

*L'isola di Batz*

*l'isola dei grandi scogli e della morte oscura,  
dove le donne scavano i solchi nei campi,  
mentre i loro mariti vanno a solcare le onde:  
al calare della notte, in questo luogo funebre,  
queste donne vanno verso la casa di Dio,  
molto umile è la cappella, umile è il cimitero  
dove ogni orante va a cercare una pietra...  
Ma i corpi sono assenti in queste strane tombe...  
Acqua santa nelle loro mani, lacrime nei loro occhi...*

Susy Zappa



# Racconti al faro

Memorie e leggende dell'isola di Batz



**Edizioni il Frangente**

## Premessa

Il faro sembra il luogo ideale dove uno scrittore può attingere, contemporaneamente, a un universo di solitudine, alla violenza degli elementi, a misteri e storie singolari, al fascino dell'avventura: un luogo dove le leggende aboliscono la frontiera tra fantasia e realtà.

Questo è il racconto della quotidianità di un guardiano del faro che ogni giorno vive un viaggio immobile, rimanendo seduto nella stanza della veglia o accanto alla lanterna. All'ombra di un alone di luce, dove il tempo può sembrare lunghissimo, solo la lettura permette l'evasione da uno spazio, all'apparenza, limitato dai confini del mare.

I racconti del faro attraversano il tempo, le generazioni, secoli di storie e leggende, svelano i segreti dell'isola di Batz, divengono un viaggio tra gli avventurieri del mare e compongono un mosaico di ricordi che il guardiano rievoca attraverso la lettura. Protagonisti sono i pescatori di Terranova e i corsari di Roscoff, i capitani coraggiosi e i contrabbandieri, i filibustieri che partivano per l'agognata conquista del mar dei Caraibi o dell'oceano Indiano, ma anche semplici compaesani che sull'isola hanno lasciato un'impronta indelebile.

Il guardiano è accompagnato da un piccolo amico a quattro zampe che il destino gli ha fatto incontrare, con il quale, giorno

dopo giorno, ha instaurato una profonda intesa che si affida agli sguardi. Le loro lunghe passeggiate sull'isola si snodano tra le rovine di una cappella e le piante esotiche di un incredibile giardino, divenendo lo spunto per nuove storie.

# I

## Mi chiamo Yannick, sono il guardiano del faro

Il mestiere di guardiano porta sempre con sé un alone di romanticismo e d'avventura, di condivisione dei misteri del mare, la ruvida aura di chi deve sopravvivere alla violenza della natura e ha la responsabilità delle vite altrui.

Per secoli il navigante ha dovuto affidare la propria esistenza alla luce della luna, alla via delle stelle, all'intuizione, alcune notti doveva ancorare in attesa dell'alba; ma da quando la rotta è scandita dalla luce di un faro ha iniziato a riporre fiducia nella determinazione del guardiano a vegliare sopra un paesaggio a volte inquietante, imprevedibile.

Yannick è il guardiano del faro dell'isola bretone di Batz. Il silenzio è al centro della sua esistenza. Il suo volto sembra scolpito dalla tempesta, il carattere forgiato dai naufragi, la sua anima un alveare di emozioni.

I lineamenti marcati del volto sembrano sottolineare il suo irrefrenabile desiderio di libertà. Capelli corti, occhi color grigio acciaio che riflettono una personalità decisa ma profondamente solitaria, è circondato da una poetica di mistero che lo rende affascinante, sembra l'archetipo di un avventuriero alla ricerca della sua isola. Un temperamento impenetrabile ma generoso.

*Mi ricordo la prima notte al faro, non appena la mia lampada si mise a lampeggiare una luce rispose all'orizzonte con una frazione di secondo*

*di differenza: era il faro di Sept-Îles, a seguire quello di Triagoz, Ploumanac'h e infine Île Vierge, insomma quelle luci attestavano che altri guardiani vigilavano con me e dividevano il mio compito!*

*Perché ho scelto di fare il guardiano del faro? Semplice, per aiutare i naviganti ma anche per godere della bellezza della solitudine, pensare, leggere e scrivere. Non mi ha mai preoccupato il lavoro abitudinario che, giorno dopo giorno, potrebbe sembrare noioso, in realtà ho imparato a valorizzare il mio tempo. Il faro è il custode del senso profondo della storia di ciascun guardiano, la magia è riuscire a instaurare un dialogo con la solitudine.*

*Vado sulla terraferma solo per acquistare le provviste, qui sull'isola mi sento connesso con la natura, una metafora che bisogna saper leggere tra il mare e la terra, scegliendo di abbandonare tutto ciò che è superfluo, anche nel linguaggio.*

Lontano da un mondo di parole per lui indecifrabili, la missione del guardiano è salvare vite umane, compresa la propria. Yannick è consapevole che forse non riuscirà a impedire tutti i naufragi, ma almeno proverà l'illusione di dominare un oceano che seduce, spaventa, ispira e trascende ogni immaginazione.

