

Non riesco a immaginare nessun edificio  
costruito dall'uomo più altruistico del faro.  
Essi sono stati costruiti solo per servire.

George Bernard Shaw

Susy Zappa



# Ar-Men

un faro leggendario



**Edizioni il Frangente**

*Ar Mor*

*Je t'aime, ô mer profonde,  
Qui hurles comme une bête  
Quand souffle l'ouragan  
[...]*

*Je t'aime, ô mer bleue!  
Et pourtant dans mon cœur  
Tu mis un grand chagrin:  
Beaucoup parmi mes parents chéris  
Ont été emportés par toi  
Et dorment dans tes flots profonds...*

*Ti amo, o mare profondo  
che ululi come una bestia  
Quando soffia l'uragano  
[...]*

*Ti amo, o mare blu!  
Eppure nel mio cuore  
Hai messo un grande dolore  
Molti tra i miei cari,  
Sono stati portati via da te  
E dormono nelle tue acque profonde...*

Jean-Pierre Calloc'h, bardo bretonne, 1903

## Prologo

Le parole sono arte, danno vita a pensieri ed emozioni che nascono semplicemente dal gesto fluttuante della mano. Sono in grado di catapultarti in un luogo anche se non ci sei mai stato realmente, tranne con l'immaginazione. Ma è difficile creare un'immagine che definisca la parola "faro", soprattutto se il faro in questione è Ar-Men, l'Inferno.

Al faro il guardiano diventa apprendista scrittore per riordinare i pensieri che si affollano ogni giorno nella sua mente, per intrattenere un dialogo con se stesso, e la scrittura diviene un modo per condividere la propria intimità con il *suo* faro. Il guardiano fatica a trattenere le parole nel cassetto della memoria, così scrive fino a immedesimarsi nel faro stesso, con il quale vive in perfetta simbiosi.

A volte cerca di descrivere l'immaginario per estraniarsi dal mondo reale, per crearne un altro con le proprie parole. Qui, infatti, il tempo smette di esistere e scrivere nella solitudine del luogo permette di percepire il suo scorrere lento. L'unico pensiero è voltare pagina e proseguire nel racconto, inseguendo una prospettiva diversa da quella temporale, perché al faro nulla è come sembra.

## II

### La costruzione di Ar-Men

*Là, dove il pericolo è maggiore, risplende una lanterna sull'oceano.*

Alla vigilia della Rivoluzione francese sulle coste di Francia esiste solo una ventina di fari, tutti costruiti sul litorale. In molti casi sono fari rudimentali, che richiedono una logistica complicata, pertanto sono illuminati solo occasionalmente e la loro luce è appena visibile. Inoltre non c'è un'amministrazione centrale responsabile e competente per la loro gestione.

Un primo passo viene compiuto con l'approvazione di una legge del 15 settembre 1792 che pone il monitoraggio di fari, fanali e punti di riferimento sotto la giurisdizione del Ministero della Marina, il quale stipula un contratto con una società privata per la fornitura del carburante e l'assunzione del personale, assicurando anche la manutenzione degli impianti d'illuminazione. La prima azienda incaricata è Tourville-Sagrain, dopo aver installato le sue lampade a olio per le vie di Parigi.

Nel 1806 Napoleone riorganizza l'amministrazione: per decreto crea il Service Phares et Balises, responsabile della gestione e della manutenzione dei fari, con l'impegno di migliorare il sistema d'illuminazione, annesso alla Direction de Ponts et Chaussées, istituzione nata nel 1747, principale centro operativo dei lavori pubblici e la più antica e prestigiosa scuola dedicata

alla formazione degli ingegneri di Stato. Entrambe le istituzioni dipendono dal Ministero dell'Interno.

Nel 1811 viene creata la Commissione Fari per esprimere un parere su qualsiasi creazione, soppressione o modifica a un segnalamento marittimo.

Insomma, una scatola cinese che integra altre divisioni per gestire al meglio la progettazione, costruzione e manutenzione dei fari.

La Commissione evidenzia ben presto la necessità di redigere un nuovo programma per aumentare la visibilità in mare e segnalare anche i bassi fondali, i più pericolosi, in particolare nella regione della Bretagna.

Lungo le scogliere di Cap Sizun, la Raz de Sein è uno stretto passaggio tra Pointe du Raz e l'isola omonima, porta d'accesso alla Chaussée de Sein, la pericolosa conformazione geologica che abbraccia l'isola e si estende per 13 miglia nel mar d'Iroise, la parte meridionale del mare celtico.

