

**roberto calliari
lucillo carloni
david fontanari
daniele lira
floriano menapace
goffredo pezzolla
renato zuani**

la ferrovia della valsugana
interpretazioni fotografiche

La ferrovia della Valsugana. Interpretazioni fotografiche

© Copyright dei rispettivi autori

Gestione generale: APT Lagorai, Valsugana Orientale e Tesino

Presidente: Alessandro Chiesa

Direttore: Lorenza Biasetto

Coordinatore del progetto: Daniele Lira

Supervisore artistico: Giancarlo Torresani (B.F.I. ESFIAP)

Consulente storico: Floriano Menapace

Patrocino culturale: C R O X A R I E

Layout: Attilio Pedenzini e Sara

Stampa: Grafiche Futura - Trento

Tutti i diritti riservati

la ferrovia della valsugana

Interpretazioni fotografiche

*Salve, o Borgo! A quel fischio che al mondo
Nuovi secoli annunzia solenne,
Delle Dodici in tuono gioconda
L'ardua Cima risponde fedel:
E dall'alto con eco perenne
Il gran carro sonante saluta
Che a una terra nell'ombra perduta
Lieta apporta un futuro più bel
E di vera immortal libertà
Alza il grido, il fatidico urrà*

Trionfante: si può definire così l'entrata nella stazione di Borgo del viaggio inaugurale della nuova ferrovia della Valsugana, accolto dalle speranze di riscatto di una intera vallata e dal canto degli scolari sulle parole scritte per l'occasione da don Giuseppe Maurina. Veniva così aperta ufficialmente la nuova linea ferroviaria, pensata e voluta da un impero che andava preparandosi al tragico epilogo della grande guerra, ma anche dalle genti e dai comuni della Valsugana che avevano sottoscritto le "azioni di fondazione" del Comitato promotore.

Da quel 26 aprile 1896 a oggi molte cose sono cambiate: noi, la nostra valle, il nostro modo di vivere, la nostra economia, il nostro "viaggiare". Se alla fine dell'Ottocento eravamo contadini e guardavamo al treno come a uno strumento di ricchezza e progresso per il transito delle merci, l'insediamento in valle delle attività produttive, l'arrivo dei "villeggianti", in seguito su quel treno ci siamo saliti da soldati, profughi, emigranti, a nostra volta da turisti (magari per poveri viaggi di nozze di una giornata a Trento o a Venezia), infine da pendolari per lavoro o per studio.

Siamo cambiati noi, è cambiata la valle. L'unica cosa rimasta quasi immutata è proprio la ferrovia, che a distanza di più di un secolo dalla piovosa domenica del viaggio inaugurale mostra impietosa tutta la propria inadeguatezza nel rispondere alle nuove esigenze della mobilità. Eppure il treno è da sempre un alleato per così dire "naturale" della montagna: permette la salvaguardia e lo sviluppo ordinato del poco territorio utile agli insediamenti e alle attività dell'uomo; limita il traffico su gomma, spesso solo di transito, e la conseguente necessità di nuove strade sempre più grandi, sempre più veloci, in un gioco al rialzo di cui si può vedere fin d'ora che a uscirne sconfitte saranno la montagna e la gente che la abita.

prefazione

Un altro alleato della montagna, delle nostre montagne, è l'APT Lagorai, Valsugana orientale e Tesino, che nel tempo è riuscita a confezionare alla valle l'abito che più le si addice, fatto di valorizzazione delle risorse locali in un'ottica di sensibilità ambientale, cultura, arte, turismo consapevole e non invasivo. In questo contesto la fotografia ha giocato un ruolo importante, come scrive Giancarlo Torresani nella sua introduzione, e da questa esperienza nasce anche il lavoro che presentiamo in questo libro.

Sette fotografi trentini hanno deciso di documentare, attraverso gli occhi della loro sensibilità artistica, la vecchia strada ferrata che attraversa la Valsugana da Trento a Primolano. Questo incontro tra fotografia e treno intriga, al di là della indubbia bellezza degli scatti, per le connessioni, gli incroci, le contaminazioni che genera.

La fotografia codifica lo spazio, ma conquista il tempo e l'illusione del movimento attraverso il cinema, la cui data di nascita si fa convenzionalmente risalire al 1895, ma è dell'anno successivo uno dei più celebri cortometraggi dei fratelli Lumière, *L'arrivée d'un train en Gare de la Ciotat*, dove spaventatissimi e ingenui spettatori di fine secolo potevano assistere all'arrivo di una sbuffante locomotiva che per una magistrale inquadratura dava l'illusione di poter bucare lo schermo e piombare in platea. La coincidenza, nota da Rodolfo Taiani nel suo saggio "Del vapore il convoglio trionfal" (in: Gian Piero Sciocchetti, *La ferrovia della Valsugana*, Edizioni Amici della Storia, Pergine 1998) sta nelle date: "L'arrivée" e la ferrovia della Valsugana sono coetanei. E se vogliamo riconoscere alla fotografia un ruolo chiave nella nascita del cinema, allora possiamo in un certo senso dire che essa ritorna, dopo tanti anni, sul "luogo del delitto". Nel nostro caso non è la *Gare de la Ciotat*, che speriamo abbia avuto migliori fortune, ma le stazioni, alcune rimesse a nuovo, altre ormai semiabbandonate, di una piccola ferrovia di montagna. La fotografia ritorna, dunque, a ritrarre un'altra icona della modernità. Lei porta benissimo la sua età, sperimenta, apre le porte alla rivoluzione digitale, incrocia Polaroid e pittura, è una primadonna della società dell'immagine. L'altra, la vecchia ferrovia, rischia di trasformarsi in un luogo della memoria, caro all'anima ma sacralizzato in una sorta di museo. Questo poteva essere il rischio nascosto dietro il progetto "La ferrovia della Valsugana. Interpretazioni fotografiche", quello cioè di "certificare" un cambio di funzione del grande manufatto: da efficiente, utile, contemporaneo mezzo di trasporto a testimonianza del tempo andato, buona, nella migliore delle ipotesi, per turisti alla ricerca del "pittoresco". Fortunatamente la sensibilità culturale e la passione civile di Roberto Calliari, Lucillo Carloni, Daniele Lira, Floriano Menapace, David Fontanari, Goffredo Pezzolla e Renato Zuani permettono di non cadere nell'equivoco. La ferrovia è una testimonianza storica e come tale va trattata con cura e rispetto, ma nello stesso tempo non è un sopram-

mobile da spolverare di tanto in tanto, piuttosto una buona carta da giocare, anche e soprattutto in un contesto come quello della Valsugana, per non soffocare nel traffico e nelle strade. La scommessa è dunque riuscire a conciliare un attento recupero storico-architettonico con la necessità di ribadire con forza il ruolo primario, quanto mai attuale, del treno.

Serve però che le comunità della valle sappiano riconoscere questo obiettivo come comune e siano disposte a crederci fino in fondo, perché non è vero che le tre B (binari, bulloni e ballast, la massicciata) bastano a fare (a mantenere, a rilanciare) una ferrovia, ci vuole anche convinzione e perseveranza: la stessa dimostrata dai vecchi capicomune più di 110 anni fa.

Tiziana Tomaselli

Presidente del Circolo Croxarie

Fotografia: punto d'incontro e testimone privilegiato in Valsugana.

Sempre più spesso, e con una diffusione ormai molto ramificata su tutto il territorio nazionale, la fotografia si è imposta come momento importante nell'attività culturale e nelle manifestazioni di enti pubblici come regioni, province e comuni. Tuttavia, nonostante qualche timido tentativo di collaborazione trasversale, ogni operatore locale è spesso costretto a muoversi in maniera autonoma e indipendente.

Ciò, se da un lato garantisce l'originalità delle scelte e delle proposte, dall'altro impedisce - visti anche gli impegni dei funzionari preposti a curare il settore specifico e le competenze relative del personale politico - lo svolgimento di un'azione coordinata, non semplicemente sul piano della conoscenza degli eventi, quanto soprattutto di un "metodo" operativo omogeneo.

Tra queste un po' pessimistiche considerazioni, è stato pertanto molto confortante rilevare l'inconsueto e diverso approccio al suddetto problema messo in atto da alcuni enti ed istituzioni della provincia di Trento.

È lusinghiero constatare come con il loro coordinato e concreto appoggio l'A.P.T. Lagorai Valsugana Orientale e Tesino, l'associazione culturale Croxarie di Strigno, la S.U.S.A.T. (Sezione Universitaria Società Alpinisti Tridentini), la Circoscrizione Oltrefersina di Trento, le Biblioteche Comunali di Trento, Pergine, Levico e Caldonazzo, la Biblioteca Civica di Rovereto, i Sistemi Bibliotecari e Culturali Intercomunali Lagorai e Valsugana orientale, nella loro lungimirante adesione all'iniziativa "La ferrovia della Valsugana - Interpretazioni fotografiche" abbiano reso possibile la realizzazione del progetto fotografico a carattere monografico nonché la promozione della relativa mostra itinerante presso i maggiori centri toccati dalla linea ferroviaria.

