

Mario Genco

AL DI QUA E AL DI LÀ DEI FARI

*Piccola biblioteca
per osservatori professionali e dilettanti
di terra e di mare*



La notte del mare era tenebra dell'animo, abisso di paura per i riottosi eroi marini dell'Età Arcaica; eroi e marini (meno spesso marinai) loro malgrado, per maligni voleri e capricci degli dei e degli uomini. Perciò avevano eletto Febo dio degli sbarchi, come un sospiro di sollievo: non c'era altri che lui a sottrarre la terra all'incertezza del buio e restituirla all'evidenza rassicurante degli occhi.

Era l'inesprimibile necessità del Faro, la sua sconosciuta ineluttabilità.

«Giasone alzò le mani e invocò Febo a gran voce, chiedendogli di salvarli, e piangeva angosciato... Tu l'ascoltasti, figlio di Leto, e scendesti dal cielo agli scogli Melanzi... e, balzato alla cima di una delle due rupi, con la destra levasti in alto l'arco dorato, che diffuse dovunque un chiarore fulgente. Apparve ai loro occhi una piccola isola delle Sporadi. ...L'isola impervia la chiamarono Anàfe, o luogo dell'apparizione, perché Febo l'aveva mostrata a loro in mezzo all'angoscia».¹

Febo non si limita a mostrare, si è fatto egli stesso Faro.

Sono i versi di chiusura delle *Argonautiche* - il verso d'apertura è una dedica a Febo - poema con cui Apollonio Rodio cantò nel terzo secolo a.C. la più antica epopea marina dell'Occidente: quella scorribanda di Giasone e compagni nelle sconosciute acque del Ponto Eusino sulla nave Argo: la prima, che si sappia, ad avere il privilegio di essere dotata di parola e di essere stata battezzata con un nome. Epopea remota, che il mito "data" ad una generazione anteriore ai tempi dell'*Iliade* e dell'*Odissea*: qui, Peleo e Telamone, padri di Achille l'uno e di Aiace e Teucro l'altro, sono due giovani eroi del "commando Argo". Così lontana da quelle dei due poemi fondatori della cultura occidentale - come sono stati definiti, e tanto spesso che si ha quasi vergogna di averlo scritto - e dell'*Eneide*. I tempi delle tre storie, praticamente coevi, nemmeno corrispondono a quelli in cui vennero scritte, ché fra i poeti corrono secoli, quasi un millennio tra il primo, Omero, e l'ultimo, Virgilio. Ma il mare notturno di cui cantano e su cui avventurano i loro eroi è lo stesso: dove la tenebra sottrae la terra su cui ogni fuoco è spento, ogni luce è cancellata.

«Ci imponi invece di allontanarci dall'isola e andare cercando sul mare oscuro, nella notte profonda: di notte si levano i venti funesti che le navi distruggono», canta Omero.²

«Mentre correvano il vasto mare di Creta, li spaventò la notte, che il poeta dice funesta: la notte tremenda che non penetravano gli astri né i raggi di luna, un nero abisso caduto dal cielo o una tenebra sorta dai recessi profondi. Neppure sapevano se navigavano sopra le acque o nel regno dei morti». Canta Apollonio.³

«Le nubi all'improvviso strappano alla vista dei Teucri il cielo e il giorno; grava una nera notte sul mare. Tuona la volta del cielo e l'etere balena di fitte folgori, e tutto minaccia agli uomini una morte imminente», canta Virgilio, che in una notte di bonaccia fa cadere dalla nave e perdere il pilota più esperto di Enea, il suo comandante in mare Palinuro: la notte marina è tendenzialmente omicida, e quando non ha la tempesta, manda all'agguato il maleficio del sogno nel sonno, mentre «la flotta corre ugualmente un cammino sicuro sul mare». Sicurezza ingannevole perché già due versi dopo le coste insidiose delle isole delle Sirene «risonavano rauche lontano per l'assidua risacca».⁴

Tre citazioni, tra le centinaia sparpagliate fra poco meno di ventottomila versi.

Per secoli, e fino non moltissimi anni fa, i naviganti e i cartografi europei davano per certa l'esistenza di isole sparpagliate qua e là negli oceani, isole che cominciarono a sparire una ad una man mano che si perfezionavano la navigazione e la cartografia, fino a svanire del tutto: perché non esistevano né erano mai esistite. Credenze e leggende che arrivavano dal buio deserto del mare arcaico.

«Ogni marinaio greco – scrive il poeta e scrittore londinese James Hamilton-Paterson (*Seven tenths: in the sea and its thresholds*; tradotto da Donatella Zanetti Ongaro per Guanda *Sette decimi: il mare e le sue soglie*) – sapeva che navigando oltre le ultime regioni il mare continuava all'infinito. Ciò che spaventava particolarmente i Greci, e quindi la mente europea che ha ereditato la loro tradizione filosofica, era l'idea del vuoto. Il vuoto del mare, quel pericolosissimo spazio deserto al di là delle terre conosciute, dava un turbamento metafisico quanto fisico... Il mare era un esplicito affronto, una pura e semplice opposizione alla loro metafisica. L'Oceano non era soltanto di dimensioni sconosciute, ma si muoveva, era instabile, e in determinate condizioni usciva perfino dai suoi confini naturali. Come si poteva tracciare allora una mappa di questo vuoto fisico? Come disegnare un oceano che era senza forma? Come rappresentare un'assenza di topografia?... ».

Comincia dal mare di Omero anche questa navigazione “al di qua e al di là dei fari” compiuta, a tentoni, naturalmente, nella mia biblioteca domestica, passabilmente ordinata ma certamente non predisposta a tanta prova, e nella disordinata memoria che a questa biblioteca deve i ricordi ma non può addebitare le omissioni e le assenze.

Si può crederlo: il mare di Omero, lo stesso di Apollonio e di Virgilio, era davvero tenebroso. Come poteva essere altrimenti? Era il primo che gli uomini avessero navigato lasciandone memoria. Miti, più che cronaca; ma dobbiamo accontentarci. I miti servivano benissimo come “fissatori” dell'esperienza.

Ulisse va e viene su quel mare innominato, approda e salpa da terre a cui la posterità ha assegnato troppi nomi perché almeno uno di essi sia verosimile: e solo una volta su una terra scorge dei fuochi. Anzi, non i fuochi: i loro guardiani. E' giorno, i fuochi forse sono disattivati, diciamo così, perché altrimenti Ulisse ne vedrebbe il fumo. Quella terra è, nientemeno, Itaca: apparsa, vicina, al decimo giorno di tranquilla navigazione con il vento regalato da Eolo.

E appena la vede, Ulisse, che fa?

Invece di controllare e dirigere la manovra di atterraggio del suo malfidato equipaggio; o accendere anche lui un fuoco per farsi vedere; o correggere la rotta per sbarcare non visto, e insomma fare l'ultimo sforzo, sia pure dopo nove notti e altrettanti giorni di veglia al timone: Ulisse si addormenta.

Alcuni millenni dopo, Roberto Bazlen – spirito guida della cultura e dell'editoria italiane dal dopoguerra fino agli anni '60, (fu uno dei fondatori della Adelphi) attribuirà quel sonno ad un tiro mancino dell'inconscio «che lo vuole di nuovo spingere lontano».⁵

Inconscio o sfortuna, fatto è che i fuochi e i loro guardiani non furono di nessun aiuto e rimasero episodio unico nell'intero poema: né prima né dopo l'Omero dell'*Odissea* segnala mai la terra con un fuoco. L'aveva fatto una volta nell'*Iliade*, dove il mare è “più antico”, con uno dei suoi famosi paragoni stavolta giocato sullo scudo di Achille, e l'effetto era risultato straziante:

«Lo scudo sprigionava un bagliore lunare. Come quando ai marinai appare il bagliore di un fuoco che arde in alto, sui monti, in una stalla solitaria - e intanto, loro malgrado, la tempesta li trascina lontani dalle persone care, sul mare ricco di pesci».⁶

Ed ecco che dall'*Iliade* ci viene fornita una verosimile chiave d'interpretazione anche per gli enigmatici guardiani del fuoco visti su Itaca: altro che aiuto, quel fuoco non era acceso per loro, poveri naviganti. Non si usava, almeno nella fantasia dei poeti:

«Ma dalla vedetta lo scorse il guardiano che aveva posto il perfido Egisto. Per un anno rimase a vegliare costui».⁷

Così Menelao racconta a Telemaco il ritorno a casa di suo fratello Agamennone: sulle mura di Micene non c'è un fuoco a segnalare l'approdo alle navi dei reduci da Troia, vittoriosi

ma ritardatari; ci sono invece, da un anno, due occhi nemici per dare l'allarme appena la flotta di Agamennone sia in vista.

Lo stesso episodio viene raccontato da Eschilo nelle prime scene dell'*Agamennone*: le differenze fra le due versioni sono significative.

Eschilo vive e opera all'inizio dell'Età Classica, il mare è navigato con la regolarità consentita dai tempi (e dal tempo), le rotte mediterranee si sono infittite: e benché la navigazione sia soprattutto di cabotaggio diurno da un porto all'altro, devono essersi infittiti anche i segnali che identifichino le coste e i loro pericoli.⁸

Il Coro chiede a Clitemnestra come mai e da chi abbia saputo della caduta di Troia.

«Grazie al fuoco messaggero», risponde Clitemnestra, che spiega ai suoi sospettosi interlocutori come aveva organizzato un completo sistema di avvistamento ottico dal monte Ida, nella Troade, fino ad Argo, dove per un anno intero era rimasta di guardia la solita vedetta.⁹

«Efesto, mandando dall'Ida una fiamma luminosa; e un segnale inviava altro segnale grazie al fuoco messaggero: l'Ida alla roccia di Hermes a Lemmo; il picco dell'Athos per terzo accolse dall'isola un'immensa torcia; e levandosi altissima, sì da viaggiare sul vasto dorso del mare, la forza della fiaccola viaggiatrice gioiosamente rilanciò la torcia di pino, dopo aver trasmesso il suo aureo splendore, come un sole, alle vedette del Macisto. E il Macisto, senza indugiare e senza lasciarsi sventatamente vincere dal sonno, non trascurò la sua parte dell'annuncio e lontano, oltre le correnti dell'Euripo, la luce del falò giunse a dare segnale alle vedette del Messapio. Questi risposero con altra fiamma e fecero proseguire il messaggio incendiando un mucchio di vecchia erica; la fiaccola possente, senza offuscarsi ancora, scavalcata la piana dell'Asopo verso la rupe del Citerone, simile alla luna splendente risvegliava altro invio di fuoco messaggero.... e tocca infine la dimora degli Atridi questa luce, genuina discendente del fuoco dell'Ida. Ecco, queste sono le norme che avevo posto per i portatori di fiaccola, che hanno tutti pienamente assolto il loro compito, ricevendolo l'uno dall'altro in successione... Tale prova e tale pegno ti riferisco, che il mio sposo mi ha trasmesso da Troia».⁹

Ora, se la vedetta aveva vigilato per un anno «in attesa del segnale di una fiaccola», non sembra azzardato affermare che:

- nessun'altro fuoco fosse abituale sulle coste, altrimenti il sistema non avrebbe potuto funzionare;

- la cosa fosse risaputa fra gli spettatori ateniesi della tragedia.

Così, mentre conferma Omero, Eschilo dà anche una mappa molto dettagliata di tutti i fuochi fissi costieri esistenti nella sua epoca (a cavallo fra il VI e il V secolo a.C.), lungo le ormai frequentatissime rotte dell'Egeo.

Ci sarebbero voluti ancora almeno due secoli dopo Eschilo, perché nella classifica delle “meraviglie del mondo” prendessero posto trionfalmente i fari. Ben due “meraviglie” sulle sette canoniche: il faro di Alessandria e quello di Rodi.¹⁰

L'età era Classica: il potere della notte non era svanito.

«La forza, il vortice dell'uragano/ di Euro, e la notte e le onde/ quando si fa buio al tramonto di Orion,/ mi uccisero: scivolai dalla vita,/ io, Callaiscro, navigando nel mare/ di Libia. Sono scomparso nel gorgo/ delle acque, preda ai pesci./ Questa pietra non mi ricopre, inganna».¹¹

E' un epigramma dell'Antologia Palatina, lo scrisse Leonida da Taranto nel III secolo a.C. e il suo era un mare “contemporaneo”. Quel pauroso potere della notte è arrivato, attraverso le pagine dei libri più disparati, intatto fino ad oggi:

«A questa notte/ stupefatta del fascio del faro/ che lento la esplora e la denuda/ a questa notte è appeso in fluttuazione,/ come un'amaca, il nastro che trasporta/ i dormienti nel tempo degli ignari...»¹²

Torniamo nel mare arcaico. Dove la natura aveva installato una poderosa catena di segnalamenti notturni:

«Ecco, sentinella in mezzo al mare, Stromboli con i suoi fumi, a nord delle isole Lipari. Ogni notte i suoi proiettili incandescenti illuminano il cielo e il mare che li circonda. Ecco il Vesuvio, sempre minaccioso, anche se da qualche anno ha smesso di levare il suo pennacchio di fumo alle spalle di Napoli. Eppure usciva da parecchi secoli di apparente silenzio quando, nel 79 d.C. assassinò letteralmente Ercolano e Pompei. Ed ecco il re delle fucine, l'Etna (3313 metri) che si erge, sempre attivo, sulla meravigliosa piana di Catania. Luogo di leggende, l'Etna: i Ciclopi fabbricanti delle folgore celesti... Nell'Egeo l'isola di Santorino (l'antica Thera)... intorno al 1450 a.C. una terrificante esplosione.... l'eruzione di Thera seppellì Creta sotto cumuli di ceneri ardenti...».

