

Topofilia dei non-luoghi: la mostra *La Memoria delle Stazioni*

Giovanna Giulia Zavettieri*

1. Memoria e urbanità

Le grandi infrastrutture come porti, idrovie, strade, ferrovie sono parte di un complesso insieme che, nel corso della storia, ha garantito l'interconnessione tra aree urbane, rendendo "invincibile" il sistema città (Gottman, 1983)¹ e favorendo lo sviluppo della forma megalopolitana, destinata ad espandersi all'infinito e questo in sintonia con quei processi di urbanizzazione che parlano di una futura ecumenopoli (Salvatori, 2018)².

Le ferrovie, in particolare, sono col tempo divenute simbolo di modernità e la presenza di stazioni ferroviarie rientra tra gli indicatori in grado di valutare il livello di sviluppo di un Paese.

La storia delle stazioni racconta la storia della ferrovia e, più in generale, del territorio italiano, entrambe segnate da fasi di forte espansione ed altre di forte contrazione (Garda, 2019, p. 2081)³. La costruzione delle infrastrutture ferroviarie ha, infatti, condizionato molto la biografia urbana italiana poiché lo sviluppo di queste si è sempre sovrapposto a quello economico e sociale delle città in cui sono state costruite (Mioni, 1999)⁴.

Proprio in considerazione di ciò, la conservazione, la tutela, la gestione e la divulgazione dei contenuti visuali storici è da sempre un'attività centrale della *Fondazione FS*: gli archivi delle *Ferrovie dello Stato* sono materia viva e le attività di catalogazione e digitalizzazione sono strumenti unici per ricostruire l'evoluzione urbana e umana italiana.

A seguito dell'affermazione dell'approccio delle *greenway* (Ahern, 1995; 2004, p. 34)⁵, cioè di quei dispositivi di connessione tra spazi rurali e urbani (Garda, 2019, p. 2074) la cui genealogia è riscontrabile in un numero significativo di esperienze di riqualificazione dei tracciati ferroviari dismessi di tutto

* Università Tor Vergata, Roma.

¹ GOTTMANN J., *La città invincibile*, Milano, FrancoAngeli, 1983.

² SALVATORI F., «Nuove città, nuove povertà», *Documenti geografici*, 1, 2018, pp. 147-150.

³ GARDA E., «Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori», in SALVATORI F. (a cura di), *L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme. Atti del XXXII Congresso Geografico Italiano*, Roma 2019, pp. 2073-2081.

⁴ MIONI A., *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città, 1750-1950*, Bologna, Editrice compositori, 1999.

⁵ AHERN J., «Greenways as a Planning Strategy», *Landscape and Urban Planning*, 33, 1995, pp. 131-155; AHERN J., «Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects», in JONGMAN R, PUNGETH G. (a cura di), *Ecological Network and Greenways, Concept, Design, Implementation*, Cambridge, Cambridge University Press, 2004, pp. 34-35.

il mondo – finalizzate sia alla conservazione del territorio sia all’accessibilità degli abitanti (Ahern 2004, p. 35) – le linee non in esercizio sono divenute (e continuano a divenire) sede di numerose iniziative per il riutilizzo del patrimonio ferroviario. Ciò favorisce il principio di *contemporaneità* (Gambino, 1997, p. 62)⁶ entrando, ad esempio, nell’immaginario turistico e nelle operazioni di «valorizzazione» ad esso connesse (Dematteis, 2021, p. 112)⁷. Significa che la modificazione, nel tempo, dei valori ambientali e la costante attualità storica che essi stabiliscono con i fruitori (Gambino, 1997, p. 62), fa sì che tali entità geografiche divengano vere e proprie invenzioni atte a favorire la promozione del territorio. Tali pratiche hanno dato vita a una serie di collaborazioni tra i più importanti archivi e associazioni italiani, che hanno realizzato proposte progettuali attraverso approcci di analisi e studio interdisciplinari: dall’urbanistica alla geografia e alla cartografia, dall’arte tradizionalmente intesa alla fotografia e al cinema.

