

## **All'ombra delle infrastrutture, all'ombra del paesaggio**

Tiziana Serena

“Sarebbe stato solo un parto della fantasia degli archeologi credere che nelle immagini superstiti fossero già iscritti la rovina, il vuoto e la frammentarietà, come corrispettivo della loro durezza e luminosità?”

– T. Clark, *Addio a un'idea*<sup>1</sup>

1. Proviamo anche noi a fare il gioco di Timothy Clark citato in esergo, domandandoci se dovessero sopravvivere solo alcune delle immagini fotografiche come queste funzionerebbero nella *rêverie* degli archeologi del futuro, magari intenti a studiare le infrastrutture della TAV e le sue rappresentazioni: sarebbero ancora legate a doppio laccio alla descrizione letterale della realtà? E “la rovina, il vuoto e la frammentarietà” continuerebbero ad essere cifre identificative del nostro tempo e degli sguardi dei fotografi, oppure più semplicemente della stessa fotografia? Anni fa alcune ricerche fotografiche potevano dirsi in gran parte motivate e indirizzate a esplorare l'effetto di “estraniamento”<sup>2</sup> dell'immagine fotografica rispetto alla realtà, anche quando era chiamata a svolgere certe funzioni narrative e documentarie. Di questa indagine territoriale coordinata da Linea di Confine, che ha avuto come oggetto principale la costruzione e la messa in funzione della linea veloce ferroviaria sul tratto Bologna-Milano e che ha prodotto in sette anni un *corpus* consistente di immagini, possiamo ora tentare di tracciare un primo bilancio, non solo dell'attività svolta, ma anche di alcune tendenze emerse. Nelle opere di oltre una dozzina di fotografi incaricati<sup>3</sup>, nove cataloghi realizzati, assieme alle mostre con fotografie e video, è stata confermata l'attenzione al tema dell'alterità della rappresentazione fotografica in sé e questa rimane al centro della dialettica e dell'ambiguità di questo linguaggio figurativo, ma si percepisce anche ad uno slittamento leggero - ma non per questo meno importante - dell'asse semantico centrale.

I precedenti sono stati ovviamente uno spostamento dai canoni della rappresentazione dei manufatti e dalle grandi opere a fini prettamente documentari, che tanto avevano affascinato le fantasie e nutrito le immagini del progresso nell'età del positivismo e in quelle successive —con una continuità sorprendente— fino a esiti che via via hanno concentrato l'attenzione di una certa fotografia agli aspetti marginali e minuti del costruire, per giungere ad interessarsi a quello che semplicemente avviene all'ombra di essi. I fotografi hanno dimostrato una concentrazione nell'umile scopo di mostrare alcune delle relazioni possibili fra il territorio, il paesaggio dell'esperienza e le infrastrutture; ma queste ultime sono sempre più spesso dislocate in un extra-cornice fotografica, restano nella realtà, sfuggono alle ragioni della descrizione come oggetto e anche al loro essere pretesto per la raffigurazione e per le necessità di una fotografia documentaria.

Metafora della luce e portatrice del simbolo della conoscenza, la fotografia rinnova da tempo il compito di operare “una grandissima cura di quell'ombra, che custodisce e rinnova il mistero”<sup>4</sup>. In queste zone d'ombra, mostrare qualcosa alla vista si esaurisce come atto in sé funzionale ad “inquietare il vedere [...] nel suo soggetto”<sup>5</sup> (il fotografo, ma anche chi guarda) per continuare a forzare quella “fessura” che si insinua fra la realtà e la fotografia, fra la sua presunta “ri-presentazione” in immagine e il suo (e nostro) necessario disallineamento.

L'ombra è una riserva: di spazio e della distanza necessaria con in cui misurare la materialità della realtà. È riserva potenziale di senso, per risolvere alcune questioni che caratterizzano i momenti alti della ricerca fotografica, sempre più confinata in una solitudine “confermata ogni giorno da una rete di immagini del mondo false e immateriali” rispetto alla quale ci appare che ogni tentativo di fotografare, in un corpo a corpo dialettico con la materia visibile della realtà, inquieto e inquietante nell'atto di vedere, sia solo - come nelle parole di John Berger - “un atto di resistenza che incita alla speranza”<sup>6</sup>.

2. Quando abbiamo dato inizio all'indagine sulla TAV, era opinione condivisa dagli urbanisti che le reali conseguenze che la TAV avrebbe avuto “sulla struttura urbana e sulle strategie di pianificazione dello spazio” rimanevano “sconosciute”<sup>7</sup>. La nostra attenzione non poteva allora che

## **In the Shadow of Infrastructures, in the Shadow of Landscape**

“*Would it be just the archaeologists' fancy that the surviving images had ruin, void and fragmentariness already written into them, as counterpoint to their hardness and brightness?*”

– T. Clark, *Farewell to an Idea*<sup>1</sup>

1. *Let's, us too, play Timothy Clark's game, asking ourselves, if only a few of photographic images were to survive, how they would work in the rêverie of future archaeologies, perhaps with the intention of studying the TAV infrastructures and their representations. Would they still be double-knotted to the literal description of reality? And would “ruin, void, and fragmentariness” identify our time and the vision of our photographers or, more simply, that of photography itself?*

*Years ago certain photographic inquiries could have been said to be largely motivated by and aimed at investigating the effect of the photographic image's “estrangement”<sup>2</sup> from reality, even in those instances in which photography was called upon to carry out specific narrative or documentary functions. We can now draw up a preliminary account of this territorial inquiry coordinated by Linea di Confine on the construction and startup of the Bologna-Milano high-speed railway line, not only with regard to the work carried out over the past seven years and the substantial corpus of images produced, but also with respect to some of the underlying trends. The works of more than a dozen photographers<sup>3</sup>, published in nine catalogues and shown in various photography and video exhibitions, clearly confirmed the attention to the theme of the photographic representation's otherness that remains central to this figurative language's dialectics and ambiguity, but a slight—yet nonetheless important—shift in the primary semantic axis can also be perceived.*

