

Laura Cherri



MYSTERIUM VOLUME III Enigmi e Maledizioni

“MYSTERIUM VOLUME III: Enigmi e Maledizioni”

di Laura Cherri

Prima Edizione Ebook: Maggio 2006

Realizzazione: Laura Cherri

<http://utenti.lycos.it/lauracherri>

Copertina: Ursula Equizzi

www.unreart.net

Ebook presente sul sito: <http://www.latelanera.com>

Questo testo può essere liberamente distribuito a mezzo internet, previ autorizzazione dell’Autrice, in nessun caso può essere chiesto un compenso per il download dell’ebook che rimane proprietà letteraria riservata dell’Autrice. Sono consentite copie cartacee di questo ebook per esclusivo uso personale, ogni altro utilizzo al di fuori dell’uso strettamente personale è da considerarsi vietato e perseguibile a norma di legge. Tutti i diritti di copyright sono riservati.

Laura Cherri

MYSTERIUM

VOLUME III

Enigmi e Maledizioni

La Tela Nera
Maggio 2006

INDICE

1. La porsche di James Dean.....	7
2. La Great Eastern, nave stregata.....	9
3. Il quadrato magico.....	17
4. Un oggetto fuori dal tempo.....	21
5. Il diamante bello da morire.....	24
6. Il vascello fantasma.....	26
7. Il teschio di cristallo.....	30

LA PORSCHE DI JAMES DEAN

Ci sono oggetti che sembrano racchiudere una sorta di maledizione. Cose che portano sfortuna ai proprietari e che continuano, nel tempo, a diffondere il male nell'esistenza di chiunque venga a contatto con esse. E' il caso della Porsche Spider 550 a bordo della quale morì, a soli 24 anni, il grande James Dean. Era il 30 settembre 1955 e la tormentata star di Hollywood aveva appena preso una multa per eccesso di velocità. "Little Bastard" (così James aveva ribattezzato la macchina) uccise il guidatore facendolo scontrare con un altro veicolo. James morì sul colpo trapassato dal piantone dello sterzo.

Ci si domanda se sia corretto parlare dell'omicidio di un ragazzo da parte della sua quattroruote. Forse si trattò solo di una tragica fatalità, ma alla luce di ciò che accadde dopo, non si può fare a meno di guardare a quella Porsche con occhi pieni di sospetto.

Dopo la morte di James la macchina fu acquistata da George Barris. Mentre veniva rimorchiata da un camion si sganciò dai sostegni e spezzò la gamba a un meccanico. Barris vendette il motore a un medico e pilota dilettante che lo installò nella sua auto. Durante una corsa, il medico perse il controllo della macchina, investì e uccise uno degli addetti al controllo della gara e rimase ferito gravemente egli stesso. Un pilota che partecipava alla medesima competizione aveva montato sul proprio veicolo un semiasse proveniente dalla Porsche. Rimase gravemente ferito in un incidente. Un altro corridore si servì di due copertoni e rischiò di morire. Si parla di altre morti imputate a parti meccaniche provenienti dalla macchina del divo, ma non tutte sono vere. Restano quelle verificabili tramite articoli di giornale dell'epoca.

Ma proseguiamo. Mentre i pezzi del motore diffondevano la malasorte a destra e a manca, il corpo centrale dell'auto giaceva silenzioso nell'officina dei Barris. C'è una storia che parla di un ragazzino che si intrufolò all'interno per rubare un pezzo e si tagliò sul telaio in modo così grave che i medici dovettero amputargli il braccio.

Non è finita. La carrozzeria e il telaio della 'piccola bastarda' (talmente danneggiati da non poter più essere riutilizzabili) erano nel frattempo diventati protagonisti di una mostra viaggiante nell'ambito di una campagna per la sicurezza sulle strade indetta dal Los Angeles Safety Council. Pagando 50 centesimi, ci si poteva sedere al posto di guida e leggere la piccola targa che recava un messaggio forte e chiaro: "Questo incidente si poteva evitare". Avvalendosi della fama dell'attore e ponendo l'accento sul modo in cui era morto, si mirava a sensibilizzare i giovani d'America sui pericoli dell'eccesso di velocità. Una brillante iniziativa che la Porsche trasformò in un 'circo delle disgrazie' che nessuno avrebbe più dimenticato.

A Sacramento il telaio precipitò dalla sua piattaforma e fracassò l'anca di un visitatore. Alla tappa successiva della mostra il camion che trasportava i resti contorti della Porsche fu tamponato violentemente da un'altra macchina. Nell'urto i portelloni del camion si aprirono e la Porsche slittò all'esterno. L'uomo che guidava l'auto fu sbalzato fuori e praticamente investito e ucciso dalla Porsche. Nell'Oregon il freno a mano del camion si ruppe e l'enorme mezzo devastò una vetrina. Infine, mentre era

esposta a New Orleans, la Porsche si sfasciò in undici parti. I sostegni sui quali poggiava la pedana, controllati accuratamente dagli addetti, avevano ceduto all'improvviso. Si decise di rispedire i rottami a Los Angeles, ma il carico non arrivò mai a destinazione. Sparì misteriosamente durante il viaggio. Convinto che fosse stata rubata da qualche collezionista, Barris si rivolse a un investigatore privato per ritrovarla, ma nessuno la rivide mai più.

Altro che la Christine di Stephen King.

LA GREAT EASTERN, NAVE STREGATA

L'ingegnere navale Isambard Kingdom Brunel aveva un sogno: costruire il transatlantico più grande di tutti i tempi che collegasse l'Inghilterra con l'India, la Cina e l'Australia e che portasse abbastanza carbone da non doversi fermare durante il tragitto per fare rifornimento. Le compagnie di navigazione spuntate come funghi in seguito all'ondata di emigranti che si spostavano dall'Europa all'America nella seconda metà del diciannovesimo secolo avevano già sfornato magnifici gioielli, tra i quali il Britannia. Brunel stesso aveva progettato e costruito due splendide navi come la Great Western e la Great Britain, ma la terza nave avrebbe battuto ogni record in fatto di stazza e fastosità. L'ingegnere si preparava a presentare all'Inghilterra un'imbarcazione tanto ampia da essere considerata una piccola città galleggiante. Londra sarebbe stata in grado di raggiungere ogni parte del mondo, viaggiando nel lusso e nella comodità.

Uomo di grande talento e infaticabile lavoratore, Brunel aveva già costruito la Paddington Station, il ponte Royal Albert e la Great Eastern Railway. Assieme allo stimato costruttore navale John Scott Russel presentò il progetto per la Great Eastern alla compagnia di navigazione Eastern Steam. A Brunel era appena stata diagnosticata una grave malattia renale e il sentore della propria fine lo spinse a lavorare fino allo sfinimento per concretizzare il suo sogno. Voleva che il suo nome fosse ricordato per sempre. Questo avvenne, ma non esattamente come lui si aspettava.

I lavori di costruzione del Leviathan (questo il primo nome che fu dato al vascello) cominciarono nel febbraio del 1854 ai cantieri Scott-Russel, Isle of Dogs, nell'East End di Londra. Non c'era una darsena grande abbastanza per accoglierla e il cantiere sorse sulle rive del Tamigi. Russel, esperto conoscitore del comportamento del mare e delle onde, fornì preziosi consigli sulla forma che doveva avere lo scafo.

Giornalisti, curiosi, turisti sostavano quotidianamente presso il cantiere. Musicisti scrissero canzoni dedicate alla nave e i soliti furbi guadagnarono una fortuna vendendo souvenirs quali modellini in scala ridotta del vascello, foto dello stesso mentre veniva costruito, ma anche sacchetti contenenti un po' del terriccio sul quale poggiava lo scafo.

Brunel stazionava giorno e notte al cantiere, controllava a intervalli regolari i disegni dei progetti, esaminava ogni minimo dettaglio per vedere se fosse possibile migliorarlo e non mancava di aggirarsi tra gli operai per assicurarsi che non sprecassero i materiali. Divenne famoso tra loro per il sigaro che teneva di continuo tra le labbra. Ne fumava quaranta al giorno. Lo stress lavorativo logorò la sua già precaria salute.

Trentamila piastre di ferro furono utilizzate per costruire lo scafo. Ognuna fu intagliata con la propria curvatura tramite enormi cesoie e rulli e poi marchiata con un numero. A quei tempi i costruttori di navi non avevano ancora molta confidenza con il ferro come materiale nautico e per questo si procedeva con estrema cautela, tra ripensamenti e correzioni. Attraverso un argano le piastre furono poi messe nel posto giusto, seguendo i disegni dei piani di lavoro, come se si trattasse di un gigantesco puzzle. Al cantiere lavorarono più di mille operai. C'erano tre milioni di rivetti da

fissare e furono costituite duecento *squadre rivettatrici*, composte da cinque persone ciascuna, per finire il lavoro nel minor tempo possibile. Lavorando dieci ore filate si riuscivano a fissare dai cento ai centoquaranta rivetti, non di più. Anche nello stretto spazio del doppio scafo (meno di un metro) c'erano dei rivetti da sistemare e per raggiungere quella zona furono scelti i ragazzi più magri. Toccò loro il compito peggiore: dodici ore al giorno, per sei giorni la settimana, passate a lavorare alla luce delle candele e a sopportare il frastuono dei martelli che riecheggiavano tra le due pareti.

Brunel ebbe l'idea di costruire dei lucernari per illuminare le cabine più interne e dei collettori d'aria per il condizionamento degli ambienti. Questi accorgimenti permisero di aggiungere cabine anche nella parte più profonda dello scafo. Brunel apportò un'innovazione radicale nella costruzione dei transatlantici dell'epoca. Fino ad allora molte cabine erano disposte sul ponte e questo rubava gran parte della superficie. Brunel, invece, liberò il ponte e sfruttò al massimo lo spazio al di sotto di esso. Quello della Great Eastern sarebbe risultato così ampio e sgombro da essere ribattezzato Oxford Street e nelle cabine avrebbero trovato posto quattromila passeggeri. L'idea dell'ingegnere era di fare in modo che la nave potesse caricare la massima quantità di carbone, in modo da annullare le fermate per fare rifornimento. Anche se fosse rimasta a secco di combustibile, avrebbe potuto proseguire il viaggio grazie alle vele, ovvero il "motore" ausiliario, in caso di avarie alle caldaie.

Il risultato di tanto lavoro fu un mostro a vapore di centomila tonnellate, grande sei volte le imbarcazioni fino ad allora costruite, l'oggetto più pesante che avesse mai solcato il mare. Alcuni dei precedenti transatlantici pesavano 'appena' tremila tonnellate. Solo la White Star's Oceanic l'avrebbe superata in lunghezza nel 1899 ed entrambe sarebbero state surclassate dal Lusitania, nel 1906, con un tonnellaggio di gran lunga superiore. A sua volta il Lusitania sarebbe diventata una nave dalle dimensioni trascurabili, se paragonata al Titanic (1912).

