

# Giovanni Greco

## *Colori e suoni delle stazioni ferroviarie*

### **Come citare questo articolo:**

Giovanni Greco, *Colori e suoni delle stazioni ferroviarie*, «Bibliomanie. Letterature, storiografie, semiotiche», 33, no. 2, maggio/agosto 2013

Da quando è principiata l'“età del treno”, si è assistito a una rivoluzione pressoché copernicana nei modi e negli stili del viaggiare per il Paese, inducendo - inter alia - una modifica sostanziale dei tessuti urbani e rurali che ha generato, agli esordi, timori e sospetti gravi.

A ogni modo, tutte le stazioni ferroviarie hanno costituito e costituiranno - per almeno due secoli tondi tondi... - uno strumento affatto inedito di emancipazione, di conoscenza, di avventura, di lavoro impietoso dentro se stessi, di officia familiari, di vacanza, di divertimento etc.

D'altra parte, l'universo cognitivo e affettivo connaturato al perenne divenire del treno - e di chi guarda il treno passare con intelligenza responsabile, un giorno dopo l'altro - appare singolarmente vicino: il treno sul ponte, il treno nell'anima della campagna, che corre fulmineo sotto la pioggia, il fumo denso e pesante che avvolge tutto (“sembrava un giovane puledro che appena liberato il fumo mordeva la rotaia con muscoli d'acciaio”), il vapore, il rumore “che mi porta lontano” e il treno che incrocia un altro treno, quasi lo prendesse in pieno.

Nella Penisola, con la Napoli-Portici del 1839, era la prima volta che un uomo andava così veloce, dimostrando nero su bianco non solo una vera e propria rivoluzione complessiva, ma pure un'idea di viaggio utilissima a diverse professioni nuove.

Ma ecco apparire, giusto in tale congiuntura, alcune figure della nostra storia d'Italia, tanto determinanti quanto neglette o, addirittura, obliate: il ferroviere, austero e autorevole padrone di casa; il capotreno, responsabile sostanziale del buon andamento del viaggio; il macchinista, che aveva in gestione l'acqua, l'aria e il fuoco (concentrazione alchemica per eccellenza), giacché, per partire, bisognava chiudere le valvole, ottenendo così il massimo di potenza, e poi all'arrivo si poteva liberare il treno affaticato, lo si poteva far riposare un pochino: aprendo le valvole, si registrava uno sbuffo e un vapore che rendevano l'“aere” - come allora si usava dire - suggestivo, fiabesco, quasi magico; il bigliettaio, che apriva ai passeggeri la possibilità di recarsi in mondi lontani, solo vagamente immaginati e agognati:

il bigliettaio come un grande artefice di destini e di sogni, allorché doveva far quadrare l'orario col luogo per dare al viaggiatore il cartoncino, un bonus verso un buon destino, quasi un rapporto fiduciario fra il bigliettaio e il viaggiatore; il custode, ancora, del passaggio a livello, che abitava lì con la famiglia in una casetta a tre metri dalle rotaie, e conduceva sovente una "vita agra", quantunque onesta e decorosa; il capostazione infine - come negligerlo - che da sempre dà il via alle partenze col suo fischio, col suo fazzoletto verde, con la sua paletta, testimone eloquente di un passaggio della vita presente a nuove opportunità.

Per alcuni - come, ad esempio, per Marc Augé -, la stazione è un "non-luogo" del ricordo, affatto scevro di memoria: uno spazio funzionale, temporaneo, effimero, individuale e massivo insieme - massivo, si badi, non già collettivo.

Per tanti altri - forse provvisti di una diversa "attrezzatura mentale", come amava dire (e ripetere!) il geniale, fondativo Lucien Febvre (1878-1956) -, la stazione si è invece via via imposta come il luogo degli addii e degli arrivi, delle amarezze e delle speranze, come il luogo dell'autentico ricordo: ricordare, d'altronde, non è solo un momento affettivo, ma è pure "un atto politico"; basti por mente a tante filosofie, letterature ed arti europee, che reputo tuttavia non giovi menzionare minutamente in questa sede.

Quando si accompagna alla stazione la persona cara che deve partire, quando la moglie accompagna il marito, quando i familiari accompagnano i figli, quando la fidanzata e il padre accompagnano alla stazione il giovane che deve partire per il servizio militare, ebbene, grande, struggente, ineffabile è l'emozione per chi parte e per chi rimane. Si sa che l'animo è pesante, quasi martellante sino a quando non si arriva al binario giusto, sempre più lontano - sarà un caso? - del previsto; si fanno poi le ultime, ben note raccomandazioni, ci si guarda negli occhi, ci si stringono le mani con un sorriso che vorrebbe essere allegro, ma che, di fatto, ci stringe il cuore...

