia umana, da Icaro a Nadar, da Leonardo a Duchamp, da Geddes a Le Corbusier (Lampe, 2013). La vista dall'alto consente di costruire un'immagine unitaria del paesaggio, di leggere le relazioni tra la città e il territorio, di percepire le orditure, le organizzazioni, le strutture.

Tuttavia è solo con le grandi costruzioni in altezza e la concreta possibilità di allontanarsi dalla terra, che il nostro sguardo è cambiato in profondità. Roland Barthes ha dedicato un libro al ruolo che la Tour Eiffel ha avuto nel cambiare la visione di Parigi e l'idea stessa di città: la vista a "volo d'uccello [...] e la nascita dell'aviazione, consentono di superare la sensazione e di vedere le cose nella loro struttura"; "[l']euforia della visione aerea [...] riconosce solo uno spazio omogeneo" (Barthes, 1989, pp. 21-23). La visione si libera dai vincoli della sensazione, dei sensi, del corpo di chi guarda, della corporeità stessa della città: dall'alto della Tour Eiffel Parigi appare come "una sorta di tela astratta in cui oscuri quadrati (venuti da un passato remoto) costeggiano i rettangoli bianchi dell'architettura moderna" (Barthes, 1989, p. 25). La verticalità più spinta produce la massima orizzontalità della visione, la traduzione del territorio in superficie bidimensionale e astratta (come De Certeau ha argomentato, richiamando le vedute dalle Twin Towers).

Kazimir Malevich era ugualmente interessato all'aviazione e alla fotografia aerea, una passione condivisa da Le Corbusier e da molti esponenti dell'arte moderna (Le Corbusier, 1935, Boyer, 2003; Lampe, 2013). I suoi quadri più famosi, *Black Square* e *White on White*, sono il punto di arrivo di quel processo di appiattimento del territorio, di vittoria delle superfici, di conquista di una *flatness* completa, che era appunto incominciato con le foto aeree e con i paesaggi geometrici ricavati da quelle foto.

È tuttavia soltanto con Le Corbusier che la visione dall'alto, la vista della terra dall'aereo, porta a un rovesciamento della concezione tradizionale della città e del territorio. Nel 1935 viene chiesto a Le Corbusier di scrivere un libro sull'invenzione dell'aeroplano, intitolato *Aircraft*, pubblicato in inglese da The Studio Publications, nel 1935. Le

Corbusier non si limita a scrivere dell'invenzione in se stessa, ma interpreta l'aereo come dispositivo di visione, come uno strumento di "miracolosa emancipazione", un'arma (concettuale e visiva) per criticare e distruggere la città tradizionale: "L'aeroplano è una condanna. Esso condanna la città. Condanna coloro che controllano la città. Per mezzo dell'aeroplano, noi abbiamo la prova, registrata su una lastra fotografica, della giustezza del nostro desiderio di cambiare i metodi dell'architettura e dell'urbanistica. Con il suo occhio d'aquila l'aeroplano guarda la città. Guarda Londra, Parigi, Berlino, New York, Barcellona, Algeri, Buenos Aires, San Paolo. Ahimè, che triste spettacolo! [...]. L'aeroplano instilla, sopra tutto, una nuova coscienza, la coscienza moderna. Le città, con la loro miseria, devono essere abbattute. Devono essere in gran parte distrutte e nuove città devono essere ricostruite" (Le Corbusier, 1935, pp. 11-12).

Un'ulteriore "miracolosa emancipazione" dalla resistenza della città e dello spazio sarebbe certamente apparsa a Le Corbusier l'invenzione della rappresentazione digitale. Ritratta sullo schermo di un computer la città è indagabile in ogni dimensione: non c'è grandezza che non possa essere raggiunta, non c'è dettaglio che non possa essere esplorato, esploso, scomposto, dissezionato. Il panopticon sembra essere diventato completo, e democratico, a portata di tutti.

