

D. — IL CANALE DI CORINTO
SECONDO UNA MEMORIA DEL CAV. S. RAINERI.

(con una tavola).

Il nostro socio cav. Salvatore Raineri ha pubblicato ultimamente nella *Rivista Marittima* un suo studio sulla nuova via marittima che presto si aprirà nel bacino orientale del Mediterraneo attraverso l'istmo di Corinto, e vi aggiunse una cartina contenente i due profili, topografico e geologico, del canale stesso. Già altre volte fu parlato nel nostro *Bollettino* e dallo stesso cav. Raineri intorno a tale lavoro; ed ora crediamo utile, approfittando della cortesia della *Rivista* predetta, di presentare ai nostri soci l'incisione dei profili, accompagnandola con alcuni cenni dichiarativi, che desumiamo interamente dallo studio accurato del nostro collega.

Il canale taglia l'Istmo di Corinto in linea retta da Posidonia,

nuova borgata a due chilometri da Corinto, ad Istmia, poco lungi dalla rada di Kalamaki sul Golfo d'Egina. Il terreno è composto di rocce calcari, quà e là coperte di terreni d'alluvione e di sabbie, od interrotte da crepacci. Gli strati di conglomerato sono molti ed alternati con marne, massime verso il Golfo di Corinto. Nel mezzo di questo svariatisimo suolo ergevasi, fino ad 80 metri d'altezza, un monticello costituito in gran parte di calcare durissimo. Tutto ciò è rappresentato nella fig. 1 e 2 della tavola qui unita. La figura 1 mostra il piano topografico dell'istmo, colle curve orizzontali di 10 in 10 metri. La seconda ce ne dà il profilo geologico.

L'autore, ricordati da prima i progetti e i tentativi di aprire il canale fatti negli antichi tempi, particolarmente quello dell'imperatore romano Nerone (66-68), mette in evidenza il grande ajuto che è dato ora dalla tecnologia moderna ed i rapidi progressi fatti del lavoro. Spiega poi quanto opportunamente siasi impiegata la draga nello scavo degli antiporti, delle imboccature e dei tratti estremi del Canale, e siasi fatto luogo, nel procedere più addentro, al sistema delle gallerie, mine e pozzi da per tutto dove il suolo presentava qualche elevazione. « Si cominciò (egli continua) » dal rasare la calotta superiore all'altezza di 47 metri « sul livello del mare (fig. 4). Questa calotta ha il diametro di 45 metri, ed il suo taglio ha costituito la parte più difficile e costosa del « canale. Il metodo tenuto fu il seguente :

« All'altezza di 47 metri sul livello del mare, il versante di Corinto fu diviso in quattro piani, avente ciascuno la sua uscita indipendente e lo scaricatojo più o meno lontano. Cinque cantieri vennero stabiliti su questo versante e due su quello del Golfo di Kalamaki. « Indi, lungo l'asse del canale, s'intrapresero dalle opposte parti due « gallerie, spingendole nell'interno del monte, e nelle quali s'internavano i vagoni vuoti, che venivano caricati mercè pozzi praticati nella « vòlta (fig. 4 e 5) e che venivano superiormente allargati a guisa « d'imbuto. La galleria veniva indi demolita all'indietro, a mano a « mano che il materiale sopra di essa veniva sgombrato, nel tempo « stesso che la si spingeva avanti.

« Un'altra difficoltà, considerata la strettezza della trincea, proveniva dal dovere sistemare, in uno spazio di appena 35 metri, un tal « numero di cantieri serviti ciascuno da un pajo di locomotive, coi loro « vagoni ». Per tutti questi lavori la Compagnia dispone di un ricco materiale di perforazione e trasporto, tra cui 12 locomotive, 550 carri, 159 carretti. Dal maggio del 1882 all'aprile del '87 si asportarono 5,200,000 dei 7,800,000 m. c. di terra.

Ma frattanto gli ingegneri della Società Costruttrice scopersero delle marne per l'appunto all'altezza assegnata alla battuta dell'onda del futuro canale, e per una lunghezza di circa 4 chilometri, ciò che rende necessari dei ripari contro l'azione roditrice dell'acqua smossa dalle navi. Questo inconveniente, e l'altro della impossibilità di conservare il pendio progettato a sponde così facilmente disgregabili, furono cagione, assai più che la lentezza o la sospensione del lavoro, per cui si dovette prorogare l'apertura del Canale, la quale prima era stata fissata per quest'anno. Di fatti restano ancora da rimuovere almeno altri 1,950,000 m. c. di terra e da murarne circa 110,000 m. c. L'inaugurazione fu pertanto differita al 1891 elevandosi la spesa da 30 a 50, e forse a 55 milioni di lire.

Però il Raineri considera di poco momento queste difficoltà, confrontandole con quelle che accompagnarono la costruzione d'altri canali; e da una lettera del gen. Türr trae speranza, che già nel 1890 possa essere compiuta l'opera.

L'autore procede quindi a rilevare i vantaggi che verranno alla navigazione ed ai commerci dal Canale di Corinto. Ricorda quello che il Türr notò già a Venezia nel 1881: dai porti dell'Adriatico al Pireo il viaggio s'abbrevierà di chilometri 342, da quelli del Tirreno di chilometri 176. La rotta per il Golfo di Corinto è più sicura e più comoda; perchè si schivano i mari burrascosi verso il Capo Matapan, e si percorrono coste fornite di buoni porti.

