



la Biennale di Venezia

XII. Mostra  
Internazionale  
di Architettura

4	.....	dati tecnici // technical information
11	.....	<b>Giuseppe Ferrandi,</b> Due tunnel (Una vocazione sola) Two Tunnels (One Mission)
17	.....	<b>Jeffrey T. Schnapp,</b> Pasaggi a (dis)livello (Un)level Crossings
31	.....	<b>Edizione 08   08 Edition</b>
46	.....	<b>Stanislaus von Moos,</b> Gallerie della memoria Tunnel Memories
50	.....	<b>Aaron Levy,</b> Passato presente The Past Present
55	.....	<b>Kurt Forster,</b> La luce alla fine... The Light at the End...
60	.....	<b>Edizione 09-10   09-10 Edition</b>
80	.....	colophon   credits

Le Gallerie di Piedicastello  
The Trento Tunnels

# tunnelREvision

-quota all'entrata sud: +/-192 metri | *elevation at southern entrance: +/-192 meters*

-quota della sommità del Doss Trento: 309 metri | *summit elevation of the Doss Trento: 309 meters*

-pendenza longitudinale dei tunnel (S>N): +/- 0,50% | *N>S grade of tunnels: +/- 0.50%*







## **dati tecnici** | technical information

### **traffico** | traffic

-data di apertura al traffico: 1974 | *date of opening to traffic: 1974*

-stima numero giornaliero di veicoli: 30.000 | *average estimated daily traffic: 30,000 vehicles*

-stima numero annuale di veicoli: 8.000.000 | *average estimated annual traffic: 8,000,000 vehicles*

-visitatori a Le Gallerie per I Trentini e la Grande Guerra: 24.260  
- *visitors to the Trento Tunnels for The Trentino and the Great War: 24,260*

-data di chiusura al traffico: 11 novembre 2007 | *date of closure to traffic: November 11, 2007*

-visitatori a Le Gallerie per Storicamente ABC (fino al 30 giugno 2010): 12.716  
- *visitors to the Trento Tunnels for Historically ABC (through June 30, 2010): 12,716*





















**Realizzare il progetto de Le Gallerie, per noi della Fondazione Museo storico del Trentino, è stato innanzi tutto confrontarci con problemi legati al riutilizzo di un „sito stradale“ così particolare: questioni di contesto, di metodo e di contenuto. Descrivere brevemente questi problemi è il modo più corretto per comunicare il senso del progetto e le sue finalità.**

**Contesto** | *Le Gallerie* sono davvero due tunnel stradali riconvertiti in spazio espositivo dedicato alla storia. Vennero costruiti all'inizio degli anni settanta per permettere l'attraversamento veloce di Trento (direzione nord/sud, Brennero/Verona, strada statale) nell'ambito della realizzazione della tangenziale. Si scelse di passare sotto il Doss Trento, ma con quell'opzione si divise l'antico sobborgo di Piedicastello, separando la piazza dall'antica chiesa di Sant'Appollinare. Sulla sommità del Doss Trento negli anni trenta era stato eretto il Mausoleo di Cesare Battisti, giustiziato dagli austriaci il 12 luglio 1916 e simbolo dell'italianità del Trentino, e progettata, ma non realizzata, la cosiddetta "acropoli alpina".

È quindi evidente la complessità del contesto urbanistico. Piedicastello è collocato alla destra del fiume Adige a poche centinaia di metri dal centro cittadino ed è un quartiere interessato ad un grande progetto di riqualificazione. Nello stesso tempo *Le Gallerie*, occupandosi di storia, dialogano con il quartiere e con il suo passato, e si rapportano alla monumentalizzazione della storia. Questione dirimente per una regione di confine e per un Museo come il nostro, che è erede del Museo Trentino del Risorgimento nato nel 1923.

**Metodo** | La scelta del metodo con il quale progettare e realizzare Le Gallerie è stata fondamentale. Derivava dal livello di complessità e dalle aspettative degli abitanti, degli utenti del Museo e delle istituzioni. Lorenzo Dellai, presidente della Provincia autonoma di Trento, ci ha affidato l'incarico quando ancora il traffico scorreva nelle due gallerie. Sua è l'idea di destinare alla storia e alla memoria questo spazio di 6.000 metri quadri. Lo fece pubblicamente in un'assemblea rivolta al quartiere. Fin da subito, si scelse di condividere i vari passaggi con i vari attori sociali e istituzionali. Con il Comune di Trento, la Circoscrizione, i vari Servizi della Provincia, i Comitati e le Associazioni di quartiere, si mantenne un collegamento molto stretto. Questo progetto non poteva essere, infatti, calato dall'alto.

E partecipazione finalizzata alla condivisione vi è stata e vi sarà anche nel prosieguo del progetto. A novembre 2007 la chiusura dei due tunnel al traffico, il 19 agosto 2008 l'inaugurazione con una grande festa di popolo. Più di 3.000 persone parteciparono all'evento di inaugurazione e, per l'occasione, il Comitato Sant'Appollinare offrì ai presenti un piatto di polenta, mentre in quella stessa giornata, nella mattinata, venne conferito il Premio De Gasperi proprio di fronte a Le Gallerie. Fu la francese Simone Veil, prima Presidente del Parlamento europeo, a riceverlo, confermando la vocazione glocal de Le Gallerie fin dall'atto di nascita.

**Contenuti** | Spazio dedicato alla storia, meglio non parlare di Museo. Dedicato prevalentemente alla dimensione locale, alla storia del Trentino e della sua comunità, alle ragioni della sua autonomia speciale. Tutto ciò non dimenticando orizzonti più ampi, altre storie, storie più grandi e più piccole.

Le due gallerie hanno anche funzioni diverse: la nera è una grande e suggestiva installazione; la bianca offre spazi per eventi, esposizioni temporanee e attività di formazione. Complessivamente uno spazio "laboratoriale", con una spiccata propensione per l'innovazione nelle forme (e nei linguaggi) in cui si comunica la storia. Spazio "laboratoriale" e sperimentale per garantire a tutti i soggetti che "fanno storia" di avere un punto di riferimento, uno spazio e alcuni essenziali servizi di base.

Siamo attenti al territorio, al tessuto associazionistico, ai protagonisti delle singole comunità locali. Ciò non c'impedisce di guardare con curiosità e attenzione alla dimensione internazionale, ad altre esperienze di riutilizzo e di valorizzazione, al dibattito sulla storia.

**Le Gallerie vorrebbero mantenere questa vocazione**







# For the Foundation of the Historical Museum of the Trentino, the Tunnels project has involved complex challenges related to the reconversion of a former highway site: challenges of context, method, and content. The most effective way to convey the project's meaning and aims is to briefly sketch out these difficulties.

**Context** | The Trento Tunnels are just what the name suggests: two former highway tunnels reconverted into a history museum. They were built in the early 1970s to permit the speedy traversal of the city along the provincial North-South highway, running from Verona to the Brenner Pass, as part of the development of the Trento ring road. At that time the decision was made to cut through the Doss Trento, thereby splitting the ancient neighborhood of Piedicastello in two, dividing the church of Sant'Appollinare from its public square. In the 1930s, a mausoleum to Cesare Battisti, the war hero put to death by the Austrians on July 12, 1916 who became a symbol of the Trentino's Italian identity, was built atop the summit of the Doss Trento. A so-called "Alpine Acropolis" was also planned though never built.

The above begins to explain the complexity of the urban setting. Piedicastello is located to the right of the Adige River, a few hundred meters from the city center, and is currently in the course of a major urban redevelopment project. As the latter moves forward, the Tunnels, concerned with history, dialogue with the neighborhood and its past, while interrogating the monumentalization of history. A decisive question for a border region and for a museum like our own, the descendant of the Trento Museum of the Risorgimento, founded in 1923.

**Method** | The method adopted for the planning and realization of the Tunnels project proved fundamental to its success and was conditioned by the site's complexity and by the expectations of citizens, visitors, and public institutions. The project was launched by the President of the Autonomous Province of Trento, Lorenzo Dellai, even as traffic still coursed under the Doss Trento. His was the idea of consecrating this 6,000 square meter space to history and memory. The announcement was made in a speech to a neighborhood assembly. From the outset, every stage of the project involved close collaboration with a variety of entities: the Comune di Trento, the district, various provincial offices, neighborhood committees and associations. It was never an option for an undertaking of this sort to have been simply decreed from on high.

On the contrary, participation has always been central to the project and will remain so. Closed to traffic in November 2007, the tunnels reopened on August 19, 2008 with a celebration for the citizenry. More than 3,000 people attended the inauguration. The occasion was marked on site both by a polenta dinner offered by the Comitato Sant'Appollinare and, that same morning, by the conferral of the De Gasperi Prize. Simone Veil, the first president of the European Parliament, was the recipient of the prize, confirming the global identity of Trento Tunnels from the moment of their rebirth.

CIRCONVALLAZIONE  
GARDOLO

A22  
BRENNERO  
BOLZANO

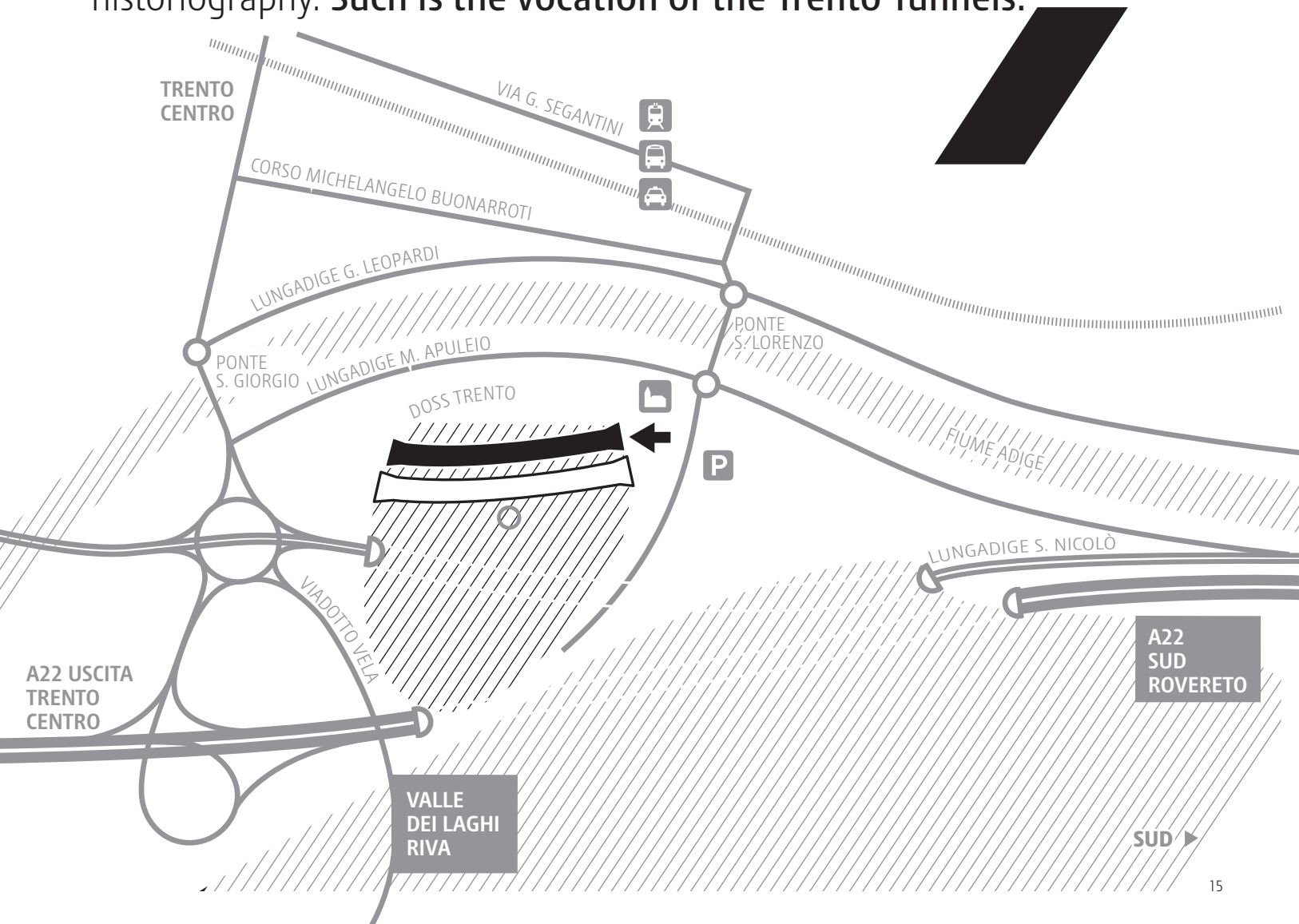
◀ NORD

## Two Tunnels One Mission

**Content** | Less a museum than a space dedicated to history. A space primarily devoted to the local and regional: to be precise, to the Trentino's history and population, to the reasons for its autonomy. But without forgetting broader horizons: other histories, both larger and smaller.

