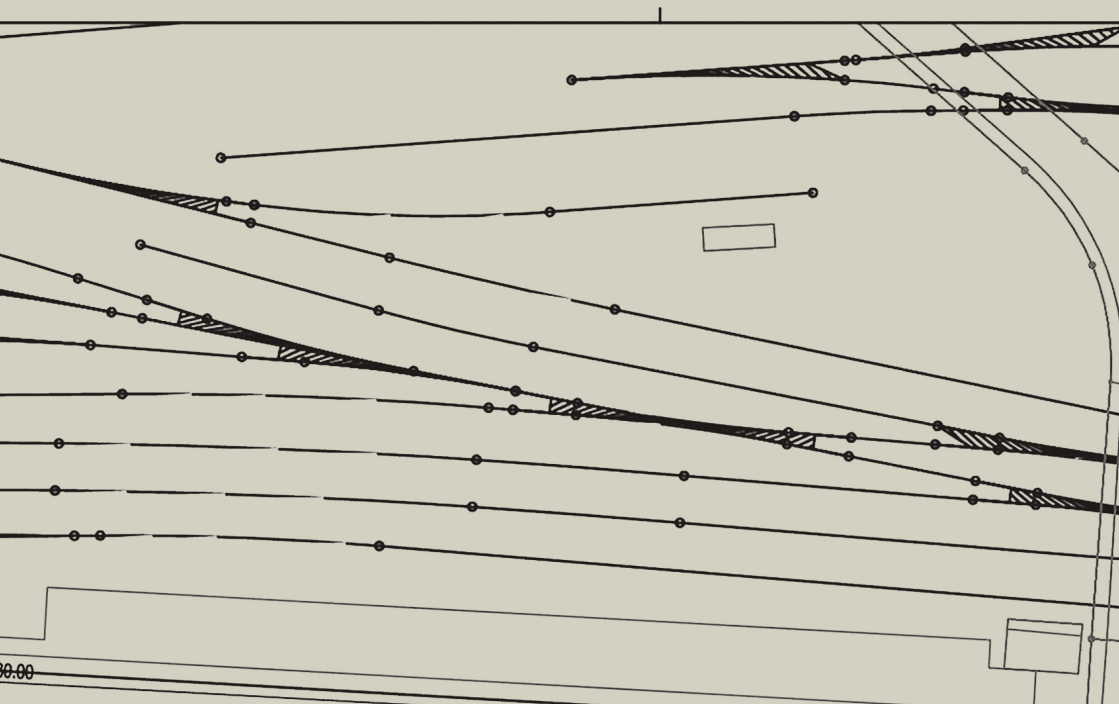
IL RUMORE LONTANO

–

Xabier Erkizia



IL RUMORE LONTANO

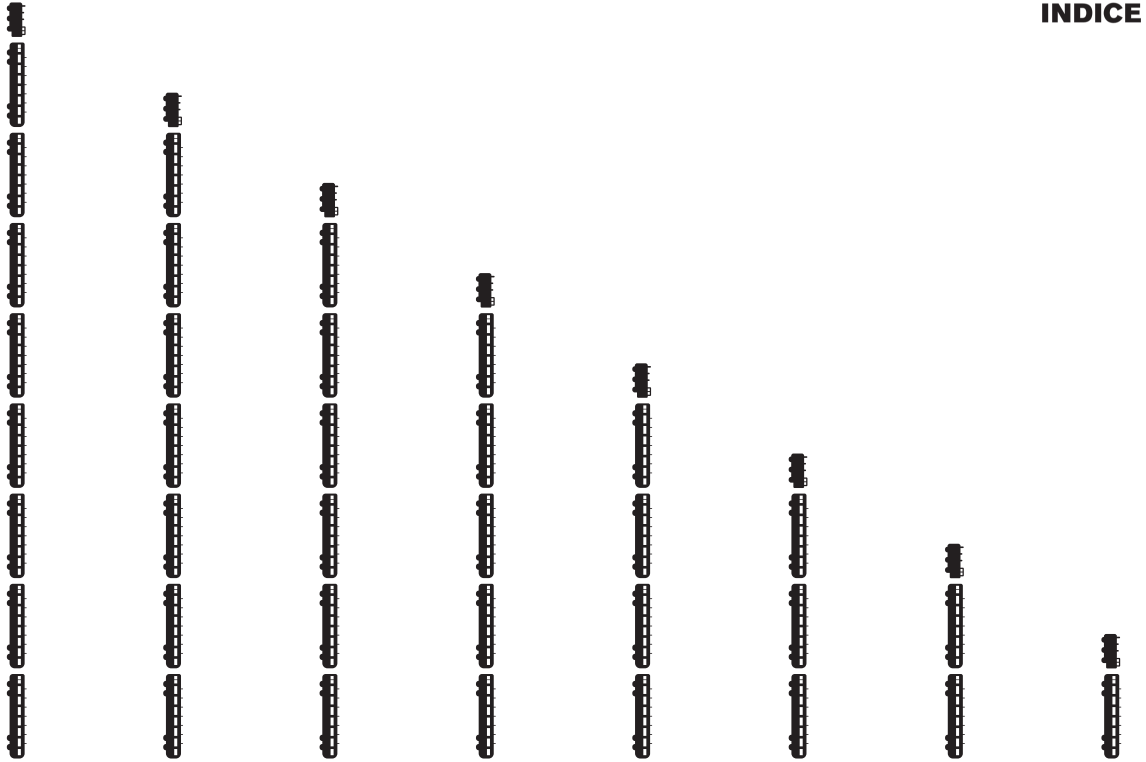
–

Xabier Erkizia

–

Franco Farinelli
Hillel Schwartz
Lorena Rocca

INDICE



10
–
PROLOGO
Lorena Rocca

18
–
LA PERCEZIONE DELLA DISTANZA
Hillel Schwartz

30
–
L'UCCISIONE DELLA VOCE
Franco Farinelli

44
–
LISTA DELLE RETI FERROVIARIE CITATI IN QUESTO LIBRO

50
–
IL RUMORE LONTANO
Xabier Erkizia

30
–
BIBLIOGRAFIA SELEZIONATA - DISCOGRAFIA SELEZIONATA - FILMOGRAFÍA SELEZIONATA

34
–
CREDITI

38
–
INDICE CD

PROLOGO

Lorena Rocca

Tra poco entrerò in uno spazio in cui aggiustare i miei pensieri, mettere ordine alle cose da fare, ricucire strappi che giornate troppo frenetiche lasciano lungo il cammino. Ma non è uno spazio vuoto, anisotropo, senza nessuna attribuzione di senso, è da subito un territorio. Chi entra infatti allunga lo sguardo al vagone, ne scruta immediatamente dei vincoli e delle possibilità e coglie al volo la situazione che più è confortevole per lui, che più risponde ai suoi bisogni. Il sedile che ricerco con lo sguardo è sempre rivolto nella direzione opposta al senso di marcia. È una scelta essere nella stessa posizione di Giano bifronte: il mio sguardo è diretto a quello che lascio, la tastiera del mio computer ferma i pensieri nel presente, ma la direzione di marcia spinge il treno lungo un binario meccanicamente disegnato molti anni fa verso un futuro (la giornata di oggi).

Donne e uomini "geografici" entrano nel mio spazio che diventa inevitabilmente condiviso. Siamo gli attori di questo territorio nel "fatto", nel "farsi" nel "senso". Il treno con i suoi vagoni e le sue locomotive che scorrono lungo i binari rappresentano "il fatto". I processi - gli orari, gli scambi, le coincidenze, i controlli…- che caratterizzano la vita del treno sono "il farsi". Ma l'uso che ciascuno di noi fa del treno è il "senso". Lo stesso treno può diventare una cucina ed accogliere piccoli o grandi spuntini che riempiono di profumi anche non noti l'aria intorno. Chiudere gli occhi e provare a riconoscerli è un incredibile esercizio che diventa un "marcatore": a volte una giornata viene ricordata proprio per quell'odore particolare.

I molti sensi attribuiti al treno, a quei semplici ed essenziali elementi presenti sui vagoni, lo rendono un luogo speciale. Gli stessi sedili possono, infatti, prendere la forma di una sedia per il trucco oppure di una poltrona audiofila o ancora, di un divano in un salotto di amici. Lo stesso sedile raccoglie molti significati nel tempo e da una stazione all'altra: lo stesso spazio/tempo in *quel* sedile può raccogliere baci e carezze più o meno furtive da Chiasso a Balerna oppure sogni e speranze infrante da Balerna a Mendrisio.

Ognuno di noi si avvicina al treno con motivazioni diverse. Per me prendere il treno è un "atto di fede" è abbracciare un comportamento sostenibile nella speranza che l'ambiente, (come am-beo, tutto l'insieme di possibilità –biotiche e abiotiche-) anche grazie alle mie scelte quotidiane, resti spettacolare così com'è. Percorrere ogni giorno tutto il Canton Ticino in punta di piedi ha stretto una confidenza ed un'intimità tra me e il paesaggio che scorre fuori. Ogni suono, ogni curva, ogni movimento che percepisco sul treno dentro, mi riporta ad un paesaggio… fuori. Questo collegamento tra fuori e dentro proprio perché percorso in intimità, diventa un gioco. Sono seduta in *quel* sedile, colgo da dentro un suono, percepisco uno spostamento, un cambio di luce, chiudo gli occhi ed immagino cosa c'è fuori. In pochi secondi cerco di mettere insieme, tutte le caratteristiche visive del paesaggio fuori. Poi punto lo sguardo al finestrino ed intercetto, il più rapidamente possibile, le differenze. Questo sguardo fugace, furtivo denso di immaginazione mi riporta alla stessa intimità che si crea nello sguardo con le mie figlie. Sembra quasi che non crescano mai perché, anche quando le guardo ora a distanza di vent'anni, la mia immagine è ancora lì al nostro primo momento insieme. La stessa cosa succede sul treno. Il fuori è lì come la prima volta che ho percorso il Canton Ticino, curve, spostamenti, giochi di luce sono ancorati a fazzoletti di paesaggi che visivamente si dispiegano davanti a me. Come lo sguardo tra me e le mie bambine, anche lo sguardo che si appoggia ogni giorno su questi paesaggi è amorevole ed intimo, ed è spinto da un fortissimo senso di adozione che mi porta a dire: questi paesaggi sono anche miei e voglio prendermene cura!

Dentro a questo treno ognuno di noi (chi per scelta consapevole, chi per comodità) ha un'impronta ecologica molto inferiore ai nostri colleghi in auto che, costantemente in fila, percorrono l'autostrada o la parallela strada cantonale. Possiamo ritenerci quindi passeggeri scalzi in punta di piedi, paladini di una mobilità sostenibile dentro ad un piccolo spazio a favore di un grande spazio. Tutto questo fa di noi una comunità che condivide silenziosamente degli ideali oltre a un

progetto di vita che si perde nel tempo del treno per prendersi il tempo di accarezzare questo ambiente ogni giorno, in ogni spostamento, ogni mattina in modo diverso.

In alcuni momenti non sono io a prendere il treno ma è lui a prendere me. Mi raccoglie sul binario al mattino ad orari possibili solo per chi lavora il pane o è all'interno di una filiera produttiva a ciclo continuo. Nel cuore di freddi momenti in cui il limite del giorno e della notte ancora non è chiaro, mi accoglie offrendormi uno spazio in cui amo perdermi: quello dei miei pensieri. A volte vivo così intensamente questi momenti che perdo il rasserenante e identico ritmo delle fermate del treno. Guardo fuori e non so più dove mi trovo. Sono in nessun posto, pur trovandomi in un luogo preciso. Non so se la mia fermata è già passata o se il treno non è ancora partito. Il mio sguardo si allunga, come nell'esercizio precedente, ma il gioco del paesaggio visto da dentro a fuori quale forma del luogo, lascia il posto ad uno spazio intensamente vissuto e non sono più localizzabile sulla carta. Il senso di smarrimento è totale. A volte capita che il ritmo ipnotico delle fermate associato a quello caotico dei miei pensieri mi faccia saltare la fermata. Ma non è importante, questa mattina non sono io ad aver preso il treno. E' lui che ha preso me.

Ed è capitato così anche con "Il rumore lontano". Mi sono avvicinata ai paesaggi sonori con uno sguardo da geografa intuendone il potere del rumore. Inseguirlo con Xabier Erkizia è stata un'esperienza incredibile. Avere la fortuna di trovarmi accanto ad un artista sonoro, mi ha permesso di attraversare spazi, paesaggi, luoghi, territori ed ambienti in modo effimero -ma non per questo debole- e di dare forma a delle geografie invisibili. I mesi della ricerca sui treni inseguendo le diverse tratte ferroviarie del Canton Ticino non sono stati degli spostamenti, ma dei veri viaggi di scoperta. Salire in treno ha significato entrare nelle pieghe di questo territorio con il "mio mezzo" attraverso una sonorità che tutti i giorni sentivo ma non ascoltavo. Scoprire la dimensione perfomativa del suono; porre al centro l'orecchio per cercare di cogliere i processi, le relazioni, le trasformazioni, le voci;

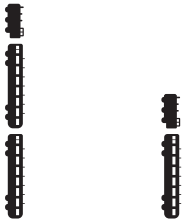
mettere tra le mie percezioni e il suono del treno un microfono che potenzia la dimensione di un ascolto che diventa sempre più consapevole ha permesso il dispiegarsi di un processo di ricerca trasversale alle discipline che, oltre ad interessanti esiti artistici e di narrazione, offre spunti per una didattica centrata sullo sviluppo di competenze personali, rende protagonista l'ascoltatore che può interagire con queste narrazioni dandone forma ad altre attraverso il dialogo, il gioco e la scoperta.

Mettere le cuffie e porsi in ascolto delle narrazioni sonore di Xabier Erkizia sul treno non è come sfogliare un libro di fotografie, vedere un film o leggere un racconto ambientato su questi sedili. Il suono riporta immediatamente da un reale vicino ad un reale lontano mettendo in comunicazione il qui e l'altrove. Sono interessanti salti di scala che rievocano gli attori incontrati, il loro entusiasmo, la loro passione, la loro memoria, ma anche i processi di oggi e di ieri, il legame affettivo, insomma il fatto, il farsi il senso. Chiaro, il microfono non è neutro e la sensibilità dell'artista pone l'attenzione sonora sul *quel* fatto su *quel* farsi su *quel* senso. Ma proprio la bellezza di questa densa narrazione dal fortissimo potere evocativo, sono il punto di avvio per nuovi racconti, nuove immagini, nuove dense descrizioni che ogni ascoltatore può ricrearsi.

Così sono su questo treno, ma non è il treno che ascolto; ricopro fisicamente uno spazio che ha dei suoni di funzionamento sullo sfondo che si intrecciano a quelli che ascolto in cuffia che mi riportano ad altri luoghi, su altri treni. Il qui e l'altrove si intrecciano attraverso l'ascolto e questo mi fa sentire ancora più persa, senza nessun punto di riferimento in un gioco pieno di possibilità, con una geografia tutta nuova, tutta da costruire.

LA PERCEZIONE DELLA DISTANZA

Hillel Schwartz



Immaginate di essere un nascituro, nell'utero materno, e di sentire la voce soffocata di qualcuno che non è vostra madre. Un feto di sette mesi riconosce la voce della madre, il suo canto, il suo mormorio, la sua conversazione, il suo soliloquio; la riconosce in modo inequivocabile, e la percepisce tramite gli ossicini fetali dell'orecchio (martello, incudine e staffa) e nel labirinto dell'orecchio interno.