Tale esempio encomiabile di raro attivismo suscita il più ampio consenso dato che si è riusciti ad organizzare un significativo evento culturale a livello locale in Italia; sicuramente un esempio di efficienza da incoraggiare e da esportare affinché si trovino anche in altre province e in altre regioni risorse e collaboratori per iniziative di tale validità. L'evento si è trasformato in occasione d'incontro tra enti e operatori coinvolgendo altresì il pubblico che trova in questa articolata indagine fotografica un valido motivo di riflessione sulla salvaguardia di uno dei maggiori reperti (110 anni di vita) di archeologia industriale ancora presente in Trentino Alto Adige.

Come è nata questa iniziativa?

introduzione

L'idea originaria è da tempo presente nella mente di Daniele Lira (coordinatore del Comitato Organizzativo) che, tramite l'A.P.T. Lagorai e il direttore Lorenza Biasetto, riesce a predisporre nell'ambito del programma 2004 "Lagorai in libertà" - Sezione "Lagorai Fotografia" - un originale workshop coinvolgendo uno dei migliori fotoreporter italiani: Francesco Cito, grande fotografo, come testimoniano i numerosi riconoscimenti nazionali ed internazionali, tra i quali ben due "World Press Photo" (ediz. 1994 e 1995).

Francesco Cito accetta volentieri di condurre assieme al sottoscritto, per due intense ed indimenticabili giornate, i ventitre corsisti che, invitati ad osservare e ad interpretare il tema con spirito del tutto personale attraverso il loro mezzo fotografico, si prodigano in un'indagine visiva su quanto rimane e su quanto è andato perduto, dello straordinario manufatto della linea ferroviaria della Valsugana.

Il gruppo segue il maestro, lo ascolta attentamente, si impegna, si confronta, chiede consigli che puntualmente Cito risolve; si cala in questa realtà, cerca di comprendere le problematiche storico-culturali rappresentate dal manufatto, con tale entusiasmo che alcuni fra questi fotografi (già durante il workshop) manifestano l'intenzione di continuare il lavoro iniziato.

L'impegno profuso nei giorni seguenti è ben visibile in questa pubblicazione e nella mostra che l'accompagna, giacché gli artisti sono riusciti ad evidenziare con estrema libertà sia espressiva che tecnica tutta la loro sensibilità, come anche i loro interrogativi, attraverso la consapevolezza che l'uso dell'immagine può dare.

Infatti partendo dall'immagine fotografica si può dare un nuovo significato al concetto di informazione, come sosteneva la scrittrice americana Susan Sontag recentemente scomparsa: "(...) La fotografia è una sottile fetta di spazio oltre che di tempo. In un mondo dominato dalle immagini fotografiche, tutti i confini (le cornici) sembrano arbitrari. Ogni cosa può essere separata da ogni altra: basta inquadrarne il soggetto in maniera diversa.(...) La macchina fotografica rende la realtà atomica, maneggevole, opaca. È una visione del mondo che nega la connessione e la continuità, ma che conferisce a ogni momento il carattere di un mistero. Ogni fotografia ha una molteplicità di significati; in effetti, vedere qualcosa in forma di fotografia equivale a incontrare un potenziale oggetto di fascino."¹

E il fascino sicuramente non manca nei luoghi e nelle conseguenti interpretazioni fotografiche forniteci dai sette autori - Roberto Calliari, Lucillo Carloni, Daniele Lira, Floriano Menapace, David Fontanari, Goffredo Pezzolla e Renato Zuani - che hanno ripreso gli aspetti più singolari della linea ferroviaria della Valsugana, dal capolinea di Trento alla stazione di Primolano, dando corpo, con la loro personale interpretazione all'idea di Lira, instancabile ed appassionato coordinatore del progetto.

Alla luce dei risultati ottenuti, in qualità di supervisore artistico del progetto, posso ben dire che l'iniziativa ha colpito nel segno visto che è riuscita ad offrire, oltre al contributo conoscitivo ed artistico nelle logiche interpretative degli autori, numerosi spunti di riflessione su un particolare aspetto della Valsugana. Un'iniziativa che propone utili spunti ai fini archivistici e alle future rivisitazioni in termini di salvaguardia e auspicabile ripristino di un museo ferroviario all'aperto.

Nella visione di questo progetto anche il non addetto ai lavori può cogliere nelle immagini un organico strumento d'approfondimento su alcuni aspetti delle attuali dimensioni culturali e sociologiche della Valsugana (Floriano Menapace), aspetti che si prestano ad essere letti più facilmente per il modo nuovo di ricorrere all'immagine, troppo spesso usata prevalentemente ai soli fini della tradizione estetica.²

La pluralità di vedute, espressa da queste immagini, assume caratteristiche e peculiarità particolari rispetto alle tradizionali forme espressive usate nella più diffusa comunicazione scritta.

Emerge, da un'attenta osservazione della molteplicità dei segni registrati dagli autori, la grande capacità di riassumere nel breve spazio di una stampa la molteplicità di situazioni e di stimoli visivi che vanno oltre la semplice narrazione della sequenza.

Scatti carichi delle passioni e delle tensioni sociali, capaci di corrispondere alle emozioni ed ai messaggi dell'autore (Daniele Lira), che sembra voler fermare il tempo, porci delle domande, farci riflettere sui cambiamenti avvenuti o sui possibili interventi da troppo tempo dimenticati dall'uomo.

Immagini in bianco-nero permeate da un grande silenzio che parafrasano la solitudine e l'abbandono di queste strutture legate al mezzo di trasporto, riconducendo alla sempre più diffusa solitudine dell'essere umano che di questo mezzo di trasporto sente ancora l'opportunità.

Non manca, nella ricerca iconografica del gruppo, l'apporto di una interpretazione cromatica (Renato Zuani) in un approfondimento personale di taglio sociologico legato al quotidiano. Immagini che hanno il compito di illustrare alcuni momenti dell'uomo e le sue piccole grandi verità viste con l'occhio dell'artista che non sta alla finestra ma partecipa, attimo per attimo, alla condizione umana. Interpretazioni fotografiche non prive d'impatto emotivo nella descrizione dell'ambiente circostante che, tra una fermata e l'altra, tra il salire e lo scendere dalla carrozza, ci permettono di entrare in dinamica sintonia con un vivace spaccato della vita lavorativa (ai più sconosciuta) della più variegata utenza di questo necessario mezzo di trasporto.

Eleganti le interpretazioni bianconeriste caratterizzate da una sobrietà formale descrittiva (Goffredo Pezzolla) a fronte delle riprese più dinamiche e disinvolute (David Fontanari) che ci portano via via a sco-

pire, in sintonia con le arti visive contemporanee, un mondo di colori (Roberto Calliari) animato da curiosi segni legati alla specifica segnaletica ferroviaria che, dietro al loro vivace e decontestualizzato apparire, celano il crescente degrado e abbandono di questo manufatto. Un intento fotografico capace di portare avanti un'indagine autonoma ed estremamente personale della realtà circostante partendo da punti di vista minimali che richiamano alla nostra memoria già collaudate sperimentazioni fotografiche degli anni '60 e '70 in Italia.

Concludono questa rassegna alcune immagini che descrivono, in un modo quasi asettico, in un grande pannello polittico l'ambiente in cui si snoda la linea ferroviaria: scatti fotografici che sembrano uscire dallo sguardo di un freddo viaggiatore-catalogatore intento a registrare con certissima precisione soltanto la temporalità del susseguirsi delle fermate del convoglio ferroviario.

Si affiancano alcune polaroid (Lucillo Carloni) - ingrandite e digitalizzate - meno convenzionali e usurate che si ispirano alla tecnica del "polapressure" che stimolano a ripensare e a riscrivere l'immagine stessa secondo il progetto mentale del fotografo-artista.

Proprio queste ultime immagini ci ricordano un'altra esperienza di notevole spessore didattico sperimentale, recentemente approdata in Trentino per gli studenti del Polo Scolastico di Borgo Valsugana, ad opera del grande fotografo Nino Migliori nell'ambito dell'iniziativa "Lagorai ImmagiNato".³

"La ferrovia della Valsugana - Interpretazioni fotografiche" è la dimostrazione che viaggio e fotografia sono indubbiamente due partner naturali. Bene interpreta lo spirito del viaggiatore lo scrittore Paolo Rumiz che così lo descrive: "... Il viaggio può salvarci. Il nomadismo lento, lo sguardo diagonale dal finestrino, il dialogo vis-à-vis nello scompartimento, l'ascolto di voci deboli, la fatica, la condivisione... Tra viaggiatori succede, ci si raccontano cose anche intime, tanto non ci si rivedrà mai più. Il paesaggio che scorre lateralmente offre loro un nastro su cui incidere le loro voci narranti e lo scompartimento crea la necessaria cassa di risonanza, lo spazio chiuso perfetto, quasi un sito dove chiudersi filtrando solo ciò che interessa della realtà. ..."⁴

Se viaggiare accresce la conoscenza degli esseri umani e la visione del mondo, fa conoscere altri modi di vivere e ci rende più comprensivi nei confronti di chi ha usi e costumi diversi dai nostri, fotografare significa interpretare il mondo che ci circonda secondo il nostro bagaglio culturale, il nostro background, come ci hanno dimostrato gli autori delle immagini di questo libro.