*There had obviously been a shift away from the canons that had governed the representation of built objects and grands travaux with purely documentary aims, from what had so captivated the imagination of and fostered the images of progress in the age of positivism and those that—with surprising continuity— had followed, all the way to works' end which gradually concentrated some of photography's attention on the marginal and minute aspects of building, to the point of taking an interest in what was simply in their shadow. The photographers concentrated on the humble aim of showing some of the possible relationships between the territory, the experiential landscape, and the infrastructures; but the latter are more and more often placed in a photographic extra-frame, remain within reality, and elude the reasons for their description as objects as well as their pretext for representation and for the necessities of documentary photography.*

*Metaphor of light and bearer of the symbol of knowledge, photography once again assumed the task of taking “extreme care of that shadow, which guards over and renews mystery”<sup>4</sup>. In these shadow areas, bringing something into sight is an act in and of itself functional in “making seeing uneasy [...] in its subject”<sup>5</sup> (the photographer, as well as the viewer), continuing to force the “gap” that seeps in between reality and photography, between its alleged “re-presentation” in images and its (and our) necessary misalignment.*

*Shadow is a reserve, of space and of the distance necessary to measure the materiality of reality. It is a potential reserve of meaning, for resolving certain issues that characterize the peaks of photographic research, increasingly confined to a solitude “confirmed daily by a network of images of the false and immaterial world,” in respect to which any attempt to photograph—in a dialectical one-on-one with the visible material of reality, restless and disquieting in the act of seeing—is only, as we learn from John Berger, an act of resistance that incites hope<sup>6</sup>.*

2. *When we began the inquiry on the TAV, urban planners felt that the railway's real impact “on urban structure and spatial planning strategies” remained “unknown”<sup>7</sup>. We could not, therefore, have had anything but simple goals: to focus our attention on the territory's*

avere obiettivi semplici: indirizzarsi sulla trasformazione del territorio generata dalle nuove opere infrastrutturali portando al gesto dello sguardo oggetti, scarti, lacerti e segni di alcuni dei molteplici modi in cui si presentavano quei luoghi. La fotografia poteva scoprire un nuovo terreno all'ombra delle infrastrutture delle TAV, come si è detto, ma anche all'ombra del paesaggio.

È stato Massimo Quaini<sup>8</sup> ad usare questa metafora basata su un paradosso, rifacendosi ad una definizione settecentesca dell'ombra come un vero e proprio corpo solido (in grado di far peso). Metafora che gli è servita ad indicare la perdita di peso specifico del paesaggio nei suoi aspetti culturali, più profondi; e al contempo ad indicare la necessità di reinventare una "scenografia del paesaggio" tramite il ruolo dei suoi "attori", non semplicemente "spettatori"<sup>9</sup>.

Ma il paesaggio non fa ombra, non è materiale, non è territorio; ha una fluidità che può essere paragonata a quella delle immagini nella contemporaneità liquida descritta da Zygmunt Bauman. Su questo "paesaggio introvabile"<sup>10</sup> agisce un interesse della fotografia sulla materia dell'ombra dei corpi opachi, costituiti dalle opere infrastrutturali, del loro effetto variabile alle luci ovvero nel tempo e "nei colori del giorno"<sup>11</sup>. Un tempo che vorrei intendere come misura dell'esperienza che ognuno di noi può fare dei luoghi.

Quando nel 2003 è iniziata la serie di indagini fotografiche sulla linea ferroviaria veloce, avevamo ipotizzato che gli autori avrebbero avuto a che fare non tanto con la maestosità delle opere strutturali o con il carattere mutevole di queste costruzioni in divenire, quanto piuttosto con gli spazi che venivano generati dall'insieme delle operazioni d'infrastrutturazione del territorio.

Avevamo pensato che le stazioni, le strade, gli snodi i ponti e i viadotti non avrebbero costituito i tratti salienti di un paesaggio che ancora non c'era, se non in stato di latenza, ma che ne avrebbero semplicemente segnato i nuovi margini e che lo spazio che avremo avuto di fronte sarebbe stato una sorta di "incrocio di entità mobili [...] animato dall'insieme dei movimenti che si verificano al suo interno"<sup>12</sup>: uno spazio topologico<sup>13</sup>. Secondo la matematica e della geometria questo spazio si caratterizza dal fatto che gli oggetti al suo interno sono sottoposti ad un processo di trasformazione senza strappi, governato da regole tali che la variazione delle forme esistenti entro le nuove avviene mantenendo una certa similitudine.

Se lo spazio che l'alta velocità ferroviaria va a determinare è di carattere topologico questo implica che è uno spazio delimitato, misurabile; è un territorio in cui le cui forme si trasformano secondo relazioni date. Lo spazio che si articola a partire dalla linea ferroviaria, la quale come una nuova sutura solca il territorio lungo l'antica direttrice romana che congiunge la città di Bologna con Milano, è uno spazio della *trans-formatio*.

Per la prima volta tentavamo poi di realizzare un'operazione che metteva in gioco diversi sguardi su un unico tema, durante un arco di tempo che si è rivelato più ampio di quello mediamente si ha a disposizione nelle indagini fotografiche. Volevamo che questa indagine assumesse il valore di un progetto corale realizzato da fotografi che si sono succeduti nell'osservare un territorio, la cui trasformazione era annunciata dai progetti per la realizzazione della linea veloce, ma il cui percorso e i cui esiti restavano relegati al campo della percezione (fra cui la fotografia stessa) e a quelli dell'uso e dell'abitabilità dei luoghi.

