

Testo dell'Associata Annamaria "Lilla" Mariotti - Pubblicato su Nautica nr. 630 di Ottobre 2014



La mia passione per i fari mi ha portato quest'anno in Virginia, dopo le esperienze in Maine e Florida. Arrivo a Norfolk a mezzanotte dopo tre cambi di aerei e 24 ore di viaggio, ma questi viaggi sono sempre un'avventura.

Il programma è di partire dalla Virginia, scendere lungo gli Outer Banks del North Carolina e arrivare a Cape Fear. Gli Outer Banks sono una vasta lingua di sabbia lunga più di 300 chilometri che si snoda al largo delle coste americane tra Virginia e North Carolina. Sono dei banchi enormi, al nord vi si trovano villaggi e case e i varchi tra un banco e l'altro sono spesso coperti da un ponte, oppure si prende un traghetto quando i varchi sono troppo vasti. All'interno dei banchi la costa frastagliata in baie e isole non viene toccata dall'Oceano Atlantico, ma da diversi mari interni, chiamati Sound.

Il 2 maggio sveglia alle sei, rapida colazione e i bagagli sul Van che abbiamo noleggiato insieme a un simpatico autista di colore, George. Siamo una quindicina di persone, tutti armati del nostro itinerario rilegato in un bel libretto con le foto dei fari che visiteremo e la nostra guida è Skip, un omone grande e grosso che ogni sera ci comunicherà gli orari esatti per il giorno seguente in barba all'itinerario. Siamo tutti membri della US Lighthouse Society (in realtà io sono membro onorario) e con l'aiuto e l'appoggio della USLHS la logistica è sistemata in modo da non perdere tempo a cercare alberghi o ristoranti, e questo è un vantaggio, perché il tempo è prezioso per passare da un faro all'altro e avere il tempo di vederlo bene. Primo giorno a Portsmouth a visitare la nave faro dallo stesso nome, purtroppo interrata in mezzo a degli alti palazzi, ma trasformata in museo. Entrarvi è una bella esperienza, vedere le cuccette dell'equipaggio, la cucina, la cambusa, mentre la vecchia lente di Fresnel che un tempo si trovava in cima all'albero è in bella mostra al centro della nave. Di lì arriviamo a Yorktown alla ATON, acronimo per Aids TO Navigation, il centro di addestramento per il personale della Guardia Costiera, che in USA controlla tutti i segnalamenti marittimi. Hanno un bellissimo Museo di lenti di tutti i tipi e misure, che provengono da fari dismessi ma conservati con molta cura.

Finalmente ecco i nostri primi fari, Cape Henry costruito all'ingresso della Baia di Chesapeake, vicino a Virginia Beach, costruito nel 1881. Il faro è in ghisa, alto 157 piedi (48 metri) e per arrivare in cima bisogna salire circa 200 scalini. In questa zona degli Outer Banks si trovano i fari più alti d'America, dato che sono tutti costruiti su una bassa costa sabbiosa. La sveglia al mattino varia sempre tra le 5 e le 6, e tra un faro e l'altro visitiamo anche qualche luogo di interesse. Arriviamo al faro di Currituck Beach, un monolito alto 162 piedi (49 metri), costruito nel 1875 in mattoni rossi e lasciato così al naturale. Anche qui i gradini sono 220, ma quando si arriva in cima a questi fari la vista compensa da qualsiasi fatica. Tutti i fari che stiamo visitando sono funzionanti, anche se automatizzati e il loro raggio raggiunge le 18/20 miglia nautiche sul mare. Altro tratto in Van e altro faro storico, Bodie Island, costruito nel 1872 e alto 160 piedi (48 metri) ed è colorato a bande bianche e nere orizzontali. Quella della colorazione dei fari non è un fatto artistico, ma una necessità affinché possano essere individuati dal mare anche di giorno, e non esistono due fari uguali. La luce che lanciano sul mare di notte li distingue al buio perché ogni faro ha una sua precisa segnalazione che, come la colorazione, viene riportata sui

