

## STORIE METROPOLITANE

---

Vi dico dove mi trovo: nella metropolitana, ma non su un vagone. Sono fermo su una banchina e guardo quella di fronte. I treni arrivano con un gemito e mi oscurano la visuale; io aspetto che ripartano. L'altra banchina, quella che sto osservando, non è illuminata. Le piastrelle lungo il muro sono macchiate – macchiate più del normale, intendo – e le scale sono chiuse da cancelli, e lucchetti, in alto e in basso. In questo posto non succede niente, ed è sempre così a tutte le ore del giorno e della notte.

Ultimamente questo posto, la fermata Hoyt-Schermerhorn, sta diventando la mia seconda casa. Ma più tempo ci passo, meno mi sembra di afferrarne l'essenza. E mi accorgo di attirare sempre più gli sguardi dei passeggeri sia qui al binario che di sopra, al mezzanino. Le stazioni della metropolitana – le banchine, le scale e le gallerie, i corridoi stessi – sono luoghi di profonda e voluta invisibilità. Anche i più incal-

liti fan del metrò adorano i treni, non le fermate. Standomene piazzato qui, ho fatto scattare un minuscolo allarme nella testa di chi mi sta vicino, e anche nella mia. Sono entrato a far parte della categoria dei lavativi senza un posto dove andare. La mia indagine su questo posto puzza di inutilità a un livello quasi orripilante.

I poliziotti in borghese che pattugliano la metropolitana sono addestrati a tenere d'occhio i cosiddetti «saltavagone», cioè i passeggeri che a ogni fermata si spostano da un vagone a quello subito accanto. Si dà per scontato che i «saltavagone» siano probabili borseggiatori, da guardare con sospetto. Ma ancor prima di questo, la loro colpa è quella di usare la metropolitana in maniera *sbagliata*. In realtà, poi, ogni passeggero è un agente in borghese al servizio del proprio commissariato mentale, sempre intento a notare e classificare i comportamenti anomali e devianti dei propri simili, pur coltivando al tempo stesso l'aria di totale indifferenza per cui vanno famosi i newyorkesi, sopra e sotto il livello stradale. E forse è solo per una questione di sicurezza che si fa finta di non notare gli altri, dato che i nostri sensi sono affinati e all'erta come quelli del più veloce pistolero. Bernhard Goetz, quello che nel 1984 sparò a quattro ragazzi su un vagone della metropolitana per difendersi da una presunta rapina, una volta si è candidato a sindaco. Sarà stato politicamente impresentabile, ma senz'altro una certa base di consenso ce l'aveva.

Si dà il caso che anche io sia un inveterato «saltavagone», anche se ultimamente lo faccio molto meno. Qualche volta mi capita ancora di cambiare vagone tra una fermata e l'altra, per posizionarmi vicino alla rampa d'uscita più comoda e scarpinare meno se sono in ritardo. E l'ho fatto spesso sulla linea 7, in direzione dello Shea Stadium, per cercare un

amico che stava venendo a vedere la mia stessa partita. Soprattutto, comunque, lo facevo da ragazzino quando viaggiavo di sera ed ero una preda facile, per evitare guai. Questa tecnica la collego ad altre abitudini sotterranee che avevo preso da bambino, terrorizzato com'ero. Per esempio, un tic al momento di salire in carrozza: resto fermo in un punto della banchina finché il treno non si ferma, poi scarto improvvisamente a destra o a sinistra per entrare in un vagone diverso da quello che sembrava stessi aspettando. Per seminare potenziali inseguitori, ovviamente. Allo stesso modo, ho un trucchetto per scendere di notte alle fermate deserte: restare seduto al mio posto ancora per qualche secondo dopo che le porte si sono aperte, e poi uscire di scatto dal vagone. Con questi espedienti, da ragazzo, ho imparato ad approfittare di una piccola porzione dell'invisibilità che è non solo un presunto diritto di ogni passeggero ma anche un suo dovere nei confronti dei compagni di viaggio, il cui nervosismo e panico aumenta a ogni segno di anomalia, ricavandone in cambio una lieve probabilità di maggior sicurezza.

Secondo questa legge dell'osservazione meticolosa delle anomalie, dunque, la mia attività di spionaggio qui a Hoyt-Schermerhorn viene notata e suscita un brivido di disappunto negli altri abitanti della stazione. Forse me lo merito. Non sono qui per aspettare un treno. Il mio obiettivo non è un viaggio in metropolitana. Sto cercando di fare qualcosa che forse è impossibile: abitare e comprendere la stazione di Hoyt-Schermerhorn come luogo a sé stante. Anzi, peggio, sto cercando di ricordarla, di riportarla al posto che le spetta nel *tempo*. Non c'è perversione maggiore di questa, dato che una fermata di metropolitana è per sua natura un pozzo senza fondo di tempo inutile e buttato. Standomene qui a cercare di ricordare Hoyt-Schermerhorn ho solo scate-

nato la sua forma più accanita di resistenza: perché la sto usando nella maniera sbagliata.

