



Explorations in Space and Society
no. 69, November 2024
ISSN 1973-9141
www.losquaderno.net

Station to Station

69Lo sQuaderno



TABLE OF CONTENTS

Station to Station

Railway stations in theory, practice, and dreams

a cura di / dossier coordonné par / edited by

Alberto Brodesco, Carlo Brentari and Andrea Mubi Brighenti

Guest artist / artiste présentée / artista ospite

The Lumière Brothers

Editorial

Salvatore Poier

Stations VS Railways

Federico Comollo

Railways as Carriers of Non-human Agency

Alberto Vanolo

The LEGO railway station and the illusion of creativity

Pier Paolo Zampieri

Dietro la Stazione di Messina. Corpi, immagini e psicogeografie dalla terra del Rimosso

Eliana Saracino

Termini: palinsesti, dinosauri, grandi vuoti, eterotopie

Silvia Antinori

Un ponte, un porto, un mare. Roma Termini e i suoi margini

Will Haynes

Whiteness and 'whiteness' in Roma Termini

Bianca Elzenbaumer, Flora Mammana

Reclaiming abandoned railway infrastructure for post-progress times

Luca Bertoldi

Il display pubblico e le rappresentazioni della città nella stazione dei treni di Trento

Alberto Brodesco

Mystery train. L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat

EDITORIAL

We transit through railway stations daily; sometimes, we spend long hours there waiting for delayed connections, or amid workers strikes. In these alternatively chaotic and solitary environments, we watch anonymous others pass by, we dig deep into our phones, we sit in cheaply furnished eateries, we absentmindedly sip drinks.

An archetypal architecture of modernity, the railway station embodies the very same contradictions of modernity itself: supposedly efficient and streamlined, it constantly secretes antidotes to rationality in the form of incongruencies, impracticalities, marginalities, resistances and dreams that twist the spatial experience in multiple ways. From imposing metropolitan central stations to the modest stations of sleepy provincial towns, or remote villages in the inland, territories of endless marvel open up once we pause for a minute to analyze the mundane details of conception and usage.

The station, as both an architectural entity and a state of mind, is at the pivot of this issue of *lo Squaderno*. The aim here is to deepen reflections on the psycho-social state of travellers and all the more or less ephemeral, more or less visible inhabitants of railway stations – ranging from designers, through workers, passengers, homeless people, to loiterers of various kinds. Stations are featured in movies, novels, songs, and they now also provide venues for arts and community events. In this vein, it is possible to take stations as a lens through which to appraise the evolving forms of modern urban sociality and socialization.

The contributions, quite diverse in style and approach, single out the peculiar space of the railway station at the personal, social and political levels, revealing how fruitful it is to return to such topic in the mid 2020s. Salvatore Poier opens the issue with a punchy think-piece that invites us to juxtapose the geometric determina-

tion of the railway tracks to the indeterminacy of railway stations: the latter, Sal considers, are interesting places where unexpected swerves in one's trajectory can occur – and here precisely, in the chance of the unexpected, lies their true value. As a kind of counter-chant, though, Federico Comollo in his contributions invites us to take the perspective of plants upon the railway infrastructure, arguing that railways offer unplanned ecological and biosemiotical advantages to migrating flora.

Working on the social imaginary of stations, in the following piece Alberto Vanolo examines the evolution of LEGO stations models over the past few decades (*since we were kids* . . .) to point out how the style of these models has come with a whole imagination of urban life and a whole ideology of individual "creativity".

We then feature a series of pieces on single stations. Our selection of cases is necessarily cursory and, to some extent, random. Still, we propose to the reader to embark in an ideal travel through Italy, arranged South to North. We start with Pier Paolo Zampieri, who explores Messina's central station as a psychogeographic and psychopolitical unknown space bearing an uncanny relation to the city for which it serves as one of the two main entry points (the other being the harbour).

As perhaps expected, the train connection in Rome may take some time. Indeed, the following three articles revolve around the great Roma Termini station, approaching it from different angles. Eliana Saracino introduces the station as an architectural historian, describes how it also appears in the homonymous 1950s neo-realist movie by Vittorio De Sica. Silvia Antinori tells some of the many unsung stories of the homeless living in and around the station, along with the social workers helping them. Will Hayes elaborates on the assertion and maintenance of racial hierarchies at the station through the

ambivalent deployment of whiteness. Despite all the purification work, Termini remains, almost literally, an urban threshold (to speak Benjamin-like), a fascinating territory made of endless folds, mixtures and references, of memories and desires, which exercises a type of gravitation on the life of so many people.

Stations large and small, as we seek to illustrate, always exceed their practical and functional rationale. This fact is well attested by Bianca Elzenbaumer and Flora Mammana, who are part of a collective that has been engaged with revitalizing the railway station in the town of Rovereto, in the North of Italy. La Foresta — such is the name of Bianca's association — is a kind of unique project, whereby parts of the station have for several years now been self-managed by young people for the benefit of the whole local community, promoting a range of social and ecological activities and initiatives in the spirit of a 'community academy'. Finally, Luca Bertoldi reports on the Trento railway station (located little more than 20 kilometers north of Rovereto), designed in the 1930s by the same architect (Angiolo Mazzoni) who also designed Messina and Termini. Adopting an approach

somehow reminiscent of Robert Smithson's *Passaic* work, Luca focuses on the high number of monuments and plaques present inside the station, reconstructing through them the 'public display' of the city: the station, he suggests, can be visited as a veritable civic museum.

In the concluding piece, Alberto Brodesco traces back the origins of the interplay between railway stations and cinema in Brothers Lumières' 1895 *L'arrivée d'un train en gare*. As highlighted also by authors such as Patrick Keiller, the cinematic mode of vision inherits the visual dynamism which the train first enabled on land. Alberto, in particular, unpacks the myth of the "shock of cinematographic realism" (according to which the early audiences fled in panic as the train seemed to approach the camera viewpoint), which is still in recycled and circulated, as seen, of late, in the screening of Lumières' movie during the 2024 Olympic Games in Paris.

In conclusion, this issue offers just a first incursion into the visualscape and the psychogeography of the railway station, in view of further explorations.

AB, CB, AMB



Stations VS Railways

Salvatore Poier

It's a long, iron road ahead. It is fixed, there, immobile. Yes, you can travel fast — or slow, or not travel at all, when accidents and strikes happen. Yet, a railway stands still, without moving and going anywhere.

I always thought of railways as hegemonic structures. You cannot — one must not indeed — diverge from the set path of it. A railway goes from point A to point B, often in a straight line, since curving is limited as well. The stillness of a railroad is gloomy: it shows you no play around the edges, no room to diverge — even briefly — from the set path. No wonder railroads were the preferred public works of Nazis and Fascists. They illustrate the behaviour those regimes were expecting their people to submit to. On the other side, in the USA, the stiffness of the railroad was smoothed out by the chaos of ownership. Different railroad companies had their own networks that often didn't even connect with each other, or had even different gauges, so that a railway coach of one specific company could not physically travel on the network of another company (this is true in parts of Europe, too, since Spain and Portugal have a different gauge than the rest of Western Europe; and Russia also has a different gauge). The difference in gauge was one of the reasons for which Nazi Germany had trouble invading Russia, since their otherwise efficient train network could not connect to the Russian network directly. Because of the difference in gauge, the cargo had to be physically transferred from the German coaches to the Russian ones, before continuing its trip to the frontline.

Those differences that make the connection between networks complex put an even stronger accent on the fact that railroads are there — set in stone, immobile, unmovable, and not willing to accommodate the changes of life. Railroads are a set path.

They remind me of logic: once you set the premises, how events will roll out can be foreseen. If A, then B. From A to B.

That's why railway stations are so important. From there you can see where you are going.

Even if the path you will follow is set, the trip you take is yours only. A train station is the place in which the premises are decided, and even if the logical reasoning remains inescapable — in other words, even if the path of your train is set — you can use that path to escape your place, logically and existentially. The physical place you are at can become another physical place you will be in soon. That's the beauty of traveling, if you want: the knowledge that you will be somewhere else (and you will be someone else as well) at the end of the journey. Yet that journey — despite being constrained by the will of steel of the path — is yours to make.

In two ways.

Salvatore Poier is Teaching Professor in Law, Criminal Justice & Society at the University of Pittsburgh. He taught for 7 years in the Urban Studies Program at the University of Pittsburgh; and five years at the College of the Atlantic. His doctoral research (University of Milan, Italy) was on piracy and the production of criminality. He has worked on topics such as theory of law and technology; urban hauntology; and solidarity in times of neoliberalism. His interests range from privately owned public spaces; to hacking; to platforms (real and virtual, on land and on sea); to ghosts as epistemological tools. He has a long standing interest in issues of social justice; architecture of cruelty; and solidarity, exclusion, and belonging.

poier@pitt.edu

First: you know your destination, and the changes of transportation media you will take. From London to Bremen you can take the London St. Pancras to Bruxelles; then the Bruxelles to Köln; then Köln to Bremen. But you can also take the London St. Pancras to Bruxelles; then the Bruxelles to Köln; then Köln to Hannover; then the Hannover to Bremen. Or the London St. Pancras to Bruxelles; then the Bruxelles to Liège; then the Liège to Aachen; then the Aachen to Köln; then Köln to Bremen. The possibilities become endless, with many factors influencing the decision of which journey you take. You can decide one trip over another for economical reasons; you can pick one because it is a more panoramic trip; or another one because it gets you there at a given time; or because you can travel with your pets, or with bicycles. The reasons are also endless.

A train station is the starting point of a myriad of journeys. Logical journeys, for sure, but with a near infinite number of possible outcomes. Every passenger in a train station is traveling towards different directions. Even those with whom we share a train can be going to different places, despite the fact that they are sharing with us part of the very same journey. Our journey is like none of the other journeys, even when we are on the same train.

Second: despite the stiffness of the path, what we do *while on* that path is up to us. Actually, precisely because of the setting — the going to the destination (final or intermediary, it doesn't matter) — we can afford the liberty to make hundreds of thousands of trips within the trip. We physically travel from our seat to the bathroom, to the restaurant, to look out the windows, to a different coach to check out the first class. But we also travel with our minds, reading a book about dragons and mages, or watching a Viking saga on our devices. We talk to strangers about the strangeness of life. We talk to friends over the phone — bringing us back to where we started off. We play games set in fantastic scenarios. We make up worlds of faith, fantasy, and make-believe.

The fact that we don't have to care about the act of traveling — we don't have to drive, with all the greatness of choosing your path every single instant by rotating, or not rotating, the steering wheel, for example — bring with it a type of freedom that liberates our minds and feet. On a set path, we are freer.

I often lamented, as a student, that I was looking for answers, and what I always found were more questions. Yet those questions expanded my world, making it physically wider and mentally more complex. I was looking for answers, and I thought that, following the logic of the question, one answer I would have found. Instead I found a train station — another set of steel paths that carry you with certainty anywhere, once you decide which one to take. A train station, another decision to make, another question to answer.

For sure, there are also dead ends along these lines.

Bergen's train station, in Norway, is a small station at the end of a pretty depressing line. The only trains that get to Bergen are from Oslo — and a series of short trip of local trains to the other side of the mountain, and to Voss, Myrdal, and Geilo. It's depressing, I said, because that's the farthest you can get from Bergen. It looks like a dead end — the end of the line. Yet, consider two things: first, if you're willing to change train, you can get as far as Stockholm, and with a short ferry trip the whole of Europe opens up for you. Second, there is the ocean: once you exhaust the certainty of a steel path, you can always embark on the uncertainty of the open waters.

If you are willing to change is a recurring theme over trains and railroads. We find comfort in the firmness of the tool — yet we can change tools (train lines, or even mean of transportation, like boats and ferries) and make the journey our own.





Railways as Carriers of Non-human Agency

Federico Comollo

Theoretical Outlook

Before tackling the specificity of railways, let me quickly clarify my outlook.¹ As the title shows, I support the idea that train lines are the carriers of agency for some species. I take “agency” in a biosemiotic meaning. In particular, the definition given by Sharov and Tønnessen (2021) fits my purposes: agency, these authors suggest, is the union of three fundamental features typical of every living being, namely end-directedness or goal-directedness, autonomy, and semiotic freedom. This perspective allows us to consider every organism as active and able to decide on its own territory on the basis of its interpretation of external stimuli. Hence even the migration of individuals is directly linked to understanding changes occurring in the habitat. Indeed, as Dingle and Drake (2007) point out, migration is an adaptation to the variation of resources that seasonally (or with less predictable periodicity) affect a territory. The movement of living beings is never random, but based on their interpretation of the available resources and the climatic conditions of a given territory.

As it turns out, migration is linked to the agency of organisms and their ability to interpret the world, looking for places more suitable to their necessities. Animal migration, for instance, is a worldwide and well-observed event. Less known is that even plants can migrate. Mancuso (2019/2021) noticed that the same motivations that drive humans and animals to change habitats — like climate devastation — also affect plants. Clearly, in the case of botanical species, we observe a migration that develops through generations, rather than single individuals. However, it is equally diffuse and impacts several ecosystems. If, on the one hand, we are not used to thinking of botanical species as migrants, we are accustomed to the expression “invasive plant”. Bourgeois-Gironde (2023) reports that we can define a plant as invasive — and consequently not native — if it has been introduced after 1500, generally for horticultural purposes, and can increase and survive outside of its natural habitat, endangering the local flora: many plants move through territories even without human help. Considering these preliminary explanations and definitions, we can now return to trains and their role in species migration.

The Role of Railways

Trains represent a direct risk for terrestrial animal movements, but amplify vegetal ones. Indeed, many studies on migrating mammals and terrestrial animals in several regions have demonstrated that railways are sometimes insurmountable borders (Santos et al., 2017; Xu et al., 2019). Roadkills, electrocutions, collisions, wire strikes, and rail entrapment are major risks for animals. Linear trans-

Federico Comollo is a PhD candidate in Sustainable Development and Climate Change at IUSS, Pavia (Italy), and Ethics and Politics of Plant Conservation in the Anthropocene at Luiss, Rome (Italy). He was a teaching assistant for Professor Luca Lo Sapio's chair of Bioethics in 2023/2024 at Luiss in Rome. He is currently working on plant ethics and agency. His research interests are biosemiotics, phytosemiotics, philosophy of plants, and environmental ethics.

federico.comollo@iusspavia.it

¹ This article was produced in the context of the PhD programme in Sustainable Development And Climate Change at the University School for Advanced Studies IUSS Pavia, Cycle 49 (www.phd-sdc.it), with the support of a scholarship financed by Ministerial Decree no. 351 of 9th April 2022, based on EU-funded NRRP, NextGenerationEU.

portation infrastructures can alter animal migration routes and prevent access to essential resources, such as pasture, watercourses and hunting grounds essential for animals. At first glance, the role of the railways seems to be disastrous for non-human migration, a real obstacle for the agency of species on the move. It is no coincidence that when conservationists and ecologists discuss railways and highways, the focus is mainly on how to enable animals through safe ecological corridors. Moreover, in areas heavily anthropised and with many railway infrastructures, phenomena such as dispersion, essential to maintaining a sustainable number of animals in a given territory, become more difficult, and sometimes impossible. In other words, habitats with heavy presence of railway infrastructures are more isolated, and may suffer from biodiversity loss or decreased genetic variability.

However, as anticipated, the perspective changes completely when discussing botanical species. Artificial infrastructures can function as a dispersal mechanisms for plants (Ascensão et al., 2017). Railways are both a means of migration, destinations for plants. If, on the one hand, seeds and other parts of a vegetal organism can, for instance, attach to a wagon and take advantage of the train movement, on the other hand, the railway itself is a particular ecological niche that hosts so-called “invasive plants” (Catford et al., 2012). With a generally warmer and milder climate, less snow and a much-reduced risk of frost, railways attract plant species accustomed to warmer climates in north-bound migration, leaving arid and desertification-prone areas. Moreover, it is interesting to notice that this particular ecological niche is characterised by a weaker presence of native species and, therefore, a less competitive environment. Many migrant botanical species do not usually increase in numbers where native biodiversity is more robust and resistant against external pressure. This explains why railways both host and contain certain species that only thrive along these corridors. In this vein we can interpret trains, stations, and surrounding areas as carriers of vegetal agency, while for several animals they remain deadly borders.

This is not at all speculative, but a reality that can be seen along railways across Europe. For example, a fascinating case study concerns the Verona-Innsbruck line. This infrastructure crossing the Alps allows many plants to migrate through valleys that would probably have remained inaccessible to these plants’ agency. The studies conducted on the flora of the Brenner train stations demonstrates massive plant migration, with species that can be found only along the rails area. Indeed, many of these organisms, like the *Euphorbia davidii*, did not spread far from the ecological niche of railways (Bertolli et al., 2023). It is undoubtedly fascinating to observe how migrant plants follow the path of human engineering, which unwittingly creates a welcoming environment for them. According to the study of Bertolli et al., some taxa are now “naturalising”, namely, finding their place within the new ecosystems. In contrast, others must still be considered “casual”, not yet systematised and stabilised in the environment. These plants are essential bioindicators that show us the state of health of our warming ecosystems.