Il termine *chaussée* è usato per designare un luogo costellato da una serie di isolotti appuntiti, o *cornoc* in bretone, che sembrano plasmati dall'artiglio del diavolo, cui si aggiungono i bassi fondali di sabbia e le forti correnti che gemono intorno alla barriera; non appena la nebbia si addensa i pericoli s'infittiscono. Solo i naviganti esperti riescono a percorrere i pochi stretti canali che la attraversano, delimitati da rari punti di riferimento. Questa singolare formazione è tristemente famosa tra i marinai perché innumerevoli navi vi si sono arenate o vi sono affondate.

L'isola di Sein, che le mappe indicano come un minuscolo puntino nell'oceano, è un amalgama di sassi e sabbia, una chiatta adagiata sull'acqua a otto chilometri dal promontorio granitico ben noto ai turisti. Quando il mare si trasforma in un immenso vortice di schiuma assolutamente invalicabile il vecchio detto assume tutto il suo significato: "Chi vede Sein, vede la sua fine". Ma un altro proverbio in lingua celtica, ancor più terribile, rac-

conta la dura prova della gente che viveva qui: *“Etre enez hag er beg eman berred ar goanzed”*, *“Tra l’isola e la Pointe du Raz è il cimitero degli uomini”*.

Nessuna croce, nessuna targa, solo relitti e corpi senza vita intrappolati nelle correnti, fino alla spiaggia della Baia dei Tra-passati, dove la leggenda narra che la sabbia sia formata dalle ossa frantumate dei naufraghi e il fragore della risacca sia il grido disperato degli annegati. I senani hanno battezzato questo luogo Ar Vered Nê, il nuovo cimitero, dove la perseveranza umana e la violenza della natura si affrontano da generazioni. Un tratto di mare in cui ancora oggi soffia lo spirito di *Ankou*; solo i senani lo attraversano spavalamente, seguendo l’istinto trasmesso di padre in figlio.

*Un colpo di vento e il mare s’increspa, dopo ogni naufragio rilascia un campo di battaglia...*

È assolutamente necessario illuminare questa parte di oceano, tuttavia il mare tempestoso, le onde estremamente violente, la repentina escursione della marea e il vento forte mettono in discussione la progettazione di un faro che, con ogni probabilità, avrebbe resistito un solo inverno.



*Quando un timido raggio di sole fa breccia tra le nubi, ecco apparire un faro all’orizzonte: da un abisso oscuro, sommerso da frange di schiuma, l’ultimo baluardo luminoso travolto dall’immensità.*

A inizio Ottocento lo sviluppo del commercio marittimo, l’elevato numero di naufragi e le proteste degli armatori determinano l’urgenza di migliorare il sistema d’illuminazione lungo le coste bretoni.

L'ambizioso disegno di creare una "cintura luminosa" progettato nel 1825 prevede la costruzione di una trentina di fari in aggiunta a quelli già in funzione.

Inizia uno straordinario periodo per queste opere architettoniche uniche al mondo. La Société des Phares et Balises, costituita nel 1806, erige torri nei luoghi più inaccessibili, ancorate a rocce mitiche; le lanterne vengono installate in cima a edifici destinati a diventare leggendari.

Nel mare d'Iroise, nel 1839, s'illuminano i fari Le Goulenez a Sein e quello alla Pointe du Raz per indicare la rotta soprattutto alle navi che provengono da sud.

In seguito è progettato il faro maledetto di Tévenec su uno scoglio al centro della Raz de Sein, ma non è ancora sufficiente a illuminare un passaggio spesso immerso nella nebbia che, fatalmente, intrappola le navi.

Tuttavia costruire un faro sopra una delle rocce nella Chaussée de Sein, dove le correnti superano i nove nodi durante le grandi maree, sembra una richiesta troppo difficile da assecondare.

Dopo una campagna durata sei mesi l'ingegnere idrografo Beautemps-Beaupré riesce a redigere la mappa della Chaussée de Sein in modo relativamente accurato.

«Chiunque attraversa questo tratto di mare senza l'aiuto di un buon capitano dell'isola di Sein dovrà la sua salvezza solo a una fortuita coincidenza!» afferma.

Sarà però il naufragio della fregata *La Sané*, l'ennesimo nella zona, ma il più eclatante, a convincere la Commissione Fari della necessità di iniziare subito la progettazione di una lanterna nella Chaussée de Sein.