Le origini della metropolitana di New York, così come quelle della città stessa, riflettono una convergenza ibrida di desideri utopici e squallide questioni pratiche: terreni usurpati, accordi sottobanco, portafogli gonfi. La prima, effimera linea di trasporto sotterraneo della città ne è un perfetto esempio: un sogno alla Jules Verne subito calpestato da quell'esemplare macchina politica che era la Tammany Hall.<sup>1</sup> La storia ha la bellezza di un mito greco: un breve tratto di metropolitana pneumatica fu costruita nel 1869 sotto Broadway, *in segreto*, da un ingegnere gentiluomo deciso ad alleviare il soffocante incubo diurno del traffico di New York – pedoni, maiali, cavalli, carrozze e tram – contro le smanie conservatrici di Tweed, il boss della Tammany, che estorceva soldi a palate alle compagnie di tram e omnibus. Il costruttore del metrò, Alfred Ely Beach, sarebbe il perfetto protagonista di uno di quei romanzi elegiaci in cui si viaggia nel tempo per tornare alla pittoresca New York dell'Ottocento: direttore della rivista *Scientific American*, pioniere della legislazione americana sui brevetti, nonché salutista ossessivo e appassionato di opera lirica, fu nel suo ufficio che Edison collaudò per la prima volta il fonografo («Buongiorno... Le piace la mia scatola parlante?»). Nel corso di cinquantotto notti di scavo clandestino, la squadra di operai di Beach realizzò un tunnel lungo quasi cento metri e mise a punto un elegante vagone di legno a forma di ferro di cavallo, alimentato da una gigantesca ventola elettrica. Quando l'ingegnere presentò questo miracolo alla stampa

1. Antica sede del Partito Democratico a New York, centro di potere elettorale e di famigerata corruzione. [n.d.t.]

– in una saletta sotterranea completa di tende, poltrone imbottite, affreschi, una fontana con tanto di pesci rossi e cascata, una pendola a colonna e lampade tempestate di zirconi – il suo prototipo di metropolitana creò un enorme scalpore. Tweed, scoprendo con raccapriccio quello che si era tramato sotto i suoi piedi, lanciò un vero e proprio assalto imprenditoriale contro il tunnel di Beach, investendo il proprio capitale – e l'immediato futuro di New York – in linee di trasporto sopraelevate invece che sotterranee. Il sogno di Beach fu stroncato sul nascere. Il suo tunnel fu dato in affitto come cantina per i vini e poi dimenticato. Quando nel 1912 gli operai impegnati negli scavi per la linea Brooklyn-Manhattan si imbarcarono per caso nel saloncino ancora intatto di Beach, con la fontana prosciugata e le lampade ormai spente, e il vagone di legno immobile, dovettero sentirsi come intrusi nella tomba di Tutankamen.

Quando si è bambini, tutto ciò che ci è vicino è famoso. In base a questo principio, per me Hoyt-Schermerhorn era la fermata di metropolitana più famosa del mondo. Era la prima che avessi conosciuto, e mi ci sono voluti anni per districare la mia originaria fascinazione nei suoi confronti dal suo status di rudere funzionale, di sede indifferente di un caos a orologeria, dal fatto che fosse, obiettivamente, un luogo anomalo. Nel rispetto esagerato che ne avevo si mescolavano indistintamente le impressioni personali – le storie mie e della mia famiglia – e il folklore locale. Di fatto, però, era un posto strano e particolare anche al di là dei parametri della mia ossessione, e sicuramente più strano e particolare di moltissime altre fermate del metrò.

Il mio quartiere, per come lo conoscevo negli anni Settanta, era una zona residenziale che stava subendo un goffo im-

borghesimento. La stazione di Hoyt-Schermerhorn si trovava ai margini del vibrante caos commerciale di Fulton Street: un tempo l'arteria più elegante di Brooklin, quella con i negozi e i teatri, che però durante gli anni Cinquanta e Sessanta aveva subito un brusco declino, da viale di *grandeur* manhattaniana a centro commerciale per i pedoni del ghetto. Non per questo meno vitale di un tempo, a modo suo, la strada era piena di negozi in franchising e bancarelle sui marciapiedi, molte delle quali vendevano radici di liquirizia africana da masticare e oli e incensi «musulmani» accanto a calzini, berretti e guanti a prezzi stracciati. La stessa fermata della metropolitana testimoniava lo splendore mercantile di un tempo. Come alcune stazioni di Manhattan – sempre meno ogni anno – al piano ammezzato ospitava degli esercizi commerciali: un'edicola, il banco di un lustrascarpe, una panetteria. Più eloquente e muta al tempo stesso, però, era la fila di vetrine in disuso che costeggiava il lungo corridoio dell'entrata di Bond Street. Un elegante mosaico di piastrelle blu e gialle le contrassegnava con un'enorme lettera L: ma per che cosa stava, esattamente? I decrepiti manichini da boutique e gli scaffali vuoti dietro i vetri scheggiati non lo spiegavano affatto.

La stazione era sinonimo di malavita. Una leggenda del quartiere voleva che Hoyt-Schermerhorn figurasse costantemente come la fermata con il maggior numero di arresti in tutta la rete di trasporti cittadina. Hoyt Street e Bond Street fungevano da valvola di scarico per tutta l'area del Fulton Mall, ed era lì che gli scippatori e gli spacciatori si rifugiavano e venivano pizzicati con più facilità. La stazione ospitava anche uno dei tre sottocommissariati della polizia ferroviaria di Brooklyn, un quartier generale da cui i poliziotti dettavano legge su un terzo della rete di metropolitane del *borough*:

quindi forse era soltanto che i sospetti fermati in altri punti venivano portati lì per convalidarne l'arresto? Non sono mai stato in grado di fornire basi di autenticità alla leggenda. La compresenza di guardie e ladri in uno stesso posto pone sempre un interrogativo del tipo «prima l'uovo o la gallina?» O il fatto andrebbe piuttosto considerato, sulla scia di Heisenberg, come un problema dell'«osservatore»? Vi arrestiamo perché vi vediamo? Vi arresteremmo con la stessa frequenza anche altrove, se fossimo lì?

