

Fari: una frontiera marittima?

di Vincent Guigueno*

Lighthouses: A maritime border?

Since XVII century, lighthouses have been a civil frontier of European States, as opposed to military ones, whose function would be to make boats sail peacefully in sea. The lighthouse was born as a border of peace, but also as a symbol of colonial conquest, especially in French and Anglo-Saxon culture. Today, however, the lighthouses have become the symbol of an invisible border, especially in Europe which is closing with respect to the rest of the world, despite the fact that the lighthouses were built precisely to consolidate European domination over other continents.

Keywords: Sea, Colonisation, Lighthouse, Border.

Grazie alla fotografia, al cinema e alla letteratura, i fari possiedono un'aura culturale che raramente permette di accostarli alla «tecno-politica», come dice la storica americana Gabrielle Hecht¹. Si dice che siano costruiti in luoghi – isole, «*Finis Terrae*», scogli – che non hanno storia, o piuttosto che li collocano fuori dal tempo, a disposizione di ogni racconto mitologico, tragico, fantastico. Una storia mondiale dei fari, anche se frammentaria, mostra tuttavia che la loro concezione partecipa pienamente alla costruzione dei limiti dei territori nazionali o imperiali, di cui sono i confini². Naturalmente, la giustificazione principale per la scelta della posizione di un faro è la sicurezza della navigazione per le navi al largo della costa. Ma nel caso di un Paese centralizzato, come la Francia o la Spagna, la loro localizzazione fa parte di una pianificazione del ruolo delle coste.

* Académie de Marine, Paris; guigueno@gmail.com.

1. G. Hecht, *Le Rayonnement de la France. Énergie nucléaire et identité nationale après la Seconde Guerre mondiale*, Éditions Amsterdam, Paris 2014 (1 ed. negli Stati Uniti 1998).

2. V. Guigueno, *Le Tour du monde en 80 phares*, EPA Éditions, Paris 2018.

I fari non sono gli unici edifici costieri «generici»; in diversi momenti storici, la difesa del territorio ha portato alla costruzione di fortificazioni: torri lungo il litorale mediterraneo nel Medioevo, fortezze di Vauban, bunkers lungo l'Atlantico. Non è raro trovare sullo stesso punto strategico della costa francese un faro, un bunker, un semaforo – cioè un punto di comunicazione tra una nave e una stazione telegrafica, visiva e poi «elettrica» – e persino un'abbazia che fungeva da faro, come a Pointe Saint-Mathieu (Finistère). I fari costituirebbero quindi una frontiera «civile», in contrapposizione a una fortificazione, la cui funzione sarebbe quella di spingere pacificamente le navi al largo per impedirne l'affondamento.

Dopo una breve storia dei fari «moderni», cioè quelli costruiti come parte di progetti politici territoriali a partire dal XVI secolo, mostreremo, attraverso due esempi (Amédée e Gardafui), che essi definiscono la frontiera degli imperi coloniali. Vedremo poi come l'imperatore della Cina abbia capito come sviare (*détourner*) il lavoro degli inglesi per segnare i confini del suo dominio. Infine, tornando in Europa, ci interrogheremo sul significato politico della «valorizzazione» patrimoniale dei fari oggi.

1. La nascita europea del faro moderno

Le mappe dell'Ammiragliato inglese elencano oggi circa 80.000 fari e segnali luminosi. Un sito Internet che da vent'anni è impegnato in un censimento mondiale, *The Lighthouse Directory*, elenca 21.000 fari circa³. Come si spiega questa incertezza? La cifra dipende dalla risposta a una domanda apparentemente semplice: che cos'è un faro? Secondo l'Associazione internazionale di segnalazione marittima (AISM), che comprende tutti i servizi di sicurezza marittima mondiale, la definizione di una «*Lighthouse station*» dipende dalla combinazione di almeno due dei seguenti cinque criteri:

- la stazione è progettata per essere abitata;
- la stazione è, o è stata, composta da diversi edifici;
- la cima della torre deve essere a più di 10 metri dal suolo;
- la portata del segnale luminoso deve superare le 15 miglia nautiche;
- la luce deve essere utilizzata per qualsiasi forma di navigazione⁴.

In Francia, le operazioni di inventario del patrimonio statale – effettuate nel corso degli anni Duemila – hanno portato ad una definizione di «faro» leggermente più ristretta rispetto ai criteri internazionali: per ottenere lo *status* di «grande faro» è necessaria un'altezza di 20 metri o

3. *The Lighthouse Directory* (<https://www.ibiblio.org/lighthouse/>).