I fotografi incaricati hanno avuto a che fare con un territorio destinato alla trasformazione programmata e hanno potuto indirizzarsi attraverso le mappe della conoscenza organizzata dei piani operativi degli operatori. Alcuni autori hanno realizzato fotografie degli strumenti di pronto uso per l'orientamento: John Gossage (2004)<sup>14</sup> inscriveva una mappa della costruzione della TAV entro un gesto circolare del braccio di un operatore che riconduceva il tema della conoscenza simbolica dello spazio a quello della conoscenza umana e della sua misura; Tim Davis (2010)<sup>15</sup> ci propone ora, a chiusura dell'indagine, una mappa della zona vicino a Rubiera nella quale non è ancora riportato il nuovo tracciato della TAV e che è ridotta alla funzione essenziale di orientamento. Appoggiata su un sedile di un'auto quasi a ricordarci il ruolo che per noi, e maggiormente per un americano, ha il mito del viaggio in auto, come esperienza non organizzata, libera, votata all'incontro 'occasionale' *on the road*. Ma mi piace

*transformation generated by the new infrastructural works, bringing objects, discarded parts, fragments, and signs of some of the many ways in which the sites appeared into the act of vision. Photography could discover a new terrain in the shadow, as they say, of the TAV infrastructures, but in the in the shadow of landscape as well.*

*It was Massimo Quaini<sup>8</sup> who used this paradox-based metaphor, picking up on an eighteenth-century definition of shadow as a real solid body (capable of having weight). Quaini used this metaphor to suggest the landscape's loss of specific weight in its most profound cultural aspects and, at the same time, to point out the need to reinvent a "scenography of the landscape" through the role of its "actors," and not merely "spectators."<sup>9</sup>*

*But the landscape doesn't make shadow, it is not matter, it is not territory; it has a fluidity that can be compared to that of the images in the liquid contemporaneity described by Zygmunt Bauman. In this "no-where-to-be-found landscape,"<sup>10</sup> photography takes an interest in the matter of the opaque bodies' shadow, created by the infrastructural works, by the effects that vary with the light or over time and "in the colors of the day,"<sup>11</sup> where by time I mean a measure of the experience each one of us can have in places.*

*In 2003, when the series of photographic inquiries on the high-speed railway line began, we had assumed that the photographers would have had to deal not so much with the grandeur of the structural works or with the way that they may vary from day to day, as with the spaces that were to be generated by the entire system of new infrastructures.*

*We had thought that the stations, roads, junctions, bridges, and viaducts would not have constituted the salient features of a landscape that didn't yet exist, if not in a dormant state, but that they would have simply marked new margins and that the space we would have faced would have been a sort of "intersection of mobile entities [...] animated by the set of movements occurring within it"<sup>12</sup>: a topological space<sup>13</sup>. According to mathematics and geometry, this space is characterized by the fact that the objects inside of it are subjected without exception to a process of transformation, governed by rules under which the variations the existing forms within the new maintain a certain likeness.*

*If the space to be determined by the high-speed railway is topological in nature, this implies that it is a delimited, measurable space; it is a territory in which the forms are transformed according to given relationships. The space articulated by the railway line, which, like a new suture, furrows the territory along the ancient Roman directrix linking the city of Bologna with Milan, is a space of the trans-formatio.*

*For the first time, we tried to carry out an operation that put into play different ways of looking at a single theme, over a span of time that turned out to be broader than the one that is usually available for photographic studies. We wanted this inquiry to be a choral effort undertaken by different photographers who, one after the other, could observe a territory that was destined to be transformed by the construction of the high-speed line but whose direction and outcome remained relegated to the field of perception (including that of photography itself) and to the uses and the livability of the sites.*

*The photographers commissioned had to deal with a territory whose transformation had been planned and were able to make use of the knowledge maps organized in the operator's work plans. Some of them photographed orienting tools: John Gossage (2004)<sup>14</sup> inscribed a TAV site map inside a circular gesture of a worker's arm, recalling the theme of the symbolic knowledge of space and human consciousness and its measure; Tim Davis (2010) in turn,<sup>15</sup> at the close of this inquiry, has proposed a map of the area near Rubiera on which the new TAV track is not as yet marked out and which is reduced to the essential function of orientation. It lies on a car seat, almost as if to remind us of the role the myth of a car trip has—for us, and even more for an American—as something unorganized and free, devoted to 'fortuitous' encounter on the road. I like to think, however, that it might also refer to that "only possible journey" of which Luigi Ghirri spoke "within signs, images: in the destruction of direct experience."<sup>16</sup>*

pensare che possa riferirsi anche a quel “solo viaggio possibile” di cui parlava Luigi Ghirri “ all’interno dei segni, delle immagini: nella distruzione dell’esperienza diretta”<sup>16</sup>.

4. All’inizio dell’indagine i fotografi hanno avuto di fronte soprattutto il cantiere, il suo fascino di rovina e maceria del presente rivolto a costruire l’avvenire<sup>17</sup> che si offriva così vicino al tempo del narrare. Walter Niedermayr (2006)<sup>18</sup> ha fotografato la lavorazione delle travi ad òmega, senza sfuggire al richiamo del simbolismo della ripetizione nei gesti degli operai, e in quelli dello sguardo che si duplica nei dittici e nelle serie di immagini; e al richiamo del simbolismo dell’archetipo della lettera greca, ripescato nell’epoca tecnologica come si trattasse di un relitto così deteriorato da essere iriconoscibile. Andrea Botto (2004) ha seguito le demolizioni di vecchi ponti realizzate nello spettacolo delle luci notturne, che annullano e trasfigurano i luoghi abituali, ripercorrendo un *tòpos* tipico della letteratura sugli spettacoli di immagini realizzati con strumenti ottici dalle maestranze itineranti che attraversavano e univano i paesi dell’Europa che ancora non conoscevano la fotografia e la ferrovia. Bas Princen (2006)<sup>19</sup> del cantiere ha trattato soprattutto la materia della terra, le sue dislocazioni e riposizionamenti con uno sguardo vicino alla cultura degli artisti che si occupano di *Earthwork*.

Il tema del cantiere è stato quindi esplorato da più autori e sembra addirittura aver rivissuto sulla via Emilia il mito delle maestranze itineranti dei *magistri comacini*, che costruirono le monumentali opere del romanico padano. Un grosso pezzo di ferro a forma di colonna, materiale di scarto, inenarrabile, inclassificabile come la nostra storia recente, si staglia in una fotografia di Guido Guidi (2006)<sup>20</sup> e nella parte terminale, come se fosse un capitello medievale, ci sembra di vedere svettare le torri della Gerusalemme celeste descritta nell’Apocalisse come città preziosa, quadrata (cioè perfetta) e misurabile. È una fotografia che reclama una distanza colma di ‘misura’ (come in Orazio) “che permette di avvicinarsi alle cose (presenti o assenti) con discrezione o cautela, col rispetto di ciò che le cose (presenti o assenti) comunicano senza parole”<sup>21</sup>.

