

Orsa maggiore



STELLA CERVASIO
ALESSANDRO VACCARO
GRAND CENTRAL DREAM

VIAGGIO NELLA STAZIONE DI NEW YORK
TRA ARTE, CINEMA E LETTERATURA



Francesco D'Amato editore



@2021 Francesco D'Amato editore
è un marchio editoriale della società Infolio srl
con sede in Sant'Egidio del Monte Albino (Salerno)
alla via Alfonso Albanese, 26

www.damatoeditore.it
info@damatoeditore.it

ISBN 978-88-5525-081-8

Prima edizione: maggio 2021

Tutti i diritti sono riservati

Illustrazioni
Giuseppe Cuccurullo

Progetto grafico e impaginazione
Francesco D'Amato

Stampa
Infolio srl \ www.infolioprint.it

Dalla pupilla viziosa delle nuvole
la luna scende i gradini di grattacieli
per prendermi la vita

Franco Battiato, *Chan-son egocentrique*

Ogni luogo ha una colonna sonora, fischio di treno o fruscio delle piante che sia. New York ne ha una ben precisa, anche se il caos a volte ne rende difficile l'ascolto.

Quella che precede ogni capitolo è una playlist libera, in cui ci si può riconoscere o meno. Al lettore, pendolare o viaggiatore, raccomandiamo di interromperla e cambiare musica, se lo ritiene.

Può accadere che i brani siano più legati alla memoria di chi scrive, che non al contenuto del libro. Alla fine è diventato un gioco: chi ha letto in anteprima le pagine che seguono ha aggiunto altre canzoni alla playlist, perciò invitiamo i futuri lettori a completarla, indicando all'indirizzo e-mail info@damatoeditore.it il titolo dei brani che il racconto fa venire in mente.

Anche il tempo di lettura è puramente indicativo.



CAPITOLO PRIMO

Tutto o niente: il portale



TEMPO DI LETTURA

20 minuti

SOUNDTRACK

George Gershwin, *Rhapsody in Blue*

«Voglio un ufficio spettacolare. Non a Wall Street, come tutti gli altri, ma nel cuore di Manhattan». Correva l'anno 1923: John Williams Campbell, finanziere e membro del consiglio d'amministrazione della compagnia ferroviaria New York Central, desiderava ciò che all'epoca di Zelda e Francis Scott Fitzgerald fosse quanto di più *à la page*. Eleganza, arte e luce elettrica, stile e lusso: Grand Central Terminal, o semplicemente Grand Central. *À la page*, cioè alla moda, anziché *up to date*. E non a caso: quel pezzo di Francia e di Medioevo, di Rinascimento, di classicità e di follia, mixato in uno shaker, che avrebbe potuto creare un precipitato di kitsch, è ancora oggi un'icona di New York. L'ufficio di Mr. Campbell è uno straordinario luogo a parte, tanto nell'ambito della stazione quanto dell'intera città e di qualsiasi altro ambiente urbano contemporaneo. Non è che un tassello dell'incredibile mosaico che compone – o scompone – Grand Central: il corrispettivo di una scatola magica, in grado di contenere tutto e niente.

La stazione è una riproduzione in piccolo della metropoli. Una “casa del progresso”, costantemente in pericolo da anni. Una realtà unica e irripetibile, destinata a rimanere incapsulata tra le mega-torri dei nuovi uffici della ristrutturazione.

turazione di Midtown Manhattan, che è uno dei centri pulsanti di Gotham City, sempre pronto a cambiare faccia come un diorama impazzito. «I suoi ritmi sono insostenibili, perciò me ne sono andata», racconta un'antiquaria e restauratrice che, dopo una vita trascorsa a New York, ha deciso di trasferirsi in un paesino del Cilento, zona incantevole del sud Italia. Un cambiamento radicale: dalla città che non dorme mai alla terra della filosofia *slow*. Le abbiamo chiesto di fornirci qualche esempio per comprendere meglio il motivo della sua scelta:

A New York ero costretta a passare da una lavanderia all'altra. E ogni volta perdevo i miei vestiti, perché quei locali avevano chiuso definitivamente prima ancora che fossi andata a ritirarli. No, non riuscivo più a vivere così.