4. Questa definizione è disponibile sul sito Web della IALA, *International Dictionary of Marine Aids to Navigation* ([http://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Lighthouse_\(PHL\)](http://www.iala-aism.org/wiki/dictionary/index.php/Lighthouse_(PHL))).

una portata luminosa di 20 miglia nautiche. Oggi si contano 150 grandi fari nella Francia continentale e nei suoi territori d'oltremare, ai quali va aggiunta una categoria a parte, le cosiddette «case-faro», di cui parla Jean-Christophe Fichou⁵. Questi modesti edifici raggiungono lo *status* di fari nell'immaginario comune per la sola presenza di un guardiano e della sua famiglia. Del resto non è forse il semplice lavoro di uomini e donne intorno ad una luce che costituisce la definizione più semplice ed efficace di faro? Con circa 220 fari, la Francia, il cui patrimonio è ben noto grazie a numerose pubblicazioni, rappresenta circa l'1% del patrimonio mondiale⁶.

I «farografi», neologismo proposto da un certo Coulier all'inizio del XIX secolo, sono soliti cercare le origini del faro nell'antichità greca. Il termine stesso, adottato nelle lingue latine, si riferisce esplicitamente alla torre costruita sull'isola di Pharos dai Tolomei nel III secolo a.C. per segnalare l'ingresso del porto di Alessandria. Questa scelta simbolica indica immediatamente una dimensione monumentale che distingue il faro da una semplice «torre di fuoco», come si esprime la lingua bretone, coreana, cinese e la maggior parte delle lingue germaniche (*Lighthouse*). Le torri del fuoco sono esistite in molte epoche e civiltà diverse: i navigatori europei le segnarono sulle coste arabe e asiatiche, ad esempio in Cina, dove l'arte e gli strumenti di navigazione in alto mare erano molto sviluppati nel XV secolo. Come le abbazie occidentali pregavano per le anime dei marinai e a volte accendevano un fuoco per guidarli, così i templi e le pagode sembrano aver svolto la funzione di punto di riferimento per i marinai prima delle conquiste coloniali europee.

L'impiego di punti di riferimento, naturali e artificiali, diurni e notturni, sembra quindi essere un'invariante antropologica nell'arte di orientarsi lungo le coste. D'altra parte, la comparsa del faro «moderno» può essere fatta risalire all'inizio del XVI secolo in Europa, con la creazione di istituzioni che non esistevano prima e che ancora persistono fino ad oggi. I nostri amici inglesi sottolineano giustamente il ruolo fondamentale della *Trinity House*: dopo la sua fondazione, nel 1514, costruì pochi fari, ma creò una vera e propria economia, come dimostrò il premio Nobel Ronald Coase in un suo famoso articolo⁷. La *Trinity House* ottenne dal sovrano il diritto di imporre una «*light dues*», una tassa per la costruzione e la manutenzione dei fari laddove la densità del traffico marittimo e il rischio di naufragio rendevano il faro un investimento redditizio. Alcuni lavori recenti indica-

5. J.-C. Fichou, *Les Maisons-Phares*, Éditions Ouest-France, Rennes 2011.

6. F. Goven, V. Guigueno, *Phares. Monuments historiques des côtes de France*, Éditions du Patrimoine, Paris 2011.

7. R. H. Coase, *The Lighthouse in Economics*, in "Journal of Law and Economics", 17, 2, 1974, pp. 357-76.

no che questa pratica esisteva già nella Guyana inglese nel XIV secolo, con la prima luce accesa sull'isola di Cordouan⁸. La nascita della *Trinity House* durante il regno dei Tudor, quindi, è strettamente legata alla storia della monarchia inglese e all'affermazione della Gran Bretagna come potenza marittima per tutto il XVI secolo, fino alla sconfitta della *Invincibile Armada* di Filippo II nel 1588 da parte delle *Sea Hawks* della Regina Elisabetta.