E glisso qui sulle reciproche promesse, sui baci più o meno appassionati, che suggellano un momento irripetibile (e, va da sé) irreversibile: è l'ora della carezza leggera, discreta, un poco imbarazzata, quasi "dal cor fuggita".

Ma poi, finalmente, si sale sul predellino del treno e, mentre il viaggiatore cerca il suo posto, l'accompagnatore autenticamente affettuoso e premuroso lo segue puntuale con lo sguardo, per sperare che si sistemi bene, per indagare (come può, chiaro) la qualità probabile delle persone che gli saranno vicine in un *itinerarium mentis et cordis* comunque ignoto e imprevedibile.

Molto del resto di questo dramma - perché, di là dalle parole, di un dramma si sta scorrendo - condiviso da tutti lo conosciamo quanto basta. Do ora solo alcuni frammenti del mio "esser-ci", della mia persona: il cuore permane ognora in tumulto, l'ultimo saluto vola non senza lacrime dal finestrino o dietro una vetrata; permangono e permarranno

(forse) scolpiti in cuore un cenno della mano, un sigillo dell'anima, una fotografia del Senso - in bianco e nero, va da sé - indelebile, che rammenta e che non potrà svanire facilmente. E sappiamo poi come si resta, come ci si divora quando un caro parte. Si rimane soli - meglio, più soli - a pensare e ripensare, con il desiderio incontenibile di abbandonarsi a un pianto rigeneratore, catartico, sano, buono.

Ma no, non si può, non si deve e, in fondo, non si vuole: c'è gente che ci guarda, c'è qualcuno che sbircia di sottocchi; allora è meglio far finta che si è raffreddati, meglio che essere oscenamente compatiti da un passante che, con un filo di voce, va biascicando fra le labbra socchiuse: "Povero disgraziato...".

Ma c'è di più - chi lo ignora? C'è un animo stanco e provato che rimane (ora) solo e fa ritorno a casa, che all'ultimo momento avrebbe ancora voluto parlare alla persona già altrove, per spiegare meglio come stiano davvero le cose, per far capire - come riesce, giacché il linguaggio, pur forse con le migliori intenzioni, sempre ci illude e ci tradisce - certi progetti importanti (almeno) per tutti gli interessati.

Ma la persona se n'è andata e ormai è tardi: "Io non ho avuto il tempo di dire una parola per asciugare il pianto di una madre che resta sola, per sciogliere quel nodo che mio padre aveva in gola" (Riccardo Cocciante). Si è ancor più soli fra la gente, (moltitudine-solitudine, nell'accezione cara al 'vecchio' Charles Baudelaire), anche se forse più liberi da sguardi altrui; e non posso non ripensare a un celebre testo di Giosue Carducci: "Già il mostro, conscio di sua metallica anima, sbuffa, crolla, ansa, i fiammei occhi sbarra; immane pel buio gitta il fischio che sfida lo spazio"; accompagnava alla stazione la donna amata, in una mattina d'autunno, sotto la pioggia, fra un crepitio di freni e il rumore secco degli sportelli del treno, mentre il "mostro", il treno, questo ladro irrefrenabile di affetti, gli rapiva il volto, il corpo, l'anima di Lidia, che d'altronde lo salutava con vivo trasporto, con un pallido rossore.

Ma il poeta che, pian piano, con studiata lentezza ritornava mesto a casa - senza esserne, a parlar schietto, troppo entusiasta - fra le nebbie in cui avrebbe voluto confondersi, magari barcollando come un ubriaco, avendo ormai smarrito il senso della vita, immerso - parrebbe - in un tedio infinito, in un dolore acuto, dilacerante, che prende forte il petto e lo squassa senza remissione: "Voglio crogiolarmi in questa mia dolorosa stanchezza che mi pare debba essere eterna".

Da tanto tempo ormai il binomio stazione-treno è inseparabile nella società, in pittura, in architettura, nel modellismo, in poesia; si ricordino almeno le locomotive sorte dall'ampio, multiforme intelletto di Marinetti, "che scalpitano sulle rotaie, come enormi cavalli d'acciaio imbrigliati di tubi", o una celebre poesia di Giovanni Pascoli, ove, fra le mucche che pascolano, si dipana bruna la strada ferrata che di lontano brilla; non andrebbero peraltro negletti i nomi del bizzarro Buzzati, dell'immenso, raffinatissimo Caproni, nonché quello di

Dacia Maraini; nel suo ultimo romanzo storico - *Il treno dell'ultima notte* (2008), ambientato nel '56 -, si viaggia in treno anche per visitare il girone infernale di Auschwitz.