Con oltre 21 milioni di turisti all'anno, Grand Central rientra regolarmente nelle classifiche dei dieci siti più visitati al mondo: un dato che lo trasforma in un pezzo di immaginario. Per comodità tutti parlano di "stazione", al femminile, mentre gli americani utilizzano il più corretto vocabolo "terminal", al maschile: i treni non sono di passaggio, ma finiscono e ricominciano la loro corsa in Grand Central. In un raffinato gioiello Beaux-Arts: non è proprio uno stile, ma un modo di costruire, così come veniva insegnato nel XIX secolo all'École des Beaux-Arts di Parigi, che attingeva ai principi del neoclassicismo e incorporava elementi gotici e rinascimentali, oltre a usare materiali moderni come il ferro e il vetro. Una forma di manierismo importato negli Stati Uniti dalla Francia, una fetta di Parigi in America, ma anche una reminiscenza d'Italia, di Spagna e di tanto altro, in quella che assomiglia a un enorme patchwork.

Grand Central se ne sta oggi al suo posto, senza che se ne parli troppo. Eppure, è stato il primo monumento con un compito fondamentale: aprire gli occhi agli americani

sul problema della tutela dei beni culturali. Perché se è vero che un quadro di un Old Master si mette in un museo e ci resta a pieno titolo, può capitare che un edificio, che relativamente al suo scopo si ritrova all'improvviso sul viale del tramonto, finisca nel mirino di chi vorrebbe buttarlo giù. Così, tra gli anni Sessanta e Settanta, avvenne per Grand Central. Le polemiche e una lunga controversia giudiziaria tra la città di New York e la compagnia ferroviaria proprietaria segnarono una nuova era per la conservazione del patrimonio del Paese. Era una stazione, in fin dei conti: aveva una funzione precisa e dopo, magari, sarebbe venuto il valore artistico del "contenitore". Grand Central, però, restò in piedi e nacque il protezionismo dei monumenti: la storia era entrata in conflitto con l'economia, ma aveva vinto la battaglia.

Triste a dirsi, in realtà il combattimento non è mai finito. Nel 2016 è stato reso operativo il piano di riqualificazione di Midtown, che interessa i settanta isolati attorno alla stazione: la cosiddetta "Grand Central City". Il Terminal non è che la punta dell'iceberg: al di sotto – e all'insù con gli *air rights*, i diritti di sopraelevazione che a New York si vendono e si comprano – copre una mega-area di 19 ettari. I grattacieli di uffici, una delle maggiori voci di entrata del business immobiliare, hanno oltre sessant'anni e le autorevoli firme della finanza, tra cui il colosso bancario J.P. Morgan, hanno pensato di rinnovarli con torri più moderne. Grand Central potrebbe aver bisogno di nuove mobilitazioni che lo difendano: difficile che scompaia, poiché è tutelato dalle leggi sui beni culturali, ma la vista sulle sue facciate sarà oscurata dall'assedio di tre giganti d'acciaio. Alle sue spalle c'è già lo storico MetLife Building, l'ex palazzo della compagnia aerea Pan Am, aperto nel 1963, e su un lato della stazione svetta dal 2020 il One Vanderbilt, che ha ridefinito lo skyline di New York. Sul lato opposto, invece, sorgerà il secondo grattacielo più alto della città

dopo il One World Trade Center, che ospiterà negozi, uffici e le camere del nuovo hotel Grand Hyatt: il taglio del nastro è previsto entro il 2030.

