

FLORE
Repository istituzionale dell'Università degli Studi di Firenze

Amnesìa_ Il Mediterraneo di Taranto

Questa è la Versione finale referata (Post print/Accepted manuscript) della seguente pubblicazione:

Original Citation:

Amnesìa_ Il Mediterraneo di Taranto / Moschetti, Vincenzo. - STAMPA. - (2016), pp. 1-68.

Availability:

The webpage https://hdl.handle.net/2158/1072627 of the repository was last updated on 2022-10-02T13:36:49Z

Publisher:

DIDApress

Terms of use:

Open Access

La pubblicazione è resa disponibile sotto le norme e i termini della licenza di deposito, secondo quanto stabilito dalla Policy per l'accesso aperto dell'Università degli Studi di Firenze (https://www.sba.unifi.it/upload/policy-oa-2016-1.pdf)

Publisher copyright claim:

La data sopra indicata si riferisce all'ultimo aggiornamento della scheda del Repository FloRe - The above-mentioned date refers to the last update of the record in the Institutional Repository FloRe

(Article begins on next page)

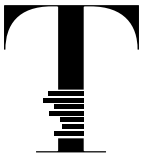
03 May 2026

VINCENZO
MOSCHETTI

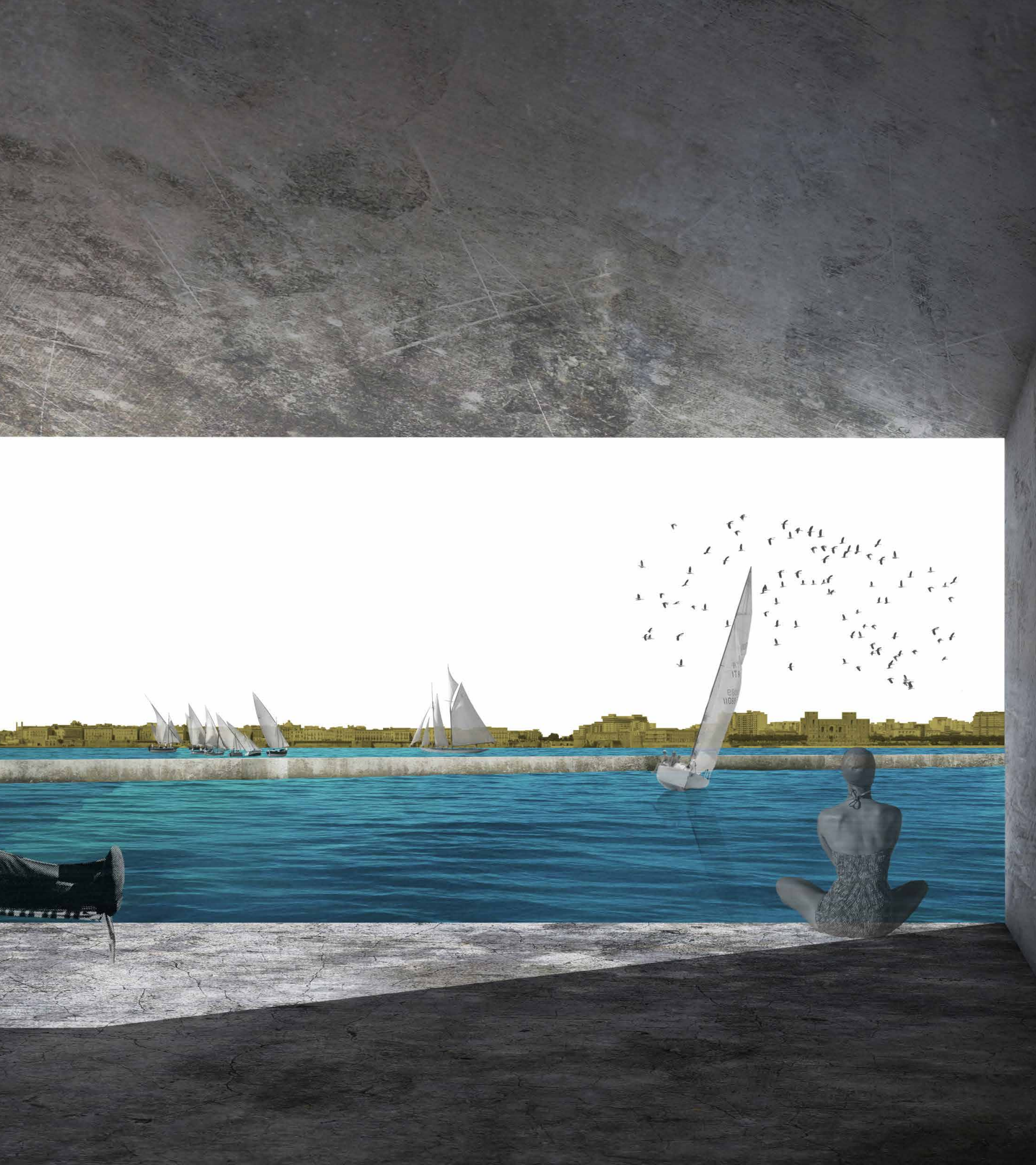
Amnesìa

Il Mediterraneo di Taranto









UNIVERSITÀ DEGLI STUDI FIRENZE | DIDA DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA

Il presente volume è la sintesi della tesi di laurea a cui è stata attribuita la dignità di pubblicazione.