Questo è lo storico Fernand Braudel, il grande cantore scientifico del Mediterraneo, e dal suo conto manca Vulcano.¹³

Nessuno dei tre, Omero Apollonio e Virgilio, “usa” questi vulcani come riferimenti “obbligatori” sulle rotte dei suoi eroi.

Passi per Omero, la cui improbabile geografia non cita mai la Sicilia: lui parla di Trinachia (tridente)¹⁴ e non di Trinacria (triangolo), nessuno può dire dove avesse immaginato la terra dei Ciclopi senza l'Etna, Scilla e Cariddi e gli scogli delle Sirene, l'isola di Eolo.

Le ipotesi sembrano ridursi a due:

- o faceva navigare Ulisse chissà dove;
- o la sua poetica esige – per esigenza di contrasto drammatico – che il mare notturno fosse nero.

Va bene: ma di giorno, perché non dedicare un verso, uno solo, a quei portentosi e terribili fenomeni naturali?

E Apollonio? Proprio lui, il Rodio, contemporaneo del prodigioso faro della sua isola e dell'altra meraviglia di Alessandria, non usa nemmeno un vulcano come faro sulla rotta che Circe indica a Giasone. Anzi, fa una cosa quasi incredibile: perché nave Argo passi non vista fra Scilla e Cariddi, spegne un vulcano. La madre di tutti gli dei Era ordina alla messaggera Iride:

«Poi recati subito sulle rive dove i rudi martelli di Efesto battono sulle incudini e digli di addormentare i soffi fino a che Argo non abbia attraversato quel luogo».¹⁵

E qui importa poco se la sede di Efesto fosse l'Etna o una delle isole Eolie.

In quanto a Virgilio, così fa approdare Enea i suoi compagni:

«Poi si scorge dalle acque, discosto, il trinacrio Etna e udiamo lontano il profondo gemito del mare, e gli scogli percossi e i suoni che s'infrangono sulla riva... ignari della rotta arriviamo alle spiagge dei Ciclopi. Il porto, al riparo dei venti, è immoto e vasto ma accanto l'Etna tuona di orrende rovine, e talvolta vomita nel cielo una nera nube, fumante d'un turbine di pece e di ardenti faville, e solleva globi di fiamme e lambisce le stelle».¹⁶

Quasi non ci si crede: prima sentono i rumori del mare ai piedi dell'Etna, poi approdano e infine vedono quello strepito di fiamme e rocce infocate.

Né Euripide, nel dramma satiresco *Il Ciclope*, aveva guidato Ulisse con l'Etna, nonostante lo avesse definito sede di «pericolo orrendo».

L'espedito di fare di un vulcano un punto cospicuo di navigazione sembrerebbe ovvio. E certamente lo era per gli esploratori greci che già ai tempi di Omero, tremebondi

impavidi, compivano ricognizioni sempre più accurate delle coste e delle isole occidentali lontane dal loro Mediterraneo. E lo fu per i poeti e gli scrittori che sarebbero venuti. Per esempio, Guy de Maupassant, che in *La vie Errante – Viaggio in Sicilia*, nella traduzione di Pierre Thomas (Sigma edizioni) – scrisse. «Ed essa [*la Sicilia*] accende ogni sera, il mostruoso fanale dell'Etna».

O, Joseph Conrad, nel romanzo *Victory*:

«Poteva dare al signor Ricardo un segnale a terra che uno non può desiderare di meglio...

Che direste di una colonna di fumo di giorno e d'un bagliore di fuoco di notte? C'è un vulcano in piena attività vicino a quell'isola – basterebbe a guidare un cieco. Che volete di più? Un vulcano attivo su cui far rotta».

La descrizione colpì, molti anni più tardi, un poeta caraibico che nel 1992 sarebbe diventato premio Nobel per la letteratura, Derek Walcott, e gli suggerì questi versi della sua *Mappa del Nuovo Mondo*:

«Al limite dell'orizzonte notturno/ da questa casa sopra la scogliera/ si vedono ora, fino all'alba/ due vampe dalle torri del petrolio/ lontane in mezzo al mare; sono come/ il bagliore del sigaro/ e il bagliore del vulcano/ alla fine di *Victory*».

Il vulcano, è penoso aggiungerlo, fece da spia ad una coppia di assassini che andavano a rubare un tesoro su un'isola del Borneo, zona del mondo dove in quella seconda metà del diciannovesimo secolo, i fari scarseggiavano o non esistevano affatto.

Come non farsi ispirare da una luce in mezzo al mare? Alvaro Cunqueiro, scrittore gallego, non resiste e nella sua affascinante reinvenzione delle avventure di Simbad il Marinaio mette in bocca all' «ex primo pilota del califfo di Bagdad», ormai marinaio atterrato per sempre, pingue e anche un po' fuori di testa, una «piccola dissertazione sui mari arabi ad uso e vantaggio dei piloti greci di Cipro». Tra le altre meraviglie, Simbad racconta:

«Trapobana non è che davvero non ci sia, è che è fluttuante e oggi è qui domani è là, e se viaggi con la tua nave e lei è fuori dalla sua collocazione sulla mappa, si scosta così in fretta che il più delle volte non si riesce nemmeno a vederla, tranne che di notte, perché fa luce».¹⁷

Non si può lasciare il mare al buio.

Dai loro mari di tenebra, Omero e Apollonio all'improvviso tirarono fuori due stupefacenti sorprese.

Il primo inventò qualcosa di molto simile ai più moderni sistemi di navigazione satellitare, regolata dai computer e dall'elettronica.

Il secondo inventò, né più né meno, il faro elettrico.

Omero a un certo punto ebbe il problema di come far tornare a casa Ulisse, in quel mondo marino in cui la notte aveva cancellato le terre: degli dei non c'era tanto da fidarsi, riuscivano sempre a confondere le acque, è proprio il caso di dirlo; alla valentia nautica del personaggio e dei suoi contemporanei, compresi i celebrati navigatori Feaci, non era il caso di accordare troppo affidamento, e poi le tecnologie nautiche erano quelle che erano, le stelle un po' si vedevano un po' no.

A Omero venne in mente qualcosa di più audace del famoso “deus ex machina”, invenzione dei tragediografi futuri per districarsi da certe impossibili situazioni, da loro stessi create nell'impeto del pathos.

Omero pensò (ritengo che abbia pensato...) la parola, *Μηχανή*, *Machina*, Macchina.

La *Μηχανή*, fu la “Nave Feacia”.

Alcinoo, re dei Feaci ad Ulisse:

«Dimmi dunque qual è la tua terra... perché col pensiero ti portino là le mie navi. Non hanno nocchieri i Feaci, non ci sono timoni, come su tutte le navi. Esse fanno il pensiero e la

mente degli uomini, e le città di tutti conoscono e i fertili campi: rapide solcano gli abissi del mare, avvolte da nuvole e nebbia». ¹⁸

Certe parole sembra che contengano un destino. La parola Faro può essere fra queste. Si vuole che la torre costruita a Alessandria prendesse il nome dall'isoletta Pharos che stava davanti al porto di quella capitale dell'antichità: è forse l'antonomasia più longeva in molte lingue mediterranee. Sarà stato certamente un caso, anche se da un aedo cieco c'è da aspettarsi, com'è noto, acute possibilità di preveggenza: Omero mise sull'isoletta di Pharos il Grande Vecchio del Mare, l'inafferrabile Proteo che infine, immobilizzato da Menelao – anch'egli uno dei tanti reduci da Troia persi mare mare – fu da costui costretto a indicargli la rotta per tornare finalmente a casa. Proteo, fero parlante... ¹⁹

E poiché questo non è un saggio di fantascienza navale, non azzardo interpretazioni oltre quelle, paradossali, che mi sono scappate dai tasti del computer.

Si può aggiungere che la trovata di Omero ebbe una certa fortuna nelle successive fantasie di navigazioni straordinarie, con le necessarie varianti suggerite dalla fede e dalle superstizioni: per esempio, la traversata miracolosa del battello di marmo, senza remi, senza vela e senza timone che portò San Giacomo il maggiore (S. Giacomo di Compostela), protettore dei marinai spagnoli, dalla Palestina alla Spagna; e tante saghe francesi e nordiche sono piene di navi parlanti e intelligenti, navi che trasportano santi senza che alcuno le governi, navi che si portano dietro i venti necessari o vanno a prenderseli, imbarcano e sbarcano eremiti in salamoia e diavoli piloti, navi dannate e navi fantasma; fino ai nostri giorni che i mari e i computer ne sono pieni ²⁰

Apollonio Rodio, che della mancanza di fari nel mare antico doveva soffrire più di Omero – quello non ne conosceva nemmeno l'esistenza, lui sì – alla fine del poema non ne poteva più. Già dal primo libro aveva dovuto scrivere:

«Sbarcarono in piena notte: Sacra si chiama ancor oggi la pietra alla quale gettarono in tutta fretta le cime. Nessuno fu pronto a capire che l'isola era la stessa e nella notte neppure i Dolioni capirono». ²¹

Equivoco funesto: gli Argonauti, ricacciati indietro dalla solita tempesta notturna, sbarcarono alla cieca e fecero strage dei gentili ospiti che li avevano fronteggiati, tutti combattendo nel buio più impenetrabile. Appena il giorno prima, avevano banchettato tutti lietamente, in perfetta amicizia. Perciò, quando si trattò di far sfuggire gli Argonauti dalla caccia dei Colchi:

«La dea mandò loro un messaggio propizio, per cui tutti insieme gridarono di seguire la strada indicata: là dove stavano per andare comparve un solco di luce celeste». ²²

Tre millenni dopo, un marinaio scrittore francese, Charles Frédéric Bargone in arte Claude Ferrère, di guardia sul ponte dell'incrociatore *Vantour*, aguzzava gli occhi nello stesso mare tempestoso e nero di Giasone:

«O buon vecchio Nettuno! arrangiati come vuoi, ma mostrami il battello-faro, presto... non fosse che per un attimo... L'entrata del Bosforo, lato Mar Nero, è segnata in questo modo... Ora, sino a nuovo ordine, una sola cosa al mondo m'importa: scorgere, il più presto possibile, il battello-faro... Non vedo più niente, ed ho bisogno di vedere. Vedere e vivere, a mare, sono spesso sinonimi... Eccolo!». ²³

Nessuno dei grandi fari dell'Età Classica che brillarono nel Mediterraneo, fino che l'espansione dell'Islam non fece ripiombare nelle tenebre le coste della Cattolicità, avrebbe mai emesso «un solco di luce azzurra»: erano costruzioni imponenti, miracoli di ingegneria e di ottica, visibili da decine di miglia, re e imperatori li ostentavano con vanto e con orgoglio all'imboccatura dei loro porti, anch'essi prodigi dell'ingegneria marittima, ma per il «solco azzurro» avrebbero dovuto aspettare ancora parecchi secoli.

Prima furono fuochi accesi dentro bracieri sui punti cospicui. Poi fuochi su alte torri costruite apposta. Passò qualche tempo e i fuochi furono riflessi a lunga distanza da specchi di metallo. Diventarono protagonisti dell'iconografia marina, esibiti ed eternati su innumerevoli bassorilievi e mosaici. Venne il tempo del fuoco alimentato ad olio, poi coi vapori del carbone e della nafta, con l'acetilene. Infine, furono l'elettricità e le lenti del francese Fresnel a lanciare sul mare la luce della terra.

«In presenza di tutte quelle vele graziose e serene, trionfalmente guidate attraverso quei dedali di onde e di scogli dal faro lenticolare e dalla *light-house* elettrica, si rievocano – con la tranquillità di coscienza che viene dal progresso accertato – quei vecchi marinai furtivi e selvaggi che navigavano in scialuppe senza bussola, su neri flutti lividamente rischiarati, di tratto in tratto, di promontorio in promontorio, da certi antichi bracieri in cui tremavano fiamme tormentate, entro le loro gabbie di ferro, dall'immenso vento delle profondità»: questo è Victor Hugo nel *Les Travailleurs de la mer*, (*I Lavoratori del mare*, nella traduzione italiana Mondadori di Giacomo Zanca).

E Robert Louis Stevenson, in *Kidnapping* (*Il fanciullo rapito*, traduzione di Carlo Capra, Mursia): «Il vento è favorevole e la marea sta per cambiare; prima di notte vedremo ardere il vecchio secchio per il carbone sull'isola di May».

May è una piccola isola all'estuario del Forth, in Scozia, dove nell'Ottocento il faro era un fuoco di carbone acceso in un braciere all'aria aperta.

Lo sviluppo dei fari seguiva quello della pace nella storia.