Le altre voci, meno intime, sono riconoscibili dal ritmo e dalla tonalità, ma appaiono incorporee[1]**. I suoni diversi dalle voci risultano più confusi. A parte forse i vaghi movimenti di fluidi e di giunture lontane del corpo della madre, questi suoni confusi possono rappresentare la prima esposizione a rumori distanti – distanti in diversi sensi: udibili ma non rintracciabili, non accessibili dal punto di vista fisico; udibili ma provenienti da fonte ambigua o confusa; udibili ma incomprensibili dal punto di vista emozionale o mentale; udibili ma indeterminati, variabili nella tonalità o casuali; scarsamente udibili, udibili in modo alterno; oggettivamente udibili ma percepiti individualmente solo come una presenza, come mostri in un armadio, come messaggi dagli spiriti o addirittura come il respiro dell'apocalisse.**

Oh, io personalmente non ne so molto degli effetti provocati dalla distanza di un suono. Se un suono oggettivamente non udibile ossessiona l'embrione nell'utero, ci vuole una poetessa (Tina Chang?[2]**) o un romanziere (Michel Tournier?**[3]**) per capirne il significato. Ma per adesso…**

---

[1] In effetti, un feto inizia ad apprendere le vocali della lingua materna già tre mesi prima della nascita: Moon C., Lagercrantz H., and Kuhl P. K., (2012). Language experienced *in utero* affects vowel perception after birth: a two-country study. *Acta Paediatrica*, 102, 156-60.

[2] Si consideri la poesia di Tina Chang del 1969, si veda sul sito www.poets.org/poetsorg/poem/birth (consultato il 8-5-2017):

I was locked into a single seed, my future fathoming. I was matter underwater and a sheer hoping, when I latched to earth, a first withered bloom. A sonic wonder, I sang about the future.

I was master of the oxen pulling me toward dawn, an existence first in death, a state of stillness before beginning, a middle earth of rain. I wore many masks until the right one fit.

Then the storm passed and I was wakened by water.

[3] Si consideri Tournier M. (1998) *Gemini*, tr. Carter A. USA: Johns Hopkins University Press. La prima edizione: Tournier M. (1975). *Météores*. FR: Gallimard.

Immaginate di essere un neonato e di sentire qualcosa che non potete toccare con le dita. Prendete questo esempio alla lettera: la fonte di questo suono non potete né raggiungerla né toccarla. Per un neonato, che non cammina, non ha padronanza del linguaggio o dei movimenti, e quindi non usa braccia o bocca per misurare il mondo, un suono può apparire allo stesso tempo emozionante e distante, fuori dalla sua portata. Psicologi e neurologi hanno studiato le reazioni dei neonati ai rumori familiari e non, ai suoni piacevoli e non: volevano osservare il momento in cui i neonati rivolgono lo sguardo per localizzare in modo più preciso le fonti dei suoni o per ascoltare meglio, e dopo quanto tempo girano la testa dall'altra parte perché annoiati, distratti, irritatati, ovvero per quanto tempo ascoltano una melodia di Mozart o dei Morbid Angel, il rumore di una lavatrice o i tamburi che accompagnano una canzone popolare[4]**.**

La nostra cultura personale non è in effetti composta soprattutto da quello che non possiamo toccare? Da quello che sospettiamo esserci ma non si può afferrare subito? In questo modo, i suoni distanti non sono forse uno stimolo a imparare, ad assemblare un lessico di significati sonori?

Se non altro per assemblare un lessico di suoni violenti e spaventosi. Alcuni suoni sono già spaventosi all'origine, altri lo diventano con gli anni. Che alcuni suoni ci spaventino, dipende soprattutto da quanto sono repentini, acuti, misteriosi, forti o collegati a brutti ricordi. Noi nasciamo con il riflesso di Moro: sobbalziamo se sentiamo rumori improvvisi, non necessariamente forti, non sempre disarmonici. E tutti noi conviviamo con stridii di ogni tipo. La peluria che abbiamo dietro al collo si solleva quando un gesso raschia sulla lavagna o quando l'acciaio graffia il metallo. Nessuno sa perché[5]**. Potrebbe essere un'eredità genetica dei nostri antenati del Paleolitico**

[4] Su alcuni esperimenti sui neonati si veda: Schwartz H. (2015). Hearing it coming: On the nature of being alarmed. In A. R. *Safe and Sound* (pp. 16-21). Deluxe Edition, The Green Box.

[5] Cfr. Halpern D. L., Blake R. and Hillenbrand J. (1986). Psychoacoustics of a chilling sound. *Perception and Psychophysics*, 39, 2, 77-80.

che dovevano essere sempre pronti a combattere o scappare al minimo stridore di un certo suono minaccioso (mortale) causato da creature che noi uomini moderni non conosciamo o che abbiamo soppresso o mitizzato? I suoni possono essere distanti sotto due aspetti, socio-topologico e temporale: un suono può essere estraneo, lontano della vita di tutti giorni e/o non gradito per ragioni probabilmente neurobiologiche, e un suono può essere presumibilmente ancestrale, proveniente da minacce estinte decine di migliaia di anni fa, e che riecheggiano ancora.

Immaginate di non essere ossessionati dai mostri che provocano brutti stridii. Immaginate invece di vivere piacevolmente nel vostro corpo e di disporre di un archivio personale di corrispondenze sicure tra suoni e fonti, suoni e parole, suoni e significati contestuali. Anche con questa maturità uditiva, le distanze sociali, culturali, geografiche, temporali o politiche possono rendere ambiguo un suono, o ancora peggio, possono renderlo così strano e sgradito da risultare inquietante.

Immaginate che un urlo disperato, una richiesta di aiuto vi svegli nel mezzo di una notte buia. Quando siete completamente svegli, siete sicuri che l'urlo non è un frammento sonoro di un sogno o di un incubo; siete anche sicuri che siete nel mezzo di una notte senza luna. L'oscurità stessa della notte non frena forse l'imperativo della richiesta di aiuto? A differenza della ricezione delle onde radio, che è maggiore di notte e avvicina apparentemente le voci, il pericolo implicito o l'isolamento esplicito dell'ora tarda non vi fanno apparire ragionevole mantenere una certa distanza dalla fonte dell'urlo? Fareste forse finta di non sentire l'urlo o per lo meno non lo interpretereste come una vera richiesta di soccorso (potrebbe essere, non potrebbe essere un urlo proveniente da un film poliziesco da un televisore acceso a notte fonda? potrebbe essere, non potrebbe essere l'urlo di un ubriaco che fa baldoria? O cos'altro?) È l'oscurità del suono estraneo o la totalità della notte senza luna che vi costringe a tenervi a distanza dall'urlo? E se foste in pieno giorno in un paese dove è stato dichiarato lo stato di emergenza o imposta la legge marziale e dove vedeste

qualcuno picchiato dalla polizia in uniforme o segreta, che urla dall'altra parte della strada, pensereste anche qui che l'urlo è un suono distante, ovvero un suono che non osate ascoltare… un suono che vorreste tanto attribuire a un neonato che deve essere cambiato o a un gatto in calore?

A parte i rumori "nella nostra testa" che chiamiamo tinnito o acufene e non siamo in grado di spiegare; a parte le voci "nella nostra testa" che chiamiamo schizofrenia e non siamo in grado di spiegare; a parte lo scrocchiare delle nostre giunture e il borborigmo, ovvero brontolii e gorgoglii nei tratti digestivi – a parte tutti questi rumori spiacevoli, i suoni provengono da una certa distanza da noi e ci raggiungono. Noi possiamo essere intimoriti o tranquilli, vigili o intontiti, in meditazione o impegnati in molti compiti, soli o in compagnia, noi interpretiamo sempre le distanze dei suoni in modo diverso a seconda del momento. La triangolazione di un suono non è più o meno precisa della convergenza asincrona dell'adrenalina, dell'aria inquinata, delle presenze culturali e i ricordi delle cose passate.

Nonostante la veemenza di alcuni filosofi che discutono sulla fisicità del suono e preferiscono interpretarlo come un evento[6]**, la maggior parte di noi opera in un mare di onde sonore, come ci hanno insegnato. Possiamo anche non apprezzare l'aumento logaritmico di decibel; possiamo non spiegare la differenza tra riverbero ed eco; possiamo non capire la fisica della velocità del suono nell'aria, nell'acqua, nelle barre di metallo o nei sacchi di riso. Però comunque percepiamo una mare di onde sonore con orecchie create per una frequenza limitata; altre onde sonore caratterizzano altri tipi di suoni distanti – infrasuoni e ultrasuoni – che ignoreremmo completamente se**

[6] Per esempio: O'Callaghan C., Sounds: A Philosophical Theory (2007), dove si afferma che i suoni non consistono di onde, ma pervengono a noi come "eventi in cui oggetti o corpi interagenti disturbano un mezzo materiale di propagazione che ci circonda". Questa idea è stata approfondita da Nudds M. and O'Callaghan C. (2009). eds., *Sounds and Perception: New Philosophical Essays*. UK: Oxford University.

non ci fossero i nostri amici gatti, cani, pappagalli e perfino i pesci gatto[7].

Naturalmente alcuni di noi sentono meglio di altri. La distanza percepita di un suono dipende da circostanze socioculturali, sì, ma anche da avvenimenti biografici come la scarlattina o il morbillo che riducono per sempre la funzionalità uditiva, come pure decenni trascorsi a cacciare col fucile o spaccare asfalto con il martello pneumatico o accudire a bambini che strillano. Non fidatevi dei musicisti per capire se sentite bene: loro possono avere un udito molto fine, ma hanno fatto carriera suonando il violoncello di fronte a file di ottoni o pizzicando corde metalliche e stridenti di chitarre, tutti i suoni alti o bassi del loro universo possono essere distanti e distorti come le perturbazioni elettromagnetiche delle eruzioni solari. Nelle nazioni industriali con intenso traffico automobilistico, per non dire in ogni tipo di società costellata di clacson, frenate, risate, grida, fragori ed esplosioni più o meno smorzate, gli uomini e le donne che invecchiano sono sottoposti a suoni che provengono da lontano o amplificati così indiscriminatamente da apparecchi acustici che dovunque vanno si trovano costantemente immersi in un fitto groviglio sonoro. Le nostre orecchie subiscono l'impatto di malattie (e di medicine come il chinino), del lavoro (e di sport dilettantistici, come la boxe) e da fattori ambientali stressanti (come smog, piogge acide o le trombe vuvuzela negli stadi calcistici) e conseguentemente ci pongono a distanza acustica idiosincratica da ogni altro ascoltatore[8].

Io stesso abito a sessanta passi dai binari ferroviari dove passano ogni giorno circa sessanta treni merci, treni di pendolari e treni a lunga percorrenza, dalla mattina presto a tarda notte. Ognuno di loro emette i tre fischi di ordinanza quando si

[7] Sui pesci gatto: "Conduits of power: What the origins of Japan's earthquake catfish reveal about religious geography," Japanese Religion 24 (2012) 41-65, e il suo libro successivo, Seismic Japan: The Long History and Continuing Legacy of the Ansei Edo Earthquake (University of Hawai'i, 2013).

[8] Sui deficit uditivi che ci differenziano si veda: Schwartz H. (2016). Making Noise: From Babel to the Big Bang and Beyond. *Zone*, 362-83.

avvicina e quando lascia la stazione. In tutti questi anni i fischi e gli stridii metallici dei vari vagoni sono diventati sempre più distanti, sia perché sto invecchiando e sia perché mi sono abituato ai rumori. Otorini, audiologi, psicologi sperimentali e tecnici del suono discutono sulle ragioni dell'abitudine a un suono, dato che le onde sonore dei treni sono sempre uguali in ampiezza e frequenza, con qualche leggero cambiamento a seconda della temperatura, dell'umidità, della velocità del vento, della superficie dei binari, del carico della merce o dei passeggeri. Potrei dire che i treni non li sento più, ma questo è tecnicamente falso. Le stesse forti onde sonore colpiscono le mie stesse orecchie e solleticano le cellule ciliate del mio orecchio interno allo stesso modo di quando venni ad abitare qui vicino ai binari. Mi viene quindi da pensare, al di là della mia consapevolezza del passaggio di un treno, che il rumore ha senz'altro contribuito a danneggiare a lungo termine le mie cellule ciliate. E gli stessi impulsi elettrici, sollecitati ed elaborati alla base di ogni cellula ciliata arrivano sempre alla mia corteccia uditiva e vengono tradotti in quello che io poi chiamo il suono di un treno o il suo fischio, a prescindere dalla mia apparente perdita di attenzione.

Da dove viene questa perdita di attenzione e di memoria? Com'è possibile che "senza pensare" io possa prendere le distanze da un suono vicino fino a non sentirlo più? Questo caso è diverso dalla decisone di non reagire a un grido di aiuto e di reprimere alla fine il fatto di aver preso la mia decisione e poi di reprimere la memoria stessa di aver sentito il grido. Anche se in certe situazioni estreme di sofferenza diffusa e prolungata, come durante le guerre civili, pandemie, alluvioni o terremoti, il processo di graduale assuefazione e di sordità intenzionale possono venire a coincidere, di solito noi cerchiamo di distinguere tra sordità intenzionale e non, tra gli effetti impersonali del tempo, di un trauma, del *thymos*, ovvero quello che gli antichi grechi intendevano come impulso al movimento (e a stati d'animo come l'ira, la sincerità, l'entusiasmo) e quello

che possiamo chiamare emozioni[9]**. Gli uomini sviluppano quindi processi neurochimici che registrano un suono, lo identificano, lo contrassegnano, e lo catalogano in modo che quando questo suono diventa un dato invariabile e statisticamente comune nel nostro ambiente acustico quotidiano, esso fa parte di un background fisso, scevro da richieste di attenzione o di discriminazione?**

Queste domande sono più appropriate per coloro che si occupano di arte sonora e di registrazione ambientale, perché essi hanno l'ambizione di attirare la nostra attenzione sui suoni che ci sono diventati estranei, distanti e percepiti solo in parte[10]**. Se oggi nessuno può rispondere in modo convincente a domande neurofilosofiche sull'"oblio" acustico e neurobiologiche sulla "perdita di memoria" acustica (a parte la perdita e la compressione di dati dovute a lesioni cerebrali o chirurgiche), l'artista sonoro si occupa di ripristinare una serie di suoni molto distanti da noi stessi, dalle nostre comunità, intese come audience (letteralmente: pubblico in ascolto). La audience comprende infatti sia l'atto di ascoltare che le persone riunite ad ascoltare attivamente (con spartiti in mano o strumenti propri) o passivamente (con un panino in mano o un poppante al seno). L'artista sonoro si occupa di quello che la audience potrebbe chiamare l'orizzonte degli eventi acustici: il primo piano, il mezzo piano, lo sfondo, il punto di fuga**[11]**. Intimamente impegnato nel modo in cui sentiamo i suoni nel tempo (simultanei/sequenziali, con sovrapposizioni/echi, originali/tradizionali o antiquati) e nello spazio (suoni che si avvicinano/che si allontanano, vicini/lontani, in espansione/in con-**

[9] Sul concetto di *thymos* si veda: Crivellato E. and Ribatti D. (2007). Soul, mind, brain: Greek philosophy and the birth of neuroscience. *Brain Research Bulletin*, 71, 327-36.

[10] Sull'arte sonora si veda: Cobussen M., Meelberg V., and Truax B. (2017) eds. *The Routledge Companion to Sounding Art*, USA: Routledge. In particolare: Laura Maes e Marc Leman, "Defining Sound Art," pp. 27-40, e Douglas Kahn, "Sound leads elsewhere," pp. 41-50. Si ascolti anche l'elogio funebre di Claire-Louise Bennett, "The Recordings of Pauline Oliveros," New York Times Magazine (12 February 2017) pp. 20-21.

[11] Per una riflessione su questo aspetto si veda: Maleuvre D. (2011). *The Horizon: A History of Our Infinite Longing*. USA: University of California.

trazione), l'artista sonoro nell'atto stesso di produrre, registrare e riarrangiare i suoni, costruisce per noi un nuovo orizzonte di eventi acustici, anche quando sono composti (come nelle opere di Xabier Erkizia) di suoni familiari.