23 settembre 1859: la fregata *La Sané* risale da Tolone a Brest; a bordo il capitano Camille Arpin e i membri dell'equipaggio.

Il cielo nuvoloso disperde una coltre grigiastra sopra ogni cosa visibile. Il capitano prende tutte le precauzioni necessarie ad attraversare quell'insidioso tratto di mare; per oltre venti ore



rimane di veglia sul ponte. Tuttavia i venti e il luogo inospitale spingono la nave fuori rotta, fino a urtare violentemente una roccia nella Chaussée de Sein, ma *La Sané* prosegue la navigazione perché non presenta danni allo scafo.

Verso le quattro del mattino, tuttavia, il capitano si accorge di una falla a prua. Nonostante le pompe di aspirazione il livello dell'acqua si alza con una tale rapidità che in poco tempo invade la sala macchine e spegne i forni della caldaia. Il comandante impartisce l'ordine di issare le vele, nella speranza di raggiungere la costa, ma la nave è oramai appesantita dall'acqua. Inoltre la nebbia fitta, che si è condensata all'orizzonte, oscura completamente il fascio luminoso dei fari a terra.

Nonostante la situazione disperata, il capitano cerca di avvicinarsi alla costa, ma la fregata non si muove, anzi, affonda sempre più. La nebbia impedisce di stabilire la posizione esatta, il capitano intuisce che la nave non resisterà a lungo.

Le forti correnti determinano l'inutilità di qualsiasi ulteriore sforzo. Il destino della *Sané* è segnato. Il comandante, con estrema razionalità e sangue freddo, dà l'ordine di calare in mare le scialuppe di salvataggio.

La Marina invia immediatamente tre imbarcazioni di supporto, *Le Prométhée*, *Le Bougainville* e *Le Souffleur*: il comandante e i 185 uomini dell'equipaggio rientrano a Brest sani e salvi, ma *La Sané* affonda nei pressi della roccia Ar-Men. La tragedia viene attribuita a un danno al timone.

“Non appena l'equipaggio fu evacuato, il capitano si aggrappò alla scaletta di poppa e attese che l'ultima scialuppa lo raggiungesse. Pochi istanti dopo il mare si riversò sulla nave, che terminò la corsa tra gli scogli della Chaussée de Sein”, «Journal de Toulon», 3 ottobre 1859.

La Commissione Fari incarica quindi l'ingegnere idrografo Paul Joly di redigere un progetto per una lanterna nella parte occidentale della Chaussée, conosciuta col nome di Basse Froide,

a 5,5 miglia dall'isola di Sein. La costruzione richiede una roccia abbastanza grande da ancorarvi una torre che possa resistere alle tempeste: la sua ricerca inizia nel 1860.

Una squadra composta dai migliori ingegneri idrografi ispeziona la Chaussée, ma è difficile valutare con precisione la fattibilità del progetto, perché la navigazione in quelle acque è sempre complessa e piena di incognite. Le parole più violente del vocabolario perdono il loro significato quando si deve descrivere quel paesaggio funesto dove le barche continuano a perdersi.

L'anno successivo, in occasione delle grandi maree equinoziali di primavera, viene condotta un'altra campagna di ricerca. A bordo del *Souffler* la squadra raggiunge la Chaussée, ma rientra con la netta convinzione che la costruzione sia destinata a diventare un'opera gigantesca, con mille difficoltà, oltre a un investimento economico troppo oneroso, che la società Phares et Balises non può sostenere.

Un'alternativa potrebbe essere la costruzione di un faro a cinque miglia da Sein, sulla roccia chiamata Neurlac'h, che presenta condizioni più favorevoli, ma il segnale luminoso non porterebbe alcun miglioramento significativo; anche la proposta di ancorare un battello-faro è giudicata insensata, a causa della violenza del mare.

La Direzione Fari, ancora una volta, rimanda l'esecuzione del progetto.

Tuttavia gli ingegneri di Phares et Balises valutano tre rocce e individuano quella che offre la soluzione meno difficoltosa.

*Grandi onde gonfiano il mare d'Iroise tra vortici scavati dalle correnti. Tra queste insidie c'è una roccia cui i demoni avrebbero conferito il potere di attirare i vascelli.*

Lo scoglio, chiamato Ar-Men, "la roccia", ha una lunghezza compresa tra 12 e 15 metri, una larghezza da 7 a 8 metri e affiora

per 4,20 metri durante le più basse maree. La valutazione, però, è stata fatta solo sulla carta, e quando gli ingegneri si recano sul posto hanno la netta convinzione che il lavoro non si possa realizzare perché anche questa roccia è inavvicinabile a causa delle forti correnti.