Quando l'Islam irruppe, i fari mediterranei si spensero. Si riaccesero nel medioevo – il faro sulle secche della Meloria a Livorno è il più antico, subito dopo la Lanterna di Genova e il suo gemello francese di Cordouan celebrato da Jules Michelet, poi Venezia, i fuochi accesi sulle coste dei mari del nord.²⁴

«Corduan: faro situato sull'estuario della Gironda, sullo scoglio di Antros. Torre bianca con lanterna, fascia mediana e muro di cinta grigio scuro... Piuttosto che diventare uno di quei cagnacci rognosi che abbaiano ai postini e la mondo intero, a un certo punto ho preferito imbarcarmi e ormai da otto anni, sorvegliare i fari. Certo non è sempre facile, settimane intere su uno sputo di isola, nelle orecchie tonnellate di mare contro il frangiflutti e negli occhi quasi nulla fra il tuo ombelico e l'infinito. ...Già dalla costa vi lascia di stucco. Quando minaccia di piovere lo si vede distintamente... e quando c'è bel tempo fluttua sulla linea dell'orizzonte come un miraggio di nebbia... e per quale miracolo è ancora in piedi, quasi intatto dopo quattro secoli di cavalloni, così maestoso...».

Così ce lo presenta Vincent de Swarte, nel romanzo *Pharricide* (*Il Re di Atlantide* nella traduzione italiana di Giorgio Pinotti, Adelphi). Sarà teatro, il faro, di una serie di efferatezze e disastri, culminati in un naufragio multiplo:

«In mezz'ora il mare avrebbe cominciato ad occuparsi di loro: l'ultima immagine di questo mondo che avrebbero portato con sé sarebbe stata quella del faro, cioè l'immagine stessa della bellezza».

Nascevano le leggende: una per tutte, questa dell'uomo-faro Sant'Elmo che andava in giro sulle spalle del santo gigante Cristoforo, agitando una lanterna per indicare la rotta sicura ai poveri contrabbandieri in pericolo. La provvidenza ha le sue vie...²⁵

I contrabbandieri ebbero il loro protettore. E i faristi? Sospetto che ogni paese del mondo ne abbia uno tutto suo. In Italia, è san Venerio, il Santo Marinaro, monaco benedettino nato ricco che, poco meno di millecinquecento anni fa, se ne stava eremita sulla microscopica isoletta di Tino, davanti a La Spezia, del cui golfo papa Giovanni XXIII lo avrebbe proclamato patrono. Aiutava i pescatori e ogni notte accendeva un falò a segnalare l'insidia degli scogli. Gli è stata dedicata la preghiera del farista:

«San Venerio, nostro celeste patrono, esaudisci la preghiera di chi tramanda nel secoli il ricordo della tua fatica. Fa' santo Venerio che, a somiglianza di quanto tu volevi, accendendo roghi notturni nell'isola di Tino, l'attività nostra guidi sulla via della sicurezza marinai, pescatori e quanto al mare si affidano. Da' a noi la forza che tu avevi per superare lo sconforto che isolamento e disagi aumentano. Aiutaci a riempire la nostra solitudine insegnandoci a leggere i comandamenti di Dio, proteggi l'operosa nostra fatica ed intercedi perché sia serena la nostra vita e fella delle nostre famiglie e di quanti ci sono vicini. Santo Venerio nostro faro di luce spirituale illuminaci nel dubbio e nel dolore e guidaci sulla via che conduce alla vita eterna».

Gli Inglesi hanno san Clemente I papa, quarto vescovo di Roma dopo san Pietro. Esiliato in Crimea dall'imperatore Nerva fu, secondo una biografia leggendaria, annegato in mare con un'ancora al collo: l'iconografia tradizionale lo mostra mentre sprofonda con il triregno papale in testa. L'articolo di Famiglia Cristiana da cui sono tratte queste notizie, non fa cenno di fari o faristi: sapere che ne è il patrono lo dobbiamo al capitano di corvetta Forrester, attaché navale dell'Ambasciata Britannica in Italia che ha risposto cortesemente alla nostra domanda. Stessa domanda all'attaché navale dell'Ambasciata degli Stati Uniti che però non ha risposto, perciò non abbiamo avuto conferma che il patrono dei faristi americani sia san Dunstan, che alla fine del X secolo fu arcivescovo di Canterbury e primo ministro del Regno d'Inghilterra. Chissà perché gli Americani abbiano affidato al sant'uomo la tutela dei faristi: di tutti gli scrittori americani che abbiamo letto, non ricordiamo quale di loro, unico, né perché né in quale libro, sia stato ad attribuirgli la qualifica. Forse perché durante il suo governo fu istituito un corpo di polizia guardacoste a protezione delle invasioni dei Vikinghi. Guardare le coste è peculiarità dei fari, è vero, ma sembra un riferimento un po' stentato. Più pertinente può sembrare la leggenda della miracolata candela di sua madre, la devota Cynethryth, che si riaccese da sola quando le altre candele della chiesa in cui pregava si spensero all'improvviso e tutti poterono riaccendere le loro a quell'unica fiamma: l'interpretazione fu che il bambino del quale era incinta *sarebbe stato ministro dell'eterna luce*.

Fu famoso per le sue numerose opere di carità; per aver rafforzato le regole monastiche; per una legislazione anti corruzione simoniaca. Ma anche per le sue qualità di artigiano, riparatore di campane, restauratore di libri, orefice argentiere, fabbro ferraio. E, soprattutto, come strenuo e astuto nemico del Diavolo, che una volta afferrò per il naso con le sue pinze da fabbro e quello scappò urlando di dolore. Un canto popolare tramandò l'impresa:

«San Dunstano, come la storia dice,
 Una volta il diavolo per il naso prese
 Con molle rosse infuocate
 Che gli fecero fare un ruggito tale
 Da esser sentito a tre miglia o più».

Un'altra volta gli inchiodò ai piedi ferri da cavallo; l'incauto Diavolo, che gli aveva chiesto di ferrargli solo la cavalcatura, urlava dal dolore e il santo disse che lo avrebbe sferrato se si fosse impegnato a non varcare mai una soglia su cui fosse appeso un ferro da cavallo. E da qui la credenza che quel ferro porti fortuna.

Nel Mediterraneo occidentale ripiombò il buio quando l'impero Ottomano e i suoi corsari vi scorrazzavano imbattibili. Sulle coste s'istellarono torri di avvistamento che furono l'esatto contrario dei fari: i loro fuochi si accendevano per avvertire il contado e le città del pericolo in arrivo dal mare.

«A Messina, dove la nuova del disastro erasi sparsa, perché i fani di Lipari da tre dì non rispondevano più a quelli di Milazzo, le genti armate si disposero lungo la marina»: così nei

suoi *Racconti Popolari Siciliani* l'etnologo Salvatore Salomone Marino ricorda la presa e la distruzione di Lipari da parte del corsaro turco Barbarossa.

I corsari, infine, furono vinti e le rive tornarono, per così dire, lentamente alla luce. Fino ai grandi sistemi di segnalamento costruiti dai francesi e dagli inglesi a partire dagli anni trenta dell'800.

«Bisogna pensare che a quell'epoca (1826), e ancora nel 1830, il mare era un'unica tenebra. Pochissimi fari in Europa, nessuno in Africa, se si eccettua quello del Capo di Buona Speranza. Nessuno in Asia, salvo Bombay, Calcutta, Madras. Neppure uno in quell'enorme distesa dell'America del Sud. A partire da questo momento, tutte le nazioni hanno seguito e imitato la Francia. A poco a poco si è fatta la luce». Così Michelet in *La Mer*.²⁶

Furono costruiti tardi, i primi fari dell'America del Sud, ma avrebbero trovato cantori forti e potenti in almeno due grandi scrittori: il francese Jules Verne e il cileno Francisco Coloane.

La nave e l'equipaggio di Verne sono nel mare di Capo Horn, tomba efferata di decine di capitani e marinai dell'aristocrazia delle vele:

«Questi paraggi sono cattivi, ne convengo! Che si sia fatta una triste reputazione ai mari del capo Horn, è giusto! Che, in particolare, non si contino più i naufragi sull'Isola degli Stati e che i saccheggiatori di relitti non possano scegliere luogo migliore per fare fortuna, è vero anche questo! Ma tutto ciò sta per cambiare, Felipe. Ecco l'Isola degli Stati con il suo faro e nessun uragano, anche se soffiasse da tutti i punti dell'orizzonte, riuscirà a spegnerlo. Le navi lo vedranno in tempo per correggere la loro rotta! Si baseranno sulla sua luce e non rischieranno di finire sulle rocce del capo San Giovanni o della punta San Diegos o della punta Fallows, nemmeno nelle notti più scure»... Non potevo desiderare niente di meglio che essere guardiano di un faro. E di che faro! ... Il Santa Fe', allontanandosi sul mare buio, sembrava portare con se innumerevoli raggi proiettati di nuovo dal faro in capo al mondo." (Da *Le Phare du tout du monde* di Jules Verne, *Il Faro in capo al Mondo*, traduzione di Giuseppe Mina, editore Mursia).

Un faro che era già leggenda: «Ho anche collaborato alla costruzione del primo faro antartico, e ancora me ne vanto... Per noi, di passaggio su questo territorio, la costruzione del faro costituiva una vera odissea. Sul promontorio roccioso che assomiglia a un branco di elefanti marini, abbiamo dovuto smantellare numerosi nidi di grosse procellarie delle nevi che stavano covando. E' per questo che ci hanno preso a sputi, così fetidi... Usando acqua riscaldata sul fuoco acceso con pezzi di legno e i licheni e le alghe impiegati dalle procellarie per costruire i nidi, abbiamo preparato l'impasto per la base su cui avremmo piantato i piloni della torretta del faro. [...] Da oltre quindici giorni il mare e la terra lottavano furiosamente nel punto più tempestoso del Sud Pacifico: il faro Evangelistas, nel più alto e solitario degli isolotti che costellano l'entrata occidentale dello Stretto di Magellano, e sul cui dorso brullo si levavano la torre del faro e il suo riflettore, unica luce e speranza dei marinai per sfuggire alle tempeste oceaniche. [...] La costruzione di quel faro rappresenta una pagina eroica nella storia dei marinai del Dipartimento Marittimo di Magellano alle dipendenze dell'Ispettorato Fari.[...] Avevano dovuto issare un mattone alla volta. Ancor oggi, i valorosi guardiani che custodiscono il faro più importante del Sud Pacifico vivono completamente isolati dal mondo in mezzo all'oceano [...] Questa volta, la furia degli elementi durava da oltre quindici giorni. Stiamo parlando della tempesta all'esterno, quella che fa tremare la rupe scoscesa e quando le montagne d'acqua si schiantano sulle sue pareti lisce sembra doversi spaccare, perché all'interno, sotto la torre del faro, nel cuore umano, nelle menti crivellate dalle mareggiate e dagli scrosci di pioggia che flagellano il tetto di zinco, nella sensibilità tormentata dall'ululato

del vento che si abbatte sul torrione, in quell'uomo sfinito e affamato che è il guardiano Maldonado, si sta scatenando un'altra lenta ma terribile tempesta...».

Scriva Francisco Coloane in *Golfo de Penas* (in italiano *I balenieri di Quintay*, traduzione di Pino Cacucci e Gloria Corica, Guanda) e in *Cabo di Hornos* (in italiano *Capo Horn*, traduzione di Pino Cacucci, Guanda).

È naturale che il nomade scrittore Bruce Chatwin non fosse insensibile al primo faro che incontrò nello Stretto di Magellano: «Attraversai lo Stretto ed entrai nella Terra del Fuoco. Sulla costa settentrionale del Primo Stretto un faro a righe bianche e arancioni si ergeva sopra una spiaggia disseminata di ciottoli cristallini, cozze violacee e gusci rotti di granchi... La costa della Terra del Fuoco era una striscia grigia a meno di due miglia di distanza.» (*In Patagonia* , traduzione di Marina Marchesi, Adelphi).

Ma la tenebra continuava a lasciare profonde tracce di paura nelle pagine di poeti e scrittori e nei conti degli armatori e degli assicuratori navali. Le cifre dei disastri navali nell'800 sono impressionanti: Maria Teresa Chialant cita dei dati desunti dai registri dei Lloyd di Londra, secondo i quali fra il 1864 e il 1869, erano andate perdute diecimila navi; per lo stesso periodo, i dati del "Book of the Ocean" davano cinquemila morti all'anno fra i marinai inglesi.²⁷ Lo storico sociale Alain Corbin si rifà a una ricerca francese: millecinquecento sinistri navali in dodici anni.²⁸ Anche ammettendo la malignità di qualche refuso fra le cifre, sono ugualmente bilanci terrificanti.

Naturale che la letteratura risentisse di tale "spirito marinaro": il faro, battezzato per antonomasia e cresciuto come metafora di immediata comprensibilità, diventò il poliforme protagonista di molte storie, e non tutte strettamente marine.