Ad esempio, nel 2001, da *Ferrovie dello Stato* e dall’*Associazione Italiana Greenways*, è nato il progetto *Ferrovie Abbandonate* che non solo ha condotto a un’opera di censimento effettuato a partire dalla consistenza del patrimonio ferroviario esistente non in esercizio o sottoutilizzato, ma anche al riconoscimento dell’assenza di una vera e propria riflessione a livello nazionale su questo patrimonio infrastrutturale.

Le linee ferroviarie abbandonate sono quindi testimonianza delle attività di costruzione di ferrovie che si sono confrontate con importanti programmi di dismissione, riportati già nell’*Atlante delle linee ferroviarie italiane* del 2016, pubblicato a seguito di uno studio del *Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane* e riproposto nel 2022 in una seconda più aggiornata edizione. Nel 2016 si evidenziava la presenza di 1474 km di linee dismesse nel territorio italiano.

La dismissione dei tracciati ferroviari, quindi, può configurarsi, quando accompagnata da progetti di riuso, come un’opportunità di nuove pratiche d’uso e rigenerazione di interi territori. Gli antichi fabbricati tornano così ad essere centri aggregativi, di scambio e di condivisione, inseriti nel contesto urbano.

Come tutte le entità geografiche rintracciabili all’interno degli spazi urbani, anche le infrastrutture per la mobilità mostrano, quindi, cicli di vita infiniti (Garda, 2019, p. 2080), disegnando identità urbane (Paba 1995, in Dematteis 2021, p. 111), *milieu* urbani (Governa, 1997)⁸ atti non solo alla tutela e alla conservazione, ma anche e soprattutto alla *governance* dei processi di sviluppo e di trasformazione territoriale.

La geografia delle stazioni diventa rappresentativa di un percorso di consapevolezza e di arricchimento di un patrimonio culturale degli spazi urbani. Alla base del processo di riordino c’è un preciso lavoro di ricerca documentaria come alla base de *La Memoria delle Stazioni* c’è un progetto di salvaguardia

⁶ GAMBINO R., *Conservare, Innovare. Paesaggio, ambiente e territorio*, Milano, UTET, 1997.

⁷ DEMATTEIS G., *Geografia come immaginazione. Tra piacere della scoperta e ricerca di futuri possibili*, Roma, Donzelli Editore, 2021.

⁸ GOVERNA F., *Il milieu urbano. L’identità territoriale nei processi di sviluppo*, Milano, FrancoAngeli, 1997.

della memoria del passato attraverso la conservazione delle testimonianze, di accrescimento del patrimonio estetico, di rafforzamento dell'identità delle comunità locali, di valorizzazione delle risorse locali, ovvero di alcuni degli elementi che Bourdin (1996)⁹ include nella definizione del «dare senso al presente».

Spazi cerniera di intermodalità e fulcro di funzioni e attività urbane, spazi senza legami con il contesto ambientale, le stazioni ferroviarie portano con sé una natura ossimorica: non-luoghi ma luoghi emotivi, anonime ma eredi di una memoria più toponomastica che agiografica o commemorativa, intercambiabili ma uniche nelle loro architetture. Marc Augé (2018)¹⁰ definisce le stazioni come non-luoghi pieni di persone simili e inevitabilmente sole. Di fatto, però, le stazioni sono beni comuni, luoghi che riflettono la struttura stessa dell'esperienza del mondo, continuamente intessute di memoria, di *topofilia*, quale legame affettivo di una persona con il suo ambiente fisico (Yi-Fu Tuan, 1990)¹¹.

Le stazioni conservano un carattere universale ma polifonico, pertanto la narrazione attuata dalla mostra *La Memoria delle Stazioni*, attraverso immagini e parole, descrive al meglio l'eterogeneità italiana.

La mostra è rimasta attiva dal 16 settembre all'1 novembre 2022 presso l'Auditorium Parco della Musica di Roma. Chiara Sbarigia, presidente di Cinecittà, ne è stata curatrice.