Manhattan's Heart, all'incrocio tra la 42esima e Park Avenue: ecco Grand Central, magniloquente ma discreto, a ridotta visibilità. Solo un viadotto provvede alla scenografia architettonica, mentre un anello stradale attornia l'edificio, impedendo che lo sguardo ci arrivi sopra pienamente, avendolo di fronte. Grand Central fu progettato con una caratteristica: la compattezza e la divisione dei suoi luoghi per funzioni. O ci si passa due volte al giorno come pendolari, e con la stazione si ha un rapporto limitato a incamerare a stento il colore delle sue mura, ritrovandola tra i dieci siti di New York dove d'estate è possibile godersi l'aria condizionata gratis. O il rapporto con le sue sale e i suoi corridoi diventa maniacale, fondando un oggetto-pensiero di cui non ci si libera così facilmente. È tutto o niente: i treni ci sono ma non hanno l'esclusiva e lo spazio, usato da sempre non solo per accogliere i viaggiatori e farli partire, parla le lingue del mondo. I binari passano in secondo piano, trasformandosi in un veicolo di cultura, che viene raccontata attraverso gli interni di una struttura che ha la fortuna e la dannazione di stare al centro di New York e, forse, del mondo.

La grandeur e le miserie della stazione si riassumono nella figura del suo inventore, Cornelius Vanderbilt, miliardario tra i primi della storia americana e anche uomo che viene dal nulla, da un'infanzia non facile, riscattata dall'orgoglio e dal pregiudizio, dalla presunzione di essere ricco e fatto da sé. Lo si può immaginare come un bambino che agli inizi dell'Ottocento lavorava sui traghetti a vela, guidati da suo padre tra Staten Island e Manhattan. Per rivederlo, oggi, davanti all'ingresso della stazione, in un monumento che pare uno schiaffo alla povertà, con addosso un paletot

dal collo di astrakan, segno distintivo del disneyano Uncle Scrooge, lo zio Paperone. I tunnel di Grand Central negli anni bui erano abitati da uomini e topi: in seguito, per far risalire le sue quotazioni, è stato usato lo scintillio di un centinaio di negozi, ristoranti e cocktail lounge. “Iperbole” è la parola d’ordine. Lusso, anche fuori luogo. Sebbene sia una gratifica per gli occhi, è però impossibile da raggiungere. Ai visitatori facoltosi viene offerto un campo da tennis: basta pagare fino a 300 dollari l’ora per far rimbalzare una pallina. Prendere o lasciare.

I treni più frequenti sono quelli dei pendolari. Al mattino, nell’ora di punta, ne arriva uno ogni 58 secondi. Una folla sconfinata: oltre 750 mila viaggiatori al giorno. Durante le feste di Natale e nel periodo del Giorno del Ringraziamento si registrano picchi fino a un milione di passeggeri, ma nessuno va tanto lontano. Le compagnie ferroviarie permettono di raggiungere alcune località a nord e a est dello Stato di New York, piccoli centri come New Canaan, New Haven, Danbury e Waterbury, fino ad Albany e Boston. L’opposto di ciò che ci si aspetterebbe da una struttura inaugurata il 2 febbraio 1913, inizialmente immaginata come un punto di partenza e di arrivo per i treni a lunga distanza, e diventata nel tempo la stazione dei record: la più grande al mondo, con 44 banchine per 67 binari disposti su due livelli. Al suo passato glorioso appartengono i convogli sfarzosi con nomi altisonanti: oggi Grand Central è un mastodonte che gioca soprattutto con i trenini locali, come se fossero modellini.

Su Internet circola un video in cui i pendolari sono ripresi in time-lapse. Si vede una persona che resta ferma, come incantata, davanti al banco informazioni nell’atrio principale, lo spettacolare Main Concourse, mentre le lancette del famoso orologio a quattro facce, dove ci si dà appuntamento quando si arriva a New York, corrono come le-

pri: quella persona, probabilmente, siete voi. L'effetto del video non è molto diverso dalla realtà: dopo aver messo piede nell'edificio, si ha l'impressione di essere catapultati in una città nella città e si è subito rapiti dal vistoso soffitto a volta decorato. Non è affatto facile cercare qualcosa, vista la folla che s'incrocia a qualsiasi ora del giorno. La cosa più comoda da fare, nel caso in cui si volesse mettere a fuoco meglio luoghi e dettagli, è sedersi a un tavolino e cominciare la ricerca così, circondati dal marmo e dalle luci fioche, se è sera. Difficilmente, poi, soprattutto se sarà mutata la luce, si riuscirà a ritrovare il tavolino al quale ci si era seduti. Grand Central, se non ci si va per prendere un treno, può apparire come una foresta senza punti di riferimento. Cambia di continuo.