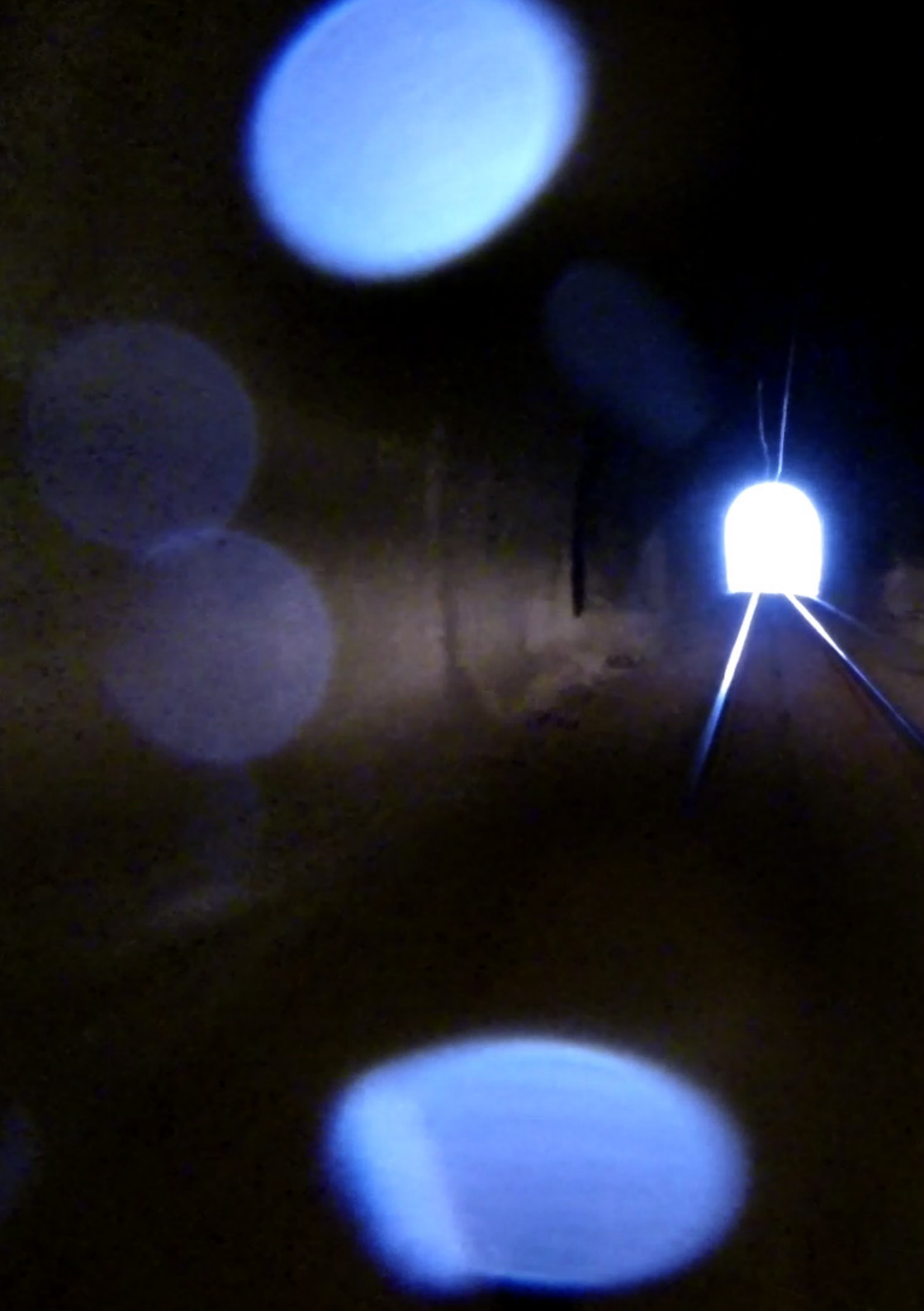
Così familiari, forse, che fino a quel momento avevamo dimenticato quanto sono comuni. O incredibilmente estranei, se ascoltati senza venire distratti dai nostri problemi incentrati su vie da trovare piuttosto che piattaforme in cui navigare. Queste quotidiane distrazioni rischiano di farci trascurare le particolarità secondarie di certi suoni, come una certa inflessione, un'esitazione o anche alcuni battiti fluttuanti. O suoni più quotidiani e banali, a parte tanti altri suoni a cui di solito non facciamo caso, per esempio quando ci fermiamo a sentire un suonatore ambulante. O suoni riconoscibili ma dolorosamente fuori luogo o fuori moda – chi viaggia più con aerei ad elica ormai? O suoni provenienti da fonti non chiare – questi sono corvi? cornacchie? storni? Sono in una città o in campagna? Cosa scricchiola sotto i piedi di una persona? Ghiaia, macerie, o breccia di un cantiere? Da dove viene questo strano "bip"?

Che l'orizzonte degli eventi acustici si contragga e si espanda, è intrinseco nel progetto di Erkizia. L'artista non solo ci invita a percepire i suoni secondo il nostro senso della conoscenza dello spazio e del luogo specifico (dei canto degli uccelli, per esempio, o delle forme di pubblico transito e dei viaggi in prima e seconda classe). Ci invita anche a contemplare la natura e la nozione di distanza sonora. Infatti, regolando volume e riverbero, può creare un suono forte e violento come un pugno sul naso o farlo svanire in sottofondo. E infatti lui ha scelto quali suoni rendere chiari e quali rendere indistinti, come ritmare le successioni, cosa sovrapporre. Indifferenti a questi artifici, il nostro *thymos*, ovvero le nostre orecchie, il nostro cervello cercano disperatamente di creare un'armatura acustica per questa accozzaglia di suoni e da questa armatura tessere una narrazione, una storia che forse manca di un climax o di un epilogo, ma è comunque una storia, casuale come un diario di viaggio o analitica come un testo sociologico sull'urbanizza-

zione, fantasiosa come una fiaba con le campane di una chiesa che si trasformano in bambini o moralistica come una favola di macchine, cani che abbaiano, donne che chiacchierano e uomini che fischiano.

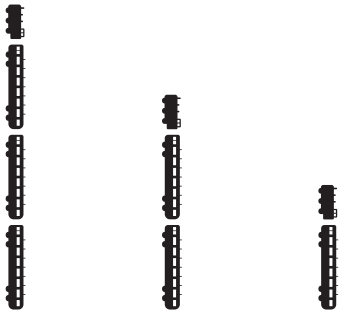
Erkizia vuole forse rinnegare questa ossessione per una storia? O non aspira piuttosto a un ideale spirituale o intellettuale dell'"ascolto puro"? Non penso, perché tale purezza è una assoluta mistificazione nell'estetica modernista; implica una posizione di neutralità esistenziale che oltretutto ci distanzia dal mondo in cui siamo tutti costretti a vivere. In verità, l'ascolto de *il rumore lontano* ci chiede di incorporare i suoni più distanti ed estranei, piuttosto che respingerli alla ricerca di melodie angeliche ed incorporee o di armonie cosmiche astratte. Anche esplosioni di vapore e raffiche di vento tra le rocce devono essere fatte nostre, con l'udito e con il cuore.

Il più distante, identificabile e onnipresente dei suoni è il big bang, che i nostri fisici continuano a sentire come una specie di radiazione universale di fondo, o una radiazione statica, distribuita in modo quasi uniforme nelle galassie. Nella nostra era questa statica si presenta come *il rumore lontano* paradigmatico, senza il quale non sarebbe esistito niente. Il poeta che è in me vorrebbe affermare che più a lungo e più intensamente ascoltiamo suoni lontani, e più sentiamo quello che siamo diventati e quello che abbiamo realizzato fino a questo momento. Per quanto distante sia l'orizzonte, di notte, con la luna piena, lo vediamo più vicino.



L'UCCISIONE DELLA VOCE

Franco Farinelli



Nessuno ci ha mai spiegato che ogni volta che squadriamo un foglio con riga e compasso torniamo come Ulisse ad accecare Polifemo, a ridurre il mondo a spazio. E così facendo, ad uccidere la voce. Polifemo, il "mostro dal pensiero illogico", rappresenta il mondo prima di ogni ragione, il potere basato sulla pura forza fisica. E questo mondo coincide con il globo, con l'enorme e pesante masso che sbarra l'ingresso della grotta e impedisce ai greci di tornare in libertà. Per essi, quando finalmente riusciranno a tornare alla luce, davvero nulla sarà più come prima, tra loro e il mondo vi sarà qualcosa che prima non c'era: la Terra.

L'aggressione a Polifemo viene sferrata soltanto dopo che il gigante si è allungato al suolo, ebbro di vino e di carne umana, dopo che la sua mole da torreggiante e verticale si è mutata in una estensione orizzontale. Così nell'azione vengono in contatto due assi o linee: quella del corpo steso a terra e il palo sorretto da cinque tremebondi esseri umani. Scaglionati lungo l'asta ad intervalli regolari, essi costituiscono una vera e propria scala vivente, archetipo e matrice di quella metrica o grafica che ancora oggi distingue una rappresentazione cartografica da un semplice disegno. Ancora oggi le tacche sulla riga, che corrisponde appunto al tronco levigato e reso diritto, rappresentano Ulisse e i suoi compagni, esattamente nell'ordine d'attacco: ad un'estremità il capo, e ad identica distanza l'uno dall'altro i suoi uomini, la squadra. Nell'insieme il corpo e il palo allestiscono due semidiagonali appunto a squadra, incentrate sul punto d'incrocio alle loro estremità: per spingere al meglio il legno nell'occhio è necessario un angolo d'una certa ampiezza, e al verso 382 del canto nono dell'Odissea si dice che il tronco viene "alzato", dunque è lecito supporre che tale ampiezza non sia molto discosta dai 90 gradi. E proprio e soltanto perché l'occhio deve servire da centro Polifemo è un Ciclope, cioè un essere dall'occhio (o dal viso) circolare, il cui contorno appare già dunque predisposto per la sua funzione, già pronto per la traumatica inserzione che segna la nascita della centralità. Il tronco incandescente "arde" il perimetro dell'occhio e "frigge" le sue radici, dice ancora il testo. In tal modo ogni profondità viene cancellata, di quello che era un

globo resta soltanto una piatta distesa. E così selvaggiamente enucleato e definito il centro scotta ancora: dentro la circolare assemblea che delimiterà la prima forma di attività politica così come il profilo ideale della città nessun guerriero o cittadino sarà in grado di occuparne a lungo la posizione, ma dovrà poco dopo cederla ad un altro. Il risultato di tale andirivieni sarà quel che chiamiamo democrazia, come ha spiegato Jean Pierre Vernant.

Ma quant'è lungo il tronco d'ulivo? Ulisse comanda di tagliarlo per la lunghezza di due braccia, dice ancora il testo: le sue braccia vien da pensare, dal momento che in tutto l'episodio il palo agisce da protesi del suo corpo. E si tratta in questo caso di braccia ben stese, in asse dalla spalla alla punta delle dita, rigide e diritte il più possibile, a prefigurazione della sintassi rettilinea il cui ricorso davvero condurrà alla salvezza. Tale misura è in ogni caso decisiva, perché consente di sviluppare finalmente le due rette del corpo e del tronco nelle due diagonali che per prima tracciamo quando squadriamo un foglio. E permette anche di comprendere che cos'è davvero il compasso. Tagliare un tronco per la lunghezza di due braccia implica anzitutto l'apertura di un paio di braccia, con il conseguente automatico intervento della simmetria tra destra e sinistra propria del corpo umano. Ed è proprio tale simmetria a governare il prolungamento in vere e proprie diagonali delle due semidiagonali originarie: il centro resta fisso, ma in tal modo esso diviene l'incrocio di quattro semirette, la seconda coppia delle quali è l'immagine speculare della prima, e va ad occupare l'altra metà del foglio, che in tal maniera resta allora completamente attraversato da un vertice all'altro. Dopodiché chi disegna lascia riga e matita, che sono due diverse e distinte versioni del palo d'ulivo, e apre il compasso, che altro non è che le due braccia di Ulisse, ciascuna dotata di una delle due funzioni del tronco acuminato e carbonizzato, pungere e scrivere: il mondo può finalmente trasformarsi nel suo modello. Ha scritto Walter Ong che la scrittura è una maniera di preservare il suono trasformandolo in silenzio. Ma il modello che così nasce, lo spazio, non preserva nulla, anzi distrugge ogni sonorità.

In un testo di saggezza cinese comunemente ritenuto la "Bibbia" del taoismo, il *Tao-tê-ching* si descrive alla fine la felicità di un paese ideale: dove tra l'altro non si usano strumenti da lavoro, non si adoperano mezzi di trasporto, dove gli uomini non emigrano e, sebbene esistano villaggi l'un l'altro vicini in modo tale che si odano cantare i galli e abbaiare i cani, i loro abitanti non si frequentano mai. Si tratta probabilmente di una contrada mai esistita, almeno in tempi storici e almeno in Occidente. Se Ulisse non avesse sentito le voci dei Ciclopi e i belati delle capre provenire dalla terra di fronte alla spiaggia dov'era approdato insieme con i suoi compagni, lo spazio non sarebbe mai stato inventato, come vedremo. Proprio la terra dei Ciclopi anzi, non arata né seminata, e abitata da giganti che vivono sul mare ma non conoscono le navi, somiglia molto al paese descritto dal maestro taoista. Lo scontro tra Ulisse e Polifemo è lo scontro tra chi conosce leggi e assemblee, dunque agisce in termini politici, che presuppongono cioè l'esistenza della città, e chi invece non conosce nulla di tutto questo. Ma prima ancora è lo scontro tra chi si muove e chi sta fermo: l'opposizione originaria, il cui esito, favorevole alla mobilità, ha fatto di quest'ultima la condizione fondamentale per tutto quello che chiamiamo cultura. Ma come e quando nella cultura occidentale nasce l'idea del diritto, cioè che quel che è rettilineo sia anche buono, migliore di quel che non lo è?

***

Per rispondere bisogna tornare nella grotta di Polifemo, dove Ulisse e i suoi compagni sono intrappolati. Il problema è tornar fuori, e ci vuol ben altro che la bugia del nome. L'*Odissea* non è *Le Mille e una notte*, e la caverna del Ciclope non è affatto quella di Ali Babà e dei quaranta ladroni: nessuna formula segreta e nessun gioco linguistico sono in grado di aprirla. La menzogna di Ulisse ottiene anzi l'unico opposto risultato di mantenerla chiusa, perché in fin dei conti sortisce il solo effetto di impedire che gli altri giganti corrano in aiuto del proprio simile. E in effetti l'autentica astuzia che permette l'evasione è un'altra, molto meno immediata, le cui conseguenze sono state cruciali, e sono ancora oggi evidenti.

Per prima cosa Ulisse sceglie un tronco d'ulivo, tra i tanti alberi recisi di cui l'antro è pieno. E l'ulivo, come si sa, è l'albero più contorto di tutto il Mediterraneo. Poi lo taglia per la lunghezza di due braccia. Tale misura implica il ricorso a quel che Hermann Weyl indica come il primo esempio di concezione geometrica della simmetria, quella bilaterale, cioè la simmetria tra destra e sinistra tipica della riflessione speculare ma, prima ancora, del corpo umano: la linea verticale della testa, del busto e delle gambe rappresenta il piano rispetto al quale le due braccia costituiscono, nel loro insieme, l'orizzontale retta perpendicolare sulla quale al punto P ad una estremità corrisponde un solo punto P' che giace, rispetto al piano, dall'altra parte. Con ciò si esce decisamente dal mito, per il quale destra e sinistra non sono affatto equivalenti, ma corrispondono a qualità distinte e irriducibili. Al contrario, il meccanismo simmetrico contiene il concetto di identità, quello di differenza e il processo che mette in relazione questa con quella, che cioè stabilisce i termini della loro corrispondenza e equivalenza. La natura astratta di tale meccanismo è espressa dall'operazione che subito dopo aver eseguito il taglio del tronco Ulisse comanda ai suoi uomini di eseguire: lo sgrossamento, la rettificazione, appunto la trasformazione dello storto nel diritto, di quel che è curvo, scabro e irregolare in qualcosa di liscio, levigato, uniforme ma, prima di tutto, rettilineo. Insomma: la trasformazione di una forma naturale, proprio quella più discosta dalla rettilinearità, esattamente nel suo contrario, in una linea retta, l'unica forma che in natura non esiste. Nel racconto si fa scegliere ad Ulisse l'albero dal profilo più tormentato di tutti proprio per evidenziare il contrasto tra la forma originaria e quella derivata, per sottolineare la rilevanza e il carattere esemplare della metamorfosi. E poiché quest'ultima è quella che riguarda la differenza tra natura e cultura, è l'ulivo il legno storto dell'umanità, quello da cui essa trae origine.