Ma non è ancora il momento di uscire dalle tenebre. Ritorniamoci con Joseph Conrad, e non quello dei grandi romanzi mediterranei o nei mari del sud. Il Conrad più immediato, che durante la Grande Guerra scriveva articoli per dare una mano all'Ammiragliato e rincuorare gli inglesi. Nel 1917 in un articolo scrisse :

«Scesi a terra portandomi appresso più forte di tutto, e persistentissima, un'impressione di grandi tenebre. Non intendo tenebre in senso simbolico o spirituale... Ciò che intendo è il fatto stesso, il fatto delle tenebre che si stendevano su terra e acqua di vecchia civiltà come quelle che avvolgevano gli avvistamenti dei marinai antichi nei loro viaggi e nelle loro esplorazioni. Per uno che dopo lunghe traversate marine era abituato a scorgere i profili della costa inglese gaiamente, interminabilmente, immancabilmente illuminati, quasi per un insonne festino o una insonne fatica, l'impressione era potentissima – simile alla rivelazione di una verità più profonda, Per occhi in mare, i fuochi nella notte sono segni di vita del genere umano. Questi segni non c'erano da nessuna parte. Neanche un barlume... La vita non se n'era andata da quella riva scura. Era venuto meno solo il suo vecchio senso di sicurezza».²⁹

Che cosa altro se non un faro acceso, per rendere fisicamente visibile la pace ritornata, la "normalità" riavviata: «Ieri sera per la prima volta fu riaccesa la grande lanterna del porto, che è stata oscurata per tutto il tempo della guerra. Il porto così ha ripreso la sua normale fisionomia, offrendosi a facile rilevamento dei naviganti»: annunciava la prosa scarna e *utilitaristica* del cronista del "Giornale di Sicilia", il 14 novembre del 1918.

Sullo stesso mare annerito dalla guerra successiva, Stefano D'Arrigo farà balenare, ma solo per un attimo, quel "solco celeste" lanciato da Apollonio in soccorso degli smarriti Argonauti:

«Dalla nera vastità del mare, il sibilo di sirena di un sottomarino si sprigionò, tre volte breve, tre volte passando sulla barca come una folgore d'aria, umano e lacerante: la femminota si squassò tutta di brividi... Un raggio di luce azzurrognola cadde e svaporò in mare con un chiarore nebbioso, d'aria di nerofumo. Tre volte dai due fari opposti si corrisposero,

segnalando via libera al sottomarino che entrava. Quei pochi barlumi gli bastarono per darsi un'orientata».³⁰

Un sinistro sfumato lampo azzurrognolo su un mare di guerra, ma bastò perché 'Ndria Cambria, il passeggero della barca di Ciccina Circè, sapesse dov'era.

Altre notti, altre luci, altre tempeste. Altri poeti: lo sgomento cambia solo parole e ritmi.

Dino Campana:

«Ne la notte voluttuosa/ Scuotevasi il mare profondo/ Caldo ambiguo il silenzio sullo sfondo/ Le navi inermi drizzavansi in balzi/ Terrifici al cielo/ Allucinate di aurora/ elettrica inumana, risplendente/ A la poppa ne l'occhio incandescente».³¹

Fernando Pessoa, con i versi dell'altro se stesso Alvaro De Campos, ingegnere navale della fantasia laureato a Glasgow, poeta a Lisbona.

«Andare verso Lontano, verso Fuori, verso la Distanza Astratta,/ indefinitamente, per le notti misteriose e fonde,/ portato, come la polvere dei venti, dalle burrasche!».

«Eccomi tutto all'improvviso davanti a una notte sul mare/ pieno di enorme mistero umanissimo delle onde notturne ... Lo sguardo umanitario dei fari nella distanza della notte, / o l'improvviso faro vicino nella notte molto buia (come stavamo passando vicino alla terra) E il rumore/ dell'acqua ci canta negli orecchi».³²

S'accende il faro e molte paure, quelle letterarie e quelle concrete dei naviganti si smorzano. Con la dovuta cautela marinara, e mai del tutto. Ne sembrano significativa e sintetica testimonianza due quadretti ex voto: uno, bellissimo, conservato nella chiesa di Sant'Agostino a Sciacca, l'altro a Trapani nel santuario della Madonna toponima. Sono, detto per inciso, fra i rari ex voto marinari siciliani in cui compaia un faro. Il motivo dell'assenza sembra evidente: ai naviganti in pericolo grave di vita un faro non serviva a niente, poteva farcela solo il miracolo.

Nel quadretto di Sciacca, si vedono due barche da pesca sconquassate dalla burrasca notturna, pericolosamente sopravvento a una scogliera verso la quale il mare le spinge di prua; sulla scogliera c'è un faro, alto e spento; sullo sfondo un piroscifo nero sta doppiando il promontorio, indifferente o ignaro della sorte delle barche in pericolo. La data del quadretto è il 1890: nelle città italiane e d'Europa si celebrava e si esaltava la forza, quasi l'onnipotenza, del Progresso. A quei pescatori di Sciacca, miracolosamente in salvo, il Progresso simboleggiato da Faro e Piroscifo, non sembrò utile quanto la Madonna. Un altro faro apre, di scorcio in primo piano, la tavoletta votiva di Trapani: ma è un faro cieco, una sagoma bianca testimone indifferente sulla scena pittata coi colori foschi del mare in tempesta, dove «la bilancella *Peppino* all'ancoraggio a San Vito Lo Capo assalita da temporale forte da greco e tramontana stava per naufragare. È salvato per intercessione di Maria SS di Trapani. Il capitano Bellina Francesco per voto offre, 14 dicembre 1915».

Ma può essere anche vero il contrario. Predrag Matvejevic, affascinante filologo del Mediterraneo, mi smentisce: «I fari... anche nei ricordi dei naufraghi non vengono tralasciati... ad essi sono dedicate talvolta delle immagini nella case di coloro che hanno perduto i loro congiunti in mare: l'ex voto è testimonianza popolare e pagana al tempo stesso, i cui santuari sono i più numerosi sul Mediterraneo». Poche righe prima aveva cautamente premesso che: «Una gratitudine eccessiva non è un tratto caratteristico dei mediterranei».³³

Perché il faro è stato ed è il luogo paradossale delle doppie identità. Lui, l'isolato per definizione, l'unico:

«Nantucket! Prendete la carta geografica e cercatela. Guardate qual è davvero il cantuccio che occupa nel mondo: come se ne sta al largo della costa, più isolata del faro di Eddystone». Melville non trovò punto di paragone più significativo. Paragone estremo, unica

misura possibile alla potenza inenarrabile del mare. È, ancora una volta, Melville il verificatore: «Così, nella burrasca, il flutti della Manica non sconfitti che a mezzo, indietreggiano dalla base dell'Eddystone, solamente per superarne in trionfo la cime con l'impeto nuovo».³⁴

Il faro di Eddystone, per suo conto, sembra smentire quanto s'è appena detto sulla doppiezza: rimane nella storia perché, oltre ad essere uno dei più antichi sul versante inglese della Manica (1770), fu occasione di collaborazione tra Inghilterra e Francia, che sui mari si davano la caccia con cavalleresca efferatezza. Il comandante della base navale di Plymouth, mandò al parigrado della piazzaforte di Brest i piani di costruzione, perché non si facesse confusione con quello che i francesi avevano appena installato sull'isola di Ouessant.³⁵

Non facciamoci fuorviare: Eddystone è il paradosso, ogni faro può esserlo ad ogni momento. Quindi, è legittimo domandarci se fosse un caso che Robert Louis Stevenson, figlio e nipote di ingegneri costruttori di fari (Papà Thomas: ventisette fari e venticinque segnali marittimi in carriera, quattro in più di nonno Robert), divenne «padre geniale e precursore di Dr. Jekyll e Mr. Hyde».³⁶ Egli stesso, pigramente, si era pigramente incamminato sulla strada dell'ingegneria ereditaria: ma scartò subito, fu scrittore; e non c'è romanzo o racconto marino in cui non faccia lampeggiare una lighthouse.

Luogo: sia in senso fisico che in senso, diciamo, spirituale. Ancora Matvejevic: «I fari... solitamente vengono classificati in rapporto all'età e alle dimensioni, al modo in cui sono costruiti e ai luoghi su cui sono stati innalzati, promontori o isole da cui fanno luce; è bene prendere altresì in considerazione la maniera in cui il mare li circonda, di quale specie è il loro isolamento o distacco, in quali rapporti si trovano con i porti più vicini, l'eventuale intenzione che hanno di diventare porti essi stessi. E, da ultimo, a chi fanno luce e su quali percorsi».³⁷

I percorsi spirituali e letterari da e per i fari, dentro o fuori di essi, sono innumerevoli, si potrebbe dirli infiniti: è una mappa intricatissima di segnali contraddittori, spesso speculari l'uno all'altro, con un'insidia micidiale ad ogni incrocio di rotta. L'insidia del luogo comune e della ridondanza, come una tara ereditaria. E' appena il caso di ricordare che, in letteratura, l'epoca d'oro del faro e dei suoi guardiani, furono gli anni centrali dell'Ottocento, quelli del pericoloso Romanticismo, in cui si scoprì che guardare il mare scatenato da una scogliera a strapiombo – habitat naturale del faro-personaggio – era tutt'altra emozione che orizzontalmente osservarlo dalla linea di battaglia. Dall'alto, come tutti sappiamo, si domina...

Homo Romanticus, capello e mantello strapazzati dallo *Sturm*, si aggira sulle scogliere, al ridosso del *Leuchtturm* con vista sul naufragio: che forza mirabile e divina la natura, pensa. E quassù stiamo al sicuro, pensa anche: pronto a ricacciare nel profondo tanta inopportuna constatazione.

«Dall'alto del promontorio o dalla cima del faro (la visita a quest'ultimo è una moda cui ormai non si sfugge)... la meccanica dello sguardo si inverte», annota Corbin.

Nasce in quegli anni (1838) lo «spirito di Grace Darling»: eroica vergine inglese di ventitré anni, figlia del guardiano del faro della isole Farne davanti alla costa del Northumberland, che con il padre remò nella tempesta e salvò decine di naufraghi della nave *Forfarshire*.

«Venne coperta di fondi fiduciari e ricompense, un circo le fece un'offerta che lei non ebbe difficoltà a rifiutare. Morì di tubercolosi quattro anni più tardi, non guastata dalla fama e non macchiata dal matrimonio», e Corbin commenta: «Il campo d'azione del racconto d'abnegazione si dilata all'infinito; si comincia a ricordare la dura vita del guardiano del faro».³⁸

Charles Dickens non si lasciò incantare da Homo Romanticus: è suo questo dialogo fra due personaggi di un romanzo, che con i fari non ha, apparentemente, nulla a che fare.

«Il vento fischia qui» disse Eugenio mentre rianimava il fuoco «come se fossimo in un faro. Magari fosse vero».

«Non credi che ci annoieremmo?» domandò Lightwood.

«...Se fossimo su uno scoglio isolato nel mare tempestoso» disse Eugenio mentre fumava e guardava il fuoco «...sarebbe emozionante assistere a qualche naufragio».³⁹

Quel duro mestiere diventò anche il titolo di un romanzo, *Latarnik* (1882, *Il Guardiano del Faro*) di Henryk Sienkiewicz, premio Nobel polacco ben altrimenti noto come autore di *Quo Vadis?* Nella biblioteca domestica questo libro non c'è, non l'ho mai letto, non so se parli di un farista reale o metaforico; né credo che lo saprò mai, il titolo non compare più in nessun catalogo editoriale italiano.

Ho scritto le frasi precedenti con un certo disagio. Contrastano troppo (la doppiezza del faro...) con il motivo, confuso e impellente, che mi ha fatto dire temerariamente di sì all'invito delle organizzatrici di un remoto convegno su "Leggere il mare": scriva «qualcosa, qualunque cosa le venga in mente, sul faro». Sul faro non mi veniva in mente niente, ma avevo appena finito di leggere l'ultimo libro di un giovane scrittore sardo, molto bravo e, da me, molto amato. Lui, quando il libro arrivò in libreria era già uscito dalla vita: Sergio Atzeni, preso da un'onda di burrasca mentre guardava il mare, al suo stesso livello, seduto con la fidanzata su una scogliera dell'isola di San Pietro, a sud della Sardegna, il 6 settembre del 1995; aveva quarantatré anni. Il libro è la favola struggente, forse vera forse no, dell'arrivo sull'isola del popolo s'ard, la gente dei danzatori delle stelle. Una favola dell'età arcaica, quando la terra era ottenebrata dal mare notturno: perciò, una storia senza fari, all'inizio anche senza fuochi. Però ricordavo questo breve episodio:

«Le correnti furono dolci e nominando tutte le sillabe nominammo Le, stella del mattino, prima stella della notte, favorevole alla fecondità e vedemmo le scogliere rosse avvicinarsi. Nessuno di noi aveva governato un approdo. M'u disse nell'antica lingua "M'ag o m'ad as". Così chiamammo quel luogo e il nome rimase nei millenni fino ad oggi».⁴⁰

In una notte dei millenni futuri, uno scrittore a bordo di un piroscampo «tutto spento come una cosa inerte della natura» naviga lungo quelle invisibili coste rosse. Ed ecco che «... A destra e a sinistra poi si spalanca una terra, a picco. Da una parte è capo Figari con una minuscola luce gialla: un faro; ma piuttosto si pensa a un uomo che agiti una lanterna da ferroviere verso di noi, e sia accorso all'ultimo momento»⁴¹ E un altro affascinante narratore, Paolo Rumiz, che una notte veleggiava per la costa sud della Sardegna, sentì esclamare da tedeschi che erano a bordo «incredibile» (unglaublich) sotto le scogliere di Capo Spartivento: «Il bastione rossastro dominava da ottante metri, tre lampi bianchi ogni quindici secondi, in un frastuono di risacca».⁴²

Così risposi va bene, ci provo: perché volevo cominciare una strada, una ricerca, un fallimento, chissà che cosa, pensando a Sergio Atzeni, che aveva scritto un libro per un popolo guidato da una stella e dalle rocce rosse.