Attraverso i racconti, il guardiano scandisce le giornate, si compiace di fare lunghe passeggiate e andare alla scoperta di storie e leggende nascoste tra le pieghe di un libro, sempre in compagnia del suo cane, l'unico a cui rivela, con spontaneità, gli affetti, le credenze e le superstizioni che mantiene segrete nel profondo del proprio animo.

Tom ha quattro anni ed è un vivace Épagneul breton: gli occhi ambrati luccicano di sensibilità, il naso è una guida infallibile, ma soprattutto è un cane curioso; è il beniamino dell'isola, inseparabile dal suo guardiano nelle silenziose notti alla lanterna e nelle scorribande tra le scogliere di Batz.

Yannick lo ha trovato in un borgo della campagna bretona, abbandonato in una grande macchia di alberi, troppo piccolo e

debole per sopravvivere da solo, così lo ha portato con sé e poco dopo Tom si è ritrovato ad ascoltare il ticchettio di un orologio nel caldo abbraccio di un fascio luminoso.

Durante la notte, mentre fuori la tempesta prende forma e l'alba diventa una conquista, Tom è l'unico ascoltatore di Yannick, che leggendo celebra l'oceano attraverso i racconti di chi lo ha solcato per cercare di carpirne i segreti e rivivere mille avventure. Allo stesso tempo, Yannick cerca di trasformare i suoi demoni interiori in leggende perché, durante la notte di assoluto infinito, il pensiero non s'interrompe ma si espande nel buio, illuminato dalla luce accecante della lanterna.



L'isola di Batz con il suo faro.

## II

### L'isola di Batz e il suo faro

L'isola di Batz, Enez Vaz in bretone, si trova nel canale della Manica, a circa due miglia dal porto di Roscoff, ed è un piccolo appezzamento di terra che si estende per poco più di tre chilometri. Si circola a piedi, in bicicletta, in calesse o in trattore; gli isolani scandiscono la loro giornata al ritmo della marea. L'isola beneficia di un microclima particolare grazie alla corrente del Golfo, che favorisce la fioritura di alcune piante tropicali, i cereali crescono rigogliosi sopra un terreno sabbioso e perennemente battuto dai venti, i legumi assumono l'inconfondibile sapore iodato per via delle alghe utilizzate come fertilizzante. Dove il terreno non è coltivato il paesaggio è dominato da ginestre e giardini rocciosi tempestati da morbidi cuscini d'erba tra cui sbocciano graziosi fiori rosa simili a garofani; il finocchio marino, con i suoi fiori giallognoli, colonizza le fessure del granito e la violaciocca trova l'habitat naturale tra le dune. Un vero paradiso!

L'isola vanta anche una lunga storia, è infatti abitata già dal Neolitico e probabilmente in epoca romana è presente un piccolo insediamento. Il Medioevo vede mescolarsi pochi dati storici e molte leggende, ma è certo che nei secoli successivi il villaggio cresce, i suoi abitanti sono agricoltori e pescatori. Lo sviluppo dell'isola avviene proprio grazie al mare e tra il XVIII e il XIX

secolo tutti esercitano piccole o grandi attività commerciali, molti si arricchiscono come armatori. Si tramanda nel tempo una tradizione che genera vere e proprie dinastie di capitani. Nel periodo che va dal 1815 al 1880, definito l'età d'oro della vela, l'isola di Batz è un vero nido di capitani per la Francia intera, se ne contano circa centotrenta!

Lo sviluppo del commercio marittimo incoraggia i giovani a imbarcarsi come unica possibilità di crescita sociale; alcuni lasciano i pescherecci per spostarsi sui velieri e diventare comandanti di navi mercantili, i più perseveranti diventano capitani di grande cabotaggio o persino capitani di lungo corso, o ancora acquisiscono i gradi della Marina reale.