La rettificazione è così l'inizio della tecnica. Ma la vita non si compone di linee rette, bensì di giravolte. Anche Ulisse gira, come nel primo verso dell'Odissea viene spiegato, anzi di giri ne fa molti: il termine *polùtropos*, che è il primo aggettivo che gli viene riservato, significa proprio che egli ha molto girato,

che ha fatto molti giri, anche se da ragazzi ci hanno spiegato che esso voleva dire, invece, un ingegno multiforme. Prima di essere raggiri, trucchi e trovate i giri di Ulisse sono fisici e materiali, non mentali, implicano il movimento di tutto il corpo, non soltanto quello dei circuiti neuronali. E il giro più importante tra tutti quelli che egli compie è il mezzo giro sotto la pancia dell'ariete che gli serve da nascondiglio e cui s'aggrappa per mettersi in salvo, per evadere finalmente dalla grotta di Polifemo. Tale giravolta fa di Ulisse il primo soggetto: alla lettera, perché soggetto viene da *sub-iectum*, che vuol dire quel che sta sotto. I filosofi di Francoforte parlano al riguardo di "mimesi del morto" e si riferiscono all'immobilità dell'eroe, paralizzato dal timore di essere scoperto se brancicato dalle mani del gigante, che tasta tutto il gregge alla ricerca dei suoi nemici. Ma è anche vero che, allo stesso tempo, il soggetto è mobile, appunto perché trasportato dalla bestia, esso dunque gode insieme delle due condizioni della stabilità e del movimento, e la prima è funzionale e subordinata rispetto al secondo: non si dimentichi che lo scopo di Ulisse e dei suoi compagni è la fuga, e soltanto perché essa riesca si nascondono e si fingono cadaveri. Ai filosofi è chiaro da tempo che il soggetto si muove. Il loro problema è come esso riesca, pur muovendosi, a soddisfare il ruolo di fondamento di quel che esiste, a svolgere "l'inevitabile istanza del fondare, necessaria per dare senso alle cose", per adoperare le parole di Aldo Natoli. Da qualche anno s'usa dare, un po' per tutto, la colpa a Cartesio. E l'errore di Cartesio è chiaro: ha ridotto il soggetto a pensiero, e ha buttato via il corpo. Ma si tende a dimenticare che molto prima di lui qualcuno aveva già eliminato tutto il resto, che nell'Odissea viene invece descritto con estrema precisione: la grotta, il gigante, la bestia, insomma tutta la storia, per finire con la natura del movimento da cui non l'esistenza ma la sopravvivenza del soggetto dipende.

Quel che in ogni caso è certo è che il movimento in questione, quello dell'ariete, non si limita a condurre dall'interno della grotta all'esterno, all'aria aperta, ma trasferisce il soggetto dal luogo allo spazio. E' precisamente in questo senso che nulla è più come prima, per Ulisse e i compagni scampati alla

furia del gigante. Un luogo, ha affermato Y-Fu Tuan, è un "campo d'attenzione", la cui forza dipende dall'investimento emotivo di chi lo frequenta. A differenza di un monumento, un luogo non può essere conosciuto dall'esterno, ma soltanto dall'interno, ed esso è strettamente connesso alla nostra identità, che è qualcosa di definibile unicamente in competizione con gli altri. Proprio per questo ogni luogo è un piccolo mondo, nel senso di qualcosa che dipende da un complesso di relazioni tra esseri umani. Aggiungiamo soltanto una cosa: che il luogo è il dominio della voce, il campo della relazione diretta cioè sonora, nel senso che la logica del luogo è acustica molto più che visiva. Lo spazio invece, dominio della relazione metrica, è il suo esatto contrario, il suo preciso rovescio. Il primo luogo di cui l'Occidente conserva memoria è l'antro di Polifemo, che soddisfa tutte le condizioni della definizione appena riportata, con la sola variante che in tal caso le relazioni non riguardano soltanto Ulisse e i suoi compagni, ma si estendono a quelle tra gli uomini e tutte le altre forme di vita. Allo stesso tempo, ha fatto notare Doreen Massey, caratterizzare oggi il luogo come casa, come un ambito stabile e immutabile cui tornare è di per sé un atteggiamento maschile. Si sbaglierebbe nel pensare, in proposito, a Itaca, cui mai Ulisse nell'Odissea accenna con rimpianto e nostalgia. Prima di ogni distinzione di genere, in un mondo dove anche la differenza tra quel che è animato e quel che inanimato é problematica come nel caso di Polifemo, i luoghi sono posti tutt'altro che pacifici, sono essi stessi le sedi del conflitto e del cambiamento: come proprio l'esempio di Itaca conferma, al ritorno di Ulisse. Il cui viaggio, tra la terra dei giganti e Itaca, si svolge tra due luoghi soltanto perché uscendo dalla grotta, e per salvarsi, egli inventa un nuovo modello del mondo, che trasforma in luoghi, cioè nel contrario di sé, tutte le parti del mondo che gli sfuggono: lo spazio.

Uscire dalla spelonca del mostro non equivale infatti ancora alla salvezza. Essa sarà davvero raggiunta soltanto quando sarà possibile ricongiungersi al resto della flotta, che attende sulla spiaggia di fronte alla terra dei Ciclopi. Ed è proprio nel tratto di mare che separa le due rive che lo spazio fa la sua prima compiuta apparizione. Il trucco di Ulisse annul-

la, dentro la grotta, la prima regola del mondo, quella per cui l'ordine dipende dall'esistenza di livelli e dalla coincidenza tra ruolo e posizione delle cose. Nascondersi sotto la pancia delle bestie piuttosto che cavalcarle equivale infatti, prima di tutto, a trattare i due livelli del corpo animale, il superiore e l'inferiore, come semplici dimensioni: non si riconosce loro nessun rapporto gerarchico, che anzi viene implicitamente negato e sovvertito, ma soltanto un determinato, equivalente ingombro. Quel che conta non è la loro relazione, ma soltanto la loro superficie. Allo stesso tempo, viene messa in crisi ogni possibilità di inferire la funzione (degli esseri umani) dalla posizione, cosa che all'interno di ogni struttura gerarchicamente ordinata è invece normale, perché tale relazione è immediatamente visibile. Si pensi alla sede di una qualsiasi società e all'ufficio occupato dai suoi impiegati e dirigenti, che è collocato più o meno in alto appunto a seconda della loro importanza, oppure al maggior costo dell'attico rispetto ai piani inferiori di qualsiasi struttura residenziale: questo, per inciso, da quando esistono gli ascensori, da quando cioè gli edifici sono stati definitivamente trasformati in meccanismi spaziali. Ma appunto essere invisibile è il problema di Ulisse, la cui astuzia, come di norma nel mondo greco, s'applica a quel che è mobile e che sfugge al ragionamento rigoroso, al calcolo esatto, alla misura precisa: a tutto quello, insomma, che è proprio l'opposto di quel che significa spazio. Perché quest'ultimo possa comparire ancora altre prove sono necessarie, nella stessa rettilinea direzione: quella della fuga.

Tornato all'aperto, Ulisse deve per prima cosa ristabilire sui compagni la propria autorità, messa in crisi dal tremendo guaio in cui li ha cacciati. Anche per tal motivo egli apostrofa con violenza l'ormai cieco Polifemo rimasto sul ciglio della costa, mentre remando gli uomini s'affrettano a mettere la maggior distanza possibile tra lo scafo e il gigante. La cui reazione all'invettiva di Ulisse è terribile: si volta verso il grido e scaglia un macigno che cade a prua della nave, e l'onda così sollevata riconduce di colpo la barca al punto di partenza. Ripreso il largo, di nuovo Ulisse non si trattiene e urla il suo vero nome al Ciclope, che di nuovo scaglia un masso verso la voce: ma

questa volta il proiettile cade a poppa dell'imbarcazione, non più davanti ma dietro di essa, sicché l'onda in tal modo prodotta spinge la nave innanzi, depositandola d'un sol colpo sulla spiaggia dove sono rimasti in attesa tutti gli altri greci. Perché il primo grido ha effetto nefasto, comporta la ricaduta nel più grave pericolo? E perché invece l'effetto del secondo, sebbene indiretto, è quello di condurre in maniera diretta e istantanea alla definitiva salvezza?

La prima volta Ulisse urla quando ritiene di essere distante un tiro di voce (v. 473) dal gigante, quando cioè teme che attendere ancora qualche istante possa compromettere la possibilità di essere ascoltato, possa impedire che la sua invettiva giunga a destinazione. In altri termini il suo non è un calcolo ma una stima, una valutazione che riguarda la relazione tra due prestazioni fisiche, tra due funzioni corporali: quelle della sua gola e dell'orecchio del nemico. Ma la stima non funziona e il risultato è disastroso. La seconda volta invece si tratta di un calcolo vero e proprio, che funziona oltre ogni speranza: Ulisse, dice il testo, attende di aver percorso il doppio della distanza di prima (v. 491). Come in concreto l'eroe abbia potuto procedere alla nuova misura non è cosa semplice a stabilirsi, se non facendo intervenire esclusivamente la vista. Ciò che però risulta decisivo è che la salvezza sia il risultato dell'astrazione da ogni riferimento materiale, da ogni rapporto di natura fisica. Raddoppiare la distanza di prima, che è faccenda soltanto mentale, equivale al passaggio dall'uno al due sulla tabellina pitagorica, implica cioè l'esistenza di un intervallo standard come quello che esiste tra un numero naturale e l'altro, dunque il ricorso ad un formidabile equivalente generale: lo spazio appunto.

****

"Che cosa succede dopo l'uccisione della voce?". Se lo chiede Michel Serres, alle prese con il racconto di Tito Livio sulla fondazione di Roma. La voce, spiega Serres, è Gerione, il mostruoso re dell'isola Eritea ucciso da quell'Ercole cui Romolo, appena fondata Roma, si affretta ad offrire sacrifici. E sull'onda di tale analogia (cui altri elementi si accompagna-

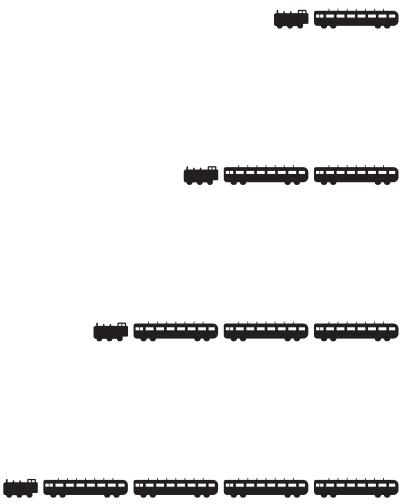
no: le greggia, i giganti) l'intera lotta tra il ciclope e il signore di Itaca appare sotto una nuova luce, si presenta ed ordina esattamente come il racconto di quel che voglia dire fondare una città, e che cosa implichi. La caverna di Polifemo è cosi il *mundus*, l'oscura cavità che per gli Etruschi e gli antichi romani fungeva da sacrario delle divinità ctonie, l'orrendo e sinistro regno dell'Orco che però allo stesso tempo rappresentava il paese dal quale si proveniva e, come tale, l'originario focolare della città, il suo fondamento, il suo funzionale centro: antro e occhio insieme del gigante dunque, seppellita ma non inerte né dimenticata matrice dell'atto urbano stesso, *locus genitalis* della sua connaturata violenza, repressa ma non estinta. E' probabile che soltanto dopo aver ricoperto il *mundus* con una tavola di pietra, un altare, e avervi acceso il fuoco, la città ricevesse il proprio nome: esattamente come Ulisse, prima di scampare definitivamente al pericolo, grida al gigante, la seconda volta, il suo. E sul filo di tale corrispondenza *Terminus*, il dio latino dei confini alla cui tutela era affidato il pomerio, la soglia della città alquanto discosta dalle mura, diventa il palo nefasto e insieme salutifero. Rykwert riporta il brano del *Corpus Agrimensorum* in cui si descrive la forma più antica dell'installazione di un *terminus*, di un cippo di confine: prima si scavava una fossa, poi si poneva sul terreno accanto ad essa il cippo in verticale, lo si consacrava e incoronava con nastri e ghirlande, quindi si celebrava una sacrificio nella buca, si ardeva la vittima con un tizzone versando il suo sangue e altre offerte e alla fine, dopo che il fuoco aveva divorato tutto, s'introduceva il cippo stesso poggiandolo sui resti ancora fumanti, disponendo intorno ad esso delle pietre per colmare la cavità in maniera tale da assicurare la massima saldezza all'impianto. Lo stesso Rykwert sottolinea l'affinità tra il rito celebrato all'atto della fondazione della città con la formazione del *mundus* e quello relativo all'erezione dei cippi di confine. Ma a dispetto dell'inversione tra il radicamento di cui quest'ultimo si compone e lo sradicamento in cui invece consiste l'accecamento di Polifemo, essi si svolgono, a porvi mente e passo, secondo le medesime modalità, quasi il primo fosse una sorte di ricostituzione a rovescio, se non risarcimento, del secondo: il cippo è appunto il palo, la buca circolare l'occhio-caverna, il fuoco è lo stesso

fuoco e svolge l'identica funzione ustoria secondo le medesime precise modalità, e la finale saldezza dell'impianto significa l'auspicio della sua durata e stabilità, è il segno dell'eterno ricordo dell'immane atto d'audacia necessario per la nascita della formazione urbana, per la sua fondazione.

Alla stessa maniera di molti betili sacri il cippo di confine metteva in comunicazione l'ambito sotterraneo, ctonico, con quello celeste, uranico, come una sorta di concreta sineddoche e insieme di materiale sebbene parziale manifestazione dell'invisibile asse che collegando il Cielo con la Terra, cosmologica versione del tronco d'ulivo che Polifemo riceve nell'occhio, assicura la solidarietà tra l'ordine della città e quello dell'universo, la loro intima inserzione anzi omologia. L'umanità che Omero descrive vedeva il mondo attraverso la struttura della polarità governata dal movimento del sole, e ancora Rykwert ricorda come l'antico romano sapesse che l'orientamento delle principali vie della propria città era esemplato sul percorso solare nel caso del decumano oppure, nel caso del cardine, era parallelo all'asse intorno a cui esso ruotava. In tal modo egli era costantemente in grado di decifrare, sulla base delle istituzioni civiche e delle strutture urbane, il significato del cosmo, all'interno della "metafisica spietata" di origine arcaica. E tutto questo soltanto perché il tronco di Ulisse sta per il palo che segnala l'obliquità dell'eclittica, risultato della proiezione (come diciamo noi moderni) dell'asse della Terra sul piano della traiettoria del Sole nel corso dell'anno: proprio con mossa mimetica rispetto al movimento di tale asse Ulisse e i compagni prima infatti inclinano e poi ruotano il tronco nell'occhio di Polifemo, come fosse un trapano da carpentiere. E' da tale proiezione comunque, probabilmente quella primordiale dal punto di vista ontogenetico, che la metafisica nasce. E il "culto dell'asse" ad esempio attribuito ad Haussmann a proposito della sua ristrutturazione della Parigi del Secondo Impero è soltanto una delle infinite sue inconsce derivazioni moderne, tutte fondate sulla trasposizione sul piano dell'orizzontalità e della bidimensionalità (dunque su una Terra già ridotta a mappa) di una struttura all'origine verticale e tridimensionale. Si tratta di una sorta di inconsapevole proiezione della proiezione, che nell'applicarsi a

se stessa dimentica ogni sua origine e natura, perde la memoria di ogni sua implicazione metafisica, in tal modo sconfinando, proprio in virtù di tale perdita, nell'ideologia: non nel senso marxiano di "falsa coscienza" ma in quello di assoluta assenza di ogni coscienza stessa. Cioè di ogni possibile voce, di ogni possibile luogo.