Una interessante e rara occasione, per riflettere ed approfondire questi concetti, ci è fornita pertanto da questa iniziativa culturale dedicata alla fotografia di reportage scaturita da un workshop intelligente.

Osservando a posteriori la struttura di questo lavoro realizzato a più mani, viene spontaneo rilevare come questi sette autori abbiano saputo elevare la fotografia a testimone privilegiata dell'indagine sociale, connotando nuova dignità alla forma, intuendo l'esigenza di un linguaggio partecipe ai profondi mutamenti che attraversano la società.

Un lavoro caratterizzato da un impianto progettuale che si incentra su motivazioni etiche e culturali, filtrate nella loro interiorità e partecipazione ideologica e deontologia professionale, modello ispiratore del nuovo fotogiornalismo.

Un uso, ed una pratica della fotografia, che vede questi fotografi attenti osservatori sul campo, salire e scendere dal treno confusi tra la gente, scrutare dai finestrini l'ambiente circostante, camminare a fianco dei binari ed indagare attraverso i loro obiettivi fotografici (tra un casello e l'altro) con lo scopo di cogliere quegli attimi del quotidiano come partecipazione alla vita e alle problematiche dell'esistenza.

Peraltro in questa zona del Trentino la lungimirante A.P.T. Lagorai non è nuova ad iniziative di rilievo: basti ricordare - nel solo 2004 - la presenza di importanti fotografi impegnati nel reportage come Gianni Berengo Gardin, Mario Lasalandra, Ernesto Fantozzi, prima ancora di Francesco Cito e di Nino Migliori, tanto da meritare di proiettare la Valsugana come futuro importante polo d'attrazione nei confronti di una fotografia sempre più al passo con i tempi.

Uno sforzo considerevole, quello profuso dagli organizzatori di queste non facili iniziative, ai quali va riconosciuto il merito di aver favorito in tutti noi lo svilupparsi di un "palato assai sottile" nei confronti della grande fotografia italiana.

Giancarlo Torresani

*Direttore del Dipartimento Attività Culturali della F.I.A.F.
(Federazione Italiana Associazioni Fotografiche)*

¹ Susan SONTANG, *Sulla Fotografia*, Nuovo Politecnico 107, Edizioni Einaudi 1978, 3a ed. 1980.

² Floriano MENAPACE, *La ferrovia della Valsugana: un importante reperto di archeologia industriale del Trentino*.

³ Nino MIGLIORI (a cura di), *Lagorai Immaginato*, Damiani Editore 2004.

⁴ Paolo RUMIZ, *È Oriente*, Feltrinelli, Milano 2003

La Ferrovia della Valsugana: un importante reperto di archeologia industriale del Trentino

Immaginiamoci le locomotive "tipo 56" delle K.k Staatsbahn che sono state le prime a testare la linea e poi a percorrerla quotidianamente, cominciando proprio col trainare il pesante treno inaugurale formato da undici carrozze, passare sul lungo viadotto di Gocciadoro; oppure l'arrivo di sempre più numerosi convogli smistati nella stazione militare ai Paludi di Pergine, carichi di soldati, cavalli, attrezzature, cannoni e, più avanti, costeggiato il lago, nella bella stazione di Caldonazzo, il più potente obice della prima guerra mondiale, lo Skoda 42 M14, sparare un proietto da una tonnellata, magari proprio quello che cadde su forte Campomolon, distruggendolo; o l'arrivo a Levico o Roncigno di turisti in ghette e bombetta, pallide signore con grandi cappelli velati e ombrellini da sole, di azzimati ufficiali in azzurro e grigio, bisognosi di riposo e di cure termali: una carrozza, il "Kafee" aperto, silenziosi e oziosi pomeriggi estivi accaldati da un sole a picco; o, più avanti, la grande stazione internazionale di Primolano, luogo di nessuno e di tutti, dove venivano scambiati passaporti, merci, saluti, dove neri doganieri con le mostrine gialle parlavano la stessa lingua e le fulgiginose locomotive venivano girate per scambiarsi i passeggeri ripartendo per la mitica Venezia su convogli trainati dalle agili "tipo 21" della Società Italiana Ferrovie Venete.

I 110 anni che sono intercorsi dalla prima picconata per la realizzazione della ferrovia della Valsugana oggi impongono una seria riflessione sul suo stato presente e futuro.

La linea venne rapidamente costruita tra il 1894 e il 1896, ufficialmente per motivi di "...pubblica utilità..." come dichiara il documento di concessione, pubblicato sul "Bollettino delle leggi dell'Impero" del 10 aprile 1894, in realtà per scopi militari dato che si incuneava tra il primo fronte di Folgaria, Lavarone e Asiago e il secondo del Lagorai, Vanoi e Primiero. I grandi lavori di fortificazione di quei territori erano già iniziati dagli anni Sessanta e la linea, che partiva da quella che era diventata la "Fortezza di Trento" per terminare a Tezze, forniva un supporto logistico determinante al completamento e rifinitura di tutte quelle imponenti opere militari.

Il "Dr. Carlo Jülg prof. all'I.R. Ginnasio di Trento" era stato incaricato di redigere una "Descrizione della linea" in occasione della sua inaugurazione, avvenuta il 26 aprile 1896. Sulla traccia dei diari dei gran-

di viaggiatori o, più semplicemente, secondo le relazioni richieste, in quegli anni, ai soci del Touring Club, il professor Jülg, mettendosi nei panni di un passeggero, osserva il paesaggio guardando dal finestrino di una delle carrozze del treno, percorrendo il tragitto tra Trento e Tezze e, con penna colta, ricca di notazioni storiche, artistiche, ma anche antropologiche, economiche e sociali, illustra con arguzia panorami, centri abitati, coltivazioni, industrie, ma, soprattutto, dà conto di ponti, viadotti, stazioni, opere di bonifica, consolidamenti di rocce pericolanti e anche pendenze, distanze, pesi e materiali. Questa importante traccia porta senza indugio alla ricerca di tutto quello che è rimasto a noi della lunga vita della ferrovia.

La prima guerra mondiale con le sue distruzioni, il ventilato rilancio richiesto dal Ministero dell'industria italiano nel 1919, al quale non fecero seguito che opere di ripristino dell'esistente più che di valorizzazione e la stessa cosa avvenne nel secondo dopoguerra, fino a noi quando la sempre più difficoltosa regolamentazione del traffico su gomma e dello spostamento di persone e merci ha riproposto il recupero economico e tecnico della linea.

Su queste basi, vista la valorizzazione turistica del Trentino, il recupero di tante tradizioni culturali, il restauro di importanti monumenti, castelli, chiese, fortificazioni, centrali elettriche, il ripristino funzionale di alberghi d'epoca, specialmente nelle località termali, vede la ferrovia come possibile arteria di collegamento di tutte le valenze culturali della valle operando per la sua salvaguardia come previsto dal "Codice dei beni culturali e del paesaggio" del 24 febbraio 2004 (art. 143 e seg.), ma anche e soprattutto per la valorizzazione di quanto di storico esiste ancora.

Non una violenta modernizzazione forzata, come appare già in alcuni punti della linea, ma il ripristino funzionale coerente con lo stile, di volta in volta presente, di stazioni, magazzini, costruzioni varie, suppellettili come distributori d'acqua, piattaforme girevoli, tettoie, ricoveri per gli attrezzi, caselli ai passaggi a livello e anche mobili, panche, lampade, suppellettili e quant'altro, dopo attenta valutazione storico-critica, è da tutelare ai fini del recupero e valorizzazione di quello che si configura come uno dei maggiori reperti di archeologia industriale del Trentino.

La sensibilità culturale che le amministrazioni pubbliche della valle hanno già dimostrato da molti anni deve far riscoprire la ferrovia non solo come mezzo di trasporto, ma perfezionato strumento di comunicazione a caratteristiche ecologiche, fonte, altresì, per la propria storia, possibile museo ferroviario all'aperto, occasione per rinnovati studi scientifici, restauri, richiamo per quel tipo di turismo colto e rispettoso della natura, che sembra essere la strada giusta per una corretta compatibilità ambientale e un interessante indotto economico per poter svolgere fattivamente le operazioni sopra indicate.

La proposta fotografica che accompagna questo testo vuole dare un succinto esempio dei reperti rintracciabili sulla linea: da uno spezzone di binario del 1884 dello scalo di Primolano alle leggere rotaie austriache del 1895, ai distributori d'acqua fregiati della Stella d'Italia, ai piccoli "kafee" austro-ungarici o ai "ristoratori" delle stazioni ricostruite negli anni Venti, alle caratteristiche transenne in cemento delle Ferrovie dello Stato, agli originali magazzini in legno, dipinti di giallo e rosso, ancora presenti in quasi tutti gli scali, per arrivare, infine, alle vedute dello stato attuale di un campione di stazioni, dal capolinea di Trento fino a quella di Primolano.

Floriano Menapace

BIBLIOGRAFIA

Johann STOCKKLAUSNER, *Dampftrieb in Alt-Österreich, 1837 - 1918*, Verlag Josef Otto Slezak, Wien 1979.

