

Tempo liberato

AVVENTURE
L'EPICA SPEDIZIONE
TRA SIBERIA E NORD AMERICA

Guidata da Vitus Bering, durò dieci anni, dal 1733 al 1743 ed esplorò il passaggio fra la Russia e il Nord America con un esito trionfale e tragico allo stesso tempo. A raccontarla per la prima volta è Stephen R. Bown nel libro *L'isola delle volpi azzurre. Disastro e*

trionfo della più grande spedizione scientifica di tutti i tempi (Nutrimenti, € 19). Nota anche come Seconda spedizione in Kamčatka o Grande spedizione del Nord, da San Pietroburgo attraverso la Siberia fino alla costa del Nord America, ha abbracciato

tre continenti. Concepita da Pietro il Grande l'impresa coinvolse quasi tremila scienziati, segretari, interpreti, artisti, geometri, marinai, soldati e operai, che dovettero attraversare ottomila chilometri di foreste senza strade tra paludi e tundra.

I fari sono luoghi speciali. Silenziosamente sospesi fra la piatta superficie del mare e il cielo, solidamente piantati sui bordi della terra, insistentemente battuti dalle onde e dal vento, i fari segnano fisicamente l'incontro fra gli elementi. Sorvegliano il confine tra il mondo degli uomini e il caos primordiale delle acque, tra la stabilità percepita e l'instabilità, tra ciò che ci è noto e l'ignoto. In quanto tali, sembrano possedere uno strano fascino universale che poche altre strutture costruite dall'uomo possono vantare.

I fari sono oggetti paradossali. Sono concepiti in base a una tecnologia ingegneristica che è in simbiosi e, allo stesso tempo, è ben distinta dai paesaggi nei quali sono inseriti. Strutture funzionali largamente standardizzate in tutto il mondo, riescono comunque a risultare punti di riferimento specifici, diventando quasi dei simboli locali e nazionali. Se, in genere, quando sono rappresentati su una carta i fari sono dei punti equivalenti in uno spazio astratto e geometrico, presi uno per uno sul livello del mare (o del suolo) essi sono in grado di conferire a una località una sua specifica identità, proprio come una chiesa o un monumento. Non a caso, alcuni sono da sempre famosi luoghi-simbolo di contesti urbani: si pensi alla Lanterna di Genova, che da secoli veglia sulla città e sul suo porto dall'alto dell'austero e snello pilastro, o al faro in pietra di Alessandropoli, nel Nord della Grecia, che si erge sul lungomare tra una folla di palazzi, caffè pieni di gente e tavoli delle taverne, come una simpatica, vecchia conoscenza.

I fari restano fermi nello spazio e nel tempo e in questo modo facilitano la navigazione delle navi guidandole con la loro luce intermittente e la loro presenza immobile. E se il fatto di essere ben piantati nel terreno sembra in contrasto con l'idea di movimento, di tale movimento essi sono la garanzia stessa. Compendi di solitudine e insieme nodi cruciali di estese reti di comunicazione, i fari sono, per i navigatori, dispositivi al contempo solitari e in relazione reciproca. Sono «oggetti di un universo in perpetua navigazione», presi di continuo come meta e di continuo sorpassati, piuttosto che raggiunti. Nelle parole spesso attribuite a Virginia Woolf, i fari sono «signori infinitamente suggestivi sia dell'isolamento umano sia del fatto che, in fin dei conti, siamo in reciproca connessione l'uno con l'altro».

L'AUTRICE TRACCIA LA VITA AVVENTUROSA DI QUESTE STRUTTURE DALL'ANTICHITÀ AL MEDIOEVO, FINO A OGGI

Se esaminiamo il termine inglese per «faro» ossia *lighthouse*, nel suo senso più letterale, ricaviamo il concetto del faro in quanto «casa della luce». Si tratta insomma di uno strano composto di materia solida e bagliori effimeri. Uno sguardo alle definizioni passate e presenti, tuttavia, ci restituisce il senso di quanto queste strutture si siano evolute divenendo via via più complesse. Per il momento lessicografico, poeta e saggista inglese del XVIII secolo Samuel Johnson, un faro era semplicemente «un edificio alto, in cima al quale sono sistemate delle luci per guidare le navi in altomare». Al contrario, secondo l'ultima edizione del dizionario Webster, un faro è «una struttura (a forma di torre) sormontata da una potente luce che fornisce ai naviganti un segnale continuo o intermittente».