LISTA DELLE RETI FERROVIARIE CITATE IN QUESTO LIBRO



Linee ferroviarie a scartamento normale:

Ferrovia del Gottardo (Lucerna – Chiasso). 1874 – in attività

Ferrovia Bellinzona – Locarno. 1874 – in attività
Diventa: Linea S20 TILO, Locarno – Castione

Ferrovia Cadenazzo – Luino. 1882 – in attività
Diventa: Linea S30 TILO, Bellinzona/Cadenazzo – Luino/Milano Malpensa

Ferrovia Mendrisio – Varese (Linea S40 TILO). 2015 – in attività

Linee ferroviarie a scartamento ridotto e metrico:

Ferrovia Locarno - Ponte Brolla – Bignasco. (Valmaggina). 1907 – 1965

Ferrovia Bellinzona – Mesocco. 1907 – 1972 (traffico passeggeri) Castione – Cama. 1972 – 2003 (solo traffico merci) Castione – Cama. 1993 – 2013 (corse viaggiatori "nostalgiche")

Ferrovia Lugano – Tesserete. 1909 – 1967

Ferrovia Lugano – Cadro – Dino. 1911 – 1970

Ferrovia Biasca – Acquarossa. 1911 – 1973

Ferrovia Lugano - Ponte Tresa. 1912 – in attività

Ferrovia Domodossola-Locarno (Centovallina, Vigezzina). 1923 – in attività

Ferrovia Valmorea. 1904 – 1977. Tratta Stabio – Mendrisio. 1926 – 1928, 1995 – in attività (corse "nostalgiche")

Ferrovie a cremagliera:

Ferrovia Monte Generoso. 1890 – in attività

Linee di tram:

Rete tranviaria di Lugano. 1896 – 1959.

Tranvia di Locarno. 1908 – 1960.

Funicolari:

Funicolare Lugano-Stazione FFS. 1886 – in attività

Funicolare Angioli (Lugano). 1913 – 1986

Funicolare Locarno – Madonna del Sasso. 1906 – in attività

Funicolare Monte Brè. 1908 – in attività

IL RUMORE LONTANO
Xabier Erkizia

L'eco che arriva da lontano scioglie sempre l'orecchio.

È un paradosso: il suono che annebbia l'ascolto affila sempre la sua fame, la sua curiosità… diventa una pulce nell'orecchio. È probabilmente un problema che prima o poi ogni musicista si trova davanti. Arriva un momento in cui i suoni vicini diventano trasparenti, troppo luminosi, troppo evidenti, accecanti. A quel punto, i suoni non definiti mostrano una particolare capacità di seduzione, svelando il loro erotismo e la loro arte. Si vestono di bellezze peculiari, che i musicisti non hanno mai sentito e che faticheranno ad apprendere. Allora, ci sembra più vicino ciò che ci parla dalla distanza di quello che abbiamo in loco.

Ci accarezza da lontano senza bisogno di toccarci la pelle.[1]

Alcuni mesi fa, il giorno che sono arrivato in Canton Ticino grazie all'invito ricevuto da Locarno, alla stazione dei treni di Bellinzona ho perso la coincidenza. Sono arrivato tardi agli incontri a cui ero stato invitato.

Arrivare in ritardo ha i suoi vantaggi. Trovi tutto già iniziato: le presentazioni sono state fatte, i convenevoli finiti, i badge sono stati distribuiti. Ad arrivare tardi si guadagna almeno quanto si perde.

Quella volta ho perso un concerto ma ne ho guadagnato un altro.

La stazione dei treni di Bellinzona è un gigantesco concerto meccanico.[II]

Io vivo in una zona dove non transita la ferrovia, ed è passato più di mezzo secolo dall'ultima volta che vicino al fiume Bidasoa si è sentito il fischio di un treno. Sono arrivato tardi. E sicuramente l'improvvisa attrazione per quello che ho sentito nell'arrivare a Bellinzona ha a che fare con questa mancanza. Chi vive vicino alla ferrovia non sente nessun concerto. Se così fosse, odierebbe la musica.

I binari della stazione di Bellinzona vengono percorsi da treni di varie grandezze, lunghezze, età e funzioni. Raccogliere, passare, andare, tornare. La loro destinazione è ciò che meno conta per le orecchie e per chi ormai ha accettato di essere in ritardo. Lì i treni circolano come il sangue, in un continuum. I viaggiatori invece si comportano come virus che pungono il paesaggio di quel flusso. Voler sentire i treni e non poter zittire i viaggiatori. Non sono l'unico. Non ci riescono neanche i quattro musicisti che suonano al bar della stazione e hanno l'indifferenza come pubblico. Il loro caso è più serio. Voler ascoltare i treni e non poter zittire l'attenzione. Solo la musica violenta delle folate di vento alzate dai treni nel loro andirivieni può silenziare tutto.

Il sogno di poter ascoltare l'esplosione di quel silenzio musicale in un impossibile *tutti* mi mette la pulce nell'orecchio.

Più a lungo ascolti, più forte ti sembra che il sonoro del paesaggio sia l'introduzione musicale ad un'affascinante annichilazione che hai quasi desiderato. È l'introduzione alla bellezza sconvolgente di una morte a cui hai ambito, quando un fischio glissando abbaglia lungo i campi. Hai atteso l'esaltante, commovente distruzione che la natura fa di se stessa, e continuerà ancora a fare finché la gente non sarà sparita. Allora, liberata dagli umani, potrà compiere un nuovo inizio...

The longer you listen, the more strongly you feel that the sounding of the landscape is the introductory music to a fascinating annihilation you have almost wished for. It's the overture to the stunning beauty of a doom you have hoped for, when a hissing glissando will flash across the plain. You have longed for the exciting, moving destruction of nature by itself, and it will now continue destroying itself until the people have disappeared out of it. Then, freed from human beings, it can make a new beginning…[1]

[1] Jonke, Gert (1946-2009), *Der Ferne Klang*, Residenz 1979.

***Alberto Venturi**, classe 1948, diploma di commercio, ma la vera intenzione era entrare in ferrovia.*

Nel 1967 sono entrato in ferrovia. Sono stato capo stazione in diversi punti della Svizzera e all'estero come rappresentante delle ferrovie della confederazione a Luino e anche a Milano. Ho organizzato la centrale di programmazione del traffico ferroviario di Bellinzona. Sono attivo nell'associazione ATAF[2]*, e mi occupo della valorizzazione degli aspetti storici e dell'archivio.*

La stazione una volta era il punto di riferimento di tutto, era anche il punto di riferimento dei sogni di chi non poteva andar via e vedeva questi treni partire. E' un luogo di incontro in cui ci si conosceva. Tu sapevi tutto.

Una sera ero in stazione a lavorare, avevo il turno di notte. Un treno che veniva da Lugano aveva un ritardo di 20 minuti, quello diretto a Locarno stava attendendo la coincidenza. Era sabato sera, non c'era tanta gente come nei giorni feriali, ho pensato che fosse inutile far tardare il treno, così ho parlato con la Direzione a Lucerna che ha acconsentito di far partire il treno per Locarno in orario.

Dopo 20 minuti arriva il treno da Lugano e scende una sola persona. Era lì sul marciapiede. La vedo e decido di non fare l'annuncio con l'altoparlante. Mi avvicino. Era una signorina. Le dico che il treno da Lugano era in ritardo e che quello per Locarno è partito. Il prossimo treno sarebbe stato tra 15 minuti. C'era tanto vento, le chiedo se vuole venire in ufficio perché sul binario faceva molto freddo.... e... porto ancora le conseguenze, adesso dopo 40 anni. Ci siamo sposati. Per un treno in ritardo.

---

[2] Associazione Ticinese Amici della Ferrovia.

Anche se dura pochi minuti, il film *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* (1895)[3] **ha l'onore di essere uno dei più grandi miti degli albori del cinema. Accadde il pomeriggio del 25 gennaio 1896, durante la proiezione organizzata dai fratelli Lumiere nel Salon Indien du Grand Café di Parigi. Non è possibile sapere cosa sia successo davvero quel giorno ma, come dicono le cronache, con il film riconosciuto posteriormente come il primo documentario, senza volerlo i fratelli Lumiere inventarono anche il genere cinematografico del terrore. Con le limitazioni tecnologiche delle lampade dell'epoca e con il solo aiuto dello scoppiettio monotono prodotto dalle perforazioni della pellicola trasportata tra le ruote dentate del proiettore, gli spettatori sentirono che il treno che vedevano sferragliare sullo schermo gli stava venendo addosso, e si spaventarono. Cominciarono ad urlare. Il treno arrivò troppo presto a La Ciotat. Gli spettatori, invece, tardi.**

Da allora il cinema e il treno (soprattutto la locomotiva) hanno viaggiato mano nella mano e i nostri occhi-orecchie con a loro. Sempre timorosi che quella accecante magia luminosa ci possa far spaventare.

Senza bisogno di apparire in primo piano, chiamando ad alta voce dalla coda dell'occhio della macchina da presa, il treno è sempre stato presente nel feticista universo sonoro del cinema. Come elogio della conquista epica del Nord America, come bandiera della rivoluziona russa o come ululato che attraversa i paesaggi giapponesi. A volte sotto forma di spaventoso ruggito del progresso, ma spesso nell'ombra, nella nebbia, in modo da non far paura. Mi vengono in mente i treni fantasma che passano come carezze nei silenzi delle scenē domestiche dei film di Yasujiro Ozu. Ululati lontani che disegnano i punti di fuga sognati da personaggi smarriti; treni che fischiano sulle rotaie del desiderio e della paura ma che in realtà non vanno da nessuna parte.

[3] https://www.youtube.com/watch?v=d_9N68MO9gM consultato il 08/05/2017.

Sono numerosi anche i film che ritraggono il vagone come carcere psicologico, presentandoci personaggi in fuga e attanagliati dalla paura di rimanerne imprigionati. In questi film la velocità è imprescindibile per cancellare il paesaggio attraversato dal treno. Perdere il mezzo di fuga e il punto di fuga sono sempre ingredienti di una buona storia.

E poi, ovviamente, ci sono le stazioni. Le *location* che raccolgono tante storie di partenze e arrivi nel rumore assordante creato dallo stridere dei freni, dal fischio nervoso del capostazione e dal brusio dei viaggiatori. Il luogo delle incerte speranze.

Grazie al cinema, che per un intero secolo ha avuto la responsabilità di creare nuove immagini e nuovi suoni, il fascino per il treno, che aveva fatto gridare dalla paura quei primi spettatori vittoriani, sopravvive ancora oggi, anche se i treni, i vagoni e le stazioni sono cambiati moltissimo.

In gran parte è attraverso il cinema che abbiamo imparato a sentire il suono dei treni così come tanti altri suoni. Cioè con gli occhi, probabilmente con la paura.

In una scena del film *Il Treno*[4] diretto da John Frankenheimer, un gruppo della resistenza che combatte contro il governo filo nazista di Vichy prova a rubare un treno. Cercano di impedire e sabotare il tentativo dei nazisti di portare in Germania opere d'arte francesi. Mentre fuggono, un aereo tedesco *spitfire* li localizza e comincia a sparare. Nella scena dell'inseguimento aereo–treno, - dai notevoli risultati, tenendo conto dei mezzi tecnici dell'epoca - la locomotiva si lancia in una corsa impossibile per entrare in un tunnel, cercando di scappare dal nemico che la sta attaccando dal cielo. Alla fine di questa drammatica scena della lotta tra il treno e l'aereo, il ferroviere di grande esperienza Labiche (interpretato da Burt Lancaster) riesce a frenare e a fermare il treno in un crescendo di strazianti stridori e cigolii di grande tensione. Il treno è fermo, in salvo al riparo nel tunnel. I partigiani attendono le mosse dell'aereo, ascoltano in un silenzio dal sudore freddo. Tutto a un tratto, uno di loro aziona il fischio della locomotiva. A lungo, forte, con rabbia, per vendetta.

Siamo qui. Siamo ancora qui.[III]

[4] Bricken, J. (produttore) Frankenheimer, J. (regista). (1964). The Train [Film]. Francia/EU.: Les filmes Ariane, Les Productions Artistes Asocciés.

***Fabio Pellanda**, Macchinista "Centovallina".*

Dai 5 anni ero sempre con mio papà. Ai 10-12 anni andavo con lui durante la notte ad aiutarlo a pulire gli scambi quando ancora non c'era il sistema di elettrificazione per lo scioglimento della neve. Una bella avventura, me la ricordo come se fosse oggi.

Poco a poco il treno mi è entrato nel sangue. Sono nato in ferrovia e ancora oggi sono in ferrovia. Ora sono io a guidare il treno. È una cosa che ho sempre sognato. Quando ho incominciato a studiare c'era ancora l'apprendistato in officina delle ferrovie, questo fino al 1983. Mio papà mi diceva: "guarda che ti servirà un diploma", ed io gli rispondevo: "ma io voglio entrare in ferrovía". Prima sono entrato nella squadra reclute, poi nella FART[5] *a pulire i gabinetti. Sono partito dalla gavetta ma poi sono entrato in officina come aiuto meccanico... Finalmente ho risposto ad un concorso interno e sono diventato parte delle ferrovie. Felice ho continuato la mia carriera come ferroviere prima e capotreno ora.*

Quando ero piccolo era un'emozione grandissima andare con il mio papà, mi ha insegnato tante cose. Con degli amici eravamo lungo i binari a giocare ed ho capito cosa fosse un deragliamento dei vagoni. Lo abbiamo provocato con dei vecchi treni su un binario morto. Per noi era un gioco ma per mio papà era lavoro.

Oggi è serietà, oggi è disciplina.

Quando abbiamo iniziato noi di qui avevamo già il blocco dei segnali per far circolare i treni, in Italia non c'era niente. Il personale doveva predisporre l'incrocio con un altro treno. Si doveva scendere dal treno sia se pioveva sia se nevicava, bisognava predisporre manualmente gli incroci. Anche le porte dei treni erano tutte manuali, si partiva da un'epoca e si arrivava ad un'altra... una cosa indescrivibile sul momento.

[5] Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi.

Sono l'unico dipendente qui che è cresciuto in ferrovia, lavora in ferrovia ed è ancora in ferrovia. È bello, non è una roba da tutti crescere in ferrovia e continuare a lavorare in ferrovia. Vedo mio figlio è uguale a me, a lui basta andare sui treni, vedere treni ed è contento. Il suo sogno sono le locomotive a vapore. Effettivamente queste sono il massimo per un macchinista. Oggi è tutto tecnológico e questo è un peccato. Con tutta questa automazione il sentimento e la passione passa.[IV]

Il macchinista non solo guida il treno. Ma ogni macchinista ha la sua andatura, ognuno di noi guida il treno in modo diverso. Magari c'è chi fa le frenate più brusche, altri più dolci, un altro non va alla velocità che deve andare, un altro invece va alla velocità esatta. Quando c'è un segnale di fischio che serve a poco o a niente, non c'è bisogno di fischiare, si va un po' con il buon senso. Se vedi che non c'è nessuno. Allora si evita di fischiare, se vedi che c'è un pericolo non puoi fare a meno di fischiare. Ognuno applica un po' le cose a modo suo. C'è da dire anche che lo stile degli italiani è diverso da quello svizzero.

Da piccolo sentivo se un treno andava bene o male dal suono. D'inverno quando sulle strade buttano il sale per evitare che si formi il ghiaccio, i pneumatici delle auto trasportano il sale sulle rotaie che forma una patina. Quando si frena su questa patina la ruota si blocca, scivola sulla rotaia e diventa piatta.

Da piccolo sentivo se il macchinista frenava di colpo oppure frenava bene, sentivo anche se il fischio era pulito bene oppure ero sporco. Ogni treno aveva la sua particolarità di fischio. Li conoscevo tutti.

FISCHI PER RICHIAMARE L'ATTENZIONE [6]

1. Un fischio prolungato moderatamente deve essere dato dal macchinista di un treno:

a) all'entrata delle curve che non permettono una visuale libera di almeno 200 metri;

b) all'entrata delle gallerie in curva ed in quelle in rettifilo lunghe almeno 500 metri;

c) in tempo di neve o di altre intemperie che impediscano la visuale; in questo caso il fischio va ripetuto tratto tratto;

d) in corrispondenza della tabella recante la lettera "F";

e) quando vede persone sul binario o in immediata vicinanza di esso, oppure sui marciapiedi attigui al binario di stazione su cui arriva, transita o parte, in posizione che potrebbe essere per loro pericolosa; in questi casi il fischio va ripetuto quante volte occorre;

f) quando sulle linee a doppio binario e su quelle affiancate il treno si avvicina in linea ad un altro che sia in movimento o fermo su un binario attiguo;

2. Un fischio ripetuto più volte deve essere emesso dal macchinista in corrispondenza delle tabelle recano le lettere "C" o "S", nonché nell'avvicinarsi e nel percorrere le zone di lavoro da esse segnalate.