Il progetto è nuovamente archiviato ma non abbandonato, anche se tutti i successivi tentativi sono vanificati dall'ostilità del mare.

Nel 1864 il progetto del faro si trova ancora in una situazione di stallo quando viene annunciata la creazione di una linea transoceanica tra Le Havre e New York con scalo a Brest. Il transatlantico *Washington* inaugura la traversata, il più importante collegamento dell'intero Nord Atlantico; a seguire il *Napoléon III*, il *Ville de Paris*, il *Pereire* e il *Saint-Laurent* solcano periodicamente il mare d'Iroise.

La costruzione di un faro diventa ancora più urgente in questo tratto disseminato di scogli, pericoloso di notte come di giorno, dove anche l'imbarcazione più mastodontica, all'urto con una roccia, si spezza.

L'ingegnere Léonce Reynaud propone di privilegiare una struttura metallica, come il faro di Walde (Pas-de-Calais), ma anche questa idea è irrealizzabile: solo una torre di muratura potrebbe resistere alla violenza delle onde.

La Commissione Fari decide di aprire un'inchiesta e coinvolgere anche i senani, che fino a quel momento non sono stati interpellati, anche perché pochissimi di loro parlano francese. La squadra di ingegneri idrografi prosegue così a valutare la fattibilità dell'opera affiancata dai marinai di Sein, che conoscono ogni spuntone roccioso: sono le Rocce dei Naufraghi, in cui tutti si augurano di non incappare mai, ma che popolano i racconti di chi vi è passato.

Novembre 1865: Paul Joly s'imbarca insieme al collaboratore Lacroix, a due capitani e a un marinaio dell'isola.

Il mare è calmo e la marea relativamente bassa, tuttavia i senani lasciano affiorare il loro scetticismo.

«Sarebbe difficile sbarcare su Ar-Men in estate, a novembre è praticamente impossibile.»

«Non importa», replica Joly, «costeggeremo la roccia, almeno potremo farci un'idea.»

Tuttavia il manto roccioso è intarsiato da un folto strato di alghe che impedisce di vedere la roccia con precisione.

Al rientro Joly deve arrendersi all'evidenza e afferma che è impensabile costruire un'opera muraria in quelle condizioni. Pura follia, confermano i capitani.

*Il mare si agitava, a 50 metri dalla roccia le onde erano così impetuose che dovemmo rientrare. Verso le quattro del pomeriggio riuscimmo a tornarvi: c'era la bassa marea, la roccia cominciava a essere visibile, ma*



*solo per qualche istante; quando la nuvola di schiuma che l'avvolgeva si disperse ci lasciò intravedere la forma e la dimensione: solo l'immagine di una roccia vagamente visibile tra le onde.*

Lo stesso anno al largo di Saint-Malo una nave-faro entra in servizio; l'anno successivo un'altra s'illumina al largo di La Rochelle. L'idea di ancorare una nave-faro nella Chaussée è nuovamente presa in considerazione, ma nella zona i fondali sono di oltre 70 metri e la catena di ancoraggio non può resistere alle violente mareggiate; con ogni probabilità la nave affonderebbe alla prima tempesta. La speranza di risolvere il problema per mezzo di una luce galleggiante è abbandonata.

Ciononostante, le campagne di ricognizione proseguono. L'ingegnere idrografo Ploix, pur riconoscendo le difficoltà del progetto, si mostra più ottimista. La relazione riceve il consenso della Commissione Fari e nell'estate del 1866 l'ingegnere Joly riprende la navigazione verso la roccia con i bozzetti del progetto.

*Quella mattina, nella purezza cristallina dell'aria, la barca riprese la rotta verso la roccia Ar-Men. Le allodole la sorvolavano con canti gioiosi, quasi melodie marinesche, tutto faceva ben sperare.*

Joly torna a studiare i banchi di sabbia e la direzione delle correnti nelle diverse ore della giornata, poiché cambiano a seconda delle maree, inoltre pianifica il cantiere e le dimensioni delle barche da ormeggiare.

La roccia è costantemente sommersa dall'acqua, accostare è sempre difficile, le onde si schiantano con una violenza estrema, il tempo tra una mareggiata e la successiva è di quindici minuti.