In ambito cinematografico, ancora, la stazione appare come l'immagine del set della vita ("*Ciak, stazione, si gira*"), dalla stazione di Sergio Rubini a quella di Ciotat (1896), uno dei primi, emblematici cortometraggi di Lumière, o ne *Il ferroviere* (1955) di Pietro Germi, quando il macchinista investe un suicida: il suo già torturato percorso esistenziale rimarrà sfregiato dal tragico, irreversibile episodio. Senza dimenticare che, come per numerosi viaggiatori di Pirandello, anche per Giuseppe Tomasi di Lampedusa lo scompartimento del treno rappresenta il luogo della rivelazione, lo spazio in cui si disvela un'epifania drammatica, il luogo ove si prende atto della condizione di scacco esistenziale che il viaggio porta ineffabilmente a smascherare. Non casualmente il sagace e magnanimo Principe siciliano, nel suo ultimo, estremo viaggio, tocca con mano il crepuscolo amaro della propria esistenza e del proprio mondo.

Ma passando ora al macrocosmo, tanto ondivago quanto ricco, dei nostri cantautori, le riflessioni e gli spunti sulle stazioni e sui treni sembrano infiniti: si ponga mente, per lo meno, all'oasi tunisina consacrata da Franco Battiato ("*nei villaggi di frontiera guardare i treni, le strade di Tozeur...*"), al treno di Riccardo Cocciante, ossia ad un treno che va lontano "*e il quadro cambia sempre là, dietro al finestrino*", oppure a quello di Francesco De Gregori, a un treno che vola veloce "*verso il ritorno, tra due minuti è quasi giorno, è quasi casa, è quasi amore*". Senza tralasciare "*il treno che viene dal sud*" (Sergio Endrigo), un treno che "*non porta solo Marie con le labbra di corallo e gli occhi grandi così. Porta gente, gente nata fra gli ulivi, porta gente che va a scordarsi il sole, ma è caldo il pane lassù al Nord*".

Col tempo si è passati gradualmente dalle antiche stazioni e stazioncine dal volto essenziale, dall'ineffabile gusto di *Far West* - distruggendo magari un popolo e unificandone un altro, dove tutto era esclusivamente teso all'esaltazione del treno in arrivo o in partenza - a stazioni provviste di caffè pressoché faraonici, di giornalai accorti e fornitissimi, di ristoranti tutt'altro che modesti, di negozi d'ogni genere e perfino di eccellenti librerie: ogni tipo di comfort, in una parola, sembra non mancare.

La stazione si propone dunque come un complesso di situazioni - vale a dire, con più rigore, come un sistema di tempi e di luoghi - d'incontestabile rilevanza, dal punto di vista sociale e umano. Ci limitiamo qui solo a evocare un complesso e complicato panorama che va dai binari ai ricoveri per i passeggeri, dalle biglietterie alle pensiline, dai momenti di ristoro aperti - all'apparenza - a tutti ai grammi ritrovi dei reietti, dei "*senza fissa dimora*", della povera gente che non sa dove andare, dei disperati, dei marginali, degli alcolizzati, dei drogati - e, ahinoi, di tanta piccola delinquenza.

La stessa sala d'aspetto è una sorta di sala dei passi perduti, un luogo di relax, di parole

pronunciate in libertà, di battute scherzose, ma anche di riflessione, di intimismo, di preparazione a un viaggio che, a prescindere dalle coordinate certe che riteniamo di avere acquisito a dovere, rimane per più versi ignoto, aleatorio, misterioso.

Uno dei tanti aspetti emblematici di una stazione è certo l'orologio, che richiama una concezione - come ha detto a ragione qualcuno, riprendendo peraltro il grande Bergson - "puramente pragmatica ed esteriore del tempo". L'orologio, strumento di misurazione del tempo, nella stazione acquisisce nuovi connotati perché, oltre a scandire secco secco i minuti, indicando arrivi e partenze imminenti, spinge potentemente il viaggiatore a soffermarsi a meditare: a riflettere, in primis, sulla propria vita, sul "tempo vissuto" (E. Minkowski) ormai trascorso, su ciò che (presumibilmente) resta da vivere. L'orologio diviene così una sorta di metronomo dell'anima, della propria fragile esistenza.