L'autore fa poi un calcolo dei vantaggi finanziari derivabili dal nuovo canale. La tariffa deliberata dalla Società costruttrice per i diritti di passaggio (L. 1 per persona e per tonnellata), non è tale, secondo l'autore, che possa impedire alle navi e i viaggiatori, massime da e per l'Adriatico, di preferire la nuova via. Quale sia stato il movimento marittimo che ebbero negli ultimi anni l'Italia e l'Austria-Ungheria nell'Arcipelago Greco e nel Mar Nero, e la Grecia nei porti d'Italia apparisce da un riassunto presentato in questo luogo dall'autore. Egli nota bensì una certa diminuzione nel movimento italo-greco, ma la crede soltanto passeggera, attribuendone la causa sopra tutto alle tristi condizioni sanitarie del nostro paese, in questi ultimi anni, per le quali furono mutati gli itinerari di navigazione a nostro danno.

In condizioni normali si fa assegnamento su un transito dall'Adriatico di 1,500,000 tonnellate circa di navi italiane, quasi altrettanto di austro-ungariche e d'altra bandiera, e 2,500,000 tonnellate dall'Jonio, senza contare il cabotaggio greco.

È vero che il Canale subirà la concorrenza della strada ferrata del

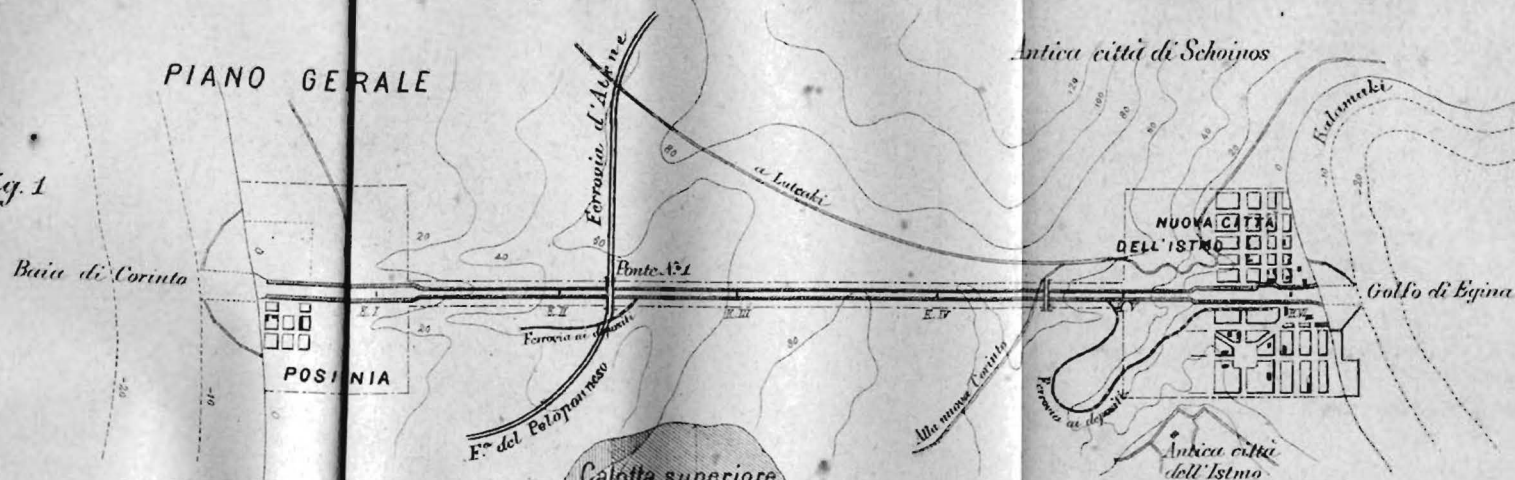
Peloponneso, che per il ponte di ferro, già costruito sul nuovo canale, congiungerà le estremità della penisola ad Atene; quella pure delle grandi ferrovie settentrionali attraverso i Balcani per Costantinopoli e per Salonico; infine anche l'altra dell'antica linea di navigazione, che potrà essere continuata senza danno dai grandi piroscafi provenienti dal Mediterraneo occidentale, per la poco maggiore spesa di combustibile. Ma appunto perciò, conchiude il Raineri, la Società del Canale deve contare e favorire le linee celeri postali dal Tirreno e dall'Adriatico in Levante, e gli Italiani più che gli altri popoli del Mediterraneo possono risentirne i migliori effetti morali e materiali.

Tavola dimostrativa del metodo adottato nel taglio del Canale di Corinto. — Salvatore Raineri

Bollettino della Società Geografica

Aprile 1888

Fig. 1



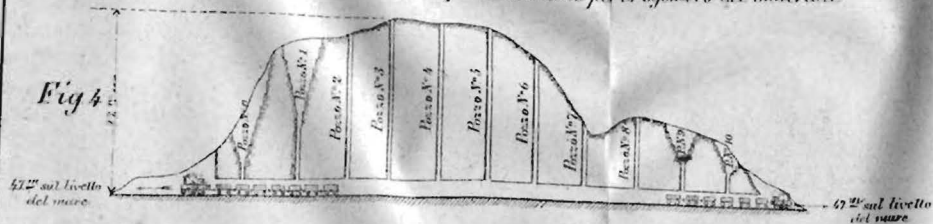
Profilo longitudinale che dimostra la formazione geologica del terreno e il progresso probabile dei lavori

Fig. 2



Profilo della calotta superiore che mostra la galleria sotterranea e i pozzi verticali per lo scontro dei materiali

Fig. 4



Disposizione delle gallerie per lo scontro dei materiali dai pozzi

Fig. 5

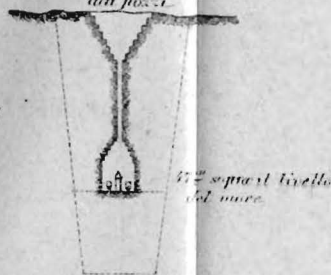


Fig. 3

