saphira news

Anno II Serie II n.3 - MARZO 2012 - ISSN 2240-3558

ASPETTANDO L' AMERICA'S CUP WORLD SERIES

UNA NUOVA SEDE PER IL CENTRO STUDI TRADIZIONI NAUTICHE

LA SEZIONE NAVALE DEL MUSEO DI SAN MARTINO

I fari e la loro evoluzione attraverso i secoli

(seconda parte)

di Annamaria "Lilla" Mariotti
www.ilmondodeifari.com

Le Cordouan (Francia) imm. tratta da "Pahres" di Jean Guichard, Ed. Ouest-France

Lanterna di Genova - Archivio autore

Dopo la caduta dell'Impero Romano, i secoli bui che seguirono oscurarono anche il mare e si ritornò ai falò sulle colline. In Inghilterra e Francia furono soprattutto le torri dei monasteri in riva al mare a svolgere la funzione di fari. Un esempio è il faro di Hook Head, sulle coste orientali dell'Irlanda: costruito nel 1172, venne infatti affidato ai monaci. Sulle isole deserte, dall'Atlantico al Mediterraneo, furono proprio monaci eremiti a tenere accesi dei fuochi.

Durante le epoche rinascimentali e barocche, il faro era considerato una struttura architettonica, e come tale costruita. In Francia l'architetto Louis de Foix iniziò nel 1584 a costruire il faro di Le Cordouan, all'estuario della Gironda, un fiabesco castello ricoperto di statue, guglie e pinnacoli, la cui lanterna raggiungeva i 37 metri. All'interno si trovavano anche due stanze, destinate ad accogliere il re, ed una cappella. I lavori durarono 27 anni e furono portati a termine nel 1611 dal figlio dell'architetto. Il faro è stato rimaneggiato nel tempo ma la sua base cinquecentesca, gli interni e la cappella sono sempre al loro posto. La sua torre ora è alta 57 metri e la sua lanterna ha una portata di 22 miglia.

In Inghilterra, Henry Winstanley nel 1696 costruì sul pericolosissimo scoglio di Eddystone, lungo la costa meridionale dell'Inghilterra, un fantasioso faro di legno, dotato di un'elaborata lanterna. Considerava il suo faro capace di sopportare le peggiori tempeste, ma nella notte del 27 Novembre 1703 una terribile ondata portò via il faro e tutti quelli che si trovavano all'interno, compreso il suo costruttore. Un secondo faro, sempre in legno, costruito nel 1709, fu distrutto da un incendio nel 1755. La costruzione di una terza torre fu affidata a John Smeaton. La lanterna, fu inaugurata nel 1759 ma nel 1870, fu necessario smantellarla, perché lo scoglio su cui poggiava stava cedendo. Il quarto e definitivo faro di Eddystone fu costruito nel 1882 da Sir James Douglass su un cassone di cemento sommerso, grazie all'avanzare della tecnologia. La torre è alta 49 metri con una portata luminosa di 22 miglia.

Bisogna arrivare al 1800, il secolo della "farologia", per vedere nascere delle meraviglie dell'ingegneria, soprattutto lungo le coste di Inghilterra, Scozia e Irlanda, dove delle vere e proprie dinastie di costruttori di fari erigono torri severe e semplici su scogli appena affioranti dal mare, imprese che sembrano impossibili e che richiedono anni per essere realizzate. I Douglass in Inghilterra, gli Stevenson in Scozia e gli Halpin in Irlanda costruiscono torri in granito appena affioranti dal mare. Alcuni esempi sono il faro di Skerryvore in Scozia costruito tra il 1839 e il 1844, il faro di Longship, in Cornovaglia, il faro di Bishop Rock, sempre in Cornovaglia ricostruito tre volte, l'ultima tra il 1883 ed il 1887 e quello di Fastnet in Irlanda, costruito tra il 1899 ed il 1904. In Francia, nello stesso periodo e nelle stesse condizioni, vengono costruiti fari che si ispirano a stili diversi, alle varie epoche storiche, dal medioevale al gotico e al moderno, rifiniti anche all'interno in modo sontuoso, secondo la fantasia del loro costruttore, molto diversi dal lineari e semplici fari inglesi. La penisola di Finistère, in Bretagna, conta ben 120 fari.

L'Italia è ricca di fari storici come quello di Livorno, costruito nel 1304 per volere di Cosimo I De Medici. La struttura, in pietra naturale, alta 52 metri e con una portata di 25 miglia, è costituita da due torrioni merlati, quello inferiore più largo e quello superiore più stretto, divisa in 11 piani, su cui domina la lanterna. Questo faro, che aveva superato indenne i secoli, fu distrutto nel 1944, dalle truppe tedesche in ritirata. Fu ricostruito solo nel 1956 utilizzando dove possibile tutto il materiale recuperato dalle macerie o ricavando nuovi conci dalla cava da cui erano stati estratti quelli originali. Oggi è monumento nazionale.

Un altro faro storico è la "Lanterna" di Genova, ormai così chiamata da secoli, tanto da aver perso il suo originale nome di faro. La sua storia inizia nel lontano 1129, quando doveva essere solo una torre rudimentale, sulla cui sommità venivano bruciati sterpi e legna ed il cui mantenimento era supportato dalle gabelle richieste alle navi in entrata nel por-

Faro di Eddystone, immagine tratta da " Phares" di Jean Guichard, Ed. Ouest-France

to. La torre è stata modificata molte volte, finché fu distrutta dalla stessa flotta genovese, capitanata da Andrea Doria, che bombardando dal mare i francesi che occupavano il forte ai suoi piedi, troncò di netto il vecchio faro. Il nuovo faro è stato costruito per volere del Doge Andrea Centurione con i finanziamenti del Banco di San Giorgio e nel 1543 la bellissima torre, come la conosciamo oggi, era terminata. Oggi il faro sovrasta un'area del porto di Genova e dalla sua altezza di 77 metri - 117 sul livello del mare – la sua è luce visibile per 26 miglia. A Portoferraio, Isola D'Elba, sul bastione settentrionale della fortezza fatta costruire da Cosimo I De Medici, si erge un faro alto 25 metri, costruito dall'Arciduca austriaco Leopoldo di Lorena nel 1778. Dalla sua posizione la lanterna lancia tre lampi bianchi ogni 14 secondi, con una portata di 16 miglia. Una storia singolare è quella del faro si San Vito Lo Capo, in provincia di Trapani, in Sicilia, composto di un bianco caseggiato su cui svetta una torre alta 40 metri, che lancia un lampo bianco con una portata di 18 miglia. Costruito dai Borbone durante il loro regno e inaugurato il 1° Agosto 1859, è entrato a far parte dei beni del Regio Genio Civile Italiano nel 1860, subito dopo l'unificazione d' Italia. Il Regio Genio Civile dovette dotare d'illuminazione tutti gli 8.000 Km di costa dell'Italia unita: fu così che, in un periodo relativamente breve, sorsero i numerosi fari italiani. (Estratto da un progetto studiato per l'Istituto Idrografico della Marina Militare di Genova)

Il faro di Eddystone nel 1699, imm. tratta da "Lighthouses of Europe" di Daniel Charles, Ed. Watson-Guptill