Se nell'antichità e per tutto il Medioevo i fari assolvevano al loro compito tramite sistemi semplici, per esempio dei fuochi accessi all'in-

La mostra. «Fari» di Giorgio Maria Griffa, a Milano presso la Galleria Nuages, fino al 22 luglio



GIORGIO MARIA GRIFFA

UNA LUCE ILLUMINA LE INDOMABILI FORZE

Prima delle onde. Battuti dal vento e dai marosi, i fari marciano il fronte di scontro degli elementi, custodendo i confini tra il mondo umano e il caos primordiale delle acque. Un saggio di Veronica della Dora ne ricostruisce storia e fascino

di Veronica della Dora

terno di bracieri e posti sulla sommità di torri o di argani mobili, nel corso dei secoli il funzionamento si è fatto via via più sofisticato e la luce sempre più potente e affidabile. Ciò grazie anche ai nuovi materiali di combustione passati dal legno e dal carbone agli oli vegetali e animali e infine, nel tardo Ottocento, al gas e all'elettricità. L'introduzione di nuove tecnologie ottiche come riflettori parabolici e lenti speciali ha consentito di massimizzare la portata e l'intensità della luce incanalandola in una direzione. (...)

Indipendentemente dal fatto che guidino marinai o piloti di aeroplani, i fari trovano la loro ragion d'essere e la loro utilità nell'immobilità: stanno fermi al loro posto. Sono punti di riferimento fissi tra elementi mutevoli e topografie talvolta in via di cambiamento. Rappresentano certezze cartografiche. In effetti, i fari spesso sopravvivono alle mappe. Alcuni di loro hanno visto le coste ritirarsi; altri le hanno viste espandersi. Prendiamo il faro di Cordouan vicino alla foce dell'estuario della Gironda nell'Ovest della Francia: è classificato come un faro circondato dal mare, eppure ha iniziato la sua esistenza, nel 1611, sulla terraferma. Al contrario, all'epoca di Augusto, l'antico faro di Ravenna era situato in riva al mare a Classe. L'antico porto di partenza della flotta romana, mentre gli dista dal mare più di nove chilometri a causa dell'accumulo di limo. Il faro di Ponta dos Capelinhos, sull'isola di Faial nelle Azzorre, ha smesso di funzionare nel 1957 a causa di un'eruzione vulcanica che ha espulso oltre trenta milioni di tonnellate di cenere e lava e ha prodotto 2,4 chilometri quadrati di ulteriore terreno. Se in passato era in riva al mare, oggi il faro abbandonato si erge in un cupo paesaggio lunare.

Situati su promontori ventosi, ai margini di moli o in cima a scogliere e rocce tempestose, i fari

segnano i punti di incontro degli elementi, anzi quelli in cui spesso gli elementi si scontrano in tutta la loro violenza.

Sono strutture incastonate fra forze indomabili della natura e il mondo ordinato degli uomini. Eppure, non c'è arroganza o presunzione nella loro presenza o nella loro statura. Al contrario, come osserva lo storico britannico R. G. Grant, c'è qualcosa di intrinsecamente romantico in loro. «Invece di imprimere il marchio del dominio dell'umanità sulla natura, i fari evocano la fragilità e l'isolamento delle persone di fronte alla forza elementare dell'oceano e del vento».

I fari sono fragili indicatori delle conseguenze incontrollabili dell'Antropocene, l'era geologica recentemente riconosciuta come tale, quella in cui l'uomo ha assunto un ruolo di primo piano nel plasmare il pianeta.

Le loro forme geometriche artificiali accentuano l'ingovernabilità degli elementi mentre la loro fissità rende evidenti le tra-

IL LIBRO

Il testo che pubblichiamo è uno stralcio del libro di Veronica della Dora *Dove nel buio la luce dimora. La storia del faro* (Einaudi, pagg. 296, € 34). Sospesi tra mare e cielo, battuti dalle onde e dal vento, i fari marciano il fronte di scontro tra gli elementi. Custodiscono i confini tra il solido mondo umano e il caos primordiale delle acque, tra stabilità e instabilità, tra il noto e l'ignoto. Progettati per attirare lo sguardo dei marinai, i fari hanno a lungo calamitato l'attenzione di militari e santi, artisti e poeti, romanzieri e cineasti, colonizzatori e migranti e, oggi più che mai, turisti e imprenditori.

sformazioni costiere.