Una piccola riflessione meritano pure gli orologi delle Ferrovie Federali Svizzere: si tratta di un classico rinomatissimo, introdotto da un impiegato delle ferrovie, l'ingegnere Hans Hilfiker, che immaginò e realizzò ben più di un orologio, simbolo di puntualità assoluta, ma addirittura un emblema nazionale: non casualmente la lancetta dei secondi, di colore rosso, è ben visibile anche da lontano (in altri paesi la si potrebbe anche togliere, assieme a quella dei minuti...). Senza dire dell'orologio della stazione di Bologna, perennemente fermo alle 10.25 in memoria della strage del 2 agosto 1980, con la sua altissima valenza civile e sociale.

Ulteriore elemento tipico della stazione, col quale inevitabilmente si affronta il viaggio, è il bagaglio. Quanti bagagli diversi, e uguali, nel corso dei circa 170 anni di vita del treno in Italia! Dal cartoccio di conforto, dai panini col salame o la frittata amorevolmente preparati dalle mamme e dalle mogli, ai bagagli veri e propri. Da quelli leggeri, prêt-à-porter, per i viaggi brevi, con borsa più o meno professionale, dal contenitore per le cose del mare o per la scuola a quelli più consistenti per una media percorrenza, sino agli strabocchevoli, inequivocabili bagagli dell'emigrante, contenenti pressoché tutti i suoi beni.

Certo è che oggi le storiche valigie di cartone sono sparite, sostituite da borse e trolley confortevoli e policromi, ma i contenuti spesso non sono molto cambiati. E poi ci sono gli acquisti che si fanno per sé e per gli altri: si va dal piccolo ricordo, dall'oggetto tipico di un luogo o anche solo da un fiore, presi per il puro piacere di far gioire una persona cara, sino ai doni atti a testimoniare un nuovo status. Esaminando un bagaglio, si potrebbe un po' superficialmente dire: mostrami che bagaglio porti e ti dirò chi sei, mentre l'introspezione del bagaglio interiore, quella, è tutt'altra cosa, articolata, complessa, certo anche misteriosa.

Un altro segmento unico, tipico del mondo ferroviario, e connaturato all'atmosfera delle stazioni, è il fischio del treno: il fischio "innaturale e minaccioso" di Thoreau, quello "arrogante" di Carducci, o il "richiamo maligno" di Pirandello. Quest'ultimo - non senza

riferimenti autobiografici, com'è noto a ogni filologo moderno - ha ritratto da par suo il povero ragionier Belluca, impiegato modello, rigoroso nel rispettare i colleghi e le consegne, che poi, quando tornava a casa, doveva assistere tre donne cieche - la moglie, la madre e la sorella.

Vive in una casa modesta, facendo tardi la notte per guadagnare qualche soldo in più; un giorno tuttavia si ribella al capoufficio perché ha sentito il fischio di un treno che poteva condurlo in luoghi lontani, in un mondo di sogno che aveva oramai dimenticato di desiderare, di auspicare. Alla fine, la sua mancanza verrà in qualche misura perdonata, ma ogni volta che il ragioniere "sentiva" il fischio del treno poteva compiere con la mente un bel viaggio in Siberia, nel Congo, o in un qualsivoglia altrove, che nulla avesse a che fare col caos forse inevitabile che pativa nel proprio microcosmo grigio e amaro.

Ma, sempre ragionando di treni, vi sono anche fischi tutt'altro che buoni. Penso anzitutto a quello che pativa - nella realtà, non già nella fantasia, e con lei, si sa, una cospicua moltitudine di persone - Etty Hillesum (1914-1943). Ci riferiamo alla celebre - per lo meno nel nostro Paese - ebrea olandese che, prima di essere internata ad Auschwitz, ove poi morì orribilmente, venne condotta a Westerbork, un campo di transito dal quale si partiva, tutti i lunedì, con un treno per Auschwitz. E mille anime, ogni volta, erano dannate al massacro. Allorché il treno giungeva all'interno della struttura - ha chiarito un buon manipolo di accreditati studiosi - la locomotiva mandava un suono terribile e tutto il campo tratteneva il fiato.

Così, dalla morte alla vita, dalla disperazione alla gioia, il fischio, le stazioni e il treno sono anche per i bambini un punto determinante, non scevro di avvincenti, profonde implicazioni. Ma ecco, di conseguenza, davanti agli occhi di ogni genitore, la gioia e la curiosità dei bimbi che viaggiano con loro o altri coetanei, perlopiù compagni di scuola: colpiti, quasi stregati dalla nuova esperienza, e come galvanizzati dall'avventura che li attende.

E basti qui evocare una composizione preziosa di Gianni Rodari, che fa arrivare sul primo vagone una simpatica vecchietta, provvista di calze di lana pronte da tempo, e che ha tanti nipotini che l'aspettano. Sul treno dei bambini, nondimeno, il bimbo bigliettaio affigge a uno sportello la scritta: "I signori genitori, se hanno voglia di viaggiare, devono farsi accompagnare".