Non c'erano fuochi, non c'erano luci, nominarono la prima stella della notte e videro le scogliere rosse.

Rosso... fuoco... luce...

Molto presto m'imbattei in questo verso di Derek Walcott:

«Faro e stella fanno già amicizia».⁴³

Mi sembrò di buon auspicio: guarda, mi dissi, gli scrittori e i poeti con i fari si parlano.

«Quand'ero piccola credevo che [il faro di] Tuskar fosse un uomo e il faro di Blackwater una donna, e che si mandassero segnali l'un l'altra, e anche con altri fari, non so, tipo richiamo di animali. Lui era forte e possente, lei più debole ma più costante, e qualche volta lei cominciava a far brillare la sua luce prima che l'oscurità fosse calata del tutto. Pensavo che si chiamassero l'un l'altra. Era molto rassicurante... lui così forte, lei così fedele».

I fari si parlano, si smentiscono, contraddicono, minacciano e rassicurano – come nel brano appena citato, dal romanzo dello scrittore irlandese Colin Tóibín, *The Blackwater lightship* (*Il faro di Blackwater*, traduzione di Laura Pelaschiar, Fazi) – da un libro all'altro, da un secolo e da un continente agli altri; prima, dopo e nello stesso tempo. Possono farlo perché, lo vogliano o no, comunque arrivano su una pagina scritta, s'impadroniscono con prepotenza di una parte di essa, concentrano su di sé l'attenzione dello scrittore e del lettore, prima di lasciargli oltrepassare il raggio di portata. Altrimenti, che simboli del “doppio” sarebbero?

Un faro diventa presidio di: sicurezza e insidia; straniamento e innamoramento; salvezza e perdimento; ricongiungimento e distacco; solidarietà e egoismo; lontananza e vicinanza; arrivo e partenza; ricordo e illusione; affermazione e smarrimento di sé; speranza e disincanto.

Tutti questi simboli si sdoppiano, ancora, appena cambi il punto di vista. Da terra a terra, da terra a mare, da mare a terra:

«Una nave nei guai dista dal faro esattamente quanto il faro dista da essa; una verità ovvia, se non fosse che, se a bordo ci sei tu, questa particolare circostanza non riveste più alcuna importanza. Semplicemente, odi il guardiano del faro che se ne sta al caldo e al sicuro, e soprattutto perché è da lui che dipendi. Ma al tempo stesso, preghi che sia nella sua forma migliore».⁴⁴

Guarda, o fatti guardare da un faro: esplose l'imprevedibile mosaico del caleidoscopio.

Forse anche le assenze possono dirci qualcosa: chi sa spiegarmi perché non ce n'è uno – nessuno, io, ne ho trovato – nell'opera omnia di Giorgio Caproni, il gran poeta intriso di marinità genovese; o nella disincantata incantatrice saga interoceanica di Maqroll il Gabbiano del colombiano Alvaro Mutis; o nel lungo canto d'amore per l'America di Walt Whitman? Né in certi romanzi che sembra abbiano vocazione per contenere fari e relative considerazioni: *Death Ship* di B. Traden (in italiano *La nave morta*, tradotto per Edizioni Tea da Teresa Pintacuda); *Das Holzschiff* di Hans Henry Jahnn (*La nave di legno*, tradotto per Rosellina Archinto da Francesco Saba Sardi); *Les marins perdus* di Jean Claude Izzo (*Marinai perduti*, edizioni e/o, tradotto da France Doriguzzi). Tutti e tre questi libri raccontano di fosche tragedie che coinvolgono uomini e navi, lunghe descrizioni di mari, porti, atterraggi e partenze, e mai un faro. Solo Izzo concede una fugace apparizione alle luci del Canale di Panama: «L'Eridan si faceva strada in un dedalo di isole. Le “stelle verdi” a luci fisse, la linea di meda. Le stelle verdi scintillanti, le boe».

«Mi piacerebbe abitare in quella casa lassù», disse una voce.

Prima di voltarsi Vittorio guardò verso le rocce più alte: «E' soltanto un faro».

Parlano due personaggi di un libro di Paderiali, la storia di due ragazzi arruolati in Marina.⁴⁵

Malcom Lowry è uno dei grandi scrittori dove i fari pullulano:

«Mai visti tanti fari in vita mia.

«Nemmeno io.» : fa dire ai due suoi protagonisti-alter ego.

Da Paderiali lo separano anni, oceani, continenti e ispirazioni: due scritture che non hanno molto in comune. Tranne i fari. Perciò Lowry può rispondere a Paderiali (o viceversa?):

«Un faro era senz'altro l'ultima cosa che associavi a una casa: eppure questi segnali sparsi sulle rocce, questi farolitos che erano una testimonianza dell'estrema pericolosità della costa (e dell'estrema pericolosità di vivere in un simile isolamento: nella sua esperienza Ethan ricordava più di un tragico delitto commesso in un faro) non soltanto erano case, ma del tutto ovviamente e ostinatamente amati come tali...»

«Stavano passando davanti all'altro faro – e anche questa, pensò ancora Ethan, poteva essere la casa dei sogni di qualcuno – un'altra struttura cilindrica con i muri bianchi e il tetto rosso che poggiava su una punta rocciosa, e già emetteva il suo raggio regolare di speranza, e ammonimento, e invito». ⁴⁶

Sembra un concentrato di simbologia faristica. Casa, sicurezza, speranza, ammonimento, invito. All'improvviso e contemporaneamente: l'insidia, il mistero, che da Lowry ci riportano fra le pagine di Howard Norman:

«E avevo visto altri fari... Sapevo che erano tutti ben tenuti... Ciascuno di essi era invitante a suo modo, e suscitava sempre nel visitatore il desiderio di entrare. Ad attirarti poteva essere una porta aperta, una lampada accesa o qualche altro segno di vita... Ma... c'era qualcosa di gelidamente appartato nel faro di Botho... quel faro mi dava l'impressione che il solo ammirarlo a distanza equivalesse a un'intrusione. Nondimeno, era una presenza imponente, così bello e isolato, e, nei giorni limpidi, visibile a chilometri di distanza...».

Il farista Botho sarà ucciso, lui che «con quel suo fascio luminoso sa individuare una goletta nei guai, sa orientarlo in modo da guidare in porto una barca, proprio come se fosse Gesù che cammina sull'acqua lungo un sentiero di luce benedetta». ⁴⁷

Salvezza e perdizione.

Nelle Sabbie di Goodwin, Herman Melville pone, con tre sole righe di testo, i muti segreti conosciuti dai morti. Perché lancia questo oscuro messaggio da Moby Dick? L'asciutta nota che Cesare Pavese scrisse nella sua traduzione per l'editore Frassinelli, spiega (spiega?):

«Sono banchi all'entrata dello stretto di Dover, subacquei ad alta marea e mobili, su cui non si possono costruire fari. Naufragi ogni tanto. C'è poi una leggenda che essi segnino la tomba di un'isola scomparsa nel secolo XI».

Arthur Rimbaud, Corrado Govoni, Giovanni Comisso: perdimenti, di anime e di navi; pericolo con la salvezza a portata di prua: da che cosa mai d'altro potrebbero essere avvicinati scrittori tanto lontani, nello spazio nel tempo e nell'animo?

«La tempesta segnò i miei risvegli marini./ Dieci notti, indifferente all'occhio annidato/ dei fari, sopra i flutti, gli eterni arrotini/ di vittime, più lieve di un sughero ho danzato». ⁴⁸

«Anche il mare ha la sua primavera:/ rondini all'alba, lucciole alla sera./ ... E le lucciole, enormi, son le seppie morte,/ lanterne sorde/ di palombari annegati,/ fari di naufraghi pericolati». ⁴⁹

«Già si scorgevano i fari dei porti vicini, ma l'oscurità pareva ci avesse riportato più indietro. Le onde ci assalivano di fianco, il veliero si sollevava, scendeva, l'onda scalcava il bordo, spumeggiava sulle pietre e passava dall'altra parte. L'ultimo lembo di luce si dileguò presto dal cielo e poi ci trovammo nella notte agitata dallo scroscio delle onde innumerevoli e accerchianti e dai sibili del vento fra le fumi». ⁵⁰

Sulla notte del mare s'è accesa una luce, ma l'unica certezza del navigante è che: la vede. Altro non può sapere. Leggende, cronache, avventure romanzesche di ogni tempo e di ogni marineria parlano di luci sirene del disastro, ingannatrici lusinghe di salvezza. Navi e uomini che andavano sul mare sono stati, a lungo, per millenni, *res nullius*: i saccheggiatori, ma prima che saccheggiatori artefici di relitti, accendevano fuochi ben dentro la linea di costa, le prore dirigevano fiduciose verso la frantumazione. Cominciò, come già si tramandavano gli antichi greci, un re dell'isola Eubea, per vendicarsi dei soliti sprovveduti vincitori di Troia; continuò fino agli albori del secolo scorso, sulle coste atlantiche d'occidente e di levante, dalla Cornovaglia alla Terra del Fuoco. I fari ruppero la catena dell'inganno consapevole. ⁵¹ Ma ogni navigante e farista agghiaccerebbe all'incubo giocoso evocato da questo brano di Raffaello Brignetti:

«Io avevo toccato una macchinetta, un aggeggiò che c'è in tutti i fari, una specie di orologio più grosso: secondo il passo che ha l'orologio la lanterna manda lampi o giri più svelti, o più calmi. E' per questo che i bastimenti e i vapori vedendo i lampi capiscono che faro è e che mare è.... Io e Fanio pensammo: confondiamo un po' anche questo cavolo di orologio! Spostiamo tutto. Chissà, nella confusione verrà qui una nave che non c'è mai venuta, una petroliera».⁵²

Ma no, non può accadere: il pericoloso candore immaginifico della fanciullezza non ha mai fatto tali danni; almeno, non tra i fari che ho incontrato in questa biblionautica. Vi rassicuro immediatamente con l'aiuto di Lowry:

«Gran dio, sembra che manovriamo di nuovo», il secondo ufficiale, ridendo, dice a Primrose: «Bene, le abbiamo salvato la vita, Madame»

«Alba, con un albatro, uccello del cielo, che scivola a poppa.

A 9nds arrivée Bishop Light, Angleterre, le 17 D,c. vers 11 H».⁵³

Vite strappate al ciclone: una riga per annotare l'evento sul giornale di bordo. Solo qualcuna in più ne annotò sul diario di navigazione il capitano, con patente britannica, Vincenzo Fondacaro, intrepido navigatore – emigrante calabrese che dal 3 ottobre del 1880 al 23 gennaio del 1881 attraversò l'Atlantico da Montevideo a Gibilterra, con una barca a vela di nove metri e due compagni d'avventura; la barca si chiamava *Il Leone di Caprera*. Ne ricavò gloria gratis e volatile, una stretta di mano del re Umberto, la promessa regale di una sottoscrizione, che rimase una promessa.

«Alle 10 di sera il vento si mutava a sud-est e noi ne approfittammo veleggiando a forza col timone dritto all'Isola di Ferro (Canarie) dall'estremità occidentale, già guardando orridi precipizi perpendicolari ed antri pel demonio; ...e a render più difficile l'approdo non vi era nessun faro di ponente, l'acqua profondissima, talché un vascello non può accorgersi di esserci, finché non vi urta dentro. ...A mezzogiorno stavamo a fronte del faro delle Gran Canarie, distante tre miglia».⁵⁴

Non c'erano fari quando in un giorno imprecisato di fine estate, anno 1893, si concluse la sua seconda impresa: a bordo della barchicella *Cesare Cantù*, con tre marinai, aveva salpato da Montevideo per Chicago, dove non arrivò mai. I giornali, in quei giorni, pubblicavano notizie su un ciclone nel Golfo del Messico. Negli oceani dell'inchiostro e tra i marinai di carta, sei uomini di mare, dimenticati dentro una storia da romanzo che nessun romanziere ha mai scritto: Vincenzo Fondacaro, Orlando Grassoni, Pietro Troccoli, Pasquale Carrisi, Vincenzo Galasso, Vincenzo Sciplini; erano tutti, per quel che vale, emigranti italiani del sud.

Quando in una trama percorsa da invenzioni della fantasia compiono fugaci intrusioni le figure della realtà, le connessioni e i salti da una pagina all'altra s'inzeppano, si stenta a ritrovare il segnalibro. Perché noi naviganti immaginari crediamo in un proverbio, di cui abbiamo un po' arruffato i termini e che, nella nostra saggia versione, ammonisce: fra il dire e il mare c'è di mezzo il fare.

Arriva Joseph Conrad, capitano mercantile di sua maestà britannica, e grande scrittore dopo l'ultimo imbarco, a darci una cima di rimorchio. Perché la trama, a questo punto prevede il simbolo più ovvio, cioè il più difficile.