Giovanni CORNOLÒ, Giovanni VILLAN, *Binari del passato, La Società Veneta Ferrovie*, Ermanno Albertelli Editore, Parma 1984.

Carlo De CARLI, Cristian ROSSI, *La "Carrozza matta", storia della ferrovia della Valsugana*, Comune di Trento, Trento 1990.

Mario FORNI, Paolo CORRÀ, *Le ferrovie del Trentino*, U.C.T., Trento 2003.

floriano menapace

menapace

Floriano Menapace (1946)

Floriano Menapace di Trento, fondatore dell'Archivio Fotografico Storico della Provincia Autonoma di Trento, per il quale ha curato numerose mostre e pubblicazioni, è studioso di storia, critica ed estetica della fotografia. Oltre che fotografo in bianco/nero è specializzato in analisi e decodifica dei messaggi insiti nelle immagini. L'oggetto delle sue "osservazioni fotografiche" si configura in ricerche sulle emergenze culturali attinenti all'ambiente e al paesaggio, che realizza, principalmente, con attrezzature in grande formato.



PRIMOLANO • H S W 1884 - V ZELTWEG B S T 1895 SAVONA - 1906 - XII







RONCEGNO





LEVICO • KAFEE





PRIMOLANO • CAFFÈ / RISTORATORE





PRIMOLANO • GABINETTI / SIGNORE





TRENTO • STAZIONE



PERGINE • STAZIONE



CALDONAZZO • STAZIONE



LEVICO • STAZIONE



RONCEGNO • STAZIONE





TRENTO • VIADOTTO





TRENTO • VIADOTTO

david fontanari

fontanari

David Fontanari (1980)

David Fontanari nasce il 12 aprile 1980 a Trento. Vive da sempre a Pergine Valsugana.

È fotoreporter di professione per il quotidiano L'Adige dal 2003. Fa parte del Gruppo fotoamatori di Pergine. Ha già presentato al pubblico un suo lavoro sul Nepal.





PASSAGGIO A LIVELLO



goffredo pezzolla

pezzolla

Goffredo Pezzolla (1938)

Goffredo Pezzolla nasce il 17/12/1938 ad Albano Laziale in provincia di Roma, dove risiede.

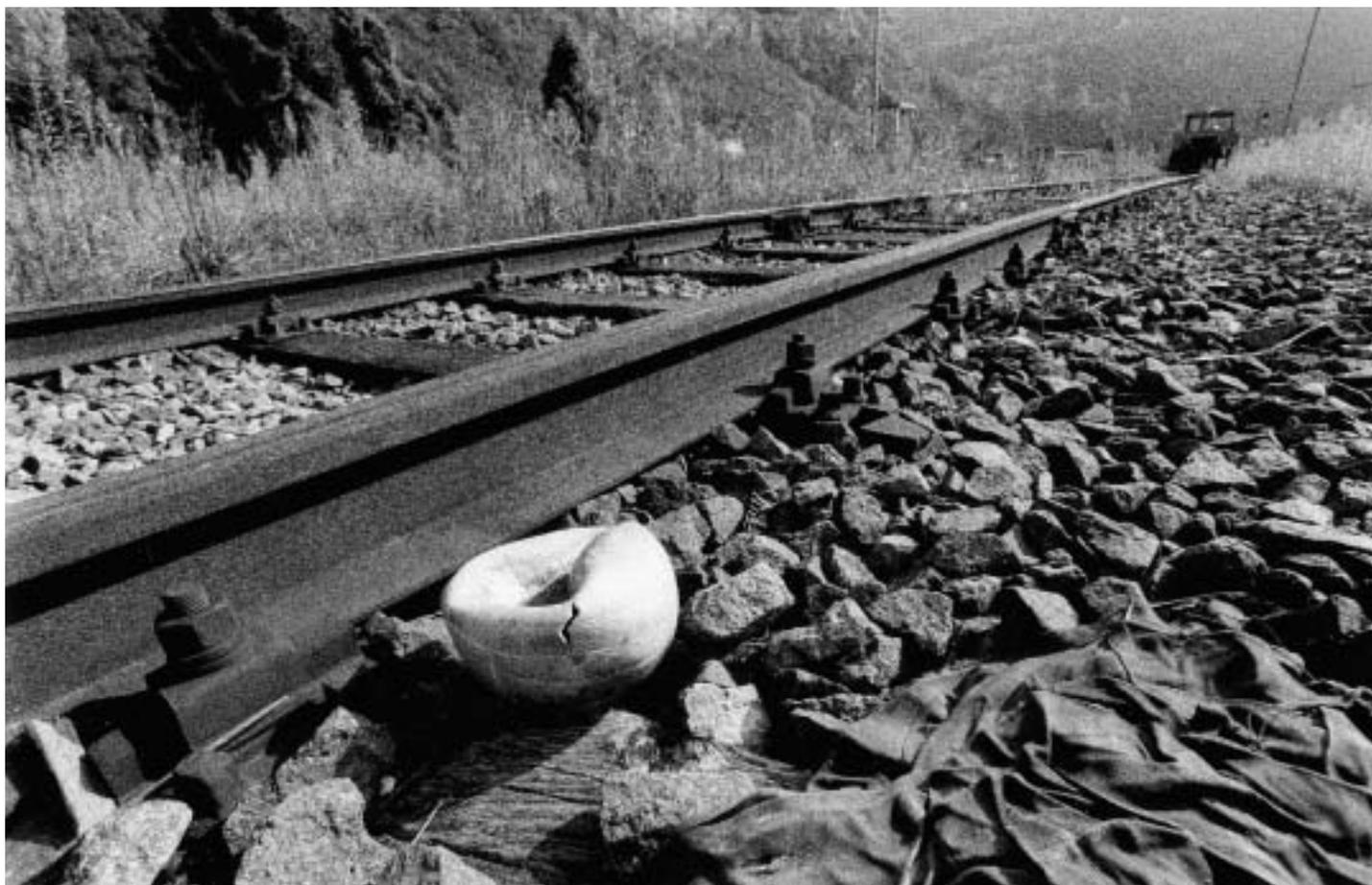
Appassionato fotoamatore, comincia la sua attività nel 1998. Ha trovato ispirazione frequentando il Workshop del grande fotoreporter Francesco Paolo Cito svolto sulla ferrovia della Valsugana nell'autunno del 2004. Numerose sono le sue partecipazioni a mostre individuali e collettive.





RONCEGNO • SCAMBIO "20 - 4"







daniele lira

lira

Daniele Lira (1958)

Nativo di Borgo Valsugana, amante della natura, scalatore e guida alpina, appassionato fotografo, acquisisce sempre più una sua autonomia creativa operando con originalità e autorevolezza proponendo varie ricerche, quella sui malghesi e sul mondo dell'infanzia soprattutto, che subito si impongono per l'altissima qualità formale e contenutistica ottenendo riconoscimenti a livello nazionale. Il suo bianconero dinamico tende a sintetizzare situazioni e atmosfere per riproporne una interpretazione emozionale che cattura l'osservatore.









BORGO VALSUGANA





BORGO VALSUGANA





STRIGNO













CISMON





PRIMOLANO





PRIMOLANO





PRIMOLANO









RONCEGNO





BARCO





RONCOGNO





VILLA AGNEDO

renato zuani

zuani

Renato Zuani (1962)

Nasce a Rovereto, dove vive e lavora. Si avvicina alla fotografia da autodidatta e nei primi anni Ottanta collabora con un periodico sportivo producendo fotografie e articoli. Approfondisce i suoi interessi in seno alla storia della fotografia, dagli albori fino alla contemporaneità, accostandosi all'opera di vari autori. Dal 1988 espone in varie collettive a Rovereto ed espone, in collaborazione con altri, una ricerca sulle nuove tendenze sociali di divertimento collettivo. Dà avvio, dal 2000, a una ricerca fotografica delle manifestazioni "Gay Pride" italiane, tuttora in corso d'opera, e documenta l'attività degli Schützen del Trentino (1997/2004).





