



FUTURE ARCHITETTURE

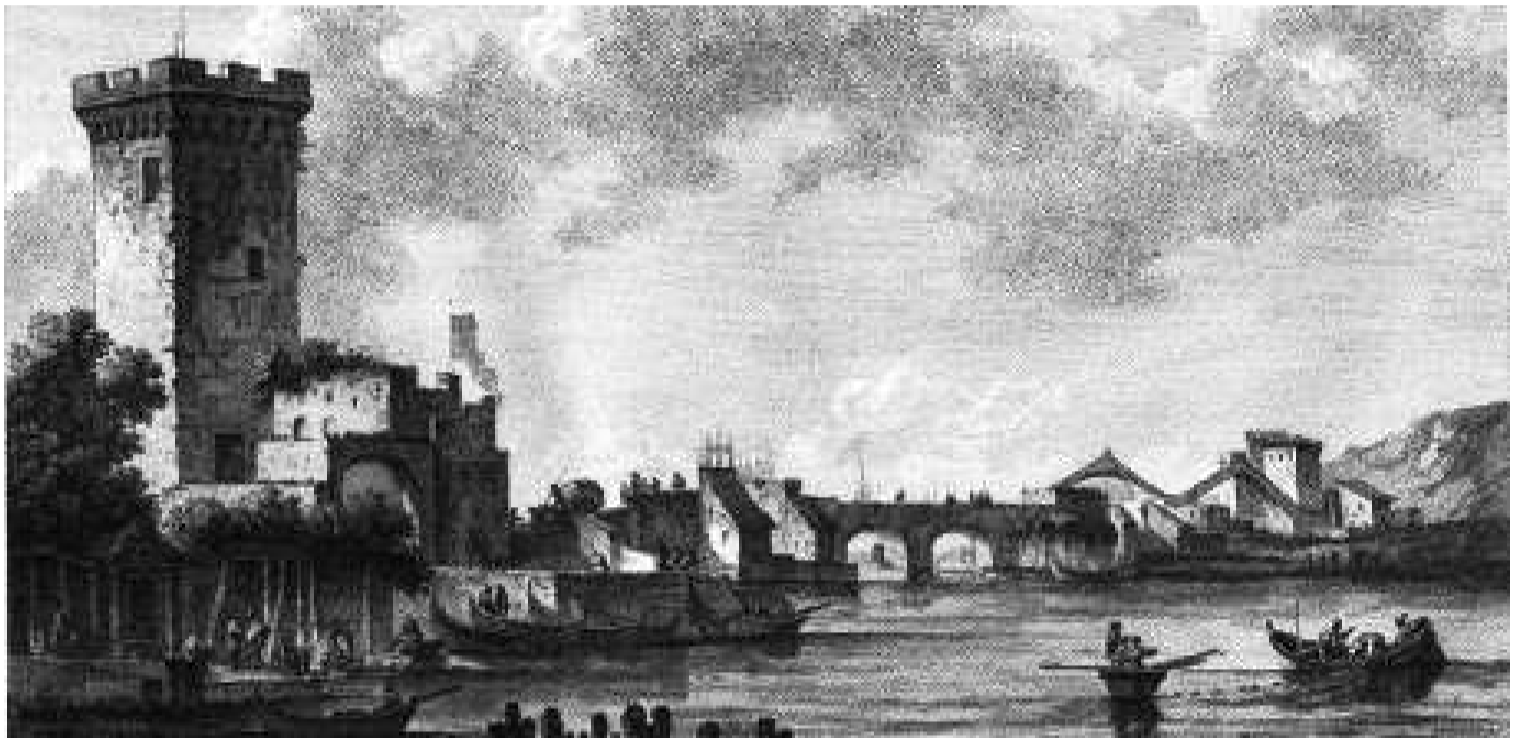
Rubrica del lunedì sul nostro patrimonio culturale



Micenei ai nuovi barbari

(Continua da pag. 10)

In assenza di uno strumento urbanistico, però, sorse il problema se costruire le opere nel mare interno di Taranto, o, più razionalmente, nella rada. Un dibattito che durò circa nove anni, fino al 1897, allorché fu finalmente realizzato un piano regolatore che prevedeva la costruzione del porto mercantile in Mar Grande. I lavori cominciarono nel 1899 e continuarono fino al 1904, con la realizzazione di un molo di circa 400 metri di lunghezza, a ponente, senza, tuttavia, risolvere i gravi problemi legati ai venti di scirocco, che, quando soffiavano, impedivano letteralmente ai navigli mercantili di accedervi. La soluzione fu trovata agli inizi del Novecento, quando il traffico marittimo commerciale risultò notevolmente intensificato dall'importazione di carbone fossile per la Marina da Guerra. Problemi attenuati prima, nel 1903, con la realizzazione, su progetto del Genio Civile di Lecce, di una diga foranea a levante e la riduzione da 270 a 150 metri della bocca di ingresso e, successivamente, nel 1908, con un progetto, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il 15



Veduta del porto di Taranto, presa d'accanto al mercato del pesce. Disegno di Chastelet Da Saint Non