Gli americani, però, definiscono la stazione *landmark*: la parola, che unisce *land* e *mark*, indica un "segno che marca il territorio". Un punto di riferimento, uno dei più noti di Manhattan. Grand Central, infatti, è incluso nell'elenco dei 116 National Historic Landmarks di New York City: un patrimonio storico nazionale, al fianco di altre realtà mitiche come il ponte di Brooklyn, Central Park, la Carnegie Hall, l'Empire State Building e le case di alcune celebrità dello spettacolo, tra cui Duke Ellington e Louis Armstrong. Sono 274 i landmarks dello Stato di New York, riconosciuti dal governo per il loro significato storico e culturale: pietre miliari. Luoghi di lavoro o di residenza di personaggi famosi. Luoghi che hanno ospitato eventi importanti o hanno avuto una particolare funzione nella storia del Paese. Luoghi riconoscibili, utilizzati per capire dove ci si trovi in un determinato momento. Architetture di pregio e aree contraddistinte da uno specifico stile di vita. Sono questi i parametri attraverso cui il segretario degli Interni degli Stati Uniti seleziona i National Historic Landmarks.

Grand Central fu nominato *landmark* nel 1967. Nove anni dopo, l'8 dicembre 1976, entrò nel registro del patrimonio storico nazionale per essere, appunto, la stazione più antica di New York e con più binari al mondo. L'elenco include da quello stesso giorno un'altra dozzina di tesori, tra i quali la cattedrale di Saint Patrick e la Trinity Church, il grattacielo déco Chrysler Building, la dimora ottocentesca Bartow-Pell Mansion, che si trova nel Pelham Bay Park, il parco pubblico tre volte più grande del Central Park, nonostante sia meno noto. E ancora, il "maledetto" Dakota, il palazzo che nel 1968 fece da set per le riprese di *Rosemary's Baby*, il capolavoro horror di Roman Polanski, e nel 1980 diventò teatro di un orrore reale: l'assassinio di John Lennon.

Tutti sanno che cosa sia Grand Central, ma lo conoscono davvero così come si può conoscere un monumento? Una stazione, si sa, è un luogo di passaggio. Per un viaggiatore è difficile averne memoria, in particolare in una metropoli di inarrestabili altitudini, dove a colpire è proprio la verticalità. Il pittore Fernand Léger, ad esempio, disse nel 1931, durante la sua prima visita negli Stati Uniti:

New York è il più grande spettacolo del mondo, tanto più sorprendente in quanto tutto è utile, e il cinema è incapace di rendere questo mondo illimitato. L'eleganza di certi grattacieli è stupefacente.

In un contesto del genere, Grand Central finisce per essere l'elemento controcorrente, un'astronave atterrata dal passato in mezzo al futuro, che scompare nello skyline. Lo si potrebbe pensare come "museo obbligatorio", definizione presa in prestito dal critico d'arte Achille Bonito Oliva, che l'ha formulata nei primi anni Duemila per le fermate della metropolitana di Napoli, un'infrastruttura underground disseminata di lavori di artisti contemporanei: chi attraversa quegli spazi per partire e arrivare è

obbligato, nonostante la fretta, a guardare le opere in giro. Grand Central, però, non è un museo. È una scatola piena di curiosità. In senso figurato, un portale.