"Per le capacità intellettuali dimostrate nel lavoro di tesi che è riuscito a narrare attraverso elementi di chiara originalità nel linguaggio dell'Architettura la storia antica, il dramma contemporaneo e il sogno futuro della città di Taranto".

Commissione: Proff. F. Arrigoni, R. Bologna, C. C. Buccolieri, M. Coppola, P. Gallo, P. Giovannini, R. Masini, M. Pivetta

Ringraziamenti
A coloro che hanno letto e raccontato insieme a me questo luogo e questo mare tutto.
A coloro che riconoscendo l'amnesìa si sforzano ogni minuto di abitare la città e le sue straordinarie architetture.
A coloro che — lavando la soglia delle proprie case, i propri salotti — mi hanno aperto la porta facendomi riconoscere la storia, densa, di questa città mediterranea.

A Hélène Claude Francès, ai suoi libri.

in copertina
Teca in forma di conchiglia in argento e doratura.
Realizzata da due valve imitanti la forma del P*ecten Jacobaesus* unite da una cerniera.
Sulla faccia interna ed esterna del coperchio, Nereide su mostro marino.
(seconda metà del III secolo a.C)
MArTA, Museo Nazionale Archeologico di Taranto

Laboratorio
Comunicazione e Immagine
Dipartimento di Architettura Università degli Studi di Firenze

© **2016**
DIDAPRESS
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze
via della Mattonaia, 14 Firenze 50121

