



Il «grande alieno» è atterrato nella Grande Mela

Report da Ground Zero dopo l'apertura dell'Oculus, l'hub di smistamento del traffico sotterraneo progettato da Santiago Calatrava

NEW YORK. Il 19 gennaio 2016 la Port Authority comunicava per metà marzo l'apertura - ma forse sarebbe più giusto dire la riapertura - del grande centro di smistamento del traffico sotterraneo - e non - situato a Ground Zero. Apertura che segna la fine delle stazioni temporanee vaganti nell'area ed una sede finalmente definitiva.

Per i pochi che non ne fossero a conoscenza l'hub, ormai è questo il termine designato, progettato da Santiago Calatrava si è trascinato fino ad oggi attraverso **feroci polemiche legate tanto all'immagine quanto alla notevole lievitazione dei costi** complessivi (stazioni, collegamenti e reti ferroviarie, anche se il collegamento con l'aeroporto Kennedy via Jamaica Station resta incompiuto).

Si avvia così a lenta conclusione l'annosa vicenda di Ground Zero cui manca soltanto, a breve, il completamento della torre tre. Quella a ridosso del grande «*volatile in procinto di spiccare il volo*»: così almeno sembra essersi espresso il progettista spagnolo. Immagine che in qualche modo rimanda alla vela a bordo lago del Milwaukee Art Museum e ricorda l'affermazione di Eero Saarinen a proposito del suo terminal TWA al Kennedy.

L'apertura è un fatto comunque importante: tanto in termini psicologici di riappropriazione del sito per i newyorkesi, quanto in termini di attrezzature. Essendo stato non solo ricostituito ma anche rinvigorito l'intero sistema dei trasporti in un'area che, dopo la recente inaugurazione della **Fulton Station** a due passi, fa sì che il Lower Manhattan entri in competizione con Midtown. Lo snodo è infatti fondamentale per i collegamenti con il New Jersey, oltre che con le reti metropolitane di cui il «**grande alieno**», l'oggetto vetrato culminante con una corolla di travi bianche - all'inizio previste mobili - è il **perno visuale** marcatamente **fuori terra**.

Monumentalismi e simbolismi il World Trade Center non se li è mai fatti mancare. Meccanismi retorici e un po' esoterici innestati da **Daniel Libeskind** nella ricerca di una legittimazione extra architettonica e forse coerenti con il suo progetto. **Il cui masterplan, ultima sua cosa rimasta, sembra a disagio con quanto costruitogli attorno.** Così dimenticati i 1776 piedi d'altezza della sua torre, è rimasto il meccanismo di celebrazione della ricorrenza della data dell'indipendenza degli Stati Uniti nel sistema di penetrazione della luce. È **l'Oculus di Calatrava**: termine con il quale si definisce l'attuale stazione. Sufficientemente esplicativo l'occhio, come definizione, anche nelle allusioni ad una **semovenza** poi **mutilata** (la copertura si sarebbe dovuta aprire ogni 11 settembre); ed esemplificativo del significato di tale scelta progettuale come elemento vitale anche se antropomorficamente un' po' inquietante per questa ricerca di una quale che sia **simbiosi anatomica**.

Con tale impianto *monster*, **la New York Horizontal estende il formidabile apparato della metropoli sotterranea già presente nella ragnatela del Rockefeller Center o della Grand Central Station.** Gangli il cui volume di traffico passeggeri resta comunque di gran lunga superiore a quello di Downtown. Ciò non toglie che l'hub di Ground Zero (aperto fin dal 1909 come Hudson Station) non sia imponente in termini di collegamenti. Tutt'altro: 11 linee della metropolitana, il Path che porta in New Jersey, per non parlare dei collegamenti fuori terra fra le torri, l'angolo fra Liberty & Church o il lungo e notevole corridoio che va a Brookfield Place. Questo **passaggio sotterraneo** "antro" - il **West Concourse** - consente l'aggancio alle torri progettate da Cesar Pelli e da qui ad uno straordinario sistema pedonale che percorre l'intero lungofiume, con possibili sortite sull'High Line, l'eventuale sosta al [nuovo Whitney appena sbarcato in panni postindustriali su progetto di RPBW](#) e alle tante attrezzature per il tempo libero qui disponibili.