Faro: partenza.

Facciamolo raccontare dal Gran Capitano degli Animi Incrinati:

«Il prendere il punto di Partenza è, forse, l'ultimo gesto di riconoscimento professionale della terra da parte di un marinaio. E' il suo "addio", non sentimentale ma tecnico. D'ora innanzi l'ha finita con la terra rimasta di poppa della sua nave. Si tratta di una faccenda personale dell'uomo. Non è la nave a prendere il punto di Partenza; prende il punto di Partenza il marinaio per mezzo di rilevamenti incrociati che stabiliscono il posto della prima

minuscola crocetta a matita sulla distesa bianca della carta delle rotte, dove la posizione della nave a mezzogiorno sarà segnata a matita con un'altra minuscola crocetta in tutto simile per ogni giorno della traversata. E ci possono essere sessanta, ottanta, qualsiasi numero di queste croci sulla rotta di una nave da terra a terra. Il numero più alto di simili croci che mi sia capitato è di centotrenta, dalla stazione dei piloti delle Sandy Heads nel Golfo del Bengala al faro delle Scilly...».⁵⁵

Alla sobrietà tecnica di capitano Conrad si contrappone l'accuratezza del poeta Mussapi, un innamorato del mare (oltreché, a ragion veduta, di R.L. Stevenson).

Faro: arrivo.

«Il faro, luce sospesa, alta, nel cielo, ma retta da un torrione, più bassa delle stelle, rappresenta la zona di confine tra i due regni, la sintesi fra il mondo illuminato dal disegno celeste e quello alimentato dalle fornaci, e segna la fine dell'esperienza metafisica, il ritorno al mondo... La memoria del marinaio che si affacciava a quel punto sospeso fra terra e cielo, a quella torre illuminata (un tempo, prima delle lampade ad olio fiammeggiante come una gigantesca torcia) si raggrumava attorno a un evento, a un volto, o a una visione dettata dalla stanchezza e dal sole martellante. Tutta l'esperienza del viaggio si condensava rapidamente attorno a un avvenimento o una figura mentre gli occhi dell'immaginazione procedevano già oltre quel faro sacro di confine tra i due regni... Quella luce che segnalava una prominenza pericolosa, o una costa frastagliata o semplicemente la premessa della terra, illuminò sempre quell'attimo in cui la memoria dell'avventura e desiderio delle cose terrene si mescolano generando la quieta ebbrezza, la febbrile ma controllata tensione che precede l'approdo. Il ritorno ha il suo poema, l'odissea, e il suo simbolo, il faro: custodisce i navigatori che tornano nella notte, è il primo, luminoso, segnale della terra...» (Roberto Mussapi, *Inferno, mari isole: Storie di viaggi nella letteratura*, Bruno Mondadori)

Su partenza e arrivo, e sul ruolo del faro in tale ineluttabile andirivieni degli umani sui mari, c'è ben poco da aggiungere; tranne che, ovviamente, solo parole: che ne prepongono e contengono infinite altre. E questa doverosa citazione dello struggente *The Old Man and the Sea* del grande Hemingway, tradotto con amore da Fernanda Pivano e di cui risparmiamo l'ovvia dizione italiana del titolo. Qui il faro non c'è, bastano le lucine lontane:

«Sentì [*il vecchio Santiago*] che era dentro la corrente ora e vide le luci dei villaggi rivieraschi lungo la spiaggia. Ora sapeva dov'era e non era nulla tornare a casa».

Sullo stesso mare del Caribe, Derek Walcott lancia un brivido d'angoscia:

«...Nessuna casa ci sarebbe venuta incontro sulla nostra costa/ e i pescatori temono tutto questo proprio come Ulisse/ finché non vedono l'occhio solitario del faro lampeggiare» (*Omeros*; traduzione di Andrea Molesini, Adelphi).

Solo una veloce riflessione: finora s'è parlato dei sentimenti degli umani. E le navi?

Samuel Taylor Coleridge la sapeva lunga, all'inizio del suo straziante poema *The Rime of the Ancient Mariner* (*La leggenda del vecchio marinaio*, traduzione di Enrico Nencioni, Longanesi):

«La nave, salutata, aveva già lasciato il porto e lietamente filava sull'onde, sotto la chiesa, sotto le colline, sotto la punta del faro...».

Anche le navi, si dice, hanno coscienza dell'essenza dell'acqua.

Stevenson, che da ragazzo aveva conosciuto decine di fari "di famiglia", arriva per la prima volta davanti a un'isola della Polinesia e subito un percettibile senso di inquieto straniamento scorre sulla pagina, registra una mancanza:

«L'occhio era ingannato dallo sparpagliarsi di tinte vaghe, indefinibili; ...e l'isola, sotto questo baldacchino immateriale, splendeva e si levava compatta davanti a noi. Nessun faro, nessun fumo di città, nessun pilota che ci guidasse. Il nostro porto si nascondeva lì».⁵⁶

Lo straniamento dell'arrivo; quello della partenza, grande accumulatore di malinconia e di incertezze.

Il comandante della nave cargo *Hondurian*, che Francesco Biamonti manda a navigare con un carico pericoloso su una rotta segreta per un porto sconosciuto, ci trasmette la sua ansia con la rassegnata contabilità dei fari che, uno dopo l'altro si lascia a poppa, dalla costa francese a quella italiana; dopo l'ultimo, concretamente entra nel suo mare dell'ignoto.

«Le rade avevano una loro lentissima pulsazione. Ritmo antico, quasi primordiale dei fari mediterranei. Costa che si componeva in una mesta felicità di scogli, di penisole...

«Passando la punta del Decollato, il mare dava colpi d'ariete. Poi presero il mare alto. Persero di vista i fari. Il cielo era limpido, con un cordone all'orizzonte...

Ormai l'*Hondurian* prendeva il largo... Si vedevano ancora i fari di Cap d'Armes e di Cap Camarat, entrambi di luce bianca, uno a gruppi di due e l'altro a gruppi di quattro lampi. Poi Cap d'Armes, portata ventitré miglia, sparì nell'orizzonte. Veder scomparire un faro era allontanarsi da un messaggio, da un avviso. - ...E Cap Camarat ormai agonizzava alto, per riflesso, sopra la curva terrestre...

Si vedeva soltanto, a tratti, il fanale della Maddalena; la terra tornava a sparire».⁵⁷

Con la perfida complicità della rima in ari, la vitale ironia di Pirandello abbandonò il poeta in questa navigazione nelle memoria (soffre il mare lungo della retorica):

«Navi ho veduto per lontani mari/ sul tramonto salpar lente dal porto/ Ho salutato anch'io remoti fari,/ passando, e so che sian pena e sconforto/ nel lasciare la patria e i propri cari».

«Salpa dall'intricato porto a sera/ con flosce vele qualche nave, a lento/ mentre il faro s'accende e nessun vento/ spira sull'acque e sale una preghiera».

E finalmente: «E al fin eccomi in porto. Ancor mi resta/ negli occhi uno stupor truce, una truce/ visione, il terror della tempesta;/ ma svaniran nella tranquilla luce./ È certo intanto che son salvo in porto/ Logorato, ma salvo. Arida sponda/ e inamabile è questa; è vero: morto/però a lei mi potea trascinar l'onda».⁵⁸

Viaggiare sul mare per Pirandello dovette essere una sofferenza.

Se poi è la Patria a strapparti dalla tua patria, lo straniamento diventa, nei versi di un altro siciliano, Mario Farinella, il dolore del soldato in viaggio per la guerra, sul ferribòt di Messina:

«Cancellava l'ondata dello stretto/ una vittoria nera stampigliata/ sulla muraglia del Faro».⁵⁹

Comunque andasse, la vittoria era "nera". In quei tempi, il nero era colore d'ordinanza: non piaceva molto all'emigrante di ritorno, spedito sullo Stretto dal terzo siciliano di questa sequenza, Vittorini, con «astratti furori» e una scorbutica attrazione per il paese lasciato tanti anni prima. Scorbutica e basta, senza speranze, senza emozioni? Al personaggio sembrava così, lo scrittore lo smascherò con una trappola prospettica:

«Il mattino era di pioggia ma non pioveva, tutto era bagnato sull'alto ponte e il vento soffiava bagnato e i fischi dei battelli risuonavano bagnati, e come fischi d'acqua giungevano da terra quelli delle locomotive, ma non pioveva, e dall'altra parte delle ciminiere d'un tratto si vide in mezzo all'inverno marino la torre del faro in viaggio, altissima, in navigazione per Villa San Giovanni».⁶⁰

La torre in navigazione verso il continente... Quasi una eresia istituzionale, meno di cento anni prima. Perché non era un faro qualsiasi, piantato su terra siciliana. Era *Il Segnale del Regno*, il *Cardine* su cui i re napoletani avevano imperniato l'etica e la pratica del potere e dell'amministrazione centralizzati. Il regno, com'è noto, si chiamava "delle Due Sicilie", le leggi erano formularmente proclamate per i territori "Al di qua e al di là del Faro": paradossale

geografico, imbroglione semantico con cui i Borbone affermavano la centralità della porzione continentale dello Stato, tentavano di neutralizzare la “separatezza” dei siciliani, lasciandoli a crogiolarsi stoltamente con la parola.

Dovette avere un inconscio valore simbolico, il faro, per i governanti borbonici e quando la guarnigione sconfitta abbandonò Palermo portò con sé tutto quanto poté fare arsenali e depositi. Nella *Parte non Ufficiale* il *Giornale Ufficiale di Sicilia* del 28 giugno 1860 pubblicò questa indignata notizia:

«Oggi svelansi agli occhi nostri nuove distruzioni e nuove depredazioni fatte delle truppe borboniche. Il novello Ispettore pel servizio dei fari di Sicilia ci mette in grado di annunziare che esse involarono nei magazzini dell'Arsenale di Marina il faro di 2° ordine che era destinato pel Capo Granitola, col suo orologio; due fanali di 5° ordine da servire nei porti di Girgenti e Catania; la lanterna provvisoria e 150 tubi messi in pronto per l'antico fanale del porto di Marsala; due lenti girevoli per fanali di 5° ordine; 30 lastre per lanterna d'involuppo dei fanali di 4°. 5° e 6° ordine e molte ferramenta utilissime».

Nicola Aricò con *Illimite Peloro* (ed. Mesogea) ci regala l'affascinante racconto sulla città di Messina, sul suo faro, sullo Stretto che dalla città prende il nome e degli dei che hanno governato squarci nel terreno e correnti marine:

«Faro fu indicazione metonimica sin dal suo primo apparire. Designò, nello strumento di segnalazione, un luogo geografico dove si rendevano praticabili due passaggi diversi: uno di terra da una costa all'altra, l'altro di mare fra Jonio e Tirreno... Il toponimo “Faro” avrebbe dunque la seguente dinamica: a) costruzione della lanterna sul promontorio del Peloro, intorno al I secolo a.C. o in epoca antecedente, la più antica in Italia con cui segnalare ai naviganti, mediante fuochi, il passaggio a Levante o altro tipo di passaggio; b) estensione del termine “Faro”, nell'alto medioevo, dalla lanterna – che intanto potrebbe essere diventata mero rudere – all'acqua dello Stretto, dove si era estesa o si estendeva ancora l'informazione dei fuochi...».

A bordo della nave da guerra austriaca *Novara*, l'arciduca Massimiliano d'Asburgo, compì nel 1852 una lunga crociera nel Mediterraneo. Incrociò nelle Eolie e, naturalmente, attraversò lo Stretto. Dei giorni passati in Sicilia lasciò un resoconto molto bello e dettagliato, dai cui riprendiamo questo brano:

«Nonostante che il faro in sé non possa essere definito come un edificio interessante, il tragitto per arrivarvi merita tuttavia di essere fatto. Si procede lungo la costa montagnosa cosparsa da pittoreschi arbusti di cactus e aloe, attraverso i laghi salati, tanto famosi nei tempi passati, dai quali emergevano diversi bei templi, per arrivare alla torre di Cariddi, che non è altro che un volgare faro, costruito nella sabbia. Dalla piattaforma della torre si gode una vista sul mare: si vedono Stromboli, la grigia rocca rocciosa di Scilla e, da una prospettiva nuova, il bello stretto».

Il ponderoso volume, ricco di bei disegni, ha per titolo *Aus meinem Leben, Aphorisme, Gedichte - Einige Tage in Sicilien* ed è stato ripubblicato dalle Edizioni dell'Arte di Siracusa anni fa, con la traduzione di Helga Pfeifer (*Dalla mia vita, scritti di viaggio, aforismi, poesie. Alcuni giorni in Sicilia*). La prima edizione fu stampata e pubblicata a Lipsia nel 1867: il 19 giugno di quell'anno, Massimiliano, che nel frattempo era diventato l'improbabile Imperatore del Messico, fu fucilato dai repubblicani di quel remoto paese a Querétaro.

Ma questa è un'altra storia.

Partire per la guerra, e fino a non più di cent'anni fa partire per mare: ecco, si è fra i chiamati, coloro che da questo atto in poi diventano gli abitanti del limite, dell'estremo.

