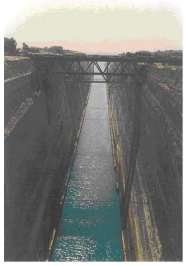
“FERITA” NELLA ROCCIA DEL PELOPONNESO

Corinto (Grecia) – Lascia a bocca aperta veder scorrere sotto il treno, sulla linea ferroviaria Atene-Corinto, il canale artificiale perfettamente tagliato nella nuda roccia. Il convoglio rallenta impegnando il ponte ed i viaggiatori possono affacciarsi ai finestrini per cogliere il particolare… attimo fuggente sull’ennesimo capolavoro dell’ingegno e della fatica umani.



Unisce il golfo di Corinto con il mar Egeo, infilandosi decisamente nell’istmo di Corinto per una lunghezza di 6,345 chilometri, con una larghezza di 25,6 metri ed una profondità massima di 8 metri. Sono queste due ultime cifre che limitano le potenzialità del canale di Corinto, consentendo il passaggio solo ad imbarcazioni di piccola o media stazza, pari, cioè, fino a circa 10mila tonnellate. Il non accesso alle navi transoceaniche, quindi, rimane un neo del “gigante di collegamento” che, comunque, permette d’accorciare di circa 200 chilometri il percorso tra il golfo di Corinto (ed il mar Ionio) ed il mar Egeo, senza la costrizione di circumnavigare il Peloponneso. L’opportunità, in ogni caso, è stata presa al volo dalla navigazione da diporto la cui stima di transito annuale s’aggira sugli 11mila natanti.

Il primo tizio a cui venne in mente una possibilità del genere fu Periandro, secondo tiranno di Corinno e figlio del primo, Cipselo, al quale successe nel 627 a. C. Ma l’impresa apparve ben presto superiore alle più ottimistiche previsioni e l’iniziativa fu scartata preferendo la “comoda” costruzione d’una strada, denominata Diolkos, che attraversasse l’istmo scansando il suo periplo e che permettesse il traffico di trasporti, navi comprese destinate alla fonda nell’Egeo. L’ambizioso programma divenne uno dei tanti pallini dell’imperatore romano Lucio Domizio Enobarbo Nerone Claudio Cesare Augusto Germanico, più semplicemente conosciuto come Nerone, il quale, attorno all’anno 67 d. C., costrinse seimila schiavi ad iniziare i poderosi scavi necessari. Lavori troncati con la sua morte, nel 68, dato che Galba, il successore, non ritenne opportuno proseguirli per l’eccessivo e gravoso impegno.

La moderna volontà operativa prese corpo dopo il 1870, in seguito alla felice realizzazione del

canale di Suez. L'incarico greco venne preso in consegna da una società francese che, per le solite difficoltà economiche, si vide costretta a bloccare i lavori con le due estremità del progetto appena intaccate. Nel 1881, la volontà toccò agli architetti ungheresi István Türr e Béla Gerster, già inizialmente coinvolti nel canale di Panama. Fu la compagnia greca diretta da Andreas Syngros, con Antonis Matsas principale contraente, a sobbarcarsi l'onere dei lavori, finendoli finalmente nel 1893. E regalando inconsapevolmente ai posteri di passaggio crude ma efficaci immagini d'efficienza rivoluzionaria, anche se parzialmente adottata a causa dell'"avarizia" delle misure adottate.

Fronte e retro del biglietto ferroviario Atene-Corinto.

Claudio Beccalossi