Bruno Latour sottolinea la potenza dei nuovi mezzi di rappresentazione e nello stesso tempo mette in evidenza l'illusione della visibilità senza limiti che ne deriverebbe: "Il panopticon più completo, il più integrato dei software, non sono molto di più di un *peep show*" (Latour, 2012, p. 91). Il senso profondo di Parigi resta invisibile: esso sfugge sia al walking tradizionale (che basterebbe invece a De Certeau), sia al gioco di bambole russe del dispositivo digitale. Entrare dentro quello che Latour chiama il plasma della città, il segreto invisibile e fluido della città, richiede una strategia di conoscenza plurale e articolata; richiede di abbandonare lo zoom, la scalarità tradizionale, le matrisoske rinchiuse l'una dentro l'altra. Richiede di andare aldilà delle mappe,

cartacee o digitali che siano: "pensiamo che le mappe debbano essere considerate come cruscotti nei quali un'interfaccia permetta di individuare pannelli successivi, mentre si muove attraverso il mondo, il famoso multiverso di Williams James. Questa distinzione permetterebbe [...] di liberare la geografia dalla sua fascinazione verso le mappe di base, consentendo tutta una serie di nuove possibilità, come ad esempio anticipazione, partecipazione, riflessività, e risposta" (November & Latour, 2010, p. 581).

Giancarlo Paba

Barthes R., *The Eiffel Tower and Other Mythologies*, University of California Press, 1997.

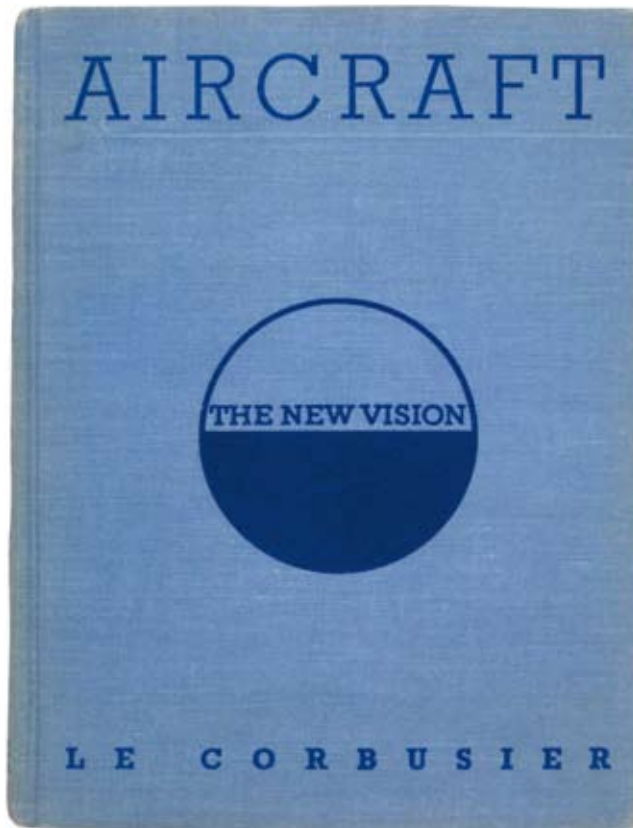
Boyer M.C., "Aviation and the Aerial View: Le Corbusier's Spatial Transformations in the 1930s and 1940s" *Diacritics*, 33, 3-4, 2003.

Lampe A. *Vues d'en haut*, Editions du Centre Pompidou-Metz, Metz, 2013.

Latour B. "Paris, Invisible City: The Plasma", *City, Culture and Society*, 3, 91-93, 2012.

Le Corbusier *Aircraft: A New Vision*, The Studio Publications, New York, 1935.

November V., Camacho-Hübner E., Latour B., "Entering a Risky Territory: Space in the Age of Digital Navigation", *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 581-599, 2010.