*Partimmo da Sein con una brezza leggera, dopo quarantacinque minuti era impossibile mantenere stabile la scialuppa, e fummo assaliti da un violento temporale che ci obbligò a rientrare.*

Joly osserva lo scoglio come se fosse una rocca inespugnabile, valuta i rischi e la possibilità dell'impresa, si fa un'idea ben precisa dell'oggetto da conquistare; soprattutto cerca di essere paziente e non forzare i tempi, ma la roccia sembra troppo piccola per ancorarvi una torre delle dimensioni progettate. Inoltre la superficie è molto irregolare, dev'essere livellata e prevedere l'ancoraggio di una massiccia muratura di dimensioni tali da poter diventare la base di una torre.

Finalmente monsieur Thymer, del sindacato dei marittimi di Sein, riesce a sbarcare, salta sulla roccia con l'abilità di un felino e può stimarne le caratteristiche, sebbene in maniera approssimativa, tra i vortici e il vento che la spazzano costantemente.

*Solo un senano, sfidando le correnti, avrebbe potuto cogliere il momento favorevole, così estremamente raro, in cui la roccia diventava accessibile.*

Da questo momento non si torna indietro. Il progetto, considerato folle, inizia a concretizzarsi, anche se i lavori vengono avviati senza sapere esattamente la forma e le dimensioni dell'edificio.



*Ar-Men, un capolavoro di energia e pazienza, dove la storia e la leggenda s'intrecciano.*

Un'équipe di ingegneri e architetti di Phares et Balises, tra cui Léonce Reynaud, è incaricata della progettazione e realizzazione dell'opera, che diventerà la più lunga e onerosa nella storia dei fari.

La torre avrà un'altezza media di circa 35 metri s.l.m. e un diametro di base di 7,20 metri.

Joly deve trovare la manodopera necessaria per aprire il cantiere: anzitutto gli operai devono essere marinai, e in secondo luogo devono avere anche un'altra occupazione, ad esempio la pesca, e considerare il lavoro all'Ar-Men come un reddito aggiuntivo, perché è impensabile aprire un cantiere permanente in un luogo dove le condizioni del mare sono dantesche e con ogni probabilità non permetteranno di lavorare più di tre o quattro giorni al mese.

Joly si rivolge ai senani, ma la proposta non è ben accolta. Gli abitanti dell'isola sono intrepidi marinai, ma reputano inadeguata qualsiasi attività al di fuori della pesca, inoltre, nonostante il coraggio e la spavalderia, non hanno alcuna intenzione di aiutare la squadra di Joly in questa "missione impossibile". Il loro suggerimento è di trovare la manodopera sulla "grande terra", e si dichiarano disponibili soltanto a fornire assistenza con le imbarcazioni e nel trasbordo degli operai sulla roccia.

Gli ingegneri comprendono i timori, ma non per questo si deve rinunciare.

In quegli anni altri progetti definiti inizialmente impossibili stanno avendo un inaspettato successo, ad esempio quello del faro di Roches-Douvres (Côtes-d'Armor) sull'omonimo altopiano roccioso a 40 chilometri dalla costa. Sembrava impensabile aprire un cantiere così lontano dal litorale, in un tratto di mare dove attraccare è difficoltoso. Gli armatori devono attendere pazientemente più di trent'anni dalle prime richieste perché una lanterna illumini quell'angolo di mare, ma nel 1869 il primo faro di Roches-Douvres prende servizio: una torre prefabbricata di metallo assemblata in tempi relativamente brevi.

Purtroppo questa soluzione non è realizzabile sulla roccia Ar-Men, ma Joly non si perde d'animo e con caparbia prosegue nel progetto.

L'appoggio dei marinai dell'isola, però, è indispensabile, l'ingegnere deve garantirsi il loro aiuto con qualsiasi mezzo.

Joly riesce a negoziare con il sindacato dei marittimi di Sein: manodopera in cambio della riparazione delle banchine e delle dighe che proteggono l'isola. Aiutato da Lacroix, porta a termine i lavori e dopo molte incertezze i senani acconsentono ad affiancarli nella realizzazione del faro, ma concordano un compenso decisamente elevato: 29.000 franchi per eseguire le perforazioni della roccia.

I migliori marinai di Sein, una squadra di muratori di Cap Sizun e alcuni esperti intagliatori di pietre sono ingaggiati per eseguire il lavoro; in sinergia si adoperano per completare l'opera, paragonata a un puzzle gigantesco.