C'è da notare che, **mentre la qualità del costruito sbiadisce nell'isola** - peraltro proprio a

partire da Ground Zero -, e mentre il sindaco minaccia un'alterazione degli standard dello zoning che avrebbero effetti devastanti proprio in aree finora non compromesse ma minacciate da interventi pseudo condominiali (Tribeca, Soho, Meatpacking), **cresce lo standard di fruibilità metropolitana complessiva**. Entro e fuori terra in maniera dirompente. Una fruibilità che consente letture inattese della variabilità metropolitana costruita, soprattutto recente.

L'area in questione ne è al centro. Nel ricostituito Ground Zero, l'estesa e nota superficie *off grid* (il fuori griglia di Downtown), problematica per le incertezze degli obiettivi e la difficoltà d'interventi speculativi da realizzare all'ombra di una forte presenza dell'«area della memoria», **l'edificio di Calatrava si ritaglia un ruolo di forte protagonismo e di altrettanto forte identificazione formale**. Il tema era ed è esaltante.

Le stazioni fuori terra rimaste a New York sono molto interessanti ma dimensionalmente e numericamente ridotte. Come i *diners*, sono reperti da tutelare. Quelle più note, come Astor Place o Amsterdam, sono inoltre collocate in pieno traffico e facilmente individuabili. A Downtown è diverso. **Il nuovo Ground Zero ha un unico perno reale ma non tridimensionale nelle vasche «della memoria», collocate entro il perimetro delle torri gemelle abbattute nell'attentato dell'11 settembre 2001.** Esse restano il luogo primario di Ground Zero. Un assoluto orizzontale circondato dalla nuova e vecchia verticalità dominata dall'obelisco quasi decentrato progettato da **SOM**: osservatorio non secondario per vedute aeree privilegiate dell'oggetto dinamico di Calatrava. E che potrebbe spiegarne la collocazione - controversa e causa di malumori con la Port Authority - in un'area dove parco, biglietterie e ingressi si mescolano ancora in modo disorientante per il visitatore. Ed è qui che s'innesta il grande segno.

L'apparente dislocazione della stazione è in realtà la sua leva. Calatrava ha puntato alla ricostituzione di una centralità in un'area che ne è priva sebbene, paradossalmente, ne abbia molte. Fuori scala dimensionale e lessico ne sono il mezzo. Il tutto nella **magniloquenza di un linguaggio** che gli è abituale e **si contrappone alla** specchiante **neutralità degli edifici circostanti**. Esibendo ossature e travature che dalle spigolosità degli esterni si ammorbidiscono in maniera antropologica negli interni.

L'archeologia del presente, emergente da una **sorta di ossificazione delle strutture** (che gli è valsa la feroce definizione di **Calatrasaurus** da parte di Steve Cuzzo sul «New York Post» del 2/8/2014), nell'atrio ad elmetto come in quella che doveva essere la grande pensilina

esterna (mutilata del vetro fra le travi) all'esterno, ne è il risultato. Le memorie catalane e valenciane urlano la «quasi» inesorabilità del proprio modo di essere nel grande non luogo di Ground Zero. Dove l'eccesso è l'effetto ed il mezzo allo stesso tempo. Mutilato del cinetismo (che sia categoria architettonica è da dibattere), il progetto ne risente in chiave di **monumentalità forzata**. Il grande segno **ostenta il recupero di quella «consapevolezza del luogo» ossessiva nelle vasche ed assente altrove**. Opponendosi all'understatement della Fulton Station lì di fronte, l'oggetto si predispone consapevolmente all'esteso consumo dell'**immagine glamour** tanto richiesta al momento, rendendosi funzionale all'incredibile **meccanismo vincente dei selfie del grande circuito della Grande Mela**. Cui Ground Zero è, ahimè, rientrato alla grande.

About Author



[Silvio Cassarà](#)

Architetto, insegnante, lecturer e fotografo. Visiting professor presso alcune Università statunitensi, è un attento osservatore della realtà progettuale americana e in particolare newyorkese. Da tempo segue il Modernism americano nella figura dei suoi principali protagonisti.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)