5. All’inizio dell’indagine i manufatti erano in costruzione, già visibili, ma ancora distanti dall’essere inseriti nell’orizzonte di chi abita i luoghi all’ombra della TAV. Questa distanza fra le persone e gli oggetti permetteva di osservare una situazione in bilico fra il nuovo manufatto come evento e la sua elaborazione nella vita ordinaria. Gli spazi apparivano sospesi fra i segni della fragilità, tipica del cambiamento, e i segni della continuità in grado di includere il mutamento.

Dominique Auerbarcher (2004)<sup>22</sup> aveva voluto fotografare le infrastrutture della TAV ad altezza dello sguardo delle persone che abitano in prossimità alle nuove costruzioni. E sebbene la linea veloce non fosse ancora in funzione, per rendere conto del suo rapporto con la vita di tutti i giorni, la fotografa aveva operato dei prelievi di conversazioni e notiziari che erano genericamente riconducibili all’ordine dei discorsi sulla TAV, facendoli scorrere fra le fotografie - decostruite per raggiungere il livello di una fotografia vernacolare - come si trattasse del suono di una voce collettiva in sottofondo. Nel caso del lavoro di William Guerrieri (2006)<sup>23</sup>, la misura della distanza necessaria per la rielaborazione degli eventi entro l’esperienza assumeva lo spessore non di una voce collettiva, ma quella di una voce singola, intimamente legata al tema del tempo e in relazione alla memoria privata e familiare dei luoghi, che veniva rielaborata a partire da un intreccio dell’archivio privato con quello pubblico; dove l’archivio acquisisce il ruolo di un vero e proprio *dispositivo* che recupera appieno la sua etimologia di *arché*, “là dove le cose cominciano”<sup>24</sup>. Si trattava per lui, come per Vittore Fossati<sup>25</sup>, di costruire nuove “geografie della vicinanza”<sup>26</sup>: rielaborazioni di mappe che trovano riscontro nella fotografia e che riguardano ovviamente i luoghi. C’è una precisazione forse da fare ancora e che sottolinea uno iato non sanabile: la fotografia rappresenta lo spazio, ma è passata da questa rappresentazione a quella dei luoghi mantenendo però il linguaggio della prima. Anche quando si tratta di topografie affettive personali, nelle quali confluiscono le mappe delle nostre emozioni, delle nostre percezioni e del nostro corpo, sono sempre rese in immagini che cercano di resistere alla mappa,

4. *At the beginning of the inquiry the photographers were faced first and foremost with the work site, with its charm of present-day ruin and debris directed toward building the future*<sup>17</sup> *presenting itself so close to the time of narration. Walter Niedermayr (2006)*<sup>18</sup> *photographed the work on the omega beams, without evading the reference to the symbolism of the repetition in the workers’ gestures, and that of the gaze duplicated in the diptychs and in the image series, as well as the reference to the symbolism of the archetype of the Greek letter, retrieved in the technological age as if it were a relic that had deteriorated to the extent of being unrecognizable. Andrea Botto (2004) was to follow the demolitions of the old bridges played out in the spectacle of nocturnal lights, which annul and transfigure everyday places, retracing a topos typical of the literature on the picture shows made with optical instruments by itinerant performers who traversed and united the countries of Europe and didn’t as yet know photography and the railway. Bas Princen (2006)*<sup>19</sup> *approached the work sites dealing primarily with the material of the earth, its displacement and re-positioning from a cultural perspective close to that of the earthwork artists.*

*The theme of the construction site was explored by several photographers and actually seems to have re-lived, on the Via Emilia, the myth of the itinerant Comacine masters, who built the monumental works of Paduan Romanesque. A large piece of iron in the form of a column, discarded material, indescribable and unclassifiable like our recent history, stands out in a photograph by Guido Guidi (2006),*<sup>20</sup> *in the terminal part of which, as if it were a medieval capital, we seem to see, soaring, the towers the heavenly Jerusalem described in the Apocalypse as a precious, square (thus perfect), and measurable city. It is a photography that reclaims a distance at the limit of ‘measure’ (as in Horace) “that makes it possible to approach things (present or absent) with discretion or caution, with respect for what things (present or absent) communicate without words”*<sup>21</sup>.

5. *At the beginning of the inquiry the infrastructures were under construction; they were visible but still far from being inserted into the horizon of the inhabitants living in the shadow of the TAV. This distance between people and objects made it possible to observe a situation that was delicately poised between the new structure as an event and its workings in daily life. The spaces appeared to be suspended between signs of fragility, typical of change, and the signs of continuity capable of including the transformation.*

*Dominique Auerbarcher (2004)*<sup>22</sup> *wanted to photograph the TAV infrastructures at the eye level of the people living in proximity to the new structures. Although the high-speed line was not as yet in operation, the photographer tried to evoke its relationship with everyday life by recording samples of conversations and news that could be generically traced back to the discussions about the TAV, running them over the photographs—deconstructed to reach the level of a vernacular photography—like a collective background voice. In the case of the work of William Guerrieri (2006),*<sup>23</sup> *the measure of the distance necessary to re-elaborate the events within experience took on the weight of a single instead of a collective voice. It was a voice intimately bound to the theme of time and related to the private and familiar memory of the sites, reworked by interweaving private and public archives, with the archives taking on the role of a real device that fully retrieves its etymology of arché, “there where things began”*<sup>24</sup>. *For Guerrieri, as well as for Vittore Fossati*<sup>25</sup>, *it was a question of building new “neighborhood geographies:”*<sup>26</sup> *re-elaborations of maps that are corroborated in photography and that clearly regard the sites. There is, however, a clarification that should still perhaps be made and that underscores an irremediable hiatus in continuity: photography represents the space, but has moved from this representation to that of the sites while still maintaining the language of the former. Even where dealing with personal sentimental topographies, in which the maps of our emotions, of our perceptions, and of our bodies flow, they are always rendered in images that try to resist the map, the knowledge implicit in the process of map-*

alla conoscenza implicita nel processo della mappatura, proprio perché hanno un carattere profondamente “aptico”<sup>27</sup>, che etimologicamente riguarda l’“entrare in contatto” e che – come ci ricorda Giuliana Bruno – è inseparabile dal viaggiare.