This migration of vegetal lifeforms, usually considered passive and unable to act upon their territories, opens some questions. Leaving aside the intriguing perspectives on plant cognition (Calvo et al., 2022), which could give us essential views on how plants “choose” to migrate, a discussion of human artefacts is necessary: For whom are human constructions? We are accustomed to think that any consequence of human actions on ecosystems mainly target our own species, and that the other organisms can only passively suffer what we inflict upon them. However, plant species can transform human means of transport into an incredibly useful propagation and diffusion medium. As a result, human artefacts created for human purposes can interact autonomously with other organisms, taking on different spheres of meaning that go beyond human intentionality. Railway infrastructures are thus generators of meaning at different levels. They can be both boundaries and propagation systems. Different actors’ agencies mix, creating a tangle in which it is difficult to see clearly and understand who benefits from what.

Conclusions

Several conclusions can be drawn from the reflections presented above. First, railway stations are not neutral infrastructures, but they affect the non-human inhabitants with whom we share life. Different organisms interpret the artefacts of railroad ecology, giving them different meanings: some species see railways as a mortal danger, others as an essential opportunity. Moreover, it is interesting that railways have evolved into a separate ecological niche in themselves, different from any other previously existing one. Unintentionally, our species has allowed the meeting of individuals who would never live together spontaneously, forcing them to learn how to survive together and how to create wholly new and unexplored inter-species linkages. The results of these ties will be visible only over time.

The railway can, therefore, be considered as frontier space. In this marginal space, ecosystems mix and species from different places migrate together and colonise new territories abandoned by native organisms due to human activity or climate change. While the pressure exerted by migrant plants upon local ecosystems in crisis is evident, at the same time the movement of species is endemic to natural selection and adaptation processes. It will lead to the birth of new landscapes and new territories. Rather than directly intervening into these phenomena, humans can, on the one hand, act on the remote causes of uncontrollable mass migrations, such as climate devastation, and, on the other hand, take into account non-human projects unfolding in different territories. A railroad line can weaken an ecosystem and increase the chance of invasive botanical species, reducing the time needed for relatively long processes. Plants take the train with us, spreading through the continent, without purchasing a ticket and evading passport controls.

References

- Ascensão, F., & Capinha, C. (2017). Aliens on the Move: Transportation Networks and Non-native Species, in Borda-de-Aqua, L., Barrientos, R., Beja, P., & Pereira, H. M. (Eds.). *Railway Ecology*. Springer.
- Bertolli, A., Festi, F., Pagitz, K., Prosser, F., Tomasi, & G., Wilhalm, T. (2023). Atlante della Flora Spontanea delle Stazioni Ferroviarie tra Verona e Innsbruck (Italia, Austria). *Ann. Mus. Civ. Rovereto*, 39, 43–68.
- Bourgeois-Gironde, S., Hiernaux, Q. & Casati, R. (2023) Aspects éthiques et juridiques des plantes invasives. *La pensée écologique*, 9 (2), 25–42.
- Calvo, P., & Lawrence, N. (2022). *Planta Sapiens. Unmasking Plant Intelligence*. The Bridge Street.
- Catford, J. A., Daheler, C., Murphy, H., & Sheppard, A. (2012). The intermediate disturbance hypothesis and plant invasions: Implications for species richness and management. *Perspectives in Plant Ecology Evolution and Systematics*, 14(3), 231–241.
- Dingle, H., & Drake, A. V. (2007). What Is Migration?, *BioScience*, 57(2), pp. 113–21.
- Mancuso, S. (2021 [2019]). *The Nation of Plants*. Other Press.
- Santos, S. M., Carvalho, F., & Mira, A. (2017). Current Knowledge on Wildlife Mortality in Railways, in Borda-de-Aqua, L., Barrientos, R., Beja, P., & Pereira, H. M. (Eds.). *Railway Ecology*. Springer.
- Sharov, A., & Tønnessen, M. (2021). *Semiotic Agency. Science Beyond Mechanism*. Springer.
- Xu, W., Huang, Q., Stabach, J., Buho, H & Leimgruber, P. (2019). Railway underpass location affects migration distance in Tibetan antelope (*Pantholops hodgsonii*). *PLoS One* 4(2).



The LEGO railway station and the illusion of creativity

Alberto Vanolo

LEGO is currently the world's largest toy company—understandably, there is much more in the air than innocent stuff for children. LEGO sets are not everywhere, being an expensive product that is economically inaccessible to a large part of the population of the planet, but they are incredibly popular and shape a complex global phenomenon. On the one hand, they are toys for kids, but at the same time, they are also precious objects of desire and discussion among adults, who still play, collect and discuss old and new models. The incredible amount of online sites, discussion forums, specialised publications, and tutorials can easily give an idea of the complexity of the LEGO universe (see the collections by Wolf, 2014; and Hains and Mazzarella, 2019).

Put differently, LEGO surely has an impact on global culture. LEGO products circulate in several forms and mediums: not just construction sets, but also videogames, TV series, movies, books, educational robotic programs, teambuilding workshop programs for corporations¹, etc. LEGO targets a wide array of consumers, including adults, forcing the original limits of the commodity: LEGO shops become part of the urban commercial landscape, LEGO exhibitions are found in museums and public places (for example, a detailed LEGO replica of the Prague main railway station is displayed *inside* the station itself), while official and non-official LEGO events attract different kinds of audiences. The LEGO world is complex, and any analysis of LEGO products cannot be performed linearly, focusing on the products and representations proposed by the company. The representational level, in fact, is just one among the many levels through which the LEGO discourse unfolds. As for other forms of play and cultural products, users are not passive and do not really have to follow a script. There are many distinct ways the building blocks can be assembled, interpreted, and used, and hence, they can open different potential representational universes. It is no wonder that LEGO parts are widely used by artists and activists to convey messages that are quite different from those proposed by the LEGO company: this is for example the case of artworks by Chinese artist and activist Ai Weiwei or the case of LEGO Rebellion, a project based on the recreation of scenes of environmental protest movements.²

At the same time, it cannot be denied that LEGO sets convey specific representations, aesthetics, and ideologies, including ways of presenting the city, the urban form, and transportation systems. For example, it can be easily argued that LEGO sets promote a neoliberal understanding of the city, given the disproportionate amount of police, commercial services and forms of private mobility in LEGO cities and the relative absence of schools, libraries and other public services. Literature in the social

Alberto Vanolo is professor of political and economic geography at the University of Turin, Italy. His main research fields include urban studies and cultural geography. He has recently worked on smart cities, the politics of urban representations, and neurodivergent cities.

alberto.vanolo@unito.it

¹ This is the case of so-called LEGO Serious Play: <https://www.lego.com/it-it/themes/serious-play>. There is a vast literature on the topic; for example, Wengel et al (2021) propose an article focusing on tourism studies.

² See respectively <https://empirics.asia/between-business-and-activism-with-lego/>; <https://www.euronews.com/green/2022/03/14/these-lego-climate-rebels-are-proving-that-no-one-is-too-small-to-make-a-difference>

sciences has already analysed the gender and racial stereotypes reproduced in LEGO sets, particularly in the past (see several contributions in Cook and Bacharach, 2017; and Hains and Mazzarella, 2019), as LEGO is currently investing in building connections with ideas of “diversity” and “inclusion”³.

This short essay investigates the evolution of the representation of railway stations in LEGO sets. It does not seek to provide a comprehensive visual and discourse analysis, but rather a critical commentary suggesting the potential for investigating the relationships between LEGO and urbanism. The analysis hinges on a scrutiny of the development of LEGO train stations, focusing on the LEGO company side. The analysis does not consider how the sets have been received, discussed, modified, and interpreted by people; it just focuses on commercial sets. It chronologically reviews the station sets, providing descriptions and comments from my specific position as a white male scholar born in 1975. The main hypothesis is that LEGO contributed, and still contributes, to shaping the implicit understanding of the meaning and aesthetic of railway stations (as well as other urban elements) in the minds of whole generations of children who played with LEGO plastic cities. The short history I propose in the following pages is based on an analysis of catalogues of LEGO sets proposed each year (and, in more recent times, twice per year). I collected European catalogues from 1966 to 2024 and analysed train-related sets, not focusing on trains only but also on stations and related infrastructures. I then checked the details about each set using online archives.⁴ I collected dozens of images and compared them, trying to map, qualitatively and subjectively, the evolution of LEGO railway discourse and railway aesthetic. In the final part of the article, I develop my hypothesis concerning the tension between normativity and creativity in the LEGO city.

A short history of LEGO railway stations

The history of the LEGO company is well-known and easily accessible. It started in Denmark in 1932 producing wooden toys, and over the years, it moved to plastic and the popular interlocking bricks. The name LEGO is based on a contraction of two Danish words meaning “Play well,” insisting on the pedagogic and positive value of its products.

Over the years, thousands of LEGO sets have been proposed. Each set has a unique serial number, featuring in both catalogues and online fan discussions. The various sets are also associated with thematic lines, such as LEGO Disney, or LEGO Jurassic World. Still, a global classification is complex because thematic groups are often discontinued, changed names, or merged. This is particularly relevant in the case of railway stations, as they have been proposed under several thematic lines, particularly LEGO Trains (line started in 1966 and still present), LEGO City (from 2005), LEGO Town (1981–2004) and, in simplified versions for children aged 3–6, LEGO Duplo. In this short review, I will exclude the LEGO Duplo line, space-train stations, and “special” models presenting replicas of real-existing stations (like set 910034, a replica of the Brick Cross Train Station made up of more than 3,000 pieces, released in 2024). I will focus on “ordinary” passenger stations, although infrastructures for freight trains will be occasionally mentioned. I will not consider single train models, only railways or wider sets including a passenger station.

The first railway station appeared in 1968 (Figure 1)⁵. The building is quite modernist and linear, lacking details: it could be a station as well as any other kind of building. Originally, LEGO sets were mostly made up of generic building blocks, which allowed users to reassemble, modify, or invent alternatives. Over time, more specific pieces, shapes, elements, and designs have led to more detailed buildings, vehicles, and structures, reducing the possibility of reassembling bricks in completely different, new or unexpected ways.

3 <https://www.lego.com/sustainability/people/diversity-and-inclusion>

4 See for example <https://rebrickable.com>, <https://brickset.com>, <https://www.kaggle.com>

5 Images for this article have been extracted from the website Brickset.com, which kindly allowed reuse.

Figure 01. 1968, railway station (set 342)

The 1978 railway station is more thematised (Figure 2). The label “central station” appears on top of the building, and there are also explicit textual references to a restaurant, a bistro and a public telephone (Figure 2). There are two tracks, making it arguably the station of a small town or village, and the ground is green, suggesting the presence of grass, similar to the 1968 model. The suspended section, which allows passing over the railway, looks a bit unusual for a small provincial station. Human characters are quite simplified in shape and design compared to the current ones (they lack arms and faces). In the same years, a cargo station with a system for moving containers (set 165) and a train refuelling depot/fuel refinery (set 149) was proposed, allowing the development of more complex and realistic railway infrastructures (Figure 3).

Figure 02. 1978, railway station (set 148)

During the 1980s, two different railway stations were proposed (Figures 3 and 4). They were both mainly made up of red bricks over a grey base (concrete), different kinds of vertical development characterised them, and they were populated by more realistic characters, including workers and passengers. Further details and elements of realism are present, such as timetables, waiting seats, lighting systems and, in the 1983 model, a letterbox. Expansions were also sold in those years, including additional sets of lights (set 7867), a structure for mobilising goods (set 7838), a railway junction (7866), a car/rail multimodal transference system (set 7839) and a container depot (set 7823). Overall, these stations look like clean, ordered and well-functioning local railways, ideally placed in small towns of the Global North. There is, in fact, a lack of specific regional references, apart from the use of labels in English.

Figure 03. 1980, railway station (set 7822)

Figure 04. 1983, railway station (set 7824)

Railway stations were not innovated in the following eight years, but three new sets were proposed during the 1990s. The first two models, released in 1991 (Figure 5) and 1996 (Figure 6), are identical, apart from different chromatic choices, as the 1991 station is mostly yellow whereas the 1996 is red. The stations of the 1990s arguably look more like “Central stations” than the previous ones, particularly by displaying major façades with windows. The first two sets include post offices, lights, a café with a chef (as you can guess from the hat) and systems for moving baggage. This evokes the imaginary of tourist destinations or mid-size towns. Quite curiously, there is no evident display of trains, not even on the box pictures: the emphasis is on the urban dimension of the infrastructure rather than on the railway function. Such an interpretation looks coherent given that in 1996, the thematic group “LEGO trains” merged into the wider category “LEGO city”.

Figure 05. 1991, metro railway station (set 4554)

Figure 06. 1996, railway station (set 2150)

The 1999 station (Figure 7) continues the metropolitan trend by proposing a more commercial style, with a terrace and more choices for food consumption (coffee, hamburger, pizza, ice cream). A digital clock has replaced the analogic one. The boxset displays, on its cover, people holding money in their hands, suggesting the commercial dimension of the social life at the station. In the same year, a curious “train wash” set was also proposed (set 4553), similar to a car-washing automatic system, ideally allowing trains to be kept clean and shining.

Figure 07. 1999, railway station (set 4556)

During the 1990s, LEGO introduced a logo for its train systems, replacing the various symbols which echoed real national companies appearing on various train sets. The logo, made up of a circle with

two arrows pointing in opposite directions, appears in a small signpost in the 1991 station and obtains a more central position in the 1996 model (on the top of the central building). Finally, it features on a flag at the top of the 1999 station, celebrating the new corporate brand. We are left to guess whether it is part or not of a privatisation programme.

From 2003 to 2005, the trend towards the upscaling of the urban world was testified by rebranding the “LEGO city” line as “LEGO *world city*”, arguably following the hype for globalisation talk (Figure 9). The line proposed new vehicles and buildings that were more adherent to a cosmopolitan imagination, focusing mainly on transport vehicles and the police (the two ideal referents for the world city?). The station in Figure 8 does not add much to previous models. Still, its architectural aesthetic is more post-modern, with tension cables, curve lines (which were absent in the past), lights, and a screen display (being transparent). There is a businessman with a mobile phone, a skater, and a curiously sad worker moving baggage. Sets for a train level crossing (set 10128) and a train engine shed (set 10027) were also proposed.

Figure 08. 2003, World City Railway (set 4513)

The following models completely changed direction. The “World City” series ended quickly, and the following model, released in 2007, returns to a provincial feel, with an analogic clock, old-style architecture, and a lack of commercial services (Figure 9). Even the LEGO train logo has vanished.

Figure 09. 2007, railway station (set 7997)

The models proposed during the 2010s similarly turn away from the world city imaginary, rather playing with nostalgia and idealised ideas of small urban settlements (Figures 10, 11 and 12). The 2010 railway station (Figure 10) curiously resembles the one proposed thirty years before (Figure 3). These models recall tidy, clean, calm stations that can be ideally located in small towns. There are flowers, people look relaxed, in stark contrast with the speed suggested by the 1999 and 2003 models. There is also a 2017 winter station with snow and a kind of mountain theme, as evoked by the shape of the building and the attire of characters (Figure 12). The 2014 station also introduces a bicycle in a LEGO railway station (Figure 11).

Figure 10. 2010, Railway station (set 7937)

Figure 11. 2014, railway station (set 60050)

Figure 12. 2017, Winter Station (set 10259)

The latest sets currently available have been released in 2022 (Figure 13 and 14). Figure 13 mostly features an express train and is presented here because it also includes a small shelter. For the very first time in a LEGO railway station, a disabled person on a wheelchair is featured. As mentioned, there is a general trend of LEGO becoming more aware of stereotypical gendered and racialised representations of people. Overall, this set looks more colourful and varied than the previous ones, maintaining a kind of “local feel”. The station looks cosy and orderly, and the manual junction lever suggests it may be set in a small town or village.

Figure 13. 2022, express train (set 60337)

Figure 14. 2022, railway station (set 60335)

Urban creativity?

As mentioned, the status of LEGO sets is complex and paradoxical, being at the same time that of a toy, an object of so-called “serious gaming” for adults, a product, but also a cultural object co-produced by users — often adult users — who mobilise their creativity to achieve new constructions, which eventually circulate online and offline, and LEGO recognises and value the potential of these

collective forms of collaboration and prosumption (Jennings, 2019). Rather than setting a discourse, like other cultural products, LEGO sets the boundaries of an ecosystem of possibilities, which are certainly not fully free but somehow connected to the materiality of the objects, the ideology of the representations and the scripts for building and playing provided by the company. Surely, users have the agency to subvert storytelling and narratives. However, the starting point is still defined by LEGO – for example through its instruction sets and design choices. Children, kids and adults are invited to contribute and become part of a representational world embedded in ideological constructions. This is no surprise, particularly given the capitalist nature of the LEGO company and the LEGO brand. LEGO insists on the idea of being “more than a toy”, highlighting its core values of development, imagination, creativity, mixing feelings of nostalgia for childhood and tradition with the desire for complexity, innovation and technological development (Lee, 2020). The LEGO philosophy of play is positive:

As children shape their worlds with LEGO bricks, we play our part in positively impacting the world they live in today and will inherit in the future.