Ci sono altri viaggi, partenze, arrivi che il mare del sommergimento se lo portano dentro: allora c'è bisogno di un faro; che segni il punto di non ritorno, che indichi il punto da oltrepassare.

Stephen Dedalus - Telemaco, mandato da Joyce a bighellonare su se stesso lungo la spiaggia di Sandymount, cammina sulla riva e:

«Ehi, non sto mica camminando fino alla nave-faro di Kish, per caso?... Si fermò all'improvviso... Tornare indietro».⁶¹

Un altro giovane, inglese stavolta, per tutta la sua fanciullezza ha guardato dalla finestra «il Faro grigio, distante, austero» in mezzo alla baia, progettando e proponendo gite che la volontà del padre puntualmente negava. Adesso, James Ramsay è un giovane uomo, può e vuole decidere da solo, imbarca padre e sorelle e finalmente:

«Eccolo che si stagiava, nudo e dritto, abbagliante di bianco e di nero, e si vedevano le onde rompersi in schegge bianche come vetro infranto contro gli scogli... Ecco com'era, pensò James, il Faro che per tutti quegli anni avevano visto attraverso la baia, era una torre nuda su una roccia deserta...».⁶²

All'ultimo, si sa, arrivano i ricordi: quelli fallaci e nonostante ciò creativi; quelli dolcissimi dell'innamoramento.

Fu per un ricordo della serie "scherzi della memoria" che Antonio Tabucchi scrisse il suo primo libro, un piccolo libro d'amore per le isole Azzorre:

«A lungo ho portato nella memoria una frase di Chateaubriand: *Inutile phare de la nuit...* Nella mia memoria questa frase si associava al nome di un'isola lontana e improbabile: Ile de Pico, inutile phare de la nuit ... Mi resta da dire che a Pico la notte, non brilla nessun faro».⁶³

Un doppio scherzo della memoria: con i fari bisogna andarci cauti, perché mi resta da dire che la "Carta hidrografica do Arquipelago Dos Açores, compilada dos mais recentes documentos portugueses e estrangeiros existentes no Instituto Hidrografico", edizione 1985, sull'isola di Pico ne riporta due. Sulla costa sud. Ma dall'isola di Tabucchi, Horta, dirimpettaia a occidente non si vedono.

Alla fine del suo lungo dormiveglia onirico, Molly infedele Penelope di Leopold "Ulisses" Bloom ricorda i giorni del loro corteggiamento:

«...Il sole splende per te disse lui quel giorno che eravamo distesi tra i rododendri sul promontorio di Howth con quel suo vestito di tweed grigio e la paglietta il giorno che gli feci fare la dichiarazione sì prima gli passai in bocca quel pezzetto di biscotto all'anice e era un anno bisestile come ora sì 16 anni fa Dio mio dopo quel bacio così lungo non avevo più fiato sì disse che ero un fior di montagna...».⁶⁴

Il promontorio di Howth per Joyce un luogo dell'adescamento e del corteggiamento, dell'amore:

«...E il faro di Bailey sul capo Howth... La sera estiva aveva cominciato ad avvolgere il mondo nel suo misterioso amplesso. Lontano, laggiù ad occidente, il sole tramontava e l'ultimo barlume del giorno che ahimè fugge veloce indugiava amorosamente sul mare e sulla spiaggia, sul superbo promontorio del nostro caro vecchio Howth, fedele guardiano come sempre delle acque della baia, sopra le rocce coperte d'alghe del litorale di Sandymount e, ultima ma non meno importante, sulla tranquilla chiesetta da cui, di quando in quando, usciva a fiotti nella pace circostante una voce di preghiera per colei che è nel suo immacolato fulgore un faro sempiterno per il cuore umano sbattuto dalle tempeste, Maria, stella del mare...

Gerty... lasciò vagare lo sguardo sul mare infinito. Era come le pitture che quell'uomo faceva sul marciapiede con tutti i gessi colorati e che peccato lasciarle lì a farle scancellare tutte, la sera e le nuvole che compaiono e il faro di Bailey sul capo Howth... E mentre guardava il suo cuore si mise a battere forte. Sì, era proprio lei che quell'uomo stava guardando...».⁶⁵

Con la stessa indifferenza dei suoi annosi mattoni imbiancati un faro può giustificare e propiziare sentimenti di serenità o di riflessione:

«Una spiaggia del Nord. Jean e Laurence sono seduti all'estremità del molo, ai piedi del faro. Quel giorno il mare ha un bel colore verdeazzurro nel quale il sole posa qua e là macchie più chiare. Tutti e due guardano in silenzio i gabbiani...».⁶⁶

A un'altra latitudine, sotto il faro immaginario di Vigata Camilleri mette a sedere il suo commissario Montalbano quasi in ogni libro della saga. Un esempio fra i tanti possibili:

«Montalbano usava, quando voleva pensare meglio a un problema o semplicemente pigliare un tanticchia d'aria... andarsene a fare una lunga passeggiata fino a sotto il faro che stava in cima al molo di levante».⁶⁷

In chiusura, torno all'inizio.

Vi ricordate di Febo, dio degli sbarchi che si fece faro? Certamente un benefattore: del resto, era il Sole. Però, crudelissimo con i suoi sacerdoti moderni e cioè i faristi, che ormai accanitamente perseguita, sembra che voglia estinguerne il nome sulla terra.

I giornali del 27 novembre 1998 hanno pubblicato questa breve notizia: «Ha chiuso la porta ed ha abbandonato per sempre il faro di Broadstairs. Dermot Cronin, l'ultimo guardiano del faro su suolo britannico è stato mandato in pensione e da questa sera sarà un impulso inviato da un computer a fare accendere la luce che dal 1499 guida le navi al largo della costa sudorientale dell'Inghilterra. Il faro risale, nella sua forma stessa attuale, al 1691, ma un faro è presente sul posto fin dalla fine del 1400. Prima di allora, nello stesso posto venivano accesi dei falò per avvertire i naviganti della pericolosa secca di Goodwin».

E ai nostri giorni, i giornali sono stati pieni di articoli sugli undici fari italiani, di cui quattro in Sicilia, venduti al migliore offerente.

Requiem per i faristi, intonato dallo scrittore Giuseppe Pederiali:

«I guardiani dei fari erano spariti da molto tempo, insieme alle loro amanti, le sirene che le eliche delle moderne navi avevano ucciso, e ai draghi marini migrati negli abissi perché non sopportavano il sapore della nafta. I guardiani dei fari erano una razza speciale di marinai stanziali, abitavano in casette costruite ai piedi della torretta del faro, in vista dei tratti di mare più pericolosi per i naviganti, in luoghi desolati e solitari sulle scogliere, o su isole tanto piccole che l'edificio del faro spesso le occupava interamente. Guardavano le tempeste con il medesimo tremore dei naviganti: il faro non affondava, ma poteva crollare sotto la passione delle onde. I guardiani dei fari scrutavano il mare nella notte spezzata a intermittenza dalla luce, e percepivano le navi ancor prima di vederle. Era il faro a ricordare ai marinai che esisteva la terra. Quando la nave Rampino andava per isole a visitare i fari, i guardiani erano ormai estinti, sostituiti dalla Valvola Solare...».⁶⁸

Una pignoleria: nei ruoli, ad esaurimento, del "Servizio dei Fari e del Segnalamento Marittimo" italiano si cercherebbe invano la qualifica di "guardiano". Ci si trovano invece – e non so per quanto ancora, visti i tempi – con asciutta terminologia tecnica: capi-fanalisti, fanalisti di prima e seconda classe, aiuto-fanalisti.

Non sono tutti estinti, i faristi: il fatto è che cominciano ad estinguersi i fari. Il fascio di luce, dicono, è sorpassato, sono più sicuri i fasci elettronici: perciò, appena un meccanismo va in avaria, sia pure per un filo corroso dal salino, il faro degrada di giorno in giorno, fino alla sua inevitabile "dismissione" dal servizio attivo.

Finale.

Racconto del pescatore di Marettimo Vincenzo Ricevuto, mentre al timone del suo *Bambino Gesù* ma per tutti *Il Balilla*, in rotta verso la Seccanova, passa davanti al faro di Punta Libeccio a Marettimo. Vincenzo aveva ha maniato remi e lenze da quando aveva cinque anni [*in quel momento ne aveva settantacinque*] e della sua infanzia marina diceva che erano i tempi primitivi. Il faro, che è uno di quelli venduti per farne chissà che *resort*, da tanti giorni era in avaria:

«La luce picchiusa che s'è accesa è il faro, una pena. Era la spada di luce dell'Arcangelo Gabriele, lo vedevamo dai banchi, in mezzo al Canale. Ci dava conforto e sicurezza all'animo, che alla mente bastava il radar. Guarda com'è ridotto, una candela. Un miliardo per i pannelli solari, l'impianto pronto, il farista dice perfetto e funzionante, non lo hanno mai messo in moto, mancava l'allacciamento, vuol dire un cavetto elettrico, i pannelli ormai in avaria eterna, gli accumulatori scarichi...».

Nell'anagrafe della Zona Fari:

- Anno di costruzione: 1853.
- Torre: ottagonale in muratura.
- Altezza dalla cima alla base: m.24,40.
- Altezza sul livello del mare: m.73,20.
- Colorazione esterna: bianca con fascia centrale nera.
- Settori occultati: visibile fra 298° e 151° (213°).

«Faro di prima, luce potentissima a guardia del Canale fino ai banchi tunisini: millecinquecento Watt di fulgore, trentasette miglia di portata luminosa, uno in più della Lanterna di Genova, ventidue di portata reale.

Ma a chi servono i fari, ormai? A chi i faristi?

Le navi vanno sulle rotte tirate dalle cime fittissime e invisibili delle onde elettromagnetiche, dagli spazi stratosferici radiazioni pulsano infallibili dai satelliti sui trasponder di bordo, un programma un tasto un dito bastano per una navigazione sicura, puntonave con margine d'errore cinque metri.

Uno ad uno, i faristi concludono il loro giro di guardiani della luce rotante, nessuno prende il posto lasciato, il posto non c'è più.

Uno ad uno, gli orgogliosi tracotanti fari s'immiseriscono a lampioni, accesi e spenti in automatico dallo scuro e dall'albaria sulle loro imponenti torri impotenti. Alcuni servono ancora per le rotte di avvicinamento, per certi atterraggi complicati da scogli maligni, da insabbiamenti imprevedibili, dai proiettori di discoteche e lunapark costieri».

Servono ancora ai pescatori? Una volta servivano, li guidavano verso i banchi di pesci:

«Donald ci porta fuori abbastanza velocemente attraverso un labirinto di altre banchine di pietra e di muraglie... Blocchi di pietra grigia, striati d'erba, scivolano a pochi metri di distanza, poi un faro bianco ed eccoci diretti verso un'area dove potremmo prendere qualche merluzzo». Così parlano fra loro i pescatori del nomade popolo del mare che vive (Vive? Ancora?) sul Pacifico, nel libro di J.Hasmilon-Paterson.

«Quelli che resistono, fari e faristi sperano nella distrazione degli uffici liquidatori, nella paralizzante accumulazione dei programmi e delle circolari. Soprattutto, si sospetta, fanno affidamento sulla inconfessata e inestirpabile paura della tenebra marina. [*Ma hanno sperato invano*].

Un mare nero e spenti gli occhi che lo sorvegliano da terra, che lo avvisano qui si sta in guardia altolà mostri. Chi si ardirebbe sulle coste?

Un orizzonte di mare cielo e terra incatramati, spento l'occhio del ciclope casalingo, io ti guardo, prora a casa che io ti salvo.

Chi avrebbe cuore di affrontare ogni notte, la notte del mare?

I fari hanno nomi che a uno estraneo alle cose del marinariggio indicano ignoti luoghi remoti, riferimenti insensati di scogli capi punte promontori marine cozzi. Senza il faro chi s'accorgerebbe di essi sulla terra?».⁶⁹

Non è per ridondanza se sulle carte nautiche i fari sono contrassegnati con vistosi segni color magenta che sembrano punti esclamativi.

Paolo Rumiz, nella sua epopea sui fari mediterranei, a questo punto ci fa un dispetto:

«...Dovrei dirvi dove sono. Per esempio che questa è un'isola lontana da tutto eppure al centro di tutto. Uno scoglio che, nonostante la distanza, è impossibile mancarlo. È microscopica, ma sulle mappe nessuno la dimentica, perché è un punto nave fondamentale. È segnata anche sulla mia carta del Mediterraneo, scala 1/2.000.000, e la scritta che la identifica è dieci volte più grande di lei. Dovrei darvi la coordinate, latitudine e longitudine, ma no lo farò. Non vi dico neppure la nazione a cui appartiene... Sappiate solo che di qui sono passati un po' tutti. Greci, Latini, Slavi, Turchi, Veneziani, genti di lingua tedesca, Inglesi e pirati saraceni. Persino Napoletani. Un'unica informazione: qualche millennio fa gli antichi l'hanno battezzata col nome del mare, perché ai loro occhi essa ne rappresentava la quintessenza. Non chiedetemi altro...».⁷⁰

Sconsolato, l'allora dirigente della Zona Fari Sicilia-Calabria, comandante Aricò, un giorno di una diecina d'anni fa ripassava ad alta voce l'esile bilancio del suo ufficio: per la cosiddetta piccola manutenzione, quella minima che garantisca il funzionamento di tutti i fari calabro-siculi, cento milioni l'anno. Chissà quanti euro costi, oggi

«Non allarmiamoci. Mare e terra non torneranno ad essere celati l'uno all'altra; la terra frugherà il mare notturno con flussi ininterrotti di raggi elettronici, dal profondo delle tenebre altri raggi scomporranno ogni molecola costiera e la riporteranno in bell'ordine sugli schermi dei computer. Non ci sarà altro pericolo che quello di non vedere più nulla. Nostalgie di crocieristi insonni, di velisti perditempo, di pescatori arcaici. Tutto sarà identificabile e localizzabile, con precisione: ma tutto invisibile».⁷¹

Prova generale di uno spettacolo che ci promette un mappamondo senza mare:

«Vidi poi un nuovo cielo e una nuova terra, perché il cielo e la terra di prima erano scomparsi e il mare non c'era più».