6. Nel corso dei sette anni nei quali la fotografia ha perlustrato il territorio della TAV, gli oggetti si sono diventati sempre più presenze abituali nell’esperienza degli abitanti e lo spazio che essi occupano cominciava a divenire stabile quanto irriducibile. Nella loro presenza le opere funzionano come dispositivi in grado di generare una mappa di geometrica chiarezza che, stendendosi sopra quel territorio, rende intelligibile le relazioni e le nuove genealogie che intercorrono fra gli oggetti, gli spazi e le loro funzioni. Alla infrastrutturazione del territorio e al tempo contingente agli eventi della costruzione si passava al tempo lento che domina la quotidianità.

Dopo il viaggio sulla linea veloce, a bordo o meno del treno, vi è il tentativo di recuperare una familiarità con i luoghi, lì dove si annida la quotidianità. È una realtà necessaria, privata, che ci offre stabilità e continuità in contrapposizione alla velocità degli spostamenti e dei cambiamenti sociali. Camminando senza alzare gli occhi, viene incontro al nostro sguardo come zona opaca: entrare significa precipitare da una soglia in una realtà dove il formicolio e brusio della vita è ridotto a muto automatismo. La dimensione della quotidianità è fortemente intrecciata con quella dell’abitabilità, della casa e del luogo, e il modo con cui la fotografia può interessarsi non è quello di adottare uno sguardo vernacolare o quotidiano<sup>28</sup>. In questa dimensione senza tensioni, dove emerge il senso dell’ordine, evocato dai gesti “dimessi e minuscoli”<sup>29</sup> condannati alla ripetizione e al rituale, la fotografia non può aprire spiragli o semplicemente inserirsi negli interstizi degli automatismi. Nella quotidianità rappresentata, i generi della descrizione e della poetica si sfrangano e scolorano, con fredda precisione burocratica si fanno guidare dalle necessità del documento con la massima precisione possibile alla fotografia.

Gli attori che citava Quaini sono coloro che banalmente abitano i luoghi del paesaggio; che ne vivono la dimensione quotidiana così come i segni dell’appartenza e della storia. “L’uomo esiste in quanto uomo in quanto abita un luogo” e se abitare – ci ricordano i filosofi – significa prendersi cura “nel senso del dominare, ordinare, nominare”, allora avvicinarsi al luogo significa farlo in relazione al senso dell’abitare<sup>30</sup>. Le fotografie di Stefano Graziani (2004) e Sabrina Ragucci (2006) toccavano il tema della casa in relazione alle grandi opere. Si trattò di considerare situazioni che dovevano essere oggetto di cambiamenti profondi, come il caso della dislocazione di un piccolo borgo. Graziani fotografava gli spazi eludendo il riconoscimento e l’esaltazione di forme estetiche per aderire mimeticamente al registro della quotidianità, mentre Ragucci si interessava alle persone, ristabiliva la misura degli “attori” su quei luoghi<sup>31</sup>.

Negli ultimi lavori che presentiamo, di Cesare Ballardini e di Marcello Galvani, la quotidianità è l’ambito di indagine principale attraverso il tema delle opere di mitigazione socio-ambientale che sono state realizzate a completare la costruzione delle infrastrutture.

Alla geografia della velocità è stata affiancata una geografia della lentezza che ha avuto come orizzonte una pacificazione resa possibile per l’appunto dalla quotidianità fra le opere e il territorio, fra i luoghi e l’evento, il quale come un trauma, è stato assorbito nel tessuto del paesaggio dalle azioni minime e ordinarie di chi frequenta o abita quei luoghi.

Anche le loro immagini richiamo le ragioni di una *pietas*, poiché posare lo sguardo sui luoghi partecipando alla loro presenza significa, in fondo, prendersi cura di essi e di tutti gli elementi che, come “gli aspetti per noi più importanti delle cose sono nascosti dalla loro semplicità e quotidianità”<sup>32</sup>, concorrono a fornire un orizzonte di senso al nostro esserci e al nostro abitarli. Galvani ha trattato questi luoghi in una sequenza che privilegia una distinzione fra gli spazi della TAV e quelli dell’abitare, con un registro di rarefatta sospensione in cui non succede mai nulla, anche se tutte le situazioni sono popolate da un’umanità che partecipa all’immagine. Ci sorride, come l’operaio che sembra sospeso sopra le traversine del treno, o ci indica qualcosa, come il signore anziano che prima segna la tacca di misura su un bastone, lo stesso con

*ping, because their nature is profoundly “haptic”<sup>27</sup>, which etymologically concerns “entering in contact” and which—as Giuliana Bruno notes—is inseparable from traveling.*

*6. Over the course of the seven years in which photography has scoured the territory of the TAV, the increasing habitual presence of the objects in the inhabitants’ experiences and the space they occupy began to become as stable as unyielding. In their presence, the photographic works function like devices capable of generating a map of geometric clarity that, stretching over the territory, creates the relationships and the new genealogies that exist between the objects, the spaces, and the functions. The development of the territory’s infrastructure and the time contingent to the construction events shifted to the slow time that dominates daily life.*

*After the trip along the high-speed line, whether aboard the train or not, there is an attempt to re-gain familiarity with the places themselves in which daily life nests. It is a necessary, private reality, one that offers stability and continuity in opposition to the speed of movement and social change. Walking with one’s eyes lifted, it meets our gaze like an opaque area: entering means precipitating from a brink in a reality where the teeming and buzz of life is reduced to a mute automatism. The scope of daily life is strongly intertwined with that of livability, of house and of place, and photography cannot work by adopting a vernacular or quotidian gaze.<sup>28</sup> In this tensionless dimension, in which a sense of order emerges, evoked by “cast-off and minuscule”<sup>29</sup> gestures condemned to repetition and ritual, photography cannot create openings or simply place itself in the cracks of automatic reactions. In the daily life represented, the genres of description and poetics fray and discolor; with cold bureaucratic precision, they are led with the maximum precision possible from the necessity of the document to photography.*