Il mestiere di marinaio si apprende navigando e salendo gradualmente nella gerarchia marittima: un ragazzo può imbarcarsi all'età di dieci anni come mozzo; grazie alla sua capacità e determinazione a quindici diventa novizio, a sedici marinaio, a diciotto i migliori possono già ambire ai titoli più elevati e a ventuno hanno l'opportunità di essere promossi secondo-capitano, ma c'è anche chi desidera diventare solo cannoniere o timoniere, ruoli ben retribuiti. L'aspirazione più comune è raggiungere il grado di capitani di lungo corso, in partenza per i viaggi oltre oceano: nelle Indie orientali, in Pacifico, in Canada o in Groenlandia, in America del Sud e del Nord.

I viaggi di cabotaggio sono invece quelli relativi alla navigazione mercantile costiera: piccolo cabotaggio tra i porti dello stesso mare, grande cabotaggio per distanze maggiori. Sia i capitani di lungo corso che quelli di cabotaggio per esercitare devono ottenere una licenza, che richiede almeno ventiquattro anni d'età e il superamento di un esame.

La professione è trasmessa di padre in figlio, con un radicamento familiare e territoriale molto forte: per generazioni, all'interno di certi nuclei familiari, ogni figlio è destinato a diventare marinaio e ad ambire al titolo di capitano. Racconti e leggende

aggrovigliano la storia di ciascuno di essi, spesso al contempo capitani, contrabbandieri, armatori e corsari al servizio del re.

Le figlie dei capitani partecipano a questa ascesa familiare suggellando alleanze matrimoniali, fondamentali per la continuità della stirpe. La carriera professionale è quindi già definita dalla nascita e i figli, maschi o femmine, hanno un ruolo pre-determinato nella società dell'isola, al cui apice generazioni di capitani si alternano fino all'inizio del XX secolo.

Tra i capitani ci sono anche i comandanti e gli armatori di navi baleniere, attività tra le più redditizie, poiché il governo sovvenziona l'armamento per questo tipo di pesca. Un esempio è Louis-Marie de Binic, che nel 1833 acquista una vecchia nave inglese, la *Francis*, catturata da un corsaro di Saint-Malo, e la arma per la caccia alle balene ribattezzandola *Entrepreneur*. Con questa nave i balenieri abatteranno ventinove magnifici esemplari al largo delle coste africane.



“Quando un capitano dell'isola di Batz percorre il canale, il faro che domina la sua amata terra esercita un'irresistibile seduzione sul suo cuore.”

Alfred de Courcy

L'idea di costruire un faro sull'isola di Batz risale al 1705; il progetto, presentato dall'ingegnere militare Siméon Garangeau, prevede anche l'annessione di un corpo di guardia a difesa dell'isola, ma non viene realizzato a causa del dissesto finanziario del regno.

Durante le guerre del Primo Impero la Marina istituisce un sistema di sorveglianza e di comunicazione costiera basato sul

telegrafo visivo inventato da Charles Depillon: un palo di circa 12 metri sul quale si trovano quattro bracci articolati, ciascuno in grado di assumere sette posizioni, consentendo un totale di 2401 combinazioni. Anche sull'isola di Batz viene installato un palo Depillon, in attesa della costruzione del faro.

Nel 1811 Napoleone incarica la commissione Phares et Balises di lavorare al perfezionamento del sistema di illuminazione costiero francese, tuttavia i lavori sono alquanto costosi e alcuni cantieri devono aspettare ancora qualche anno prima di venire avviati.

Nel 1833 l'amministrazione di Ponts et Chaussées delibera finalmente la costruzione del faro di Batz sopra una collina alta 33 metri sul livello del mare e incarica del progetto l'ingegnere capo Jean-Sébastien Goury. L'opera, in stile neoclassico, deve seguire il modello del faro di Penmarc'h, terminato qualche anno prima, e assicurare la navigazione tra l'Île Vierge e l'arcipelago di Sept-Îles.

I lavori iniziano nel 1834 con il livellamento del terreno roccioso per aprire il cantiere. L'edificio sarà interamente di granito. I blocchi di pietra sono estratti direttamente dall'isola, non è necessario scavare in profondità, il granito è visibile ovunque e di buona qualità. I blocchi di grandi dimensioni sono trainati dai cavalli.

Tra cavatori, intagliatori e muratori una trentina di operai sono all'opera nel cantiere, che avanza velocemente.

Nel 1836 il faro viene inaugurato: una torre troncoconica alta 44 metri sopra una base quadrata di due piani; la lanterna, alimentata a olio animale, svetta a 70 metri sul livello del mare, con una portata luminosa di 23 miglia.

Al piano terra si accede a un vestibolo da cui si snoda la scala a chiocciola che conduce alla lanterna; sei finestre rischiarano le stanze, tra le quali quella per lo stoccaggio del combustibile e della legna da ardere nei camini, installati nelle sale d'angolo per permettere la diffusione del riscaldamento.