Il gioiello del mare aveva un doppio scafo, rinforzato da un'intelaiatura di travi d'acciaio, due ruote a pale di diciassette metri di diametro, un'elica di nove metri, cinque fumaioli alti trentuno metri e larghi due, dieci ancore da cinque tonnellate ciascuna. Nel suo ventre c'erano dieci caldaie e centoquindici fornaci pronte a sviluppare una potenza di milleseicento CV (un cavallo vapore corrisponde a circa settecentotrentacinquemila watt). Poteva portare abbastanza carbone da coprire un viaggio di ventiduemila miglia. Sul ponte si innalzavano sei alberi per la navigazione a vela, chiamati con i nomi della settimana a partire da lunedì. Qualcuno chiese perché mancasse la domenica e i marinai risposero con ironia che per i naviganti il giorno di riposo non esisteva.

Il doppio scafo permise di posizionare sedici compartimenti stagni che aumentarono la stabilità della nave. Gli arredamenti delle cabine dovevano essere al di sopra dello standard del più lussuoso hotel di Londra. Nei saloni furono collocati divani in velluto, spessi tappeti pregiati e drappaggi di seta dorata. In quello chiamato il Grand Saloon furono collocati degli specchi per nascondere le tubature che andavano dalle caldaie ai fumaioli.

Ci vollero cinque anni per completare questa fortezza del mare e cinque persone persero la vita. Tre operai caddero dalle strutture poste a grande altezza e morirono sul colpo, un quarto finì impalato su uno spunzone di metallo e la quinta vittima (un visitatore che curiosava nel cantiere) finì con la testa schiacciata da una lamiera.

L'inaugurazione avvenne il giorno 11 novembre 1857. La nave era stata costruita parallela al fiume Tamigi e si trattava quindi di un varo laterale. Una cosa mai tentata prima. Diecimila londinesi si accalcarono sulle sponde per assistere al battesimo del più grande vascello del loro tempo. Le cose non andarono come previsto.

La bottiglia di champagne si infranse contro lo scafo come da copione e tutti i cuori cominciarono a battere più forte. Gli operai tolsero i giganteschi blocchi che tenevano la nave al suo posto. All'improvviso una voce terrorizzata gridò: "Si muove! Si muove!"

Gli argani che dovevano controllare il varo si bloccarono e molte cime si spezzarono di colpo. Gli uomini che stavano azionando gli argani furono scaraventati a notevole distanza. Si udì lo scricchiolio spaventoso del ferro e il gemito delle gomene che si tendevano fino all'estremo. Alcune massicce catene si spaccarono. Gli operai si gettarono dal ponte della nave in preda al panico e gli spettatori si diedero ugualmente alla fuga urlando e calpestandosi l'un l'altro. John Donovan, un operaio di 74 anni, morì per un'emorragia interna. Altri quattro rimasero feriti mortalmente. Anche due persone tra la folla perirono. Un totale di sette cadaveri.

La nave si era spostata di appena un metro. Non appena il lubrificante usato per favorire la discesa era stato raschiato via, lo scafo si era fermato. Il suo peso sfondò gli scivoli (le rotaie di ferro) che avrebbero dovuto farla slittare dolcemente nel fiume. Invece di finire in acqua, si piantò nel terreno. Un vero disastro. I giornali, che fino al giorno prima avevano innalzato lodi al genio di Brunel, non esitarono a gettare fango sulla sua reputazione. Sulle pagine dei quotidiani apparvero decine di vignette che si facevano beffe della nave e la mostravano come un bizzarro mix tra un casino, un circo e una sala danzante ricoperta da cima a fondo di scritte pubblicitarie. Gli autori di tali vignette non sapevano di aver profetizzato il suo triste destino.

Rimettere la nave nella posizione di partenza fu un'impresa che costò a Brunel un ulteriore esborso di denaro che non aveva preventivato. La già astronomica somma originale investita per la costruzione aumentò vertiginosamente, riducendo l'ingegnere sul lastrico. Il preventivo era stato di trecentosessantamila sterline circa. La spesa reale fu più del doppio. Nessuno ancora immaginava che quello non era ancora l'importo definitivo.

Il secondo varo si svolse tre mesi dopo in un clima molto diverso rispetto al primo. La folla silenziosa aveva già il mezzo sospetto che in quella nave ci fosse qualcosa che non andava. Era partita col piede sbagliato e questo nessuno lo aveva dimenticato. I marinai, allora superstiziosi quanto oggi, avevano già le idee chiare. Le era stato cambiato il nome e il primo varo era fallito. Una nave così non poteva essere destinata a grande fortuna.

Con l'aiuto di numerosi arieti idraulici e dell'alta marea la Great Eastern solcò le acque del Tamigi. Il varo costò qualcosa come centoventimila sterline. Solo per il doppio scafo e parte del motore si erano volatilizzate settecentocinquantomila sterline. Ad ogni modo, anche se si riuscì a dimostrare che galleggiava, era ben lontana dall'essere pronta per la navigazione. Sarebbe rimasta per parecchio tempo ferma in porto ad aspettare che qualcuno si occupasse delle rifiniture ai fumaioli, del mobilio, degli strumenti, delle scialuppe di salvataggio, dei motori e di mille altri particolari. Passò più di un anno prima che la Great Ship Company l'acquistasse e si sobbarcasse le spese per completarla.

L'apertura del Canale di Suez le impedì di compiere i lunghi viaggi per i quali Brunel l'aveva pensata. Ora non era più necessario passare attorno alle coste dell'Africa del sud per arrivare in India. Perché la Great Eastern non passò mai per il Canale?

Semplice, perché era troppo grossa. Il fattore sul quale Brunel aveva maggiormente puntato, la stazza, si rivelò un grave handicap. Bisognava limitarsi ai viaggi tra Europa e America.

Prese il mare solo nel 1859, destinazione New York. Spinta dalle ruote a pale viaggiava a una velocità di quattordici nodi, ovvero diciotto miglia marine l'ora (un miglio marino è pari a milleottocentocinquanta metri). Era il 9 settembre. Appena fuori dallo stretto di Dover, all'altezza della città di Hastings, uno dei grandi fumaioli esplose, si rovesciò sul ponte e sfondò il grande lucernario che dava su uno dei saloni delle feste. Una pioggia di schegge di vetro cadde sui passeggeri, mentre altre schegge volavano anche sul ponte, colpendo chi si trovava a passeggiare da quelle parti. Cinque addetti alle caldaie morirono ustionati dal vapore e molti altri gravemente feriti. I testimoni dissero di aver visto alcuni di loro uscire dalla sala macchine in stato di choc e camminare come sonnambuli, con la pelle bianchissima, letteralmente bollita dal vapore, ormai destinati a morte certa. Uno di loro si gettò fuori bordo e fu maciullato dalle pale della ruota. Uno spettacolo orribile.

Il 15 settembre Brunel moriva per un infarto. Salito a bordo poco prima della partenza, aveva poi dovuto far ritorno a casa perché indisposto. Era malato da tempo, ma sicuramente la sciagura avvenuta sulla nave proprio durante il viaggio inaugurale fu un dolore che non riuscì a sopportare. La maledizione del transatlantico aveva colpito prima di tutto la vita del suo stesso creatore.

Un incidente che avrebbe fermato qualsiasi vascello più modesto non fermò la Great Eastern che proseguì fino a Weymouth, dove attraccò per le necessarie riparazioni. Si scoprì che la causa della disgrazia era da imputarsi all'errata chiusura di uno dei rubinetti di regolazione della caldaia. Il fumaiolo danneggiato venne acquistato dalla Weymouth Waterworks e trasformato in piccola cisterna.

Inutile dire che i passeggeri non furono contenti dell'interruzione del viaggio, e dopo l'ennesimo rinvio cominciarono a chiedere indietro i soldi del biglietto. Il capitano Harrison li convinse a pazientare ancora un po' e condusse la nave verso Holyhead da dove avrebbe raggiunto New York. La nave non voleva saperne di navigare. Aveva lanciato un primo chiaro messaggio a tale proposito e ora avrebbe ribadito il concetto. Una tremenda bufera si abbatté sull'imbarcazione, sfondando ancora una volta il lucernario appena riparato e devastando gli interni. Durante la tempesta il capitano, il sottufficiale e il giovane figlio del commissario di bordo caddero in acqua e annegarono in uno strano incidente che non fu mai chiarito.

Altre riparazioni, altro denaro che usciva dalle casse della compagnia (in tutto un milione di sterline) che malediva il momento in cui aveva incoraggiato il progetto di Brunel.

Le cose, bene o male, furono sistemate e nel 1860, dopo ben nove mesi, la prua della Great Eastern arrivò a solcare l'Oceano Atlantico, portandosi dietro una sinistra scia di vittime. Secondo i documenti dell'epoca i passeggeri erano appena trentacinque e i membri dell'equipaggio quattrocentodiciotto. Un vero fallimento per una nave costruita con l'intento di ospitare più persone di qualsiasi altro transatlantico. I pochi turisti avevano a disposizione un numero di camerieri imbarazzante.

Incredibile ma vero, non era ancora stato montato un sistema di tubi per la comunicazione (quella rete di condotte che doveva dislocare la voce da una parte all'altra della nave). Gli ordini viaggiavano con il metodo del passaparola e non sempre le disposizioni arrivavano chiare com'erano partite. A causa di simili fraintendimenti la Great Eastern si ritrovò più volte fuori rotta o, peggio ancora, vicina a scontrarsi con altre navi.

Ci mise dodici giorni per arrivare a New York. Sul molo c'era una folla impressionante di persone che volevano vedere il gigante di centomila tonnellate. Più di centoquarantatremila americani pagarono per poter salire a bordo e fingersi passeggeri del favoloso transatlantico per qualche momento. A quel punto la Great Eastern sembrava un colosso strapazzato e sofferente. L'igiene era stata fortemente trascurata per velocizzare i restauri e di certo non fu un bello spettacolo per i visitatori.

Una volta tornata in Inghilterra, a Milford Haven, si ritrovò a non poter essere accolta in nessuna darsena perché non ne esistevano di abbastanza larghe da poterla contenere. Non sarebbe stato possibile effettuare una corretta manutenzione. Un altro problema era il fatto che, non avendo una gemella, la compagnia navale non poteva assicurare viaggi regolari verso New York nei periodi in cui la nave avrebbe dovuto subire i necessari controlli e restauri. Ne conseguiva che si sarebbero dovuti licenziare i membri dell'equipaggio ad ogni fermo dell'imbarcazione. Risultato: vennero assunti di volta in volta uomini che del mare sapevano ben poco e contadini arrivati dalla campagna in cerca di un impiego qualsiasi. Durante l'inverno la barchetta di due curiosi si incagliò nell'elica della nave. La coppia si tuffò in acqua per salvarsi e annegò.