La mostra si muove su due linee visuali parallele: quella delle fotografie storiche dell'*Archivio Luce* e dell'*Archivio FS*, spesso procurate da impiegati ai quali veniva chiesto di raccogliere materiale fotografico a testimonianza delle trasformazioni del paesaggio urbano, della presenza di personaggi illustri e dei momenti salienti della società del tempo; e quella delle fotografie di Anna Di Prospero, artista nata nel 1987 e formatasi tra l'Italia e New York, i cui lavori sono stati esposti in numerose mostre personali e collettive in Italia e negli Stati Uniti, ottenendo riconoscimenti quali il *Sony World Photography* nella categoria *Portraiture*, il *People Photographer of the Year* degli *International Photography Awards* e il *Discovery of the Year* dei *Lucic Awards*. Di Prospero è la prima autrice presente nell'*Archivio Luce* in quasi cento anni di storia, apripista di un punto di vista femminile. I suoi scatti sono frutto di quella che la mostra stessa definisce «una meticolosa ricerca sul campo» (*La Memoria delle Stazioni*, 2022), con particolare attenzione allo studio della luce e delle inquadrature.

2. *La mostra*

Attraverso le fotografie storiche dell'*Archivio Luce* e dell'*Archivio delle Ferrovie dello Stato* da un lato, e quelle a colori di Anna Di Prospero e i *memoir* di alcuni fra i migliori narratori italiani come Enrico Brizzi, Mauro Covacich, Gaia

⁹ BOURDIN A., «Sur quoi fonder les politiques du patrimoine urbain? Professionnels et citoyens face aux témoins du passé», *Les Annales de la recherche urbaine*, Vol. 72., 1, 1996.

¹⁰ AUGÉ M., *Nonluoghi*, Milano, Elèuthera, 2018.

¹¹ TUAN Y.F., *Topophilia: A study of environmental perception, attitudes, and values.*, New York, Columbia University Press, 1990.

Manzini, Melania Mazzucco, Valeria Parrella, Tiziano Scarpa, Nadia Terranova e Sandro Veronesi dall'altro, si mette in scena non solo il rapporto tra memoria e oblio, ma anche l'omaggio a Cinecittà come luogo simbolo del cinema, «che non a caso nasce proprio in una piccola stazione della Provenza alla fine del XIX secolo, come nel celebre filmato dei Fratelli Lumière, e che da sempre ha ispirato grandi registi come Sergio Leone, Howard Hawks, Alfred Hitchcock, Francis Ford Coppola, Terry Gilliam, Brian De Palma, Sergio Leone, Martin Scorsese e tanti altri» (*La Memoria delle Stazioni*, 2022).

Il ruolo centrale è certamente quello assunto dall'*Archivio Luce*, attraverso la messa in scena di un patrimonio unico di immagini statiche e dinamiche di alcune delle stazioni che attraversano il nostro Paese, da Trieste a Messina passando per Venezia, Milano, Bologna, Firenze, Roma e Napoli, accompagnate da testi dei succitati scrittori italiani che raccontano la stazione della loro città attraverso ricordi personali, in linea con la missione didattica dell'*Istituto Luce*.

Di queste fotografie, storiche e in bianco e nero, l'autore è spesso anonimo. Esse ritraggono scene quotidiane, come le folle di viaggiatori che camminano tra i treni; occasioni particolari, come la consegna dei doni ai figli dei dipendenti FS durante la celebre Befana del Ferroviere; la presenza di figure storicamente importanti, come Gandhi o Hitchcock, oppure famose come Sean Connery o Luchino Visconti e Suso Cecchi alla stazione Termini; paesaggi urbani, come la veduta del piazzale con parcheggio per automobili e capolinea degli autobus alla stazione di Messina o la veduta prospettica della stazione di Milano; eventi importanti come l'inaugurazione della stazione di Milano.

Il fine di tali rappresentazioni è certamente quello di far dialogare scrittura e immagini, nonché di mettere a confronto memoria privata e memoria pubblica grazie anche al contributo di altri importanti archivi come quello delle *Ferrovie dello Stato*.