Al piano superiore ogni stanza è rischiarata da una finestra: l'alloggio dei guardiani, la cucina e la stanza dell'ingegnere, l'unica arredata con boiserie di castagno, predisposta ad accogliere l'ispettore che, senza preavviso, si presenta per valutare lo stato di manutenzione e l'efficienza dei guardiani. Questi ultimi possono essere assegnati in modo permanente al faro oppure possono essere ausiliari, incaricati di sostituire o affiancare i guardiani ordinari per qualche giorno o qualche settimana.

La torre misura quattro metri di diametro, 198 gradini conducono alla stanza della veglia, una decina di scalini in ghisa permettono l'accesso alla lanterna. Dall'alto lo sguardo spazia sopra un patchwork di campi coltivati che si alternano a brughiere, coste rocciose e dune di sabbia. Intorno solo il mare, anche se Roscoff segna la linea dell'orizzonte.

Ogni sera, mezz'ora prima del tramonto, il guardiano sale alla lanterna; al crepuscolo il faro s'illumina. Durante la notte i guardiani si alternano alla veglia per controllare il buon funzionamento del meccanismo e il livello del combustibile, il cui consumo equivale a circa un litro ogni ora; inoltre devono verificare l'usura dello stoppino e ricaricare il contrappeso del meccanismo di rotazione.

I guardiani devono alloggiare al faro e non è permesso vivervi con la famiglia, nonostante essa risieda sull'isola, perché il lavoro richiede un grande senso di abnegazione e nessuna distrazione. Ciononostante, spesso si assentano per trascorrere qualche ora in famiglia e questo è causa di ritardi ingiustificati; per porvi rimedio la commissione Phares et Balises decide di costruire un edificio adiacente al faro che possa ospitare i guardiani e le famiglie in modo da favorire la puntualità e scoraggiare l'assenteismo.

Durante il XIX secolo, inoltre, si sviluppano il telegrafo e le stazioni semaforiche, che rispondono alle necessità di comunicazione tra le navi in mare e la terraferma. Un decreto del 1862 stabilisce la costruzione di 134 stazioni elettrosemaforiche sulla

costa francese, che entrano in servizio tra il 1865 e il 1866. Ogni struttura comprende una sala di guardia con il palo di segnalazione Depillon e l'alloggio per i guardiani. Nel 1870 lungo le coste settentrionali della Bretagna ci sono venticinque semafori collegati tra loro da un cavo telegrafico, a terra i cavi corrono su pali, in mare sono sottomarini. La telecomunicazione è affiancata anche dal codice internazionale delle bandiere. Sull'isola di Batz il semaforo viene chiamato "la cittadella" ed è utilizzato anche come ufficio telegrafico per gli isolani.

La fine del XIX secolo vede affacciarsi l'innovazione dell'illuminazione elettrica, anche gli ingegneri di Ponts et Chaussées lavorano per l'elettrificazione dei fari. Quello dell'isola di Batz rientra nel programma e viene sviluppato un progetto ambi-

zioso che prevede la costruzione di un edificio dove installare due impianti a vapore e un generatore per la produzione di energia elettrica dalla combustione del carbone. Inoltre il piano include la realizzazione di un ampio lastricato intorno al faro per raccogliere e convogliare l'acqua piovana in un serbatoio destinato ad alimentare la sala macchine e devono essere realizzati



anche due alloggi supplementari per ospitare il personale specializzato nella manutenzione dell'impianto.

I lavori terminano nel 1884 ma il progetto, sebbene completato, rimarrà inutilizzato a causa delle spese eccessive per la manutenzione dei macchinari, il consumo di carbone e il personale qualificato. Solo il serbatoio di raccolta dell'acqua verrà utilizzato durante i periodi di siccità, prima che l'isola sia collegata alla terraferma con un sistema di approvvigionamento idrico.

A partire dal 1900 la lampada a olio è sostituita da un bruciatore a vapore incandescente di petrolio, che offre una maggiore intensità di luce e un minor consumo, e il faro viene finalmente elettrificato nel 1937 grazie a un cavo sottomarino che collega l'isola al continente. Il lavoro dei faristi e l'organizzazione dei turni diventa quindi più semplice.

Tre anni più tardi, nel 1940, le truppe tedesche prendono possesso dell'edificio e oscurano la lanterna; ciononostante, la cupola è mitragliata dagli aerei alleati. Nel 1944 l'ufficiale tedesco Boehm, di stanza sull'isola, riceve l'ordine di minare il faro, la lanterna esplose, ma la torre è solo parzialmente danneggiata e in seguito sarà ristrutturata e dotata di un radiofaro.