Free play is how children develop their imagination – the foundation for creativity [. . .] Dreaming it is a first step towards doing it.

Creativity is the ability to come up with new, surprising and valuable ideas – and it’s an essential 21st-century skill. Systematic creativity is a particular form of creativity that combines logic and reasoning with playfulness and imagination.⁶

While I do not intend to deny the creative and political potential of LEGO and of playing in general, several critical questions can be asked of this narrative: To what degree is play free rather than bound to the design of the sets? To what degree is it possible to reverse the script provided by the instruction set? I don’t want to indulge in romanticising old sets; still, over time, construction elements, parts, and bricks have become increasingly specific in shape, making it more and more difficult to reimage and reassemble. The stations in Figure 1 are arguably easier to modify, subvert and transform into something different than the more recent ones. New sets also abound with symbols, details in the characters, and narrative scripts, which tend to suggest how sets unfold meaning and discourse. Rather than changing the script, the proliferation of complements and additional sets suggests an addictive logic: the more you buy, the more your city will expand, and the more you will be awarded degrees of freedom in building new LEGO worlds. However, this logic’s consumeristic nature is palpable, and this opens the way to a final question: Which script is embedded in the LEGO railway stations? What kind of encounters, sociabilities, ways of living in the city, and urban aesthetics do they provide? Isn’t that a rather conservative script? Are older and newer generations of children and kids actually able to subvert that scheme, abandoning instructions and realising completely different LEGO cities, possibly free of capitalism, inequality, racism, sexism, ableism, pollution and private mobility? Or, by playing LEGO, do we tend to confirm and reproduce the existing urban patterns, contributing to a circle of representation where the railway station is a provincial urban object, and what makes the LEGO city cool is ultimately the presence of shops, fast vehicles, and the police?

⁶ Quotes from <https://www.lego.com/en-us/about-us>. Last accessed 20 July 2024.



References

- Cook R.T., Bacharach S. (eds) (2017) *LEGO and Philosophy. Constructing Reality Brick by Brick*. Oxford: Wiley.
- Hains R.C., Mazzaella S.R. (eds) (2019) *Cultural Studies of LEGO. More Than Just Bricks*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Jennings N.A. (2019), "It's all about the brick": Mobilizing adult fans of LEGO", in R.C. Hains and S.R. Mazzaella (eds), *Cultural Studies of LEGO. More Than Just Bricks*. Cham: Palgrave Macmillan, pp. 221-243.
- Lee J.R. (2020) *Deconstructing LEGO. The Medium and Messages of LEGO Play*. Cham: Palgrave Macmillan.
- Wengel, Y., McIntosh, A., & Cockburn-Wooten, C. (2021). A critical consideration of LEGO® SERIOUS PLAY® methodology for tourism studies. *Tourism Geographies*, 23(1-2), 162-184.
- Wolf M.J.P. (2014) *LEGO Studies. Examining the Building Blocks of a Transmedial Phenomenon*. New York: Routledge.

Dietro la Stazione di Messina Corpi, immagini e psicogeografie dalla terra del Rimosso

Pier Paolo Zampieri

Il mito della Stazione

È difficile stabilire se la centralità delle stazioni sia una condizione preesistente o se sia generata dall'essere una sintesi di un milione di cose. Un organo bionico, una promessa di futuro (ormai alle spalle), un concentrato di funzioni pubbliche, interessi economici e ricordi privati, un'eterotopia, un (ex)-nonluogo, e chissà cos'altro. Sicuramente le stazioni ferroviarie hanno rappresentato sia il cavallo di Troia di un futuro inimmaginabile che l'elemento centrale della grammatica spaziale della modernità. Delle cattedrali laiche con architetture oniriche (Benjamin 1982) che impongono nell'analisi almeno una qualche astrazione simbolica e non poche considerazioni spaziali. Se in Europa, soprattutto quella del Nord, le stazioni hanno assorbito il materiale principe della rivoluzione industriale, rilanciandolo esteticamente sul panorama urbano, negli Stati Uniti hanno accorciato il troppo spazio a disposizione trasformando radicalmente lo status delle città in grado di incorporale. Sono le stazioni a trasformare, in pochissimo tempo, il piccolo paese di Chicago in una metropoli globale.

Se in Europa le ferrovie sono da subito statali e pensate per il trasporto delle persone in America sono i capitali privati e le merci a generare la loro necessità. Ed è così che Chicago diventa per Davis lo spazio di un "Capitalismo senza veli" (prefazione in D'Eramo 1995, p. 13), in grado di trasfigurare la città (e la nazione). "Una vera repubblica ferroviaria" (D'Eramo 1995, p. 24) che metamorfocherà Chicago in una sintesi feroce dell'America e del suo prodigioso capitalismo, contraddizioni incluse. È negli scarti sociali di questa rivoluzione che nasce la Scuola di Chicago, la cui prima pubblicazione, non per caso, è la "sociologia dell'uomo senza dimora" di Nels Anderson (1994). I suoi *hobo*, i costruttori materiali delle ferrovie, verranno rapidamente consegnati alla storia come delle figure tragiche che hanno costruito la grammatica spaziale del decollo degli Stati Uniti rimanendone fatalmente imprigionati (Zampieri 2018). Analizzare le stazioni bypassando i senza dimora vuol dire rimuovere sia il suo elemento aurorale che il suo abitante semanticamente più rilevante. È sul suo corpo che si gioca la grande partita partita del decoro e del controllo (Bergamaschi 2017). Rauty (introduzione in Anderson 1994) è molto esplicito: l'uomo senza dimora raccontato da Anderson è il calco del futuro uomo flessibile e quello che vediamo oggi è probabilmente la sua radicalizzazione, calco, monito e sintesi di un'altra modernità altrettanto potente e contraddittoria.

È davvero difficile leggere le stazioni scorporandole dalla mitologia di progresso incorporata. E questo vale più ancora per le città di medie dimensioni, dove la centralità della stazione è irreversibile. Sono questi gli elementi necessari per leggere il paradosso spaziale della Stazione Centrale di Messina, il capolinea visivo di una città posta al centro del mediterraneo e al margine meridionale dell'Occidente. La costruzione fascista di Messina Centrale ha provato a lanciare la città nella Nazione, ma l'ha separata, in una strana dialettica dell'illuminismo in chiave spaziale, dalla Falce-porto, il suo organo

Pier Paolo Zampieri è Sociologo dell'ambiente e del territorio presso l'Università di Messina. I suoi temi di ricerca sono: spazio pubblico, urban art, psicogeografia, marginalità, immaginario, paesaggio e città, soprattutto città. Ha curato numerosi volumi ed è autore, tra l'altro, di «Esplorazioni urbane. Urban art, patrimoni culturali e beni comuni» (Bologna, 2018) e di «Zonacamarata. Maregroso. Messina: paesaggi retroattivi, processi sociali» (Roma, 2014).

fondativo.

Il mito dietro la stazione di Messina

C'è un notevole contrasto tra le intenzioni architettoniche della Stazione di Messina Centrale e la sua utenza. Le intenzioni sono celebrative, la firma è prestigiosa¹, il razionalismo ne è la cifra stilistica e politica. Se l'atrio è notevole per proporzioni, pochi sono gli utenti e meno ancora le vetrine aperte. La presenza della Polfer sembra sovradimensionata e segnala quanto la questione sociale sia una componente non secondaria (Raffa, Zampieri 2018). La parte architettonicamente più ambiziosa, la sezione marina, è chiusa, nonostante l'architettura si presenti all'esterno sorprendentemente morbida, con un grande corridoio interno caratterizzato dal gigantesco mosaico di Michele Cascella². La centralità della figura di Mussolini è in relazione (retorica) con la mitologia siciliana e la sua storia, rivelando le intenzioni di un'operazione celebrativa caratterizzata dalla dismisura spaziale. La recente soppressione delle navi in grado di traghettare i treni notte ha sigillato il declino di un'ala diventata senza destinazione d'uso. Ma è tutta la stazione ad avere un'atmosfera crepuscolare. In generale sembrerebbe che lo Stato si sia ritratto in attesa di un mercato mai arrivato. L'intorno della stazione sembra subire lo stesso destino. Il suo gigantismo celebrativo e funzionale ha trascinato con sé una zona che, posizionata nel punto più delicato dell'intero organismo urbano, è la porta d'entrata della Sicilia.

La genesi dell'attuale Stazione Centrale di Messina va inquadrata storicamente. La città distrutta dal terremoto del 1908 intercetta una catena di coincidenze difficilmente ripetibili. L'invenzione del cemento armato, il massimo prestigio dell'urbanistica intesa come scienza della città, il ventennio fascista, e non ultimo un'enorme flusso di denaro esogeno della giovane Italia che si deve confrontare con il primo disastro nazionale (Saitta 2013, Zampieri 2018). Il risultato è una città a modernità istantanea, con poca relazione con la sua storia e il suo intorno. Quello spazio urbano "liberato" dalla catastrofe diventa il precipitato architettonico dei desiderata politici di inizio secolo e la Stazione si trasforma nel capolinea visivo della città, occultando la gigantesca falce naturale che ha costituito l'origine mitica della città³ e ne ha determinato da sempre sviluppo e vocazione (Aricò 1999, 2022, Marzo 2017, Resta 2012). Osservando le varie vedute seicentesche-ottocentesche di Messina (Ioli Gigante 2010) risulta evidente che la città si è sviluppata all'ombra della sua falce, vera protezione magica dagli umori cangiati dello stretto di Messina e riparo baricentrico del Mediterraneo. La stazione, ma più in generale la ricostruzione post-terremoto, ha rimosso questa vocazione imponendo un modello funzionale e celebrativo destinato ad andare rapidamente in crisi. Vista dall'alto, la stazione sembra un colpo di bisturi che, con i relativi binari e apparati di supporto, ha separato, in direzione Sud, la città dal suo mare, dal suo perché.

Incrociando le tensioni eterotopiche di Foucault con quelle lisergiche di Alice (nel paese delle meraviglie) se si attraversa il limite della Stazione Centrale di Messina si accede a una realtà sensorialmente e semanticamente potentissima. L'origine mitologica della città, nonché il suo punto paesaggisticamente più pregiato, firmato dal Faro di Michelangelo Montorsoli, si presenta come un grande esperimento andato a male. Uno spazio metafisico composto da inceneritori arrugginiti, fabbriche abbandonate, crateri, capannoni, relitti industriali accanto a pregevolissimi episodi architettonici e archeologici o interdetti o abbandonati⁴. La presenza di una zona militare all'interno del cinquecentesco Forte del Santissimo Salvatore, posto proprio sulla punta della Falce, impedisce l'accesso sia al bene che all'iconica statua della patrona della città. In questo scenario, il porto attivo rende ancora più

1 Angiolo Mazzoni, normalmente conosciuto per aver firmato la Stazione Termini.

2 <http://www.escalinatedellarte.com/it/2q=node/3013> (Consultato il 18/09/2024)

3 *Zancle*, falce, è il nome dato dai greci alla città.

4 Sembra un paradosso, ma accanto allo scenario descritto il porto è attivo e vi operano sia attori pubblici che privati.

acuta e paradossale una zona che, da luogo dell'origine mitica della città, si è trasformata, sotto il Dio novecentesco della Funzione, nella sua zona rimozione.

Corpi, immagini e attraversamenti della terra del Rimosso

Da circa dieci anni l'ultima lezione del mio corso di Sociologia Urbana finisce con un'esplorazione psicogeografica della zona rimozione di Messina. La Falce dietro la Stazione mi è sempre sembrata il precipitato di troppe cose. L'accesso è la scalinata posta sul lato morbido del razionalismo della Stazione. In pochi metri si abbandona l'urbano e si entra in un'altra dimensione in cui prevale il silenzio, la dismisura, l'abbandono e la luce. Più che una lezione è una specie di caccia al tesoro, una deriva situazionista (Vasquez 2010, Debord 2021) mediterranea. Cercando il mare e l'origine della città, e attraversando il suo inconscio, incontriamo enormi relitti industriali e archeologici. La cifra pittoresca è così forte che se ci fosse qualche fauno in lontananza potremmo essere dentro un quadro di Lorrain.

La Stazione Messina Centrale rappresenta le colonne d'Ercole tra questi due mondi. Attraversandola si percepisce quanto essa rappresenti un diaframma, se non la lama stessa, tra la città e il suo *genius loci* amputato. Una sorta di mito schiaccia-mito. Mai come da qui l'universalismo implicito del Razionalismo risulta incompatibile con la complessità tellurica del luogo e con il suo *spleen* paesaggistico. Lo stupore degli studenti che accedono per la prima volta in quel mix di paesaggio, luce, archeologia abbandonata e relitti postindustriali è impagabile. L'attraversamento è quasi un rito di passaggio. Se i contenuti delle lezioni con gli anni evaporano, i ricordi delle esplorazioni no. Dopo che il corpo ha attraversato la Stazione nella direzione "sbagliata" — o disfunzionale — l'intera città risulta sensibilmente diversa. Ritorna ad essere uno organismo terracqueo, aperto e antico.

Eppure anche questi attraversamenti si scontrano con un limite sociologico importante. Ignorano gli abitanti della zona. Ignorano la vita nascosta dietro le colonne d'Ercole della Ragione. Ignorano gli ironici mandanti della Polfer all'interno del manifesto del razionalismo. Il ruolo della Stazione nell'attrarre e nel tenere occultato quel contesto sociale non è da sottovalutare. E un po' come per gli *hobo* di Anderson: un mondo sanguinoso da ignorare e delicatissimo da intercettare o analizzare. La maniera migliore per integrare questo limite, etico se non ontologico, è tuffarsi nell'incredibile lavoro fotografico di Arturo Russo (2021). Un volume a metà tra manifesto poetico, ricerca kairologica e biografia territoriale. Una ricerca visiva, se non un'etnografia visuale, da inserire nel solco Ghirriano che ha tolto il paesaggio dall'eredità estetica del "belpaese", trasformandolo in un lente deformata, o carta assorbente, in grado di restituire il mai risolto rapporto tra l'uomo e il suo ambiente (Valtorta 2013).

Russo interpreta la città come un organismo in salita. La Stazione Messina Centrale (il titolo del libro) è il suo capolinea, il suo filtro. "Ipotizziamo di poggiare una bilia in qualsiasi punto della città — mi racconta — arriverà alla Stazione. La mia ricerca è cominciata da lì. Poi l'ho attraversata ed è cominciato il libro". La cifra stilistica più evidente è l'intimità. I cinque anni di relazione sociale e territoriale gli hanno permesso un'irripetibile prossimità con gli abitanti della zona rimozione e con il loro ambiente. Non c'è giudizio nelle sue foto. Accanto a scenari giganteschi (il paesaggio dello stretto, la Cittadella del Seicento, i capannoni, le grotte), gli scatti di Russo catturano vite "microscopiche" restituite nel loro quotidiano, nella loro vitalità se non addirittura vanità. Sembra impossibile che quegli scenari e quelle vite siano a pochi centinaia di metri da Messina Centrale. A impreziosire il volume c'è una testimonianza, quella dell'ultimo abitante di una baracca posta nel posto più paradossale della città. Nella sua biografia c'è tutto il Novecento di Messina, la sua complessa ricostruzione, la vita pasoliniana di chi ne è stato escluso e poi c'è una data. Il 1966.

Quella mattina del '66 me la ricordo sempre. Ero sulla spiaggia, pareva volesse piovere. Camion grandi come quelli non ne avevo visti mai. Hanno alzato i ribaltabili e la terra nera è scivolata sulla sabbia. Sono venute le ruspe e hanno spianato. Si sono fatti la strada. Da allora è diventata discarica, qua. Hanno cominciato a scaricare materiale di risulta di costruzioni e demolizioni. Pilastrini coi ferri che sporgevano fuori, pareti interne, massi grandi quanto la mia casa. Qualcuno ogni tanto la mareggiata lo scopre. Pavimenti,

tubazioni, lamiere, porte, finestre . . . Quando hanno coperto la spiaggia hanno cominciato a scaricare direttamente a mare. Era il boom. Demolivano case vecchie e facevano palazzi. (Russo 2023)

È emblematico che sia Giovanni a raccontare come una seconda ondata del terremoto, questa volta squisitamente speculativa, si sia abbattuta in città trasformando la Falce in discarica. L'operazione, che Lefebvre (2014) avrebbe chiamato "il secondo circuito del capitale", è stata possibile proprio grazie al cono d'ombra prodotto dalla Stazione col suo gigantismo celebrativo. La sua neocentralità proiettata sul futuro ha rimosso sia l'origine della città che, probabilmente, altri futuri possibili.