16 maggio 1867: il vapore *Armorique* lascia il porto di Sein per raggiungere la roccia e getta l'ancora a 50 metri di distanza. Il cantiere è inaugurato, anche se la definizione di "cantiere" è piuttosto azzardata, così come l'impresa stessa.

La costruzione del faro diventa un *affaire* dell'isola, niente accade sulla roccia senza che i senani siano coinvolti.

Il lavoro si prevede difficile e pericoloso, è essenziale anzitutto stabilire un sistema di attracco che permetta alle scialuppe e alle chiatte di avvicinarsi il più possibile alla roccia e garantire supporto agli operai, che potrebbero essere gettati in mare dalle onde. In ogni caso i marinai raggiungeranno Ar-Men solo quando le condizioni meteorologiche lo consentiranno e la marea sarà favorevole, anche se in oceano aperto il tempo può cambiare all'improvviso.

Il giorno della partenza, riuniti davanti all'hangar, a Sein, Lacroix si rimette agli uomini e al loro senso di responsabilità perché non commettano imprudenze e usino le cinture di sicurezza. Una brezza da sudovest accarezza il mare sotto un cielo sereno; non si vedono onde all'orizzonte, ma se ne sente l'urlo incessante al largo, si sollevano, si tuffano si schiantano e rinascono senza tregua: questo non spaventa i senani, è solo la prova della buona salute del mare e del vento.



«Allora, si va?» rispondono gli uomini, impazienti.

Poi le imbarcazioni si disperdono, appuntamento alla roccia.

Oggi gli uomini non escono per una battuta di pesca al branzino, ma per un trofeo più importante: sbarcare sulla roccia di Ar-Men.

Una dopo l'altra le otto barche accostano lo scoglio, ma il mare lo ricopre senza sosta; gli uomini devono attendere, forse oggi non riusciranno a sbarcare. Alla partenza tutti sapevano che il mare avrebbe potuto metterli sotto scacco, e dopo vari tentativi l'equipaggio preferisce levare l'ancora e rientrare a Sein.

Il giorno seguente le donne pregano per un ritorno vittorioso sul mare, ma una smorfia di sottomissione al destino accompagna la partenza dei loro uomini.

Un capitano, cinque marinai e due muratori su ciascuna delle otto imbarcazioni.

Le barche si lanciano nella Raz de Sein sotto un cielo pungente e spruzzi d'acqua ghiacciata. Anche oggi la solita muraglia infernale: le onde continuano ad assalire la roccia imprigionata dalla nebbia opaca; un'ora più tardi nulla è cambiato. Tutti devono rientrare al porto.

Durante la notte la luna ritrova il suo posto e il suo splendore; alcune gocce d'acqua e un grigio torpore nuvoloso tentano di corromperla, ma ogni volta lei torna a risplendere sopra quel mondo selvaggio. All'alba la spedizione prende nuovamente il mare. Finalmente due operai, equipaggiati con scarpe antidruciolo, sbarcano sulla roccia, con estrema cautela per evitare di essere strappati via dalle onde.

Il primo intervento è liberare la roccia dalle alghe, che la rendono estremamente scivolosa. Poi gli uomini devono scavare buchi profondi da 30 a 40 centimetri per otto di diametro dove inserire le barre di ferro che serviranno a livellare la roccia e creare una solida armatura cui ancorare la base del faro. Inoltre devono essere posizionati gli anelli da ormeggio cui agganciare

la cintura di sicurezza. I fori saranno pagati 300 franchi l'uno nella parte bassa della roccia, la più esposta, 200 franchi nella parte intermedia e 100 franchi nella parte alta.

Inizialmente la squadra è formata da due operai che si alternano al lavoro; una mano è aggrappata alla roccia, l'altra impugna un martello; lavorano con febbrile tenacia, incuranti delle onde che frangono sopra di loro. Da lontano quei corpi sembrano patelle attaccate alla roccia.

Nessun operaio può prevedere quanto tempo trascorrerà in mare.

La sera le sagome delle barche sfilano al chiaro di luna e rientrano in porto.

Un'alba radiosa segue l'aurora precoce e limpida; al levar del sole l'equipaggio è di ritorno sulla roccia. L'ingegnere Ploix intuisce che la giornata potrebbe essere coronata dal successo.