PERGINE





GRIGNO - STRIGNO



STRIGNO



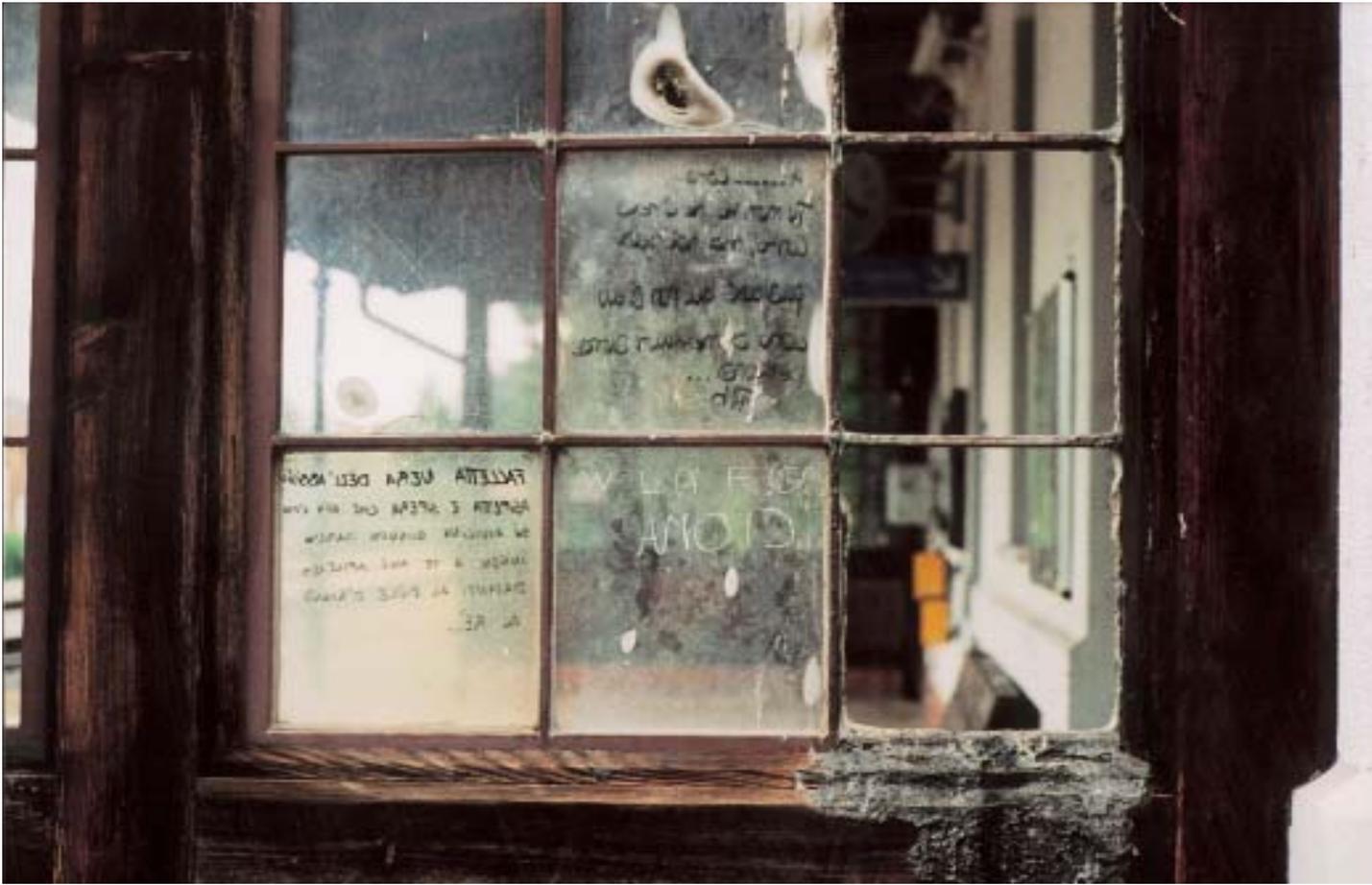




PRIMOLANO

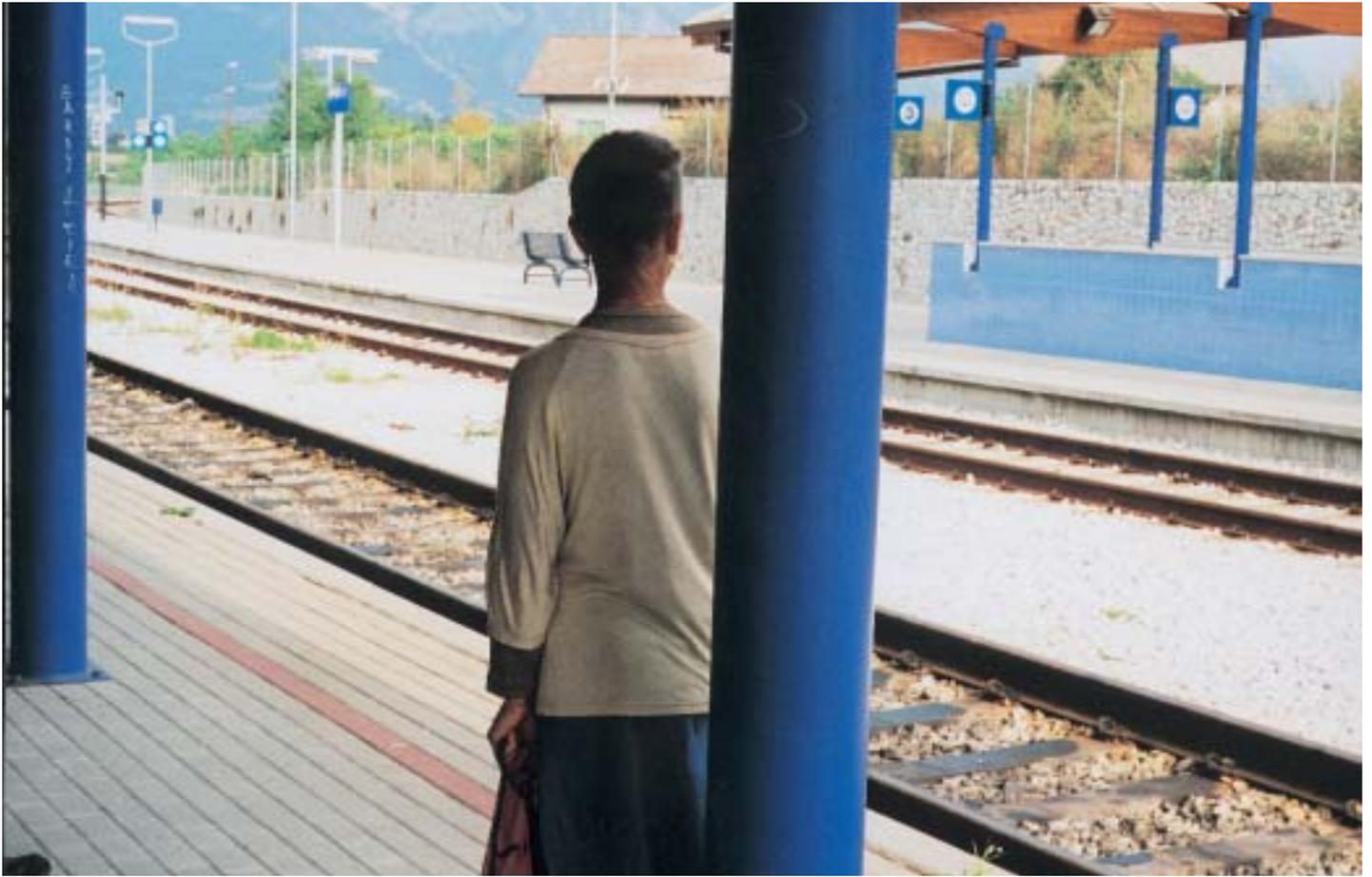












BORGO EST



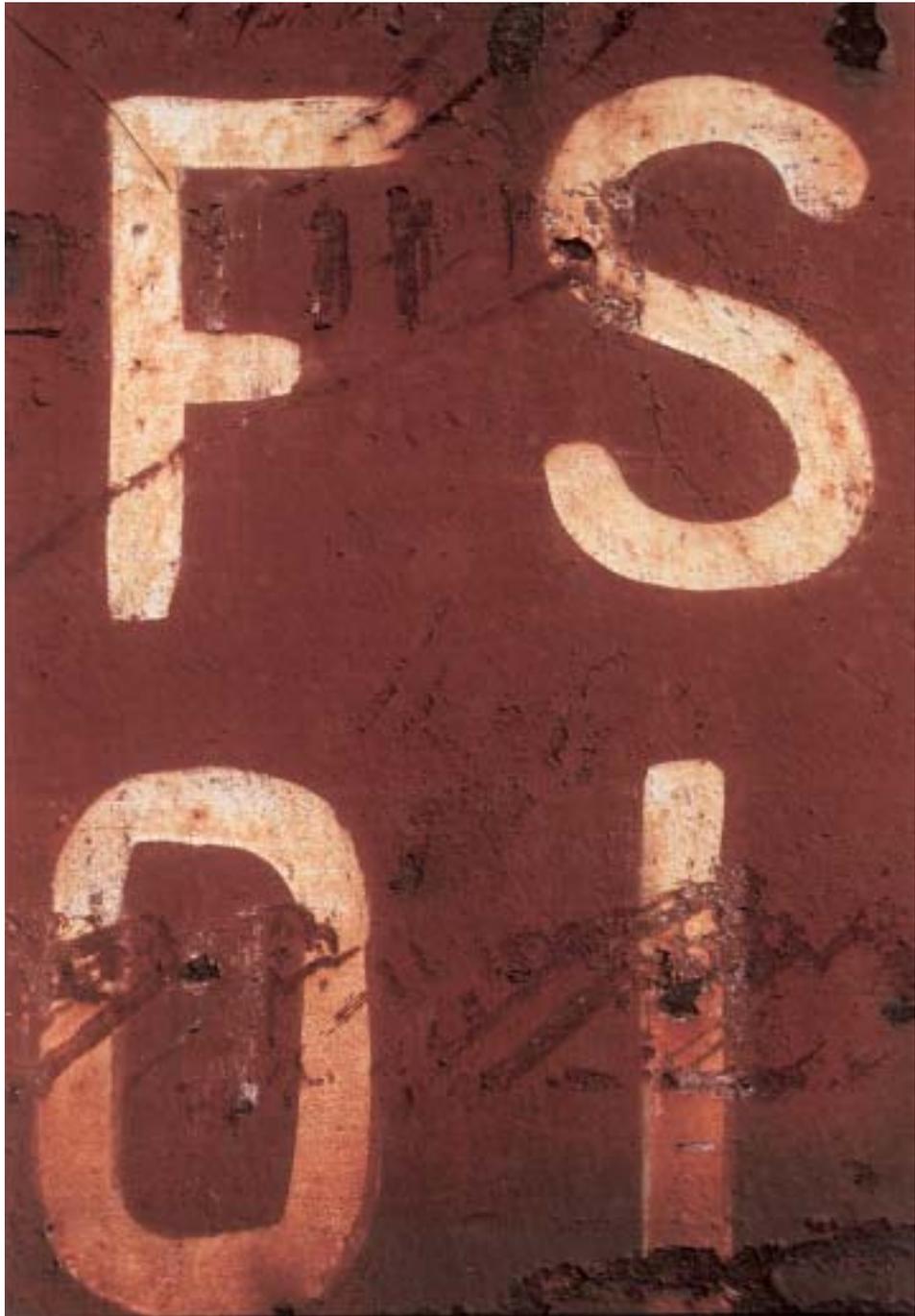
roberto calliari

calliari

Roberto Calliari (1962)