Per quanto ridicolo possa sembrare, è vero che a pochi passi dalla stazione di polizia mio padre, con le braccia cariche di bagagli perché stava andando a prendere l'aereo al JFK, fu scippato mentre faceva la fila per il biglietto. E il telefono pubblico vicino ai binari era comunemente ritenuto di proprietà esclusiva degli spacciatori. Forse lo è tuttora. Quanto a me, una volta fui fermato, ma non arrestato, perché andando a scuola cercai di entrare alla chetichella da un'uscita, mostrando una tessera immaginaria al controllore. Un poliziotto mi affibbiò una multa e mi fece fare dietrofront, rispedendomi a casa a prendere i soldi per il biglietto. Tentai di circuirlo con le armi della sofistica: come poteva multarmi per un crimine che era stato sventato? Non poteva lasciarmi andare direttamente a prendere il treno, se pagavo il fio della mia colpa? Nossignore, niente da fare.

Anche altre particolarità contribuivano a far sì che Hoyt-Schermerhorn colonizzasse i miei sogni. Per quella stazione non passava soltanto la vivace linea espressa A e la sua dimessa equivalente CC, quella che si faceva tutte le fermate, ma anche la stravagante e saltuaria GG, che batteva una pista solitaria, attraversando Bedford-Stuyvesant fino al Queens. La GG – oggi abbreviata in G – era l'unica linea che non entrava mai a Manhattan. Tutte le strade portano a Roma, tranne la

GG. Hoyt-Schermerhorn ospitava anche un progetto sperimentale creato nei primi anni Ottanta e presto abbandonato, il cosiddetto «Train to the Plane», sostanzialmente un analogo della linea A che però, dietro pagamento di una tariffa maggiorata, arrivava direttamente all'aeroporto senza fermate intermedie. Per me e i miei amici, il Train to the Plane era un'assurdità esilarante sotto diversi aspetti: prima di tutto perché non arrivava davvero all'aeroporto, al capolinea bisognava comunque prendere un bus-navetta. In secondo luogo, per il tormentone stucchevole e martellante che era la sua réclame sulle reti tv locali: «*Take the train to the plane, take the train to the plane*», e così via. E infine perché a vederlo, quando entrava sferragliando a Hoyt-Schermerhorn, semi-vuoto, con l'emblema di un aereo al posto del numero o della lettera identificativa, sembrava un normale convoglio di metropolitana che sognava disperatamente di essere un qualche altro tipo di convoglio, meno meschino e terrestre.

Il Train to the Plane era il cugino più giovane di un altro treno strambo, meno sfortunato, che passava per Hoyt-Schermerhorn: l'Aqueduct Special, che portava gli scommettitori all'ippodromo di Aqueduct nei pomeriggi in cui si tenevano le corse. Prosperò fra il 1959 e il 1981, quando cadde vittima di Off-Track Betting, la catena di sale scommesse che di lì a poco avrebbe punteggiato con le sue filiali l'intera città. L'Aqueduct Special utilizzava l'elemento più strano di Hoyt-Schermerhorn: le due rotaie quiescenti con la relativa banchina spoglia e buia, una sorta di binario parallelo fantasma: lo stesso che sarei venuto a contemplare tanti anni dopo. Da bambino, a quel binario buio non davo la minima importanza. In seguito avrei capito che era una rarità: anche se la rete della metropolitana di New York contiene intere stazioni fantasma dove i treni non si fermano più, note come

asilo del popolo dei barboni e sede di smisurati capolavori della graffiti-art, nessun'altra fermata ancora in attività può vantare un binario fantasma.

Anche se l'avessi saputo, all'epoca non sarei stato abbastanza curioso da rendermi conto di come quelle due rotaie in disuso e quella sinistra banchina testimoniassero, al pari delle vetrine disastrose, lo splendore sfiorito della zona, la sua antica condizione di centro nevralgico. Il posto in cui abitavo era palesemente marginale rispetto a Manhattan: chi se ne fregava se un tempo era stato qualcosa di più sontuoso? Quello che mi accese l'interesse per il quarto binario di Hoyt-Schermerhorn fu che un giorno, nell'estate del 1979, ci trovai una troupe cinematografica al lavoro, che entrava e usciva facendo la spola fra la stazione e una fila di camion parcheggiati lungo Schermerhorn Street. Su un treno fermo al binario lavoravano attori vestiti da teppisti di strada e da liceali agghindati per la festa della scuola. Il film, appresi da un annoiato assistente alla regia che stazionava armato di walkie-talkie davanti a uno degli ingressi della stazione, si chiamava *I guerrieri della notte*. Il mio squallido territorio era stato innalzato a luogo pittoresco. I newyorkesi in genere non si scompongono alla vista delle troupe cinematografiche, le considerano una fastidiosa parte integrante del fardello che portano compiaciuti sulle spalle, quello di vivere nella Capitale del Mondo. Ma io, come un ingenuo ragazzino di campagna, rimasi estasiato di fronte al momento di gloria di Hoyt-Schermerhorn. Temevo solo che, come un vampiro o un fantasma, la stazione fosse impossibile da immortalare su pellicola: che probabilità c'erano che quel film dal look così sfigato e senza uno straccio di star uscisse veramente nei cinema? Scegliendo il mio territorio, la troupe si era scavata la fossa con le proprie mani.