ISBN 9788896080702

Stampato su carta di pura cellulosa *Fedrigoni X-Per*

ELEMENTAL CHLORINE FREE GUARANTEED · ACID FREE · LONG-LIFE ISO 9706 · HEAVY METAL ABSENCE CE 94/62

VINCENZO
MOSCHETTI

Amnesìa

Il Mediterraneo di Taranto

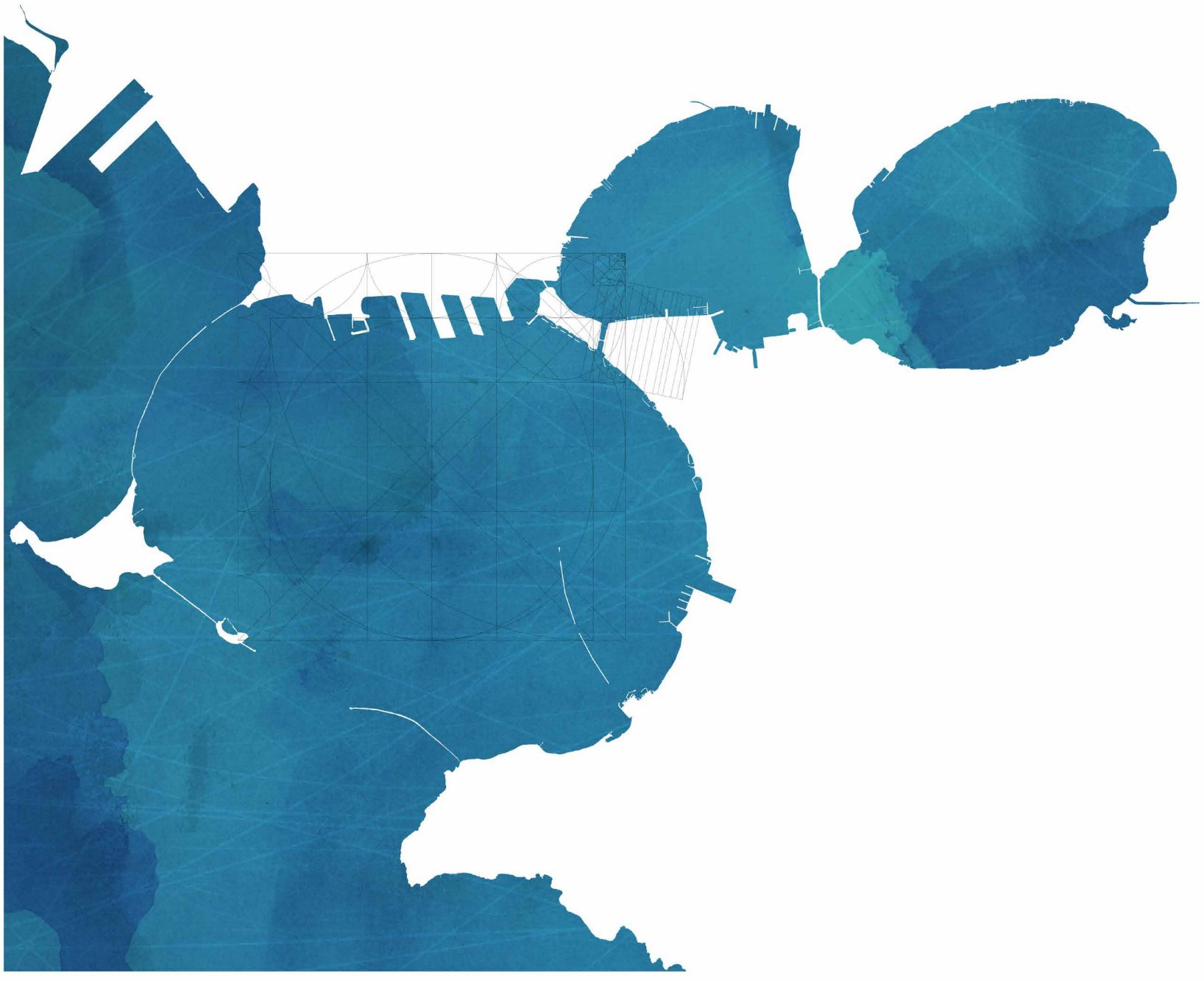
E se la trovi povera, non per questo Itaca ti avrà deluso.
Fatto ormai savio, con tutta la tua esperienza addosso
già tu avrai capito ciò che Itaca vuole significare.
(Konstantinos Kavafis, Itaca, 1911)