Il Main Concourse, l'atrio principale, ricorda un teatro. Pavimenti in marmo, finestroni ad arco, soffitti altissimi: tutto sembra fuorché una stazione. Lo scalone è ispirato all'Opéra di Parigi, ma i paragoni si sono sprecati: palcoscenico, cattedrale, piazza pubblica coperta. L'invito è ad alzare lo sguardo: il tappeto di esseri umani che brulica sotto quel tetto immenso poco dopo diventa scontato. Il vuoto, invece, incuriosisce proprio per la sua rarità. E l'atmosfera rarefatta è presente in alto, nella raffigurazione di un cielo stellato verde acqua e non blu, che sa di fantascientifico: è molto più simile a un prato o a un mare chiuso, a una laguna, che a una volta celeste, dove scorgere di notte i pianeti. Una mappa insolita, decorata con le dodici costellazioni zodiacali in foglia d'oro. Un'altra illusione: il colore del 1913 si è perduto irrimediabilmente a causa dell'umidità e dei pannelli sovrapposti dopo tre decenni, nel 1944, in occasione del primo restauro. Il cielo originale continua a dormire lì dov'era: il secondo restauro, avviato nel 1995, non ha potuto farlo tornare alla luce. Troppo pericoloso: i pannelli contenevano amianto, che si sarebbe sparso nell'edificio. Doveva essere un verdeazzurro "mediterraneo", il cielo del sud Italia, così come se lo immaginavano i francesi, che lo realizzarono, e gli americani, che lo commissionarono.

Sotto il suggestivo firmamento artificiale, che ci rimanda alla volontà dell'arte di tempi lontani di sfondare le volte per arrivare al cielo e di fissarlo in un interno, rendendolo più sconfinato di quanto già non sia, non si può fare altro che pensare a un portale. Grand Central, attraverso il suo soffitto stellato, diventa uno *star gate* che collega mondi differenti o parti lontane e parallele di un unico universo:

apre gli occhi dei visitatori su qualcos'altro, che è "oltre". Lo *star gate* nasce come concetto dalla penna di una bibliotecaria di Cleveland, che per firmare negli anni Cinquanta una serie di libri di fantascienza, cosa che si riteneva più adatta agli uomini che alle donne, fu costretta a usare uno pseudonimo maschile: Andre Norton, nome d'arte di Alice Mary Norton. Nel romanzo *Star Gate*, pubblicato nel 1958, la scrittrice ha coniato il termine che dieci anni dopo Arthur Charles Clarke – lui sì passato alla storia, per *2001: Odissea nello spazio* e per altre opere letterarie dello stesso genere – avrebbe adottato per dare la stura a un filone che ha raggiunto il suo culmine nel 1994 con un film di Roland Emmerich: *Stargate*.

Il cielo di Grand Central diventa "il cielo sopra New York", che per strada è reso invisibile al passante dalla foresta delle mega-torri. Dal Main Concourse, invece, può essere percepito come una porta stellare, un varco liquido che permette di concedersi con il potere dell'immaginazione una fuga dalla realtà. È la soglia verso visioni segrete o poco note: si va dove si vuole, cercando informazioni sul passato e sul futuro della stazione, capace di concentrare in sé l'energia delle dinastie di magnati che hanno contribuito a diffondere oltreoceano il sogno americano. È lo specchio di Alice: lo si attraversa come farebbe la giovane protagonista dei romanzi di Lewis Carroll, ritrovandosi in un guazzabuglio di arte, cinema e letteratura. È un aggregatore di notizie, di storie grandi e piccole: quel che nel lessico informatico, sin dagli anni Novanta, prende il nome di "portale".

Quanto immaginario, dunque, in uno spazio che ha consentito alla fantasia dei progettisti di scatenarsi. La favola di Grand Central contrasta con lo stato d'animo dei suoi fruitori, che un numero indefinito di film ci ha mostrato nel tempo. Conteggiarli tutti non è un'operazione sempli-

ce, tant'è che nessun archivio consultabile sul web lo ha fatto senza prima aver colmato lacune ed errori: si passa dalle pellicole del cinema muto alle commedie più recenti, dai thriller ai drammi sentimentali, fino ai cartoon e alle avventure fantasy. Howard Hawks, Alfred Hitchcock, Francis Ford Coppola, Terry Gilliam e Brian De Palma sono alcuni dei big di Hollywood che hanno trasformato Grand Central in un simbolo, un luogo importante per i loro film più celebri. Atmosfere catturate anche da Sergio Leone e Martin Scorsese e ricreate in due ulteriori capolavori. Gli umori, in ogni caso, cambiano. La stazione è sempre lì: ora cornice romantica, ora posto minaccioso, ora via di fuga. Ed è difficile che i personaggi abbiano il tempo di fermarsi ad ammirare “il cielo sopra New York”.