---

Diventai un utente abituale nel 1978. In quell'anno cominciai ad attraversare da sud a nord quasi tutta Manhattan ogni mattina: un'ora di viaggio da Brooklyn alla Centotrentacinquesima Strada, per frequentare la Music and Art, una famosa scuola superiore pubblica. La linea A che passava per Hoyt-Schermerhorn adesso mi scarrozzava due volte al giorno, avanti e indietro. La mia compagna di traversata era Lynn Nottage, una ragazzina che abitava a due passi da casa mia, con cui avevo fatto amicizia giocando per strada. Lei veniva da una famiglia borghese nera, io da una famiglia aristoiide bianca. Non eravamo mai andati a scuola insieme a Brooklyn – Lynn aveva frequentato una scuola media privata – ma adesso eravamo iscritti tutti e due al primo anno dello stesso istituto, nella lontana Harlem. Lynn aveva l'arduo compito di arrivarci in orario portandosi dietro una palla al piede come me. Certe mattine quando veniva a suonarmi al campanello mi faceva da sveglia.

Eravamo studenti non solo di musica e arte, ma anche della linea A. Per molti versi il tratto di strada su cui abitavamo sembrava un'isola in mezzo a un mare in burrasca, e Hoyt-Schermerhorn era un punto dove quel mare ne lambiva le sponde. Io e Lynn avevamo un nostro barbone preferito, che risiedeva nel lungo corridoio che partiva dall'entrata di Bond Street: Lynn lo chiamava «Micro-Man», non per la sua statura ma per la potenza con cui le sue lagne ringhiose riecheggiavano nei corridoi della stazione, come se parlasse al microfono. Un giorno Lynn lanciò un grido da scena madre: aveva visto un topo dietro il vetro unto del bancone della panetteria al piano ammezzato. Smisi di comprarci le ciambelle. Dopo aver sceso le scale, ci infilavamo dentro vagoni stra-

pieni: piccoli pendolari invisibili a quell'orda di gente. Il tragitto durava un'ora, quanto mi bastava per copiare da cima a fondo i compiti di matematica dal quaderno di Lynn e leggermi anche quattro o cinque capitoli del libro che portavo in tasca. (A scuola ne leggevo suppergiù un altro terzo, un po' a ricreazione e un po' sotto il banco, e lo finivo puntualmente quando il treno del ritorno si fermava a Hoyt-Schermerhorn. Con questo sistema divorai cinque romanzi a settimana per tutti e quattro gli anni delle superiori.)

Io e Lynn eravamo abitudinari. Ci mettevamo ad aspettare in un punto preciso della banchina e prendevamo lo stesso treno ogni mattina (nonostante l'apparente caos, la rete della metropolitana funziona con grande regolarità). Salivamo quasi sempre sullo stesso vagone, quello di testa. Erano stati i nostri genitori apprensivi a consigliarcelo? Non lo so. Comunque sia, diventavamo subito spie, e tenevamo d'occhio gli adulti, gli impiegati, i turisti, i mendicanti e i poliziotti, con cui condividevamo di volta in volta qualche tratto del nostro viaggio infinito. Ci piaceva in particolar modo osservare lo sgomento sul viso dei passeggeri che restavano intrappolati a bordo dopo la Cinquantanovesima Strada, convinti di aver preso un treno che faceva tutte le fermate: facce che scivolavano sempre più nella sconfitta man mano che il treno procedeva senza soste fino alla Centoventicinquesima: il salto più lungo in tutta la rete cittadina. E poi spiavamo il guidatore. Sua moglie viaggiava con lui su quel treno per andare al lavoro – la trovavamo già nella cabina, era salita chissà dove prima di Hoyt-Schermerhorn – e lo salutava con un bacio scendendo a una fermata del Financial District. Due fermate dopo, saliva l'amante. Si baciavano e si facevano le coccole tra una fermata e l'altra finché non arrivava a destinazione pure lei. Io e Lynn ci dilettevamo soprat-

tutto a fissarli spudoratamente, impassibili, come due bambini cattivi con gli occhioni enormi dipinti da Walter Keane, per far sentire al guidatore la lama sottile della nostra complicità. Venticinque anni dopo, ancora non riesco a togliermi dalla testa sua moglie.

Quello fu anche l'anno in cui un'altra studentessa, una violinista di talento, fu spinta giù dalla banchina, il treno le tranciò un braccio e poi glielo riattaccarono. L'episodio ci sconvolse solo quel tanto che riuscimmo a renderlo veramente parte della nostra coscienza, cosa che non potevamo fare e non facemmo. C'erano un paio di virgolette ironiche – meschine ma in qualche modo efficaci – attorno alla nostra percezione dei pericoli della città. Io e Lynn fummo presto affiancati da Jeremy e Adam, altri due ragazzi che abitavano in Dean Street, e tutti e quattro continuavamo a trovare divertenti il crimine e il caos. Gli stessi episodi che provocavano angoscia nei nostri genitori e indignate levate di scudi da parte dei tabloid a noi sembravano esilaranti prove della stupidità degli adulti. Era naturale che il mondo facesse schifo, era naturale che le autorità chiudessero un occhio. Tutto era possibile. Non sapevamo se i graffiti fossero una forma d'arte, ma di sicuro erano una dichiarazione perentoria su chi avesse davvero colto la natura della realtà, nonché il funzionamento del sistema vertiginoso che ci girava intorno: non gli adulti, ma i ragazzi due o tre anni più grandi di noi, che facevano paura ma erano già leggenda. L'intera città era come la scuola del film dei Ramones *Rock 'n' Roll High School* o il college di *Animal House*: il preside era corrotto e cieco, il campus un parco dei divertimenti senza sorveglianza. La nostra stessa paura, paradossalmente, era un'ulteriore prova, così come i graffiti e l'infedeltà del guidatore, della natura inquieta e aperta di quel mondo. Dall'esterno poteva sembra-

re che io, Lynn, Jeremy e Adam ci nascondessimo intimiditi in mezzo a quel mondo senza legge, ma mentalmente ci scorrazzavamo con gioia.