Dall'altra parte della Manica, in quella che oggi è la Francia continentale, esistono fari fin dall'epoca romana, come a Boulogne, dove la *Torre dell'Ordine* (risalente al I secolo d.C.) è contemporanea a quella di Dover, ancora oggi visibile. Ma questi primi fari non sono «francesi» perché sono stati voluti da Roma, o, più tardi, nel corso del Medioevo, dalle città portuali. La *Torre della Lanterna* di La Rochelle è un buon esempio di questi fari «urbani» medievali. Costruito tra il 1588 e il 1611, Cordouan è stato il primo faro francese e non della città di Bordeaux, come sostenevano Montaigne e i consiglieri cittadini. Il progetto, infatti, sfuggì loro di mano e divenne quello dei Re Enrico III e IV. Una visita alla cappella, ricca di simboli monarchici, è molto chiarificatrice al riguardo: l'architetto Louis de Foix, il cui busto si trova ancora a Cordouan, concepì la torre come una rinascita del faro di Alessandria, a gloria dei Re di Francia. Parafrasando lo storico Daniel Roche quando evoca la costruzione di strade da parte degli ingegneri, possiamo dire che il faro è nato con gli Stati moderni, capaci di imporre tasse e finanziare infrastrutture su vasta scala geografica, nelle metropoli e negli imperi che si sono affermati a partire dal XVI secolo⁹. L'illuminazione di Cordouan, dove si bruciava olio e poi carbone – il cui impiego divenne la norma fino alla fine del XVIII secolo –, è quindi una tappa importante nella nostra cronologia.

La genesi del faro moderno nel corso del XVII e XVIII secolo è lenta, visto che l'Ammiraglio Thévenard (1733-1815), in una memoria pubblicata nell'anno IX (1800-1801), contava solo un centinaio di costruzioni nel mondo, escludendo tutte le torri di cui era a conoscenza sulle coste asiatiche e arabe. Il faro «moderno» secondo Thévenard ha una latitudine, una longitudine e caratteristiche tecniche: un segnale e una portata. Ognuna di queste informazioni è importante: le coordinate geografiche non esistono senza un'accurata cartografia marittima, che emerge lentamente nel corso del XVIII secolo, in particolare grazie al concorso per il calcolo della lon-

8. E. Bertrand, V. Guigueno, *Financer les phares en France et en Angleterre: l'exemple de Cordouan*, in A. Conchon, D. Plouviez, E. Szulman (dirs.), *Le Financement des infrastructures de transport XVII^e – début XIX^e siècle*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Paris 2018, pp. 243-60.

9. D. Roche, *Humeurs vagabondes. De la circulation des hommes et de l'utilité des voyages*, Fayard, Paris 2003.

gitudine lanciato dalla *Royal Society* nel 1714. Questo legame tra il faro e l'idrografia, la scienza delle carte nautiche, è fondamentale. La produzione di mappe è uno dei fondamenti politici e scientifici degli Stati moderni: i geografi sono stati, insieme agli specialisti di fortificazioni, i primi tecnici al servizio della Corona. Sulle coste, la conoscenza dei pericoli e degli ancoraggi sicuri era fondamentale per l'espansione degli imperi coloniali. La creazione nel 1720 di un *Dépôt des Cartes et Plans* a Parigi è indicativa di questa alleanza tra scienza cartografica e potere. La precisione del punto in mare e la sicurezza della navigazione divennero problemi scientifici dello Stato¹⁰. Non è un caso, quindi, se le prime trattazioni che propongono una marcatura delle coste francesi provengano da marinai e idrografi.

Nel suo libro di memorie dell'anno IX, Thévenard, a parte il loro basso numero, notò la concentrazione di fari nelle isole britanniche, con gli Inglesi e gli Scozzesi che costruirono persino spettacolari fari, come Eddystone nel 1759. Gli scienziati francesi del periodo rivoluzionario e imperiale si occuparono del problema del segnalamento marittimo sulla base di una serie di misure. La prima è stata quella di sottrarre i fari alla logica economica «inglese», come aveva fatto la giovane democrazia americana il 7 agosto 1789: il faro è ora «gratuito» per i suoi utenti, in quanto finanziato dalle tasse di tutti i contribuenti. Il dossier «faro» fu poi sottratto ai marinai e affidato agli ingegneri dei *Ponts et Chaussées*, che gestivano le grandi infrastrutture territoriali: strade, canali e porti. Infine, nel 1811 fu istituita una «Commissione dei fari» (*Commission des phares*) composta da scienziati, marinai e ingegneri per proporre un piano nazionale di illuminazione delle coste. I marinai presenti erano brillanti idrografi, come Charles François Beautemps-Beaupré (1766-1854), che si era formato durante il viaggio di d'Entrecasteaux alla ricerca di Lapérouse. La maggior parte dei membri di questa Commissione erano politecnici che lavoravano insieme in diverse istituzioni scientifiche: l'*Académie des sciences*, il *Bureau des longitudes* e le scuole di ingegneria. Il suo presidente era François Arago (1786-1853), un'importante figura politica e scientifica dell'inizio del XIX secolo: a lui si deve l'idea di nominare segretario un giovane scienziato, Augustin Fresnel (1788-1827). Fresnel affrontò seriamente la questione dei dispositivi di illuminazione, riprendendo il lavoro di Descartes sulle lenti per sostituire i riflettori che si erano sviluppati a partire dalla fine del XVIII secolo. Stimolati dai progressi nell'illuminazione delle città, gli imprenditori britannici, francesi e scandinavi proposero dispositivi che utilizzavano lampade a olio, combinati con meccanismi a orologeria che creavano