*The actors Quaini cites are not only the ones that banally inhabit the places of the landscape, that live its daily dimension as well as its signs of belonging and history. “Man exists in so far as he is man in so far as he lives a place,” and if living—as the philosophers remind us—means taking care “in the sense of dominating, ordering, naming,” then approaching a place means doing so in relation to the meaning of inhabiting.<sup>30</sup> Stefano Graziani’s (2004) and Sabrina Ragucci’s (2006) photographs deal with the theme of the house in relationship to the grands travaux. They approach situations that were the subject of profound change, as in the case of the displacement of a small village. Graziani photographs the spaces eluding the recognition and exaltation of aesthetic forms to mimetically adhere to the register of daily life; Ragucci, focusing on the people, reestablishes the measure of the “actors” on these places<sup>31</sup>.*

*In the most recent works being presented, by Cesare Ballardini and by Marcello Galvani, the primary scope of the inquiry is daily life, exploring the theme presented by the work done to mitigate the infrastructures’ social-environment impact.*

*The geography of speed has been flanked by a slow geography that sought the pacification made possible by the daily life between the works and the territory, between the sites and the event, which, like a trauma, was absorbed in the fabric of the landscape by the minimal and ordinary acts of whoever visits or lives in these places.*

*Their images, too, re- evoke the reasons of a pietas, because fixing one’s gaze on places and participating in their presence means, in the end, taking care of them and of all of the elements that, like “the most important of things aspects for us, are hidden by their simplicity and daily nature”<sup>32</sup>, contribute to furnishing a horizon of meaning to our being here and our living them.*

*Galvani dealt with these places in a sequence that privileges a distinction between the spaces of the TAV and those of living, with a register of rarefied suspension in which nothing ever happens even if all of the situations are populated by a humanity that participates in the pictures. They smile at us, like the worker who appears suspended above the train tie, or they show us something, like the elderly man that first marks a notch in a cane and, a few photographs later, will point out another possibility that is not played out on the gaze. There is nothing to look at, vision is denied, the only solution is to go under the bridge that unites the*

il quale qualche fotografia dopo ci indicherà un'altra possibilità ma non giocata sullo sguardo: non c'è nulla da guardare, la visione è negata, l'unica soluzione è passare sotto il ponte che tiene uniti spazi diversi e farne esperienza.

Ballardini ci presenta un lavoro in bianco e nero (l'indagine era stata aperta dal bianco e nero delle fotografie di Gossage) rigorosamente concepito in una sequenza ricca di rimandi. Il rigore e la precisione aprono subito a quelle "fessure" di cui abbiamo parlato all'inizio: un blocco di cemento di raccordo per le fognature sembra un pezzo archeologico appena rinvenuto alla luce del sole e che ci appare come una camera oscura in cui la proiezione sul dorso è deforme e disallineata, come la fotografia. Nella pagina a fianco un rettangolo sembra essere l'immagine fotografica che ne è venuta fuori: è nero senza informazione intelligibile, si pone fra noi e l'orizzonte coperto dalle infrastrutture, che credo non siano solo quelle fisiche. Ballardini ha soprattutto guardato i luoghi colmi di segni della presenza umana, segni che possiamo provare a tradurre in parole e riempire il cruciverba che, colpito dalla luce, si staglia all'ombra del manufatto.

Questo testo è debitore di molte suggestioni ricevute durante i lavori a Linea di Confini. Ringrazio Guido Guidi per aver condiviso le ragioni dello sguardo e la necessità di costruire sacche di resistenza; William Guerrieri per le discussioni in corso d'opera e per alcuni suggerimenti bibliografici; Stefano Munarin per una chiacchierata di alcuni fa su alcuni approcci dell'urbanistica dalla quale ho iniziato ad interessarmi ad alcune zone d'ombra. L'idea di considerare come tema di ricerca non tanto l'ombra, che è tema caro alla storia dell'arte, quanto piuttosto quello che avviene all'ombra di, deriva dagli interventi organici di due studiosi che non conosco personalmente ma che ringrazio: Margherita Vanore (*Suoli urbani all'ombra dei viadotti*, Napoli, 2002) e di Massimo Quaini (*L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Reggio Emilia, 2006).