I nomi dei tre rami della metropolitana – la IRT (Interborough Rapid Transit), la BMT (Brooklyn-Manhattan Transit) e la IND (Independent Subway) – stanno lentamente scomparendo dal lessico comune dei newyorkesi, e le ultime targhe smaltate che portano le vecchie diciture presto verranno staccate dai muri. Insieme a loro scivola nell'oblio l'origine tripartita della metropolitana, il fatto che le tre linee un tempo facevano capo ad altrettante aziende rivali. Ciascuna cercava di schiacciare le altre e di estrometterle dal mercato, pur dovendo contemporaneamente fare i conti con altre forme di trasporto ormai estinte: i tram e i treni sopraelevati. La lingua della rete della metropolitana attuale, ormai unificata, con le sue mappe e i suoi nomi ufficiali, non dice più nulla al riguardo. Ma la grammatica dei binari e delle stazioni stesse, piene di sovrapposizioni e di ridondanze, di strane omissioni e corridoietti improvvisati, racconta tuttora quella storia un po' ovunque.

La prima metropolitana fece un'opera pionieristica di astuta partnership con società immobiliari e imprese edili. Nel frenetico tentativo di accaparrarsi nuovi passeggeri, i proprietari delle linee posarono rotaie fino in aperta campagna, anticipando (e creando) quartieri come Bensonhurst e Jackson Heights. Ma la IND, che costruì e mise in attività Hoyt-Schermerhorn, fu l'ultima arrivata, una sorta di intrusa. A differenza delle sue sorelle più anziane, si aggrappò unicamente alle zone più popolose, puntando a sottrarre passeggeri alle linee sovraffollate. Il destino della città ormai non era più orizzontale ma verticale, o forse frattale: una rot-

tura con l'innata tradizione americana della corsa alla frontiera in nome di qualcosa di più denso e bizzarro.

I nuovi treni che passavano per Hoyt-Schermerhorn mandarono rapidamente in pensione sia il tram di Schermerhorn Street che la vecchia sopraelevata di Fulton; ma prima si era dovuta scavare la stazione. L'apertura di un cantiere del genere in una città già intessuta di infrastrutture era un fenomeno tanto frequente quanto meraviglioso: secondo quanto afferma Stan Fischler in *Uptown, Downtown*, lo scavo dei tunnel della IND richiese, oltre ai 16 milioni di metri cubi di terra e roccia rimossi, e ai 7 milioni di giorni di lavoro complessivi fra tutta la manovalanza, lo *spostamento* di 40 chilometri di tubi dell'acqua e del gas, di 560 chilometri di cavi elettrici e di 28 chilometri di condutture fognarie. Quello che colpisce di più nelle foto dell'epoca, tuttavia, è la spensierata indifferenza sul volto dei passanti, anche alla vista di operai che scavano sotto una strada dove continuano a transitare sia un tram che un treno sopraelevato. La galleria all'incrocio fra la Sesta Avenue e la Trentaquattresima Strada fu un miracolo di ingegneria, per l'epoca: doveva incunarsi sotto la linea BMT che correva lungo Broadway e sopra i tunnel ferroviari della Pennsylvania Railroad (l'odierna Amtrak), nonché un pezzo di acquedotto ancora più in profondità. «Il tratto di metropolitana più difficile che si sia mai tentato di costruire», ma è difficile ricordarsene oggi, quando si passa lisci lisci sotto Herald Square a bordo di un treno della linea F.

Alfred Kazin, in *A Walker in the City*, scrive:

Tutte quelle prime stazioni di Brooklyn – Clark, Borough Hall, Hoyt, Nevins, il punto di raccordo fra le linee espresse della sponda est e ovest – mi dicevano soltanto che stavo co-

minciando l'ultima parte del viaggio verso casa, anche se mi emozionavo sempre passando per Hoyt, dove la grigia banchina accanto al binario veniva improvvisamente ravvivata dai vestiti femminili esposti nelle vetrine di Abraham and Straus.

Quando un amico mi ha indicato questo brano, pensando di aver risolto il mistero di quelle vetrine deserte nel corridoio di Hoyt-Schermerhorn, se non altro mi sono ritrovato in mano un indizio. Ho fatto ricerche sulla storia aziendale di Abraham and Straus, che erano i grandi magazzini più importanti di Brooklyn e per me, da bambino, rappresentavano una stella polare nella costellazione della magnificenza sfiorita del quartiere, con i loro lampadari di ottone e gli ascensoristi in livrea, e i misteriosi banconi dell'ottavo piano riservati ai collezionisti di francobolli e monete. Negli annali di A&S ho trovato il nome di un loro concorrente su Fulton Street: Frederick Loeser and Company, che per quasi un secolo fu uno dei grandi magazzini più grossi del paese, e venne infine fagocitato da A&S con una fusione. Gli anni Cinquanta stanno a questo tipo di negozi come il Mesozoico sta ai dinosauri: fra il 1952 e il 1957 New York perse Loeser's, Namm's, Wanamaker's, McCreery's e Hearn's; soltanto i nomi sono già esempi di poesia concreta.

Ecco svelato il senso della mia L di piastrelle: Loeser's aveva messo delle vetrine nella nuova stazione di Hoyt-Schermerhorn per far concorrenza alle famose (almeno per Alfred Kazin) vetrine di A&S in quella di Hoyt. Le vetrine di Kazin sono visibili ancora oggi, ridotte a contorni di piastrelle riempiti di mattoni, ma come succedeva con quelle spaccate e polverose di Loeser's ai tempi della mia infanzia, nessuno ci fa caso. Nel frattempo in superficie, su Fulton Street, il nome Loeser's è ricomparso a mo' di sottile filigrana sui mattoni

del secondo piano di un palazzo, come a volte tendono a fare i nomi urbani perduti.