10. O. Chapuis, *À la mer comme au ciel, Beautemps-Beaupré et la naissance de l'hydrographie moderne (1700-1850)*, Presses universitaires de Paris-Sorbonne, Paris 1999.

segnali differenziati. Mentre i camini a legna o a carbone erano fissi, i riflettori rotanti permettevano di variare la luce emessa dalle eclissi. Fresnel combinò i suoi pannelli di lenti con un orologio per creare fari «stellari», di cui lo storico Jules Michelet disse: «Per il marinaio che si orienta in base alle costellazioni, era come un cielo in più [che la Francia] fece discendere. Ha creato pianeti, stelle fisse e satelliti, e ha inserito in queste stelle inventate le diverse sfumature e i caratteri di quelle lassù»¹¹.

L'innovazione di Fresnel faceva parte di un piano di illuminazione costiera proposto nel 1825 dalla Commissione dei Fari. Questo rapporto, sintesi degli esperimenti di Fresnel e dei piani di illuminazione elaborati dall'Ancien Régime, divenne la chiave di volta della politica francese di segnalazione marittima del XIX secolo. La Francia si lanciò in un progetto utopico: la creazione di una rete che permettesse ai marinai di navigare lungo le proprie coste senza mai perdere di vista un faro. L'obiettivo era quello di contrassegnare tutte le coste della Francia con un bordo luminoso. Questo obiettivo imponeva un programma di costruzione o ristrutturazione di una cinquantina di siti e un rafforzamento della portata delle luci (circa venti miglia quelle più potenti). Nel 2012, in occasione di una mostra al Musée National de la Marine, un impianto mediatico permetteva ai visitatori di illuminare i fari secondo l'ordine cronologico della loro costruzione, dal 1611 (Cordouan) al 1916 (Kéréon, al largo di Ouessant). I contorni della Francia metropolitana sono stati gradualmente delineati, rivelando chiaramente il progetto nazionale della Commissione dei Fari.

2. Un'infrastruttura imperiale

Quando Fresnel morì nel 1827, il suo sistema era ancora solo un dispositivo sperimentale la cui affidabilità era dubbia agli occhi dell'ingegnere scozzese Robert Stevenson (1772-1850), che visitò Cordouan nel 1824. Ma la determinazione della Francia nell'adottare questo sistema, che presto attirò l'attenzione anche di altre potenze marittime, diede vita a una tecnologia che si sarebbe diffusa su tutte le coste del mondo. L'innovazione di Fresnel, inizialmente progettata per illuminare le coste francesi, si rivelò un successo inarrestabile, in quanto il mercato dei fari si espanse notevolmente nel corso del XIX secolo. La crescita esponenziale del numero di fari è dovuta a fattori che il nostro viaggio può aiutare a comprendere: l'estensione e il consolidamento degli imperi coloniali francese, inglese, spagnolo, portoghese e olandese e lo sviluppo di nuove potenze economiche, come gli Stati Uniti. L'apertura dei grandi canali transoceanici, Suez