Nel terzo viaggio la nave fu utilizzata per il trasporto dei soldati da Liverpool al Canada per dare una mano nella guerra civile americana. Il capitano era James Kennedy e portò a destinazione un carico formato da duemila soldati, trecento civili fra donne e bambini, centoventi cavalli e quattrocento marinai. Ci fu un solo decesso a bordo. Era la prima volta che la Great Eastern trasportava così tanti passeggeri. Sarebbe stata anche l'ultima.

Per il suo quarto viaggio tornò a trasportare comuni turisti, quattrocento persone in totale. Con il suo quinto capitano, il 10 settembre 1861 si mise in viaggio e quello in cui si imbatté fu il più violento uragano mai registrato da quelle parti. Le ruote a pale furono disintegrate dalla furia del mare e il motore che faceva muovere le ruote subì danni gravissimi. Come se non bastasse, due grandi cisterne che contenevano olio di pesce si rovesciarono sul ponte. Caddero poi attraverso un portello di boccaporto, ruzzolarono fino alle sale macchine e lungo la via inondarono l'interno della nave con ettolitri della maleodorante sostanza. Tra il mal di mare causato dalla tempesta e il puzzo che ammorbava l'aria è facile immaginare in quali condizioni pietose si trovassero turisti e marinai. E non era ancora finita.

Il secondo giorno di tempesta il timone si ruppe e, senza l'aiuto delle ruote a pale, l'imbarcazione dovette assecondare i capricci del mare e delle onde. Le scialuppe di salvataggio crollarono sul ponte e distrussero boccaporti e lucernai. Litri di acqua salata penetrarono nei saloni e nelle cabine, bagnando i bagagli e le persone mentre all'esterno le scialuppe ruzzolavano in lungo e in largo distruggendo tutto ciò che trovavano sulla loro strada. Verso la fine di quella apocalittica giornata anche l'elica mostrò segni di malfunzionamento. Per evitare che si bloccasse del tutto, il capitano fece fermare i motori e issare le vele. Decisione funesta. In un attimo l'uragano le strappò via senza tanti complimenti. L'inferno a bordo era fatto di centinaia di piccoli oggetti che si ribaltavano, ruzzolavano, si rompevano. Le sedie rotolavano per le stanze assieme ai sofà e perfino ai pianoforti. Un paio di passeggeri che commisero l'errore di attraversare il salone delle feste furono feriti dal mobilio in movimento. I pavimenti erano disseminati di schegge di vetro e porcellana.

Dopo tre giorni e tre notti spaventosi, i marinai riuscirono in qualche modo a riparare il timone e la Great Eastern rientrò al porto di Cork, in Irlanda, senza che nessuno fosse morto durante la burrasca. Non appena tutti posero l'accento su questa nota positiva un

paranco cadde sulla testa di un marinaio uccidendolo sul colpo. Riparare i danni costò alla compagnia sessantamila sterline per otto mesi di lavoro.

Il sesto viaggio trovò la nave con un grosso carico a bordo, nei pressi di New York, mentre finiva addosso a uno spunzone di roccia che si innalzava dal fondo marino e che fino ad allora nessuno aveva notato. Non fosse stato per il doppio scafo, quello squarcio appena sotto il pelo dell'acqua avrebbe spedito la nave nelle profondità oceaniche. Sulla lacerazione fu applicata un'intercapedine stagna e l'acqua pompata fuori. In questo modo si poté procedere ai lavori di riparazione dall'interno dello scafo. Un marinaio scese a controllare l'intercapedine e tornò poco dopo sul ponte, bianco come un lenzuolo. Raccontò di aver sentito il famoso martellare del fantasma sottocoperta. Gli operai si rifiutarono di scendere ancora nelle profondità dello scafo. Il capitano eseguì un'accurata ispezione, trovò una grossa catena che si era sganciata e che sbatteva contro le lamiere producendo lo spettrale rumore. La catena ribelle fu opportunamente fissata e i lavori ripresero. Malgrado ciò il rumore fu in seguito udito di nuovo dai marinai. Chi andò a controllare la catena la trovò ben salda mentre il martellare continuava in sottofondo.

Lo spunzone di roccia che danneggiò lo scafo fu battezzato con il nome della nave e lo si trova ancora oggi sulle carte nautiche.

La compagnia navale ne aveva avuto abbastanza. L'interminabile sequela di incidenti e guasti aveva ormai fatto crollare il sogno di vederla in azione come un vero transatlantico da favola carico di passeggeri. Era giunto il momento di arrendersi di fronte all'evidenza: il Great Eastern aveva fama di vascello stregato e i viaggiatori non avevano alcuna voglia di trascorrere giorni e giorni di navigazione ascoltando terrorizzati il fantasma che picchiava sottocoperta e con la paura che una nuova disgrazia si abbattesse sul ponte. La compagnia di navigazione era ormai sull'orlo della bancarotta (un anno dopo avrebbe chiuso i battenti) e nel 1864 la mise all'asta per raggranellare qualche soldo.

La comprò, per venticinquemila sterline, Daniel Gooch che lavorava per la Telegraph Construction Company. Con il suo socio Cyrus Field aveva intenzione di utilizzarla come nave posacavi. Il progetto era di stendere un cavo telegrafico sottomarino dall'Inghilterra agli Stati Uniti. Un'impresa titanica per quei tempi. Sembrava proprio che la nave scalognata fosse destinata a diventare la protagonista della più grande avventura nel mondo delle telecomunicazioni.

L'ottavo capitano fu James Anderson e il suo primo ufficiale Robert Halpin. L'aspetto dell'imbarcazione cambiò radicalmente. Fu eliminato un fumaiolo e sgombrate cabine e saloni da ballo per far posto ai materiali per la posa del cavo e al cavo stesso. Anche il motore fu spostato sul ponte per ricavare altro spazio. La precedente spedizione per la posa del cavo era fallita. Due navi, la *Agamemnon* e la *Niagara*, che trasportavano ciascuna la metà del cavo, si erano incontrate in mezzo all'oceano e avevano effettuato la connessione che aveva dato risultati negativi. Ora la Great Eastern dava la possibilità di trasportare tutto il cavo e non ci sarebbero state fastidiose giunture a metà del percorso. Ci vollero cinque mesi solo per caricarlo. La nave fu dipinta di bianco per mantenere basse le temperature e proteggere i materiali. Prese il mare il 14 luglio 1865 e gli elettricisti si misero al lavoro. Mantenevano un perenne contatto con la terraferma e inviavano continui messaggi lungo il cavo che avevano già steso per controllare che funzionasse a dovere. Se la terraferma non rispondeva, si fermavano i lavori e si cercava il guasto. Un lavoro da pionieri dotati di infinita pazienza e spirito d'avventura.

Gli inconvenienti che si verificarono a bordo sono da considerarsi dirette conseguenze dell'oggettiva difficoltà del progetto. Gli operai persero più volte la presa sul cavo che stavano stendendo, molte corde che nessuno aveva mai testato a dovere per quell'impiego si spezzarono. Il cavo stesso, dopo svariati e massacranti tentativi di recupero, si spezzò, gettando nello sconforto elettricisti e operai che tante energie avevano speso fino a quel punto. Si dovette fare marcia indietro e aspettare l'anno seguente per ritentare. La seconda spedizione fu un successo. Era il 1866 e l'Europa era finalmente collegata con l'America.

La carriera della Great Eastern come nave posacavi si interruppe per qualche tempo. Il sultano turco Abdul-Aziz si offrì di comprarla per farne un enorme harem galleggiante, ma Napoleone III fu più veloce e annunciò che l'avrebbe utilizzata per trasportare i turisti dall'America alla Francia in occasione dell'Esposizione Universale di Parigi. Ancora una volta il vascello cambiò aspetto: il fumaiolo che era stato tolto tornò al suo posto, il motore rimesso sottocoperta e le cabine e i saloni attrezzati con ogni tipo di comfort. Imbarcò appena centonovantuno passeggeri. Durante il viaggio morirono tre persone.

Smessi i panni di nave di lusso tornò a essere una nave posacavi per la Reuters Ltd. In nove anni (dal 1865 al 1874) fece cinque viaggi attraverso l'Atlantico e attraverso l'Oceano Indiano, toccando l'India, l'Australia e l'America del sud, stendendo qualcosa come ventisettemila miglia di cavi sottomarini. Dal '74 in poi si cominciarono a costruire navi posacavi dotate di tecnologie più moderne (tra cui la famosa Faraday) e il colosso dovette farsi da parte.

Qualcuno propose di utilizzarla per accogliere le acque di scolo di Londra e qualcun altro come piccolo ospedale per malati di sifilide e simili. Alla fine fu parcheggiata a Milford Haven, che in pratica era un cimitero delle navi, e lasciata arrugginire per dodici anni. La comprò Edward de Mattos che la portò a Liverpool e la trasformò in un'attrazione turistica, una giostra da luna park. I curiosi pagavano uno scellino a testa per salire a bordo e Brunel si rivoltava nella tomba di fronte a un tale oltraggio inflitto alla sua creatura.

Fu venduta il 20 ottobre 1888 per sedicimila sterline alla Henry Bath & Figli, ditta di demolitori di navi. I lavori di smantellamento cominciarono ai primi di gennaio 1889. Per i due anni successivi gli operai, scardinarono, segarono e smantellarono quello che era stato il sogno di Brunel.

Durante la demolizione la raccapricciante scoperta: tra le pareti in ferro del doppio scafo fu ritrovato uno scheletro. Pare fosse quello di un operaio rimasto intrappolato durante i lavori. Altre storie dicono che fosse un impiegato che era arrivato al porto portando con sé un'ingente somma per pagare il salario agli operai. Quando non si presentò all'appuntamento tutti pensarono che fosse fuggito con i soldi e sua moglie visse per quasi trent'anni credendolo un infido ladro che l'aveva abbandonata. La spiegazione più plausibile è che alcuni operai disonesti assalirono e uccisero il povero impiegato per impossessarsi del denaro e nascosero il cadavere nel posto più vicino e sicuro, uno dei compartimenti stagni presenti nel doppio scafo che quel giorno avrebbero definitivamente sigillato con le loro mani.

Le parti in rame furono rivendute per 3.000 sterline, quelle in bronzo per 4.000 sterline, le attrezzature in ottone idem, e le ancore per 300 sterline. Alla fine la regina dei mari fu ridotta a un mucchio di rottami che valeva 58.000 sterline.

Il Porthcurno Telegraph Museum possiede una rara collezione di foto della Great Eastern dalla sua nascita agli ultimi viaggi come nave posacavi. Sono immagini

ingiallite dal tempo, molto inquietanti. Sì, perché fa una certa impressione guardare quei marinai sul ponte che posano per la foto, ignari dalla presenza di uno scheletro che giace a qualche metro sotto di loro.