FISCHI PER L' AVVIAMENTO DEI TRENI CON LOCOMOTIVA ATTIVA IN CODA O INTERCALATA.

1. Due fischi prolungati e staccati seguiti da uno breve devono essere emessi dal macchinista di testa di un treno con locomotiva attiva in coda o intercalata, prima di iniziare o riprendere la corsa quando occorre che la locomotiva di rinforzo entri subito in azione. Lo stesso segnale deve essere ripetuto dal macchinista della locomotiva di coda o intercalata in segno di inteso.

2. I fischi di cui sopra non occorrono quando i macchinisti possono comunicare telefonicamente tra di loro.

---

[6] Regolamento sui segnali, ed. 1947, Grupo Ferrovie dello Stato Italiane http://site.rfi.it/quadroriferimento/utilities/RS.pdf consultato il 09/05/2017.

FISCHI PER IL COMANDO DEI FRENI E PER SEGNALI DI ALLARME

1. Tre fischi brevi e vibranti ordinano la pronta chiusura di tutti i freni.

2. Più di tre fischi brevi e vibrati sono il segnale di allarme e prescrivono parimenti la pronta ed energica chiusura di tutti i freni. Questo segnale vale anche per chiedere la chiusura dei freni quando il macchinista di una locomotiva che rinforza in coda un treno si accorge che la locomotiva si è scostata dal treno. Lo stesso segnale vale anche per richiamare l'attenzione del personale delle stazioni e della linea per l'adozione delle possibili misure di sicurezza.

3. Quando i freni sono serrati, un breve fischio della locomotiva ne ordina il parziale allentamento: questo segnale si adopera soltanto nelle forti discese.

4. Un fischio lungo seguito da altro breve ordina il completo allentamento dei freni.

I macchinisti italiani e quelli svizzeri non fischiano allo stesso modo, anche se il treno è lo stesso. In un certo senso, il fischio diventa il prolungamento della personalità culturale. I ferrovieri svizzeri sono più silenziosi, più discreti, si potrebbe dire più seri. Gli italiani invece sono più rumorosi, più allegri e giocosi.[v]

Il fischio del treno non è soltanto un allarme da suonare davanti a un pericolo ma è un grido per annunciare la propria presenza.

Suonare il fischio non è un fatto tecnico, bensì un arrangiamento musicale che desidera far proprio il paesaggio.

Con l'arrangiamento, l'ascoltatore fa musica.

Il suono di un treno che si arrampica in campagna, per esempio, può essere paragonato ad una sinfonia in tre movimenti, suonata senza soluzione di continuità: prima pianissimo, il canto d'uccello e un fischio lontano enfatizzano il silenzio da cui proviene l'approccio del treno, forse con un breve ed inaspettato cambio di tempo quando le ruote scivolano; il treno si avvicina ad un tempo ora più regolare e lento, raggiunge un crescendo mentre ci sorpassa, poi s'allontana nella distanza, ora pianissimo ancora, forse con un fischio lungo e solitario a modo di coda. Suoni come questi sono senz'altro tanto evocativi quanto una composizione musicale e possono essere altrettanto emotivi; sono questi, certamente, soggetti che meritano di essere registrati e prodotti in una serie di dischi grammofoni.

The sounds of a train climbing through the countryside, for instance, can be likened to a symphony in three movements, played without a break: first, pianissimo, the birdsong and a distant whistle emphasise the silence out of which the train is heard approaching, perhaps with a brief and abrupt change of tempo when the wheels slip; the train comes closer at a steady and now slower tempo, reaches a crescendo as it passes by, then climbs away into the distance, now pianissimo again, with maybe a long, lonely whistle as a coda. Sounds such as these are surely as evocative as a musical composition and can be equally emotive; certainly they are a most worthwhile subject for recording and for the production of a series of gramophone records[7].

[7] Handford, Peter (1919-2007). *Sounds of the Railways and their recording*, David & Charles Ltd. 1980.

Un treno carico di rotaie percorre la stazione di Bellinzona.

I pittori paesaggisti del XIX secolo dipingevano i treni in lontananza. Solo più tardi, con lo sguardo più coraggioso richiesto dal cambio di secolo e all'ombra del fascino delle tecnologie diventate simbolo dei nuovi tempi, li resero chiaramente presenti, in primo piano. Fino ad allora avevano sempre rotto il rigido silenzio dei quadri da lontano.

***Landscape with carriage and train* (1890), Vincent Van Gogh (1853-1890)**[8]

***Rain, Steam and Speed - The Great Western Railway* (1844), Joseph W. Turner (1775 -1851)**[9]

***The train is arriving* (1881), Frits Thaulow (1847-1906)**[10]

***Il vient de loin* (1887), Paul Joseph Constantin Gabriël (1828–1903)**[11]

***Passa un treno* (prima di 1880), Giuseppe De Nittis (1846-1884)**[12]

***Baskische Landschaft mit Minenzug* (1901-1902), Dario de Regoyos (1857-1913)**[13]

***Treno che passa* (1908), Umberto Boccioni (1882-1916)**[14]

Si potrebbe intendere l'esercizio come un trucco per dare profondità al dipinto, nel tentativo di liberarsi dalla piattezza delle due dimensioni. In sostanza, un trucco tecnico

[8] Pushkin Museum of Fine Arts, Moscow, Rusia.

[9] The National Gallery, London, UK.

[10] The National Museum of Art, Architecture and Design, Oslo, Norway.

[11] The Kroller Müller Museum, Otterlo, The Netherlands.

[12] Pinacoteca De Nittis, Barletta, Italia.

[13] Collezione privata.

[14] Museo d'arte della Svizzera italiana, Lugano, Svizzera.

che risponde alla volontà di un'illusione sonora offre nuove dimensioni al dipinto. Distanza, velocità e movimento. Ritratta un effetto Doppler[15] **nella tela.[VI]**

Ma si potrebbe interpretare l'esercizio anche come uno strizzare l'occhio a una vaga bellezza che chiama da lontano. Come un moto impressionista che risponde al desiderio di conservare per sempre la caducità così propria dei suoni. Come se l'orecchio guidasse la mano in un tentativo disperato di ricordare ciò che è già passato. Tardi, sempre.

Dei treni verticali te ne accorgi[VII]. È facile sapere se stanno salendo o scendendo[VIII]. Ma i treni in lontananza non riesci a sapere se vanno o se vengono. L'occhio ci inganna sempre, perché abbiamo imparato a misurare solo attraverso di esso. Il pittore lo sa e non lo nasconde. Oltre a svelare la profondità del paesaggio, quel suono lontano rivela la posizione dell'ascoltatore. Senza punto di fuga per l'occhio, l'unica via di fuga è il rumore lontano. Il confine in moto perpetuo.

Se è un treno, è perché va. Se non va, non è un treno. Solo un macchinario.

Il movimento è la sua essenza[IX].

[15] "L'effetto Doppler è un fenomeno fisico che consiste nel cambiamento, rispetto al valore originario della frequenza o della lunghezza d'onda percepita da un osservatore raggiunto da un'onda emessa da una sorgente che si trovi in movimento rispetto all'osservatore stesso." https://it.wikipedia.org/wiki/Effetto_Doppler (consultato il 01/05/2017)

"Agli effetti della circolazione sulle linee, costituisce treno qualsiasi mezzo di trazione con o senza veicoli che debba viaggiare da una ad altra località di servizio, o che parta da una località di servizio per disimpegnare un servizio lungo linea e faccia ritorno nella località stessa»[16].

1. Si dice treno una locomotiva con o senza veicoli, che debba viaggiare da una stazione, o località di servizio, ad altra determinata di una linea. Essa assume la denominazione e la qualità di treno all'atto della partenza dalla stazione di origine e la conserva durante la corsa, durante l'arrivo, la sosta e la partenza, nei punti intermedi alla sua corsa, e durante l'arrivo alla stazione terminale del suo viaggio: però qualsiasi movimento effettuato durante le soste nelle stazioni o località di servizio, intermedie, deve considerarsi manovra (art. 9.1)[17].

[16] Regolamento per la circolazione dei treni, Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, edizione 1962. http://site.rfi.it/quadroriferimento/files/RCT.pdf (consultato il 01/02/2017).

[17] Regolamento Circolazione Treni, Ferrovie dello Stato, Italia, 1936 https://it.wikisource.org/wiki/Regolamento_Circolazione_Treni_(1936) (consultato il 02/02/2017).

***Manuel Garzoni**, responsabile dei servizi tecnici alla trasporti pubblici luganesi da tre anni.*

1886 nasce la funicolare, che diventa un simbolo per Lugano.[x]

Nel 2007 si sono pensate a delle varianti alla funicolare, ma si è deciso di rinnovarla proprio per il valore simbolico che questo impianto ha per la città.

Prima del risanamento, la funicolare trasportava circa due milioni e mezzo di persone ogni anno. È l'impianto che ha visto passare più passeggeri in tutta la svizzera. Oggi in una giornata si fanno circa 200 corse con più o meno 2.200 persone.

Per la mia professione è stata una bellissima opportunità seguire lo sviluppo dei lavori. Normalmente una funicolare viene risanata ogni 50 anni, io ho potuto assistere allo spegnimento dell'altro impianto e all'accensione di quello nuovo. All'inaugurazione della funicolare dell'11 dicembre scorso, 8 giorni fa, tutta la piazza Cioccaro era piena ma anche la via Cattedrale a salire. I negozianti stessi commentavano di non aver mai visto così tanta gente in strada.

Il modello del nuovo impianto è del XXI secolo. L'azienda che ha costruito le due vetture lo fa in tutto il mondo. Parte da delle componenti standard per lunghezza e larghezza ma il design e la personalizzazione degli interni rende questa funicolare unica in tutto il mondo.

Questo impianto si distingue inoltre per delle caratteristiche tecniche particolari: ha una ruota di rinvio, un passaggio in più che fa la fune traente per permettere di compensare il suo allungamento in quanto è soggetta a delle modifiche dimensionali intrinseche. Quando le vetture sono più cariche di peso infatti la fune si allunga. Succede questo anche se fa caldo mentre la fune si accorcia quando fa più freddo. La variazione dimensionale fa si che ci siano dei problemi in arrivo di allineamento delle porte della vettura rispetto

alle porte vetrate che sono fisse. La corrispondenza di apertura è garantita quindi dalla ruota di rinvio che si sposta per compensare l'allungamento o il raccorciamento della fune.

***Rodolfo Widmer**, classe 1954, sempre stato nella scuola, prima come allievo, poi come studente e poi come maestro per 39 anni. 20 anni come docente responsabile, 8 anni di direttore. In parallelo, l'associazione dei ferro amatori fondata nel 1970 di cui attualmente sono vicepresidente.*

Il treno ha cambiato completamente la vita del Ticino. Ma non tutto è positivo.

Un tempo, ogni paese aveva un dialetto molto diverso uno dall'altro. Magari a 10 chilometri non si capivano tra di loro. Oggi da Airolo fino a Chiasso si parla lo stesso dialetto. Si chiama il dialetto del treno. Adesso tutti si capiscono, ed è cambiata la lingua, sono stati distrutti i vecchi termini. La ferrovia ha distrutto gli antichi dialetti.

Il treno del Canton Ticino risponde perfettamente alle caratteristiche dell'impronta sonora (*soundmark*)[18] di cui parlò R. Murray Schafer. E non soltanto per il proprio dialetto. Nelle profonde vallate della zona, sono pochi gli angoli in cui non si sente l'eco del treno. La Vallemaggia è uno di quelli. Prendendo la via che va da Locarno a Centovalli, proseguendo dopo la stazione di Ponte Brolla - un tempo luogo di riposo per la nuova borghesia che conserva ancora un certo fascino - la strada percorre una stretta vallata. Dal 1907 al 1965 al posto della strada scorrevano i binari.

All'imboccatura della valle, c'è un solido ponte di ferro che attraversa il fiume che dà nome alla valle e che nei secoli ha scolpito la gola rischiosa e serpeggiante. Queste particolari e spettacolari formazioni di pietra vengono chiamate *Orrido*.

Tutte le definizioni possibili di questa parola[19] **sono buone per chi si trova sul ponte. Guardare l'acqua nel precipizio fa venire le vertigini agli occhi. Il fragore del corso d'acqua che risuona possente tra le pietre bagnate non permette di sentire nient'altro. Non a caso gli antichi cospiratori delle città si riunivano nei pressi delle fontane. L'acqua cancella tutte le impronte, tanto più in fretta quelle sonore.**

A Ponte Brolla, il rumore dell'ingresso del fiume nella valle sembra una tenda acustica: a Vallemaggia i treni non si sentono più. Dal 1965 lì non ne arrivano più, ma ho saputo che alcuni anziani del posto li sentono ancora.

---

[18] "È un suono caratteristico di un'area. "Una volta che un'impronta sonora è stata identificata, meriterebbe di essere protetta, perché le impronte sonore rendono unica la vita acustica di una comunità" (Schafer)." https://it.wikipedia.org/wiki/Paesaggio_sonoro consultato il 09/05/2017.

[19]

1. Che suscita orrore, terrore o ribrezzo. Spaventoso.
2. In generale, un luogo selvaggio che suscita ansia o paura, oppure qualche cosa di repellente o che desta turbamento.
3. Per estensione, una profonda gola rocciosa, in particolare nei tratti di quei fiumi o torrenti le cui acque precipitano giù per anfratti e grotte, formando cascate spettacolari che scavano la roccia.

Ci fu un periodo in cui il treno servì come scala del mondo. Era la ferrovia a stabilire la frontiera dello sconosciuto. Fin dove arrivava il treno arrivava l'occidente. L'eco del suo fischio decretava l'inizio della periferia. Negli ultimi cento anni, invece, il numero di chilometri di ferrovia nel mondo non è cambiato. La quantità di nuovi percorsi coincide con la sparizione definitiva di vecchie ferrovie. Il chilometraggio non è aumentato quanto la velocità. Non ha seguito la stessa logica delle strade per automobili. E quindi oggi il treno non serve per misurare il mondo e al massimo può aspirare ad essere lo specchio della sua velocità. Diventare un'autostrada perfetta.

Mentre i treni di un tempo, che gli anziani sentono ancora, percorrevano i luoghi, quelli di oggi li attraversano senza essere toccati dal paesaggio. La velocità dà al treno quello che la locomotiva dava al viaggiatore. Non è prioritario sapere cosa si perde. Nemmeno qui.

In nessun altro Paese al mondo la gente si sposta tanto e così volentieri in treno.[20]

[20] Sito dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia.html consultato il 09/05/2017.

È notevole il numero di treni in miniatura che si possono trovare in così pochi chilometri. Anche se la passione per i treni è sparsa in tutto il mondo e in tante modalità, la quantità di riproduzioni in scale diverse che si trova in Ticino è davvero straordinaria. Il parco "Svizzera in miniatura" di Melide ha il suo trenino; l'associazione Amici della Ferrovia di Minusio ha dedicato tutto un parco ai trenini che dà ai bambini l'opportunità di viaggiare su di essi[XI]; nell'ex fabbricato per il controllo degli scambi della stazione di Chiasso ci sono, dentro nella cabina della vecchia centrale, delle reti ferroviarie dettagliatissime in funzione, e l'albergo *Schloss* di Locarno ha mantenuto, per lunghi anni, una gigantesca miniatura ferroviaria. E ce ne sono altri. Gli amanti dei treni hanno almeno una cosa in comune: sognano che il loro mondo assomigli il più possibile alla realtà.