The tunnels have divergent functions. The black tunnel hosts large and evocative installations. The white tunnel provides facilities for meetings, temporary exhibits, and educational activities. Together they constitute a laboratory devoted to the exploration of innovative forms (and languages) for communicating historical knowledge. A laboratory space and place for experimentation where parties engaged in "shaping history" can find a point of reference, a place of their own, and some basic support services.

Our mission is to remain sensitive to the region's needs, to its fabric of organizations, to the leaders of single communities. But this attention to the local in no way limits our strong interest in the international scene, in other experiments in reuse and repurposing, in debates concerned with historiography. **Such is the vocation of the Trento Tunnels.**









**Quando si accede a un tunnel si entra nella cripta delle origini dell'architettura: l'ἀρχή che ne è origine e immutabile punto di partenza. Accanto al suo parente primordiale, la grotta, il tunnel è allo stesso tempo un prodigio naturale e una creazione artificiosa di animali e uomini.**

Apprendo una cucitura tra la pelle della terra e le sue viscere, i suoi pubblici domini e le sue riserve private, il tunnel promette un passaggio: verso sotterranei popolati da morti e da altre forme di vita segreta, verso camere ricche di tesori, piaceri o torture, verso luoghi vietati ai mortali ma cari alle divinità.

Per queste ragioni, le gallerie sono da sempre considerate tra le strutture fisiche più ricche di valore simbolico. In ogni cultura scavare un tunnel significa cercare una condotta che porta da un visibile qui a uno sconosciuto lì: scovare „cose nascoste sin dalla fondazione del mondo“, scandagliare le profondità della società, della storia, dell'io o dell'anima; viaggiare avanti e indietro nel tempo. Un tunnel è suggestivo perché infligge a tutti i trasgressori che ne varcano la soglia una doppia perdita di libertà motoria. Percorrerlo significa provare deprivazione sensoriale e disorientamento, affrontare l'obbligo di un percorso singolo e una mobilità limitata; significa avvertire uno schiacciante senso di pressione dall'alto con davanti a sé una estensione longitudinale potenzialmente infinita. Ne risultano due momenti distinti di coscienza: un momento in cui, smarriti, affrontiamo la minaccia dell'annientamento e della perdita di noi stessi, e un secondo momento in cui la proverbiale "luce alla fine del tunnel" conferma il nostro progredire verso un ritorno al mondo dei vivi. Come suggeriscono secoli di immaginario culturale, torniamo alla luce del giorno trasformati: raggrinziti dalla nostra conoscenza d'oltretomba, consapevoli dei tunnel invisibili che incanalano le nostre esistenze quotidiane, dotati di paraocchi che ci permettono di re-visionare il mondo con l'occhio critico della profondità.

La prima volta che varcai la soglia delle gallerie di Trento, in una giornata ventosa d'inizio 2008, la mia mente vagava inaspettatamente verso riflessioni archetipiche di questo genere. Fino a quel momento, la mia preoccupazione principale era stata quella curatoriale di "onorare" la specificità delle gallerie e del loro sito, carico di significati verticali e orizzontali rispetto alla storia della città. Verticali perché le gallerie si snodano sotto il Doss Trento, un ripido colle in cima al quale si trova il mausoleo al martire della prima guerra mondiale Cesare Battisti, un simbolo della città costruito nel 1935 ed esso stesso un luogo di controversa memoria storica

per quanto riguarda la Grande Guerra. Orizzontali rispetto al recente passato socio-economico della città, perché la costruzione delle gallerie nei primi anni settanta aveva sacrificato uno dei quartieri operai di Trento sull'altare della viabilità da nord a sud. Trovandomi nel ventre parabolico delle gallerie, queste contestuali considerazioni si fondevano con sensazioni provocate dalla nuda potenza fisica di questi robusti ma raffinati prodotti dell'ingegneria di tardo Novecento: due strutture in cemento armato, una diretta verso nord e l'altra verso sud, ambedue a doppia corsia, lunghe 300 metri, larghe 10 e alte 6,5; ognuna abbellita da una lieve curvatura che dall'ingresso ne rende invisibile l'uscita.

Così il vento invernale ha portato con sé il senso delle sfide che avremmo dovuto affrontare nei prossimi mesi e anni: riutilizzare un frammento abbandonato dell'infrastruttura autostradale di Trento come un museo sperimentale di storia regionale; reinterpretare la sua funzione di tramite da Sud a Nord in una regione connotata dal suo ruolo di luogo di passaggio tra il Mediterraneo e l'Europa transalpina; riparare uno strappo nel tessuto urbano della città e restituire un quartiere ai suoi abitanti, pur senza cancellare le tracce materiali di tale strappo; e, infine, portare a compimento l'operazione in un modo che metesse in risalto le caratteristiche potenti ma elementari, fisiche e allo stesso tempo simboliche, delle gallerie.

L'impresa assume un carattere collettivo sin dall'inizio, coinvolgendo attori a ogni livello: il presidente della Regione, la Fondazione Museo Storico del Trentino, la sua rete di partner museali, un ampio organico di dipendenti pubblici (responsabili della bonifica e del recupero del sito fisico e per il montaggio dell'allestimento). Il team del progetto è interdisciplinare, con uno storico/umanista digitale in qualità di direttore e curatore, Elisabetta Terragni dello Studio Terragni come architetto e progettista dell'allestimento, Gruppe Gut Gestaltung (Bolzano) come scenografi e grafici, Filmwork (Trento) come coordinatore del progetto e produttore dei materiali multimediali, e il direttore della Fondazione Museo Storico Trentino, Giuseppe Ferrandi, con il suo personale, impegnati nella risoluzione delle complesse questioni amministrative e curatoriali. L'incarico è preciso ma ambizioso: sviluppare un'esposizione sperimentale sulla Prima guerra mondiale sulla base del vasto patrimonio archivistico della regione, in modo da raccontare come la guerra sia stata vissuta da persone ordinarie --una storiografia dal "basso"-- e, così facendo, formulare una visione innovativa di come un museo di storia può fungere da istituzione della memoria collettiva.

**Per almeno due secoli, i musei di storia hanno condotto una doppia esistenza. Da un lato, hanno funzionato come siti di stoccaggio sotterraneo, di conservazione, e di gestione patrimoniale per una sopravvivenza degli oggetti del passato che passa per la loro rimozione dalle mani dei viventi.**

D'altra parte, sono serviti anche come siti di riesumazione, di accesso e di presentazione, privilegiando tuttavia sempre la conservazione come valore assoluto e restringendo rigorosamente il grado di accesso consentito ai non-addetti ai lavori. Nonostante i suoi meriti, questo modello tradizionale di gestione dall'alto al basso, fondato su ideali scientifici ottocenteschi e sulla convinzione che un'aura speciale si dipani dagli oggetti „originali“, si trova sempre più sotto pressione in un'epoca come la nostra: un'epoca di dilagante presentismo, nella quale i multipli sono la regola, dove le soglie cognitive dei visitatori sono cambiate, e dove i musei devono competere in un mercato culturale globale, nel quale le forme interattive di esperienza diventano sempre più la norma. Certo, un modello museografico tradizionale sembrava adattarsi ben poco ad un sito anomalo come le gallerie di Piedicastello dove una struttura fisica tutt'altro che convenzionale, avverse condizioni atmosferiche e una missione fondata sull'inclusività esi-

gevano invece un approccio coinvolgente ed esperienziale, legato in egual misura alle copie e agli originali, volto a trasformare il museo in un work in progress aperto alla partecipazione del pubblico. Ma come animare l'archivio della Prima guerra mondiale in modo da attrarre e trattenere l'attenzione di visitatori che normalmente negli archivi o nei musei di storia nemmeno mettono piede? Come reinventare un sito di transito rapido e distratto in un luogo di riflessione storica, in una sorta di palazzo della memoria per il ventunesimo secolo?

## Tre strategie di progettazione di base hanno dato forma al lavoro del team sin dall'inizio:

### 01 | differenziare le gallerie a livello di aspetto e funzionalità

**Dal papiro ai pixel**, i ricordi vengono plasmati dai media che li alimentano e li sostengono. Nel caso della Prima guerra mondiale, le memorie - che si trattasse di fotografie, dattiloscritti, lettere, memorie, documenti stampati, o dei barlumi del primo cinema documentario - sono tutte in bianco e nero. Per la mostra inaugurale si è deciso, di conseguenza, che le gallerie dovessero rispecchiare le caratteristiche materiali dei ricordi di guerra. Una galleria nera, di carattere emotivo, doveva proporre un'esperienza d'immersione nella guerra, avvalendosi di un paesaggio sonoro abbinato a proiezioni di materiali d'archivio rielaborati. Una galleria bianca, di carattere analitico, doveva tracciare invece la storia di come la memoria della guerra sia stata costruita e tradotta in istituzioni durante l'epoca postbellica.

**Anche se destinata solo alla prima edizione**, la dicotomia bianco/nero ha avuto un tale successo che è stata mantenuta nella seconda (nella quale però le gallerie sono disaccoppiate). La galleria nera è stata reinterpretata come uno spazio espositivo autosufficiente, suddiviso al suo interno in due corridoi (Sud-Nord e Nord-Sud), mentre quella bianca è stata reimpostata in una serie di spazi flessibili, autonomi e ad uso pubblico.

### 02 | rafforzare le proprietà fisiche del sito, invece di celarle o alterarle

**La biforcazione nero/bianco** è stata rafforzata grazie ad un approccio minimalista alla struttura fisica già esistente. Il pavimento in asfalto è stato conservato; tutta la segnaletica della mostra è stata realizzata in vernice asfalto riflettente in conformità con le pratiche della segnaletica autostradale; i testi sono stati stampati su carta commerciale e incollati direttamente alle pareti dei tunnel; le gallerie sono state mantenute nel loro originale stato grezzo con allestimenti e costruzioni interne a loro volta ruvide; persino i giardini sono stati progettati per crescere in culle d'asfalto.

**Questo rispetto per la particolarità del sito** ha informato anche il modello di circolazione proposto. Proprio come avevano fatto decine di milioni di veicoli tra il 1974 e il 2007, alla mostra inaugurale i visitatori sono entrati da destra, si sono diretti verso nord, all'uscita dalla prima galleria hanno fatto un'inversione a 360° e sono tornati verso sud attraverso la seconda galleria.

## 03 | lavorare in modo graduale dal risviluppo delle gallerie stesse verso il loro reinserimento nel tessuto della città

**Vista l'ampiezza del sito** e la necessità di bonificarlo dopo vent'anni d'esclusivo utilizzo da parte dei veicoli per adattarlo alle norme di sicurezza attuali, non è difficile capire come il tempo scarseggiasse durante l'estate del 2008. Gli sforzi iniziali del team si concentrarono quindi sullo sviluppo dell'interno delle gallerie. Ciò nonostante il loro esterno ha sempre fatto parte integrante del progetto complessivo, sia nel senso di rimodellare gli spazi d'ingresso e uscita a sud e nord, sia per la volontà di forgiare legami simbolici con il territorio.

**Nel corso del primo anno esaminammo varie ipotesi** per la creazione di spazi per riunioni all'aperto e parchi; nel secondo anno queste ipotesi si sono evolute in un piano che prevede la creazione di due giardini didattici piantati e ritagliati direttamente nell'asfalto. Un giardino meridionale, situato all'ingresso delle gallerie di fronte alla città, dovrebbe ospitare piante tipiche del confine veronese/trentino. Un giardino settentrionale, situato lungo il bordo della superstrada che serve da attuale accesso alla città, dovrebbe assumere la forma di un giardino alpino con un paesaggio dolomitico stilizzato a rappresentare l'entroterra settentrionale. L'obiettivo? Istruire la popolazione sulla flora trentina e, allo stesso tempo, trasfigurare le gallerie in simbolo di una regione che funge da ponte tra l'Italia e il Nord.

Inaugurate dal presidente della Provincia autonoma di Trento, Lorenzo Dellai, dopo cinque mesi di preparativi febbrili, le gallerie superstradali che avevano diviso Piedicastello dalla città di Trento rinascono come Le Gallerie il 19 agosto 2008. Nella loro nuova veste pedonale, assumono la forma provvisoria di I Trentini e la Grande Guerra: Il Popolo Scomparso / La Storia Ritrovata: una mostra sul decorso e sulla commemorazione di una guerra che ha letteralmente lacerato il paesaggio umano e fisico della regione; una guerra durante la quale le famiglie si sono trovate divise tra austriaci e italiani, e per la quale i due terzi della popolazione civile era stata smistata in campi profughi. La mostra ricostruisce gli eventi della guerra dal punto di vista dei cittadini comuni e della cultura materiale di quel periodo, proponendo letteralmente una marcia attraverso gli anni della guerra (tunnel nero) e sette decenni di commemorazioni (prima metà del tunnel bianco) per giungere fino ad oggi (seconda metà del tunnel bianco).