Questo sciagurato vascello forse possedeva una piccola anima che mal si adattò alle ciclopiche proporzioni dello scafo. Forse il fantasma disperato di quell'uomo rimasto intrappolato tra le lamiere decise di vendicarsi tramite quella che era diventata la sua tomba di ferro. O forse la Great Eastern incontrò la sfortuna e fu amore a prima vista.

Solo da parte della sfortuna.

IL QUADRATO MAGICO

I palindromi sono parole, frasi, versi e cifre che possono essere letti sia da sinistra verso destra sia da destra verso sinistra. In magia le strutture letterali palindromiche hanno un grande potere. Si dice che possano rivelare il futuro, se lette con la dovuta concentrazione, come se fossero preghiere. La più potente e famosa struttura palindromica è:

S A T O R
A R E P O
 T E N E T
 O P E R A
 R O T A S

Come si può notare, le stesse parole si ritrovano sia leggendo da destra verso sinistra e viceversa, sia leggendo in verticale che in orizzontale. Anche facendo viaggiare lo sguardo come per seguire una serie di onde ecco presentarsi sempre le stesse parole. Se scritte una di seguito all'altra si ottiene un palindromo. Buffo e affascinante allo stesso tempo.

Ma da dove viene questo famoso quadrato che sembra tanto un crucipuzzle da settimana enigmistica? Chi l'ha creato? Qual è il suo significato? È un acrostico? Un codice segreto? Una formula magica? Perché comparve in paesi anche molto distanti gli uni dagli altri in tutto l'Antico Impero Romano? Come mai nessun archeologo, occultista, crittografo o quant'altro è ancora riuscito a mettere la parola fine a questo mistero?

Sul *lateracolo pompeiano*, come viene chiamato di solito, si è scritto molto. Teorie a palate, nessuna delle quali soddisfacente. Il primo ritrovamento avvenne nel 1868 in un antico insediamento romano chiamato *Corinium*, l'attuale Cirencester, in Inghilterra, e fu datato al IV secolo dopo Cristo. Il primo a suggerire che si trattasse di un crittogramma inventato dai primi cristiani per venerare Cristo senza farsi scoprire dai romani fu il pastore Evangelista Felix Grosser. Secondo la sua teoria, poteva essere scomposto in questo modo:

P
 A
 A T O
 E
 R
 P A T E R N O S T E R
 O
 S
 A T O
 E
 R

La A e la O in eccesso stanno per alfa e omega e ricordano la frase di San Giovanni (Apocalisse): “Io sono l’Alfa e l’Omega.” Ovvero Dio che rappresenta l’inizio e la fine di tutto. Grosser partì da un’osservazione diretta sulla struttura originale del quadrato: le parole *TENET* formano una croce e su ogni lato del quadrato c’è la T, simbolo della croce su cui Gesù fu crocefisso. Altro particolare: accanto alla T ci sono sempre una A e una O.

Dopo che altri cinque quadrati, databili attorno al 220 d.C., furono ritrovati nella città siriana di Dura-Europos si pensò che il mistero fosse, in parte, risolto e che gli ideatori fossero davvero i cristiani. Quando invece un altro esemplare (incompleto) fu trovato a Pompei nel 1925, nella casa di Paquio Proculo, l’ipotesi fu invalidata. I quadrati in questione erano stati scolpiti prima dell’apocalittica eruzione del Vesuvio (avvenuta nel 79 a.C.) che avrebbe distrutto la città e dunque prima di qualsiasi presenza cristiana in quella zona. Le stesse lettere Alfa e Omega non sarebbero entrate a far parte del vocabolario cristiano che molto tempo dopo. La stessa scritta appariva nella *Palestra Grande* e anch’essa risaliva a prima dell’eruzione. La spiegazione di Grosser non era più plausibile.

Il vocabolo più misterioso di tutto il quadrato è *AREPO*. Questo termine non è latino e potrebbe risalire al vocabolo usato dai celti per indicare un carro per arare la terra. Quindi il risultato di una prima semplice lettura sarebbe: *il seminatore, con il suo carro, dirige con perizia le ruote*. Il seminatore è da intendersi come Dio, mentre le ruote sono le orbite dei pianeti, ma anche i destini di tutti gli uomini. Riassumendo: Dio è colui che governa l’universo. Luswig Diehl, a suo tempo, provò a leggerlo in modo bustofredico, cioè a serpentina, proprio come fa l’aratro (arepo) mentre ara un campo. Che la prima lettura fosse un suggerimento su come effettuarne una seconda corretta? In tal caso il risultato sarebbe: *sator opera tenet – tenet opera sator*, vale a dire *il seminatore tiene le opere, le opere tiene il seminatore*. In pratica Dio possiede ogni cosa, un concetto ripetuto due volte per sottolinearne la giustezza.

Se invece interpretiamo *SATOR* non come Dio, ma come uomo semplice, e *AREPO* come una contrazione della parola *AEROPAGO*, il monte di Atene sul quale si riuniva il tribunale supremo, la frase diventa un semplice proverbio. Ecco come: la frase si legge sempre a serpentina, ma senza ripetere *TENET*. Allora abbiamo: *sator opera tenet, arepo rotas*, ovvero l’uomo comune (sator) si occupa (tenet) delle azioni quotidiane (opera), mentre Dio (arepo) del suo destino (Rotas). È l’eterno dubbio dell’umanità che si chiede se il destino è già stato deciso da un’entità suprema, o se tutto è casuale.

Se tutti sono concordi nell’affermare che si tratta di una trovata del popolo cristiano (magari con il supporto di quello ebreo, ugualmente perseguitato dai Romani), alcuni scartano l’idea del Pater Noster e suggeriscono che il quadrato nasconda in realtà le ‘coordinate’ per trovare uno degli oggetti sacri più importanti e famosi: l’Arca dell’Alleanza. Basandosi su alcune sostituzioni di vocali e consonanti, e partendo oltretutto proprio dalla parola *Rotas*, ruotare, uno studioso è giunto a questa decifrazione:

S O D A C
O P I R A
D I N I D
A R I P O
C A D O S

Secondo il ricercatore, a questo punto si potrebbero prendere le lettere a piccoli gruppi per formare la frase *ARCA DIO PIRAMIDI PODOS*.

L'Arca dell'Alleanza si trova davvero ai piedi delle piramidi? In Egitto sono state scoperte circa un centinaio di queste costruzioni. Quella a cui si riferisce il quadrato deve ancora essere liberata dalla sabbia? Oppure la frase si riferisce alle regioni vicine alla Piana di Giza?

Nella risoluzione del rebus proposta qui sopra la parola *SODAC* non ha un significato ben preciso. Ma scambiando ancora una volta le lettere si ottiene *SADOC*, che significa *Maestro di Giustizia*, il modo in cui gli Esseni chiamavano i sacerdoti più potenti. Dato che *Sadoc* vuol dire, in pratica, *il giusto*, potrebbe essere un equivalente di *Gesù*. Avremmo una sorta di incoraggiamento diretto a tutti i cristiani perseguitati che in questo quadrato potevano trovare un conforto al pensiero che l'Arca non era stata distrutta come Gerusalemme, ma esisteva ancora e con essa lo spirito di Dio.

Stiamo forse per finire, come spesso succede con altri misteri, tra le braccia dei Templari? Possibile. Dato che alcuni dei quadrati scoperti in Italia, Francia, Spagna, Ungheria sono scolpiti in edifici che erano di loro proprietà, non è escluso che l'antico Ordine dei Cavalieri centri qualcosa. Non furono loro a inventarlo, ma è chiaro che videro in esso qualcosa di tanto profondo da decidere di adottarlo come simbolo con cui "marchiare" ogni luogo che consideravano importante.

Qualcuno ha provato a sovrapporre la Stella di Davide al quadrato e a formare delle frasi, ma i risultati sono, francamente, un po' forzati. A.D. Grant suggerisce di sovrapporvi il quadrato di Venere, formato da tutti numeri interi dall'1 al 25. Al centro c'è il numero 13 e la curiosità principale è che la somma di ciascuna delle righe orizzontali, verticali e delle due diagonali è sempre 65. Il risultato della sovrapposizione vedrebbe comparire (tra complicate addizioni) le parole *ADONAI*, *YAHVÈ*, *AHOD*, laddove Adonai e Yahvè sono i nomi di Dio e Ahod significa uno. Una nebulosa soluzione di tipo matematico che, a detta di molti, è il prodotto di una mente ossessionata dalla numerologia e perciò di vedute ristrette.

Tra archeologi e matematici ci furono anche gli immancabili esoteristi. Quelle lettere erano (e sono ancora) un invito a nozze per chi si occupa di antichi segreti e si tiene il più lontano possibile dai testi di storia ufficiale che non permettono a una parola come *magia* di insinuarsi tra le loro pagine.

Samuel Liddel Macgregor Mathers fece notare che in un antico manoscritto ebraico appariva il *Pentacolo di Saturno*, un quadrato molto simile al Sator. Secondo Mathers si dovevano scambiare le lettere latine con quelle ebraiche e in seguito inserire il risultato in un doppio cerchio nel quale andava iscritto il salmo: "Il suo dominio sarà dall'uno all'altro mare, e dalle acque fino ai confini del mondo." Tale salmo, nella scrittura ebraica, è composto da 25 lettere. Alla fine del complicato procedimento, però, arriviamo allo stesso tipo di messaggio: Dio governa l'universo. Insomma, un'attestazione del potere assoluto di Dio sulla vita degli uomini.

Gli enigmisti ci hanno sbattuto la testa per anni, sfornando anagrammi su anagrammi. Taluni invocano Stana, altri Dio, e altri ancora sono stati composti in modo da formare messaggi volutamente spiritosi.

C'è un quadrato magico anche in Perù, ideato (sembra) dagli Inca. La sequenza di parole è la seguente:

M I C U C
I S U T U
C U Y U C
U T U S I
C U C I M

Anche qui c'è una parola che non è chiara, ovvero *UTUSI*, perciò la traduzione sfocia nel parziale: "Il pedicello che mangia l'utusi che si dimena è felicità." Sì, è incomprensibile anche una volta tradotto, non c'è che dire.

Durante gli scavi di Pompei e, molto più tardi, di Ostia Antica, spuntarono due quadratini così composti:

R O M A
O L I M
M I L O
A M O R

Una scritta che chiama Amor la città di Roma, ispirandosi al culto di Venere, che continua a essere oggetto di studio come il Sator.

Abbiamo a che fare con una serie di lettere che, volendo, possono essere mescolate all'infinito e combinate con altre vocali e consonanti per creare messaggi di volta in volta diversi.