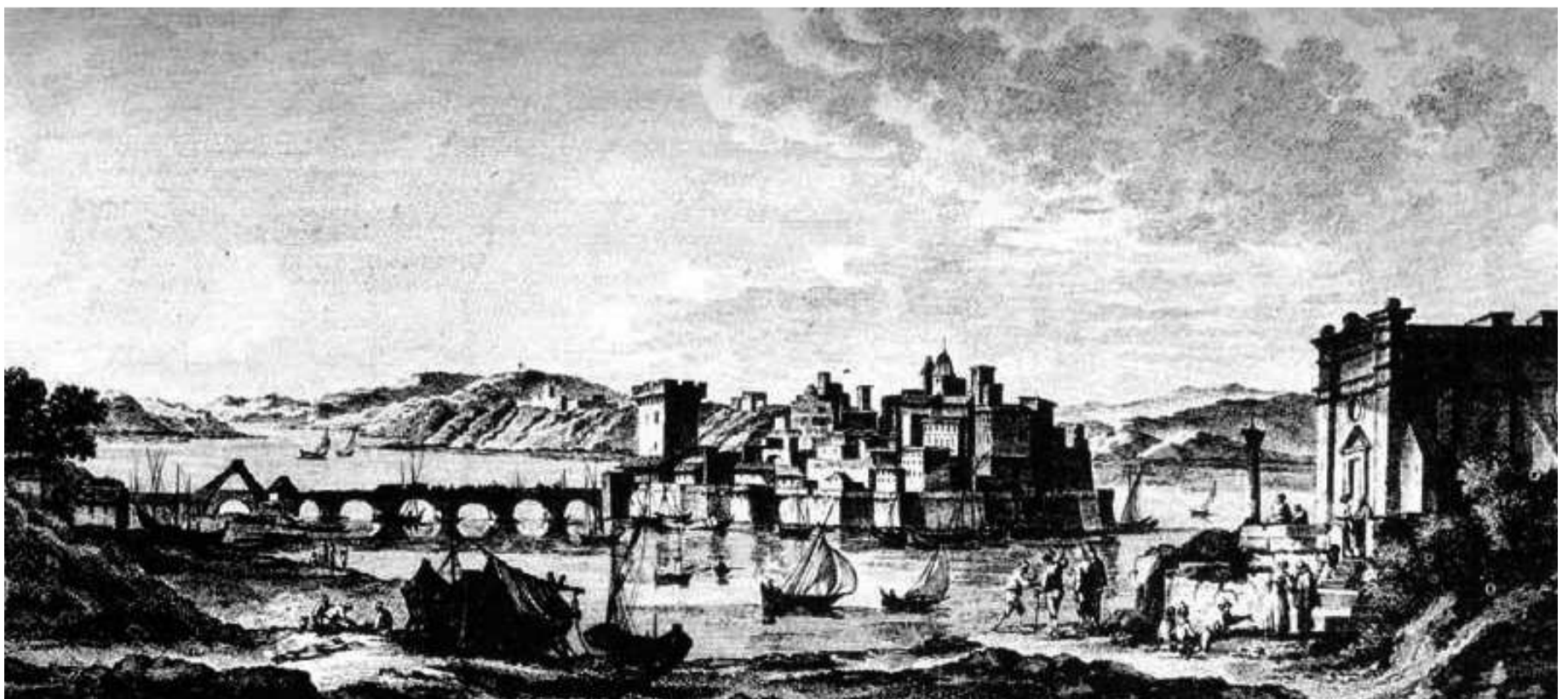
Marzo 1908, che stabiliva la costruzione di un molo orientale, lungo 210 metri per contrastare i venti di libeccio. Nelle opere di sbancamento per la costruzione del porto mercantile, di una collinetta, lo *Scoglio del Tonno*, l'attuale quartiere Croce, furono rinvenuti importantissimi reperti risalenti al periodo precedente alla fondazione di Taranto: nei livelli più alti dello scavo stratigrafico, tra le abitazioni costituite da

capanne circolari, il prof. Quagliati, soprintendente archeologico dell'epoca, rinvenne oggetti metallici, statuette e frammenti ceramici di età micenea, i primi in assoluto rinvenuti nell'Italia meridionale. Già, perché ancora una volta, il piccone aveva avuto la meglio su un autentico monumento antico: forse un emporio miceneo del secondo millennio avanti Cristo, prima ancora di quelli di Naxos, in Sicilia e di Pite-

cusa (Ischia) in Campania, e forse anche precedente di uno a Porto Pirrone, a Saturo, insomma, le cui vicende del Parco Archeologico sono, purtroppo, di scottante attualità. Fu l'ennesimo schiaffo alle nostre nobili origini, delle quali tante realtà urbane nazionali avrebbero saputo far tesoro. Ma la brama di modernità, anche in questo caso, non ha fatto alcuno sconto. Tornando, comunque, alle vicende del porto di Taran-

to, sembrò, tuttavia, che il grave sacrificio dello Scoglio del Tonno, sortì l'effetto desiderato, fino agli anni '60, con l'insediamento, cioè, del colosso siderurgico. Da allora il porto divenne, quasi interamente, un bacino industriale, con un fondale per la cui bonifica, ahinoi, secondo uno studio del Politecnico di Taranto, occorrerebbero centinaia di milioni di Euro, stavolta. Ma qui si apre un altro capitolo.

Gianluca Guastella



Veduta del porto di Taranto, presa dalla porta del porto, detta di Mar Piccolo. Disegno di Chastelet Da Saint Non