La galleria nera riporta in vita una forma mediatica ottocentesca a lungo dimenticata: la fantasmagoria (o spettacolo con proiezioni di lanterna magica). Divisa in cinque capitoli, come cinque sono gli anni della Grande Guerra (1914-1918), la galleria nera tesse insieme le voci e le immagini di persone ordinarie in un racconto corale della guerra e di come questa venne vissuta quotidianamente. Oltre cinquanta proiezioni video sono state distribuite lungo il percorso, visualizzate sul pavimento, sulle pareti della galleria e su schermi galleggianti di tulle: individui sepolti decenni fa risorti in fugaci apparizioni, prendono il volo lettere e fotografie appartenenti all'archivio di scrittura popolare, si stagliano spezzoni dei film documentari di Luca Comerio sulle campagne dell'esercito italiano nelle Dolomiti. Per accompagnare il flusso delle immagini mute, una fantasmatica colonna sonora con registrazioni di frammenti di lettere e diari, letti ad alta voce dagli anziani volontari di una casa di riposo locale.



**Il tunnel bianco** viene suddiviso in tre sezioni. La prima contiene una sequenza di otto esili strutture ispirate agli edifici temporanei dei campi profughi, conosciuti come „città di legno“, ognuno dei quali documenta un momento chiave nella codificazione della memoria della guerra dal 1921 al 1990: la costruzione di monumenti, la fondazione di musei, lo sviluppo degli archivi, l'elaborazione di riti commemorativi. La seconda consiste in una serie di pedane ciascuna delle quali espone oggetti, opere d'arte e materiali che documentano come la guerra è stata vissuta dai cittadini comuni. La terza sezione, che occupa l'ultima metà della galleria, è suddivisa tra esposizioni temporanee, spazi per attività, un progetto di storiografia orale e un gruppo di strutture pedagogiche (un'aula, un laboratorio digitale, un chiosco interattivo).

All'inaugurazione de Le Gallerie, nonostante l'apertura nella settimana di Ferragosto e una scarsa pubblicità, il pubblico, costituito in gran parte da abitanti dei quartieri circostanti, è di circa tremila persone. L'entusiasmo del pubblico continua a crescere nei mesi successivi, portando a due rinvii della chiusura della mostra. Alla sua conclusione il numero totale dei visitatori si avvicina ai 25.000.

## Una seconda fase nella metamorfosi delle gallerie

di Piedicastello inizia il 5 dicembre 2009 con l'apertura di una mostra permanente sperimentale sviluppata per colmare eventuali vuoti nella programmazione futura. Intitolata Storicamente ABC, la mostra è imperniata sulla stessa dicotomia tra uno spazio espositivo immersivo nero e uno spazio didattico/partecipativo bianco. Il percorso offre al visitatore una veduta d'insieme della storia moderna del Trentino, suddivisa in un alfabeto, quasi come se fosse un libro-abecedario per bambini le cui pagine sono distribuite lungo i 300 metri della galleria nera. La lettura di questo libro spazializzato avviene in due tappe -- una di andata ( $S > N$ ), l'altra di ritorno ( $N < S$ ), tutti e due dentro la galleria nera -- con un velo-tenda che separa i due percorsi.

Percorrendo il tratto di andata, si inizia un viaggio attraverso le lettere di un alfabeto tematico che racconta le caratteristiche e i momenti più significativi della storia e della cultura regionale dalla A a Z: dallo statuto giuridico del Trentino come regione Autonoma al disastro di Zambana e alla sua successiva ricostruzione. Ogni lettera diventa l'occasione per un montaggio 2D/3D, progettato dai grafici di Gruppe Gut, dotato di un pannello che sporge dal muro ad angoli variabili illuminato internamente da LED, la cui superficie riporta una sintesi del tema e una breve cronologia. Ognuna delle lettere è accompagnata da due proiezioni: una macrostoria (proiettata sull'asfalto) che tratta l'argomento in generale; e una microstoria (trasmessa su due piccoli schermi a parete) che approfondisce un suo aspetto. Nel tratto di ritorno, il visitatore percorre un corridoio più stretto e intimo, lungo il quale l'identità della regione viene esaminata tramite una sequenza di testimonianze personali, materiali e oggetti appoggiati su una panchina continua e curvilinea. La sequenza segue un ordine latitudinale, in conformità con l'allineamento nord-sud del tunnel. Qui i temi astratti presenti nel percorso di andata assumono un volto umano: il volto del Trentino stesso esaminato in tutte le sue diversità. Al centro di entrambi i tracciati, la volta centrale della galleria ospita un'installazione che evoca la feroce bellezza delle centrali idroelettriche che abbondano nella regione.

Storicamente ABC non è una mostra convenzionale sulla storia e la vita di una regione, quanto piuttosto una mostra permanente che mira ad offrire uno sguardo panoramico, accattivante dal punto di vista del design, ricco di particolari e aperto a revisioni, "completo" solo dopo diverse riedizioni. Poco "permanente" perchè di struttura modulare e ideato come perpetuo lavoro in corso: i suoi contenuti possono essere e saranno modificati nel corso delle edizioni future.

Il peso particolare che qui viene attribuito al processo di produzione di un evento espositivo (più che all'evento come mero prodotto) si sposa anche con gli obiettivi della seconda fase di sviluppo della galleria bianca grazie ad un sistema di suddivisioni mobili disegnato da Elisabetta Terragni. Ancorati al soffitto parabolico, questi elementi consentono il rimodellamento costante dello spazio in recinti, passaggi, gallerie e angoli senza uscita, adattabili alle mutevoli esigenze della Fondazione Museo Storico del Trentino. Nel momento attuale, la configurazione comprende una biglietteria, una libreria, un'aula, degli spazi espositivi temporanei e un luogo d'incontro.

La questione fondamentale posta dai tunnel alle civiltà nel corso dei secoli è sempre stata quella della direzionalità. Il corridoio porta da qualche parte? E se sì, dove? Più a fondo, nel regno dei morti e dei sepolti, o verso il mondo dei viventi? L'esperienza dell'oltretomba restringerà o amplierà gli orizzonti del viaggiatore? Bloccherà il suo sguardo sul passato o ne animerà il futuro?

Nel atto di modellare le gallerie di Trento in un nuovo tipo di spazio pubblico, la finalità è stata quella di aprire un corridoio che porta dall'epoca industriale a quella post-industriale, in sintonia con progetti celebri come il High Line di Diller e Scofidio a New York e analoghi scenari innovativi di riutilizzo delle reliquie abbandonate del paesaggio industriale (argomento di grande attualità al convivio dell'architettura contemporanea solo da pochi anni). Nel caso specifico de Le Gallerie è stato scavato anche un secondo passaggio: tra il museo di storia tradizionale e una sua variante sperimentale ed esperienziale il cui scopo è quello di situare il museo di storia al crocevia della vita contemporanea.



Delle edizioni digitali de I Trentini e la Grande Guerra: Il Popolo scomparso / La Storia Ritrovata e di Storicamente ABC sono visitabili su un'isola nel mondo virtuale di Second Life tramite richiesta di teletrasporto a Gallerie della Memoria.





# To step into a tunnel is to enter the crypt of architecture's beginnings: the ἀρχή that is its origin and immutable starting point. Alongside its primeval cousin, the cave, the tunnel is at once a naturally occurring wonder and the artificial creation of animals and men.

Opening up a seam between the earth's skin and its viscera, its public domains and private preserves, it promises passage: to underworlds populated by the dead and other secret life forms, to vaults teeming with treasure or pleasure or torment, to places forbidden to mortals but congenial to gods.

For the above reasons, tunnels have always figured among the most evocative physical structures. In every culture to tunnel is to seek a conduit leading from a visible here to an unknown there: to probe "things hidden since the foundation of the world," plumb the depths of society, history, the self or the soul; travel backward or forward in time. Evocative also because a tunnel imposes a double loss of agency on every human trespasser. To traverse a tunnel is to experience sensory deprivation and disorientation combined with scripted linear motion and restricted mobility, a sense of crushing overhead pressure with potentially infinite longitudinal depth. Two distinct moments of tunnel vision are the result: a moment when, losing our bearings, we experience the threat of annihilation and self-loss; and a second moment when the proverbial "light at the end of the tunnel" confirms our forward progress and promises a renewed homecoming in the world of the living. As centuries of cultural imaginings would have it, we return to the light of day transformed: wizened by our knowledge of the otherworld, aware of the invisible tunnels that channel our everyday existences, equipped with a pair of (tunnel) glasses that permit us to critically re-view the world.

When I first walked the Trento tunnels on a blustery day in early 2008, I was surprised to find my mind drifting towards archetypal musings of this sort. Up to that point, my chief curatorial concern had been honoring the tunnels' specificity. The site is freighted with vertical and horizontal meanings with respect to the city's history: vertically because the tunnels extend under the Doss Trento, a steep cliff atop which stands the mausoleum of the World War I martyr Cesare Battisti, a city symbol built in 1935 and itself a place of contested historical memories regarding the Great War; horizontally with respect to the city's recent socio-economic past because the tunnels' construction in the early 1970s sacrificed one of Trento's working class neighborhoods on the altar of intensified north to south city access. Standing deep inside the tunnels' parabolic belly, such contextual considerations merged with sensations of the sheer physical might of two rugged but refined products of late 20th century engineering: twin northbound and southbound two-lane cast concrete structures, each 300 meters in length, 10 meters wide and 6.5 tall, each graced by a slight curvature that renders the exit invisible at the entry point.

So the winter wind brought with it a sense of the challenges that lay ahead over coming months and years: to repurpose an abandoned fragment of Trento's transportation infrastruc-

ture as a experimental regional history museum; to reframe its function as a South to North conduit in a region defined by its role as a place of passage between Mediterranean and trans-alpine Europe; to mend a tear in the urban fabric of city that would restore a neighborhood to its inhabitants without effacing the reality of the tear; and to carry out all of the above in a manner that would mine the tunnels' powerful but elementary characteristics, at once physical and symbolic.

From the start, the enterprise was collective in character involving everybody from the president of the region to the Fondazione Museo Storico del Trentino and its network of museum partners to a large cadre of public service employees (in charge of the decontamination and recovery of the physical site and the building of the installation). The project team was cross-disciplinary with a cultural historian/digital humanist as director and curator-in-chief, Elisabetta Terragni of Studio Terragni as architect and installation designer, Gruppe Gut (Bolzano) as graphic artists and exhibition designers, FilmWork (Trento) administering the overall project as well as producing the multimedia materials, and the director of the Fondazione Museo, Giuseppe Ferrandi, and his staff involved in administrative and curatorial matters. The commission received was both narrow and broad: to develop an experimental WWI exhibition on the basis of the region's extensive archival holdings that would narrate the experience of the war from the perspective of ordinary individuals --a historiography from the "bottom up," so to speak-- and to do so in manner that would reimagine the history museum as an institution of memory.

For at least two centuries, history museums have led a double existence. On the one hand, they have functioned as sites of deep storage, preservation, and stewardship where the future survival of objects from the past is guaranteed by placing them at a remove from the hands of the living.

On the other hand, they have served as sites of unburial, which is to say of access and presentation, with the latter mission subordinated to the higher calling of conservation and with distinctions drawn regarding the degrees of access granted non-specialists versus professional archivists and historians. Despite its merits, this traditional top-down model, based on 19th century scientific ideals and on the conviction that a special aura emanates from "original" objects, finds itself increasingly under pressure in an era like our own: an era of rampant presentism in which multiples are the rule, the cognitive thresholds of visitors have shifted, and museums must compete in a global cultural marketplace within which interactive forms of experience are increasingly the norm. Certainly, a conventional museological model seemed ill-suited to a site like the tunnels of Piedicastello where an unconventional edifice, adverse atmospheric conditions, and a mission founded upon inclusiveness argued instead for an immersive, experiential, experimental approach, as reliant upon copies as upon originals, dedicated to transforming the museum into a perpetual work in progress open to public view and participation. But how exactly to animate the archive of WWI in ways that might engage the interest of visitor populations unlikely to set foot in archives or history museums? How to reinvent a former site of rapid, distracted transit as a place of historical reflection, as a memory palace for the 21st century?

### Three core design strategies shaped the project team's work from the outset:

01 | to differentiate the tunnels in their appearance and functionality

**From papyrus to pixels,** human memories are informed by the media that nourish and sustain them. In the case of World War I, the memories in question --be they photographs, typescripts, letters, memoirs, printed documents, or glimmerings of the early

documentary cinema-- are tinted black and white. Accordingly, I resolved that, for purposes of the inaugural exhibition, the tunnels should mirror the material characteristics of wartime memories. A black tunnel, emotive in emphasis, would provide an immersive experience of the war itself by means of a soundscape coupled with projections of reworked archival materials. A white tunnel, analytical in emphasis, would chart the history of how the memory of the war was constructed and translated into institutions during the postwar era.

**Though intended only for the first edition**, the black/white split was so successful that it was retained in the second (though with the tunnels de-coupled). The black tunnel found itself restaged as a self-sufficient exhibition space subdivided into internal North-South and South-North corridors, and the white tunnel was reconfigured as a series of flexible, free-standing spaces available for community use.