È nato a Trento dove vive e lavora. Si occupa da alcuni anni, nell'ambito della SUSAT (Sezione Universitaria Società degli Alpinisti Tridentini) dell'organizzazione di corsi e dell'attività di promozione fotografica. Fotografo perspicace, vincendo la sua innata timidezza ama ricercare con acutezza i particolari di una sua personale sfera, operando in modo silenzioso, con tecnica piana, mai esibita, tende all'evidenza per richiamare l'attenzione sempre sul soggetto.





LEVICO • FS OI

OBLITERATRICE
OSTRUITA (1)



**CONVALIDA
BIGLIETTI
FERROVIARI**



LEVICO • INCATENATO









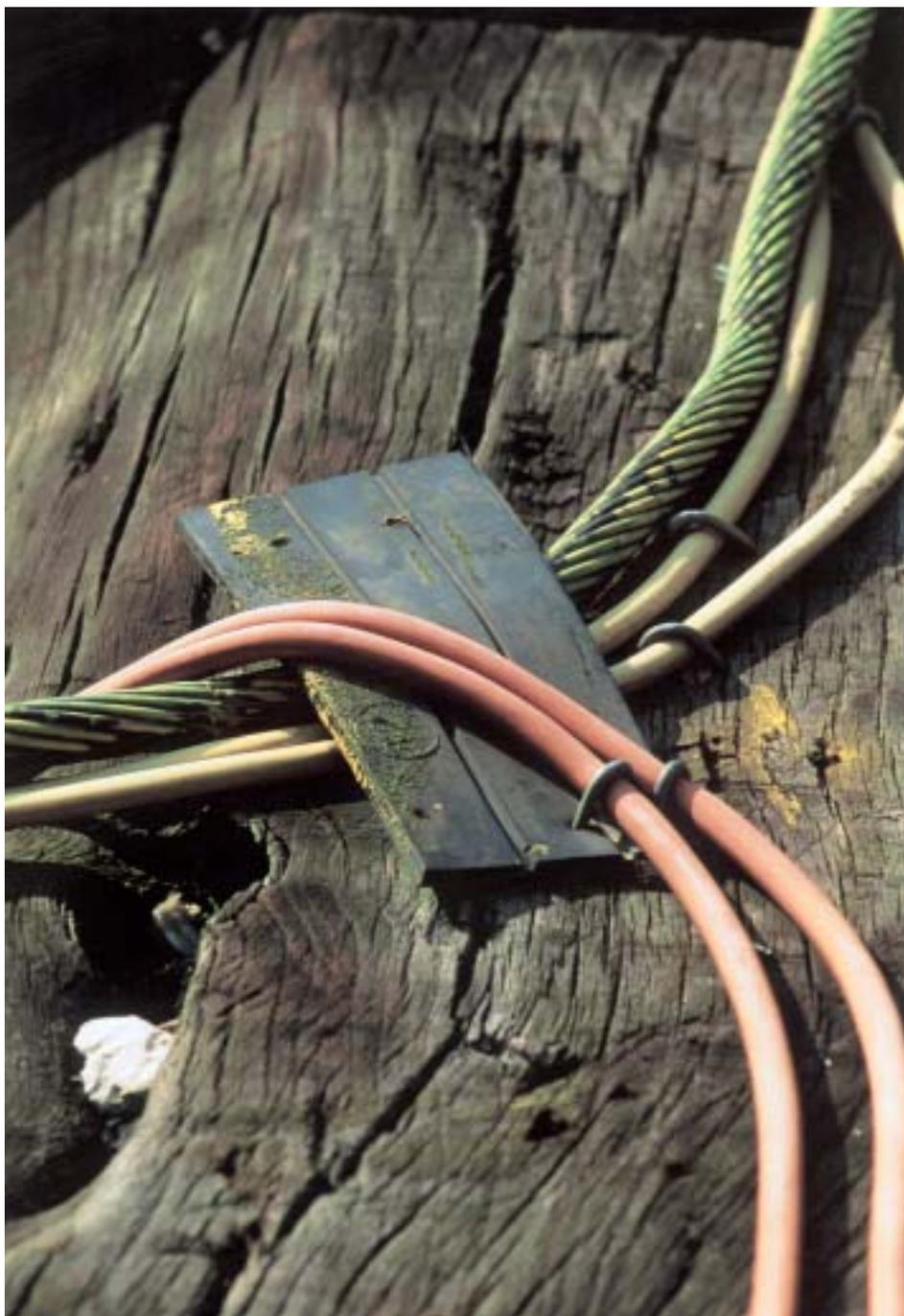








LEVICO • >8,00 M<





PRIMOLANO • T



lucillo carloni

carloni

Lucillo Carloni (1936)

Nato ad Arco, abita da molti anni a Trento. Appassionato cineamatore fino dagli anni Sessanta, dal 1996 si dedica esclusivamente alla fotografia a colori e, di recente, a quella digitale. Come autore ha prodotto mostre personali e partecipato a numerose collettive ottenendone riconoscimenti. Molto attivo nella sfera dell'associazionismo fotoamatoriale cura con successo la diffusione e la didattica organizzando incontri e corsi. Con i suoi più importanti lavori ha in preparazione la pubblicazione di un volume antologico.