Gli uomini, ricurvi sulla roccia, devono trovare la posizione più sicura in uno spazio esiguo che richiede la massima attenzione, e tutta la loro concentrazione è volta a cercare di restare in equilibrio per non cadere nell'acqua gelida.

La campagna 1867 si conclude con sette sbarchi, otto ore di lavoro, quindici perforazioni e 8000 franchi di spese.

1868: le sorti del faro sono sempre legate al destino, ma la stagione è più clemente e i lavori riprendono con rinnovato vigore. Gli operai possono cominciare le operazioni preliminari per la costruzione del basamento in muratura.

In pochi avevano creduto alla fattibilità dell'impresa: l'ostinazione degli ingegneri e l'audacia dei pescatori di Sein hanno avuto un ruolo determinante nel progetto. Gli anelli da ormeggio che brillano sulla pietra indicano che la volontà degli uomini ha vinto sul mostro roccioso.

Nulla aveva riempito il silenzio fino a quel momento, ma ora qualcuno si lancia in un canto che tutti riprendono in coro: "Sulla strada dei giganti va solitario il marinaio, da solo contro corrente,

alza le vele al vento, nel respiro dei titani; sulla strada leggendaria, al ritmo degli uragani, sotto un cielo nero e ruggente, va solitario il marinaio; sotto le stelle del firmamento, lunga è la strada del ritorno, il mare è immenso...”.

I senani hanno riportato una vittoria che potranno raccontare ai nipoti: «Io c’ero!».

Ogni uomo ha in dotazione una cintura di sicurezza e un’imbragatura di sughero predisposta per essere agganciata agli anelli da ormeggio. Il tempo medio tra le due mareggiate è di un quarto d’ora e un marinaio è sempre di vedetta per monitorare l’arrivo di onde anomale affinché gli operai possano abbandonare la roccia e gettarsi sulla chiatta. Quando un’onda più ripida trascina un uomo in mare il giubbotto di sughero lo trattiene in superficie fino all’arrivo dei soccorsi.

Alcune giornate iniziano sotto cattivi auspici: a volte, la barca diretta al faro beccheggia a tal punto da ribaltarsi, ma gli uomini, trattenuti dalle cinture di sicurezza, vengono tutti tratti in salvo.

I capitani sanno sempre quando sarà impossibile accostare alla roccia. Joly e Lacroix non capiscono come i senani possano fare previsioni che si dimostrano sempre fondate, ma sull’isola gli uomini scrutano il cielo mille volte al giorno, non hanno bisogno di strumenti, si affidano solo all’istinto.

*Non si può spiegare il mare e i suoi pensieri a chi lo guarda e vede solo acqua.*

Dopo un bicchiere di grappa, ben meritato, l’equipaggio parte per raggiungere la roccia.

*Armorique, Jeune-Adèle, Marie-Hélène* e altre cinque imbarcazioni lasciano l’isola con il mare calmo, ma all’arrivo un accavalarsi inquietante di onde schiumose circonda la roccia.

La risacca solleva due marinai mentre tentano di sbarcare,

sono gettati in mare come cormorani in cerca di pesce, ma il giubbotto di sicurezza li riporta in superficie.

Gli uomini sono partiti all'alba: al tramonto i loro sguardi stanchi incrociano la luce del faro di Sein: oggi hanno lavorato un'ora e trenta minuti!

Al termine della campagna del 1868 il bilancio è di 34 perforazioni, 16 sbarchi, 18 ore di lavoro: costo 21.000 franchi. Senza contare le ore trascorse in mare in attesa della marea favorevole per sbarcare, le docce ghiacciate, il rumore assordante dei colpi di martello che risuonano nella testa anche durante il sonno, gli artigli di schiuma dei frangenti e il movimento travolgente dei marosi, ma soprattutto la costante incertezza di rientrare in porto e rivedere la famiglia.

Le donne non possono neppure rivolgersi al parroco per avere conforto perché in questo luogo maledetto di grandi tempeste dal sapore apocalittico è difficile trovare un cappellano, neppure il vescovo di Quimper riesce a reperire un candidato. Nessuno è disposto a trasferirsi su un'isola disperatamente selvaggia dove vivono famiglie di pescatori e aspri saccheggianti di relitti, superstiziosi e violenti. Un villaggio dove i cortei funebri si avviano sotto un gelido sole; un luogo dove al rettore è riservato il compito di arbitrare la lotta tra Dio e gli uomini, tra la religione e la perdizione, e dove i parrochiani non sono disposti a incatenarsi alle pratiche cristiane. Ma, soprattutto, un'isola dove anche il parroco dovrebbe cercare di non sprofondare nella follia.