In quanto tali, i fari sono barometri e immagini plastiche di alcune delle conseguenze più estreme dovute ai cambiamenti climatici, fra cui l'innalzamento del livello del mare e l'erosione costiera, nonché il ripetersi di tempeste sempre più violente e di inverni rigidi. (...)

In definitiva, nell'immaginario collettivo i fari sono epitomi di forza, portatori di speranza, simboli inconfondibili delle «migliori intenzioni e azioni dell'uomo». Un faro rotto sta a significare un'umanità sconfitta. Un faro pericoloso è un'immagine altrettanto inquietante e assurda, molto più, diciamo, di una centrale elettrica o di una fabbrica pericolosa. Il motivo risiede forse nella carica emotiva che riversiamo su queste strutture. I fari sembrano occupare un posto speciale nel nostro cuore.

Attribuiamo loro tratti antropomorfi (come un «occhio che scruta» o un «corpore») e persino funzioni umane: i fari «guidano», «dirigono», «salvano». Li chiamiamo «sentinelle», «guide», «compagni». Siamo misteriosamente attratti da loro.

Costruiti spesso nei luoghi più improbabili e proibitivi, i fari sono sempre stati ammirati come prodigi dell'ingegneria, dell'ottica e dell'architettura. Tuttavia, ciò che rende di fari quello che sono, non sono tanto la loro struttura fisica, la tecnologia o la posizione geografica, quanto l'idea stessa del faro, perché in definitiva essi coincidono con uno stato mentale. Su di essi proiettiamo paure e desideri, ambizioni collettive e le emozioni più ricondite fra cui solitudine e introspezione, così come, se pensiamo ai sentimenti rivolti all'esterno, la preoccupazione per gli altri e il desiderio di fare luce o di essere illuminati.

FENDERE LA SUPERFICIE DELL'ABISSO

In alto mare

di Piero Boitani

È uno strano e bel libro, questo *La voce del mare*, per un verso simile al suo *Inferni, mari, isole di vent'anni fa*, per un altro vicino alla sua maniera poetica. Ha la qualità di una rapsodia e la struttura di una spirale, o piuttosto di un gorgo, come, per rimanere in tema, quello che si produce nell'affondare di una nave: il «turbo» dell'Ulisse di Dante, i «cerchi concentrici» che fanno scomparire il Pequod del *Moby Dick* di Melville. Gorgo, perché il percorso generale sembra muovere verso quell'esito, e gorgo o cerchi concentrici perché attraverso i suoi otto capitoli il lettore passa e ripassa per le medesime opere letterarie, ogni volta in luce leggermente diversa oppure collocate su piani differenti: dico l'*Odissea*, *La Tempesta* shakespeariana, il *Robinson Crusoe*, la *Ballata del Vecchio Marinaio*. Non che non ci siano momenti di volta in volta nuovi e sorprendenti: c'è, raccontato benissimo, l'episodio di Ceice e Alcione dalle *Metamorfosi* di Ovidio, nel capitolo sulle sirene compaiono benedette quelle della *Repubblica* di Platone, in quello sulle bonacce e le navi maledette il *Benito Cereno* di Melville e, più prevedibilmente, ma resa avvincente dalla narrazione, la *Linea d'ombra* di Conrad. C'è anche un gustosissimo capitolo sulla storia dei fari, da quello di Alessandria d'Egitto a soprattutto quelli inglesi e scozzesi, al quale manca stranamente solo *Al faro* di Virginia Woolf.

Credo però che gli eroi, o i luoghi centrali, del librossino il *Tuffatore* di Paestum all'inizio, i Pirati, il *Dottor Faustus* di Marlowe, la *Tempesta*, e la Balena bianca del *Moby Dick* di Melville. Il primo risale all'inizio del V secolo a.C., più o meno all'epoca della battaglia di Maratona, e sembra rappresentare il «stranito dell'anima verso la vita ultraterrena, un tuffo verso l'aldilà. E lo specchio d'acqua rappresenterebbe l'infinito del mare, o la palude Stige». La sua suggestione è senza pari, a meno di non associargli il canto di Ariete a Ferdinando nella *Tempesta* sul naufragio e l'annegamento (apparente) di suo padre Alonso re di Napoli e dei suoi compagni: «Tuo padre giace nel fondo, a cinque tese, / e già le sue ossa sono corallo, / perle quelli che furono i suoi occhi / Ogni ora le ninfe del mare / suonano a morto la campana per lui». Dopo, Mussapi veleggia verso la Tomba della caccia e della pesca di Tarquinia, anch'essa di quel periodo, nella quale compare un altro tuffatore; poi verso la storia di Acete nelle *Metamorfosi*, nella quale domina il terribile incontro con Dioniso; gli occhi le polene del nave, il pulpito di padre Mapple in *Moby Dick*, a forma di prua.