Per quanto riguarda invece il semaforo, le trasmissioni di questo tipo diventano obsolete alla vigilia della Prima guerra mondiale, ma esso continua a essere utilizzato per la segnalazione di eventuali incursioni nemiche. Distrutto durante la Seconda guerra mondiale, il semaforo di Batz viene ricostruito nel 1952 come postazione di difesa della Marina Militare, con funzioni di assistenza alla navigazione, sorveglianza costiera, regolamentazione del traffico e della pesca e stazione meteorologica.



*La prima volta in cui arrivai al faro rimasi davanti alla porta d'ingresso, indeciso; alzai gli occhi e guardai la torre ergersi solitaria e magnifica. Il registro meteorologico descriveva la tempesta in arrivo, ma per il momento il cielo era sereno, solo il mare sembrava agitato. Annegando i fantasmi delle mie incertezze, presi coraggio e spinsi la porta di quella torre graffiata dalla salsedine: il destino aveva deciso.*

*All'interno il silenzio era eloquente, la luce filtrava a malapena, odori pungenti solleticavano le narici.*

*Il faro era ordinato e minimalista. Un letto alquanto usurato ma all'apparenza comodo sopra il quale troneggiava una pila di cuscini e una coperta. Una lucerna appoggiata sul tavolino. La cucina era semplice ma funzionale, una parete era tappezzata con fotografie di guardiani dall'aspetto imperioso, quasi a voler ammonire ogni nuovo farista. Neppure una poltrona in cui abbandonarsi a un abbraccio confortevole, solo un mobile curvo sotto il peso di libri che odoravano di racconti avventurosi, impolverati dal tempo.*

*Il fumo della stufa aleggiava nella stanza, emanava un piacevole tepore, ma anche un odore di alghe essiccate miste a sterco di mucca.*

*Anche se molti altri odori indistinguibili trasudavano dalle pareti, in questo luogo mi sentii subito a casa.*

Sono trascorsi diversi anni da quel giorno, ma lo stupore di Yannick nell'affacciarsi dalla galleria della lanterna è rimasto lo stesso: la bellezza della natura purifica la mente.

Dopo il solito giro d'ispezione il guardiano prepara un'abbondante razione delle migliori polpette di grano e naturalmente una scodella è per Tom che, senza indugio, affonda il muso e si precipita a mangiare rumorosamente.

«Vedo che apprezzi sempre il mio cibo!» dice Yann sorridente.

La giornata al faro trascorre tranquilla, scandita dal riposo e da piccoli lavori di manutenzione, e Yannick trova anche il tempo per dedicarsi alla sua passione: costruire navi in bottiglia. Ogni pezzo è un piccolo capolavoro, tanto da trasformare il pas-

satempo in un secondo lavoro. A volte capita che Yann rimanga al faro tutta la giornata per assemblare un pezzo, e in quel caso le distrazioni non sono ammesse, solo lunghe conversazioni con il suo adorabile cane da compagnia. La sua percezione del tempo si dilata quando si dedica a questa attività, fino al momento di rimettere i panni del guardiano. Quando si accorge che il sole sta tramontando, sale alla stanza della veglia per l'accensione del faro, seguito dall'inseparabile compagno di notti insonni.

Una volta controllato il corretto funzionamento del meccanismo, si siede e prende un vecchio quaderno sgualcito, lo apre maldestramente e un mucchio di disegni si sparpaglia nell'aria, prima di cadere a terra: ai bordi della notte, il guardiano ha iniziato a scrivere i suoi pensieri e a disegnare la bellezza evocativa della luna, anche tra le pieghe della tempesta.

Yannick è un uomo dalla forte identità bretone e spesso si barrica dentro sé stesso, sembra quasi depositario di inconfessabili segreti, e anche quando si relaziona con il mondo in realtà non si rivela mai. Così, col passare del tempo, il suo sorriso si è disperso nel vento e, senza che se ne rendesse conto, una parte di lui si è inaridita, fino a che è diventato naufrago di sé stesso; ora gli è difficile scrutare l'orizzonte e immaginare il futuro, per il momento il faro è l'unico luogo dove si sente a casa.

Tom se ne sta seduto davanti a lui, il sopracciglio sollevato come se cercasse di intuirne i pensieri.

Ormai è notte fonda, senza stelle, senza luna, solo il fascio luminoso taglia l'oscurità attraverso la pioggia che batte sui vetri della lanterna.



Il faro dell'isola di Batz.