Il binario deserto era un mistero meno impenetrabile della L di Loeser's. Le rotaie abbandonate portano a una stazione altrettanto abbandonata, a tre isolati di distanza su Court Street. Questo maldestro abbozzo di diramazione fu pietosamente soppresso nel 1946 e rimase inutilizzato fino ai primi anni Sessanta, quando la MTA<sup>2</sup> si rese conto di avere per le mani una location ideale da affittare alle troupe televisive e cinematografiche. La fermata in disuso e il tratto arcuato di rotaie che conduce alla banchina fantasma di Hoyt-Schermerhorn permettevano ai cineasti di far partire e arrivare i treni in due stazioni pittoresche lungo una bella parete curva senza disturbare la circolazione regolare. Il non plus ultra, fra le centinaia di film girati nei locali del metrò, è il thriller *Il colpo della metropolitana*, che ha al centro il dirottamento di un treno. Era nel tunnel di Hoyt-Schermerhorn che Robert Shaw e i suoi complici si toglievano gli impermeabili e i baffi finti e, tenendo stretti sottobraccio i sacchi con i milioni del riscatto, si lanciavano in una corsa disperata verso la luce del giorno, ed era nel tunnel di Hoyt-Schermerhorn che Shaw, messo alle strette dall'ostinatissimo ispettore della MTA interpretato da Walter Matthau, poggiava il piede sulla terza rotaia e moriva fulminato.

E poi c'è *I guerrieri della notte*. Il film è tratto da un romanzo di Sol Yurick, basato a sua volta sull'*Anabasi* di Senofonte, il racconto delle traversie di un gruppo di mercenari greci che tentano di tornare in patria attraversando il ter-

2. Metropolitan Transportation Authority, l'ente che gestisce la rete di trasporti pubblici di New York. [n.d.t.]

ritorio nemico. Yurick ha trasferito Senofonte nelle gang di teppisti newyorkesi: il suo libro è un esempio tardivo e piuttosto pretenzioso, pervaso di suggestioni dello *Straniero* di Camus, di quel filone di romanzi sull'«adolescenza pericolosa» che andò per la maggiore negli anni Cinquanta e Sessanta. A sua volta Walter Hill, regista che nasce dal western, ha trasformato il libro asciutto e duro di Yurick nell'immagine paradigmatica di una New York dominata dalle gang di quartiere, ciascuna delle quali sfoggia decorazioni assurde e gode di un potere assoluto sul proprio avamposto.

Durante la sua permanenza in cartellone, il film causò una serie di tumulti all'uscita delle sale. Oggi è un oggetto di culto, lodato in versi hip-hop da rapper come Puff Daddy e il Wu-Tang Clan, e amatissimo dai newyorkesi della mia età – noi che ci facciamo belli delle nostre antiche paure (appartendiamo all'annata del Blackout del '77, non so se rendo) – per aver mitologizzato la New York criminale degli anni Settanta in maniera più penetrante, e surreale, di *Kojak* o *Il braccio violento della legge*. Perché nei *Guerrieri della notte* sono le gang stesse a cadere vittima, in ultima analisi, del caos della città. In questa New York, perfino i Guerrieri si pentono di essere usciti di casa. Ai miei occhi, cioè quelli di un quindicenne che seguiva passo passo la troupe mentre girava, sembrava assolutamente perfetto che una finta gang avesse occupato il binario finto di Hoyt-Schermerhorn. Il film, che scolpiva nel mito la mia immagine della città, cominciava a funzionare prima ancora di uscire nei cinema.

Il libro di Yurick è stato ripubblicato ancora una volta, con in copertina una foto tratta dal film, e in più una nuova e lunga introduzione dell'autore, in cui si illustrano dettagliatamente le radici classiche ed esistenzialiste del romanzo. Yurick esprime la sua perplessità sul fatto che quella che è la

meno ambiziosa delle sue opere sia sopravvissuta grazie a un film. «Non c'è un solo film realizzato negli Stati Uniti che potrei essere tentato di vedere cinque volte, come invece hanno fatto molti fan con i *Guerrieri della notte*». Anni dopo, ho incontrato uno Yurick ormai avvizzito sul marciapiede di una stazione, anche se non della metropolitana. Siamo scesi insieme dal treno a Providence: eravamo stati invitati a un convegno letterario e, senza saperlo, avevamo viaggiato sullo stesso convoglio della Amtrak partito da New York. La persona che avrebbe dovuto venirci a prendere non si è presentata e, una volta che tutti gli altri passeggeri si sono sparpagliati – gli abitanti del posto dirigendosi verso la propria auto, i familiari e gli innamorati verso l'abbraccio coi propri cari – a noi due non è rimasto altro da fare che scoprire chi eravamo, e in che impasse ci trovavamo. Yurick ha scrollato le spalle con aria fatalistica, come a dire: avremmo dovuto aspettarcelo. Ha riassunto il suo punto di vista in una semplice, disincantata proposta: «Ci mangiamo un boccone?»