Tutti immaginano invece mondi utopici, idilliaci, inventati e costruiti in scala del treno. In queste riproduzioni è curato ogni minimo dettaglio come a voler cogliere e sintetizzare l'essenza del paesaggio. Ognuna ha la propria caratteristica: può essere la precisione della replica della locomotiva a vapore, la meticolosità nella riproduzione dei mobili del vagone più piccolo, l'esattezza della scala, la fedeltà del paesaggio, la complessità del sistema elettrico che richiede la gestione di un gran numero di binari e delle loro diverse grandezze…

A Chiasso, la caratteristica principale della miniatura che funziona attraverso un complesso sistema digitale che ha richiesto anni per essere completato e perfezionato, è il suono[XII]. Non si può sapere se spinti dalla volontà di arrivare ai limiti dell'iperrealismo o dalla nostalgia, ma i suoni dei trenini che continuano a girare sui piccoli binari sono quelli dei vecchi treni appositamente registrati. Miniature sonore. Non suonano allo stesso modo ma hanno dentro di sè lo stesso suono. In quella scala, i viaggiatori in miniatura non si sentono. Per di più, in quell'idilliaco mondo in miniatura tutto è silenzio, tranne il treno.

XI TRACK 23: Treno in miniatura. Sede ATAF di Minusio
XII TRACK 22: Treni in miniatura. Sede AFC di Chiasso, Sede ATAF di Minusio

La ferrovia è un'allegoria inequivocabile della mappa. Puro tracciato. Il rettilineo non dritto disegnato con la precisione del cartografo condannato all'orografia.

Sa disegnare soltanto, senza alternative, la distanza tra i punti A e B.

È il confine rappresentato secondo un punto di fuga stabilito dal ferro. Tuttavia non misura il suo percorso in chilometri, ma in tempo necessario per completare il tragitto tra stazioni che funzionano come grani di un rosario. Tra i mezzi di trasporto, è il treno quello che soffre in modo più rigoroso la schiavitù del tempo. È difficile trovare nella storia dell'umanità un mezzo di trasporto che abbia cambiato la percezione del tempo in modo così radicale.

Ma non dobbiamo confonderci, il tempo che misura lo spazio della ferrovia non è il tempo del viaggio dell'antichità legato alle lune o ai grilli, ma piuttosto il tempo silenzioso della velocità. Monolingue. Sordo. Il nostro.

***Pier Bettoni**, sala macchine Stazione Vetta monte Bre.*[XIII]

Le prime prescrizioni a cui l'impianto deve sottostare sono svizzere, queste sono al già al top. Poi ci sono quelle europee che si sono ispirate alle direttive svizzere da sempre all'avanguardia.

Il vecchio capo ascoltava la macchina e individuava dov'era il guasto.

Ognuno capiva cosa fare, dove andare a guardare. Le liste di controllo erano solo indicative.

Oggi è tutto un altro sistema rispetto a prima. Oggi è tutto più burocratico. Ci sono delle schede con delle procedure a cui uniformarsi.

Se i rumori sono fluidi e tranquilli significa che va tutto bene, se inizi a sentire rumori un po' particolari vuol dire che qualcosa non va. Devi mettere su l'orecchio se senti le cose un po' diverse per capire cosa non funziona.

Per proteggere l'udito si dovrebbero indossare le protezioni. Dopo 23 anni l'udito si è perso con i rumori, ma se metti su le protezioni queste non ti permettono di sentire certi rumori che ti aiutano a capire se è tutto in ordine. Mentre la funicolare è in funzione puoi capire se c'è un rumore e questo ti fa dire se qualcosa non va. E' una questione di abitudine, anche se ci sono tutti i controlli accurati, le procedure rigorose e ogni cosa dovrebbe funzionare nel modo giusto.

Il suono non ha bisogno della velocità. Può rappresentare la velocità e, come succede con la musica, può anche condizionare la velocità e influire direttamente su di essa. Ma anche se la fonte sonora è in movimento, per ascoltarla - al contrario che per udirla - bisogna sedersi ad ascoltare. Così facevano gli ascoltatori invisibili raffigurati dai pittori, forse perché questi dipingevano sognando di essere musicisti.

Il treno mette il rigido allineamento del suo tragitto davanti al suo suono inalienabile. La sua eco definisce luoghi diversi mentre attraversa lo spazio vuoto.

Topofilia e topofobia allo stesso tempo.

Luogo e fuga.

***Marco Gunt**, responsabile tecnico della ferrovia Lugano-Ponte Tresa[1]. In totale ci sono 42 dipendenti, 16 tecnici, 4 amministrativi. Le altre persone sono macchinisti.*

È una linea ferroviaria particolare dedita al trasporto dei lavoratori degli scolari nel tratto da ponte Tresa a Lugano o da Vedeggio o a Bellinzona. Portiamo circa 5.800 passeggeri al giorno di media su tutto l'arco dell'anno. Nei mesi di vacanza gli studenti sono meno ma ci sono molti turisti. Il percorso è di 25 minuti, abbiamo un treno ogni 15' dal mattino alle 6 fino alla sera alle 20,30 e poi ogni 30' il sabato e la domenica. Sulla tratta, ci sono 12 stazioni e 4 treni.

La linea è nata nel 1912 e, da allora, è sempre stata la stessa.

Una volta, fino a 25 anni fa, non essendoci le macchine in questa tratta ferroviaria, si trasportava la posta ed anche le merci. Oggi il trasporto su ruota c'è ma a causa della congestione del tratto viario si è andati nella direzione di prendere di più i mezzi pubblici.

Nel Malcantone è conosciuto come "il treno con la faccia"[21]*. Questo era uno slogan di 15 anni fa: un sorriso ogni 20'. Ora si potrebbe dire un sorriso ogni 15'.*

Passando dal centro urbano il treno non disturba, non ci sono denunce. Poche volte ci sono state delle proteste le uniche sono legate alla frenata di emergenza. Ferro su ferro, la ruota diventa piatta e fa rumore. Quando succede, si ritira il treno e si lo si rimette a posto.

In generale però il treno non si sente. Se lei è fuori a chiacchierare vicino ai binari non sente arrivare il treno. Non facciamo rumore, si sentono magari i passaggi a livelli dove c'è l'acustico. Può essere che si senta un fischio ogni tanto nelle curve, questo dipende dal tempo: quando c'è umidità o freddo, il treno reagisce diversamente.

---

[21] http://www.gdp.ch/cronache/luganese/e-lo-chiamano-trenino-dei-puffi-id78143.html consultato il 02/05/2017.

Posso veramente dire che siamo silenziosi.

Infatti, da Bioggio fino a Ponte Tresa c'era prima il treno e poi sono arrivate le case.

I ritmi e gli sbuffi di vapore delle locomotive che sono stati fonte d'ispirazione di così tanti musicisti, sono oggi giorno diventati soltanto effetti sonori del cinema classico, apparati scenici per passeggiate disegnate specificamente per turisti oppure voci di collezioni romantiche di treni. I nuovi modelli di treni arrivati per rompere ogni record producono soltanto dei discreti ululati mentre tagliano l'aria. I treni non suonano uguali anche se noi crediamo che sia unico. È nel corpo stesso che portano la velocità e dipendendo da questa sono più rumorosi o silenziosi.

Di per sé, la velocità è sempre stato un concetto trasparente: non si può toccare, né negare, né rifiutare. E non è mai abbastanza. Specchio di questa trasparenza, la velocità è silenziosa, trova un ostacolo nel suono perché da tempo ne ha superato la barriera. Nell'estetica come nell'etica, il sogno di viaggiare velocemente e in silenzio appartiene da tempo all'immaginario del potere economico. La rete digitale, a cui non servono lo spazio e il tempo, non ha fatto che potenziare la difesa della velocità. Di conseguenza è più facile, per esempio, fare un'analisi delle classi sociali in base alla velocità piuttosto che all'accesso alle informazioni. Con i treni succede la stessa cosa. Rispetto ai treni per passeggeri ad alta velocità che passano silenziosi, i treni merci sono rumorosi.[XIV]

Anche all'interno del treno, dentro i vagoni, si ripete la stessa logica. Le classi si possono distinguere in base al silenzio[XV]. Il servizio più completo e usato del Ticino è quello denominato TILO[22]. In questo treno ci sono due tipi di vagone. Quello di prima classe è molto silenzioso. Viene usato principalmente da persone adulte, spesso uomini e donne professionisti, che percorrono il loro tratto lavorando, leggendo o dormendo. Una parete di vetro semi trasparente separa, fisicamente e acusticamente, la prima dalla seconda classe. Qui, in seconda classe, si trova la "cintura" dei vagoni e ad ogni curva le giunture di gomma producono un rumore peculiare e

XIV TRACK 18: Stazione di Cadenazzo
XV TRACK 17: TILO. Classi e carrozze

[22] Treni Regionali Ticino Lombardia, http://www.tilo.ch

strepitante. A seconda del numero di curve sul percorso da fare, l'orecchio può anche arrivare a stancarsi. Questo tipo di vagone, che a volte sembra la metropolitana di una grande città, viene usato da studenti, immigrati e gente di classe media.

Il TILO attraversa la frontiera alla stazione di Chiasso[XVI]. Qui è normale vedere la polizia far scendere dal treno gli immigrati illegali (normalmente sub sahariani). Nel treno si può annusare la profonda tristezza dell'immigrazione.

Recentemente, ho saputo della morte di un giovane migrante. Arrivato alla frontiera, si era legato sul tetto del treno per cercare di fuggire ai controlli della polizia e voleva passare la frontiera sdraiatoci sopra. Il primo tunnel si è portato via la vita di chi aveva adocchiato la prospettiva mitteleuropea.

Nel treno condiviso da utenti, turisti e migranti, non è la stessa cosa viaggiare in prima classe o fuggire sul tetto della seconda classe. È una questione di silenzio.

XVI TRACK 20: Stazione di Chiasso

Il protocollo che si attiva quando un treno investe una persona dice così: Se non c'è modo di fermare il treno e se la disgrazia è inevitabile, si consiglia al macchinista di tapparsi le orecchie.

Umberto Boccioni, nel 1908 dipinge il quadro "il treno che passa" prima di aderire al Movimento Futurista fondato da Filippo Tommaso Marinetti. Nel 1910, insieme a *Ballà, Russolo e Severini*, scrive prima *il "Manifesto dei pittori futuristi"* e successivamente *il "Manifesto tecnico del movimento futurista"*. Era cambiato radicalmente il punto di vista e anche il punto di fuga. Si manifestava la necessità di un nuovo immaginario e si proponeva un modo innovativo di rappresentare il fascino istantaneo ed esaltante delle macchine, della città e della guerra. E Boccioni ridipinse il treno. Questo treno non attraversa più il paesaggio da destra a sinistra, ma lo troviamo di fronte, diretto verso di noi. Il nuovo treno di Boccioni non è punto di fuga, è puro rumore, così spaventosamente forte da diventare quasi silenzio. Non ha bisogno di paesaggio. Forse per questo il titolo non si riferisce al treno:

"Stati d'animo. Gli addii"[23].

...Da quest'esistenza io uscirò con un disprezzo per tutto ciò che non è arte. Nulla è più terribile dell'arte. Tutto ciò che vedo al presente è un gioco di fronte a una buona pennellata, a un verso armonioso, a un giusto accordo. Tutto, in confronto a ciò, è una questione di meccanica, di abitudine, di pazienza, di memoria. C'è solo l'arte[24].

[23] (1911) MOMA Museum of Modern Art of New York.

[24] Boccioni, U. (1916) Frammento di lettera personale inviata dal fronte nella I Guerra Mondiale, pochi giorni prima di morire.

***Lorena Rocca**, da 4 anni in viaggio sul TILO.*

Le guardie hanno appena isolato 15 turchi: donne con burqa e bambini che dormono in braccio trasfigurati dal caldo. Li stanno portando non so dove.

La gente si sposta e mantiene la giusta distanza.

Chissà da dove arrivano.

Chissà dove li portano… chissà.

Li seguo con lo sguardo e vedo che stanno per essere caricati in un vagone prontamente allestito. Fuori dagli occhi indiscreti dei turisti...

Una bimba non si sa se dorme o se è svenuta. E' bianca come un cencio. Nessuno la tocca. E' in braccio ad un uomo giovanissimo dall'espressione tesa e molto preoccupata... Sento una guardia parlare al telefono. Spero stiano predisponendo un aiuto medico intanto sono su questo treno... Diretti dove?? Non lo so! Medici non se ne vedono …

in questa parte del treno, un altro mondo: Vecchietti tedeschi in vacanza, ragazze che parlano di capelli da schiarire e di estensioni verdi... Non credo che la signora con il burqa a due metri da qui abbia questi pensieri!

Guardo fuori. E' tutto verde ordinato, e bello come sempre... Così da secoli... Così da sempre e per sempre...

Per rispondere alla domanda se esistono dei paraggi idilliaci che sembrano irreali bisogna venire qui. Guarda Druogno (Italia), paesino di case basse alla frontiera. E'circondato da montagne alte e cime bianche che scendendo a valle vestono il paesaggio di un verde intenso. Le ferrovie sono ancora divise a metà: il lato ombroso ha il gelo mentre il lato esposto al sole suda. Il cielo aperto e l'aria quieta. Lungo questa valle delle proporzioni perfette anche le orecchie sono esaudite quanto gli occhi. Esistono tantissimi Druogno in tutto il Canton Ticino.[XVII]

La Vigezzina arriva, suona il fischio. Prima lontano poi più vicino. Alla stazione scendono solo due viaggiatori e non sale nessuno. Rispondiamo con un gesto scherzoso all'invito di salire che ci fa il capotreno. Lui dà l'ordine di partenza con il fischio. Mentre si spegne l'eco del treno che s'allontana, arrivano due bambine alla stazione, attenti ai microfoni, passeggiano con il nonno che comincia a chiedere: cosa sta registrando? Riprese? Musica? Rumore?

Si allontanano cantando, imitando il fischio del treno, fino a diventare eco anche loro.

XVII TRACK 25: Vigezzina. Stazione di Druogno

Mi sono ricordato di una registrazione di un disco pubblicato dall'ingegnere del suono e amante appassionato dei treni Peter Handford, il cacciatore di suoni che ha dedicato più anni alle ferrovie. La registrazione non fu fatta in Italia ma nel Regno Unito negli anni '60. La scena è simile anche se non compaiono bambini. L'ho sentita per la prima volta in un vecchio disco di seconda mano dopo le mie registrazioni in Ticino. Appena arrivato per posta lo misi nel giradischi, curioso di sapere cosa avrei incontrato.

Nel disco di Handford i suoni della ferita del tempo passato e delle tante puntine dei giradischi che lo hanno solcato si sovrappongono a quelli dei treni: l'ago del giradischi che ruota in spirale, impone lo scricchiolio che sormonta la registrazioni originale. A volte fino a mascherarla. Il ricordo del treno si mangia il treno stesso.

Il disco si chiama "*Trains to remember*"[25]
Magari, rumore per ricordare.

[25] Handford, P. (1963) Trains to remember. UK; Argo, Transacord.

Il botanico svizzero Ernesto Schick (1925-1991) dedicò ben due lustri alla ricerca fatta tra le rotaie, convinto che, anche nelle situazioni più difficili, si può trovare la bellezza. Mentre fu testimone del progressivo ingrandimento del gigantesco edificio della stazione internazionale di Chiasso, uno dei nodi più importanti della rete ferroviaria del centro Europa, puntò l'attenzione ai luoghi dimenticati di questa macro infrastruttura. E' lì, nello spazio tra le rotaie, che Schick ricerca scrutando, elencando e disegnando, le piante selvatiche che nascono spontaneamente. In questo luogo disumanizzato che condiziona l'attività economica del Canton Ticino, in cui chi è senza permesso non ha accesso, proprio tra le ferraglie, cercò i fiori. I fiori dei semi migranti che viaggiano tra le fessure dei vagoni.

Come conclusione di questo lavoro di ricerca, Schick pubblicò nel 1980 *Flora ferroviaria*[26]. Un meraviglioso libretto che si allontana dalla pubblicazione scientifica, e si avvicina, spinto da una pulsazione romantica, alla ricerca della bellezza impossibile. Diede un sottotitolo a questo suo speciale manuale botanico: *"ovvero la rivincita della natura sull'uomo."*

[26] Schick, E. (1980) *Flora ferroviaria*, IT; Edizione florette.

***Nicoletta**, residente nel quartiere vicino alla stazione di Chiasso, in pensione.*

Il mio marito lavorava sul treno. Ma non parlava mai del suo lavoro.