Scongiurare l'oblio

Questo lavoro di Vincenzo Moschetti rappresenta innanzitutto uno strumento di dialogo tra l'autore e le proprie origini. Un dialogo in cui l'uomo che vuole essere architetto utilizza il progetto come strumento necessario al fine di individuare una propria visione del mondo. Amnesìa in sé raccoglie più piani di interpretazione. Il primo è relativo al titolo stesso con cui l'autore ha voluto marcare fin da subito una sorta di denuncia nei confronti della propria città, ove il terreno di scontro è delimitato tra l'abbandono e la rovina dei centri storici e l'immobilismo sociale, quindi anche culturale, che contro questa emergenza si scontra senza esito; tutto questo un istante prima che diventi oblio.
Il secondo sottende ad una visione di quei sistemi insediativi che ancora chiamiamo città, ma che forse dovremo iniziare a nominare in altro modo, in cui l'immanenza delle oggettività mnemoniche paiono ormai ingombranti tasselli di un passato buono solo per qualche foto da social network o per spennare qualche romantico turista nordeuropeo. In realtà, si voglia o meno, le città soprattutto le nostre, di questo sono fatte e su questo andrebbero ripensate.
L'operazione che l'autore mette in atto può essere interpretata come drammatica: innesti anche volutamente violenti di inediti dispositivi che invece di rielaborare all'infinito lessici ormai moribondi attraverso congetture e sintagmi relativistici, buoni a garantire al massimo una miserabile sopravvivenza, determinano un trauma con l'obiettivo della completa guarigione. Non ricuciture quindi ma amputazioni e addizioni di nuovi strumenti che, come in un entità *umana-cyborg*, possano garantire accesso ad altrimenti impensabili ulteriori funzionalità.
L'amnesia come detto è l'anticamera dell'oblio, ma in architettura quest'ultimo è equivalente sinonimo di distruzione e il progetto vuole indagare proprio questo: la necessità dell'anti-distruzione, la necessità cioè dell'Architettura stessa.

Michelangelo Pivetta
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze



Un’altra estate

Dove è ora campagna, lì fu la capitale della Magna Grecia;
dove è Taranto, là sorgeva una rocca ardita;
tu Quinto Fabio Massimo, voi Goti e Saraceni non gloriatevi.
Distruggeste crudelmente la città, ma potevate annullare
le sue delizie, lo straordinario spettacolo della natura?

(G. Regaldi, 1845)

Ogni anno, d’estate, le città del Mediterraneo si riversano nel mare.
Ogni estate, la città di Taranto, stagione dopo stagione, ritrova la sua memoria. La storia parte da secoli lontani, fa parte di una coscienza molto profonda ormai assorbita dall’intera città, una coscienza che col tempo è quasi svanita.

Potrebbe tradursi così la vicenda contemporanea di questo luogo, una città mediterranea che soffre di amnesìa. La perdita di memoria legata al mare, da dove tutto nacque, probabilmente è avvenuta a causa di insediamenti, all’interno del paesaggio circostante, che ne hanno completamente modificato la conformazione; l’orizzonte sulla terra non è più come prima, quel che resta è ormai lo Jonio.

Così come qualcosa d’improvviso, come un abbaglio, il mare con il suo blu, diventa la ragione di un’esperienza, l’occasione di una riconquista per un luogo troppo spesso dimenticato, un luogo ormai oscurato dalla presenza contemporanea di un’acciaieria che ha imposto il cambiamento del tempo, scollegando dalla sua origini quella città tanto amata da Quinto Orazio Flacco.

Ciò che vi è di straordinario è la ricchezza che questa città contiene, un tesoro legato profondamente al paesaggio mediterraneo lodato da François Lenormat durante i propri viaggi, definendolo “di incomparabile bellezza”.

Tutto qui parla di mare, tutto qui è stato fatto in relazione al mare, tutto qui vede il mare. Ossessivamente si ripete questa parola come se fosse necessario rimarcarla, ma del resto la verità è che questo elemento deve essere restituito alla città, la verità è che tutti devono tornare a sentirne il profumo, a vedere il colore; tutti devono tornare a ricordare.
L’esigenza, architettonica e umana quindi, si traduce nella creazione di luoghi necessari affinché la città torni a vedere, affinché la città ricordi non solo per un’altra estate.