Tali connessioni includono tutto il racconto delle stazioni, come nel caso della notizia del rapimento di Aldo Moro, che Veronesi, ancora studente universitario, proveniente da Prato, apprese scendendo a Santa Maria Novella. O, ancora, stazioni descritte e fotografate come capolavori architettonici, ma anche come oggetti vivi. Si riporta a questo proposito un estratto di Nadia Terranova sulla stazione di Messina:

Mia figlia arriverà in Sicilia per mare, come me ogni volta che torno a casa, e poiché me la figuro spesso come una piccola sirena mi sembra la più naturale condizione al mondo, fluttuare sopra l'acqua a filo delle correnti, con un corteo di delfini intorno a farle festa e il rumore del motore a coprirne i pianti. Oppure, forse, il suo arrivo per mare l'ho creato nella mia mente solo per non confonderla, per far sì che sia l'unica bambina possibile, perché prima di lei l'arrivo di un bambino a Messina approdo, e non per mare ma per terra (*La Memoria delle Stazioni*, 2022).

Di fianco a tale estratto, gli scatti storici dell'allora innovativa stazione di Messina, il cui sviluppo tecnologico raggiunse il suo apice quando, tra il 1964 e il 1965, fu istituito il "collegamento rapido di lusso Peloritano tra Roma e la Sicilia", inaugurato con lo slogan "Si vola da Roma a Palermo", che copriva 915

km in dodici ore (tre in meno rispetto ai treni tradizionali del tempo). L'aria condizionata e le comode poltrone garantivano un comfort elevato tanto che il treno venne definito “una villa volante sul mare” (fig. 1).



Fig. 1 – Il treno rapido Peloritano sul ponte della nave traghetto Mongibello durante l'attraversamento sullo stretto di Messina.

Fonte: scatto dell'autrice presso la Mostra *La Memoria delle Stazioni*, Roma, 2022.

Di particolare interesse, risultano anche i documenti relativi alle *Serie di Orari Ufficiali FS*. Il primo ad attirare l'attenzione è quello della Stazione di Venezia Santa Lucia, in cui si mostra l'orario valido dal 1° al 30 settembre 1911 delle linee ferroviarie internazionali, con particolare riguardo al treno giornaliero di lusso Simplon Express che percorreva la tratta Londra-Calais-Parigi-Milano-Venezia” (*La Memoria delle Stazioni*, 2022).

Affianco alla presentazione di ogni stazione, il cui nome è scritto a grandi caratteri, sono esposti gli scatti della fotografa Di Prospero, attraverso i quali le stazioni assumono una dimensione quasi onirica, «trasformandosi in metafisici archetipi dell'altrove» (*La Memoria delle Stazioni*, 2022). Lo stile personalissimo, consta di un utilizzo dei colori caldi, in cui essa stessa si rappresenta con pose in armonia con le architetture. Il rimando al cinema e alla performance in generale è evidente, con inquadrature che mettono in stretta relazione la fotografa-artista con l'ambiente circostante, in scatti senza tempo (fig. 2).

Alla componente della memoria s'affianca quindi quella del contemporaneo, con 92 immagini d'archivio insieme a 20 scatti inediti realizzati da Di Prospero.

Emerge quel senso di attaccamento, quell'amore per il luogo, la *topofilia* che si crea, da un lato, come legame estetico, variando dal piacere fugace che si ricava da una vista panoramica al senso di bellezza altrettanto fugace che

viene improvvisamente rivelato da quella vista; dall'altro lato come legame più permanente, forse anche più complesso, espresso, nel caso della Mostra, dalle parole degli scrittori affiancate agli scatti, nuovi e vecchi, che trasmettono l'attaccamento a quei luoghi in cui il soggetto è protagonista. È così che la geografia delle stazioni si lega inesorabilmente a una geografia dei sentimenti, a una geografia personale, emozionale, al *genius loci*. Insomma, si lega a una topografia privata che vive solo nell'interiorità di ogni soggetto.



Fig. 2 – Scatto artistico di Anna Di Prospero presso la stazione di Trieste Centrale.
Fonte: <https://www.annadiprospero.com>.