Bibliografia

- Anderson N. (1994), *Il vagabondo. Sociologia dell'uomo senza fissa dimora*, Donzelli Editore, Roma.
- Aricò N. (1999), *Illimite Peloro. Interpretazioni del confine terracqueo. (Montorsoli Del Duca Ponzello Juvarra D'Arrigo)*, Mesogea, Messina.
- Aricò N. (2022), *Mare di città. Le mura medioevali di Messina e l'origine della palazzata*, Mesogea, Messina.
- Benjamin W. (2010), *I Passages di Parigi*, Einaudi, Torino.
- Bergamaschi M. (2017), *Ripensare la città. Senza dimora e intervento sociale*, Franco Angeli, Milano.
- Davis M. (1995), prefazione, in D'Eramo, M. (1995).
- D'Eramo, M. (1995), *Il maiale e il grattacielo. Chicago: una storia del nostro futuro*, Milano, Feltrinelli.
- Debord G., (2021), *Ecologia e psicogeografia*, Elèuthera, Milano.
- Ioli Gigante A. (2010), *Messina. Storia della città tra processi urbani e materiali iconografici*, Libreria Ciofalo, Messina.
- Lefebvre, H. (2014) *Diritto alla città*, ombre corte, Verona.
- Marzo P.L. (2007), Le de-formazioni coloniali dello sviluppo: il caso della Zona Falcata, in A. Cammarota, M. Meo, (a cura di), *Governance e sviluppo locale*, Franco Angeli, Milano, pp. 19-44.
- Raffa V., Zampieri P.P. (2018) Persone senza dimora: tra politiche di intervento e semiotiche dell'esclusione, *Sociologia e ricerca sociale*, 117, pp. 5-19.
- Rauty R. (1994), Introduzione, in Anderson N. (1994).
- Resta C. (2012), *Geofilosofia del mediterraneo*, Mesogea, Messina.
- Russo A. (2021), *Messina Centrale*, 89 Books, Palermo.
- Saitta P. (2013) *Quota zero. Messina dopo il terremoto: la ricostruzione infinita*, Donzelli, Roma.
- Valtorta R. (2013), *Luogo e identità nella fotografia italiana contemporanea*, Einaudi, Torino.
- Vasquez D. (2010), *Manuale di Psicogeografia*, Nerosubianco, Cuneo.
- Zampieri P.P. (2018), *Esplorazioni urbane. Urban art, patrimoni culturali e beni comuni*, il Mulino, Bologna.
- Zampieri P.P. (2018). La Questione dei senza dimora. Una prospettiva archeologica. *Sociologia urbana e rurale*, 117, pp. 133-148.

Termini: palinsesti, dinosauri, grandi vuoti, eterotopie

Eliana Saracino

Montgomery Clift cammina lentamente sull'ultimo binario. Lo sguardo fisso davanti a sé. È evidentemente sconvolto. Non si capacita di quello che è successo nell'arco di poche ore. Cammina lungo la banchina verso l'atrio di ingresso della stazione, probabilmente per tornare a casa dove, per tutto il resto della sua vita, ripenserà a quella giornata. Ma questo lo possiamo solo immaginare. Clift è il protagonista di *Stazione Termini* di Vittorio De Sica. Il film narra delle ultime ore passate insieme da due amanti, Clift e Jennifer Jones, all'interno della principale stazione di Roma. Lei sta scappando a Parigi per tornare dal marito, lui la raggiunge per fermarla. I due cercano di capire, tra passione e razionalità, se continuare o interrompere la loro relazione. Relazione impossibile per lei, donna borghese, sposata, negli anni Cinquanta. Il film è del 1953 ed è interamente ambientato e girato all'interno della Stazione Termini, da poco inaugurata¹. De Sica non voleva ricostruzioni e quindi, durante la notte, Termini si trasformava in un enorme set. Il film è per questo un importante documento come termine di paragone, spaziale e sociale, per comprendere mutazioni e permanenze di significati che la Stazione Termini assume per la città².

La prima stazione di Roma fu progettata da Salvatore Bianchi nel 1867, edificata nell'area marginale dell'Esquilino, tra campi e vigne, in prossimità delle Terme di Diocleziano, da cui probabilmente deriva il toponimo. Il complesso era costituito da due edifici, uno per gli arrivi e uno per le partenze, tenuti insieme da una copertura in ferro, sul modello delle grandi stazioni europee. I corpi erano collocati in posizione avanzata rispetto a quella attuale, occupando quasi interamente l'invaso di quella che oggi è Piazza dei Cinquecento e costituendo il fondale dell'asse di via Cavour. L'impianto si mostrò ben presto inadeguato ai crescenti volumi di traffico, agli avanzamenti tecnologici e alle necessità della Roma diventata nel frattempo capitale³. La presenza dei resti dell'Aggere serviano⁴ ne impedì l'ampliamento e, dopo la valutazione di diverse opzioni, si scelse di demolire il fabbricato viaggiatori e arretrarne il fronte di circa 200 metri. I tempi sono cambiati: Roma si prepara ad ospitare l'Esposizione Universale del 1942. La nuova stazione di testa deve essere la porta dell'impero, rappresentativa della grandezza del regime e della modernità di Roma imperiale (Ciucci, 1989).

La proposta di Angiolo Mazzoni⁵, commissionata dal regime nel 1936, è un'architettura "chiara,

Eliana Saracino è architetto, phd in Progetto Urbano Sostenibile, post-doc researcher per la Libera Università di Bozen-Bolzano, docente per l'Università degli Studi Roma Tre e per lo IED Istituto Europeo di Design, partner di TSPoon environment architecture. I suoi interessi di ricerca includono i processi costitutivi e trasformativi della città e le ricadute sul piano sociale e culturale, il riuso temporaneo degli spazi urbani sottoutilizzati, il turismo sostenibile e le industrie creative.

elianasaracino@gmail.com

¹ Nel dicembre del 1950, per la chiusura dell'Anno Santo.

² Per la storia dell'evoluzione urbana e dei progetti, si vedano in particolare i testi di Angeleri e Mariotti Bianchi (1984), De Licio (1995), Weststeijn e Whiting (2017).

³ Nel 1870 Roma contava circa 210.000 abitanti e circa 1.150.000 nel 1936.

⁴ La cinta di mura più antica di Roma (IV secolo a.C.).

⁵ Architetto e ingegnere, direttore dell'Ufficio architettura delle Ferrovie dello Stato. Convinto aderente al regime, aveva partecipato con Marinetti alla fondazione del Futurismo.

schietta, larga" (Piacentini, 1939); prevede due lunghe ali rivestite in travertino, parallele ai binari, con i servizi per i passeggeri, in partenza da un lato e in arrivo dall'altro, e un atrio frontale largo circa 230 metri. Mastodontico, costituito da un massiccio colonnato binato, ispirato alle antichità romane. Le prime proposte di Mazzoni erano state rifiutate perché troppo razionaliste e poco monumentali (Rossi, 2003), mentre la soluzione prescelta, in particolare per l'atrio, rispondeva maggiormente alle idee di magnificenza del regime. I lavori si sospendono a causa dell'inizio della guerra; la facciata non è ancora realizzata, mentre sono completate le ali laterali, dette *mazzoniane*, che tuttora si mostrano in una grande sintesi espressiva tra gli imponenti volumi che si compenetrano, gli sbalzi delle pensiline, le finestre squadrate e gli archi depurati da decorazioni. Quella di via Giolitti è considerata da Mazzoni una seconda facciata, caratterizzata da grandi archi, sovrastati al piano superiore da una fila di archi più piccoli, come negli antichi acquedotti con cui si pone in continuità. In coda alle ali sono posizionate due torri idriche, metafisici cilindri avvolti da leggere scale elicoidali sospese.

Dopo la guerra nuovamente cambiano le condizioni politiche e tecniche, rendendo inappropriato il completamento della stazione come precedentemente previsto (Insolera, 1993). Una commissione ministeriale rivede il piano dal punto di vista economico e funzionale e elabora un bando molto vincolante (Mulazzani, 2001), che prevede la realizzazione del nuovo edificio di testata e la conservazione del progetto mazzoniano già realizzato. Si indice così uno dei primi concorsi del dopoguerra democratico. I due gruppi vincitori *ex equo*⁶ elaborano una versione congiunta della proposta, realizzata in meno di tre anni. Il progetto, distaccandosi dalla retorica e dalla monumentalità, rappresenta uno degli esempi più significativi dell'architettura italiana del dopoguerra. Ha il grande pregio di offrire un'immagine unitaria, tenendo insieme i lasciti mazzoniani, le preesistenze archeologiche e i nuovi corpi funzionali, interpretati come unità autonome dal punto di vista spaziale, formale, dimensionale e strutturale. Il grande atrio luminoso occupato dalle biglietterie è definito da una prorompente pensilina in cemento armato che "scoppia fuori" (Ponti, 1951) dalla facciata dell'edificio⁷. Ben presto denominata *il dinosauro*, la sua forma ardita ricalca, incorniciandolo nella parete vetrata, il profilo dei resti delle Mura Serviane integrate nella stazione (Montuori, 1951). La forma, tra compressioni e dilatazioni, accompagna il viaggiatore in un dinamico slancio dall'interno verso l'esterno, con cui si pone in continuità. Dall'altro lato dell'Aggere, verso via Marsala, è collocato il piccolo corpo del ristorante. La pensilina si libra dall'alto edificio destinato ad accogliere gli uffici compartimentali di FS, una sottile lama monolitica in travertino, le cui proporzioni sono enfatizzate dalle profonde incisioni delle finestre a nastro, due per ogni livello, che accentuano il senso di orizzontalità⁸. Il corpo degli uffici richiude le ali mazzoniane e costituisce un fondale astratto da cui si stagliano le forme plastiche della pensilina, del ristorante e delle mura. Alle sue spalle, la galleria di testa si pone come elemento connettivo tra le diverse unità funzionali, una strada urbana coperta che collega via Marsala e via Giolitti, intessendo la stazione con le trame urbane circostanti.

Termini oggi, con 225.000 mq di estensione, 32 binari, 850 treni giornalieri, a cui si aggiungono le linee di autobus e di metropolitana, 480.000 passeggeri al giorno e 175.000.000 ogni anno, è la più grande stazione d'Italia e la quinta in Europa. "La più bella d'Europa", secondo Kidder Smith (1955), per la sua armonica integrazione dell'antico col moderno, che in più di settant'anni di vita ha subito varie ibridazioni, adattandosi alle necessità imposte dall'avanzamento tecnologico. Ma l'impianto razionale, che media il passaggio dal viaggio alla città e viceversa, non si è modificato, assorbendo aggiornamenti e integrazioni, tra cui il collegamento con le due linee di metro (1955 e 1980) che ha confermato il ruolo centrale e strategico di Termini per l'intera città come nodo di scambio inter-

6 Il primo gruppo è composto da Montuori e Calini, il secondo da Vitellozzi, Castellazzi, Fadigati e Pintonello.

7 Una doppia onda in travi lunghe 53 metri, di cui 19 a sbalzo sulla piazza, che poggiano su 33 pilastri a fuso. Per una descrizione degli elementi costruttivi, si vedano in particolare i testi di Montuori (1951) e Mulazzani (2001).

8 L'edificio, di cinque piani, è largo 232 metri, alto circa 30 metri e profondo solo 10,5 metri.

modale con le principali reti cittadine. Per il Giubileo del 2000 è stato poi realizzato un importante intervento di riqualificazione, che ha trasformato gli ambienti del piano interrato, profondamente degradati, in spazio commerciale ed è stata restaurata l'ala mazzoniana, chiusa da anni, diventata permeabile e interconnessa con il quartiere⁹.

La trasformazione della stazione da spazio di transito a luogo sempre più dedicato al commercio e al consumo è stata compiuta a volte a discapito del senso dei luoghi e delle architetture. Proprio guardando la pellicola emerge il segno dei tempi, nello spazio, nella tecnologia, nei personaggi. Il cambiamento è evidente nell'atrio, nel film pieno di panchine e di stand per gli orari dove oggi si trova la libreria, mentre gli sportelli del telegrafo sono sostituiti da un negozio di articoli sportivi che ha reso illeggibile la percezione della linea sinuosa che segue l'Aggere; nelle biglietterie, dove il personale trova gli orari su grandi diari anziché su schermi; nella sala di attesa per la terza classe, ora destinata alla vendita di abbigliamento; nella galleria, una grande strada luminosa — e non illuminata — libera da moduli commerciali e maxischermi che oggi coprono l'eterea vetrata e l'ingresso della luce naturale. Binari arretrati e pensiline accorciate hanno fatto spazio a una piastra-servizi; un parcheggio a ponte sul fascio ferroviario occlude la percezione dell'edificio di testa. Così come il segno dei tempi lo si nota nei treni, strutturati in vagoni scompartimentati che obbligano alla socialità e al confronto con l'altro. Oggi si vende l'opzione *silenzio*.

Ma nonostante tutto, nonostante le trasformazioni, nonostante le aggressioni, nonostante l'età, Termini conserva ancora la sua coerenza e modernità, assumendo nuovi significati non esclusivamente legati agli spostamenti, che si integrano nella vita quotidiana dei diversi utenti che abitano la scena urbana. In questo riuscito compromesso fra antico e moderno, la sfida incompiuta rimane la risoluzione di Piazza dei Cinquecento. La demolizione della prima stazione ha generato un grande vuoto, circa 300 metri per lato, vasto ma adeguato a mettere in relazione la mole delle Terme e di Termini. Uno spazio che non ha ancora trovato la sua identità, e per il quale bisognerà attendere il progetto in corso di realizzazione¹⁰.

Oggi Stazione Termini è un luogo in cui viaggiatori, pendolari, turisti, passanti, immigrati si mescolano come in una grande piazza urbana nel cuore della città. È una soglia che mette in comunicazione l'altro e l'altrove, incarnando la complessità di Roma: un microcosmo urbano composto da strade, percorsi, connessioni, luoghi, monumenti, da vivere a diverse velocità, ma tutti strettamente intrecciati nella vita e nella struttura dei tessuti urbani circostanti. È un palinsesto, una costruzione spaziale, politica e sociale, in cui ogni cambiamento deposita un nuovo strato. È un luogo addensatore e catalizzatore e, in quanto tale, concentra anche le contraddizioni proprie del suo tempo, quale esso sia. È luogo di scambio, punto d'incontro, centro di aggregazione sociale. È, sostanzialmente, uno spazio pubblico contemporaneo.

All'inizio del film, Jennifer Jones si muove incerta e austera nel suo elegantissimo *tailleur* di Dior sotto il dinosauro. È indecisa se telegrafare al suo amato l'addio o fuggire senza dir nulla. Sullo sfondo, una moltitudine di personaggi in movimento crea un rumore di fondo continuo e costante; personaggi che si incontrano e scontrano con i protagonisti, mai completamente approfonditi, ma che talvolta influenzano il corso degli eventi. Il flusso ininterrotto di persone e mezzi che si muove sullo sfondo rimanda a un senso di transitorietà, enfatizzato dal montaggio che alterna i primi piani con le intime conversazioni tra i protagonisti alle riprese più ampie della stazione, evidenziando un contrasto tra la sfera personale e l'indifferenza del luogo e delle folle anonime. Tra i binari e le biglietterie, tra il tele-

9 Il progetto (Grandi Stazioni, 2000) è stato sviluppato da FS con alcuni designer, tra cui Mendini, De Lucchi, Cerri, Vignelli e Castiglioni. Il Forum Termini è costituito da 14.000 mq di spazi commerciali, mentre l'ala mazzoniana accoglie diversi servizi, tra cui il Mercato Centrale, *food court* d'eccellenza.

10 Previsto per il Giubileo 2025, vincitore di un concorso di progettazione, prevede la riorganizzazione complessiva della mobilità pubblica, privata e dolce e la realizzazione di spazi alberati e per lo stare.





grafo e la sala d'attesa, De Sica racconta Termini come luogo d'incontro tra diversi tipi di popolazione che non potrebbero incontrarsi altrove, con i personaggi secondari che rappresentano pressioni sociali e morali e incarnano stereotipi culturali relativi in particolare all'immigrazione interna, propria del secondo dopoguerra.

Se De Sica girasse oggi *Stazione Termini*, probabilmente i personaggi di sfondo, anziché nei diversi dialetti italiani, parlerebbero egiziano, cinese o indiano, mostrando la stazione come un subcontinente urbano. Termini è un microcosmo della società, un palcoscenico che rappresenta le inquietudini riguardo ai diversi tipi di alterità in termini di genere, etnia e classe. Oggi Termini è, allo stesso tempo, per la classe media un non-luogo (Augè, 1993) o un super-luogo del consumo (Martinotti, 2007), escludente per alcune fasce di popolazione, è uno spazio di transito e di flussi (Castells, 1996) ed è, ieri come oggi, un catalizzatore di socialità per le comunità migranti, per le quali è uno spazio di accoglienza, appartenenza e riconoscimento che genera una geografia parallela all'interno della città. Definire Termini esclusivamente come un non-luogo, significa negare l'esperienza di chi la considera una prima casa. In questo senso, mostrando le contraddizioni sociali irrisolte, la stazione può essere considerata un'eterotopia (Foucault, 2001), un luogo che giustappone in un unico spazio reale diversi spazi e postazioni incompatibili. Spazi definiti, ma differenti da tutti gli altri spazi sociali, dove questi ultimi vengono al contempo rappresentati, contestati, rovesciati.