In quelle estati che hanno ormai nel ricordo un colore unico, sonnecchiano istanti che una sensazione o una parola riaccendono improvvisi, e subito comincia lo smarrimento della distanza, l’incredulità di ritrovare tanta gioia in un tempo scomparso e quasi abolito. Un ragazzo – ero io? – si fermava di notte sulla riva del mare – sotto la musica e le luci irreali dei caffè – e fiutava il vento – non quello marino consueto, ma un’improvvisa buffata di fiori arsi dal sole, esotici e palpabili.

(C. Pavese, da Fine d’Agosto)



pagina precedente
Sulle rive dello Jonio,
geometrie di un paesaggio, 2015

Mediterranea Passione verso il Mar Jonio

Il mito è la memoria

I suoi confini non sono definiti né nello spazio né nel tempo. Non sappiamo come fare a determinarli e in che modo: sono irriducibili alla sovranità o alla storia; non sono né statali né nazionali. Somigliano al cerchio di gesso che continua ad essere descritto e cancellato, che le onde e i venti, le imprese e le ispirazioni allargano o restringono.

Lungo le coste di questo mare passava la via della seta, s'incrociavano le vie del sale e delle spezie, degli olii e dei profumi, dell'ambra e degli ornamenti, degli attrezzi e delle armi, della sapienza e della conoscenza, dell'arte e della scienza. Gli empori ellenici erano a un tempo mercati e ambasciate. Lungo le strade romane si diffondevano il potere e la civiltà. Dal territorio asiatico sono giunti i profeti e le religioni. Sul Mediterraneo è stata concepita l'Europa.
È difficile scoprire ciò che ci spinge a provare a ricomporre continuamente il mosaico mediterraneo, a compilare tante volte il catalogo delle sue componenti, verificare il significato di ciascuna di esse e il valore dell'una nei confronti dell'altra: l'Europa, il Magreb e il Levante; il giudaismo, il cristianesimo e l'Islam; il Talmud, la Bibbia e il Corano; Atene e Roma; Gerusalemme, Alessandria, Costantinopoli, Venezia; la dialettica greca, l'arte e la democrazia; il diritto romano, il foro e la repubblica; la scienza araba, il Rinascimento in Italia, la Spagna delle varie epoche, celebri e atroci. Qui popoli e rase per secoli hanno continuato a mescolarsi, fondersi e contrapporsi gli uni agli altri, come forse in nessun'altra regione di questo pianeta. Si esagera evidenziando le loro convergenze e somiglianze, e trascurando invece i loro antagonisti e le differenze.
Il Mediterraneo non è solo storia.[1]

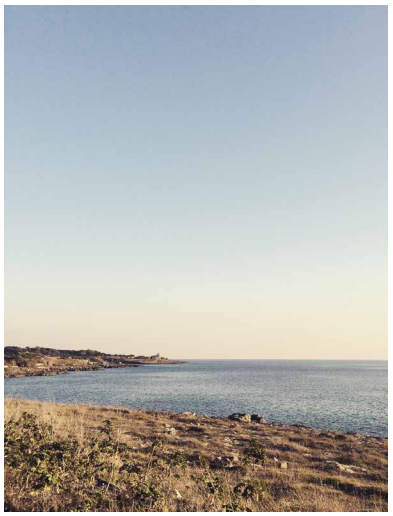
Dove mare è

Dopo l'istante magico in cui i miei occhi si sono aperti nel mare, non mi è stato più possibile vedere, pensare, vivere come prima.