- 02 | to reinforce the physical characteristics of the site, rather than concealing or altering them

**The black/white** bifurcation was strengthened by means of a minimalist approach to the existing physical structure. The asphalt was left intact; all exhibition signage was done in reflective asphalt paint, mimicking the conventions of highway markings; wall-texts were printed on commercial paper stock and directly glued to tunnel walls; the tunnels themselves were left in their original rough state with installation modules and constructions deliberately reprising this overall roughness; even the gardens were designed to grow in asphalt cradles.

**This respect** for the site's prior history extended to circulation patterns. Just as would have been the case for tens of millions of vehicles between 1974 and 2007, the pedestrian entered the inaugural exhibition on the right and headed northward only to perform a u-turn at the tunnel's exit, returning southward via the second tunnel.

- 03 | to work outwards in incremental fashion from the repurposing of the tunnels themselves toward their reintegration into the city's fabric

**Given the large scale of the site**, the need to decontaminate it after twenty years of vehicular use, and the obligation to bring it up to contemporary safety standards, it would be an understatement to say that time was tight during the summer of 2008. So the team's initial efforts concentrated on development of the tunnels' insides. But their outside was always an integral part of the overall project, whether in the sense of reshaping the entry and exit spaces to the immediate south and north or in that of building symbolic ties to the Trentino region as a whole.

**Various hypotheses involving outdoor meeting spaces and parks** were tested out during the first year; these matured into a plan for teaching gardens embedded within cutouts in the asphalt by year two. A southern garden, located at the tunnels' entryway facing the city, would feature the plant life of the Veronese/Trentino border. A northern garden, situated along the edge of the current superhighway access to the city, would assume the form of an Alpine garden with a stylized mini-Dolomitic landscape representative of the northern hinterland. The aim? To instruct the populace about the Trentino's flora while transfiguring the tunnels themselves into symbol of a region that serves as a bridge between Italy and the Germanic North.



Inaugurated to local and national acclaim by the president of the Trentino, Lorenzo Dellai, after five months of feverish preparations, the superhighway tunnels that once sundered Piedicastello were reborn as Le Gallerie on August 19, 2008. In their new pedestrian guise, they assumed the temporary guise of *The Trentino and the Great War: A Populace Dispersed / A History Recovered*: an exhibition on the history and commemoration of a war that literally lacerated the human and physical landscape of the region; a war during whose course families found themselves split between the Austrian and Italian sides, and two thirds of the civilian population was placed in relocation camps. The show reconstructed the war's events from the standpoint of ordinary citizens and the material culture that surrounded them, proposing a literal march through time from the years of the war (the black tunnel) to seven decades of war commemorations (first half of the white tunnel) to the present (second half of the white tunnel).

**The black tunnel** resuscitated a long dead medium from the nineteenth century: the phantasmagoria (or magic lantern show). Divided into five chapters according to the years of the Great War (1914-1918), it wove together the voices and images of ordinary people into a choral account of the war's year-by-year unfolding and everyday reality. Some fifty plus video projections, displayed on the tunnel floor and walls as well as on gauzy floating screens in tulle, were distributed along the visitor's pathway: long-buried individuals brought back to life as momentary apparitions; documents reanimated from the archives of popular writing and period photographic collections; clips from Luca Comerio's documentary films on the Italian army's Dolomitic campaigns. Recorded fragments from period letters and diaries, read aloud by volunteers from a local retirement home, wafted down the corridor, provided a ghostly soundtrack to the flux of silent images.

**The white tunnel** was built around three sections. The first contained a sequence of eight small structures, modeled after the temporary buildings that abounded in the wartime refugee camps known as "cities of wood," each of which documented a key moment in the recollection of the war from 1921 through the 1990s: the building of monuments, the foundation of museums, the development of archives, the creation of rituals of remembrance. The second section consisted in a series of pedestals each of which displayed objects, artworks, and material remains that documented how the war was lived by common citizens. The third section, occupying nearly half of the tunnel, was divided between temporary exhibition and activity spaces, an oral history project, and a cluster of pedagogical structures: a classroom, a digital laboratory, and an interactive kiosk.

At the inauguration to the exhibition, despite a mid-August opening date and a paucity of advertising, the audience, largely made up of citizens from the surrounding neighborhood, numbered three thousand. The momentum carried forward over subsequent months, leading to two postponements of the exhibition's closure. The total number of visitors would eventually number around 25,000.

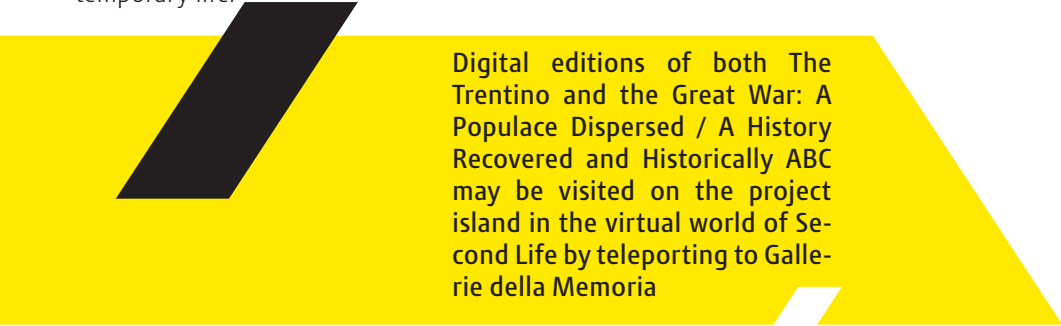
**A second stage in the metamorphosis of the highway tunnels** of Piedicastello into Le Gallerie came on December 5, 2009 with the opening of an experimental permanent exhibition developed to fill in gaps in future programming. Entitled *Historically ABC*, the show was built upon the same bifurcation between an immersive black exhibition space and a didactic/participatory white space. It provides a sweeping overview of the modern history of the Trentino region sectioned into an alphabet, much like a children's book whose pages have been distributed the length of a 300 meter tunnel for visitors to page through. The act of reading this spatialized book is divided into two stages both unfolding within the black tunnel alone: one outbound ( $S > N$ ), the other inbound ( $N < S$ ), with a veil-like curtain partitioning the space.

The outbound stage involves a journey through the letters of an alphabet in which major features of regional history and culture are charted, from the Trentino's status as an Autonomous region to the disaster of Zambana and the town's reconstruction. Each letter stands for a theme. It consists in a 2d/3d ensemble, designed by Gruppe Gut, with an l.e.d.-illuminated panel containing a synthetic narrative and time line jutting outward. Each is flanked by two projections: a macrohistory (projected on the ground) which surveys the overall theme and a microhistory (broadcast on two small wall-mounted monitors) which explores a specific narrative thread. The inbound stage draws the visitor into a narrower, more intimate corridor in the course of whose unfolding the region's territory is mapped by means of a sequence of personal testimonies, materials, and objects supported on a continuous curvilinear bench. The sequence is organized by latitude, in keeping with the North/South alignment of the tunnel. Here the abstract themes surveyed in the outbound stage assume a human face: the face of the Trentino itself, examined in all of its diversity. At the center of both itineraries, the central vault of the tunnel features an installation evocative of the raw beauty of the region's hydroelectric power plants. Historically ABC is not a conventional exhibition documenting the history and life of a region but rather a permanent exhibition redefined as a permanent work in progress, modular in nature, whose contents can and will be altered in the course of future editions. Its aim is to present a panoramic vision, engaging in its design, rich in details, perpetually open to revision, and "final" only when the show has been run through a full cycle of iterations.

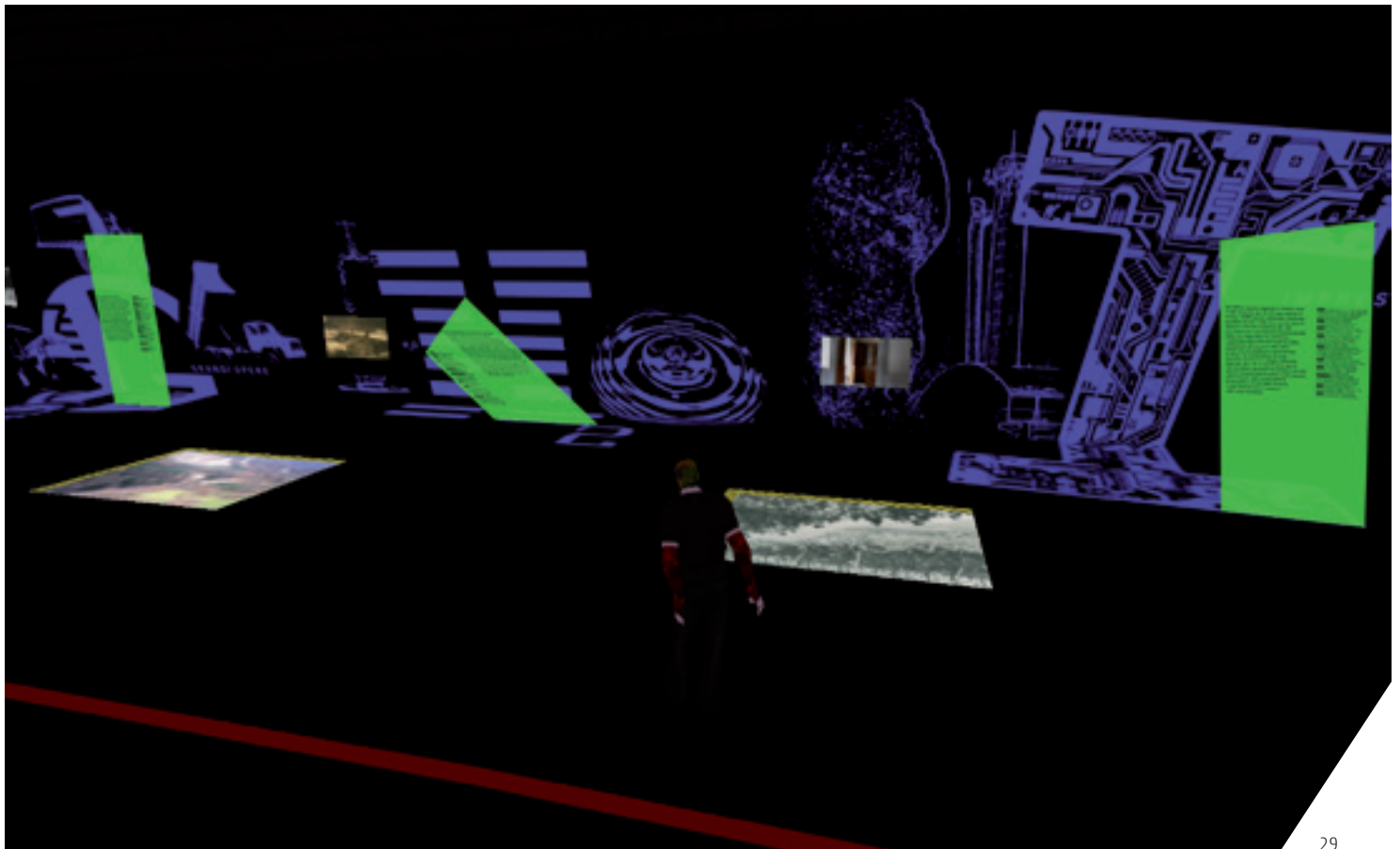
The renewed accent placed on process (instead of product) corresponds to the stage-two development of the white tunnel by means of a novel system of moveable partitions designed by Elisabetta Terragni. Anchored to the parabolic ceiling, these allow for the constant reshaping of the space into enclosures, passageways, galleries, and dead-end nooks, adaptable to the shifting needs of the Fondazione Museo Storico del Trentino. At the time of writing, the configuration includes a ticket counter, bookshop, classroom, temporary exhibit space, and assembly hall.

The fundamental question posed by tunnels to civilizations throughout the centuries has been that of directionality. Does the passageway lead somewhere and, if so, where: ever deeper into the kingdom of the dead and buried or back to the world of the living? Will the experience narrow or broaden the traveler's horizons, lock his gaze on the past or animate the future?

In shaping the Trento tunnels into a new kind of public space, the aim has been carve out a corridor between the industrial and post-industrial eras along the lines of Diller and Scofidio's New York City High Line and other innovative reuse scenarios for abandoned relics of the industrial landscape. Only recently have the latter become a privileged topic of conversation at the banquet of contemporary architecture. In the case of Trento, a secondary corridor has been also carved out: that between the traditional history museum and an experimental and experiential variant whose aim is to situate the history museum right at the crossroads of contemporary life.