Nel film di De Sica, il costante brusio di fondo scompare solo quando i due protagonisti si appartano in un vagone abbandonato. Scoperti dalla polizia, il commissario Gino Cervi offre alla Jones una scelta: rimanere a Roma con il suo amante e affrontare un processo, oppure tornare negli Stati Uniti, evitando il disonore. *Spoiler*: lei sceglie rapidamente di partire. Siamo pur sempre negli anni Cinquanta. Il ritmo delle riprese incalza, di nuovo rumore. I protagonisti si separano nel dolore, su uno sfondo che — ieri come oggi — accompagna le storie quotidiane, storie che, in affollate solitudini, si sfiorano continuamente, solo talvolta scontrandosi.

Bibliografia

- Angeleri, G. & Mariotti Bianchi, U. (1984) *Termini: Dalle botteghe di Farfa al dinosauro*. Roma: Banca Nazionale delle Comunicazioni.
- Augé, M. (1993) *Nonluoghi: introduzione a una antropologia della surmodernità*. Milano: Elèuthera.
- Castells, M. (1996) *The rise of the network society*. Oxford: Blackwell Publishing.
- Ciucci, G. (1989) *Gli architetti e il fascismo. Architettura e città 1922-1944*. Torino: Einaudi, p. 177.
- De Licio, L. (1995) *L'area di Termini a Roma. Progetti e trasformazioni*. Roma: Officina.
- Foucault, M. (2001) *Spazi altri: i luoghi delle eterotopie*. Milano: Mimesis.
- Grandi Stazioni (2000) *Roma Termini*. Bologna: Editrice Compositori.
- Insolera, I. (1993) *Roma Moderna*. Torino: Einaudi, pp. 185-186.
- Kidder Smith, G. E. (1955) *Italy Builds. Its Modern Architecture and Native Inheritance*. London: The Architectural press, pp. 230-235.
- Martinotti, G. (2007). "I superluoghi della mobilità". In Agnoletto, M., Delpiano, A. & Guerzoni, M. (eds.) *La civiltà dei superluoghi: notizie dalla metropoli quotidiana*. Bologna: Damiani, pp. 29-34.
- Montuori, E. (1951). "La nuova Stazione Termini di Roma". *Edilizia moderna*, 46, 45-54.
- Mulazzani, M. (2001). "Eugenio Montuori. Un'architettura felice e irrequieta". *Casabella*, 695-696, 88-101.
- Piacentini, M. (1939). "La nuova Stazione di Roma Imperiale". *Architettura*, XVIII, fascicolo speciale, 72-94.
- Ponti, G. (1951). "Monumenti di ieri e di oggi". *Domus*, 264-265, 34-39.
- Rossi, P. O. (2003) *Roma. Guida all'architettura moderna 1909-2000*. Roma-Bari: Laterza, pp. 160-165.
- Weststeijn, A. & Whitling, F. (2017) *Termini. Cornerstone of Modern Rome*. Roma: Quasar.

Un ponte, un porto, un mare

Roma Termini e i suoi margini

Silvia Antinori

Termini, la Stazione Centrale della capitale, è uno snodo ferroviario e urbano con 480 mila viaggiatori al giorno e oltre 150 milioni l'anno. Si tratta di un luogo che è andato modificandosi e stratificandosi nel tempo, con numerose mutazioni rispetto all'originaria destinazione d'uso. Molte grandi stazioni infatti sono diventate sempre più luoghi con funzioni commerciali, grazie a grandi progetti e operazioni di riqualificazione affidate a famosi architetti. Tale imponente ristrutturazione a Termini si sta realizzando in parallelo e congiuntamente all'impiego di pratiche securitarie implementate tramite la massiccia e costante presenza di forze dell'ordine (anti-terrorismo, esercito, polizia, carabinieri, cui si aggiungono i corpi di vigilanza privata), tornelli, impianti di videosorveglianza, ecc.

Allo stesso tempo, le stazioni ferroviarie, benché fortificate, continuano a rappresentare spazi interstiziali della città dove soggetti marginali trovano una qualche forma di rifugio. Ogni giorno sono presenti nella stazione e nelle aree adiacenti centinaia di persone senza dimora; nelle ore serali le persone che trovano riparo alla stazione sistemano i propri giacigli improvvisati lungo i marciapiedi delle adiacenti Via Marsala, Via Giolitti e piazza dei Cinquecento. Le persone senza dimora a Roma sono ormai più di 22.000¹ e non esistono né politiche né strutture adeguate all'accoglienza. Esiste però una rete di assistenza professionale e volontariato che si occupa di orientamento, prevenzione, supporto medico-sanitario, distribuzione di pasti, abiti e coperte.²

Termini, territorio di molteplicità

Il territorio-stazione non coincide con il perimetro fisico circoscritto alla struttura ferroviaria ma si estende perlomeno a tutta l'area limitrofa. È un territorio stratificato, vissuto da una molteplicità di attori, i cui confini esperiti e immaginati sono in relazione alle pratiche e rappresentazioni delle soggettività che lo attraversano. La stazione diventa scalo centrale di una miriade di mappe segnate dai percorsi di chi, non solo transita, ma per varie ragioni trascorre lì la maggior parte del proprio tempo. Ecco alcune voci da Termini³:

S: avevi detto delle cose interessanti su Termini, che avevi definito un po' come "porta"... Ti chiederei se tu, così istantaneamente, dovessi dare una definizione di questo luogo, di questo nodo territoriale importante, che cosa diresti?

O: Te lo dico sotto forma di immagine: un ponte! Un ponte tra le aspettative di una persona che viene da

Silvia Antinori, antropologa, è assegnista di ricerca presso l'Università di Trento. Si occupa di processi migratori, questioni urbane e abitative, di relazioni fra forme di violenza e costruzione della soggettività in situazioni di crisi e marginalità. Ha lavorato per anni nell'ambito del supporto psicosociale per persone migranti, con esperienze di lavoro e ricerca in Italia e altre aree di confine del Mediterraneo.

silvia.antinori@unitn.it

1 Cfr. <https://www.istat.it/it/files//2022/12/CENSIMENTO-F-DINAMICA-DEMOGRAFICA-2021.pdf>

2 Antinori et al. 2024.

3 Brani di interviste svolte nel corso del 2021 a operatori sociali del polo sociale Binario 95 (centro di accoglienza diurno e notturno) e dello sportello di orientamento Help Center. Si tratta di servizi collegati e in comodato d'uso presso i locali di Ferrovie dello Stato. <https://www.binario95.it/> e <https://www.binario95.it/help-center/>. Le interviste sono state svolte in modo libero e non strutturato all'interno dei locali in cui le attività hanno sede. Ringrazio gli operatori per la disponibilità.

una difficoltà diversa a . . . E poi quello che realmente può dare la città, può dare Roma, può dare l'Italia . . . quindi, Roma è la capitale d'Italia, Termini è la stazione più grande d'Europa, e anche io se mi trovassi in difficoltà la prima cosa che farei è venire a Roma è venire a Termini. È l'epicentro un po' di tutto, gira tutto da qui, è il centro nevralgico della città, gira tutto qui, è il centro nevralgico d'Italia quindi... a me mi viene in mente questo: un ponte. Lo dico anche da quando facevo l'università, da prima di lavorare qui, frequentando la stazione, che poi . . . eh mi dava questo, mi dava questo senso . . . e poi mi ha portato a cercare un centro del genere perché ho studiato antropologia anch'io quindi vedendo tante tante situazioni differenti — Est Europa, Italia, Nord Africa, Centro Africa, Sud America — vivendo la stessa difficoltà nello stesso posto mi sono incuriosito tanto. Questa curiosità ancora non si è sciolta e quindi ci deve essere per forza qualcosa che unisce le persone al luogo, non si può pensare di disarticolare la persona dal luogo in cui sta quindi se ci sono persone che a Termini ci vivono da 10 anni, da 15 anni, significa che loro, cioè tutti noi cerchiamo delle sicurezze e nonostante le persone dormano fuori comunque alla stazione Termini riescono a trovare una sicurezza; quindi questo gli dà anche possibilità di arrivare e poi di fermarsi . . . forse per paura di andare oltre? Mi viene in mente il film *Novecento*, dove lui non riusciva a uscire dalla nave, che comunque aveva una sicurezza lì dentro. Tanti si bloccano proprio sul ponte per uscire . . . però ecco, sì! Se mi chiedi un'immagine ti dico: un ponte!

O: Beh sì, *porto* potrebbe rappresentarlo molto, il porto inteso anche con un'accezione antica del porto, quindi non solo come approdo ma anche come trovare riparo nel porto, quindi Termini offre anche quello, la possibilità di riparo per molti. Poi anche col fatto che adesso ci sono servizi, quindi uno si sente un po' al sicuro. Ho un esempio: quando ho lavorato a Binario 95 facendo le notti c'era un nostro ospite che ha vissuto nei pressi della stazione per tantissimi anni, circa 20, non ha mai chiesto accoglienza, non voleva dormire in un centro, Termini era il suo porto, il suo luogo dove si sentiva al riparo e quindi aveva i suoi contatti, i suoi riferimenti, parlava anche con i vigilantes, con l'edicolante . . . La sua giornata era scandita dai movimenti in stazione. Con l'arrivo della pandemia, anche prima, la stazione ha subito delle modifiche, quindi chiudeva la stazione, non si poteva più stare dentro, ed è stato accolto a Binario. Lui ha vissuto questa fase in cui non poteva frequentare Termini come la conosceva da 20 anni, e per lui questa cosa è diventata davvero un grosso problema, non riusciva a vivere più la stazione come la viveva e quindi era come aver perso una sorta di casa, di riparo, le sue abitudini . . . Quindi per lui la stazione era qualcosa di più del fatto che "posso dormire".

O: Forse ti direi, anche se esteticamente non c'entra niente, che mi viene in mente un mare, un movimento di risacca: gente che viene, gente che passa, c'è dell'acqua che cambia ma è sempre la stessa. Non è un movimento a flusso, come uno potrebbe immaginare, è a risacca, cioè va e viene, evolve, ma poi è sempre lo stesso — per la parte che mi riguarda che è questa popolazione senza casa che in qualche modo la abita. C'è un passaggio di testimone, sia tra chi dorme che tra gli operatori . . . Con il lock-down è cambiato tutto, però quelle persone io le vedo lo stesso, è lo stesso mare. Io credo che una persona senza dimora anche se non ha nessun motivo per passare da qui, se deve fare una strada, passa da qua. Come spesso ci dicevano le persone, "Ho trovato posto letto a Ponte Casilino, ma è lontano" "Scusa, lontano da che? Non ce l'hai la casa!" "No, è troppo lontano . . ." Quindi c'è anche questo sul tema della vicinanza, della distanza... com'è cambiato per me anche, io ci venivo di rado, non era per me il centro della città, oggi Termini per me rappresenta un po' di più del luogo di lavoro proprio credo per cosa è . . . credo che la stessa cosa sia accaduta per le persone transitate in questo luogo: una seconda casa anche se non è una casa. E infatti tornano, credo che accada un po' questo sia per gli italiani che per i migranti. E c'è un rapporto emotivo con questo posto, negativo o positivo che sia, in generale credo un rapporto affettivo positivo perché comunque è un luogo dove ti sei trovato un posto che ti ha protetto . . . Ci sono storie anche violente ovviamente, però ecco se io devo raccontare Termini, non è un posto che mi affascina, i treni, le partenze, no, a me non fa venire in mente il viaggio Termini, io mi sono trovato immerso in una comunità fluida, come un paese in cui le persone vengono poi ripartono, che non è il fascino del viaggio ma è tutt'altro, anzi è statico, ma c'è risacca . . . lo passo 12 ore al giorno qua, pensa quanto influisce, io conosco più questa zona che il posto dove abito, io le cose le compro qua, mi viene più familiare. Seguendo gli itinerari delle persone senza dimora ecco io mi risulta più familiare Colle Oppio che Piazza di Spagna, cioè per dire, la Roma di chi vive nei centri per senza dimora è un'altra città tutto sommato. Colle Oppio, via Marsala... ma chi l'ha detto che Termini è il centro della città? Nessuno, io quando non facevo questo lavoro e abitavo da un'altra parte a Roma Termini non ci venivo. Adesso se io penso al centro di Roma penso a Roma Termini, non solo perché ci lavoro, ma perché le persone con cui lavoro hanno per centro Termini, che non è il centro di Roma, che è via del Corso. Allora la città diventa un po' questi itinerari, questa direttrice tra le mense, Trastevere ad esempio, perché c'è la mensa della comunità di Sant'Egidio: parliamo di 18mila persone nella città, una

sorta di comunità, immagina poi che si incontrano alla mensa, il bianco col nero, quei due che hanno litigato... diventa in certi casi una sorta di paese.

Nonluogo, eterotopia, soglia

Queste testimonianze contraddicono tanto l'immagine di non-luogo quanto quella di un margine troppo spesso pensato come caotico; al loro posto prende forma un territorio colmo di cariche emotive e affettive, luogo in cui si proiettano legami sociali e simbolici, sfumature e stratificazioni. Le immagini del limite — il mare, il ponte — rendendo l'assoluta peculiarità della funzione socio-urbana di Termini. Temporalità differenti s'incrociano, pulsano, si sospendono, completano cicli che qualificano lo spazio rendendolo multiritmico, cangiante e variabile. Gli spazi del territorio-stazione cambiano a seconda dell'ora e della stagione come "intensità spaziali, temporali e cognitive" (Colombo e Navarini 2006: 27).

Al centro tanto del "triangolo dell'assistenza" quanto di quello dello spaccio, Termini è il polo dal quale si è sviluppata una trasformazione della città al di fuori di ogni governo istituzionale: verso est, s'irradia la Roma degli insediamenti ormai permanenti dei migranti, dall'Esquilino, ove la stazione si situa, ai quartieri del Pigneto, stravolto da massicci processi di gentrificazione, e di Torpignattara. Giovanni Attili suggerisce di leggere l'Esquilino non come un'unità chiusa e omogenea ma piuttosto

come un insieme di luoghi dinamici... uno spazio disperso dove gli attraversamenti migranti portano in primo piano coaguli di compresenza, esplosioni di conflitti e tensioni tra zone di frontiera... Si tratta di un'immagine territoriale fluttuante e indeterminata che sfugge al congelamento topografico dello spazio e all'ansia del controllo tipica della pianificazione moderna. (Attili 2008: 147).

Il concetto di non-luogo, inteso come quel prodotto tipico della "surmodernità" dove procede ininterrotta la messa in discussione di identità, relazioni e memorie, può essere utile per afferrare in linea generale perché proprio lì, e non altrove, possano innestarsi e circolare una miriade di differenti pratiche sociali. Se però

assumiamo uno sguardo vicino alle esperienze che molti attori fanno in quello stesso spazio... la definizione del territorio non può essere univoca, poiché è sempre in atto una trasformazione spaziale che ha a che fare con le identità, le alterità, i simboli e i rituali che fanno del non-luogo un vero e proprio luogo di confine. (Colombo, Navarini 2006: 51)

In un bell'articolo intitolato "A Station in Motion: Termini as Heterotopia" (Brioni 2017), Termini è considerata come un'immagine anamorfica del processo di modernizzazione dell'Italia e delle sue ansie, uno specchio del rapporto conflittuale del paese con l'alterità. L'originario progetto architettonico fascista proponeva un'idea di nazione omogenea, monolitica, di razza ariana, come testimonia del resto la toponomastica tipicamente coloniale che continua a marcare l'area circostante Termini, da Piazza dei Cinquecento alla stele di Dogali e così via. Ma l'immaginario nazionalista comincia a essere incrinato, e infine sovvertito, a partire dal dopoguerra. In quegli anni, infatti, Termini inizia a venire dipinta quale luogo di esperienze liminali e inaspettate, dove gli usuali codici morali di comportamento sono messi in discussione:

come le porte cittadine più antiche ma molto più complesse, Termini è un punto di permeabilità nella trama della città, il punto di passaggio tra interno ed esterno. Ma la qualità liminale di Termini si estende oltre la stazione stessa e nella "zona" o quartiere circostante dove i cinema porno sono luoghi di scambi sessuali trasgressivi, dove le rovine delle Terme di Diocleziano sono cariche del mistero e del pericolo del desiderio (Restivo, in Brioni 2017: 7).

La stazione diventa nel tempo "lo spazio dell'altro e dell'altrove", dell'erotismo e del sesso, del crimine e del rischio⁴. La più recente produzione artistico-letteraria su Termini delinea la stazione come luogo

⁴ Stazione Termini ha giocato un ruolo cruciale nella vita, e nella vicenda della morte, di Pier Paolo Pasolini. Fabrizio De André in *Una storia sbagliata* (1980) canta: "Una spiaggia ai piedi del letto / Stazione Termini ai piedi del cuore / Una notte un po' concitata / Una notte sbagliata... Storia diversa per gente normale / Storia comune per gente speciale / Cos'altro ci

chiave di contatto con e tra migranti, innescando anche una sorta di cortocircuito per cui nella letteratura migrante essa viene raffigurata come un vero e proprio luogo di appartenenza.