Non c'è di meglio che una citazione dell'Apocalisse (21,1) per farci coraggio!

Sai che danno se il faro di Punta Che-Non-Si-Vede-Più si spegnerà, prima o poi...

NOTE

- ¹ Apollonio Rodio, *Le Argonautiche* (libro IV:vv.1706-1712; 1717-1721), traduzione di Guido Paduano, Rizzoli,1986.
- ² Omero, *Odissea* (libro XII: vv.283-286), traduzione di Maria Grazia Ciani, Marsilio, 1994.
- ³ Apollonio Rodio, *op. cit.*, (libro IV: vv.1694-99)
- ⁴ Virgilio, *Eneide*, (Libro I: vv. 88-91; Libro V: vv. 838-863), traduzione di Luca Canali, Rizzoli, 1985.
- ⁵ Robert Bazlen, *Note senza testo*, Adelphi, 1984.
- ⁶ Omero, *Iliade*, (libro XIX,p.392), traduzione di Maria Grazia Ciani, Marsilio, 1990.
- ⁷ Omero, *Odissea, op. cit.* (Libro IV, vv.525-526)
- ⁸ Pietro Janni, *Il mare degli antichi*, Dedalo,1996.
- ⁹ Eschilo, *Agamennone* (vv.281-316), traduzione di Enrico Medda, Luigi Battezzato, Maria Pia Pattoni, Rizzoli, 1995.
- ¹⁰ Camillo Manfredini, Antonio Walter Pescara, *Il libro dei fari italiani*, Mursia, 1985; Pietro Janni, *op. cit.*
- ¹¹ Leonida da Taranto, *Antologia Palatina – Corona di Meleagro*, traduzione di Salvatore Quasimodo, Mondadori,1996.
- ¹² Domenico Calabrò, *Colpo di Luna da Una vita per il suo verso – Poesie 1960-2002*, Mondadori,2002.
- ¹³ Fernand Braudel, *Il Mediterraneo*, Bompiani, 1987.
- ¹⁴ Omero, *op. cit.* (Libro XI). Ma la Sicilia non era del tutto ignota a Omero: quando Ulisse, senza rivelarsi, parla con il vecchio padre Laerte, gli inventa che: «Un demone m'ha deviato qui dalla Sicilia», libro XXIV; nel libro XX, i Proci parlano di schiavi da mandare in Sicilia e, infine, nel libro XXIV (vv.211-212, 365) si parla di una «vecchia sicula» fedele governante di Laerte. La Sicilia è sempre citata al di fuori del contesto del viaggio. Interessante analisi della “geografia” dell’*Odissea*, e in genere dei miti nautici dei Greci, è in *Mare Greco*, di Valerio M.Manfredi, Mondadori, 1994.
- ¹⁵ Apollonio, *op. cit.* (Libro IV,vv.761-764)
- ¹⁶ Virgilio, *op. cit.* (Libro III,vv.555-556; 570-574)
- ¹⁷ Alvaro Cunqueiro, *Se il vecchio Simbad tornasse alle isole*, traduzione di Danilo Manera, Marietti,1989.
- ¹⁸ Omero, *op. cit.* (Libro VIII, vv. 555-563)
- ¹⁹ Omero, *op. cit.* (Libro IV, vv.119 e ss.)
- ²⁰ Ettore Bravetta, *Le leggende del mare e le superstizioni dei marinai*, Il Vespro, 1979.
 Maria Savi-Lopez, *Leggende del mare*, Sellerio,2008.
- ²¹ Apollonio, *op. cit.* (Libro I, vv.1018-1022)
- ²² Apollonio, *op. cit.* (Libro IV, vv.2094-2097)
- ²³ Claude Farrère, *La nuit en mer?*, prima traduzione italiana di Salvatore Mazzarella, Sellerio,1996.
- ²⁴ Sulla storia dei fari, oltre al già citato *Libro dei fari italiani*, è utile, e piacevole, leggere: Jules Michelet, *La mer*, prima traduzione italiana di Aurelio Valesi, Il Melangolo, 2005; Pietro Janni, *op. cit.*; Alain Corbin, *L'invenzione del mare*, traduzione di Giovanna Antongini, Marsilio,1988; Michel Mollat Du Jourdin, *L'Europa e il mare*, traduzione di Fausta Cataldi Villari, Laterza, 2011; Predrag Matvejevic, *Mediterraneo. Un nuovo breviario*, traduzione di Silvio Ferrari, Garzanti,1991.
- ²⁵ Maria Savi-Lopez, *op. cit.*
- ²⁶ Mi pare molto bello questo brano di Michelet, *op. cit.*: «Il golfo di Guascogna è un mare di contraddizioni, un enigma di lotte... L'onda lunga del nord-ovest...se fluisce più a ovest, respinge le acque della Gironda; sommerge con orribili marosi lo sfortunato Cordouan. Non conosciamo abbastanza questo rispettabile personaggio, questo martire dei mari. E', credo, fra tutti i fari il più vecchio d'Europa. Uno solo può stargli alla pari per antichità, la celebre Lanterna di Genova. Vi sono però notevoli differenze. La Lanterna, posta a coronamento di un forte, troneggiante su una solida roccia, può sorridere di tutte le burrasche. Cordouan posa invece su uno scoglio che l'acqua non abbandona mai. Fu davvero un atto di grande audacia costruire in mezzo alle onde. Ma che dico? In mezzo a onde violente, nel vivo dell'eterna lotta tra un fiume siffatto e il mare. Patisce ad ogni istante taglienti colpi di frusta o pesanti schiaffi che rimbombano come farebbe il cannone. Un assalto eterno... Eppure, è la sola luce di questo mare... questo mare, il più terribile, è anche il più tenebroso...
- Chi può dire quanti uomini e quante navi vengono salvate dai fari? La luce, scorta in quelle orribili notti di confusione, quando anche i più valorosi si turbano, non soltanto mostra il cammino ma incoraggia, impedendo allo spirito di smarrirsi: “Resisti! Ancora uno sforzo!... Se il vento, il mare sono ostili tu non sei solo...».
- ²⁷ Maria Teresa Chialant, *Navi a picco, fari e salvataggi nei romanzi di Dickens*, Atti del convegno sul tema del naufragio, tenuto all'Università di Salerno, 1992.
- ²⁸ Alain Corbin, *op.cit.*
- ²⁹ Joseph Conrad, *Opere varie – Saggi. The Unlighted Coast (La costa oscurata*, traduzione di Ugo Mursia),Mursia,

- ³⁰ Stefano D'Arrigo, *Horcynus Orca*, Mondadori, 1975.
- ³¹ Dino Campana, *Canti Orfici e altri scritti*, Mondadori, 1914.
- ³² Fernando Pessoa, *Una sola moltitudine – Ode marittima*, traduzione di Maria José, de Lancastre e Antonio Tabucchi, Adelphi, 1974.
- ³³ Predrag Matvejevic, *op.cit.*
- ³⁴ Herman Melville, *Moby Dick, or The Whale*, traduzione di Cesare Pavese, Frassinelli, 1973.
- ³⁵ Michel Mollat Du Jourdin, *op. cit.*
- ³⁶ Pietro Citati, *Dottor Jeckyll e Mister Stevenson*, in: "la Repubblica", 30 novembre 1994.
- ³⁷ Predrag Matvejevic, *op. cit.*
- ³⁸ J. Hamilton-Paterson, *op.cit.*; Alain Corbin, *op.cit.*
- ³⁹ Charles Dickens, *Our Mutual Friend, Il nostro comune amico*, traduzione di Filippo Donini, Garzanti, 2003.
- ⁴⁰ Sergio Atzeni, *Passavamo sulla terra leggeri*, Mondadori.
- ⁴¹ Elio Vittorini, *Sardegna come un'infanzia*, Mondadori, 1974
- ⁴² Paolo Rumiz, dalla dodicesima puntata de *Il guardiano del faro, viaggio fuori dal mondo*: lo straordinario racconto in ventisei puntate pubblicato da "la Repubblica" dal 3 agosto al 2 settembre del 2014.
- ⁴³ Derek Walcott, *Collected Poems. 1948-1984 (La Mappa del Nuovo Mondo - La Flight passa Blanchissense)*, traduzione di Barbara Bianchi, Gilberto Forti, Roberto Mussapi, Adelphi, 2012.
- ⁴⁴ Howard Norman, *The Bird Artist (Coro di voci dal Faro)*, traduzione di Maria Barbara Piccioli, Frassinelli.
- ⁴⁵ Giuseppe Pederiali, *Marinai*, Rizzoli, 1994.
- ⁴⁶ Malcom Lowry, *October Ferry to Gabriola (Un traghetto per Gabriola)*, traduzione di Vincenzo Mantovani, Mondadori, 1991.
- ⁴⁷ Howard Norman, *op. cit.*
- ⁴⁸ Arthur Rimbaud, *Il battello ebro*. «Dieci notti, e non rimpiangevo l'occhio ignaro dei fari» Il pittore Marco Incardona – che ha usato la citazione come epigrafe ad un suo quadro – ha tradotto con "ignaro" la parola francese usata da Rimbaud, *niais*, che secondo i vocabolari significa idiota, stupido, ma che ha anche il significato "nidiace", cioè uccello che sta ancora nel nido (perciò "ignaro"). Il testo è tratto dalle *Opere poetiche* di Rimbaud, Feltrinelli, 1964.
- ⁴⁹ Corrado Govoni, *La primavera del mare*.
- ⁵⁰ Giovanni Comisso, *Gente di mare*, Neri Pozza, 1994
- ⁵¹ Alain Corbin, *op. cit.*; Jules Michelet, *op. cit.*; Jules Verne, *Le Phare du bout du monde (Il Faro in capo al mondo)*, traduzione di Giovanni Mina, Mursia, 2010.
- ⁵² Raffaello Brignetti, *La spiaggia d'oro*, Rizzoli, 1971.
- ⁵³ Malcom Lowry, *Hear Us O Lord From Heaven The Dwelling Place (Ascoltaci Signore)*, traduzione di Attilio Veraldi, Feltrinelli, 1985.
- ⁵⁴ Vincenzo Fondacaro, *Dall'America all'Europa. Viaggio attraverso l'Oceano*, Galzerano editore, 1995
- ⁵⁵ Joseph Conrad, *The Mirror of the Sea - Memories and Impressions (Lo Specchio del mare - Memorie e Impressioni)*, traduzione di Ugo Mursia, Mursia, 1982.
- ⁵⁶ R. L. Stevenson, *In the South Seas (Nei mari del Sud)*, a cura di Lucio Trevisan, Mondadori, 1986.
- ⁵⁷ Francesco Biamonti, *Attesa sul mare*, Einaudi, 2008.
- ⁵⁸ Luigi Pirandello, *Opere*, vol. IV (*Poesie Varie – Esame; Ai Lontani; Approdo*) Mondadori, 1960
- ⁵⁹ Mario Farinella, *Il Soldato che veniva dal Sud*, Flaccovio, 1963.
- ⁶⁰ Elio Vittorini, *Conversazioni in Sicilia*, Einaudi, 1977.
- ⁶¹ James Joyce, *Ulysses*, traduzione di Giulio de Angelis, Mondadori, 2000.
- ⁶² Virginia Woolf, *To the Lighthouse (Gita al Faro)*, traduzione di Luciana Bianciardi, Rizzoli, 2007.
- ⁶³ Antonio Tabucchi, *Donna di Porto Pym*, Sellerio, 1983.
- ⁶⁴ James Joyce, *op. cit.*
- ⁶⁵ James Joyce, *op. cit.*
- ⁶⁶ Paul Gadenne, *La Coccinelle o fausses tendresses, (La Coccinella e le false tenerezze)*, traduzione italiana di Laura Guarino, Feltrinelli, 1986.
- ⁶⁷ Andrea Camilleri, *Un mese con Montalbano*, Mondadori, 1988.
- ⁶⁸ Giuseppe Pederiali, *op. cit.*
- ⁶⁹ Mario Genco, *Trattato generale dei Pesci e dei Cristiani*, edizioni Prova d'Autore, 2003.
- ⁷⁰ Paolo Rumiz, prima puntata, *op.cit.*
- ⁷¹ Mario Genco, *op. cit.*