Io sono italiana, mi sono trasferita qui 30 anni fa, per il lavoro di mio marito.

Mio marito è morto molti anni fa ma io non me ne sono andata da qui. Ora sono qui da sola.

Non ascolto mai il rumore del treno. Chiudo la finestra, e basta.

[CODA]

Il primo giorno che arrivai a Locarno, le prime pagine dei giornali richiamarono la mia attenzione. Aprivano tutti con la stessa notizia. Riguardava l'inaugurazione del tunnel "futurista" del San Gottardo che in seguito al referendum aveva recuperato l'onore di essere il più grande tunnel ferroviario del mondo. Presi con me un numero del giornale "La Regione"[27] **lasciato in treno da un viaggiatore. C'era in una foto il direttore della rete ferroviaria della Svizzera con il sindaco di Lugano con un grande orologio in mano. il titolo annunciava: "Lugano è già nel futuro".**

All'ora. In tempo.

[27] La Regione - Il giornale della Svizzera Italiana. Anno 25 - N.285. 12/12/2016.

Nell'abbraccio offuscato che offre la distanza, il rumore lontano è la musica vicina.[XVIII]

XVIII TRACK 5: Centovallina. Stazione Funivia di Rasa

BIBLIOGRAFIA SELEZIONATA - DISCOGRAFIA
SELEZIONATA - FILMOGRAFÍA SELEZIONATA

FILMOGRAFIA

- **Lumière, L, Lumière, A. (productor) Lumière, L, Lumière, A. (director). (1895). *L'arrivée d'un train en gare de La Ciotat* [Film]. FR.: Lumière.**
- **Bricken, J. (productor) Frankenheimer, J. (director). (1964). *The Train* [Film]. FR/EU.: Les filmes Ariane, Les Productions Artistes Asocciés.**
- **Nagata, M. (productor) Ozu, Y. (director). (1959). *Ukigusa* [Film]. JP.: Daiei Studios.**

DISCOGRAFIA

- **Handford, P. (1963) *Trains to remember. UK*; Argo, Transacord.**
- **Handford, P. (1973) Steam over Switzerland. *UK*; Argo, Transacord.**
- **Karel, E. (2011) Swiss Mountain Transport System. DE; Gruenrekorder.**

BIBLIOGRAFIA

- **Schick, E. (1980) *Flora ferroviaria*, IT; Edizione florette**
- **Schick, E. (2015) *Railway flora*, IT; Humboldt books**
- **Handford, P (1980) *Sounds of the Railways and their recording, UK*; David & Charles Ltd.**
- **Marcarini, A (2011) *La ferrovia Domodossola Locarno e la via del mercato, IT*; Lyassis edizioni**
- **Schivelbusch, W. (1977) *Geschichte der Eisenbahnreise: Zur Industrialisierung von Raum und Zeit im 19. Jahrhundert*, DE; Taschenbuch**
- **Schivelbusch, W. (2014) *The Railway Journey: The Industrialization of Time and Space in Nineteen century*, EU; University of California Press**
- **Schwartz, H. (2011) *Making noise: From Babel to the Big Bang and Beyond*, EU; The MIT press**
- **Farinelli, F. (2007) *L'invenzione della Terra*, IT; Sellerio**
- **Erkizia, X. (2015) *Non dire niente*, IT; Libe edizioni**

ATAF Associazione Amici della Ferrovia www.ataf.ch
ATAF Amici Ferromodellisti Chiasso www.afc-chiasso.ch

CREDITI

“il rumore lontano” è un progetto di Xabier Erkizia, curato da Lorena Rocca.
Registrazioni e interviste condotte nel mese di dicembre 2016 e aprile 2017.

Registrazioni, edizione audio, testi: Xabier Erkizia
Traduzione italiana: Alex Mendizabal, Roberta Gozzi
Revisione testi (euskara): Arantxa Iturbe
Revisione testi (italiano) e trascrizioni interviste: Lorena Rocca
Assistente de registrazioni video: Luca Ramelli
Disegno e layout: Miguel Ayesa, Sonia Ciriza

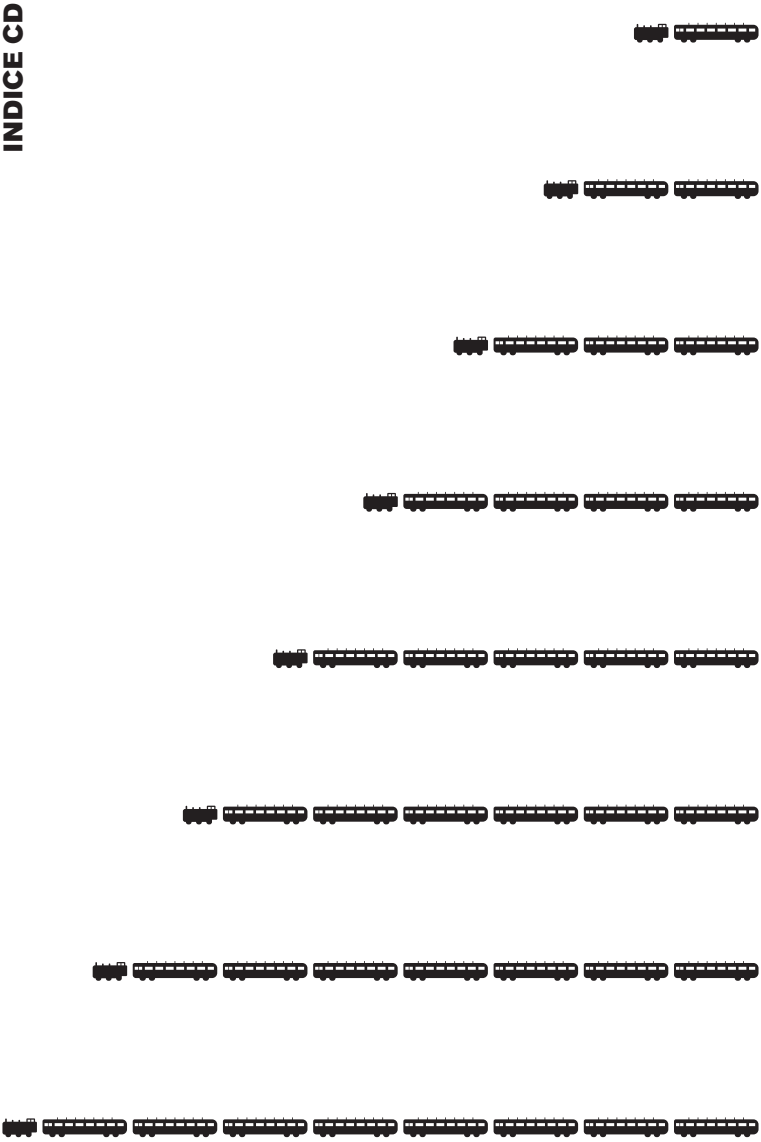
http://erkizia.audio-lab.org
www2.supsi.ch/cms/rumorelontano
www.audio-lab.org

Ringraziamenti:
Franco Farinelli, Hillel Schwartz, Luca Ramelli, Michele Mainardi, Monica Selcioni, Alex Mendizabal, Roberta Gozzi, Paolo Zavagna, Monica Fantini, Ornella Monti, Fabiano Fiero, Luca Botturi, Giovanni Galfetti, Kata Lucic, Dario Bianchi, Demis Quadri, Oliviero Giovannoni, Loredana Addimando, Francesca Giorzi (RSI), Rodolfo Widmer (ATAF), Alberto Venturi (ATAF), Maria Veneziano (Società della Funicolare Locarno-Madonna del Sasso SA), Roberta Trevisan (FFS SA), Giangiorgo Helbling (Capoesercizio, FART SA), Flavio Pellanda (FART SA), Roberto Ferroni (Direttore Trasporti Pubblici Luganesi SA), Pier Bettoni (Funicolare Lugano Cassarate-Monte Brè, Trasporti Pubblici Luganesi SA), Manuel Garzoni (Responsabile Servizi Tecnici, Trasporti Pubblici Luganesi SA), Massimo Muschietti (Responsabile Manutenzioni Ferrovia Lugano-Ponte Tresa, Trasporti Pubblici Luganesi SA); Marco Gunt (Responsabile Servizi Tecnici, Trasporti Pubblici Luganesi SA); Sara Barnabeo (Responsabile Comunicazione, Trasporti Pubblici Luganesi SA), Donatella Bonetti, Sara Benini, Iñigo Telletxea, Luca Rullo.

Scuola universitaria professionale
della Svizzera italiana
SUPSI

audio-lab.org

INDICE CD



01. Centovallina. Stazione di Locarno

02. Centovallina. Stazione di Locarno Sant'Antonio

03. Centovallina. Passaggio a livello di Verscio

04. Treni diversi. Stazione di Bellinzona

05. Centovallina. Stazione Funivia di Rasa

06. Vigezzina. Due Passaggi a livello in Re

07. Centovallina. In transito

08. Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. In transito

09. Centovallina. Stazione di Locarno

10. Treni diversi. Stazione di Chiasso

11. Centovallina. Galleria

12. Centovallina. Ponte di Intragna

13. Funicolare Locarno-Madonna del Sasso. In transito

14. Funicolare Lugano Cassarate-Monte Brè. In transito e sala macchine

15. Funicolare Lugano-Stazione FFS. In transito e sala macchine

16. TILO. Passo in Tenero

17. TILO. In transito. Classi e carrozze

18. Treni diversi. Stazione di Cadenazzo

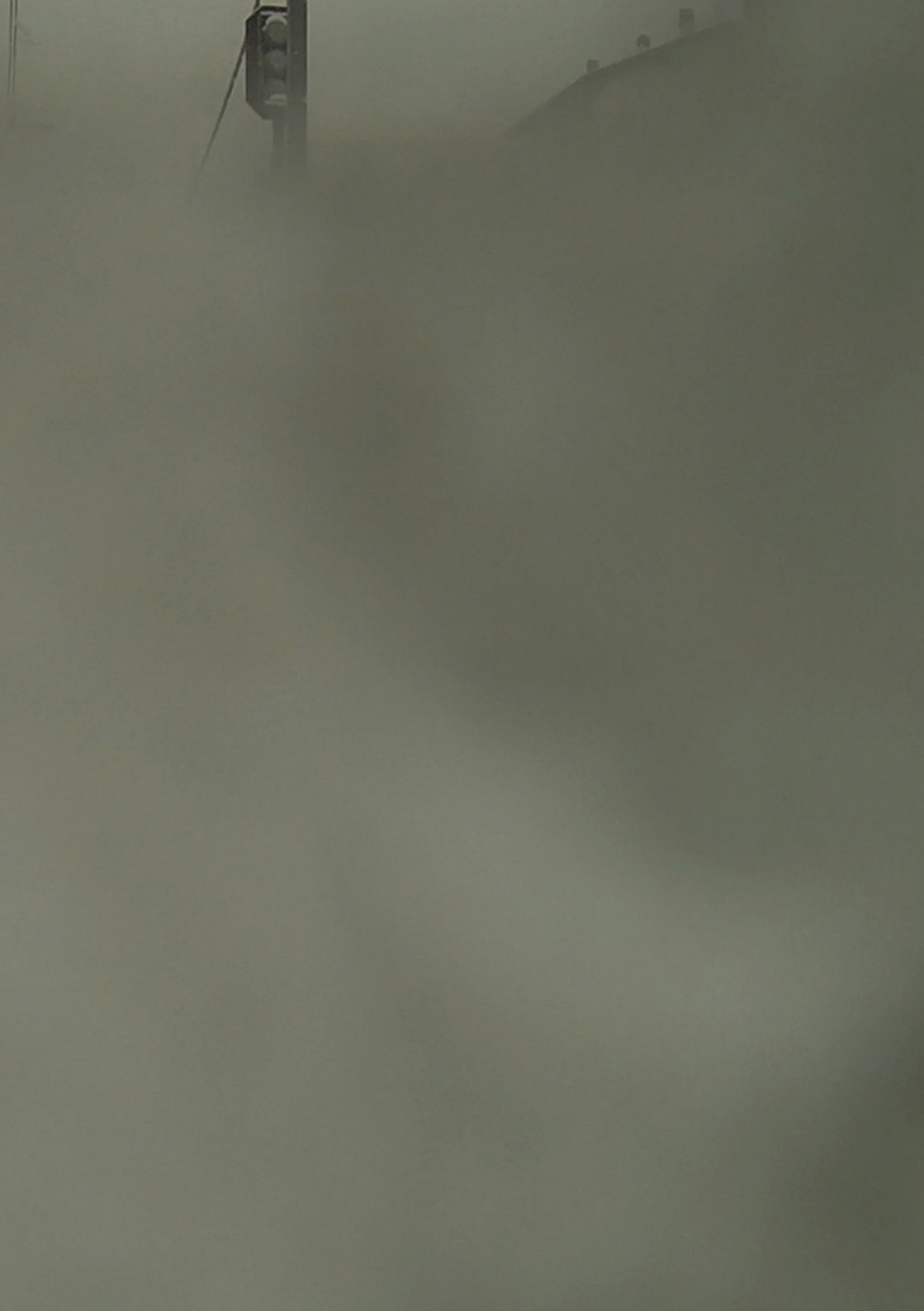
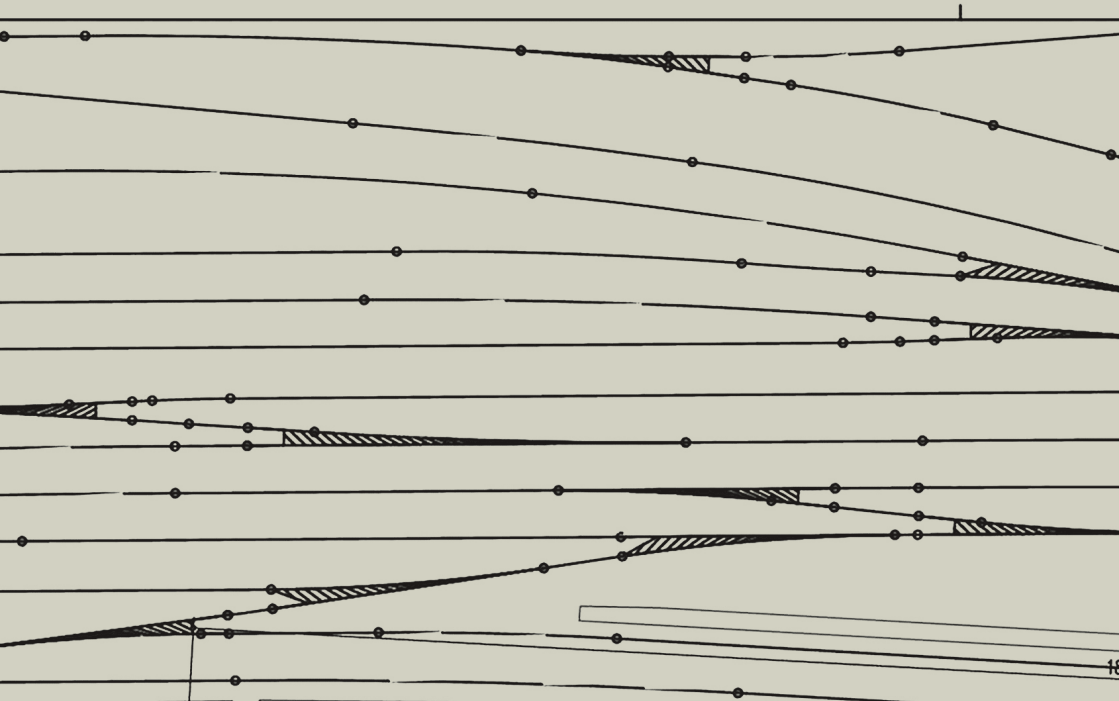
19. Treni diversi. Stazione di Bellinzona

20. Treni diversi. Stazione di Chiasso

21. Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Stazione Ferrovie Luganesi di Agno

22. Treno in miniatura. In transito. Cabina 1 Sede AFC di Chiasso, Sede ATAF di Minusio

23. Treno in miniatura. In transito. Sede ATAF di Minusio

24. Ferrovia Lugano-Ponte Tresa. Stazione di Ponte Tresa

25. Vigezzina. Stazione di Druogno