11. J. Michelet, *La Mer*, Gallimard, Paris 1983, p. 101 (1 ed. 1861).

(1869) e Panamá (1914), sono eventi simbolici nella storia delle rotte marittime mondiali, su cui si accendono i fari. Il Canale di Suez non fu la causa diretta del vasto movimento di luce che ebbe luogo nella seconda metà del XIX secolo nel Mediterraneo, nell'Oceano Indiano e in Asia. Tuttavia, l'annuncio della sua apertura influenzò la decisione di costruire numerosi fari a partire dagli anni Sessanta del XIX secolo, come quello di Capo Spartel in Marocco, in previsione dell'aumento del traffico marittimo che avrebbe attirato. Da parte degli imperi, la sicurezza della navigazione fu una preoccupazione costante che portò alla produzione di carte nautiche affidabili e alla costruzione di una rete di fari. La storia di queste reti, condivise tra la metropoli e le colonie, è un argomento affascinante e poco trattato. I servizi «storici» che gestivano i fari in Francia erano spesso soppiantati dalle amministrazioni coloniali, che volevano affermare una loro autonomia politica di segnalazione. L'articolo pubblicato nel 1933 dal direttore del *Servizio dei Fari*, André de Rouville (1882-1979), è una fonte preziosa per la storia dei fari coloniali francesi¹² ed è anche un atto di accusa nei confronti dei servizi locali sui quali non aveva alcuna autorità, né amministrativa né tecnica. Per porre fine a questa situazione, il concetto di «faro imperiale» è emerso dopo la Seconda guerra mondiale, durante la fase di decolonizzazione in Africa e in Indocina. Nelle colonie britanniche, la questione del finanziamento attraverso i «*light dues*» aprì lunghi dibattiti a Singapore, nelle Antille e nel Mar Rosso, per capire chi avrebbe deciso quali nuovi fari costruire e chi avrebbe dovuto pagarli. Le colonie britanniche più ricche – India, Canada, Australia e Nuova Zelanda – crearono servizi efficienti grazie agli ingegneri britannici. Alcuni lavori scientifici ci permettono anche di apprezzare la situazione nelle Indie olandesi o in Cina, dove i fari furono istituiti in seguito a trattati iniqui imposti dall'Occidente¹³. La storia dei fari nell'Impero Ottomano, ben studiata da Jacques Thobie, propone un modello diverso in cui il servizio è affidato a una società controllata da capitali stranieri, in questo caso francesi¹⁴. Questo servizio ha richiesto in gran parte l'intervento di tecnici e aziende francesi per attrezzare le coste del Mar Nero, del Mediterraneo e del Mar Rosso.

Questo bisogno di illuminazione a livello mondiale ha dato impulso a un'industria che si stava sviluppando in Francia e nel Regno Unito. I

12. A. de Rouville, *Développement de la signalisation maritime dans les territoires français d'outre-mer*, in "Annales des Ponts et Chaussées", 1933.

13. R. Bickers, *Infrastructural Globalization: Lighting the China Coast, 1860s-1930s*, in "The Historical Journal", 56, 2, juin 2013, pp. 431-58; E. Tagliacozzo, *The Lit Archipelago: Coast Lighting and the Imperial Optic in Insular Southeast Asia, 1860-1910*, in "Technology and Culture", 46, 2, avril 2005, pp. 306-28.

14. J. Thobie, *L'Administration générale des phares de l'Empire ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan, Paris 2004.

tecnici e i costruttori di strumenti scientifici che lavoravano per Augustin Fresnel crearono aziende che rifornivano il mercato nazionale e poi quello mondiale. Francis Dreyer ha scritto un libro su questi industriali – Sautter, Lepaute, Barbier – che sono rimasti a lungo nell’ombra dell’amministrazione pubblica dei fari¹⁵. L’industrializzazione dei fari non riguardava solo l’ottica: i produttori di metallo si sono interessati al mercato offrendo torri in kit, disponibili nei cataloghi ed esposte alle esposizioni universali. I fari e le loro tecnologie occupavano un posto d’onore in questi eventi, nei padiglioni nazionali o negli stand dei produttori di ottica. I fari erano essenziali per la sicurezza della navigazione in tutti i mari del mondo e divennero anche un simbolo di «civiltà» la cui luce venne persino strumentalizzata in discorsi razzisti contro chi non padroneggiava questa tecnica¹⁶.

3. Luci delle colonie

Il caso di Amédée, in Nuova Caledonia, è particolarmente rivelatore di questa funzione simbolica del faro nello spazio coloniale. A poche miglia da Nouméa, un faro bianco sorge su un isolotto di sabbia e corallo infestato da serpenti bicolori, i «*tricots rayés*». Amédée anticipa Boulari, che permise alle navi provenienti dal Pacifico di entrare nelle acque calme della laguna della Nuova Caledonia. Quando il sole tramonta, la luce più chiara rivela la particolare struttura di questa insolita torre, una pelle di ferro smerigliato, fatta di pannelli imbullonati a un’invisibile struttura metallica. Nel 1853, la Francia si impadronì della Nuova Caledonia, un arcipelago noto ai navigatori fin dai viaggi di Cook e Lapérouse alla fine del XVIII secolo. L’obiettivo era quello di contrastare l’influenza britannica in queste acque del Pacifico con la creazione di una stazione navale, poi un insediamento e una prigione che sarebbe diventata tristemente famosa. *Grande Terre*, l’isola principale dell’arcipelago, era protetta da un’imponente barriera corallina i cui passaggi dovevano essere garantiti. Le autorità della giovane colonia sottoposero la questione alla Commissione dei Fari, alla quale fu affidato il compito di determinare l’ubicazione e le caratteristiche del grande faro richiesto a gran voce. Dopo qualche esitazione, si decise di collocare il faro su un isolotto della barriera corallina chiamato Amédée da un idrografo francese.