Non per caso, anche la saga di Harry Potter, spesse volte assurdamente svilita a priori, ha ambientato non pochi passaggi delle sue storie in stazioni ferroviarie - con un binario, il 9 e  $\frac{3}{4}$ , nascosto, invisibile ai "babbani", e utilizzabile solo dai piccoli maghi, presso la stazione di King's Cross, donde parte un treno tutto rosso alla volta del villaggio magico.

E non dimentichiamo che, per tutti i bimbi dell'orbe terracqueo, l'influenza di Harry Potter è stata a tal segno cospicua che, quando fu consumata la strage di Beslan (Ossezia, 2004), in cui perirono 156 piccoli, quei bimbi, dopo aver scongiurato - in ogni modo, ma senza esito -

i terroristi, alla fine, come ultima disperata istanza, rivolsero un'accurata preghiera a Harry Potter, augurandosi una sorta di salvezza miracolistica, per poi addormentarsi in una dimensione fra la realtà, il sogno e la fantasia.

D'altra parte, il desiderio e/o la necessità di viaggiare l'hanno avuta milioni di uomini. Fra questi mi piace tuttavia ricordare una persona - o meglio un frammento del suo vasto, variegato, secolare mosaico esistenziale. Desidero ricordare un frammento di vita di Rosario Raffaele Spongano (1904-2004), filologo salentino di fama, ch'è stato per quasi mezzo secolo, inter alia, professore di Letteratura italiana presso l'Università di Bologna.

Negli anni della paideia universitaria, Spongano venne d'improvviso raggiunto da una lettera della madre, la quale lo pregava di far ritorno quanto prima al paese natio, giacché la famiglia era stata colpita da un grave lutto. L'autentico filologo in pectore si predispose immediatamente a ritornare, ma non ebbe l'animo di confessare che non poteva far fronte al costo del biglietto per il viaggio in treno.

Come che sia, venne accompagnato alla stazione dall'amico e compagno di studi Delio Cantimori (1904-1966) - il geniale, celeberrimo storiografo moderno, tuttora imprescindibile per chiunque aspiri ad occuparsi scientificamente di Riforma e "Controriforma" - che gli acquistò e poi gli passò un panino da un finestrino del treno in partenza: "era il mio unico bagaglio e anzi si può dire che fosse allora, insieme al vestito che indossavo, il mio solo possesso".

Ma il momento che Spongano più temeva, nel suo viaggio da "clandestino", doveva ancora arrivare, perché ad un tratto il capotreno aprì lo scompartimento e, guardandolo in viso, gli chiese - come peraltro da sempre si conviene nel Paese - di mostrargli il biglietto: "Non ebbi nemmeno la forza, o il coraggio, di rispondergli: riuscii solo a fissarlo. Stringendo fra le mani il panino di Cantimori, che era tutto ciò che avevo, lo guardavo diritto negli occhi. Lui pure mi fissò per un tempo che mi sembrò lunghissimo, ma forse fu solo l'istante che gli servì per leggere nel mio sguardo tutta la vergogna e la disperazione che provavo. Non pronunciò una sola parola, non mi chiese nient'altro, ma capì: se ne andò scuotendo la testa e, fino alla fine del viaggio, non tornò mai più a quello scompartimento. Ecco io credo che in quel frangente così terribile, in quel passaggio drammatico della mia esistenza, queste due cose mi abbiano salvato: il panino di Cantimori e lo sguardo di quel capotreno, il dono di un amico e la solidale comprensione di un estraneo. Non so se sarò mai capace di esprimere la gratitudine che porto a questi due uomini per i loro gesti".

La stazione si disvela, allora, come momento ove si può dar corpo a una vita in terra che si costruisce via via il proprio futuro, alla vita che verrà, oppure come passaggio (meglio, la con-versione) da un tipo di vita a un altro, o addirittura come ponte quasi magico fra una vita prettamente materiale a quella spirituale, capace, tra il resto, di ridar voce a chi l'ha ingiustamente perduta, a corpi disabilitati che desiderano riappropriarsi di se stessi.

Se la stazione fosse una lanterna, potremmo forse porla in testa al treno, perché faccia luce

sul futuro ben più che sul passato, disvelando un incipit davvero nuovo, senza mai dimenticare che - per dirla con Marco Veglia - un manipolo animoso d'intellettuali "come nomadi non immemori di operare per la propria terra, continuano ostinatamente a vivere la propria contingenza come un dono".