In Italia ci sono svariati luoghi (per lo più chiese) dove osservare il quadrato: a Roma, a magliano dei Marsi (Aquila), a San felice del Molise, a Campiglia Marittima (Livorno), a Capestrano (Chieti), alla Certosa di Trisulti (Frosinone), a Monterubbiano (Ascoli Piceno), a Siena, a Montecassino, a Pescarolo (Cremona), a Verona, a Fabriano, a Urbino, Sermoneta, Capestrano. All'estero lo troviamo in Francia (anche vicino a Rennes le Château), in Ungheria, Egitto e in molti altri paesi. L'ultimo ritrovamento risale al 1978 a Manchester, in Inghilterra. L'incisione appare su un'urna e curiosamente stavolta il quadrato comincia con *ROTAS* e non *SATOR* come negli altri casi.

In attesa di sapere cosa davvero vuole dirci il quadrato, riprendiamo a recitare la filastrocca esoterica che forse è più antica di quanto immaginiamo: sator arepo tenet opera rotas.

UN OGGETTO FUORI DAL TEMPO

Ve l'immaginate un computer astronomico tra l'82 e il 65 a.C.?

No, non è un film di fantascienza, il suddetto computer esiste davvero ed è a tutti gli effetti un oggetto fuori dal tempo. È unico nel suo genere e non esistono testi scientifici antichi che lo citano, né testi letterari che vi fanno riferimento in maniera anche velata. Non esiste nulla di vagamente simile conservato in altri musei. Da dove viene? Chi lo costruì? E infine la domanda suprema: che cos'è esattamente?

Procediamo con ordine e ricordiamo, prima di tutto, il periodo e le condizioni in cui fu ritrovato. L'anno era il 1900. Coste della Grecia, mare agitato. Un peschereccio veniva sballottato dalle onde verso l'isola di Antikithera, posta tra Creta e il continente. Il gruppo di pescatori di spugne comprendeva Elias Stadiatis, un ragazzo capace di immersioni in apnea di notevole durata. Finita la tempesta, il lavoro riprese e il capitano ordinò al suo equipaggio di andare di nuovo a caccia di spugne. Elias scese a quarantadue metri di profondità per cercare di accontentare il suo comandante e invece capitò sopra un antico veliero affondato. Tornò svelto in superficie, stordito ed emozionato.

Intervennero subito il museo nazionale di Atene che si incaricò di catalogare e studiare i reperti che si trovavano a bordo del vascello. Prima di affondare stava navigando verso Roma ed era carico di una miriade di oggetti più o meno preziosi come statue decorative di marmo e bronzo, manufatti di legno, anfore. Per recuperarli il museo si avvalse degli stessi pescatori di spugne che per un anno fecero la spola tra il fondo del mare (ricordiamo la profondità: quarantadue metri) e la nave del museo. È impressionante pensare che quegli uomini portarono a termine il difficile compito senza l'ausilio di pinne, maschera e bombole. Ovviamente una tale frenetica attività non poteva finire senza qualche incidente. Per la fine di quell'anno un tuffatore era morto e due resi disabili permanenti dalle frequenti e prolungate apnee. In seguito a queste disgrazie, il recupero dei reperti fu interrotto.

Valerios Stais, eminente archeologo del museo, si dette da fare per classificare gli articoli sottratti al mare. Tra questi, uno attirò la sua attenzione in modo particolare. Capì immediatamente che si trattava di un oggetto speciale.

Due mila anni sott'acqua ne avevano trasformato radicalmente l'aspetto e Stais, in mancanza di adeguati mezzi per ripulirlo e sbirciarne il contenuto senza distruggerlo, si limitò a scrivere le prime impressioni. Non aveva mai visto nulla di simile. Sembrava un orologio incastonato in una cornice di legno, ma non lo era. Dunque non un orologio, ma un tipo di *calcolatore stellare*, fu ciò che concluse Stais. Il carico a bordo del vascello fu datato intorno all'65 a.C. (con un'approssimazione di quindici anni). Bisogna prendere queste date con le pinze, perché è possibile che l'oggetto sia stato imbarcato molto tempo dopo la sua realizzazione, così com'è possibile che fosse una copia di un originale più antico. Gli ultimi studi ci dicono che fu fabbricato attorno all'82 a.C. e caricato sulla sfortunata nave un giorno situato nell'arco dei trent'anni successivi.

Dopo oltre cinquant'anni, dalle mani di Stais passò a quelle di Derek J. De Solla Price, archeologo dell'Università di Tale, Stati Uniti, che dedicò al suo studio gran parte della vita. Il suo collega Stais non aveva la minima idea di come si conserva il legno tratto dal mare, di conseguenza la cornice originale si era sbriciolata. Derek lo sottopose per prima cosa a un delicato processo di pulizia per liberarlo dalle incrostazioni di calcare. Poi passò a studiare le iscrizioni. Comparivano più volte i nomi del Sole e di Venere, più altri dati interessanti sull'eclittica del Sole e il ciclo delle eclissi, quindi senza dubbio l'oggetto aveva a che fare con l'universo e le stelle. Comparivano inoltre i nomi dei segni dello zodiaco e i mesi dell'anno. Altre lettere e numeri indicavano (si presumeva) le fasi lunari. Derek notò l'esistenza di lettere specifiche che avevano lo scopo di guidare al corretto assemblaggio delle varie parti del dispositivo, se si fosse reso necessario smontarlo. Un manuale delle istruzioni molto pratico. Il resto delle iscrizioni erano ridotte ai minimi termini e risultavano illeggibili.

Solo nel 1971 fu possibile vedere chiaramente cosa c'era all'interno dell'involucro utilizzando i raggi gamma. Radiografato il meccanismo, se ne ipotizzò il funzionamento. Strabiliante il paesaggio: trentadue ruote dentate collegate a una ruota centrale dotata di duecentoquaranta denti. Ogni ruota era stata modellata in un unico pezzo di bronzo, spesso appena due millimetri. Ogni dentino aveva un'altezza di 1,5 millimetri, ciò significa che il meccanismo era estremamente preciso. Ingranaggi e alberi giravano attorno a un asse centrale e facevano muovere delle lancette in vari quadranti. Era visibile uno solo dei quadranti e, in origine, doveva mostrare i movimenti del Sole e delle costellazioni più importanti. Gli altri si occupavano della Luna, delle stelle e dei pianeti più vicini alla Terra e visibili a occhio nudo, vale a dire Venere, Marte, Mercurio, Giove e Saturno. In pratica un astrolabio (strumento che serve ai naviganti per determinare la posizione degli altri) nonché un eccellente manufatto eseguito da mani d'orafo che con grande perizia avevano intagliato i finissimi dentini in cui gli ingranaggi dovevano incastrarsi. Ma che dire della piattaforma girevole differenziale che stava alla base di tutto? Questa guidava in modo armonico i movimenti di ogni singola parte del marchingegno. Oggetti di quella complessità avrebbero cominciato a circolare appena attorno all'anno 1000 e, nello specifico, una piattaforma di quel tipo sarebbe stata d'uso comune in Europa solo dopo il 1500. L'opinione comune è che fosse dotato di manovella e che tramite i movimenti tra ruote grandi e piccole, e relativo spostamento di lancette sui quadranti, si arrivasse ad avere la situazione astronomica giornaliera. Purtroppo mancano alcune parti ed è questo che impedisce agli studiosi di risolvere l'enigma. Alcuni ingranaggi sono (e resteranno) incompleti, e senza di quelli non è possibile essere sicuri al 100% del reale funzionamento del calcolatore. Alcuni segni particolari lasciano intuire che fu riparato almeno due volte. Questo prova che il meccanismo funzionava davvero e non era utilizzato solo come gingillo decorativo.

Che ci faceva quella meraviglia tecnologica nella Grecia del 82 a.C.? Gli ellenici di allora possedevano le conoscenze necessarie per costruirlo? C'è chi dice di sì e c'è chi dice di no. Se una moltitudine di esperti archeologi non riesce a trovarsi d'accordo su un punto così fondamentale, vuol dire che qualcosa di strano c'è.

È vero che in quell'epoca viveva Ipparco, studioso di Rodi, catalogatore della posizione di molte stelle e inventore della diottra (una riga metallica usata per rilevamenti grafici sul terreno) ma non sembra probabile che potesse essere in grado di fabbricare il meccanismo di Antikithera. È altresì vero che i greci conoscevano il concetto di *sistema a ingranaggi*, ma lo utilizzavano per oggetti molto semplici come il

mulino ad acqua. Vitruvio stesso descrive nelle sue opere simili congegni, ma sono sempre prodotti con una struttura elementare.

C'è un altro aspetto della questione che lascia perplessi: il materiale con cui è fatto. Si tratta del bronzo, un metallo molto più difficile da trovare e da lavorare del rame che invece era più "morbido" e facilmente reperibile. Infine non risulta possibile che si potesse eseguire la serie di sottili scanalature (1,5 mm) sul bronzo con gli strumenti dell'epoca.

Dunque bisogna riscrivere la storia e affermare che i greci avevano conoscenze scientifiche, astronomiche, tecniche più avanzate di quanto si pensava? Se è così, allora perché non sono stati ritrovati altri meccanismi del genere dello stesso periodo?

Da questo straordinario manufatto discendono i moderni orologi. La sua struttura, infatti, ricorda moltissimo gli orologi astronomici costruiti all'interno delle cattedrali durante il rinascimento. È anche il progenitore del moderno computer che risparmia alla nostra mente calcoli complicati.

Oggi questo strano oggetto, ancora circondato da un alone di mistero, si trova al museo archeologico di Atene, in una teca tenuta lontana dalle altre, come a volerne sottolineare la natura vagamente aliena. Basta guardarlo ed è subito chiaro che appartiene a un'epoca diversa da quella in cui affondò con il vascello che lo trasportava. È certo frutto di una mente superiore, forse di un qualche *Leonardo* greco che si aggirava nell'intangibile mondo dei filosofi e intanto sfornava strumenti molto concreti. Non avendo a disposizione bronzo in abbondanza, si limitò a fabbricare un unico pezzo che poi fu spedito (o almeno queste erano le intenzioni) a qualche nobile romano. È andata così? Chissà. Si potrebbe anche ipotizzare l'esistenza di un uomo venuto dal futuro che regalò (o dimenticò) la sua *bussola stellare* che fu poi intesa come giocattolo o utilizzata alla stregua di oggetto decorativo da appendere al muro. Oppure un alieno lo lasciò cadere in mare molto tempo dopo che il vascello era affondato.

Molte ipotesi, poche certezze. Il viaggio dell'orologio-computer si fermò tra la Grecia e l'Italia e rimase sul fondo del mare per duemila anni. Il tempo, la salsedine e le alghe lo resero inutilizzabile. Nessuno ebbe mai più occasione di prenderlo tra le mani, di girare la manovella, di guardare le lancette muoversi sui quadranti e di avere la fotografia perfetta di cosa stava succedendo lassù, tra le stelle luminose sopra la sua testa.

Triste destino per un oggetto così bello.