Amédée aveva fin dall’inizio un valore simbolico, al di là della sua funzione di sicurezza marittima, che imponeva un gesto architettonico al

15. F. Dreyer, *Eclairer la mer. Les optiques de phares et leurs constructeurs*, Presses universitaires de Rennes, Rennes 2015.

16. W. Schivelbusch, *La Nuit désenchantée. À propos de l’histoire de l’éclairage artificiel au XIX^e siècle*, Gallimard, Paris 1993.

colonizzatore francese. Nel 1861, l'ingegnere e architetto Léonce Reynaud (1803-1880) elaborò in pochi giorni il progetto di una torre di ferro di 45 metri: la struttura portante dell'edificio, che fungeva da impalcatura, doveva essere indipendente dall'involucro esterno, che la proteggeva dalle aggressioni dell'ambiente marino. L'involucro esterno era per così dire «consumabile»: poteva essere restaurato se le quattro mani di vernice previste non ne arrestavano l'ossidazione. La torre doveva essere imbullonata per evitare qualsiasi rivettatura in loco. La composizione di questo edificio esadecagonale era classica, ispirata alla colonna antica: piedistallo, fusto, corona. Una base ampia e un fusto con un'inclinazione pronunciata ne assicuravano la stabilità, conferendogli linee fluide e quasi femminili. La torre fu costruita da François Rigolet, un imprenditore di costruzioni metalliche famoso per il suo giardino d'inverno sugli *Champs-Élysées* (1847) che si impegnò ad assemblarlo interamente nei suoi laboratori in quattro mesi e per una somma di 235.567 Franchi. Ciò avvenne nel luglio 1862: qualche mese dopo, la torre fu smontata e trasportata a Port-de-France (Nouméa). Circa 390 tonnellate di materiale, suddivise in 1265 colli, furono caricate a Le Havre a bordo della nave *Émile-Pereire*. Il cantiere di montaggio fu affidato a un ingegnere coloniale giunto appositamente dalla Francia metropolitana, Stanislas Bertin, che non incontrò grandi difficoltà nel portare a termine questo gigantesco progetto, con l'aiuto di soldati, detenuti e alcuni Kanak.

Victor de Rochas, medico della Marina Militare in Nuova Caledonia, scriveva nel 1862: «Come il re degli spazi celesti, la civiltà francese porta la sua luce dall'Oriente all'Occidente, e così come i raggi del sole illuminano e riscaldano la Terra senza bruciarla, ciò che emana dal focolare francese illumina i popoli, ma non li consuma»¹⁷. Il 15 novembre 1865, quattordici mesi dopo l'inizio dei lavori, il governatore Guillain inaugurò un faro fisso di prim'ordine realizzato dalle officine Henry-Lepaute: il suo discorso celebrava il presunto genio francese rappresentato da questa torre di ferro prodotta in una fabbrica parigina.

Facciamo un secondo esempio: a Capo Guardafui, così chiamato dai marinai europei nella loro lingua franca, si possono ammirare le rovine di un faro dall'architettura sorprendente, costruito sul modello del fascio littorio, simbolo romano utilizzato dai fascisti italiani nel periodo tra le due guerre¹⁸. La sua storia è legata alla colonizzazione della regione alla fine del 1880. L'Italia si impegnò in alcune operazioni militari in Eritrea e Somalia e prese il controllo della sponda meridionale del Golfo di Aden, un'area strategica sulla rotta da Suez all'Oceano Indiano. All'inizio del XIX secolo,