In conclusione

Territorio sfaccettato, agito e agitato, Termini proietta in maniera caleidoscopica tracce di memoria, mondi di relazione, sistemi interni ma in connessione continua e multiscale con l'esterno, l'altro e l'altrove. Soglia e specchio dei processi della contemporaneità, Termini interroga l'urbano e le relazioni che compongono il farsi della città e dei territori. Solo un'osservazione immersa e attenta alla fine grana del quotidiano e al dettaglio indiziale e, soprattutto, una lunga permanenza sul campo, consentono di decodificare le immagini contraddittorie di realtà complesse, che in tale territorio prendono corpo. Presenze e ombre, pratiche di territorializzazione stratificate, connessioni transnazionali lecite e illecite si rivelano a un osservatore assiduo. Insieme mare, porto e ponte, Termini è una figura gianica⁵ dinamica ed effervescente, che non può che interrogare chi si occupa di città anche in senso progettuale.

Bibliografia

- Antinori S., Fontanari E., Leonardi D. (2024) Muoversi tra i margini. Intersezioni tra processi migratori e homelessness, *Rassegna Italiana di Sociologia* LXV(3): 1-31.
- Augè, M. (1993) *Nonluoghi*, Milano: Eleuthera.
- Attili, G. (2008) *Rappresentare la città dei migranti: storie di vita e pianificazione urbana*, Milano: Jaca Book.
- Brioni S. (2017) A Station in Motion: Termini as Heterotopia, *Italian Studies* 72(4): 443- 454.
- Colombo E., Navarini G. (2006) *Confini dentro la città. Antropologia della Stazione Centrale di Milano*, Milano: Angelo Guerini.

serve da queste vite? / Ora che il cielo al centro le ha colpite / Ora che il cielo ai bordi le ha scolpite?".

5 L'etimologia del nome Termini è incerta. L'ipotesi più avvalorata punta alle Terme di Diocleziano (*thermae*); altra ipotesi, estremamente evocativa anche per la presente riflessione, inerisce alla relazione con l'antico culto romano di Terminus, divinità dei limiti e dei confini (*terminus*). Terminus si apparenta a Giano (Ianus), tra le più antiche divinità romano-italiche: dio del passaggio e degli inizi, solitamente raffigurato con due volti che guardano in direzioni opposte: il passato e il futuro, l'inizio e la fine, l'entrata e l'uscita, l'interno e l'esterno.

Whiteness and 'whiteness' in Roma Termini

Will Haynes

The upstairs area at Termini feels distinctly like an airport: it has a bright, sanitized look, whitewash walls, chain restaurants, electric departure boards, routinized announcements, and general sense of separation.

[I'm] down in the bowels of Termini. There are a few homeless migrants loitering, standing, chatting. The seating around the escalator into the main station has been cordoned off and the toilets are closed. Where do people go except stand around?

These field diary extracts are from Roma Termini. Alternatively Stazione Termini, Rome's busiest and largest station is a vast, bustling and at-times strange place. It is an entry point for the rest of the city, both symbolically and literally. Historians Weststeijn and Whitling call it the 'vestibule' of Rome.¹ The station is naturally not just for trains. Like other modern stations, it fulfils a societal and civic purpose as a central node for many different people. This includes commuters, workers, tourists, shoppers, police officers, diners, and many homeless people who make their homes there.

Termini is well documented as a reference point for much of Rome – and Italy's – modern and social political history. Termini is a cultural icon, featuring in scores of Italians TV shows and films, books, and songs.² Local Roman filmmakers TerminiTV call it 'Mamma Termini' or the 'Rail Whale' – an entity that is all-consuming, but also protective and separate from the city.³ The station, while appearing to be a public space, is owned by Rete Ferroviaria Italiana and operated by the for-profit group Grandi Stazioni S.p.A.

Standing as a monument to railway travel in the Italian capital, Termini has been central to many of the urban transformations that Rome has experienced. Following the Risorgimento, the original station 'Termini I' was completed in 1874 facing the Roman Baths. In 1937, the fascist government decided to replace the old station with a new building to reflect Rome's status as a global, imperial capital. After the post-war modernist-makeover that Romans are now familiar with, Termini became a vital cog in the flow of the city, yet simultaneously remains an important place for marginalized people.

bell hooks identifies the margins as a 'space of radical openness, a profound edge'.⁴ Termini has been a reference point for marginality in Rome for decades. Whilst small-scale and fleeting settlements of informal migrant groups have appeared and disappeared across Rome in recent years, Termini as a central site of importance for migrant groups has remained a constant since 2015.⁵ With nowhere to else to go (and the options of leaving Italy either materially impossible or blocked by restrictive EU migration laws) establishing a presence at Termini becomes one of the only options available to them.⁶ On the other hand, railway stations like Termini increasingly resemble commercial, shopping mall-like spaces with high police presence and controlled access, as well as an increasing demarca-

Will Haynes is an early-career researcher and Lecturer in Cultural Geography at the University of Sheffield. A cultural and urban geographer, he is interested in the intersections of everyday life and marginality in transit spaces and urban environments. Will was previously a researcher for the British Council and the Amsterdam Centre of European Studies.

w.haynes@sheffield.ac.uk

tion of who is welcome and who is not — perhaps symbolic of societal changes as a whole.

But how can we understand the spatial logics of a changing place like Termini? It is at once a place of marginality and one of rampant and relentless urban development. At first sight Termini increasingly resembles more an exclusive airport-style complex than a railway station, with various paywalls (for public amenities like toilets) and separate areas and policing standards for separate 'kinds' of people. There is a history of segregating and organising different social classes in these spaces.⁷ Now, much of Termini is a world of clean, white, shiny surfaces.

Regarding 'white' spaces, urban scholars might pay attention to the history of stations and their importance as historic sites of embodied power. In the case of Termini, Brioni says that the remodeling of the station (initially under the Fascist government) and the surrounding neighbourhood was conceptualized as 'a realisation of utopia, a unified and cohesive example of Italian-ness, conceived as a modern, grandiose and white space — signalled both by the colour of the marble and the celebration of colonial victories in Africa.'⁸ There is an ongoing tension between an imagined Italian-European-white city, the more ethnically diverse neighbourhood of Esquilino, with long-established Chinese and Bangladeshi communities,⁹ and the large amount of predominantly African migrants who live in and around Termini.¹⁰

Racialised exclusion from Termini is rooted in the historical geography of the station. In one sense, Termini is a long-established place of belonging for migrants in Rome. However, invoking its fascist origins, Termini is part of a broader landscape of (post)colonial architecture that celebrates an idea of the Italian nation as uniformly European and white. Historical analysis of public spaces and their whiteness is useful here to explore how current practices of development in the city — like gentrification — also operate through racial categories of exclusion. 'Whiteness, cleanliness, physical and moral purity, have operated to reinforce racial hierarchies and power systems in a range of contexts.'¹¹ Historian Victoria Bates writes on British hospitals and their use of white colour to 'sanitize' the space. 'Whiteness' here is principally understood in material terms, rather than race. However, according to Bates, the two are related. Whiteness has been used to manage disorder and disorderly people in hospitals keen on enforcing a form of hygienic 'order'.¹²

Kathleen Connellan notes that 'white has been used architecturally and architectonically to influence or, more specifically, control people especially through white spaces and white places.'¹³ Others have researched the productive of normative, white public space and the experience of Black people in these spaces.¹⁴ There are considerable intersections between race, migration and homelessness in Termini.¹⁵ As a space where migrants (the majority of homeless people in Rome) are routinely invisibilized, understanding the maintenance of racial hierarchies through spatial design in Termini may be significant. There are commonplace incidents of people having their ID cards checked (if they have them — and the inevitable links to racial profiling that occur), being moved on or evicted from encampments, or homeless migrants literally being 'washed away' by spreading water around the station to discourage sleeping. There is a heightened emphasis on Termini catering for the right kind of person — an emphasis with dovetails with the proliferation of exclusive, gentrified spots like the Mercato Centrale located at the back of the station building.

Arguably then Termini is increasingly transforming itself into 'white' sanitized space. The increase of controlled spaces in cities is much documented — the proliferation of 'prickly spaces' that can't be occupied comfortably.¹⁶ In places like Termini's food court, for example, there is an pressure to 'keep moving' and not dwell, nor do anything unusual. There is no seating available to anyone not buying or consuming something. Giving out food in the station has been prohibited. Even the toilets must be paid for. It is a sanitized space, probably curated mainly for the multitude of tourists that pass through the station.

Sara Ahmed wrote on invisibility of non-white people, arguing that while people can learn to fade into the background, there are unavoidable moments of 'standing out' or 'apart' in acts of visual encounter.¹⁷ We also know that the mobility and freedom of minoritized groups is disproportionately affected in normative, White public space. Despite this invisibilisation, homeless people are often very visible in their practices — appearing as undesirable in their behaviour in the city centre. This can be also accentuated by their status as migrants, with their racialized identity in the city contributing to how they are seen. In the eyes of authorities, law enforcement and commercial interests, they might stand out and stand apart, justifying policies of control and repression.

Rome and Termini exhibit characteristics that make it a case study of specific interest, for example its existing homelessness problems, at-times rundown urban infrastructure, and the rise and fall and rise-again of a nationalistic and anti-immigration Italian government. On the other hand, conditions in Rome are comparable to other major European cities and their stations, for instance Paris, Brussels, or Berlin. In these places, public transit places are sites of competing commercial interests and urban development alongside prevalent marginality. Compounding the runaway changes to public places, urban governance responding to the Covid-19 pandemic has also had major effects on the use and management of railway infrastructure and public transport sites throughout Europe. This exploratory paper is therefore well-situated in a body of research looking at Europe's cities as an interconnected network of displaced bodies, lives, and informal politics.

Within this timely issue of *lo Squaderno* on railway stations, this paper begins to ask how visible marginality at railway stations and other transit sites exists and persists, whilst connecting to the exclusion of Otherness in the city, and the criminalisation of migration more generally. Termini station is developing into a 'white' influenced by modes of policing and security as well as the proliferation of CCTV, that scholars should continue to critique. In *Complaint!* Ahmed states that structural and institutional change is made possible by opening the doors of complaint, keeping them open, and keeping them alive.¹⁸ Sharing and listening to these stories may encourage public pressure to challenge decisions by local government and developers that carry out strategies to hide or remove homeless migrants and other marginalised or minoritized groups forcefully, to (re)make the station in another image.





Endnotes

- 1 Weststeijn, A., & Whitling, F. (2017). *Termini: Cornerstone of Modern Rome*. Rome: Edizioni Quasar, p. 12.
- 2 Brioni, S. (2017). A Station in Motion: Termini as Heterotopia. *Italian Studies*, 72(4), 443–454
- 3 TerminiTV. (2018, October 31). Mamma Termini. Retrieved March 2020, <https://termini.tv/stories/aiutaci-a-fare-questo-film/>
- 4 hooks, b. (1990). Choosing the Margin as a Space of Radical Openness. *Yearning: Race, Gender, and Cultural Politics*, 145–53, p. 149.
- 5 Bialasiewicz, L., & Haynes, W. (2019). Charity, hospitality, tolerance? Religious organisations and the changing vocabularies of migrant assistance in Rome. In *Spaces of Tolerance* (pp. 197–220). Routledge.
- 6 Tazzioli, M. (2020). Governing migrant mobility through mobility: Containment and dispersal at the internal frontiers of Europe. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 38(1), 3–19.
- 7 Löfgren, O. (2015). Sharing an atmosphere: spaces in urban commons. In C. Borch, & M. Kornberger, *Urban Commons: Rethinking the City* (pp. 68–91). Routledge: Oxford, p. 74
- 8 Brioni, p. 455
- 9 Caputo, A. (2015). The local culture as a means to explore the processes of social coexistence: A case study on a neighborhood in the city of Rome. *Community Psychology in Global Perspective*, 1(2), 22–39.
- 10 MSF. (2018). *Fuoricampo: Insediamenti Informali* (Secondo Rapporto). Rome: Medici Senza Frontiere.
- 11 Berthold, D. (2010). Tidy Whiteness: A Genealogy of Race, Purity, and Hygiene. *Ethics & the Environment*, 5, 1–26. p. 116
- 12 Bates, V. (2023). Cold White of Day: White, colour, and materiality in the twentieth-century British hospital. *Twentieth Century British History*, 34(1), 1–37, p. 35
- 13 Connellan, K. (2013). The Psychic Life of White: Power and space. *Organization Studies*, 34, 1529–1549, p. 1529.
- 14 Embrick, D. G., & Moore, W. L. (2020). White Space(s) and the Reproduction of White Supremacy. *American Behavioral Scientist*, 64(14), 1935–1945.
- 15 Cancellieri, A., & Ostanel, E. (2015). The struggle for public space. *City*, 19(4), 499–509.
- 16 Flusty, S. (1994). *Building Paranoia: the proliferation of interdictory space and the erosion of spatial justice*. West Hollywood, CA.: Los Angeles Forum for Architecture and Urban Design, p. 18
- 17 Ahmed, S. (2007). A phenomenology of whiteness. *Feminist Theory*, 8(2), 149–168, p. 159
- 18 Ahmed, S. (2021) *Complaint!* Durham: Duke University Press.

Reclaiming abandoned railway infrastructure for post-progress times

**Bianca Elzenbaumer,
Flora Mammana**

We work at a train station. Not at the ticket counter, the bar, or the toilets, but at a grassroots community academy called *La Foresta*,¹ located right next to the office of the railway police. We have worked here since 2017, first around and now in our local train station, as a group of actively engaged citizens,² freelance educators, researchers in the wild,³ and change-oriented feral entrepreneurs.⁴ In this text, we share three vignettes and the respective key learnings of the collective process of creative and transformative infrastructuring that we are driving in and around the train station of Rovereto, a town with 40,000 inhabitants in the Italian Alps.

Our context

Our processes are rooted in a shared and continuous analysis that we are living in times when progress has run out of steam, the narrative of progress simply does not hold any more:⁵ “Work intensity and the cost of living are exhausting me”; “The storm Vaia tearing down millions of trees was truly scary”; “What is going on in our schools that children are so apathetic?”; “It has not been raining for almost two years and now it does not stop. So weird”; “Where are the swallows this summer?” These snippets of conversations you can overhear on buses, in cafés and playgrounds in our town. People wonder what has become of the social contract, of stable climate and thriving biodiversity.

We acknowledge of course that affluence in Europe was built on oppression and destruction in other places in the world⁶. But still, in this scenario where we understand ourselves as working in the ruins of modernity and the capitalist economy,⁷ local infrastructure spaces where we can collaboratively

Dr Bianca Elzenbaumer is a researcher and pluriverse infrastructuralist. She works through long-term, place-based projects at the intersection of spatial practice, economic geography and feminist theory.

bravenewalps@gmail.com

Flora Mammana is a researcher and baker. She works with performative practice at the intersection of transformation design, agro-ecology and commons.

1 “La Foresta - Accademia Di Comunità,” accessed February 23, 2021, <https://laforesta.net/>; Melissa Harrison et al., “La Foresta,” in *Urban Commons Handbook* (Ed.) *Urban Commons Research Collective* (Barcelona: dpr-barcelona, 2022).

2 Kathrin Böhm, Tom James, and Doina Petrescu (Eds.) *Learn to Act: Introducing the Eco Nomadic School* (Paris: aaa/peprav, 2017).

3 Michel Callon and Vololona Rabearisoa, “Research ‘in the Wild’ and the Shaping of New Social Identities,” *Technology in Society* 25 (2003): 193–204.

4 Katherine Gibson, *Take Back the Economy, Any Time, Any Place: A Manual for Constituting Community Economies*, 2012.

5 Johan Rockström et al., “Planetary Boundaries: Exploring the Safe Operating Space for Humanity,” *Ecology and Society* 14, no. 2 (November 18, 2009); Jason W. Moore, “The Capitalocene Part I: On the Nature & Origins of Our Ecological Crisis,” 2014, www.jasonwmoore.com/uploads/The_Capitalocene_Part_I_June_2014.pdf; Leanne Betasamosake Simpson, *As We Have Always Done: Indigenous Freedom through Radical Resistance* (Minneapolis: University Of Minnesota Press, 2020)

6 Vanessa Machado de Oliveira, *Hospicing Modernity: Facing Humanity’s Wrongs and the Implications for Social Activism* (Berkeley: North Atlantic Books, 2021).

7 Isabelle Stengers, *Au Temps Des Catastrophes: Résister à La Barbarie Qui Vient* (Paris: La Découverte, 2009); Anna Lowenhaupt Tsing, *The Mushroom at the End of the World* (New Jersey: Princeton University Press, 2015); Ulrich Brand and Markus Wissen, *Imperiale Lebensweise: Zur Ausbeutung von Mensch und Natur in Zeiten des globalen Kapitalismus* (München: Oekom Verlag GmbH, 2017); Kathryn Yusoff, *A Billion Black Anthropocenes or None* (Minneapolis: University Of Minnesota

shape inventive, transformative cohesion, fostering ways of sustaining livelihoods and multispecies relations become essential. In practice, much of our collective work is supported by and unfolds in and around the left-over, abandoned infrastructures of 19th century promises of progress: empty, run-down spaces at our train station, which — despite having lost many of its functions, such as a newsagent, a delivery service, a doctor's office, flats for railway workers — still function as a stop for regional, national and international trains.