Digital editions of both *The Trentino and the Great War: A Populace Dispersed* / *A History Recovered* and *Historically ABC* may be visited on the project island in the virtual world of *Second Life* by teleporting to *Gallerie della Memoria*







**Edizione 08 | 08 Edition**















































Stanislaus von Moos  
Aaron Levy  
Kurt W. Forster





**In luoghi dove l'orizzonte è stretto, la densità della popolazione è alta e non si può scappare all'imperativo della mobilità, i tunnel diventano un fatto quotidiano e quindi anche lo spunto per simboliche e antiche agitazioni. Le culture alpine e subalpine sono particolarmente esposte a questi fenomeni, come testimonia la classica descrizione di Friedrich Dürrenmatt della deviazione di una linea ferroviaria.**

Si tratta dell'incubo di un uomo che viaggia su un treno e che lentamente si rende conto che l'ultima delle tante gallerie che attraversa durante il viaggio da Berna a Zurigo sta fatalmente conducendo le sue vittime verso il centro della terra da dove non ci sarà modo di salvarsi (la traduzione della parola incubo in tedesco è Alptraum).

Lo scrittore s'immagina la galleria più lunga mai costruita per evocare un'ansia alla quale in molti sono sensibili. Disney, al contrario, costruisce la galleria più corta della storia per evocare una delle idee fisse del viaggiatore moderno [Fig.1]. Il turismo, infatti, non è legato solamente alla bellezza naturale, quanto piuttosto alla combinazione fra la natura e le tecnologie attraverso le quali la si addomesticata. Così a Disneyland il mini-Matterhorn è efficacemente accostato alla monorotaia, mentre la seggiovia, più che portare i turisti sulla cima della montagna, li guida attraverso le rocce servendosi di una galleria. La montagna e la galleria si fondono per diventare dunque un'unico oggetto, riprendendo così l'immaginario di una tradizione alpina che risale almeno all'Ottocento.

In immagini del genere la magia primordiale del buco nero diventa metafora stessa della meccanica della vista, richiamando anche quel atto moderno, primordiale e sinistro del prendere la mira e sparare [Fig.2]. Ma questo strano connubio di tunnel e vista è già sottointeso nel termine architettonico galleria: un termine utilizzato per definire sia i corridoi interni ai palazzi



e ai castelli che aprono prospettive laterali su giardini, chiostri e parchi; sia le vie di transito longitudinali che attraversano le montagne. È dunque evidente che il campo semantico del termine comprende anche situazioni in cui la galleria in quanto forma prettamente architettonica coincide con la sua funzione ingegneristica [Fig.3; 4].

In tali situazioni la montagna stessa diventa una galleria e quindi duplica (o anticipa) la veduta pittorica offerta da un diligenza di lusso o dal suo discendente democratico, la carrozza postale; carrozza che con le sue molteplici finestre già all'epoca viene immaginata come una sorta di apparato capace di inquadrare il paesaggio romantico [Fig.5]. Basta notare l'uso della proporzione nella riproduzione delle gallerie per bambini nei parchi giochi (come ad esempio il Swissminiatur in Ticino) per rendersi conto di quanto la sindrome della galleria abbia influenzato la percezione popolare del "pittoresco" [Fig.6].

Per quanto riguarda l'Italia, parte della magia delle gallerie della penisola è dovuta al fatto che l'ingegneria autostradale sembra ancora avvalersi di una grammatica di forme elementari e, in particolare, dell'arco romano nella sua forma archetipica che conosciamo da Piranesi, presente anche nel logo - evocativo e tautologico - che compare all'entrata di ogni tunnel autostradale [Fig.7].

Trovo significativo che l'archetipo della galleria come spazio tubolare dai contorni prettamente circolari stia incominciando a interessare anche gli artisti contemporanei. Felice Varini, ad esempio, in un concorso per un'installazione artistica lungo un'autostrada nelle alpi svizzere, ha proposto di costruire una serie di sculture lungo lo svincolo per Flims; sculture la cui forma rispecchia quella di un tunnel costruito di recente lì vicino e che tramite una serie di anelli circolari crea l'illusione di avvicinarsi ad un tunnel con angolo obliquo. Siccome in montagna la strada è tutt'altro che dritta, ognuno di questi anelli dovrebbe essere elaborato secondo complicate curvature non-euclidee al fine di ottenere un effetto di regolarità in determinati momenti del viaggio [Fig.8; 9].

In questa cornice, il logo de Le Gallerie, ispirato al sopracitato linguaggio della segnaletica stradale, con la sua acuta contrapposizione della galleria bianca al suo riflesso nero, non solo riassume il concetto di base del progetto, ma evoca anche un'intera galassia di memorie culturali e di potenzialità artistiche sulle quali solo pochi di noi avranno riflettuto prima di realizzare un pellegrinaggio a Piedicastello.





**In places where the horizon is narrow, the population density high and the imperative of mobility inescapable, tunnels become a basic fact of life and, therefore, also the trigger of arcane symbolic perturbations. Alpine and sub-Alpine cultures are particularly exposed to such phenomena. Friedrich Dürrenmatt's description of a slightly deviated train ride is a classic in this context.**

It is the nightmare of a man who sits in his train and slowly realizes that the last among the many tunnels that punctuate the journey from Berne to Zurich is fatally drawing its victims towards the earth's interior from where there will be no escape (note that the German word for nightmare is Alptraum).

Dürrenmatt imagined a tunnel longer than any tunnel that had ever been built in order to evoke an anxiety shared by many. Disney, in turn, built the shortest one ever in order to evoke a key fascination of modern migratory man [Fig.1]. Indeed, tourism is not merely about the natural sublime but about its combination with the technology that is needed for its domestication. Thus at Disneyland the mini-Matterhorn appears demonstratively juxtaposed to the monorail, while the chairlift, rather than hoisting visitors to the mountaintop, is driving them across the „rocks“ by ways of a tunnel. Mountain and tunnel have thus become one, catching up in such a way with a tradition of Alpine imagery that reaches back to the 18th century and beyond.

In some such images, the primeval magic of the black hole strikes one as a metaphor of the very mechanics of vision, recalling the primeval and also ominously modern act of aiming and shooting [Fig.2]. But then, this strange connubio of tunnel and vision is already implied in the architectural term galleria: a term used for circulation spaces in palaces and castles that dispose of lateral openings that allow the viewing of gardens and park vistas as well as for the longitudinal circulation spaces through mountains called tunnels. Obviously, the term also includes instances where the specifically architectural form of the gallery and the engineering function of the tunnel merge [Fig.3; 4].

In such situations, the mountain itself becomes the gallery and thereby duplicates (or anticipates) the picture window of the gentleman's coach or its democratic descendant, the mail coach that, with its multiplied picture windows, is conceived as an apparatus for framing the romantic landscape [Fig.5]. In order to measure how much the syndrome of the galleria has informed popular perceptions of the “picturesque” it may be enough to note the proportional scale of the tunnel openings in the fake rocks of children's fair installations like Swissminiatur in Ticino [Fig.6].

## Tunnel Memories

As to Italy, part of the magic of Italian tunnels is that Italian freeway-engineering appears to still be based on a grammar of elementary forms and, in particular, the use of the Roman arch in its very archetypal form that we know from Piranesi, aptly represented by the evocative though tautological logo that graces freeway tunnel portals throughout the country [Fig.7].

I find it interesting that the archetype of the tunnel as a tubular space with a strictly circular outline is something that more recently has come to interest artists. In a competition entry for an art installation along a highway in the Swiss Alps, Felice Varini, for instance, has proposed a series of sculptures to be built along the connecting highway to Flims, sculptures that allude to a nearby newly built tunnel and that the driver would perceive as circular rings not unlike tunnel portals as he approaches them obliquely. Since the road is never straight in the mountains, each of those „rings“ would have needed to be built according to intricate non-Euclidian curvatures in order to achieve the effect of regularity at the appropriate moments of the journey [Fig.8; 9].

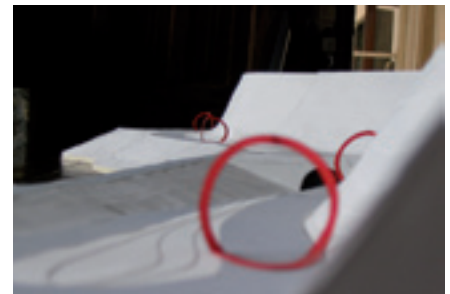
Seen against this background, the logo of the Trento Tunnels, based as it is on the established canon of Italian traffic signs, wittily setting off the white galleria against its black counterpart, not only summarizes the project concept. It evokes an entire galaxy of cultural memories and artistic potentialities that few of us have reflected upon before embarking on a pilgrimage to Piedicastello.



07



08



09



**Per me l'attività curatoriale rappresenta una disciplina autoriflessiva e storicamente consapevole che può recuperare modelli di produzione culturale precedenti nel tentativo di svilupparne di nuovi. Questi modelli possono poi agire in modo ricorrente, trasformando e introducendo agitazioni all'interno della nostra conoscenza del passato e del futuro.**

Con queste considerazioni in mente, trovo interessante riflettere sull'esposizione di Paolo Portoghesi, La presenza del passato, che aprì trent'anni fa accanto al Padiglione Italiano della Biennale di Venezia, dove ora compaiono Le Gallerie di Trento.





La mostra di Portoghesi può essere ricordata soprattutto per la sua sezione intitolata Strada Novissima, una serie di drammatiche facciate prodotte da alcuni famosi architetti internazionali che resero popolare il movimento postmoderno, offrendo un passaggio attraverso la storia dell'architettura. Una sua eredità meno conosciuta è lo stesso edificio delle Corderie dell'Arsenale, un ex-cantiere navale che Portoghesi recuperò per la sua iniziativa. Nel sottolineare come una mostra potesse avere un impatto diretto sul tessuto urbano della città di Venezia, Portoghesi creò così un precedente espositivo la cui influenza è riscontrabile anche in successive generazioni di progetti, progetti che giungono fino a Le Gallerie di Trento. Anche quest'ultimo propone il riutilizzo di un paesaggio urbano. Recuperando un sito industriale abbandonato, Le Gallerie non cercano solo di animare il passato, ma di promuovere un nuovo tipo di istituzione: un museo di storia che, benché dedicato al recupero del passato, immagina la cultura sia come momento discorsivo che come forum per lo scambio di idee, di immagini e di eventi. Si tratta di un concetto alternativo del museo di storia che, come fece Portoghesi ai suoi tempi e nel suo contesto, mira ad andare oltre i discorsi specialistici capaci di attirare solo gli accademici e i professionisti, per coinvolgere il pubblico in un dialogo intimo sui temi d'attualità, sulle preoccupazioni condivise e sui patrimoni storici.

Si è sostenuto che le esposizioni, come forma di comunicazione culturale, si sono a tal punto esaurite a causa delle tante articolazioni che si sono succedute, che la nostra sfida da curatori diventa ormai quella di rinvigorirle ogni volta per giustificare il bisogno di farne un'altra. Si è anche sostenuto che non esiste più nessun consenso sul come, sul perché, e per chi esibire arte e architettura.

**Progetti come Le Gallerie di Trento ci dimostrano che l'arte espositiva non è ne esaurita ne tantomeno confusa, perché ci dimostrano che un vero progetto espositivo va sempre oltre la sua forma materiale.**

Nel migliore dei casi si tratta di concetti sperimentali che mettono simbolicamente in pratica nuove forme attraverso le quali poter essere spettatori e partecipare. Nel caso de Le Gallerie l'esperimento si dispiega all'interno di 300 metri di tunnel: una passeggiata attraverso una vera e propria galleria che pone interrogativi su come ricordiamo il passato, cosa intendiamo per storia e, addirittura, per architettura. Proprio in questo senso, il progetto de Le Gallerie diventa una domanda, una domanda che ruota attorno al rapporto che esiste fra le idee e il cambiamento. Sarà affascinante osservare in futuro come e quanto questo progetto così significativo saprà provocare ulteriori incroci tra arte e architettura, tra nuovi concetti curatoriali e nuovi spazi di partecipazione da parte del pubblico. Col tempo anch'esso diventerà un nodo di attività e di ispirazione per artisti, architetti, studenti e per tutti coloro che sognano il rinvigorismento dei musei di storia.



Curating is, for me, a self-reflexive and historically-aware discipline, one that can recover earlier models of cultural production in the service of developing new models. These models can then act recursively, transforming and introducing perturbations into our very understanding of the past and future.

With these considerations in mind, I find it interesting to reflect upon Paolo Portoghesi's exhibition *The Presence of the Past*, which opened thirty years ago adjacent to the space where documentation regarding the Trento Tunnel Project is now on display in the Italian Pavilion at the Venice Biennale.

Portoghesi's exhibition is perhaps best remembered for its *Strada Novissima* section, a series of dramatic façades by leading international architects that popularized the postmodern movement in architecture by providing a passage through architectural history. A less recognized legacy of this historic exhibition is the edifice of the Corderie dell'Arsenale itself, a former naval depot that Portoghesi had recovered in the service of his display. In emphasizing how an exhibition could have a direct impact on the urban fabric of the city of Venice, Portoghesi created a precedent for exhibition-making that can be traced through subsequent exhibitions including and up to the Trento Tunnel Project. It too, seeks to reclaim an urban landscape. Recovering an abandoned industrial site, the Trento Tunnel Project not only seeks to animate the past but actively foster a new kind of institution: a history museum that, drawing from the past, imagines culture both as a discursive maneuver and a forum for the exchange of ideas, images, and events. This is a history museum that seeks, as Portoghesi did in his own time and context, to move beyond specialized discourses involving academics and professionals alone to directly engage the public in an intimate dialogue about topical issues, shared concerns, and historical patrimonies.