IL DIAMANTE BELLO DA MORIRE

E' una meraviglia della natura. Rientra nella cortissima lista dei diamanti più famosi del mondo, e anche in quella più lunga degli oggetti che portano sfortuna. E' bellissimo e letale. Chiunque abbia avuto la cattiva idea di comprarlo per rigirarselo soddisfatto tra le mani si è visto arrivare addosso un carico di sfortuna e morte. "I diamanti sono i migliori amici delle donne", cantava la Monroe. Sembra che questo diamante non abbia mai voluto essere amico di nessuno, uomo o donna che fosse.

La sua storia comincia in India, tra le ondulazioni di pietra del viso di un idolo. Nelle varie storie si parla del tempio di Rama-Sita, vicino Mandalay, come luogo in cui avvenne il furto. La gemma fu strappata da uno degli occhi dell'idolo e la divinità fu trasformata in una miseranda statua guercia. Sembra che il gioielliere Jean-Baptiste Tavernier sia stato l'autore del sacrilegio. Chi crede al potere delle maledizioni sostiene che l'idolo violato riversò sul gioiello tutta la sua ira e tale energia negativa lo rese un portaSfortuna d'eccezione.

Viaggiò fino alla Francia e fu acquistato, nel 1688, da Luigi XIV che lo fece intagliare a forma di cuore, riducendo così i suoi carati dagli originali 112 ai 67,5 del nuovo taglio. Che fine fece Tavernier? La sua attività fallì e il bisogno di denaro lo costrinse a ripartire per l'india alla ricerca di altri tesori. Morì prima di raggiungere la terra dei diamanti.

Sia Luigi XIV che Luigi XV sfoggiarono il diamante in varie occasioni. Quando Maria Antonietta lo ricevette in regalo volle unire la gemma ad altre pietre preziose. Non c'è bisogno di ricordare la triste fine cui andarono incontro il re e la regina. Nel pandemonio della rivoluzione francese molti dei gioielli reali scomparvero, forse rubati dalle stesse persone che avevano giurato eterna fedeltà alla corona. Tra i vari tesori provenienti dalle regge imperiali, c'era naturalmente anche il diamante. Fu sottratto a un gioielliere che ebbe un infarto quando seppe che il ladro era suo figlio. Il ragazzo si suicidò quando si rese conto di aver indirettamente ucciso suo padre. Un amico del giovane trovò il diamante tra i beni del suicida e morì di lì a poco.

Passando di mano in mano, la gemma arrivò a Londra nel 1830, dove cambiò di nuovo forma (e dimensioni) perdendo altri carati lungo la strada fino a giungere ai 44,5 attuali. Il banchiere Hope si innamorò all'istante della pietra preziosa e pagò una cifra astronomica per averla e per poterla battezzare con il suo nome. I membri della famiglia lo tennero, a turno, per brevi periodi. La coppia formata da Lord Francis Hope e da Mary Yohe si divisero dopo aver accolto in casa la pietra, e Mary stessa, che prima di toccare il diamante aveva avviato una discreta carriera come cantante, finì i suoi giorni in completa povertà. Jacques Colot fu il proprietario successivo. Impazzì e si uccise dopo averlo venduto al principe russo Kanitovsky che, reso cieco dalla gelosia, strangolò la ballerina delle Folies Bergère alla quale l'aveva regalato. Pensate che il principe si sia salvato? No. Fu linciato dai rivoluzionari. Il gioielliere greco Simon Matharides non fece neanche in tempo a godere appieno del suo nuovo acquisto, perché si sfracellò sul fondo di un burrone. Suicidio? Omicidio? Non si saprà mai. Il malefico

Hope non risparmiò neppure il sultano Abdul Hamid che, a un anno dall'acquisto, impazzì dopo essere stato depresso. Habib Bey si impossessò del gioiello e morì annegato. Il famoso Cartier mise quindi le mani sull'Hope per rivenderlo al proprietario del Washington Post, Edward Beale Mc Lean che lo volle regalare alla moglie, Evelyn Walsh. La disgrazia si abbatté sulla famiglia americana. Sembra un lungo elenco di morti in battaglia, quello che segue, ma è tutto documentato dagli archivi storici. Dapprima morì la madre di Mc Lean. Seguirono le due cameriere. Il primogenito di Mc Lean, dieci anni, un giorno sfuggì alla sorveglianza delle guardie del corpo e finì investito da un'auto. Mc Lean, distrutto dal dolore, divorziò dalla moglie, cominciò a bere e fu vittima di uno scandalo che distrusse definitivamente la sua reputazione di uomo onesto. Evelyn volle sfidare la malasorte e tenne il diamante, continuando a sfoggiarlo con orgoglio. Nel 1946 sua figlia ingerì un'overdose di barbiturici ponendo fine alla sua esistenza. Tempo prima, al suo matrimonio, aveva indossato il gioiello della madre. Evelyn lo tenne fino al giorno in cui morì. Harry Winston fu l'ultimo proprietario privato che ebbe l'onore di ospitarlo per alcuni anni, trascorsi i quali lo donò alla Smithsonian Institution di Washington che lo custodisce ancora oggi.

Se è vero che i cristalli e altre pietre sono in grado di assorbire le energie negative, allora l'Hope è una prova inconfutabile di questa teoria. La sua prima proprietaria morì decapitata e forse da lì è partita la maledizione. Oppure bisogna tornare all'inizio della storia e pensare a quell'idolo indiano profanato dall'avidità umana.

E' tanto tempo che il diamante non viene più sballottato da un paese all'altro. Continua a brillare di magnifici e sinistri riflessi blu zaffiro, sul suo vassoio di velluto, protetto da sofisticati sistemi di allarme. Non sarebbe poi una cattiva idea aggiungere una targhetta con scritto: "Guardare e (per carità) NON TOCCARE"

IL VASCELLO FANTASMA

Immaginate: nel silenzio e nella foschia un brigantino avanza tra le onde dell'oceano, le vele strappate, il ponte deserto, il timone incustodito. Scricchiolio dello scafo e fruscio delle vele. Non c'è nessuno a bordo da giorni. Eppure continua a navigare, quasi fosse dotato di una volontà propria. E' la Mary Celeste, uno dei grandi enigmi del mare.

Varata in Nuova Scozia, Canada, nel 1860, fu battezzata Amazon. Nei 10 anni successivi al varo fu coinvolta in vari incidenti e cambiò più volte proprietario. Il suo primo capitano morì di polmonite. Il secondo capitano, durante il viaggio inaugurale, commise l'errore di voler passare troppo vicino a una chiusa per la pesca che danneggiò gravemente lo scafo. Durante le operazioni di restauro scoppiò un incendio a bordo. Ceduta a un terzo proprietario, partì quindi con un altro capitano per Londra e poi per Parigi. Nello stretto di Dover si scontrò con un altro brigantino che affondò. Riparata, tornò in Canada con un quarto capitano. Nel 1867 si arenò e fu venduta un'altra volta. Il nuovo proprietario la rimise in sesto per cederla dopo soli 12 mesi. L'Amazon cambiò nome e nazionalità, diventando l'americana Mary Celeste.

Il nuovo capitano era Benjamin Briggs, 37 anni, tre esperienze di comando alle spalle. La nave era pronta a partire da New York il 5 novembre 1872 con il capitano, la moglie Sarah, 30 anni, la figlia Sophia (2), e un equipaggio di sette uomini: il primo ufficiale Albert Richardson (28 anni), il secondo ufficiale Andrew Gillings (25), il cuoco e cameriere Edward Head (23), i marinai tedeschi Volkert Lorenzen (29), suo fratello Boz Lorenzen (23), Arian Martens (35) e Gottlieb Goodshaad (23). Il carico era composto da 1700 barili di alcool etilico e la sua destinazione era Genova. Ancorato al molo 44 sull'East River, quel giorno c'era anche il Dei Gratia, capitanato da David Morehouse, grande amico di Briggs. I due avevano cenato assieme due sere prima, augurandosi buona fortuna a vicenda per i rispettivi viaggi. Non si rividero mai più.

A causa di forti venti contrari, la Mary Celeste fece una sosta poco dopo la partenza, al largo di Staten Island, e poi riprese il viaggio. Il Dei Gratia partì qualche giorno dopo (11 novembre), diretto a Gibilterra. Incappò nella Mary Celeste il 4 dicembre, in un punto tra le Azzorre e il Portogallo, a 600 miglia da Gibilterra. Lì nacque il grande mistero che nessuno è mai riuscito a chiarire.

Morehouse e il suo primo ufficiale, Oliver Deveau, esaminarono l'imbarcazione con i cannocchiali: il ponte era deserto, nessuno al timone. Morehouse spedì Deveau e altri due marinai a bordo della Mary Celeste. Gli uomini avvertirono un certo disagio mentre si muovevano avanti e indietro sul vascello. Non c'era un'anima. Mancavano due portelli del boccaporto che sembravano essere stati scardinati con violenza. L'albero maestro e le vele (queste ultime strappate in alcuni punti) erano tutto sommato idonei alla navigazione. Le provviste non erano state toccate. Il carico era intatto. C'era un po' d'acqua nella stiva, ma era una cosa normale per le barche di legno di quei tempi. Mancava la scialuppa di salvataggio. Su un parapetto fu trovato il segno di un taglio, forse il risultato del colpo dato da un'ascia. Delle strane macchie rosse sul ponte risultarono poi essere vino. Una sagola (o corda che dir si voglia) era ancora attaccata

allo scafo e ne seguiva la scia. Sul tavolo della cabina del primo ufficiale c'era la carta nautica che mostrava il percorso della nave fino al 24 novembre. Negli altri alloggi gli effetti personali degli occupanti erano al loro posto. Denaro e pipe non erano stati portati via. Per inciso: la pipa e il tabacco sono articoli che nessun lupo di mare abbandonerebbe se non in caso di panico assoluto... o di un rapimento fulmineo. La cambusa era invece stata messa a soqquadro: la stufa era ribaltata e c'erano utensili da cucina su tutto il pavimento. L'orologio nella cabina di comando era rotto e fissato alla parete al contrario. Nella cabina del capitano c'erano i suoi stivali e l'impermeabile da indossare in caso di maltempo. Il letto era sfatto e su di esso c'erano alcuni giocattoli della figlioletta. C'erano inoltre gioielli da donna sparsi in giro. Mancavano il sestante, il solcometro (misuratore di velocità) e altre carte nautiche. Un foglio con alcuni calcoli incompleti stava sul tavolo. Una bottiglia di medicinale era aperta, con il tappo e il cucchiaino accanto, come se la persona in procinto di berla avesse mollato tutto all'improvviso. Altre carte nautiche rotolavano sul pavimento. Il diario del capitano era ancora lì: l'ultima nota risaliva al mattino del 25 novembre e dichiarava che la nave era passata a sei miglia al largo dell'isola Santa Maria, nelle Azzorre. Nessun commento anomalo, niente di strano.