17. V. de Rochas, *La Nouvelle-Calédonie et ses habitants: productions, mœurs, cannibalisme*, F. Sartorius, Paris 1862.

18. A. Alpozzì, *Il faro di Mussolini*, Elettica, Perugia 2017.

la Francia avviò un'intensa attività diplomatica per promuovere il progetto di un faro a Gardafui. Il suo ambasciatore a Londra aumentò le segnalazioni sui pericoli del promontorio, basandosi sulla litania dei naufragi avvenuti dall'apertura del Canale di Suez. L'Italia voleva imporre una tassa sulle navi che avrebbero beneficiato della luce del suo faro: le compagnie di navigazione e l'amministrazione coloniale britannica in India, che controllava Aden, si opposero fermamente. I negoziati si arenarono presto. Tuttavia, circolavano progetti per un faro monumentale in cui la torre faceva parte di una caserma, essendo la regione instabile. Solo nel 1924, con l'avvento di Mussolini, fu costruito il primo faro, una torre metallica alta 15 metri intitolata a Francesco Crispi (1819-1901), il primo ministro che aveva sostenuto la colonizzazione italiana dell'Africa orientale alla fine del XIX secolo. Il faro venne attaccato due volte dai ribelli somali, venne ricostruita come una trave di pietra e cemento nel 1930 e custodita da un italiano, soprannominato il «Principe di Guardafui», e dai suoi aiutanti somali fino alla metà degli anni Cinquanta.

Attraverso la loro architettura, i casi di Amédée e Guardafui dimostrano in modo drammatico che la loro funzione va ben oltre la sicurezza della navigazione. Agli occhi dei marinai e della gente di terraferma, essi rappresentavano il dominio di una potenza coloniale su un territorio conquistato, a scapito delle popolazioni indigene che fornivano guardiani «ausiliari», pagati molto meno delle loro controparti metropolitane.

4. I fari dell'Imperatore

Questa funzione di «marcare» una frontiera politica è sorprendentemente attuale nel Mare Cinese. Ricordiamo in sintesi come sono stati costruiti i primi fari «moderni» della Cina. Già prima dell'apertura del Canale di Suez, la breccia attraverso la quale il traffico commerciale delle navi a vapore era rapidamente iniziato nel 1869, le potenze occidentali costruirono fari nelle loro colonie e imposero con la forza la costruzione di fari ai due grandi imperi con i quali commerciavano sin dal XVI secolo: la Cina e il Giappone. Nel caso della Cina, la storia risale alla metà del XIX secolo, quando, dopo la prima guerra dell'oppio, il Trattato di Nanchino (1842) aprì cinque porti al commercio occidentale: Canton, Xiamen, Fuzhou, Shanghai e Dengbo. Nel 1854, i consolati stranieri a Shanghai crearono la Dogana marittima imperiale cinese, la cui missione era quella di riscuotere i dazi in questi porti. Nel 1900, questa amministrazione contava 20.000 dipendenti, distribuiti in una quarantina di uffici principali e numerosi uffici ausiliari. La sede centrale si trovava a Shanghai, dove negli anni Venti fu costruito un imponente edificio, ancora oggi visibile, sul Bund. La Dogana marittima imperiale dipendeva ufficialmente dall'Imperatore cinese della

dinastia Qing, che governava dalla fine del XVII secolo, ma i suoi dirigenti erano britannici.

Nel 1863, il posto di Ispettore generale fu affidato a Robert Hart (1835-1911), un diplomatico nato nell'Ulster che era arrivato in Cina all'età di diciannove anni come assistente traduttore. Hart scrisse un Memorandum sulle luci della costa e istituì un dipartimento marittimo che affidò nel 1869 a David Marr Henderson (1840-1923). Quest'ultimo aveva lavorato per l'importante azienda ottica britannica *Chance Brothers*, prima di ricoprire per quasi trent'anni il ruolo di ingegnere capo del servizio marittimo doganale. La costruzione di diversi fari iniziò negli anni Settanta del XIX secolo, inizialmente sulla via di accesso a Shanghai e nel delta del fiume Yangtze. Già nel 1892, il servizio aveva costruito più di cento fari, talvolta ordinando torri metalliche dal Regno Unito o dalla Francia, come nel caso del faro di Peiyushan (1895), che fu assemblato nel cortile di un'azienda parigina prima di essere montato su un'isola al largo di Ningbo. Pur operando nell'orbita politica e culturale britannica, il servizio era cosmopolita e si avvaleva di tecnici provenienti dal Sudafrica e dagli Stati Uniti. Nei fari vigeva la classica segregazione tra guardiani europei e nativi: nel 1886, c'erano cinquanta guardiani stranieri ogni 144 cinesi, assunti come *coolies*.