1 T. Clark, *Addio a un'idea. Modernismo e arti visive* (1999), Torino, Einaudi, 2005, p. 3. Nel testo Clark immagina che in un futuro il modernismo avrebbe potuto essere scoperto solamente attraverso poche immagini che avevano voluto andare incontro alla Storia nel momento in cui erano state realizzate e per le quali ipotizza di poter utilizzare come chiavi di lettura le seguenti coppie: storia/utopia; modernismo/modernità. Occuparsi delle infrastrutture potrebbe offrirsi come esperienza analoga di andare incontro alla Storia, ma di fatto la fotografia si è più interessata alla microstorie lontane non solo dall'evento ma dalla sua stessa concezione politicamente storiografica. **2** La metafora della "fessura" e le citazioni provengono dal testo di P. Costantini, *L'insistenza dello sguardo*. The insistence of the Eye, in *L'insistenza dello sguardo. Fotografie italiane 1839-1989*, cat. della mostra, Firenze, Alinari, 1989, p. 11-15 (ingl 303-307 **3** Dominique Auerbacher, Cesare Ballardini, Tim Davis, Vittore Fossati, Marcello Galvani, John Gossage William Guerrieri, Guido Guidi, Walter Niedermayr, Bas Princen i fotografi che hanno condotto delle indagini sulla TAV e spesso dei laboratori didattici, oltre a quelli che hanno avuto incarichi su territori e situazioni specifici e i cui lavori sono stati solamente presentati in mostra: Andrea Botto, Fabio Boni, Stefano Graziani e Sabrina Ragucci. **4** P. Costantini, *A minimal adventure*, in "Aperture", n. 132 Summer 1993 (Idem, *Un'avventura minima*, in *Segni di luce*, vol. III *La fotografia italiana contemporanea*, a cura di I. Zannier, Ravenna, Longo ed., 1993, pp. 145-150). **5** Ho approfondito questi aspetti, sulla base di alcune sollecitazioni tratte da G. Didi-Huberman (*Il gioco delle evidenze. La dialettica dello sguardo nell'arte contemporanea*, Roma, Fazi Editore, 2008) in occasione di un testo scritto per un'altra indagine fotografica sulle opere del Mose coordinata da Linea di Confini, al quale mi permetto di rinviare: *Keep the distance: mind the distance*, nel catalogo in corso di stampa di W. Niedermayr per le edizioni di Linea di Confini. **6** J. Berger, *Sacche di resistenza* (2001), s.l., Giano Editore, 2003, p. 25 **7** P. Hall, *La nuova era del treno. Implicazioni per città e regioni*, in "Parametro", nn. 258/259, luglio/ottobre 2005, vol. monografico (*Alta velocità: il sistema italiano*) a cura di M. Guarnirei, p. 35. **8** M. Quaini, *L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale*, Reggio Emilia, Diabasis, 2006. **9** Le parole sono di Paul Virilio nel dialogo trascritto da M. Quaini, riportato da M. Quaini, *L'ombra del paesaggio*, cit., p. 17. **10** Cfr. C. Raffestin, *Il paesaggio introvabile*, in P. Castelnovi (a cura di), *Il valore del paesaggio*, Contributi al Seminario internazionale, Torino, 9 giugno 2000, pagg. 25-36 cit. in M. Quaini, *L'ombra del paesaggio*, cit., p. 11. **11** Faccio riferimento al testo *Nei colori del giorno* di P. Handke (Milano, Garzanti, 1985) in si narra del rapporto quotidiano di Cézanne con Mont-Sainte Victoire. **12** M. De Certau, *L'invenzione del quotidiano* (1990), Roma, Edizioni lavoro, 2005, p. 176. **13** S.a. [T. Serena], *Linea veloce Bologna-Milano 1*, in J. Gossage, *13 Ways to miss a Train*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **14** John Gossage, *13 Way to Miss a Train*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **15** Tim Davis, *Il tecnogiro dell'ornitorinco*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2010. **16** Nel suo testo *Atlante* (1973) in Luigi Ghirri, *Atlante*, Milano-Rubiera, Charta-Linea di Confini, 1999, s.p. **17** M. Augé, *Rovine e macerie. Il senso del tempo* (2003), Torino, Bollati Boringhieri, 2004, p. 15. **18** W. Niedermayr, *TAV Viadotto Modena*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **19** B. Princen, *Galleria naturale*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **20** G. Guidi, *PK TAV 139+500*, Rubiera, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Linea di Confini Editore, 2006. **21** I. Calvino, *Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio* (1993), Milano, Oscar Mondadori, 2002, p. 85. **22** Dominique Auerbacher, *Vous avez-dit "il progresso"?*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **23** W. Guerrieri, *Where it was*, Rubiera, a cura di T. Serena, Linea di Confini Editore, 2006. **24** J. Derrida, *Mal d'archivio: un'impressione freudiana* (1995), Napoli, Filèma, 2005, p. 11. **25** V. Fossati, *In riva ai fiumi vicino ai ponti*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2008 **26** Mi permetto di rimandare al mio *Geografie della vicinanza*, in V. Fossati, *In riva ai fiumi vicino ai ponti*, a cura di W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **27** È termine chiave nel volume della Giuliana Bruno (*Atlante delle emozioni*, Milano, Bruno Mondadori, 2006) nel quale l'autrice sostiene che il vedere e il viaggiare siano inseparabili (anche nel gioco linguistico sight-seeing/site-seeing) per la costruzione di un regime aptico, come prefigurato da Benjamin, che si sviluppa da quello ottico. **28** Su questo aspetto rimando a M. Cacciari, in P. Costantini, *Intervista a Massimo Cacciari. Il "fotografico" e il problema della rappresentazione*, in "Fotologia", a. III, v. 6 (1986), pp. 74-79. **29** F. Emiliani, *La realtà delle piccole cose. Psicologia del quotidiano*, Bologna, Il Mulino, 2008, p. 28. **30** S. Petrosino, *Capovolgimenti. La casa non è una tana, l'economia non è il business*, Milano, Jaca Book, 2007, pp. 9-11. **31** Cfr. anche i ritratti realizzati da Fabio Boni, *Flammeno TAV*, 2006. **32** L. Wittgenstein, in *Ricerche filosofiche*, 1967, p. 70, cit. da F. Julien, *Il saggio è senza idee*, Torino, Einaudi, 2002, p. 52

*two different spaces and experience it.*

*Ballardini presents us a work in black and white (the inquiry was opened by Gossage's black-and-white photographs) rigorously conceived in a sequence full of references. The rigor and the precision immediately open to the "gaps" of which we spoke at the beginning: a block of concrete for joining a sewer looks like an archeological artifact that has just come to light of day and that seems like a darkroom in which the projection on the top is deformed and misaligned, like photography. The rectangle on the page beside seems to be the picture that has come out of it: black, without intelligible information, it places itself between us and the horizon covered by the infrastructures, and not, I believe, only the physical ones. Ballardini looked above all at the places brimming with signs of human presence, signs we can try to translate into words and fill into the crossword that, struck by the light, stands out in the shadow of the infrastructure.*

*This text is indebted to the many suggestions I was given throughout the work at Linea di Confini. My thanks to Guido Guidi for having shared the reasons behind the gaze and the need to build pockets of resistance; to William Guerrieri for all the discussions throughout the work and some bibliographic references; to Stefano Munarin for a conversation we had a few years ago about some approaches to urban planning, through which I began to take an interest in shadow areas. The idea doing research not so much on shadow—a topic which is dear to the history of art—but on what happens in the shadow of comes out of the organic interventions of two scholars who I do not know personally: Margherita Vanore (Suoli urbani all'ombra dei viadotti, Naples, 2002) and Massimo Quaini (L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale, Reggio Emilia, 2006).*

**1** T. Clark, Farewell to an Idea: Episodes from a History of Modernism, Yale University Press, 2001, p. 1.. In the text Clark imagines that, in the future, modernism will only be able to be discovered through a few images that chose to take on History in the moment of their making and for which he suggests using the following paired keywords as interpretative concepts: history/utopia; modernism/modernity. Taking an interest in infrastructures could offer an experience that is similar to that of taking on History, but photography is actually more interested in the micro-stories that are not only quite distant from the event itself but also from its politically historiographic conception.