It has been argued that the very form of the exhibition is exhausted because there have been so many articulations, such that our challenge as curators is to reinvigorate it and, each time, justify why there needs to be another. It has also been argued that it is no longer clear how to display art and architecture, to whom, and for what purpose. **Projects such as the Trento Tunnel Project remind us that the state of exhibition-making is neither exhausted nor confused, but also that exhibitions are also always more than their material form.** At best, they are thought-experiments that symbolically enact new forms of spectatorship and participation. In this case of the Trento Tunnels, the thought-experiment unfolds within two 300-meter tunnels: a classical passeggiata through a quite literal galleria that poses questions about how we remember the past, and what we mean by history and even architecture itself. In this sense, the Trento Tunnel Project takes the form of a question that revolves around relations between ideas and change. It will be interesting to see how it, in turn, will be generative of future innovative engagements with art and architecture, new models of curation and vectors of public involvement. With time, it too will have performed as a node of activity and inspiration for artists, architects, scholars and others interested in how the history museum can be reinvigorated.







**Il mondo è davvero pieno di cose inutili e posti dimenticati. Noi ne bramiamo incessantemente di nuovi, e così raramente prendiamo nota di quelli che stanno scomparendo. Eppure l'obsolescenza, lontano dall'essere un termine negativo, è il segno di ogni artificio e di ogni costruzione. Semplicemente comporta che il tempo passa, che le cose cambiano, e che noi cerchiamo altri modi per relazionarci alle molteplici realtà che ci stanno attorno.**

Di tanto in tanto anche alcune enormi installazioni cadono in disuso. Fabbriche vengono abbandonate, porti vengono chiusi, mucchi di rottami e fila di rotaie vengono reclamati dagli alberi. Vedere questi luoghi cadere in rovina induce un senso di precarietà che è molto maggiore dello sgomento che proveremmo alla loro fine. Sopraffatti dal vorace passaggio del tempo, reagiamo con dispiacere o sollievo. Ma ciò che più non è potrebbe avere ancora un'influenza sulla nostra immaginazione e stimolare il desiderio di riconvertire a nuovo uso posti derelitti. Come potremmo risvegliare questi posti perduti e scuoterli dal loro sonno?

Installazioni che aiutano a superare ostacoli e a rendere più facile la nostra via – canali, gallerie, strade e ferrovie – manifestano non solo il loro "diritto di passo" ma anche la loro forza propulsiva. Quando le gallerie gemelle di Trento furono sostituite da un nuovo passaggio più a ovest, così da non spaccare più in due un vecchio nucleo della città, l'improvviso apparire di passaggi vuoti attraverso la montagna si è caricato di una presenza calamitosa. Il rimediare a un errore di pianificazione che risale ad un periodo di pubblica infatuazione per gli spostamenti in automobile aveva lasciato uno squarcio nel paesaggio. Cosa fare con un così monumentale pezzo di obsoleta infrastruttura? Anziché fingere che le gallerie fossero diventate inutili, consegnandole a qualche ignobile proposito come ad esempio un magazzino municipale per attrezzi ingombranti, il governo provinciale e il museo storico del Trentino pensarono di restituirle alla

comunità come luogo della propria storia e teatro della propria consapevolezza. Al momento di questa decisione curatoriale, la visione di un architetto s'è dimostrata decisiva, perché la nuova destinazione delle gallerie aveva già mutato la loro natura prima ancora dello spostamento di una singola palata di terra.

## Il team curatoriale/architettonico ha trovato il modo di ottenere una completa trasformazione del sito cambiando tuttavia il meno possibile.

Strisce scure di asfalto, e oscure curvature del passaggio, definivano la strada quando questa serviva da superstrada, ma ora che solo i pedoni entreranno nelle aperture cavernose, tutto è cambiato: scala, velocità, aria e luce sono misurati dai visitatori e ridimensionati alle loro esperienze. L'architetto Elisabetta Terragni ha distinto due elementi che erano appartenuti ai tunnel del passato --asfalto e luce o, in breve: nero e bianco-- e li ha trasportati separatamente alle nuove gallerie, dipingendone una interamente di nero, l'altra completamente di bianco. Il mondo de Le Gallerie si è quindi diviso nel nero della notte e del passato da un lato, e nella luce del giorno e del presente dall'altra. Il risultato è ideale per uno sguardo profondo nel passato, attraverso videoproiezioni nel buio, e vetrine illuminate per osservare i suoi relitti sotto luci brillanti. In un colpo solo, il dilemma che affrontiamo quando proviamo a guardare il passato sotto una luce differente assume una nuova chiarezza: mentre lottiamo con eventi ritornati come fantasmi per ossessionarci, dobbiamo anche confrontarci con i loro resti fisici, i frammenti e i fatti della nostra storia sotto vetro, in "condizioni di laboratorio". Ciò può comportare momenti dolorosi o divertenti, ma ha anche la forza di raccontare le tradizioni e le ipocrisie per quello che sono. Sono rari i casi in cui un intervento così elementare (ed economico) come quello di dividere il tempo, le gallerie e la montagna in due --con l'uso di due colori-- sia in grado di ottenere così tanto. In oltre, viene da pensare, che strictu sensu nero e bianco non sono nemmeno colori, quanto piuttosto opposti che assorbono o riflettono tutti gli altri colori. Rimanendo con la duplice natura del tempo che governa le esibizioni, noi o vediamo un buio senza fondo nel quale ogni cosa ritorna per ossessionarci, oppure entriamo in un bianco frizzante dove tutto invita ad essere esaminato in modo minuzioso.

Sono stati installati elementi mobili per proteggere oggetti e visitatori, offrendo ripiani, spazi acustici e un'illuminazione appropriata. Se ci fossero stati più fondi disponibili, un controllo costante dell'umidità e della temperatura avrebbe completato il compito della riconversione. Al suo posto, invece, un progetto per espandere il dialogo tra l'interno de Le Gallerie e le aree adiacenti alla loro entrata potrebbe aumentare la connessione con "il borgo" e la città intera. Stando a questi piani, all'accesso principale a sud un'area senza forma verrà convertita in un giardino di passaggio tra la rigida geometria urbana e i percorsi curvi delle auto che accelerano, congiungendo ancora una volta le contrastanti realtà dell'esperienza.





**The world is full of useless things and forgotten places. We hanker incessantly after new ones, and rarely take note of those that are disappearing. Yet obsolescence, far from being a pejorative term, is the birthmark of every artifact and every building. It simply implies that time passes, things change, and that we seek other ways to engage the manifold realities around us.**

From time to time, even massive installations fall into disuse. Factories are boarded up, harbors closed, scrap heaps and rail yards reclaimed by trees. Seeing such places fall into ruin induces a sense of frailty far greater than the dismay that attends to their demise. Overwhelmed by the voracious passage of time, we react with regret or relief. But what is no longer may still hold sway over our imagination and stimulate the desire to put derelict places to new use: how might one awaken these lost sites and stir them from their slumber?

Installations that help overcome obstacles and smooth our way --canals, tunnels, roadways, and railroads-- manifest not only their 'right of way', but also their propulsive force. When the twin tunnels in Trento were replaced by a new passage further west, so as to avoid bisecting an old nucleus of the town, the sudden appearance of empty passages through the mountain took on a calamitous presence. Remedying a planning mistake that dates back to a period of public infatuation with automotive travel left a gash in the landscape. What to do with a monumental piece of obsolete infrastructure? Instead of pretending that the tunnels were now useless, consigning them to some ignoble purpose such as municipal storage for cumbersome equipment, the provincial government and the historical museum of the Trentino sought to return them to the community as a site of its own history and a theater for its sense of self. At the moment of this curatorial decision, the eye of an architect proved to be decisive, for the new destination of the tunnels changed their nature even before a single shovelful of earth was moved.

The curatorial/architectural team found a way of changing as little as possible in order to achieve a complete transformation of the site. Dark strips of asphalt and an obscure curvature of passage defined the roadway when they served highway traffic, but now that only pedestrians will enter the cavernous openings everything has changed: scale, speed, air, and light are measured by the visitors and scaled back to their experience. Architect Elisabetta Terragni singled out two elements that belonged to the tunnels of old --asphalt and light, or, in short: black and white-- and transferred them separately to the new galleries by painting one entirely in black, the other completely white. Thus the world is split into the black of night and the past on one side, and the brightness of day and the present on the other. The result is an ideal stage for a look deep into the past by means of video projections in the dark, and illuminated vitrines for experiencing its relics under bright lights. By a single stroke, the dilemma that we face as we try to see the past in a different light assumes another complexion: while we struggle with events that have returned as ghosts to haunt us, we also need to confront their physical remains, the

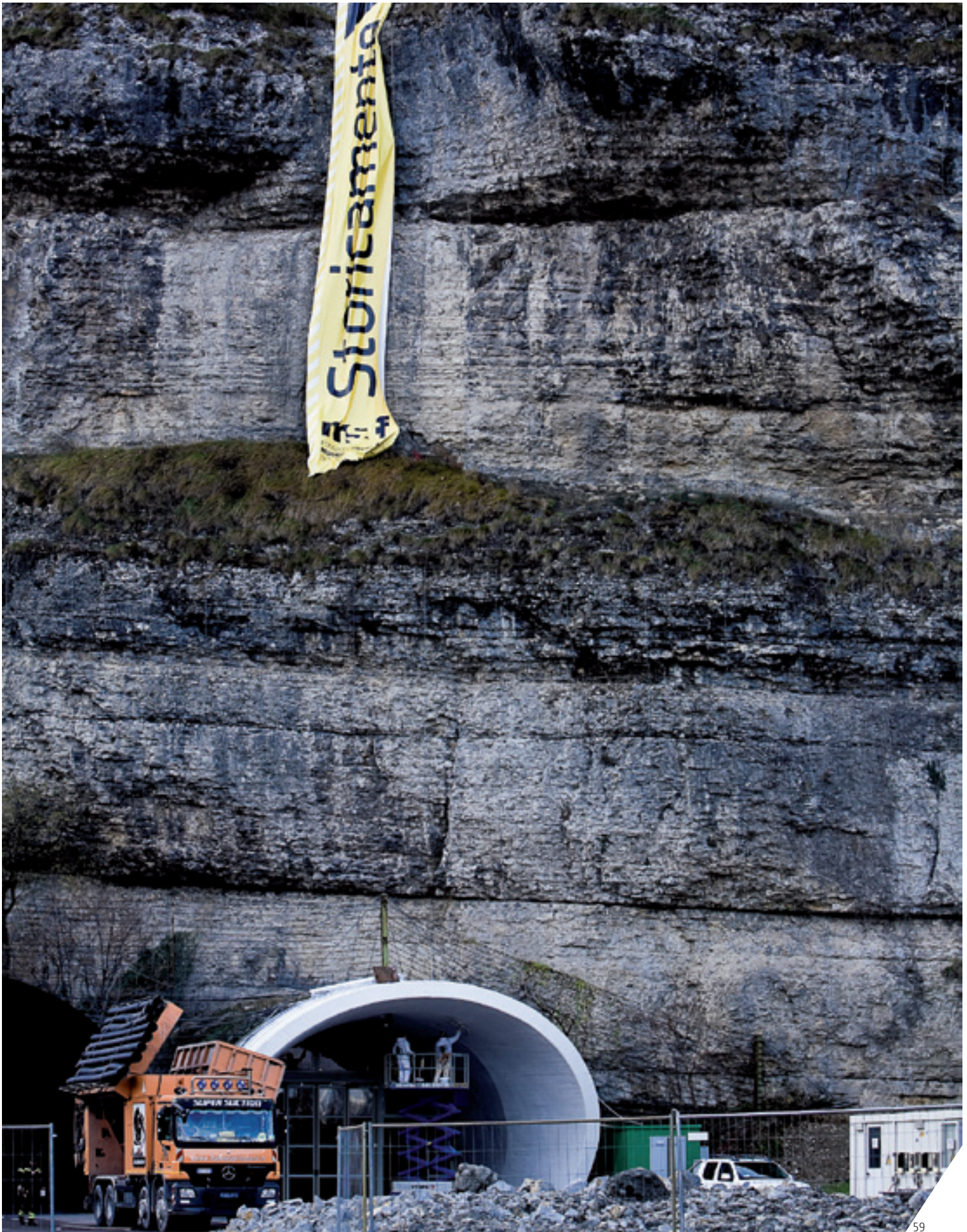
## The light at the end...

fragments and facts of our history under "laboratory conditions." This may make for painful or amusing moments, but it also has the force of exposing lore and cant for what they are. The cases are few in which so elementary (and economical) an intervention as that of splitting time, tunnel, and mountain in two by the use of two colors can achieve so much. Moreover, come to think of it, black and white are not colors at all, in the strict sense, but rather opposites that absorb or reflect all other colors. In keeping with the dual nature of time that governs the exhibits, we either see a baseless darkness in which everything comes to haunt us, or enter a crisp whiteness in which everything invites scrutiny.