La segnalazione marittima cinese è sfuggita completamente all'Imperatore fino allo scioglimento dell'amministrazione doganale nel 1949? Si sarebbe tentati di pensarlo, perché gli inglesi ne avevano il controllo tecnico e geografico, in quanto supervisionavano la pubblicazione di carte nautiche e gli elenchi dei fari. Lo storico inglese Robert Bickers, autore di un'importante indagine sulla Dogana imperiale, ha una opinione leggermente diversa¹⁹: egli sostiene che l'Imperatore potesse contare su Robert Hart per costruire fari che definissero i confini del suo Paese, ad esempio a Capo Sud (1883), la punta meridionale di Taiwan, allora chiamata Formosa, ovvero studiando l'impianto di un faro nell'arcipelago delle Paracel, in funzione dei negoziati sullo status di queste isole. La Repubblica Popolare non ha dimenticato questo uso politico dei fari per affermare la propria sovranità in aree di tensione geo-politica. In un articolo pubblicato online nel 2015, un giornalista della Hong Kong Free Press ha commentato l'annuncio della Cina di accendere due fari – Huayang Reef e Chigua Reef – nelle isole Spratly: oltre alla Cina, quattro Paesi – Filippine, Vietnam, Malesia e Brunei – rivendicano l'arcipelago. Dal 2013, la Cina sta quindi costruendo la sua Grande Muraglia di sabbia, bonificando le barriere coralline su cui sta realizzando diverse infrastrutture civili e militari: «Nulla è casuale quando si tratta di fari, tanto meno nelle acque cinesi», conclude il giornalista.

19. Bickers, *Infrastructural Globalization: Lighting the China Coast, 1860s-1930s*, cit.

5. Il faro, un luogo senza storia?

Torniamo in Europa, più precisamente in Portogallo, per concludere queste riflessioni sulla funzione di frontiera che i fari potevano svolgere. Il Cabo da Roca è il punto più occidentale dell'Europa continentale: la costruzione di un faro su questo promontorio fu decisa nel 1758 dal Consiglio generale delle finanze del Regno del Portogallo, che adottò un piano per la costruzione di sei fari. Questo programma diede inizio ad una politica di segnalazione marittima «moderna», avviata da Sebastião José de Carvalho e Melo (1699-1782), marchese di Pombal, incaricato della ricostruzione di Lisbona dopo il micidiale terremoto del 1755. Il faro fu acceso per la prima volta nel 1772: una targa sul recinto ricorda la sua eccezionale posizione geografica citando il poeta Luís de Camões (1525-1580), autore delle *Lusiades* (1572), un'immensa opera che celebra la storia del Regno del Portogallo e le sue conquiste coloniali nell'Oceano Indiano: «Aqui Onde a terra se acaba et o mar começa [...]», «Qui la terra si ferma e il mare comincia [...]». Cabo da Roca, come tutti i «finisteres» europei, può essere concepito in due modi: come la fine di un percorso, ad esempio quello dei pellegrini di Compostela che andavano a bruciare i loro vestiti a Capo Finisterre, oppure come l'inizio di un viaggio attraverso il mare. In tutte le lingue europee, la parola «oltremare» è apparsa nel XX secolo per designare i resti degli imperi coloniali: il Portogallo conquistò il primo di questi imperi, estendendo la propria influenza dal Sud America all'Asia con le sue flotte e le sue navi. Alla fine del XV secolo, nell'Oceano Indiano, Vasco da Gama condusse violente campagne per ottenere il controllo del commercio marittimo. Gli storici hanno da tempo riconsiderato la gloriosa storia degli «scopritori» e degli «esploratori» per promuovere ricostruzioni più «connesse», secondo le parole dello specialista dell'Impero portoghese in Asia, Sanjay Subrahmanyam. La costruzione del faro di Cabo da Roca nella seconda metà del XVIII secolo contribuì, insieme ad altre infrastrutture marittime e portuali, a consolidare il dominio portoghese nel mondo, in particolare in Brasile, dove il marchese di Pombal voleva sviluppare la produzione di cacao che si basava sul commercio triangolare di schiavi provenienti dalla costa africana. Questa lettura storica di un sito emblematico non toglie nulla alla bellezza del suo paesaggio o al piacere di incontrare un guardiano. Ma possiamo restare indifferenti davanti al faro del marchese di Pombal? Non è forse questo il simbolo di un continente che, come scrive Philippe Claudel in *L'Archipel du Chien* (2018), sta voltando le spalle ai propri fratelli e perdendo la sua anima? I fari sono diventati i segni di una frontiera invisibile, quella di un'Europa che si sta chiudendo rispetto al mondo, nonostante siano stati costruiti per consolidare il suo dominio marittimo, industriale e coloniale.