Grand Central, quindi, finisce per ricoprire un ruolo strategico non solo per chi deve viaggiare. Nel libro *Non-lieux* del 1992, l'antropologo Marc Augé ha introdotto il concetto di “nonluogo”, usato ancora oggi come *passpartout* nelle accezioni più diverse. E nella prefazione dell'edizione del 2009 ha puntualizzato:

Certamente dei luoghi – luoghi di incontro e di scambio – si possono costituire in quelli che, per altri, risultano piuttosto dei nonluoghi.

Il riferimento è pure alla ricerca che gli architetti portano avanti dagli anni Novanta:

Aeroporti, stazioni, viadotti, taluni ipermercati, vengono immaginati come uno spazio comune suscettibile di far presagire, a quanti ne fanno uso in qualità di utenti, passanti o clienti, che né il tempo né la bellezza sono assenti dalla loro storia. Ancora una volta frammenti di utopia, a immagine della nostra epoca divisa tra la passività, l'angoscia e, malgrado tutto, la speranza, o quanto meno l'attesa.

Più recentemente, Augé ha aggiunto:

Nella definizione di nonluoghi non c'è qualcosa di empirico ma di teorico, che possiamo comunque applicare. Quando le relazioni sono assenti o non perfettamente simbolizzate, cioè non caricate di simbolismo, parliamo di nonluoghi. Nella diffusione del concetto è ormai tipico riferirsi all'aeroporto, ma tanti spazi possono diventare nonluoghi: quel che conta sono le relazioni e le reti che si sviluppano in essi. Tutto può essere nonluogo e luogo, dipende da come lo problematizziamo.

L'antropologo, che non si è mai opposto alla moralizzazione e al giudizio etico dati al suo neologismo, trasmette ai lettori un pensiero inequivocabile, in effetti già contenuto nella prima edizione della sua opera: non si può dire che sia buono il luogo e cattivo il nonluogo.

Un altro francese, il geografo Michel Lussault, è ripartito dagli studi di Augé per delineare nel 2019 il concetto di "iperluogo", ossia un luogo dove l'uomo non è solo e sconnesso:

Ogni individuo incontra il mondo. Condivide temporaneamente uno spazio di affinità con persone provenienti da tutto il pianeta. Una moltitudine di flussi, energie, forze e destini attraversa gli iperluoghi. Vi si incrociano le linee di vita di coloro che li abitano, sia di passaggio che per lavoro, o per viverci.

Sempre Lussault, restando nel cuore di Manhattan, ha citato Times Square come esempio di luogo in cui centinaia di migliaia di persone si radunano e hanno un destino in comune: un'agorà per gli eventi di vita collettiva e di vita individuale. Una realtà che il geografo ha riscontrato negli aeroporti e nelle stazioni.

Il concetto di nonluogo era già stato definito in precedenza da uno degli esponenti più rappresentativi della Land Art, Robert Smithson, che per la mostra *Earthworks*, allestita nel 1968 nella Dwan Gallery di New York, si servì di fotografie per illustrare il posto in cui aveva raccolto le pietre per la sua opera mixed media dal titolo *A Nonsite (Franklin, New Jersey)*. Nel saggio *A Sedimentation of the Mind: Earth Project* compare per la prima volta il termine “nonsite”, nonluogo: sono chiamate così le opere che Smithson ha realizzato con contenitori riempiti di materiali nei luoghi in cui è intervenuto, corredati da cartoline, immagini e testo. Ha spiegato l'artista:

Ho sviluppato il nonluogo, che fisicamente contiene la disgregazione del luogo. Il contenitore è esso stesso, in un certo senso, un frammento. Si potrebbe definire anche una mappa tridimensionale.

Lo scopo è ri-produrre, ri-creare trasformando, laddove sarebbe impossibile, in luoghi come brughiere, tratti di litorale, cave di pietra e deserti, un pezzo di mondo che era altrove o nella mente dell'artista divenuto demiurgo.