Movable elements were installed to shelter objects and visitors, providing shelving, acoustic buffers, and appropriate illumination. Had funding been available, a more permanent passive control of humidity and temperature would have completed the task of conversion. Instead, a project to expand the dialogue between the inside of the tunnels and the areas adjacent to their entrances may yet enhance the connection with the borgo and the town as a whole. According to these plans, at the principal southern approach to the tunnels a shapeless area would be converted into a garden of transition between the rigid urban geometry and the curved path of speeding cars, linking once again contrasting realities of experience.









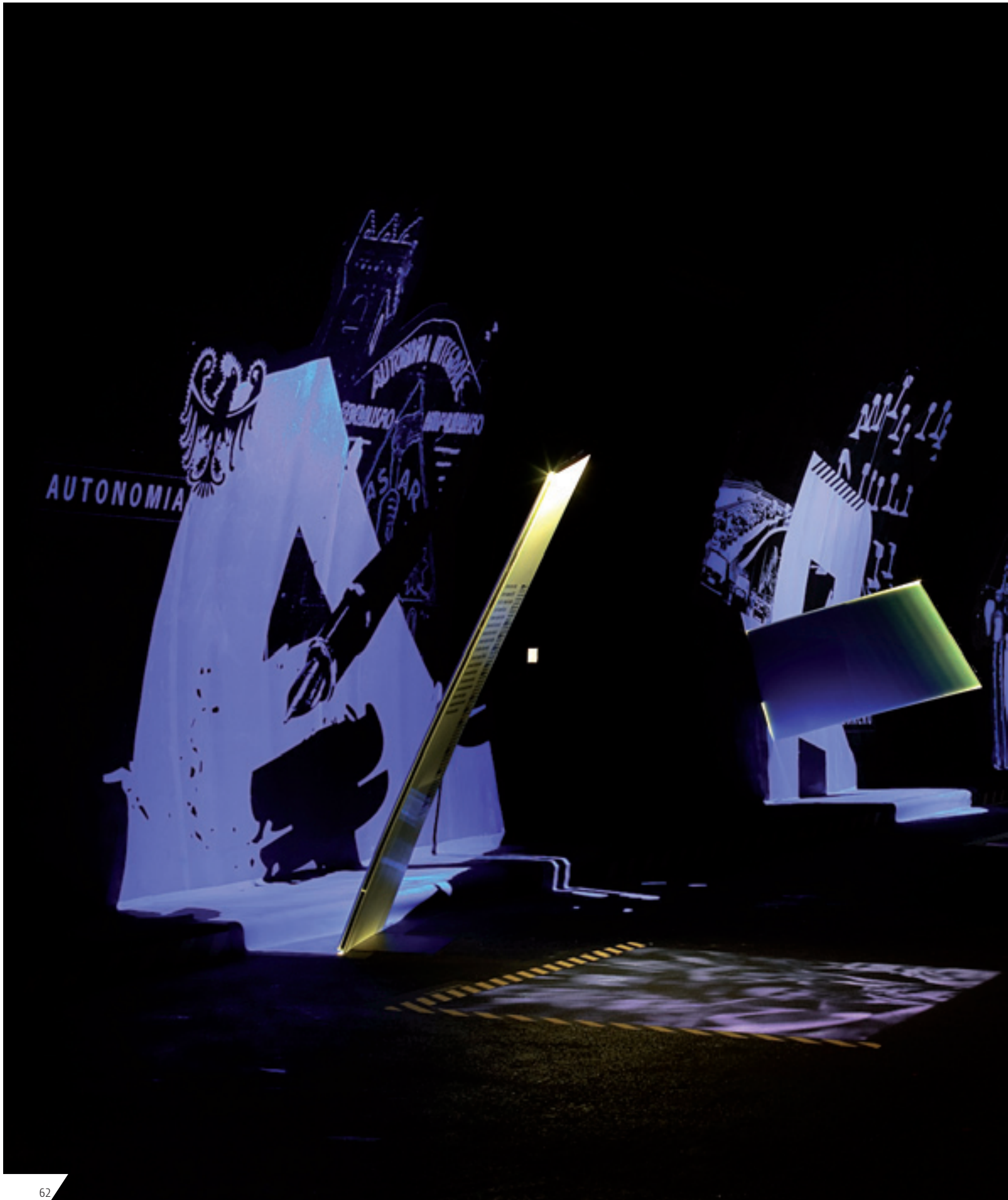


**Edizione 09/10 | 09/10 Edition**

- larghezza: 10,05 metri | **width: 10.05 meters**
- lunghezza: 280,31 metri | **length: 280.31 meters**
- altezza: 6,45 metri | **height: 6.45 meters**
- area: 2.817,11 metri quadri | **surface area: 2,817.11 square meters**
- volume: 18.307,60 metri cubici | **volume: 18,307.60 cubic meters**
- quantità materiale scavato: +/- 180.000 metri cubici | **amount of material removed: +/- 180,000 cubic meters**
- quantità asfalto per pavimentazione: +/- 500 tonnellate | **amount of asphalt for roadway surface: +/- 500 tons**
- quantità cemento armato: +/- 1.450 metri cubici | **amount of concrete: +/- 1,450 cubic meters**
- quantità ferro d'armatura: +/- 40.000 chilogrammi | **amount of iron rebar: +/- 40,000 kilos**