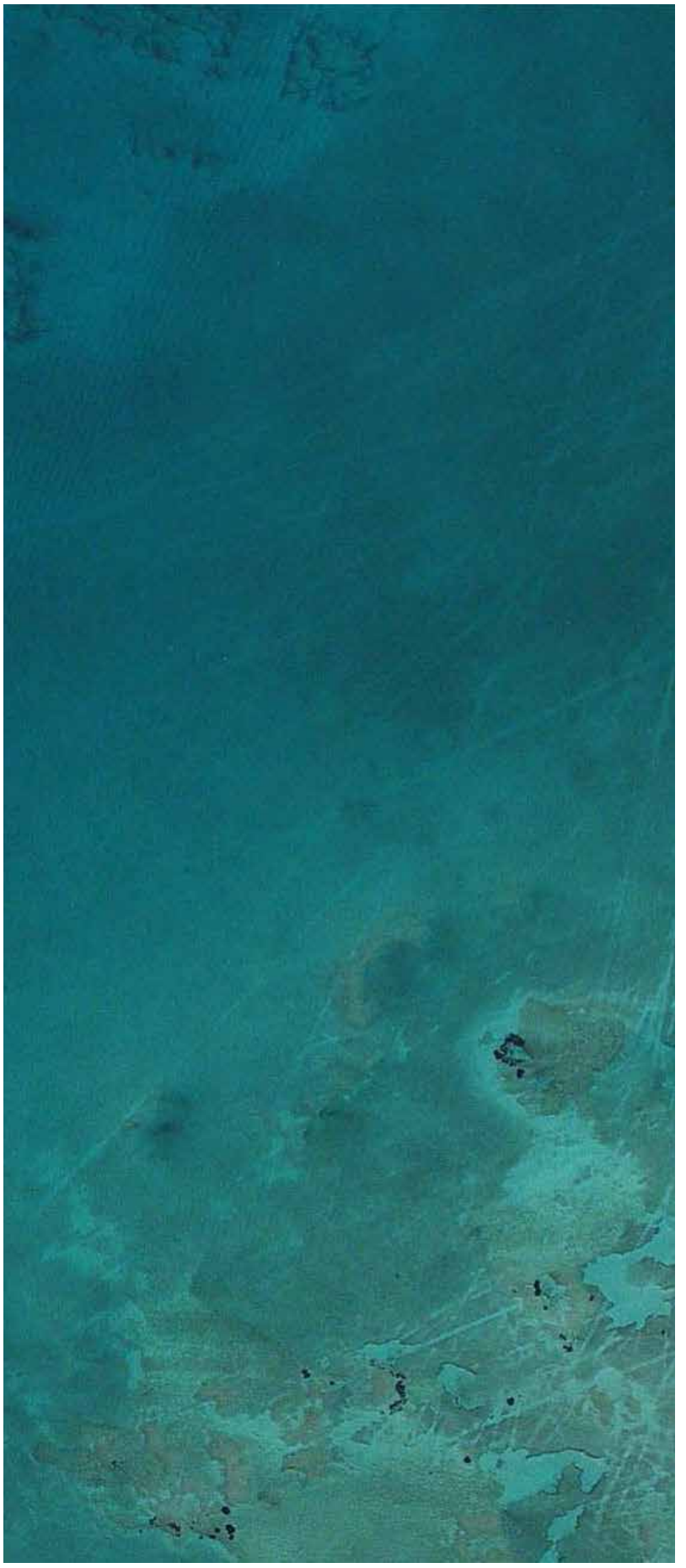
(J. Cousteau[2])