Vignette #1 – Seeding the shared vision of a community academy (2017-2020)

When in 2015 our valley saw the consistent arrival of groups of migrants who risked their lives crossing the Mediterranean to seek international protection in Europe, we gathered around the wish to actively engage with this situation, which was being demonized by the media by falsely portraying it as an overwhelming crisis. At the time, some of us first established a community garden and later co-constructed and activated a community space in a warehouse next to a run-down hotel that was repurposed by the regional government to host 80 male asylum seekers.⁸ Already in 2017 we were forced to dismantle that independent community space, which displeased the local administration. Learning from our friends and spatial practice mentors *aaa* in Paris,⁹ we scattered our structures across other community spaces in our region. Nevertheless, the informal network of people who met via that space kept growing: artists, craftsmen, agro-ecologists, social workers, cultural producers, engaged pensioners and other active citizens. In fact, having experienced the power of such a space and missing it dearly when it was gone fortified our desire to create a community resource center that would allow us to concert our ideas, efforts and resources.

This desire for a community resource center initiated a summer of mapping empty spaces in Rovereto, which ended the moment we saw posters going up on an empty building of the train station complex which said "For Rent". The idea of a resource center at the train station, the main mobility hub in our valley and thus key not only to people in Rovereto but also the surrounding villages and valleys galvanized our imagination. We went online to check the conditions of rent and found a description of how the owners of the space, the Italian Railway Network, wanted to connect with local municipalities, entrepreneurs and civic society association in order for them to reactivate these types of spaces all around Italy as "veritable academies at the heart of the local community". We took that proposal at face value and crafted a two-page proposal for a three-year, rent-free trial of a community academy at the station that would combine cultural and social work. We sent that proposal off to Rome, with the vague feeling that we would never hear back. But a reply came within one week and, to our even greater surprise, it was positive: yes, the railway authorities invited us to come forward with a full proposal. Thus began the three-year process of co-creation of *La Foresta*. This process of infrastructuring included not only defining the activities, values, governance model, contractual rent arrangements and spatial redefinition of the spaces, but also bringing more actors onboard, starting with the Municipality of Rovereto.

Vignette #2 – The community academy is bubbling with activities (2020-2023)

As commuters are alighting to the platform on a late summer afternoon, they drift past a group of

Press, 2018).

8 "Comun'Orto," accessed September 21, 2024, <https://comunorto.org/>; Bianca Elzenbaumer, "Vallagarina Valley, Rovereto, Interview with Bianca Elzenbaumer," in *Learn to Act: Introducing the Eco-Nomadic School* (Paris: Urban Tactics, 2017), 205–34.

9 Ruth Morrow, "ECObOX. Mobile Devices and Urban Tactics," *Domus*, November 14, 2007, <https://www.domusweb.it/en/architecture/2007/11/14/ecobox-mobile-devices-and-urban-tactics.html>.

women and kids enjoying an ad hoc spa set up in the small park wedged between platform one and the main road. Some of them are sitting with their feet in lavender perfumed water contained in kids' swimming pool, while others apply home-made face masks and yet others sip on cucumber mocktails. Chatter and laughs frame this convivial late afternoon that has been organized as part of EcoLab, a communally structured skills sharing program taking place twice a week. EcoLab brings together people in convivial settings in a learning process. Over time, it has become central to the identity of our community academy, as it sits at the crossroad of mental health and adult education, inspired by critical pedagogy, art and agro-ecology.

Around EcoLab, the days are buzzing with people in the entrance room of the community academy, an open piazza where people pass by for a chat and to exchange free clothes in our eco-social wardrobe. Here various teams plan their next activities in the co-working room, while others cook communal lunches in the kitchen, or prepare food for one of our disco soup evenings, where we eat delicious vegan meals cooked with vegetables that have become too tired for the shops. Some of us are lending support and an open ear to homeless people and others needing an extra dose of support in their life. A community garden, workshops on climate change with teenagers, and bread baking in public squares are all ways to initiate conversations about biodiversity. Physically, the community academy is rather small with its 150m²; but the place is thriving, and people easily bump into each other while there for very different activities.

To coordinate our dense programming, we make use of an open, sociocratically-facilitated assembly taking place every second Monday evening, where for two hours we discuss and decide together on upcoming activities as well as new projects. An implementation group ensures that what the assembly decides actually finds ways into action. Once a year, we go on a three-day retreat for longer-term strategic planning, where we have time to address conflicts, problems and challenges. Experimental formats of peer-to-peer support are also honed. Despite the challenges, collaboratively running the academy is immensely exciting and empowering: we are experimenting with democracy and processes of community organizing on a daily basis, constantly learning new skills, modes of relation and practices of care, while also getting a glimpse into how life could be otherwise in a world infrastructured around the acknowledgement that progress has run out of steam.

Vignette #3 - The community academy reimagines the whole train station (2023-2024)

"What a view!" — We stand on the balcony of the train station's main building and look out at our town and valley, all enthused and a bit scared at the same time: we just started working on transforming the whole train station into a place where the public and civic actors can be brought together to address the challenges of climate and biodiversity crisis.¹⁰ In our playing around with the transformative potential of a train station, in early 2022 we came up with the idea that we could actually expand our collaboration with the Municipality of Rovereto, the Italian Railway Network and other active groups in our territory and beyond to take over the whole station. Our idea was to create a totally new function in our town and our valley that supports the local community in responding to the ecological and social needs of our times: a public-civic hub dedicated to getting together our communities' brains, hearts and hands (as well as standpoints and resources) to come up with and ground actions that mitigate the causes and adapt to the effects of climate change.

Once that rough block of idea had been cut, we sat down with our various partners and spent months

10 European Urban Initiative, "Station for Transformation - Modelling a Train Station as a Replicable Hub for Public-Civic Engagement to Tackle Climate Change and Biodiversity Challenges," *Portico*, accessed September 28, 2024, <https://portico.urban-initiative.eu/european-urban-initiative/station-transformation-modelling-train-station-replicable-hub-public-civic-engagement-tackle-climate>.

working out the details of how to subvert the functions of the empty spaces for the thousands of people traveling through the station every day. In this process, we came up with the following transformations: (a) The former newsagent next to the still functioning ticket counter will become a Biodiversity Kiosk, telling the beautiful and the ugly, the hopeful and the terrifying, the simple and the complex stories of biodiversity in our valley, along with their connections to translocal processes; (b) the former bar in front of the station will become a Climate Canteen, a cultural space organized around a kitchen that through (affordable) food works to enhance people's literacy on how what we eat is intertwined with climate change and other (trans-)local processes; (c) the empty railway workers' flats on the first floor will become a Co-Creation Space, where civic and public community members meet outside of their comfort zones in creative multidisciplinary and multisectoral thinking about the climate and biodiversity challenges and social responsibility; (d) the space of the community academy will continue to function as a Community Space, where climate and biodiversity challenges are addressed through low-threshold activities and community-led actions.

The European Urban Initiative, to whom we had proposed the project for funding, found our plan imaginative, convincing and replicable enough to actually award the Municipality of Rovereto €5M to bring this vision to life. Currently, we are lacing together the grassroot activities of the community academy and of a multitude of actors in the wider territory with this larger vision to build infrastructures and practices in our valley that enable us to take the crisis as a chance to think and act together in ways that are regenerative, both socially and ecologically.

Conclusion

In conclusion, we would like to share three out of the many micro and macro learnings we drew from the processes entailed in reclaiming abandoned railway infrastructure for post-progress times:

a) Abandoned yet iconic infrastructures of progress, such as railway stations, have a huge potential to galvanize people's imagination and desire as driving forces for territorial futures: without the community resource center at the train station it would have been much harder to keep up the tenacity and the joy necessary to drive a process which started out without money and is to this day mainly driven by active citizenship. Every time we had to work through tricky processes, or ran into major obstacles, it was the potential held by this place that kept us going.

b) Reclaiming infrastructure at the heart of a territory brings you directly onto the radar of local as well as national politics and administrative procedures. When starting out with the idea of reclaiming the spaces at the train station, we did not expect that the Municipality would take an interest in our process and that we would be sitting in meetings with a CEO of the Italian Railway Network to explore how the railroad infrastructure could be brought back as core resource of our community. Now we know: there is no flying under the radar when the infrastructure you are reclaiming is geographically central and state-owned.

c) When reclaiming already existing infrastructures, local ideas for transformation can be scaled with relative ease. *La Foresta* started out as a very local project yet we are now seeing that as we reclaim and reinvent the standard functions of a train station, our approach becomes both replicable and adaptable across other functioning railway stations. So while we see that progress has run out of steam, we also think that there is still potential to work with infrastructures that are left behind and that are often already networked across vast geographical areas.

If you are also working along similar lines, please do be in touch. You will find us in the station, probably steering a pot of soup and talking about the next steps ahead in this complex scenario. We are always happy to connect with others who are eager to grow modes of living and acting that open up to joyful, regenerative and equitable futures.

Il display pubblico e le rappresentazioni della città nella stazione dei treni di Trento

Luca Bertoldi

I find your characters one-dimensional . . . They need to be animated; you have to make them move . . . But what if they start moving around on their own, taking their lives in their own hands? Maybe they'll get ahead of us! (Latour, 1996)

Nella stazione ferroviaria di Trento ci sono targhe, immagini e oggetti che raccontano la città e il territorio. Esplorare la stazione come fosse un museo richiede tuttavia un'intenzione diversa da quella con cui si frequenta abitualmente quel luogo. Uno scenario a supporto di quest'intenzione potrebbe essere l'oggi (2024) imminente interrimento dei binari passeggeri – previsto dal Piano Busquets già nel 2001 –, che creerà «l'occasione di spostare le necessarie funzioni commerciali, tecniche e di servizi nelle aree interrante . . . e i locali in superficie, già obiettivo di prossimo restauro, potranno quindi acquisire il ruolo di nuova interfaccia pubblica con la città» (Supertrento/Linee Guida, 2024).

La stazione fu costruita nel 1936 su progetto del razionalista Angiolo Mazzoni, che demolì la “fabbrica viaggiatori austro-ungarica” (Gorfer, 1995), sorta nel 1858 sui terreni sottratti all'Adige per realizzare l'asse ferroviario Verona-Bolzano. Il valore storico-artistico di un'architettura che “per la seconda volta in Italia viene costruita con gusto rigorosamente moderno” (Irace, 1994), nonché emblema del sacrificio del fiume, è dunque tale da lasciar immaginare che la stazione possa divenire meta di future visite culturali nel centro di Trento. A partire dalla provocazione di una simile esperienza, il breve resoconto che segue ha l'obiettivo di osservare quali rappresentazioni della città emergano dalle opere presenti nella sua stazione e come le pratiche spaziali dei visitatori attivino tali narrative. Per questo scopo, le rappresentazioni sono osservate più che da un punto di vista intrinsecamente storico o stilistico, dal punto di vista del *display*, inteso come il “luogo di mediazione” con il pubblico (Burghartz et al., 2016). Centrale al dibattito museale contemporaneo, il *display* indica le condizioni contestuali che permettono fisicamente l'esibizione di un oggetto e lo fanno parlare, determinando cioè come lo vediamo e il significato che gli attribuiamo (Staniszewski, 1998).

Se la stazione fosse un museo, il luogo di mediazione tra l'opera e il pubblico sarebbe progettato per essere stabile e conservabile nel tempo (Lidchi, 2013): le opere sarebbero classificate da didascalie, mappate da percorsi logici e cronologici, circondate da gruppi guidati di visitatori in silenzio. Ora invece si tratta di una caccia all'opera nascosta, di traiettorie che seguono le scorciatoie del pendolare, di sedute occupate da chi attende o dorme, di una fruizione condizionata dal rumore dei treni in frenata e dall'eco degli annunci. Giocando in anticipo quella partita che i musei tentano oggi con le loro collezioni, adottare la lente del *display* in un luogo *di* e *in* transito, pubblico e rappresentativo della città, permetterebbe di tracciare una “episteme antropologica” (Étienne, 2021) delle sue rappresentazioni ancora in vita o *in situ* (Kirshenblatt, 1998) nell'articolato insieme di relazioni che costituiscono quel

Luca Bertoldi si occupa di ricerca, progettazione e curatela di pratiche culturali tra arte e architettura. È docente a contratto in Curatorial Theories and Practices all'Università di Design e Arte di Bolzano. Dal 2014 co-dirige Museo Wunderkammer esponendo progetti pubblici e mostre in contesti nazionali e internazionali.

luca.orlando.bertoldi@gmail.com

luogo e che il museo non è in grado di far sopravvivere interamente.

La visita è raccontata in tre episodi rispettivamente nelle gallerie principali che articolano il volume della stazione orizzontalmente lungo l'asse Verona-Brennero: la pensilina esterna, la biglietteria e il primo binario.

1. L'area esterna della stazione è caratterizzata da una lunga pensilina in aggetto sul marciapiede di passaggio tra i quartieri a nord e il centro città. Qui si offrono alla visita due iscrizioni. La prima, del 1936, è collocata sulla parete nord alla fine del lungo colonnato che regge la pensilina. Il testo celebra "1799-1858 / Luigi Negrelli di Moldelbe / Trentino", il quale, con il progetto del canale di Suez, dimostrò che "la civiltà italiana è beneficio universale". La seconda targa è sostenuta da struttura in metallo infissa in un'aiuola ed è rivolta al passaggio a strisce pedonali di raccordo tra il marciapiede coperto dalla pensilina e quello che conduce in città a sud. Dal 2013, l'iscrizione intitola la "piazzetta" ai poliziotti Foti e Martini, rimasti uccisi nel 1967 mentre allontanavano una valigia bomba dal treno Alpen Express giunto dal Brennero. Le due iscrizioni si espongono a due direzioni di camminamento opposte, tali per cui chi incontra l'una, non può vedere l'altra. Per chi è volto al nord, le lettere in metallo apposte direttamente sul muro dell'edificio e centrate nella sezione geometrica del colonnato, indicano la stazione come tangibile evidenza dell'ingegno prodotto dal territorio italiano in cui ci si trova. Per chi va in città, l'intitolazione toponomastica priva di una superficie architettonica, il corredo di fiori nell'aiuola e la didascalia dell'organo di polizia, evocano il possibile scenario catastrofico scongiurato dal sacrificio delle forze armate.

Per un altro pubblico, quello ad esempio dei tassisti in attesa, dei ferrovieri in pausa o di chi vaga in modo celato o senza meta tra le colonne, le targhe rappresentano gli estremi di un'area di ripetute circolazioni e soste fuori dalla stazione. Ciò suggerisce la possibilità di una fruizione congiunta delle iscrizioni, dove l'annullamento della preesistenza austro-ungarica insito nell'uso improprio della figura del Negrelli — vissuto prima dell'annessione del Trentino all'Italia e nominato ispettore generale delle ferrovie dall'Impero austro-ungarico —, ha ripercussioni in tempi più recenti — l'atto terroristico è attribuito al Comitato per la Liberazione dell'Alto Adige che, al motto di *Loss von Trient*, non colpiva solo monumenti e tralicci (Sardi, 2017).

2. Nella galleria centrale, il visitatore può osservare tredici isole di mosaico che si susseguono lungo tutto il fronte della navata sopra gli sportelli della biglietteria e dei servizi commerciali e di viaggio. Le tessere disegnano profili stilizzati di castelli e personaggi in attività di lavoro e svago. L'isola più grande cita l'affresco tardogotico della battaglia di palle di neve tra cortigiani del celebre ciclo dei mesi al Castello del Buonconsiglio. La scena è collocata a timpano dei tre vani di accesso ai binari, separati tra loro da due colonne in vetro e legno che fungono da espositori. Nel primo sono allestiti monili e ciotole in metallo prodotte dagli studenti del Liceo Artistico Vittoria; nell'altro il Museo degli usi e costumi di Mezzocorona espone modellini di macchinari tradizionali di produzione di vino e grappa.

La decorazione a mosaico, realizzata nel 1950 da Cesarina Seppi su concorso dell'Ente Provinciale per il Turismo, fu criticata perché le "vedute non erano sufficientemente realistiche" (Pancheri, 2020) per i turisti che il territorio voleva accogliere. Se gli affreschi del castello offrivano, allo sguardo centrato e privilegiato del visitatore dell'epoca, la panoramica su un territorio ordinato in un tempo ciclico tra passatempi cortesi e lavori della terra (Welber, 2013), i mosaici della stazione sono frammenti di territorio che il viaggiatore moderno passa in rassegna camminando linearmente lungo tutta la galleria. Come le scene in movimento dal finestrino del treno, tutto ora gli è presentato come possibile, tra la visita alla rocca di Arco, il riposo su un prato dopo la balneazione al lago e un sorso di vino locale. Va osservato tuttavia, che il ciclo e gli espositori sono percepibili solo da chi giunge in galleria dall'esterno della stazione — e dunque da chi è pronto a lasciare la città —, non dal turista che arriva dai binari. Da questo punto di vista, le scene dei mosaici, i modellini in legno impolverati e i monili

quasi primitivi, provocano più l'effetto del *déjà vu*, sono immagini in movimento che, senza coerenza di tempo o spazio, tornano con poche linee a definire le isole di ricordi dell'esperienza già vissuta.