L'architettura definisce spazi e li costruisce. La filosofia e la sociologia cercano di andare oltre, attribuendo a essi un significato interiore. Michel Foucault ha scritto:

Ci sono le regioni di passaggio, le strade, i treni, le metropolitane. Ci sono le regioni aperte della sosta transitoria, i caffè, i cinema, le spiagge, gli alberghi, e poi ci sono le regioni chiuse del riposo e della casa. Ora, tra tutti questi luoghi che si distinguono gli uni dagli altri, ce ne sono alcuni che sono in qualche modo assolutamente differenti, luoghi che si oppongono a tutti gli altri e sono destinati a cancellarli, a compensarli, a neutralizzarli o a purificarli. Si tratta in qualche modo di contro-spazi. I bambini cono-

scono benissimo questi contro-spazi, queste utopie localizzate. L'angolo remoto del giardino, la soffitta, o meglio ancora la tenda degli indiani montata al centro della soffitta, e infine – il giovedì pomeriggio – il grande letto dei genitori. È in quel letto che si scopre l'oceano, perché tra le sue coperte si può nuotare; ma quel letto è anche il cielo, perché sulle sue molle si può saltare; è il bosco, perché ci si può nascondere; è la notte, perché tra le sue lenzuola si diventa fantasmi; ed è il piacere, perché al ritorno dei genitori si verrà puniti. La società adulta ha organizzato anch'essa, e ben prima dei bambini, i suoi contro-spazi, le sue utopie situate, i suoi luoghi reali fuori da tutti i luoghi.

Foucault li ha indicati con il termine “eterotopie”, designando come tali tanto le prigioni, i manicomi e i cimiteri, quanto i villaggi turistici:

In generale, l'eterotopia ha come regola quella di giustapporre in un luogo reale più spazi che normalmente sarebbero, dovrebbero essere incompatibili.

Che cosa c'è di più “incompatibile” dei binari di un treno, su cui correre via veloci, e di un museo del viaggio lì vicino, da visitare possibilmente con calma? Ogni mattina si sfiorano in Grand Central chi ha molta fretta di partire e chi arriva nella stazione per iniziare la giornata a lavorare nei luoghi stanziali del banco informazioni, dei ristoranti, dei campi da tennis. Per tanti anni le persone che scendevano da un treno potevano incontrare quelle che volevano vedere una mostra, comprare un'opera d'arte all'asta, assistere a uno spettacolo. Oggi c'è anche chi percorre i passaggi interni dell'edificio senza uno scopo preciso, magari giusto per sentire l'eco di una voce sotto le volte magiche di un architetto spagnolo: Rafael Guastavino.

Andando da una parte all'altra di Grand Central, ciascuno può trovare se stesso e ritrovarsi in affinità con i dettagli di un maestoso portale che rimanda a epoche e dimensioni diverse. Un luogo dove riconoscersi e unirsi. Un luogo che invita, però, a fermarsi e a pensare a quel che rappresenta nella storia e nella geografia di New York. Senza discriminazioni, per chi non è americano, per chi è imbevuto della visione dell'antico che la stazione conserva, ma che viene fruita sul posto in maniera distratta, Grand Central può assumere un significato maggiore. Il suo valore artistico e la sua importanza nell'immaginario collettivo sono stati salvati dalla demolizione, mobilitando negli anni Settanta l'intera città. Spesso si dimentica che la tutela del patrimonio culturale degli Stati Uniti è nata proprio dinanzi a questo primo bivio, di fronte al quale si trovarono gli americani: dire sì all'arte o all'economia?

Indice

CAPITOLO PRIMO

Tutto o niente: il portale p. 8

CAPITOLO SECONDO

Il viaggio nel mito 26

CAPITOLO TERZO

Il baule delle storie 42

CAPITOLO QUARTO

Nelle pieghe dello spazio e del tempo 64

CAPITOLO QUINTO

Gli accostamenti 86

CAPITOLO SESTO

Miniaturizzare per capire:
una messa a fuoco 100

CAPITOLO SETTIMO

La stazione dell'arte 110

CAPITOLO OTTAVO

Racconti di luce e di buio 128

CAPITOLO NONO

Ultima fermata: Hollywood 144

Bibliografia 163

Indice dei nomi 167