documenti nautici a bordo di ogni natante, grande e piccolo. Un'altra particolarità di questi fari è che le scale a chiocciola che portano alla lanterna sono una piccola opera d'arte. Realizzate in ghisa traforata, con delle eleganti ringhiere fanno pensare più all'intero di un castello fiabesco che a quello di un faro. Alla fine raggiungiamo l'isola di Roanoke per mezzo di un ponte e andiamo a vedere la replica di un antico faro che nel tempo è stato distrutto dal mare. Si tratta di una piccola costruzione su palafitte realizzata nel 2004 al posto dell'originale che risaliva al 1877. Questo non si può visitare e non è funzionante, ma in compenso riesco a vedere il modello in scala originale del vascello "Elisabetta II" che nel 1585 portò a Roanoke i primi coloni inglesi.



Quest'isola ha una storia misteriosa che sarebbe troppo lungo raccontare qui, mi rimane la foto di quella nave a ricordo. Ancora un giorno ed eccoci finalmente al più famoso e il più alto faro di tutta la costa, e di tutti gli Stati Uniti, quello di Cape Hatteras con i suoi 210 piedi di altezza (64 metri) e 268 scalini, posato su una base di mattoni e dipinto a bande bianche e nere. Di fronte

al faro, in mare, si trovano i Diamond Shoals, banchi di sabbia enormi e in continuo movimento che si estendono per 10 miglia nautiche (km 19) rendendo quelle acque terribilmente insidiose, tanto da dare a quella zona il nome di "Cimitero dell'Atlantico" a causa dei tanti relitti che vi si trovano. Fra l'elenco dei tantissimi relitti di quei fondali ne ho trovata uno di una nave italiana, il brigantino a palo "Francesco Bellagamba" naufragato nel 1878. La cosa mi ha colpito, il nome è ligure e sicuramente anche la sua origine. Presso il nostro Museo Marinaro ho scoperto che Francesco Bellagamba era un armatore camogliese fallito verso la fine del 1800, forse proprio a causa di quel naufragio. A volte la perdita di una nave e del suo carico poteva portare questo tipo di conseguenze.

Ho anche trovato nome di questo Brigantino citato a pag. 466 della Gazzetta Ufficiale del Regno d'Italia del 5 febbraio del 1878 con una menzione speciale al suo comandante, Eugenio Brignati, per aver salvato l'equipaggio del bastimento inglese "Alma" l'anno precedente. A quanto pare una triste sorte è toccata anche al brigantino italiano. Questo faro ha una particolarità unica, nel 1999 è stato "traslocato" dalla sua posizione originale in riva all'Oceano per evitare che l'erosione marina ne distruggesse la base. È stato uno dei più grandi lavori di ingegneria mai tentato che ha richiesto molti studi da parte di tecnici e ingegneri. Un veloce traghetto ci porta in 40 minuti all'isola di Ocracoke dove si trova un altro faro storico. Costruito nel 1823 è un piccolo faro in confronto agli altri, alto solo 75 piedi (23 metri) ha una forma conica ed è dipinto tutto di bianco. La sua luce è fissa, ha una portata di 15 miglia nautiche ed è in azione ininterrottamente da quando è stato costruito. Purtroppo non è stato possibile visitarlo all'interno, solo un'occhiata dall'ingresso perché la scala non può sopportare un continuo flusso di visitatori.

L'isola è piccola, fa parte degli Outer Banks ma ne è distaccata, ed è molto caratteristica con le sue piccole casette in legno colorate. La mattina seguente altro traghetto in tre ore ci porta a Harkers Island che, nonostante il nome, non è un'isola ma si trova sulla costa del North Carolina. Con il nostro Van proseguiamo fino a Cedar Island, un'altra non-isola, dove saliamo su una barca e in venti minuti arriviamo al faro di Cape Lookout che si può raggiungere solo via mare. Io conosco bene questo faro, ci sono stata molte volte, ma mai all'interno perché è da poco aperto al pubblico. Durante il tragitto abbiamo anche l'opportunità di vedere i ponies che vivono liberi sui banchi, sono bellissimi con la loro lunga criniera bionda e si racconta che siano i discendenti di quei mustang che si salvarono nuotando dai naufragi delle prime navi spagnole che cercavano di raggiungere quelle terre.