1869: la costruzione del massiccio di muratura inizia sotto la direzione dell'ingegnere Cahen.

Nei fori praticati nei due anni precedenti gli uomini devono sigillare le barre di ferro zincate lunghe un metro, delle sorte di ramponi destinati ad aumentare la coesione tra la roccia e il basamento. Inoltre devono posare le prime pietre di arenaria provenienti dall'isola di Sein e sigillarle con cemento mescolato

ad acqua di mare, un lavoro che richiede una certa manualità e velocità.

I marinai sbarcano il materiale con la sola forza delle braccia, una catena umana trasborda i sacchi di cemento e i blocchi di pietra, che spesso pesano più 50 chili, dai ponti instabili delle barche alla roccia vischiosa.

Il lavoro progredisce con relativa soddisfazione: gli operai riescono a sbarcare ben 24 volte, lavorano per 42 ore e il basamento s'innalza di 60 centimetri sopra la roccia. A conclusione della campagna annuale la spesa è di 25.000 franchi.

Una sera di plenilunio in cui il mare è stranamente calmo, l'ingegnere Cahen e l'assistente Probesteau propongono di raggiungere il cantiere per tentare un altro sbarco sulla roccia: non un minuto dev'essere sprecato, quando la marea è favorevole.

La spedizione scivola silenziosa sopra un mare fosforescente, illuminato dalla luna. Il volto degli uomini è rischiarato come al tenue chiarore di una candela, mentre i ricordi si riflettono sulle rocce, che assumono forme ancora più sinistre e sconosciute.

*Spiriti inquieti o sagome di fantasmi sembravano rispecchiarsi nel mare. Ombre che si trasformavano, apparivano e scomparivano; agli occhi del marinaio diventavano favole, racconti o semplice realtà.*

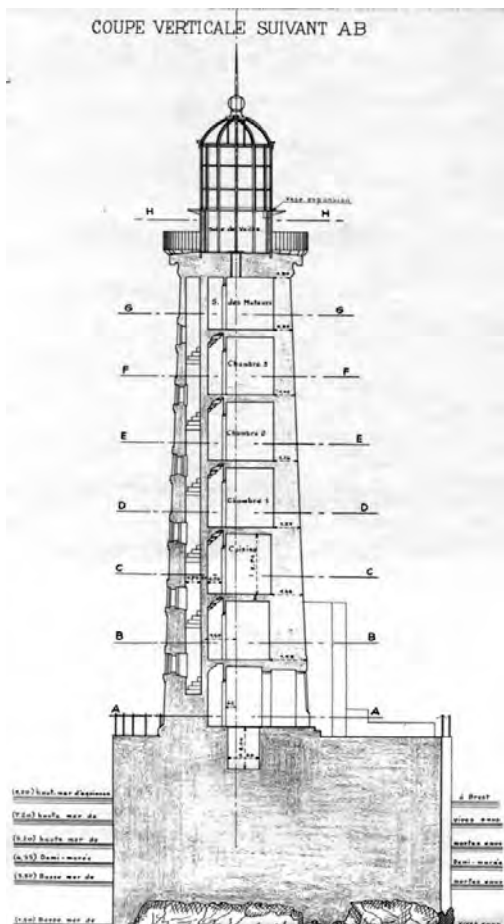
*I senani conoscevano il potere di Belisama, la dea della luna, sull'isola si compivano riti magici in suo onore. La dea illuminava il loro cammino.*

*Ma di tanto in tanto, al plenilunio, appariva anche la bellezza dannata di Marie-Morgane. La dea delle acque trascorreva il tempo a sedurre i giovani marinai e se qualcuno rispondeva alle sue sollecitazioni amorose la barca veniva intrappolata nella bonaccia finché il mare non l'avesse inghiottita.*

*Verità o leggenda? La luna rende la notte meno buia, ma fa vedere il mondo sotto una luce diversa...*



Il faro Ar-Men.



Disegni architettonici del faro: la sezione verticale.

Foto DIRM NAMO

L'inizio dei lavori di costruzione.

Foto DIRM NAMO



Lo sbarco sulla roccia Ar-Men. Foto DIRM NAMO





La porta che consente l'accesso al faro.

Il cambio della guardia avveniva per mezzo di funi e carrucole.

*Foto DIRM NAMO*



L'isola di Sein vista da Ar-Men.