*Wisconsin Death Trip*, un libro di Michael Lesy del 1973, è un collage di foto d'epoca e articoli di giornale relativi a episodi di bizzarrie comportamentali e violenza repentina nel Wisconsin rurale tra Otto e Novecento. Basandosi su una valanga di minuscole prove, il libro avanza l'ipotesi che appena sotto la superficie di quel luogo del passato si agitassero il caos, le pulsioni sessuali, la possibilità della disperazione. Offrendosi come un sano correttivo ai tanti panegirici della bucolica campagna americana, elenca inspiegabili esempi locali di lussuria, cordoglio, vendetta e gioia improvvisa.

Studiando i vecchi ritagli di giornale che citavano la stazione, ho cominciato a immaginare un mio equivalente del libro di Lesy: *Hoyt-Schermerhorn Death Trip*. «DUE MORTI

IN SCONTRO A FUOCO CON LA POLIZIA, 23 gennaio 1973: Sul momento, nessuno dei due uomini uccisi è stato identificato. In seguito la polizia ha affermato che uno era ricercato per diverse rapine in banca, e avrebbe inoltre aperto il fuoco contro alcuni agenti lo scorso mercoledì sera nella stazione della metropolitana di Hoyt-Schermerhorn [...]» «CADE SOTTO LA METROPOLITANA: FERITA GRAVEMENTE, 19 giugno 1958: Una donna di 55 anni è in gravissime condizioni dopo essere caduta – o essersi gettata – ieri sotto un treno espresso della linea IND che viaggiava in direzione sud, nella stazione di Hoyt-Schermerhorn, a Brooklyn [...]» «SCONTRO FRA DUE TRENI SULLA LINEA IND: 37 FERITI. IL TAMPONAMENTO È AVVENUTO A BROOKLYN, ZONA DOWNTOWN, NELL'ORA DI PUNTA SERALE, 18 luglio 1970: [...] al momento dell'impatto si è sentito uno schianto di lamiere sfondate, ha detto una testimone, e poi il vagone si è inclinato da una parte. Si sono spente tutte le luci. C'è stata una pioggia di scintille e il vagone si è riempito di fumo. La ragazza è caduta a terra e ha cominciato a gridare terrorizzata [...]» «MUORE SPINTA DA UNO SCONOSCIUTO SOTTO UN TRENO, 2 febbraio 1975: Una donna di 25 anni ha perso la vita dopo essere stata spinta sotto il treno in arrivo a una stazione della metropolitana di Brooklyn da un uomo con il quale apparentemente non aveva alcun legame, secondo quanto dichiarato dalla polizia [...] l'incidente è avvenuto verso le 18.15 alla fermata Hoyt-Schermerhorn della linea IND, che in quel momento era affollata di persone di ritorno dai grandi magazzini. Secondo i testimoni, compreso il conducente del treno, l'uomo si è avvicinato improvvisamente alle spalle della vittima e l'ha spinta giù dalla banchina senza dire una parola [...]» «400 STUDENTI IN RIVOLTA: TAFERUGLI, LANCI DI MATTONI, PESTAGGI CONTRO ALTRI

GIOVANI, 18 febbraio 1965: Ieri sera, a Brooklyn, 400 studenti neri in rivolta hanno sfondato il cordone della polizia di fronte alla sede del Provveditorato agli Studi, lanciando mattoni e spaccando finestre [...]. I disordini si sono estesi su un'area di circa tre chilometri, coinvolgendo treni e stazioni della metropolitana [...]. Un gruppo di 60 dimostranti ha attaccato 6 studenti bianchi sulla linea GG [...]. Sono stati arrestati alla fermata Hoyt-Schermerhorn da 15 agenti della polizia ferroviaria [...]» «IN 300 INCLINANO UN VAGONE DELLA METROPOLITANA: SALVO IL RAGAZZO CHE ERA RIMASTO INCASTRATO CON UN PIEDE, 2 settembre 1970: Ieri sera una squadra di soccorso formata da passeggeri della metropolitana, messa insieme rapidamente da tre agenti della polizia ferroviaria, è riuscita a spostare un vagone dal peso di 54 tonnellate per liberare un ragazzo di 11 anni che era rimasto incastrato con un piede fra il treno e la banchina in una stazione di Brooklyn [...]. Il ragazzo [...] stava correndo per prendere un treno della linea A della IND quando è rimasto intrappolato con una gamba fra la banchina e il vagone, alla fermata Hoyt-Schermerhorn».

Contemplare la vita di un luogo come Hoyt-Schermerhorn diventa, alla fine, qualcosa di simile all'osservazione delle maree. L'alternarsi delle vicende umane forma una pulsazione o una corrente, come l'alternarsi dei treni nei tunnel sotterranei, o il lento svanire dalla faccia della terra, a mo' di effetto Doppler, di certi ricordi precisi, a mano a mano che vengono richiamati alla mente per la penultima, e infine per l'ultima volta: quando scomparirà dal nostro pianeta l'ultima persona che ha acquistato un paio di calze o un rasoio da Loeser's o da Namm's? Quando se ne andrà anche l'ultimo di quei trecento che sollevarono il vagone per disincastrare

la gamba del ragazzino, o l'ultimo di quei quattrocento neri in rivolta?