**2** The metaphor of the 'gap' and the quotations are from P. Costantini, The insistence of the Eye, in L'insistenza dello sguardo. Fotografie italiane 1839-1989, cat. della mostra, Firenze, Alinari, 1989, p. 303-307. P. Costantini's, L'insistenza dello sguardo, **3** The photographers who conducted inquiries on the TAV and often led workshops were Dominique Auerbacher, Cesare Ballardini, Tim Davis, Vittore Fossati, Marcello Galvani, John Gossage William Guerrieri, Guido Guidi, Walter Niedermayr, and Bas Princen. Andrea Botto, Fabio Boni, Stefano Graziani, and Sabrina Ragucci were commissioned to do work, which was later exhibited, on the territory and specific situations. **4** P. Costantini, A minimal adventure, in "Aperture", n. 132 Summer 1993 (Idem, Un'avventura minima, in Segni di luce, vol. III La fotografia italiana contemporanea, a cura di I. Zannier, Ravenna, Longo ed., 1993, pp. 145-150). **5** I examined these aspects on the basis of a few solicitations taken from G. Didi-Huberman (Il gioco delle evidenze. La dialettica dello sguardo nell'arte contemporanea, Roma, Fazi Editore, 2008) in a text written for another photographic survey, coordinated by Linea di Confini, on the works for the Mose, to which I allow myself to refer: Keep the Distance: Mind the Distance, in the catalogue on W. Niedermayr in print for Linea di Confini Editore. **6** J. Berger, Sacche di resistenza (2001), Giano Editore, 2003, p. 25 **7** P. Hall, La nuova era del treno. Implicazioni per città e regioni, in "Parametro", nos. 258/259, July/October 2005, monograph (Alta velocità: il sistema italiano) edited by M. Guarnirei, p. 35. **8** M. Quaini, L'ombra del paesaggio. L'orizzonte di un'utopia conviviale, Reggio Emilia, Diabasis, 2006. **9** Words of Paul Virilio in the dialogue transcribed by M. Quaini, reported by M. Quaini, L'ombra del paesaggio, cit., p. 17. **10** Cf. C. Raffestin, Il paesaggio introvabile, in P. Castelnovi (ed.), Il valore del paesaggio, Contributions to the International Seminar, Turin, 9 June 2000, pp. 25-36 cit. in M. Quaini, L'ombra del paesaggio, cit., p. 11. **11** I am referring to P. Handke's Nei colori del giorno (Milan, Garzanti, 1985) which speaks of Cézanne's daily rapport with Mont-Sainte Victoire. **12** M. De Certau, L'invenzione del quotidiano (1990), Roma, Edizioni lavoro, 2005, p. 176. **13** [T. Serena], Linea veloce Bologna-Milano 1, in J. Gossage, 13 Ways to Miss a Train, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **14** John Gossage, 13 Way to Miss a Train, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **15** Tim Davis, Il tecnogiro dell'ornitorinco, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2010. **16** In his text in Atlante (1973) in Luigi Ghirri, Atlante, Milan-Rubiera, Charta-Linea di Confini, 1999. **17** M. Augé, Rovine e macerie. Il senso del tempo (2003), Turin, Bollati Boringhieri, 2004, p. 15. **18** W. Niedermayr, TAV Viadotto Modena, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **19** B. Princen, Galleria naturale, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **20** G. Guidi, PK TAV 139+500, Rubiera, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Linea di Confini Editore, 2006. **21** I. Calvino, Lezioni americane. Sei proposte per il prossimo millennio (1993), Milan, Oscar Mondadori, 2002, p. 85. **22** Dominique Auerbacher, Vous avez-dit "il progresso"?, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2004. **23** W. Guerrieri, Where it was, Rubiera, edited by T. Serena, Linea di Confini Editore, 2006. **24** J. Derrida, Mal d'archivio: un'impressione freudiana (1995), Napoli, Filèma, 2005, p. 11. **25** V. Fossati, In riva ai fiumi vicino ai ponti, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2008 **26** I am allowing myself to refer to my Geografie della vicinanza, in V. Fossati, In riva ai fiumi vicino ai ponti, edited by W. Guerrieri-T. Serena, Rubiera, Linea di Confini Editore, 2006. **27** It is a keyword in the volume by Giuliana Bruno (Atlante delle emozioni, Milan, Bruno Mondadori, 2006) in which she maintains that seeing and traveling are inseparable (in the linguistic game sight-seeing/site-seeing as well) in building an haptic regime, as prefigured by Benjamin, developed from that of the optic. **28** On this matter, see M. Cacciari, in P. Costantini, Intervista a Massimo Cacciari. Il "fotografico" e il problema della rappresentazione, in "Fotologia", a. III, v. 6 (1986), pp. 74-79. **29** F. Emiliani, La realtà delle piccole cose. Psicologia del quotidiano, Bologna, Il Mulino, 2008, p. 28. **30** S. Petrosino, Capovolgimenti. La casa non è una tana, l'economia non è il business, Milan, Jaca Book, 2007, pp. 9-11. **31** See also the portraits realized by da Fabio Boni, Flammeno TAV, 2006. **32** L. Wittgenstein, in Ricerche filosofiche, 1967, p. 70, cit. in F. Julien, Il saggio è senza idee, Turin, Einaudi, 2002, p. 52