The ambition to look at the earth from the sky is a constant in human history, from Icarus to Nadar, Leonardo Da Vinci to Duchamp, Geddes to Le Corbusier (Lampe, 2013). The view from above enables us to build a single image of the city and landscape, to read the relationships between city and territory, to perceive plots, organisations, structures. Nevertheless, it is only with tall constructions and the concrete possibility to distance ourselves from the earth that the depth of our gaze changes. Roland Barthes dedicated a book to the role that the Eiffel Tower has had in changing the idea of Paris, and therefore the very idea of city: the “bird’s-eye view [...] and the birth of aviation, permits us to transcend sensation and see things in their *structure*”; “[the] euphoria of aerial vision [...] recognises nothing other than a nicely connected space” (Barthes, 1997, pp. 9-10). Vision is freed from the restrictions of sensation, the senses, the body of the observer, the very corporeity of the city: from the top of the Eiffel Tower, Paris appears “like an abstract canvas in which *dark blocks* (derived from a very old past) are contiguous with the *white rectangles* of modern architecture” (Barthes, 1997, p. 12, my italics). In the end, the greater the verticality, the more horizontal the vision, the territory translated into a two-dimensional and abstract surface (as De Certeau argued, recalling the views from the Twin Towers in New York). Malevich’s *Black Square* and *White on White* constitute the finale of an abstraction process (the flattening of the territory, victory of surfaces, conquest of a complete flatness) that began with aerial photos and the first geometrical landscapes taken from those photos. Nevertheless, it is only with Le Corbusier that the view from above, the view of the earth from an aeroplane, upturns the traditional concept of city and territory. In 1935 Le Corbusier was asked to write a book on the invention of the aeroplane. Upon accepting the task, Le Corbusier did not restrict himself to writing about the invention itself. Instead, he saw the aeroplane as a viewing device, an instrument of “miraculous emancipation”, a (conceptual and visual) weapon to criticise and destroy the traditional city: “The airplane is an indictment. It indicts the city. It indicts those who control the city. By means of the airplane, we now have proof, recorded on the photographic plate, of the rightness of our desire to alter methods of architecture and town-planning. With its eagle eye the airplane looks at the city. It looks at London, Paris, Berlin, New York, Barcelona, Algiers, Buenos Aires, São Paulo. Alas, what a sorry account! [...]. The airplane instills, above all, a new conscience, the modern conscience. Cities, with their misery, must be torn down. They must be largely destroyed and fresh cities rebuilt” (Le Corbusier, 1935, 11-12; Boyer, 2003). Another invention that Le Corbusier would have thought a further ‘miraculous emancipation’ from the city’s coarseness and resistance is digital representation. Depicted on a computer screen, every dimension of the city can be investigated: there is no dimension that cannot be reached by playing with the zoom, no detail that cannot be explored, exploded, dismantled, dissected. The panopticon seems to have become complete, and democratic, within everyone’s reach. Bruno Latour underlines the power of the new means of representation and at the same time highlights the illusion of the unlimited visibility that would derive from them: ‘The most complete panopticon, the most integrate software, is never more than a peep show’ (Latour, 2012, p. 91). The deep sense of Paris remains invisible: it escapes both traditional walking (which instead would suffice for De Certeau), and

the digital device’s game of Russian dolls. To enter what Latour calls the plasma of the city, the invisible and fluid secret of the city, a strategy of plural and articulated knowledge is needed; the zoom, the traditional scalarity, the Russian dolls slotting into each other need to be abandoned. It means we have to go beyond maps, be they paper or digital: ‘we suggest maps should be considered as dashboards of a calculation interface that allows one to pinpoint successive signposts while moving through the world, the famous multiverse of William James. This distinction, we argue, might, on the one hand, help geography to grasp the very idea of risks and, on the other, help to free geography from its fascination with the base map by allowing a whole set of new features, such as anticipation, participation, reflexivity, and feedback’ (November & Latour, 2010, p. 581).

Giancarlo Paba  
translation by Karen Whittle

- Barthes R., *The Eiffel Tower and Other Mythologies*, University of California Press, 1997.  
 Boyer M.C., “Aviation and the Aerial View: Le Corbusier’s Spatial Transformations in the 1930s and 1940s” *Diacritics*, 33, 3-4, 2003.  
 Lampe A., *Vues d’en haut*, Editions du Centre Pompidou-Metz, Metz, 2013.  
 Latour B., “Paris, Invisible City: The Plasma”, *City, Culture and Society*, 3, 91-93, 2012.  
 Le Corbusier, *Aircraft: A New Vision*, The Studio Publications, New York, 1935.  
 November V., Camacho-Hübner E., Latour B., “Entering a Risky Territory: Space in the Age of Digital Navigation”, *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 581-599, 2010.