Un ragazzino bianco cresciuto in mezzo alle idee progressiste di una famiglia medioborghese ma costretto ad abitare in una zona accerchiata dal crimine e dalla povertà si trovava davanti una scelta. Poteva identificarsi e assimilarsi alle più crude verità della strada e così temprarsi, in qualche modo, contro la paura. O, in alternativa, poteva portare con sé la sensibilità e i parametri di giudizio dei genitori ogni volta che usciva di casa. C'era un prezzo da pagare, era evidente. Quasi tutti, da qualunque parte finissimo per stare, tentennavamo. Io ero un «bravo ragazzo» e una vittima delle prepotenze altrui, ma ricordo decine di occasioni in cui sono sgusciato per un attimo dall'altro lato della barricata. Una volta, su un campo di basket, mi concessi di mescolarmi a un gruppo di ragazzini portoricani con cui stavo giocando quando interruppero per qualche istante la partita per andare a intimidire e minacciare un giovane asiatico, omosessuale, costringendolo ad andarsene dal campetto vicino. Non commisi nessun gesto di violenza: l'intero episodio ebbe ben poco di violento. Ma il giovane era il compagno di un amico di mia madre, e io ero stato ospite nella loro elegante casa. Quando l'amico di mia madre, un signore gay dall'aria molto più virile del suo giovane partner, tornò al campetto armato di mazza da baseball e ci fece scappare a suon di urla, io e lui ci guardammo negli occhi e mi sentii sprofondare dalla vergogna, schiacciato fra due identità contrapposte.

Quell'episodio ne preannunciò un altro ancora peggiore, che avvenne durante l'estate fra le superiori e il college, cioè alla vigilia della mia prima fuga da Brooklyn. Solo col tempo sono arrivato a comprendere quanto fosse stato delicato

per me quel momento, analizzando o rifiutandomi di analizzare ciò che mi stavo involontariamente portando dietro dall'ambiente della mia infanzia. La mia ragazza era originaria del nord dello stato di New York ma quell'estate, prima che partissimo insieme per il college, abitava nella mia città, nel mio quartiere. La sera lavorava come cameriera a Manhattan e faceva avanti e indietro prendendo la A da Hoyt-Schermerhorn. Aveva paura, e probabilmente non a torto, di fare a piedi da sola dopo le undici il tragitto considerevole fra la stazione e casa, perciò le avevo promesso che sarei sempre andato a prenderla. Spesso la canzonavo bonariamente per la sua paura: ma non è questo atteggiamento di ipercompensazione, per quanto un po' spregevole, il crimine di cui voglio parlare.

Il crimine fu questo: una sera, andando a prenderla alla fermata, mi appostai istintivamente nell'ombra accanto all'entrata invece di rendermi subito visibile. Non era nulla di premeditato. Stavo solo facendo lo scemo. Lei si fermò e si guardò intorno, cercandomi, per un attimo appena, evidentemente e giustamente spaventata all'idea di restare ad aspettarmi da sola: era una cosa ben diversa incamminarsi a casa di buon passo, piuttosto che trattenersi lì. Mi sarei potuto tranquillamente fare avanti, e invece, impietrito nel mio stupido scherzo, rimasi soltanto a guardarla. Poi, quando cominciò ad avviarsi senza di me, la seguii.

Ero convinto che si sarebbe girata e mi avrebbe visto, e che sarebbe stata una scena strana e buffa, ma non lo fece mai. È ovvio, aveva paura di voltarsi a guardare chi era che la seguiva. Le stetti dietro fino a casa, aggravando il mio torto a ogni passo – sempre più rapido – finché all'ultimo momento non la raggiunsi, proprio sulla porta di casa. Mentre cercavo di spiegarle lei tremava, di paura che si trasformò subito, a

buon diritto, in rabbia. Un lungo processo di rimozione mi impedisce ormai di ricordare le parole che dissi, ma sono sicuro che erano disperatamente inadeguate a rimediare a quello che mi ero immaginato come uno scherzetto innocuo – anche se le camminavo alle spalle la stavo comunque proteggendo, no? – ed era stato invece uno scherzo così cattivo che non era più neanche uno scherzo. Non pretendo certo di spacciarmi per Patty Hearst, ma nel mio comportamento c'era un pizzico di sindrome di Stoccolma. Stavo trasferendo su un'altra persona una traccia, o forse ben più di una traccia, della paura che assorbivo da anni.

Il lusso di Abraham and Straus, rimasto per tanto tempo l'unico sopravvissuto fra i grandi magazzini di Brooklyn, è ormai evaporato. La carcassa di A&S ospita oggi una filiale di Macy's, e per chi ha voglia di cercarla c'è una piccola targa sul lato di Hoyt Street in ricordo della storia del negozio. Per quanto mi riguarda, non ho il coraggio di entrare nei nuovi locali per vedere che cosa rimane degli ascensori liberty di A&S: voglio che rimanga il posto dove ho incontrato per la prima volta Babbo Natale, dove compravo centesimi anteguerra per colmare i vuoti nella mia collezione di monetine, e puzzle da mille pezzi.

Non che se mettessi piede dentro Macy's quei ricordi verrebbero sminuiti, probabilmente. Forse, viceversa, la mia paura è che ne sarebbero amplificati. Ogni volta che entro a Hoyt-Schermerhorn dal corridoio di Bond Street, passando di fronte alla L di piastrelle e alle vetrine murate, ricordo la prima volta che le ho viste, e l'inizio di una storia d'amore lunga una vita intera, una tipica storia d'amore da newyorke-se, di quelle che ci legano al nostro quartiere sconfinato e segreto, che vive al di sotto di tutti gli altri. Ecco, questo è il mio

primo ricordo della metropolitana: il corridoio, quelle vetrine. Niente di tutto ciò che è venuto dopo, né le migliaia di giorni di scuola, né *I guerrieri della notte* né i miei piccoli crimini, può togliergli il primato o farlo sbiadire. Ero per mano a mia madre. Mi stava portando con lei in ufficio, a Manhattan. Forse era un giorno di vacanza da scuola, non lo so. Presi la metropolitana per la prima volta di cui ho memoria, ma non mi ricordo il treno. Mi ricordo la stazione.

*(traduzione di Martina Testa)*