POLITICO 1



POLITICO 2



Trento



Malino Vittoria



Vecchie agrarie



Ponte sul Fersina



Ospedale S.Chiera



Torri Villazzano



P.L.Villazzano
12,28



tra Villazzano e Povo



Povo
12,32



lavori tunnel Martignano



sopraslevata dei Crozi



area commerciale Pergine



Pergine
12,49



Pergine



S.Cristoforo - Ischia
12,53



Lungolago



Valcanover



porto Calceranica



Calceranica
12,58



Caldonazzo
13,02



sottopasso Caldazzo-Lorica



Levico
13,07



Levico



Roccegno
13,14



Borgo V.S. centro
13,21





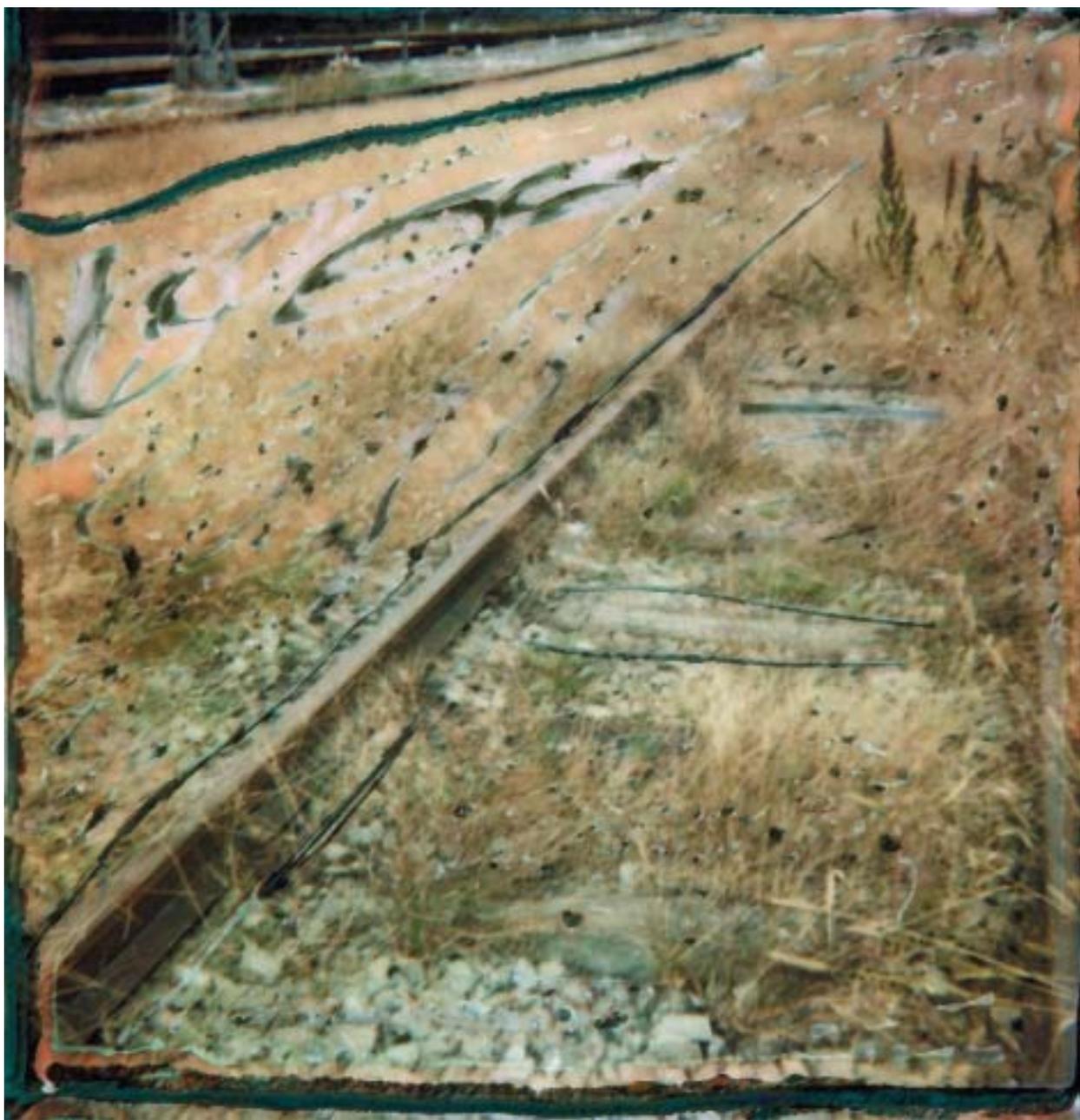
POLAROID 2





POLAROID 4





POLAROID 6

impressioni

impressioni

È pericoloso sporgersi

C'è stato un periodo in cui scendevo spesso a Bassano e in quegli andirivieni in "littorina" scrutavo il veloce mutare del paesaggio della Valsugana, sfortunata testimone della follia di ben due guerre.

Dopo Ospedaletto, dove le valli incomincia a restringersi, la montagna si faceva incombente con bastionate rocciose sempre più imponenti. Era su queste lavagne di roccia che cadeva il mio sguardo e, appiccicato al finestrino, immaginavo dove poteva esistere una sequenza di piccole asperità che mi avrebbero permesso di salire con la sola forza delle dita.

Nel suo percorso, ad un certo punto, il treno entrava nella gola che il fiume Brenta ha scavato nella montagna, modellando le pareti di bellissimo calcare in forme lisce e bombate per un dislivello che incomincia a essere importante per un arrampicatore.

La placca è molto liscia. I miei movimenti devono essere calcolati e precisi. La corda a cui sono legato scorre libera, ondeggia al vento. La sensazione del vuoto che mi circonda è aumentata da quando il sole ha lasciato il fondovalle.

È curioso questo cambio di prospettiva, questo stravolgimento spaziale: tra i piedi vedo scorrere piccolo il treno; lo vedo avanzare apparentemente lento, come lento è lo scorrergli parallelo degli autotreni.

Qui, una caduta sarebbe un fuoriprogramma da evitare assolutamente, vista la distanza che mi separa dalla sosta dove il mio compagno di cordata guarda con apprensione, letteralmente appeso nel vuoto.

Ancora qualche piccolo movimento e finalmente afferro l'appiglio a forma di goccia scavato dal continuo stillicidio dei bombè soprastanti. Riesco ad infilarvi solo un dito, al quale accavallo immediatamente il medio e il pollice. I piedi rimangono in aderenza sulla parete liscia. Scorgo sulla destra all'altezza degli occhi un piccolo ciuffo di erba fuoriuscire dall'unica microfessura presente: il posto ideale in cui infilare un chiodo, che batto forte con il martello fino a farlo penetrare del tutto.

Ho raggiunto finalmente una relativa tranquillità. Mi guardo intorno: la placca è indorata dall'ultimo sole di tardo autunno e mi sembra sospesa nel vuoto, appoggiata al nulla come se nell'universo non esistesse altra materia che quella.

Infilo la mano nella tasca del maglione e ne estraggo una placchetta di duralluminio con parole incise, staccata da sotto il finestrino di uno di quei treni che mi portavano a Bassano e sui quali, un poco alla volta, avevo costruito il sogno che sto vivendo. L'attacco al chiodo con un sottile cordino.

Fu quella una grande giornata di arrampicata, in cui nacque una bella via. E oggi mi piace pensare a chi, ripetendola, si trova a rimontare da sotto il bombè quella fantastica placca e con tutto quel vuoto sotto ai piedi, passa la sua corda a quel chiodo, dove, ancora dopo vent'anni, sta appesa la scritta "è pericoloso sporgersi", rubata a un treno.

Questa ricerca fotografica sulla ferrovia della Valsugana nasce lontano, meditata e sentita nell'intimo. Una bellezza forte scaturisce dall'oblio e dalle ferite del tempo la materia trasuda una grande dignità. Questa dignità mi viene incontro, lasciandomi a mia volta muto e assorto a rileggere i codici del nostro tempo, dove ritmi e suoni ci imbrigliano in un vivere impazzito, inconsapevole ipnotico viaggio.

Vedo stazioni e treni, luoghi forti d'incontro e di addio angosciato, rotaie, un andare dritto: vedo abbracci, lacrime, noia, delusione cocente per chi non è arrivato e sudore che gronda sulle rotaie e sui sassi delle rampe, mani callose che hanno creato tutto questo.

I miei occhi si chiudono e poi ritrovano la luce. Nel bagliore accecante di paesaggi svuotati l'odore di macerie sgombrate, di nafta, e di grasso di ruspa prende il posto di ciò che era elegantemente connotato all'ambiente, legato profondamente alla cultura del luogo. Al posto della storica stazione tre container squadrati, duri e pesanti: il paese di Barco ha perso un tassello della sua bellezza e la Valsugana un pezzo della sua storia.

Questo fiume di sensazioni, radicate nel profondo dell'inconscio, è uscito bidimensionale, su carta sensibile alla luce e alle emozioni: ricordi di viaggi, di volti e colori, ritmati da cadenze di ferro. Ferro contro ferro. Ferro rotondo e ferro disteso, dritto, dilatato e scottato dal sole, oppure che si tiene irrimediabilmente la tua pelle appoggiatavi nel cuore dell'inverno.

Ricordi di sbuffi, di sibili che portano le vite lontane, dentro realtà separate, disperse, chissà dove, chissà con chi.

La ferrovia è dentro la storia di tutti noi. Qui ha voluto farsi raccontare, forse, per tornare a vivere.

Daniele Lira

La ferrovia della Valsugana Segni di... vita

Giallo, sì proprio giallo... Si distingue a mala pena tra queste sterpaglie. Le mani, ormai intirizzate in questo mattino di fine novembre, spostano lentamente gli arbusti che celano l'oggetto che ha colpito la mia attenzione... Perché mai m'interessa, perché la curiosità sospinge i miei movimenti in quest'intrico di natura che sta prendendo il sopravvento in quest'angolo di stazione ferroviaria? I ricordi vanno agli incontri con Francesco Cito, alle prime immagini scattate nei pomeriggi caldi e assolati di un'estate ormai terminata ma ancora viva, alle conversazioni con Floriano, seduti sulle panchine deserte di stazioni dimenticate, alle storie dei nostri nonni che su questi ed altri binari hanno lasciato i segni del loro lavoro, alla voglia di raccontare e far rivivere questo pezzo di storia che il tempo sta logorando e trasformando.

E allora ecco la voglia di documentare e trasmettere sensazioni, il piacere di impegnarsi in un lavoro di gruppo che nasce dalla determinazione, dall'energia di Daniele e dal confronto con Renato e gli altri amici.

Momenti d'intensa condivisione, d'intreccio appassionante con il vissuto di ognuno di noi, momenti che hanno fatto sì che la fotografia diventasse l'elemento catalizzatore di passione, vigore e suggestioni.

Ecco perché sono qui... Sì, giallo, giallo e nero, è quel che resta di un segnale, o meglio credo di una "tavola d'orientamento" probabilmente posta in prossimità di chissà quale passaggio a livello ed ora irrimediabilmente rimossa. Fisso l'inquadratura e percepisco qual è la vera immagine: le persone, la loro vita ed il loro lavoro.

Ecco cosa celano questi pochi rottami ed i miseri rifiuti che li attorniano, forse frutto di qualche giornata di lavoro sulla massicciata, temperata da pochi sorsi che placarono l'arsura. Tutto ciò che dal 1894 in poi è divenuto il ricettacolo, l'incontro d'attività, sforzi, conflitti, dolori, speranze...vita! E la dignità di un lavoro che sembra ormai quasi spento in quei pochi resti, ma ancora presente nell'orgoglio, nella ferezza delle parole di chi su questa ferrovia ancora vive e lavora.