Guardare a, e fendere, la superficie dell'abisso nel quale tutti, spiriti prima o poi da una forza irresistibile, ci tuffiamo e sprofondiamo. I pirati non hanno di queste preoccupazioni: legalmente autorizzati dalla corona inglese, assaltano le navi spagnole cariche d'oro e fanno la fortuna dell'Inghilterra elisabettiana, costruiscono il suo impero marittimo: fatto non tanto di colonie (ci sono anche quelle, come la Virginia e la Terra Promessa dei Puritani nel Massachusetts), quanto, all'inizio, di porti nei punti cruciali, in America, nei Caraibi e in Asia. Contemporanea alla «onnipotenza» del pirata è quella che persegue il Faustus di Marlowe, che

per tenerla è pronto al patto d'immunità della durata di ventiquattro anni col demone Mefistofele: «senza la nascita del tipo psicologico del pirata, nella forma eccessiva e degenerata, prototipo di egotismo assoluto, non comprenderemo l'egotismo di Faustus». Anche il Prospero di Shakespeare è sapiente e mago come Faustus, ma Prospero si redime col perdono e l'abiura, la sua isola misteriosa diviene una sorta di Purgatorio, o Paradiso Terrestre, danteresco.

A ognuna delle 118 pagine della *Voce del mare* un leggero capogiro prende il lettore, vuoi per il costante ruotare intorno agli stessi libri, vuoi per le improvvise svolte e le associazioni a tutta prima spontanee che lo caratterizzano – quasi fossimo in una sorta di monologo interiore al modo dell'*Ulisse* di Joyce. Ma in nessun luogo è questo più evidente che nell'ultimo capitolo, «Le isole del tesoro», e soprattutto nel crescendo del terzo titolo, «La balena di Moby Dick». Libro sacro, lo chiama Mussapi,

OTTO INTENSI
CAPITOLI
DI ROBERTO MUSSAPI
SUL LEGAME
TRA LETTERATURA
E ABISSI

l'unico scritto in Occidente dopo la *Commedia* di Dante. Per capirlo, bisogna sprofondare negli abissi, entrare nelle caverne «dove i nostri reami dipingevano cavalli e bisonti» e nell'ombra della Sibilla; occorre leggere di Giona nella *Bibbia*, e di Robinson Crusoe in Defoe, e di un nuovo della *Tempesta*. Ma Moby Dick è il suo orrendo e nello stesso tempo un «grand god», un grande dio, bianco come il vuoto. Per Achab, il capitano che lo dà la caccia, Moby Dick è «il muro che è stato spinto accanito»: «Talvolta penso – dice – che di là non ci sia nulla. Ma mi basta. Essa mi occupa, mi sovraccarica: io vedo in lei una forza atrozmente inerbata da una malizia imperscrutabile». È la «singolarità malvagia» che è stata al principio delle cose». Sulla gobba bianca della balena, Achab accumula «la somma di tutta l'ira e di tutto l'odio provati dall'intera sua razza dal tempo di Adamo». Il viaggio del Pequod è, scrive Mussapi, un viaggio agli inferi, nel buio. Ma se la ciurma del Pequod rappresenta, con la mescolanza delle sue etnie, l'America, la trasgressione della deriva che segue Achab indica la trasgressione originale dell'America stessa, costruita sulla conquista e il sopruso. Perciò, tutto l'equipaggio perisce con il capitano, con l'eccezione di Ismaele, che deve narrare la storia e si salva restando aggrappato a una barchetta: la barchetta dell'amico, il selvaggio «cannibale» Quikque. I cerchi concentrici del gorgo avvolgono le lance e, «facendo girare le cose vive e quelle inanimate», travolgono «anche il più piccolo avanzo del Pequod». Poi, «stutto ricade, e il gran sudario del mare torna a stendersi come si stendeva cinque-milanni fa». Ecco a cosa può giungere la sua voce.

Roberto Mussapi
La voce del mare. Storia di viaggi, isole e naufragi
Marietti 1820, pagg. 118, € 17