## **Galleria nera** | **Black Tunnel**

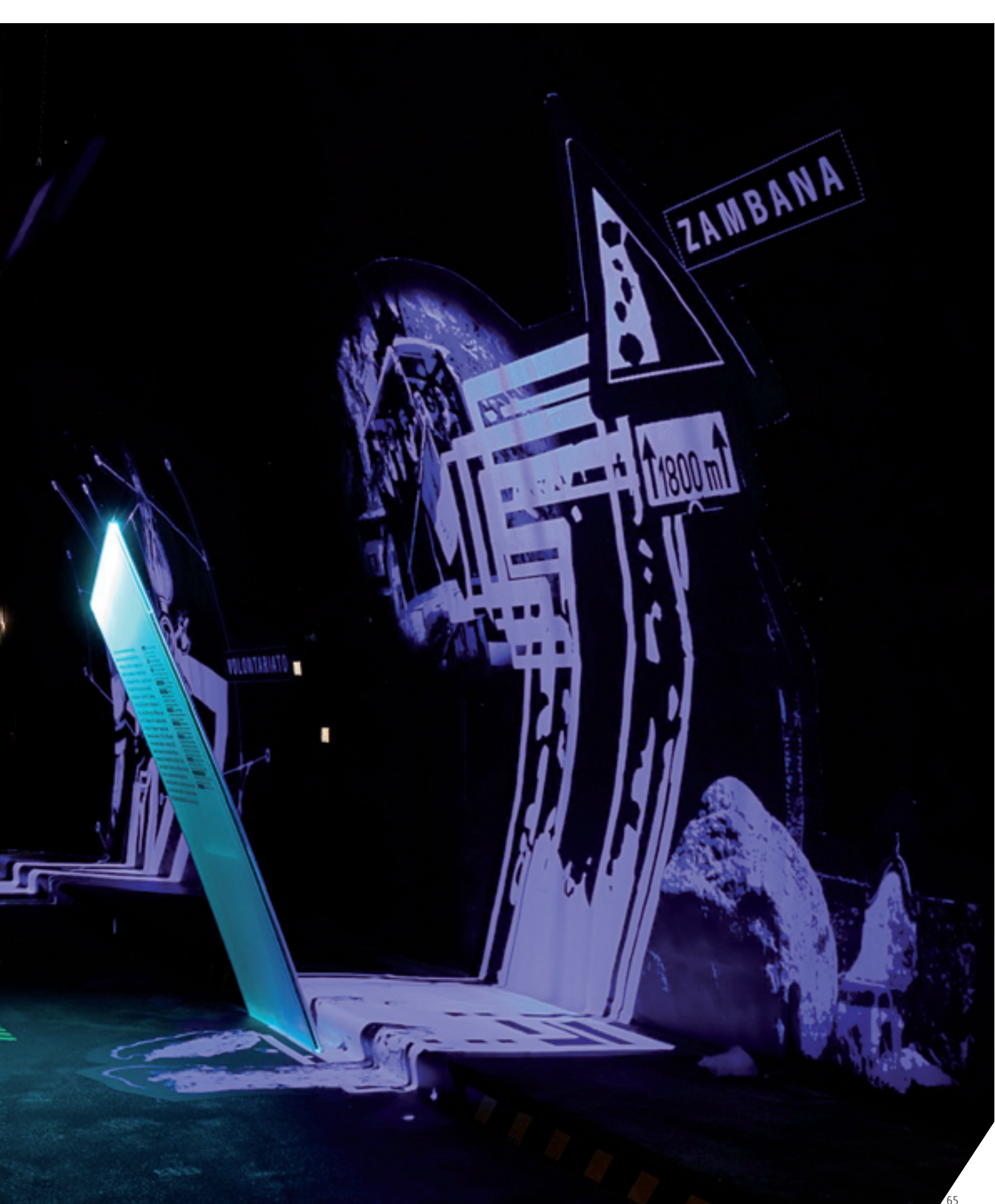




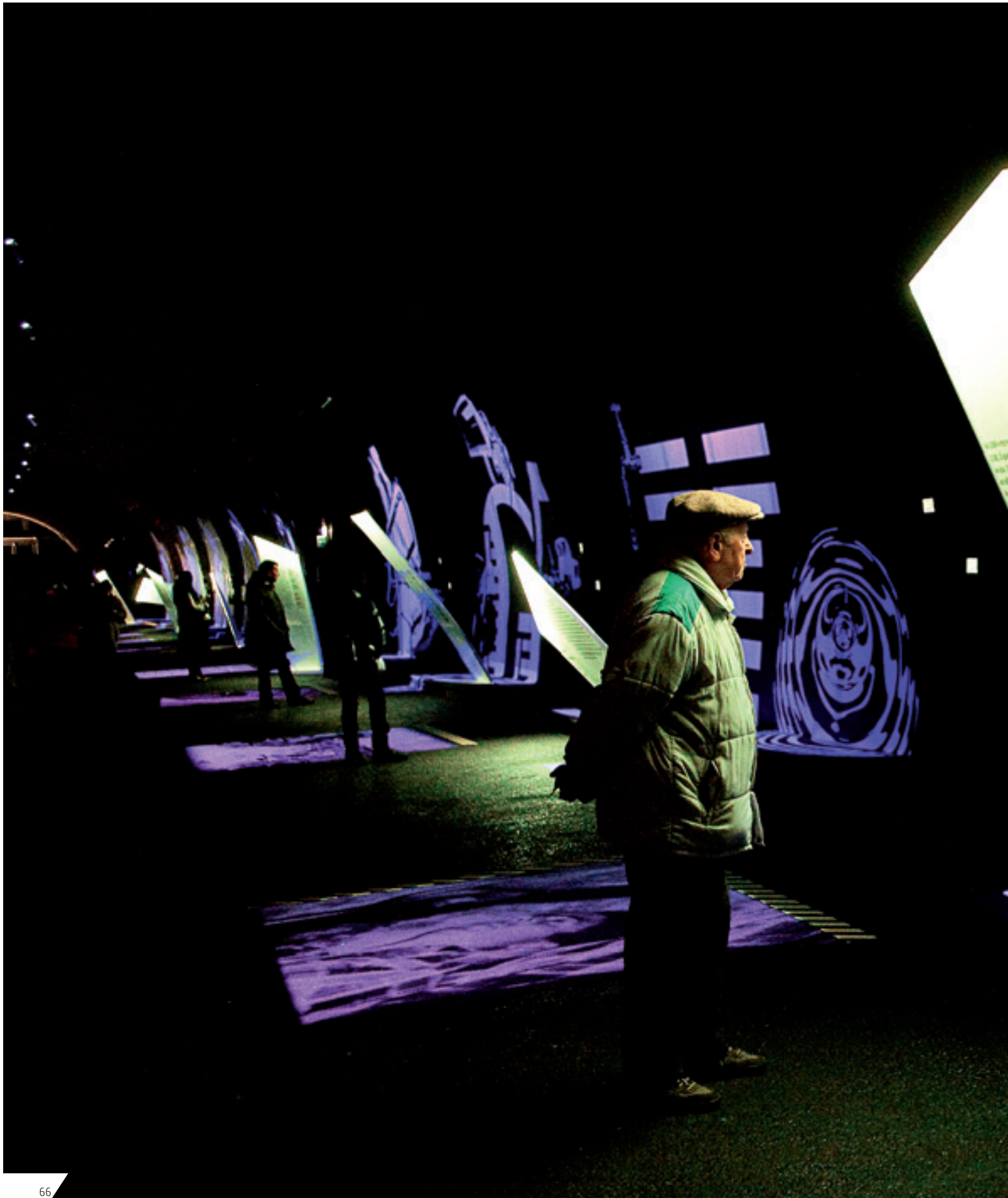










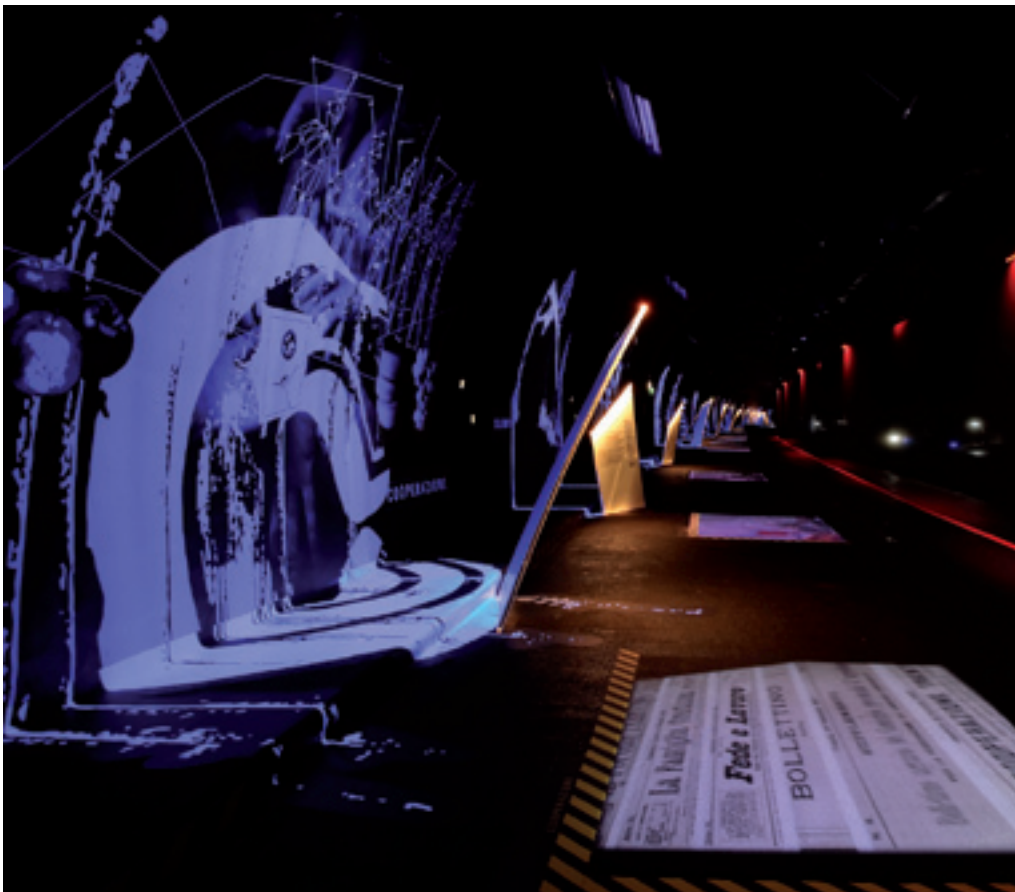
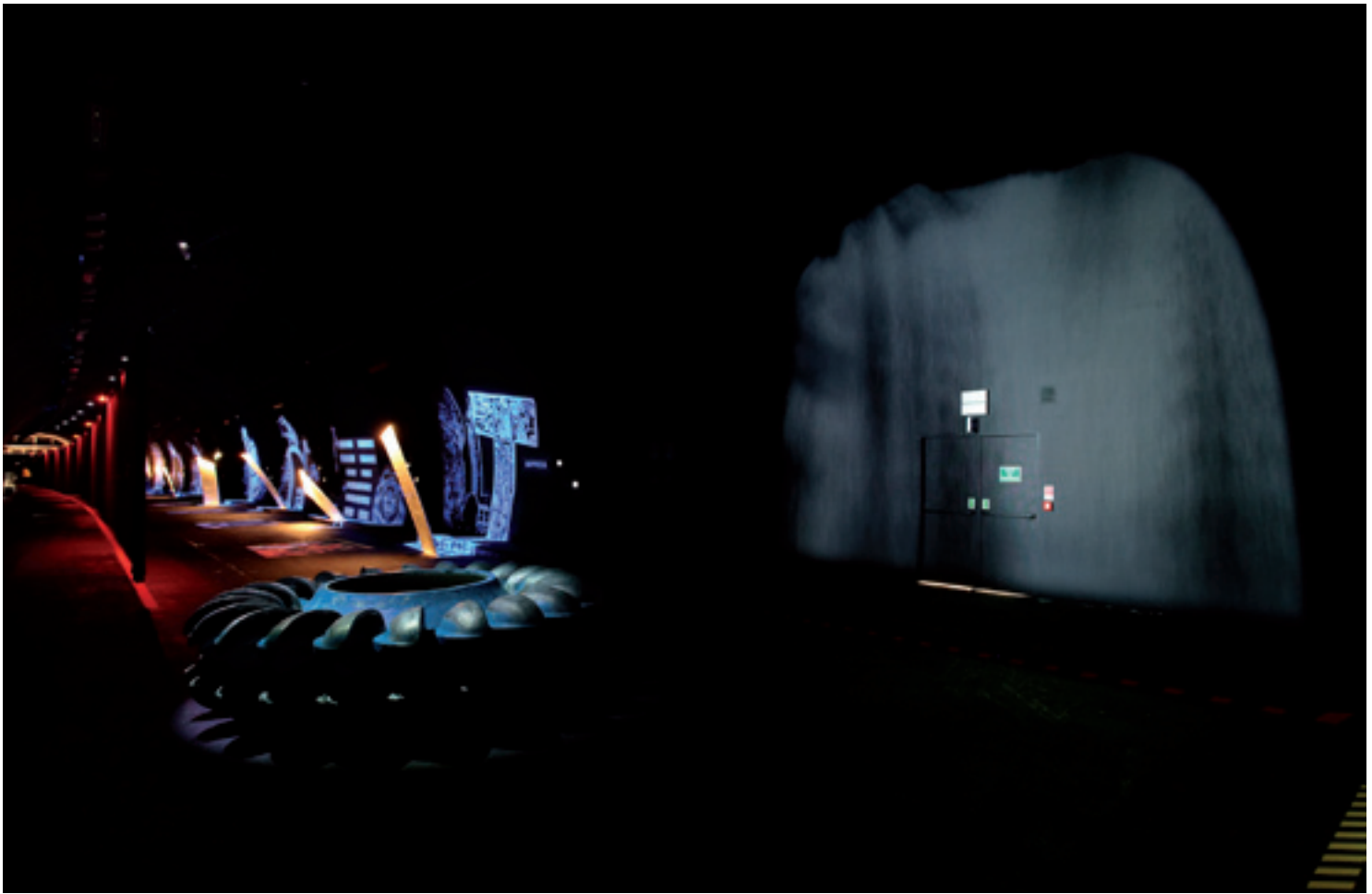












# Galleria bianca | White Tunnel

- larghezza: 10,20 metri | **width: 10.20 meters**
- lunghezza: 290,26 metri | **length: 290.26 meters**
- altezza: 6,36 metri | **height: 6.36 meters**
- area: 2.960,65 metri quadri | **surface area: 2,960.65 square meters**
- volume: 18.433,39 metri cubici | **volume: 18,433.39 cubic meters**
- quantità materiale scavato: +/- 190.000 metri cubici | **amount of material removed: +/- 190,000 cubic meters**
- quantità asfalto per pavimentazione: +/- 520 tonnellate | **amount of asphalt for roadway surface: +/- 520 tons**
- quantità cemento armato: +/- 1.500 metri cubici | **amount of concrete: +/- 1,500 cubic meters**
- quantità ferro d'armatura: +/- 45.000 chilogrammi | **amount of iron rebar: +/- 45,000 kilos**



**A | L'UNO** "Le Gallerie" sono uno spazio principalmente dedicato alla storia. Uno spazio che vuole essere **animato e partecipato**, dove la storia del tunnel e delle sue comunità possa essere raccontata e rappresentata utilizzando più diversi linguaggi, promuovendo conoscenza e scambio e suscitare curiosità. Volentieri si vuole allargare il nostro spazio visuale su altre storie, vicende locali e vicine, storie grandi e storie piccole.

L'idea di riutilizzare questi due tunnel stradali e ferroviari del 2007, in contemporanea all'apertura delle nuove gallerie che hanno liberato il quartiere di Pedicello dal traffico della tangenziale. Il 19 agosto del 2008 sono state aperte provvisoriamente con la mostra "Il tunnel e la Grande Guerra". Come dopo è proseguito il periodo di rodaggio e sono stati eseguiti le voci di adattamento strutturale.

Ora sono nuovamente aperte, con l'intenzione di diventare uno **spazio permanente**. Non ci piacciono le definizioni. Questo non è un museo anche se "Le Gallerie" sono gestite dalla Fondazione Museo storico del Trentino. Vorremmo essere uno **spazio laboratoriale** dove si sperimentano nuovi approcci alla storia e alla memoria. Quindi un progetto e una proposta culturale aperta.





Storicamente  
**Ritrovare**  
la memoria  
del Trentino  
**nelle**  
**Gallerie**  
dal 05/12/2020  
TRENTINO  
LE GALLERIE  
PREDICATELLI  
m:f

Storicamente  
**Rivedere**  
la storia  
del Trentino  
**nelle**  
**Gallerie**  
dal 05/12/2020  
TRENTINO  
LE GALLERIE  
PREDICATELLI  
m:f

Storicamente  
**Ritrovare**  
la memoria  
del Trentino  
**nelle**  
**Gallerie**  
dal 05/12/2020  
TRENTINO  
LE GALLERIE  
PREDICATELLI  
m:f

Storicamente  
**Ritrovare**  
la memoria  
del Trentino  
**nelle**  
**Gallerie**  
dal 05/12/2020  
TRENTINO  
LE GALLERIE  
PREDICATELLI  
m:f

























## **Fondazione Museo Storico del Trentino**

Lorenzo Dellai, presidente // president

Giuseppe Ferrandi, direttore // director

## **Le Gallerie- Piedicastello (Trento) | The Trento Tunnels**

### **ideazione e direzione curatoriale | concept and curator-in-chief**

Jeffrey T. Schnapp | <http://stanford.edu/~schnapp>.

### **progetto dell'allestimento e progettazione architettonica | installation design and architecture**

Elisabetta Terragni - Studio Terragni Architetti | [www.terragni.eu](http://www.terragni.eu)

### **scenografia e grafica | sets and graphics**

Gruppe Gut Gestaltung - Bolzano | [www.gruppegut.it](http://www.gruppegut.it)

### **produzione | production**

FilmWork srl - Trento | [www.filmwork.it](http://www.filmwork.it)

## **collaboratori | collaborators**

### **FilmWork srl**

Luca Dal Bosco - direttore di produzione // project manager

Carlo Dal Bosco - amministratore // administrator

Lorenzo Pevarello - organizzatore contenuti // content development

Giovanni Agostini - coordinatore // coordinator

Linnea Merzagora - produttore assistente // assistant producer

Pierpaolo Ferlino - manager informatico // information technology manager

Mariano De Tassis - designer luci // light designer

### **Fondazione Museo Storico del Trentino**

Giuseppe Ferrandi - direttore scientifico // lead historian

Patrizia Marchesoni - curatrice Storicamente ABC // curator Historically ABC

Rodolfo Taiani - curatore L'invenzione di un territorio // curator Invention of a Region

Roberta Tait - coordinamento // coordinator

ricerca materiali // historical research:

Quinto Antonelli, Marco Avanzini, Tommaso Baldo, Lorenzo Baratter, Valentina Bergonzi, Luigi Blanco, Marcello Bonazza, Luca Caracristi, Alessandro de Bertolini, Daniela Cecchin, Mario Cerato, Valentina Galasso, Lorenzo Gardumi, Matteo Gentilini, Mauro Hausberger, Alberto Ianes, Michele Lanzingher, Elena Libardi, Lorenzo Malpaga, Claudia Marchesoni, Carlo Martinelli, Giampaolo Martina, Enrico Morteo, Osvaldo Negra, Mauro Nequirito, Chiara Paolazzi, Cristina Pasolli, Sonia Pinato, Francesca Rocchetti, Mirko Saltori, Sandro Schmid, Caterina Tomasi, Marco Viola, Paolo Zambotto.

### **Studio Terragni Architetti**

Elisabetta Terragni, Paola Frigerio, Simone Zbudil Bonatti, Mike Dolinski, Bret Walliser, Diego Magri

### **Gruppe Gut Gestaltung**

Alfonso Demetz, Uli Prugger, Werner Stampfer, Katrin Gruber

### **Stanford Humanities Lab**

Jeffrey Aldrich (design e produzione in Second Life // Second Life design and production work)

### **Fotografie | photographs by**

Pierluigi Faggion, Gruppe Gut Gestaltung