All'estremità nord del primo binario, all'interno della sala Mazzoni, è visitabile il plastico sociale della città di Trento realizzato a più mani dall'Associazione Fermodellistica Pocher. L'opera di 7,5 per 1,80 metri, riproduce la città in H0 (1:87), scala convenzionalmente adottata nel modellismo ferroviario sulla base dello scartamento standard delle rotaie di 16,5 mm. Il plastico è infatti progettato per prove di durata sotto stress dei modellini di treno sulle due linee ferroviarie automatizzate della Valsugana, a doppio binario, e del Brennero, a falso doppio binario. L'opera è anche pensata come scenografia da esposizione, costituita da sette moduli in metallo e legno per agevolarne il trasporto e sufficientemente particolareggiata per offrirsi come set fotografico e video di presentazione di convogli storici sulla prima linea e moderni sulla seconda.

Il diorama rappresenta la città in funzione del virtuosismo fermodellistico, priva di centro storico e caratterizzata da episodi urbani marginali come il viadotto su arcate che porta la ferrovia dal centro valle in quota o il ponte del Molino Vittoria, edificio riprodotto nel dettaglio minimo della muratura di facciata e degli interni. Il pannello di controllo in corrispondenza dei binari della stazione favorisce il gioco di coincidenze tra la posizione reale del visitatore nella sala e il suo punto di vista sulla città rappresentata verso le colline est sullo sfondo. L'occhio segue il convoglio in movimento in una città fantastica, resa verosimile attraverso diversi artifici prospettici e elementi stereotipati del paesaggio trentino. Tra questi l'orientamento in diagonale del modello rispetto al fondale bidimensionale che riproduce liberamente un paesaggio alpino attorno alla città; il manierismo con cui sono riprodotti un vigneto a pergola trentina costituito da 400 piante di Lagrein e Schiava e un cantiere edile in piena attività; Castel Beseno che controlla la valle dell'Adige "al vero assai distante dal capoluogo, ma punto di vista scenico per far scomparire in modo realistico la ferrovia del Brennero" (Associazione Fermodellistica Pocher n.d.).

Visitare la stazione di Trento come se fosse un museo ha permesso di ripensare uno spazio convenzionalmente assunto come intermedio – si giunge con l'idea di andare altrove – come luogo di mediazione tra chi lo frequenta e la città. In particolare, il concetto di display si è rivelato uno strumento utile per osservare il «fragile intreccio» di movimenti fisici, pratiche spaziali esperite e rappresentazioni condivise (Cresswell, 2010). Dalla visita emerge come le opere siano state concepite in forma, linguaggio e collocazione per intercettare uno specifico pubblico al quale indirizzare una determinata narrativa sulla città.

Le targhe esterne comunicano nomi e date di personaggi reali della storia del territorio con l'ufficialità della pietra e del metallo. L'attenzione del pedone è direzionata in un caso dal design del drammatico loggiato razionalista, nell'altro sfruttando il vincolo urbano del passaggio a strisce pedonali. Entrambe raccontano la stazione, e per sineddoche la città di Trento, attraverso il chiaro posizionamento geografico nazionale, ricordato al visitatore attraverso l'appropriazione di un personaggio storico, e la presenza delle istituzioni. I mosaici in galleria sono decorazioni stilizzate e bidimensionali pensate per esporre la città al turista. La stazione è qui espositore del territorio, rimanda al ruolo di trasporto dell'infrastruttura che rende quelle scene possibili al turista. Lo sviluppo in successione lungo tutta la navata cattura i viaggiatori direzionati agli sportelli dei servizi e alle uscite sottostanti. La città coincide con tutta la sua regione e viene raccontata attraverso un assemblaggio di citazioni culturali e paesaggistiche. Il diorama è una riproduzione in scala, dettagliata e figurativa di Trento, visitabile in una sala del binario uno al pari di un esemplare museale. L'illusione del viaggio è restituita dal movimento dei convogli attraverso il plastico. In tal senso, la stazione è il punto di vista privilegiato del visitatore che osserva a volo d'uccello il paesaggio urbano modellato in funzione dell'infrastruttura ferroviaria. Progettata per essere riconoscibile come capoluogo della regione alpina, la città è il *display* che permette

la circolazione fisica e virtuale dei modellini del treno.

Se si assume il museo come paradigma del rapporto tra opera e pubblico — dove il visitatore attualizza le possibilità narrative previste dalle rappresentazioni —, i resoconti sulla stazione mostrano diversi gradi di degradazione del modello espositivo. Parafrasando Latour (1996), si potrebbe dire che, quando i personaggi si muovono da soli, le rappresentazioni prendono vita in modi imprevedibili, tali per cui non c'è più bisogno del curatore o dell'architetto. I differenti gradi di intenzionalità che attraversano la stazione, e che si riflettono in altrettante modalità di circolazione e appropriazione dello spazio, portano in essere possibilità narrative imprevedute (De Certeau, 1984). È evidente per le targhe, laddove un tipo di circolazione diverso dalle percorrenze direzionate del lavoratore verso nord o del turista verso sud, apre a una risignificazione in relazione delle iscrizioni, tale per cui la stazione, la città e il territorio sono confini instabili — anziché certezze — dove i conflitti politici e identitari sono sempre attualizzabili. Oppure, i mosaici della galleria centrale si presentano a diversi sensi di interpretazione, da messaggi promozionali che invitano i visitatori a scegliere tra le cartoline le bellezze storiche e paesaggistiche a nostalgiche rappresentazioni frantumate di un territorio già conosciuto. Ancora, il diorama è pensato in modo tale che “il visitatore, sia esso locale o turista, coltivi l'illusione di trovarsi nella valle dell'Adige” (Associazione Fermodellistica Pocher n.d.). Credibile per entrambi i pubblici, attraverso elementi generici e stereotipati del paesaggio alpino o dettagli specifici e marginali, il diorama esporta una visione ludica e idealizzata della città, comprensibile nelle sue ragioni tecniche solo a un pubblico di nicchia.

Più che interfaccia pubblica con città, la stazione è luogo dove le contraddizioni di rappresentazione della città sono esposte, dove le “totalità immaginarie” si disperdono, stratificano e risignificano continuamente in “una storia molteplice che non ha né autore né spettatore” (Ricoeur, 1991).

Bibliografia

- Associazione Fermodellistica Pocher. *Il plastico sociale di Trento*. GFF Pocher, n.d. <https://www.gffpocher.org/il-plastico-sociale/>
- Bocchi, Renato, and Carlo Oradini. *Immagine e struttura della città: Materiali per la storia urbana di Trento*. Bari: Laterza, 1983.
- Burghartz, Susanna, Lucas Burkart, and Christine Göttler. *Sites of Mediation: Connected Histories of Places, Processes, and Objects in Europe and Beyond, 1450–1650*. Leiden: Brill, 2016.
- Cresswell, Tim. *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. New York: Routledge, 2006.
- De Certeau, Michel. *The Practice of Everyday Life*. Translated by Steven Rendall. Berkeley: University of California Press, 1984.
- Étienne, Noémie. *The Art of the Anthropological Diorama*. 2021.
- Gorfer, Aldo. *Trento città del Concilio: Ambiente, storia e arte di Trento e dintorni*. 2ª ed. Trento: Edizioni Arca, 1995.
- Irace, Fulvio. “Angiolo Mazzoni e la stazione di Trento: Un esempio di ‘estetica ferroviaria’ degli anni Trenta.” In *La stazione di Trento di Angiolo Mazzoni*, MART, Quaderni di architettura. Milano: Electa, 1994.
- Kirshenblatt-Gimblett, Barbara. *Destination Culture: Tourism, Museums, and Heritage*. Berkeley: University of California Press, 1998.
- Latour, Bruno. *Aramis, or the Love of Technology*. Translated by Catherine Porter. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1996.
- Lidchi, Henrietta. “The Poetics and the Politics of Exhibiting Other Cultures.” In *Representation*, edited by Stuart Hall, 153–222. Los Angeles: SAGE, 2013.
- Pancheri, Roberto. *Dai Salotti ai Ponteggi: Profili di artiste del Novecento in Trentino*. Trento: Provincia Autonoma di Trento, Soprintendenza per i Beni Culturali e Mart, 2020.
- Pellanda, Manuela. “Tutti in treno nel solco di Pocher.” *L'Adige*, 14 settembre 2011.
- Ricoeur, Paul. *Time and Narrative*, Vol. 1. Translated by Kathleen McLaughlin and David Pellauer. Chicago: University of Chicago Press, 1991.
- Sardi, Luigi. “Foti e Martini 50 anni dopo.” *L'Adige*, 2017.
- Staniszewski, Mary Anne. *The Power of Display: A History of Exhibition Installations at the Museum of Modern Art*. Cambridge, MA: MIT Press, 1998.
- Supertrento/Linee Guida. *Scenari Urbani Partecipati per l'Ecolgia e la Rigenerazione*. Comune di Trento, in collaborazione con Campomarzio, 2024. <https://www.supertrento.it/>
- Welber, M., Walter Landi, Elisa Possenti, Giorgia Gentilini, Walter Landi, and Michele Cunaccia (a cura di). *Il Ciclo dei Mesi nella Torre d'Aquila al Castello del Buonconsiglio di Trento*. In *Apsat 5: Castra, Castelli e Domus Murate*. Mantova: SAP Società Archeologica, 2013.





“L’arrivée d’un train en gare de La Ciotat is one of the first films that the Lumière Bros displayed (although not at their first screening of December 28, 1895) to advertise their invention. It is a 49-second film shot in La Ciotat, a coastal town near Marseille, where the Lumière family had a summer home. Louis Lumière himself was the operator behind the camera. The film shows a train entering a railway station, tracing a line from the top right of the frame to the bottom left, with the train tracks cutting a sort of diagonal line through the shot. We see people waiting at the platform, walking or running alongside the train while the locomotive slows to a halt. When the train stops people disembark with their luggage while others get on board. Many of the



travellers look straight into the camera, probably wondering what the machine is.”

“During the Paris 2024 Olympic ceremony, only a few seconds of the original film have been shown. In the 2024 rendition, the screen at Gare d’Orsay seemed to break as the train seemingly burst through it, using special effects to recreate the myth surrounding the film – namely, that of a terrified audience fleeing in fear of being run over. The TV commentator noted: ‘The film of the steam train caused absolute terror in theatres when it was first shown’.” (AB)



Mystery train

L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat

Alberto Brodesco

The highly virtuosic opening ceremony of the 2024 Olympic Games in Paris was intended to celebrate what the French call *la grandeur*. The scenario for such display of imagination and power was a river, la Seine, used as a stage — probably the longest stage ever. Even leaving aside its patriotic overtone, this celebration of *Frenchness* hit its target. French culture has been portrayed as inclusive, queer, revolutionary (beheadings included) and passionate (a highlight of the night was certainly *L'hymne à l'amour* by Édith Piaf, performed by Céline Dion from the top of Eiffel Tower). Throughout this extended theatrical *tour de force*, sports and the arts intertwined, revealing how deeply they both rely on the performance of moving bodies.

In the French cultural heritage, the ceremony suggests, we can find the invention of a particular art: cinema. The location for the celebration/appropriation of cinema as a French product is a former railway station, Gare d'Orsay. Inside the venue, now a famous museum, behind the giant glass clocks that adorn the facade, the invention of cinema has been claimed and summarised, in approximately a minute and a half¹, through a few filmic references. Among these were two milestones of early cinema: Lumière Brothers' *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (1896) and Georges Méliès' *Voyage dans la lune* (1902). But we could also find hints to at least four additional works: *La jetée* (Chris Marker, 1962), *The planet of the apes* (Franklin J. Schaffner, 1968) and *2001: a Space Odyssey* (Stanley Kubrick, 1968). (True, the latter two are non-French films, still they are somehow presented as derivative from Méliès' pioneering *Voyage*). In this context of flight-related stories, Antoine de Saint-Exupéry's *Le petit prince* also makes an appearance.

The station of La Ciotat, put *en abyme* within another railway station, now Musée d'Orsay, was presented to a worldwide audience as the primeval atom from which cinema big-banged. Of the above cited films, *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* is indeed the only one that is exhibited, although partially, in its original version, rather than remade or reframed, redirected or just alluded to.

L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat is one of the first films that the Lumière Bros displayed (although not at their first screening of December 28, 1895) to advertise their invention. It is a 49-second film shot in La Ciotat, a coastal town near Marseille, where the Lumière family had a summer home. Louis Lumière himself was the operator behind the camera. The film shows a train entering a railway station, tracing a line from the top right of the frame to the bottom left, with the train tracks cutting a sort of diagonal line through the shot. We see people waiting at the platform, walking or running alongside the train while the locomotive slows to a halt. When the train stops

Alberto Brodesco is a Media Studies scholar and a film critic. He has published extensively about the limits of representation (violence, death, pornography, freaks) and the technoscientific imagery on audiovisual media (cinema, television, YouTube).

<https://unitn.academia.edu/AlbertoBrodesco>

alberto.brodesco@unitn.it

¹ 1 Minutes 1h23'20"–1h24'49" in the video uploaded on the official "Olympics" channel: <https://youtu.be/onP5-DKSbl4?t=5000>.

people disembark with their luggage while others get on board. Many of the travellers look straight into the camera, probably wondering what the machine is.

During the Olympic ceremony only a few seconds of the original film have been shown. In the rendition made for Paris 2024, the screen at Gare d'Orsay seemed to break as the train seemingly burst through it, using special effects to recreate the myth surrounding the film — namely that of a terrified audience fleeing in fear of being run over. The TV commentator noted: “The film of the steam train caused absolute terror in theatres when it was first shown”. Similarly, at the Museo del Cinema in Turin, in the early cinema section, a *papier-mâché* replica of Lumière's train comes out from the screen, trying to impress the disenchanted visitors with a “haunted house” kind of trick.

Well-documented research has debunked the myth that early audiences were genuinely terrified. In the article “Lumière's Arrival of the Train: Cinema's Founding Myth”, Loiperdinger and Elzer show that this legend has been perpetuated not only by the popular press but also by film critics and scholars alike². While the audience was certainly impressed, they were not afraid of being run over by a real train, as the representational nature of this new, intense and pure spectacle was both obvious and deliberately highlighted, partly for entrepreneurial purposes. Although the depiction of a terrified audience hurrying out in panic is a mere legend, it seems too powerful to be entirely dismissed. The historical forgery that constitutes “cinema's founding myth” has lived on well into the 2024 Olympic ceremony. As cinema itself teaches: “When the legend becomes fact, print the legend”³.

The tenacity with which we stick to the legend is revelatory. As Tom Gunning masterfully writes, “the first spectators' experience reveals not a childlike belief, but an undisguised awareness (and delight) in film's illusionistic capabilities” (p. 129). This “agitating experience” (p. 116) was part of the attraction of the novelty. The screening of *L'Arrivée d'un train*, he adds, must be read allegorically rather than mythically: “This arrest should astonish us with the realization that these screams of terror and delight are well prepared for by both showmen and the audience. The audience's reaction was the antipode to the primitive one: it was an encounter with modernity. From the start, the terror of the image uncovered a lack, and promised only a phantom embrace” (p. 129).

It is indeed true, at least allegorically, that the train did not stop at the station. From *L'Arrivée d'un train* onward, cinema would transcend the borders of the screen, bringing forth dreams and emotions. We witness here at La Ciotat, other than the invention of cinema, a sort of reinvention or reboot (because it has a number on antecedents) of a secondary sensation or feeling that derives from the positioning (or belonging) of bodies within an apparatus. It was not the real threat of being effectively crushed by the train that moved the spectators' bodies, but their (deliberate) belief in illusion, the pure sense of fear and desire that came off from the *dispositif*.

The screening of *L'Arrivée d'un train* set a new stage in people's will to believe in illusions. The new medium, cinema, brought new illusions with it. The issue of the faith in machines and the confusion between real and virtual brought about by new devices are of course questions we continue to wrestle with. At the station of La Ciotat we have learnt that we can simultaneously trust *and* mistrust representations, that we can be in love with our fear of the mystery train.

2 Among them, the prominent cinema historian Georges Sadoul: “In *L'Arrivée d'un train*, the locomotive, coming from the background of the screen, rushed toward the spectators, who jumped up in shock, as they feared getting run over” (cited in Loiperdinger and Elzer, 2004, pp. 89-90).

3 *The man who shot Liberty Valance* (John Ford, 1962).

References

Tom Gunning, "An Aesthetic of Astonishment: Early Film and the (In)Credulous Spectator", *Art and Text*, Spring 1989, now in Linda Williams (ed.), *Viewing Positions*, New Brunswick, Rutgers, 1995.

Martin Loiperdinger and Bernd Elzer, "Lumiere's Arrival of the Train: Cinema's Founding Myth", *The Moving Image*, vol. 4, n. 1, 2004.



Io Squaderno 69
Station to Station

**edited by // Alberto Brodesco, Carlo Brentari and Andrea Mubi
Brighenti**
Guest Artist // The Lumière Brothers



Io Squaderno is a project by Andrea Mubi Brighenti, Cristina Mattiucci & Andrea Pavoni.

More Info | http://www.losquaderno.net/?page_id=2

Contact | losquaderno@gmail.com



69

In the next issue:
Alliances and Urban Precarity

squade