Nella cabina del ponte di comando la grande bussola nautica di bordo era caduta dal suo sostegno e si era rotta. L'osteriggio (l'equivalente del lucernario nelle barche) era aperto. Di conseguenza la pioggia e le onde più alte avevano in pratica bagnato ogni cosa. Tutti gli oblò delle altre cabine erano invece stati coperti con stoffe e tavole di legno per proteggerli dalla furia del mare. Sul tavolo di una cabina c'era una piccola fiala d'olio per macchine da cucire, assieme a rocchetti di cotone e a un ditale. Forse Sarah Briggs si stava preparando a rammendare ed era stata bruscamente interrotta.

La Mary Celeste aveva navigato per oltre una settimana e percorso 500 miglia senza nessuno a bordo. Morehouse era perplesso. La nave aveva le vele predisposte per catturare il vento proveniente da tribordo. Ma il Dei Gratia, che aveva seguito la medesima rotta fino a pochi giorni prima e sistemato le vele allo stesso modo, era stata costretta a cambiarne l'assetto e a mantenerlo per tutte le 400 miglia dalle Azzorre fino a quel punto. Non era quindi possibile che la Mary Celeste fosse riuscita ad arrivare fin lì senza fare la stessa cosa. Qualcuno aveva di sicuro guidato la nave anche dopo che l'ultima annotazione era stata riportata sul diario di bordo. Ma chi?

Perché abbandonare la nave così di colpo? Cattivo tempo? Non sembrava probabile, visto che l'impermeabile era ancora nella cabina del capitano. Quale spaventosa forza esterna aveva costretto i passeggeri a fuggire? Domanda più inquietante ancora: avevano lasciato il brigantino volontariamente o erano stati portati via con la forza?

L'equipaggio del Dei Gratia si divise e tre uomini condussero la Mary Celeste fino a Gibilterra. Deveau, divenuto il temporaneo capitano della Mary Celeste, continuò a tenere il diario di bordo e cancellò inspiegabilmente alcune delle annotazioni più vecchie. Disse che fu un errore involontario. Invece di ricavare dei vantaggi dal recupero del vascello, l'equipaggio fu accusato di omicidio multiplo. Frederick Solly Flood, l'avvocato/investigatore che si occupò del caso, accusò Morehouse e compagni di aver dato l'assalto alla Mary Celeste per poi vantarne il ritrovamento e (secondo le leggi dell'epoca) diventarne proprietari.

Intanto cominciarono le ricerche in tutti i porti più vicini per trovare eventuali superstiti, senza alcun risultato. Furono consultati meteorologi, zoologi e criminologi, ognuno dei quali diede la sua spiegazione. Si ipotizzò che l'equipaggio agli ordini di Briggs si fosse ubriacato e avesse ucciso il capitano e sua moglie. La storia non regge:

l'alcool etilico è velenoso. E poi, se tale ammutinamento c'era stato, perché i ribelli avevano abbandonato nave e carico? I marinai erano tutti uomini molto stimati e un viaggio così breve non poteva giustificare una rivolta. Altra teoria: la Mary Celeste tentò di prestare soccorso a una nave in fiamme, si avvicinò troppo, prese fuoco a sua volta, e gli equipaggi di entrambe le navi finirono ammassati su una sola scialuppa che si rovesciò, decretando la morte di tutti quanti. Il problema è che nei registri di quel periodo, oltre alla Mary Celeste, non risultano navi disperse in quella zona. I più fantasiosi sostennero che un calamaro gigante aveva divorato l'intero equipaggio. Un attacco da parte dei pirati non sembrava probabile, dato che l'ultimo episodio risaliva al 1832.

La più attendibile spiegazione è la seguente: i barili d'alcool sprigionarono vapori che divennero letali alla prima scintilla proveniente dalla cambusa. L'esplosione fece volar via i portelli del boccaporto. Temendo un'altra deflagrazione, il capitano aveva calato la scialuppa di salvataggio in mare, vi era salito con il resto del gruppo, e l'aveva legata con una corda alla nave, tenendosi a distanza di sicurezza. Il cattivo tempo aveva inferito su di loro spezzando la corda. E' facile immaginare la sorte della barchetta in balia dell'Atlantico in burrasca. Onde alte come palazzoni, un vento fortissimo e pioggia torrenziale. Supponendo che la sfortunata comitiva avesse superato indenne la tempesta, si poteva star certi che la morte fosse sopraggiunta in ogni caso nei giorni seguenti per la mancanza d'acqua. Ma non c'erano segni evidenti di un'esplosione, mancavano le bruciature e la fuliggine. C'è da dire, però, che l'alcool arde senza lasciare fuliggine e, spesso, brucia anche tanto velocemente da non lasciare alcun segno.

41 anni dopo, un certo Abel Fosdik affermava, nei suoi scritti, di essere stato un passeggero clandestino della Mary Celeste e di sapere cos'era successo. Durante la navigazione il capitano aveva fatto costruire una piccola piattaforma (esterna allo scafo) per la figlioletta. Fosdik scriveva di aver visto il capitano e altri marinai tuffarsi in acqua per una gara di nuoto. Gli squali avevano interrotto sanguinosamente la competizione. Il resto dell'equipaggio si era ammassato sulla piattaforma che aveva ceduto sotto il peso eccessivo. Fosdik sosteneva di essersi salvato aggrappandosi a una tavola di legno e di essere in seguito approdato, mezzo morto, sulle coste dell'Africa. La favola non regge, specie sulla gara di nuoto: nessuno si sarebbe messo a nuotare attorno a una nave che andava a una discreta velocità, primo fra tutti il capitano, che abbandonando l'imbarcazione anche per un solo istante avrebbe messo inutilmente in pericolo i passeggeri.

Il processo si concluse con l'assoluzione dei marinai del Dei Gratia, e con una giuria piuttosto confusa sulle reali cause della scomparsa di dieci persone.

Nel 1884 Arthur Conan Doyle alimentò la leggenda scrivendo un racconto che narrava di una nave fantasma che si chiamava (guarda caso) Mary Celeste. Descrisse una vicenda reale aggiungendoci molti elementi di fantasia. Realtà e finzione finirono per mescolarsi. Malgrado ciò che si vocifera, non fu trovato del cibo fresco sulla tavola e nessun gatto nero acciambellato vicino al timone. Non furono nemmeno trovate delle armi sporche di sangue né chiazze di tale sostanza sulle vele.

Dopo il processo, la Mary Celeste continuò a solcare i mari per altri 12 anni e cambiò proprietario per ben 17 volte. Durante uno dei tanti viaggi si ritrovò a trasportare cavalli e asini. Gli animali morirono misteriosamente nella stiva prima di arrivare a destinazione. Nel 1884 finì nelle mani del disonesto Gilman Parker che, con un raggio, fece registrare un carico di scarso valore come fosse pregiato, assicurandolo per una cifra esorbitante. Quindi la nave partì da Boston e fu deliberatamente fatta naufragare su

un banco di coralli vicino a Haiti. La truffa fu scoperta e portò Parker e soci a una triste fine: Parker morì in povertà, un altro marinaio finì in manicomio e un terzo si suicidò. Anche dalle profondità del mare la Mary Celeste riuscì a colpire i suoi 'assassini'.

Nel 2001 il relitto è stato ritrovato dalla spedizione di Clive Cussler. L'equipaggio del 1872, invece, è scomparso nel nulla per sempre.

IL TESCHIO DI CRISTALLO

Un paio d'orbite vuote vi fissano. Sotto le cavità c'è un ghigno poco rassicurante. Fate finta di niente, ma il disagio resta. L'oggetto riluce come un gioiello. Ogni scanalatura offre un nuovo riflesso. Lo osservate a lungo e nel frattempo le orbite vi scrutano a loro volta. L'impressione finale è di aver ingaggiato una muta conversazione con una strana creatura che in qualche modo vi è familiare. In fondo, il teschio umano che state studiando con tanta attenzione non è altro che l'immagine di voi stessi.

Che cosa c'è disegnato sulla bandiera dei pirati? Che cosa appare sul cartello 'pericolo: alta tensione'? Che cosa campeggia sull'etichetta di una boccetta di veleno? Esatto, proprio quello. Il teschio è il simbolo della morte per eccellenza, ci parla di verità, di quello che c'è sotto la pelle e i muscoli. Ci spaventa e ci affascina allo stesso tempo. Se poi ci aggiungete il cristallo che sembra possedere misteriose proprietà, avrete una combinazione esoterica molto potente. Il teschio di cristallo di Mitchell-Hedges, il più famoso tra quelli esistenti, è dunque un concentrato di energie, segreti e poteri che ancora non siamo in grado di classificare.

Alto tredici centimetri e largo altrettanto, profondo diciotto e pesante cinque chili. Ricavato da un unico pezzo di cristallo di rocca e perfettamente levigato. La mandibola è mobile e proviene dallo stesso blocco di quarzo (chiamato anche cristallo di rocca). A parte qualche leggera irregolarità sulle tempie e sulle ossa degli zigomi, è la replica esatta di un cranio umano. In base alla grandezza e ad altri dettagli si è arrivati a stabilire che potrebbe essere quello di una donna. L'autore? Sconosciuto. Altrettanto oscuro è il metodo usato per la sua realizzazione.

La sua storia ufficiale parte dal giorno in cui fu trovato dalla diciassettenne Anna, figlia adottiva dell'avventuriero Frederick Albert Mitchell-Hedges. Era il 1927 e Anna partecipava con entusiasmo agli scavi archeologici condotti dal padre a Lubaantum, un antico insediamento maya il cui nome tradotto significa 'la città delle pietre cadute', nell'Honduras britannico (l'attuale Belize). La città occupava un'area di quindici chilometri quadrati e ospitava piramidi, case, camere sotterranee e un gigantesco anfiteatro. Anna trovò il teschio mentre girovagava tra le rovine. Uno strano scintillio attirò la sua attenzione e la spinse a sollevare qualche pietra di un antico altare per liberare quello che aveva tutta l'aria di un oggetto 'fuori dal tempo'. La mandibola fu trovata tre mesi dopo a circa otto metri di distanza. Frederick Mitchell-Hedges morì il 12 giugno 1949 e lasciò il teschio in eredità alla figlia Anna.

Ci sono molti dubbi sul fatto che sia stato veramente trovato da lei. Sono in molti a pensare che suo padre l'avesse ne avesse ordinato la realizzazione per poi programmare il ritrovamento da parte della ragazzina, proprio il giorno del suo compleanno. Un regalo particolare di un papà appassionato di archeologia che trovò il modo di prendere due piccioni con una fava: fare una sorpresa alla figliola e attirare l'attenzione del mondo scientifico, ottenendo quindi sovvenzioni per i suoi viaggi. Un'altra versione della storia vedrebbe Frederick comprare il teschio a un'asta Londinese di Sotheby nel 1943. In effetti, il teschio non figura tra le foto della

spedizione nel Belize e non ci sono prove che fosse già nelle sue mani prima del 1943. Comunque siano andate le cose, ora il teschio appartiene ad Anna che ancora oggi (ormai ottuagenaria) giura di averlo trovato tra le antiche rovine di una città maya. Ha raccontato più volte di aver visto il teschio assumere le colorazioni più svariate anche se tenuto al buio, in assenza di fonti luminose che potrebbero produrre scherzi cromatici. Altro fenomeno particolare è l'odore di muschio molto forte che si sprigiona dal cranio di tanto in tanto.