Questo è il motivo, il significato di un impegno rafforzato dal trasporto, dal calore che ci hanno dimostrato le persone che abbiamo incontrato nei giorni trascorsi nelle stazioni e lungo il tormentato percorso di questi binari.

Pare così diversa quest'immagine da altre in cui ha vinto il desiderio, l'istinto di decontestualizzare

ancor più queste tracce, visualizzarne pochi segni per renderne, se fosse possibile, solo l'essenza. È il tentativo, senza irriverenza, di dare, con questi pochi tratti, un'estrema sintesi al senso di questo mio lavoro e nello stesso tempo la volontà, o l'illusione, di sottrarre se stessi e questa ferrovia alla realtà e alle ferite inflitte dalla vita e dal tempo.

Roberto Calliari

Valsugana andata e ritorno

L'uomo di fronte e me indossa giacca e soprabito grigio, calza stivaletti di pelle, ha baffi curati. In testa, un vissuto cappello stile Borsalino lancia una sottile e definitiva testimonianza della sua sessantina.

Fuma. E il fumo delle sue sigarette è l'unico sussurro che mi parla - ma inascoltato - del tempo intorno a noi che passa, segnando col suo inesorabile ciclo la luce che trasfigura questo tardo pomeriggio di quasi novembre.

E lui fuma. Ma lo fa lentamente, senza ansie: in una attesa paziente fatta di quelle rade movenze consapevoli che hanno, a volte, gli umani che dal tempo si sentono, alfine, vinti.

Accanto a lui, sulla robusta panchina della stazione - legno di rovere - sta, ben ripiegata, una coperta di lana. E vicino a questa, un ombrello. E poi appoggiate a terra due valigie, una sopra l'altra. Oggetti ordinati con una cura d'altri tempi e puliti, dignitosi, obbedienti: sembrano attendere da secoli e col fiato sospeso un treno che, di lì, non è passato mai.

Lo guardo in silenzio. Non più di tre secondi, altrimenti lo sguardo diventa fisso, maleducato.

Restituisce i tre secondi di attenzione, e l'educato divagare degli occhi. In silenzio. E finisco per chiedermi se sono qua ad aspettare, seduto su una panchina uguale alla sua, di fronte alla sua, il suo stesso treno che manca da sempre.

Fuori, intorno a tutto, oltre le colonne in ferro arrugginite che sorreggono la tettoia, oltre alla linea orizzontale e definitiva dei binari, fissiamo (per molto più di tre secondi; tanto non sembra accorgersene) l'autunno che adagia sempre più convinto i suoi colori caldi sulle foglie degli alberi, sotto coltri grigiastre e umide, da giornata di pioggia.

E sento il freddo che penetra i miei vestiti e, nei piedi umidi di erba e pozzanghere, il vago rimprovero per tutto il tempo che ho camminato cercando.

Mi sforzo di ricacciarlo annullandolo col calore della voglia di vedere, col desiderio di provare esperienza, con la meraviglia della luce che da dentro gli occhi perdura a consegnarmi la certezza che, comunque sia, valeva la pena di arrivare a questa stazione camminando.

Roncegno, Valsugana.

Ho una macchina fotografica al collo ed un pugno di rullini esposti nello zaino. Da questo posto, da quest'aria che di nuovo si smaschera lontanamente irreali, è iniziata quasi due mesi fa la ricerca delle

immagini che possano testimoniare, documentare, raccontare questo solco di ferro che dal lontano 1896 segna l'alveo di una valle spianata e fertile con i suoi ritmi, i suoi rumori, la sua velocità, le sue promesse, le sue migliaia di vite passate e ripassate e sospese, all'infinito, sopra tante traversine quanti gli anni di questa parte di universo, di questo spigolo di realtà trentina.

La sensibilità di Daniele Lira e Lorenza Biasetto dell'A.P.T. del Lagorai Valsugana e Tesino ha tracciato un segno di partenza con i due giorni di laboratorio da passare assieme ad un grande fotografo, Francesco Cito.

Francesco è uno che, di mestiere, racconta storie. Con le fotografie. E lo fa con amore, con passione, con tutto quello che ha, tempo compreso. E lo sa fare da Dio. Ha detto: "È importante vedere, guardare, osservare tutto. Quello che fanno gli altri, quello che succede intorno. E poi scordarsene, allontanarsene, pensare con la propria testa, ragionare". Ha detto: "Ogni foto che fai deve essere la perfetta concretizzazione del tuo pensiero, la restituzione di tutto quello che tu sai della storia che vuoi raccontare. Deve narrare le sue verità con tutto quello che fa vedere di sé". Ha detto: "Se io volessi mostrare a tutti che questa ferrovia è antica, pittoresca, romantica, ma utile, indispensabile, patrimonio di tutti, e tuttavia sempre più abbandonata, dimenticata, dismessa, triste, farei così e così".

Ha detto anche tante altre cose, in quei due giorni che abbiamo passato tutti insieme a parlare di fotografia sospesi sui ciottoli dei binari. A me, personalmente, ha detto un mare di esperienza, saggezza, compostezza, razionalità. Ed entusiasmo.

L'entusiasmo è contagioso: forse per primo è venuto da Daniele, che per mesi ha pensato, proposto, creduto, incoraggiato questa ricerca. È come un vento che ha attaccato Floriano, Roberto, me e gli altri spingendoci a cercare di fare qualcosa - forse neanche si sapeva bene cosa all'inizio - con la fotografia per queste stazioni solitarie, perse ed irreali; per queste linee parallele sempre più arrugginite, sempre più affascinanti.

Ed oggi sento questi centinaia di scatti, questi centinaia di passi parte di me come mi fossero penetrati sotto pelle; come da sempre vivessi con il mio intimo foderato del giallo forte che domina gli interni dei vagoni, gli sguardi distanti e silenziosi delle persone che ogni giorno, da più di un secolo, li abitano con i propri pensieri e le proprie storie che misteriose e segrete narrano i tormenti e le gioie di queste vite in transito.

Ho aderito a questo lavoro perché adoravo i treni. Da sempre mi attraggono come concretizzazione materiale dell'idea di viaggio, di transizione, di non-luogo in bilico tra due realtà.

Ora sento di aver cominciato a capire le stazioni. E mi sento più ricco di ieri, e penso che sono contento di essere arrivato fin qui, fino a questa piccola stazione nel nulla. Sento di farne parte: mi sento stazione.

L'uomo dal cappello Borsalino continua a fumare. Non è salito sul treno che viaggiava verso Venezia. Ha espirato fumo indifferente al suo arrivare, fermarsi, ripartire. Ed ora che il trillo insistente dell'ultimo arrivo per Trento racchiude in un soffio d'ansia i miei pensieri nello zaino, mi aspetto di vederlo copiare i miei movimenti, raccogliere il suo ombrello, la coperta, le valige per salire sull'ultimo treno e allora torno a dargli un'occhiata salendo i gradini, incredulo della sua immobilità.

È tornato a sedersi, braccia conserte, gambe accavallate, sereno padrone della brace che si ravviva alle ombre della sera. E mi esce, all'unisono col fischio del locomotore questo pensiero, che ora considero l'essenza della giornata: "...anche quell'uomo è una stazione...".

Sicuramente è più stazione di me: mi è diventato un emblema. Una piccola, immensa, misteriosa stazione che si perde velocissima nella luce blu della giovane notte lasciandomi col suo interrogativo frammentato a mille e senza risposta: dove andrà quella stazione? Su quale treno qualcuno dopo di me la vedrà salire? E sarà sempre più vissuta, dimenticata, lacerata, sporca, svilita della sua dignità di quel tempo, fine ottocento, in cui fu vanto di tutta una popolazione, di un'intera regione?

Finirà magari bruciata, nella brace della sua stessa sigaretta e poi, invece che ricostruita con caparbio amore, cancellata per sempre dai ricordi? Sostituita da un paio di squallidi containers?

Oppure ricostruita, sì. Ma senza curarsi delle sue origini, del suo aspetto nobile, delle sue forme storiche? Lasciando mano libera alla maestria dell'inventiva architettonica che ne stravolge le linee, le curve, fors'anche le prospettive stesse di chi la abiterà?

Ha scritto Ferdinando Scianna che la fotografia non dà risposte, non può darne. Perché in fotografia, come nella vita, tutto dipende dalle domande: dalla qualità delle domande. Ecco, se dovessi dare un nome all'ambizione che sento nei confronti di questo mio lavoro, vorrei che fosse questo. Vorrei che questi scatti latenti sul fondo del mio zaino potessero diventare domande.

Renato Zuani

INDICE

- 5 | Prefazione
- 9 | Fotografia: punto d'incontro e testimone privilegiato in Valsugana
- 15 | La Ferrovia della Valsugana: un importante reperto di archeologia industriale del Trentino
FLORIANO MENAPACE
DAVID FONTANARI
GOFFREDO PEZZOLLA
DANIELE LIRA
RENATO ZUANI
ROBERTO CALLIARI
LUCILLO CARLONI
- 135 | È pericoloso sporgersi
- 137 | La ferrovia della Valsugana. Segni di... vita
- 139 | Valsugana andata e ritorno

Finito di stampare
nel mese di gennaio 2005