Nel 1970 Anna ha permesso ai laboratori Hewlett-Packard di studiarlo e i risultati sono stati sconcertanti. Prima di tutto il teschio è stato intagliato in senso contrario agli assi cristallografici della pietra. Cesellando senza tener conto della sua struttura interna, il blocco avrebbe dovuto rompersi, cosa che non è avvenuta. Se i moderni ingegneri e scultori seguissero lo stesso metodo di lavoro, non sarebbero in grado di duplicarlo, nemmeno con il laser o altri strumenti d'avanguardia per l'incisione. Andrebbe in mille pezzi.

Eppure qualcuno è riuscito, contro ogni legge fisica, a creare una meraviglia del genere. Non è stato ritrovato alcun segno che potesse indicare il tipo di oggetto impiegato per l'intaglio. Ma se non è stato usato un arnese comune, allora di quali mirabolanti attrezzi stiamo parlando? Bisogna forse pensare ad apparecchiature portate sulla terra da civiltà aliene? Per ora l'ipotesi più accreditata è che sia stato sbizzato con pezzi di diamante (il cristallo di rocca è leggermente più 'tenero' di quest'ultimo) e quindi pazientemente lisciato con un composto di acqua e sabbia. Il problema è che per arrivare alla forma attuale, con una simile lavorazione, ci sarebbero voluti trecento anni di costante lavoro da parte di scultori dotati di grande talento. E' dunque un oggetto che non dovrebbe esistere.

Il Mitchell-Hedges è in buona compagnia, poiché ci sono altri teschi in possesso di musei e privati. Le zone del centro e sud America sono 'ricche' di simili manufatti. Purtroppo c'è sempre chi confonde le acque e di conseguenza ai teschi genuini si sono aggiunti i falsi, complicando il lavoro degli esperti. La lista è nutrita e comprende, tra gli altri, il teschio di Londra (ospitato al British Museum) e quello di Parigi (Trocaero Museum). Furono acquistati da mercenari messicani nel 1890 e pur essendo ugualmente affascinanti, non sono ricchi di dettagli come il Mitchell-Hedges. Quello di Londra è conservato in una teca e suscita un interesse morboso nei visitatori. Gli addetti alle pulizie hanno chiesto e ottenuto il permesso di coprirlo con un panno durante il loro turno di lavoro, perché il suo 'sguardo' li faceva sentire a disagio. Il teschio parigino ha una fattura rudimentale ed è più piccolo.

Di seguito troviamo il teschio Maya (trovato in Guatemala) e il teschio di Ametista (Messico), entrambi scoperti nei primi del novecento. Anche questa coppia fu studiata dagli esperti della Hewlett-Packard che rilevarono la stessa tecnica 'sbagliata' di intaglio. Poi c'è il teschio del Texas, chiamato affettuosamente Max dalla famiglia che lo possiede. In origine apparteneva a Norbu Chen, un guaritore tibetano che regalò il teschio a Carl e Ann Parks. I due non si resero conto di che cosa avevano ricevuto in dono finché, anni dopo, videro una trasmissione televisiva che parlava del teschio di Mitchell-Hedges.

Altro esemplare è E.T., così denominato per via del cranio a punta e della mascella esagerata che lo fanno sembrare il teschio di un alieno. Joke Van Dieteten Maasland lo acquistò da un mercante di Los Angeles. Sembra che fosse stato ceduto da una famiglia del Guatemala.

Durante alcuni scavi in Messico, vennero alla luce altri due teschi: quello che è stato battezzato Sha-Na-Ra (in ricordo di uno sciamano) e il teschio Arcobaleno, chiamato così per gli splendidi colori che si vedono al suo interno quando viene esposto alla luce del sole. L'unico in grado di competere con il Mitchell-Hedges in termini di 'bellezza' è il teschio Rosa Quarzo, ritrovato vicino al confine tra l'Honduras e il Guatemala. Non è trasparente come il primo, ma ha la mandibola mobile che testimonia il notevole impegno occorso per fabbricarlo. E' infine d'obbligo ricordare il teschio che appartiene alla Smithsonian Institution di Washington che pesa ben venti chili.

Alcuni anni fa i membri della Fondazione Pelton per le ricerche sul paranormale, l'Istituto delle Scienze Psiciche e la Società dei Teschi di Cristallo decisero di girare un documentario su questi straordinari manufatti e i loro presunti poteri. Esperti di psicometria (la capacità di apprendere la storia di un oggetto attraverso il contatto), sensitivi e chiaroveggenti si riunirono per effettuare una serie di test. Per la prima volta alcuni teschi autentici si ritrovarono nello stesso luogo: E.T., Sha-Na-Ra, Arcobaleno, Max e il Rosa Quarzo. Alle prove dei sensitivi si affiancarono quelle degli scienziati: raggi-x per scoprire fratture interne del cranio e capire così se era composto da più parti incollate assieme, e indagini scrupolose con l'utilizzo della luce laser. Durante gli esperimenti di psicometria i sensitivi ebbero visioni riguardanti civiltà molto antiche che alcuni ricollegarono con il mito di Atlantide. Quello su cui si trovarono tutti d'accordo fu la certezza che i teschi fossero legati l'uno all'altro da forze particolari. Se riuniti nella stessa stanza e sullo stesso tavolo, questi oggetti emanavano un'energia capace di sfinire il sensitivo di turno. Alcuni dissero di aver visto una sorta di aura circondare il teschio su cui si stavano concentrando o la sua fronte diventare bianco latte. Altri riferirono di odori e rumori insoliti, provenienti forse da altre epoche o altri mondi. Uno dei chiaroveggenti ebbe delle visioni di spettri, ma non riuscì a fornire una descrizione chiara degli esseri che gli erano apparsi.

Nel 1996 la BBC decise di girare un altro documentario, stavolta escludendo indagini di natura paranormale. Risposero all'appello il Sha-Na-Ra, Max, il teschio di Londra e quello ospitato dalla Smithsonian Institution. Anna Mitchell-Hedges declinò l'invito spiegando che il suo era già stato analizzato a sufficienza in passato.

Purtroppo, ancora oggi, non è possibile stabilire quanto realmente siano antichi questi reperti, perché il test al Carbonio 14 è utile solo in caso di sostanze organiche. Il metodo usato in quella circostanza per individuare i falsi fu quello di ricavare un'impronta del teschio con il silicone per poi studiarla al microscopio elettronico. Il silicone mette in risalto ogni piccola traccia lasciata dallo strumento con cui l'oggetto è stato scolpito. In base all'aspetto di tali microtracce di lavorazione è facile farsi un'idea dell'epoca a cui risale: la lucidatura manuale lascia molti solchi irregolari, mentre quella effettuata con una macchina ne lascia di meno e più regolari. Si scoprì allora che i teschi presenti nei due musei non erano antichi quanto si credeva, mentre il Sha-Na-Ra e Max erano stati prodotti circa cinquemila anni prima.

Che siano stati creati cento o mille anni fa, resta il fatto che hanno un notevole impatto sulla vita delle persone che li posseggono, sia positivo che negativo. Ci sono stati casi di guarigione spontanea da molte malattie, risoluzione di profondi blocchi psicologici e un generale miglioramento delle condizioni di vita dei proprietari. Ma ci sono anche persone che raccontano di essere state invase da un terrore inspiegabile alla vista dei teschi, di averli sentiti 'gridare' e di aver visto al loro interno delle immagini orribili. L'effetto che hanno varia di volta in volta, come se fossero in grado di leggere nell'animo di chi li osserva e di comunicare in modo diverso con ciascun individuo. La

stessa Anna Mitchell-Hedges confessa di provare sentimenti contrastanti per il suo reperto e di considerarlo come un demone buono.

I teschi sono spesso associati con i Maya, ma sarebbe più esatto associarli con gli Aztechi. Il teschio appare come simbolo in molte creazioni artistiche e religiose di questi ultimi che, tra l'altro, erano molto abili nella lavorazione del cristallo. Non è un caso che sia stato scelto proprio il cristallo per costruire questi oggetti. Il biossido di silicio, o silice, è la composizione chimica del quarzo, elemento presente in tutti i campi della vita umana da sempre. Nella preistoria la selce serviva per accendere il fuoco e per fabbricare armi e utensili. Nell'antico Egitto un pezzo di cristallo era posto sulla fronte dei defunti per rappresentare il terzo occhio. Dal quarzo deriva la sabbia, usata per costruire. Da esso derivano anche il vetro e la porcellana. E' impiegato per costruire apparecchi ottici. Opportunamente lavorato, è resistente al calore, elastico, trasparente. Grazie alla sua sensibilità verso i campi elettrici è impiegato per fabbricare orologi (quelli al quarzo sono ritenuti i più affidabili), computer, trasmettitori radio e televisivi (le lamine di silicio sono presenti in tutti i circuiti integrati). Pensiamo poi ai suoi impieghi nel campo della magia: sfere di cristallo per vedere il futuro, ciondoli al collo per ottenere serenità, piccole piramidi come soprammobili contro le influenze negative. E' un materiale che travalica i confini tra il mondo concreto e quello astratto, tra la scienza e il soprannaturale. Un potere enorme. Un teschio fabbricato con il quarzo è, in pratica, un universo in miniatura.

Da dove vengono questi oggetti dal fascino ipnotico? Dallo spazio? Da antiche civiltà di cui non si conosce ancora nulla? Da Atlantide? Non ci è dato saperlo. Si dice che contengano informazioni preziose sul futuro dell'umanità che noi non siamo ancora in grado di 'leggere'. Una leggenda maya racconta che quando verranno riuniti tredici teschi a grandezza naturale, l'uomo avrà accesso a nuove conoscenze, ma questo accadrà solo quando egli sarà abbastanza evoluto da farne buon uso. Evoluto in senso spirituale e morale, soprattutto. Visto il grado di sviluppo in tal senso dell'uomo moderno, viene spontaneo sorridere amaramente. Forse è per questo che i teschi ghignano così. Ci guardano e sanno, ahimè, che dovranno aspettare ancora a lungo prima di condividere il loro segreto con noi.



Laura Cherri è nata a Venezia il 10 Febbraio 1971. È autrice dell'ebook di racconti "Riflessi Neri" edito dalla Casa Editrice online Arpanet e del romanzo "Jeremy" edito dalla Ferrara Edizioni. Visitate il suo sito per saperne di più:

<http://utenti.lycos.it/lauracherri>