Probabilmente è stato questo l'inizio di tutto.
Qui nasce l'esperienza onirica, da qui prende avvio il viaggio verso il Mar Jonio, un mare classico come il Mediterraneo, anzi, un mare ricco di una 'classicità' ormai contrapposta a una contemporaneità energica fatta di luoghi a volte dimenticati.
Il mare è la traccia comune di tutto, esso penetra con le sue acque nelle insenature, si infrange sulle scogliere – raramente aspre – e colora con il suo blu le terre dorate circostanti.
La lettura di questo viaggio parte dal Nord, ovvero dall'esperienza mai banale di Sverre Fehn, norvegese, strettamente legato a quei mari e quei fiordi ghiacciati. Il mare, per chi l'ha sempre visto e respirato, rimane un elemento fondante nel progetto d'Architettura, imprescindibile e inscindibile dal disegno che sempre accompagna le visioni e le sensibilità di chi vi è nato.
"La nave, con il mare, è il soggetto che ricorre con più frequenza negli innumerevoli schizzi che Fehn ha raccolto in molti album e quaderni, mescolandosi ad annotazioni, appunti, scritti, progetti e disegni appena abbozzati. Tra questo materiale in apparenza eterogeneo, come sottolinea Dal Co nel saggio introduttivo *Tra terra e mare. L'architettura di Sverre Fehn*[3], leggère come gusci di noci, massicce come vascelli, sottili come imbarcazioni vichinghe, tozze come galere, le sagome delle navi che Fehn disegna hanno il medesimo significato che le loro vele avrebbero sulla distesa del mare. Consentono di misurare le distanze tra quanto sta loro intorno, ordinano le parti del racconto di cui costituiscono la premessa e ribadiscono come ogni interrogazione in esso contenuta non possa che trovare un'unica risposta. La loro presenza tra le annotazioni dei progetti, rispetto ai quali rappresentano una necessaria ma radicale alterità, dimostra che il senso di ogni divagazione architettonica in null'altro consiste se non in una constatazione malinconica e come ciascuna costruzione non possa che esprimere il sentimento di una perdita: un naufragio".
I naufragi del tempo, spesso accolti nella memoria di tutti noi, qui vogliono essere riprodotti attraverso una lettura dell'Architettura sempre basata sull'orizzonte blu, un orizzonte mediterraneo che già per sua definizione fa presagire un risultato assoluto. L'indagine della cultura e dei caratteri marinareschi diventa perciò necessità e forma, diventa ricerca formativa per nuovi approdi in luoghi eterni.
Il Mediterraneo per la sua conformazione non è altro che una porta marina. La penisola italica, infatti, trova qui il senso del proprio destino: essa è l'asse mediano del mare, e si è sempre sdoppiata, molto più di quanto non si dica, tra un'Italia volta a Ponente e un'altra che guarda a Levante. Queste sono terre di transumanze, di viaggiatori, di naviganti, terre dove le vie sono ancora segnate nei paesaggi come linee indelebili o almeno difficili da cancellare, scriverebbe Chatwin; come quelle cicatrici che segnano la pelle di un uomo per tutta la vita. Qui, e maggiormente in Puglia, l'identità e l'equilibrio vitale della terra e del paesaggio sono realizzati dalla triade ulivo-vite-grano; questa e niente altro è ancora in parte la realtà.
Secondo Braudel[4] il mare bisogna cercare di immaginarlo, di vederlo con gli occhi di un uomo del passato: come un limite, una barriera che si estende fino all'orizzonte, come un'immensità ossessiva, onnipresente, meravigliosa, enigmatica. In questo limite si staglia la sua Architettura, una costruzione che sempre rincorre l'orizzonte, come quella di Konstantinidis ad Anávyssos o di Libera a Capri, un'Architettura che sempre si compie con e per il mare.
L'età contemporanea per pura necessità, per proprio ritmo, fa del Mediterraneo attuale un lago. Poiché è di superfici che si tratta, non dimentichiamo infatti che "il Mediterraneo di Augusto e di Antonio, quello delle crociate o anche quello delle flotte di Filippo II, era

[1] Matvejević P. 1991, *Breviario Mediterraneo*, Garzanti Libri, Milano.
[2] Cousteau P. (1910-1997) è stato un esploratore, navigatore, militare, oceanografo e regista francese.
[3] Dal Co F. 2009, *Tra Terra e mare. L'architettura di Sverre Fehn*, in C. Norberg-Schulz, G. Postiglione, *Sverre Fehn. Opera Completa*, Mondadori Electa, Milano, seconda edizione.
[4] Braudel F. 2013, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano.







cento, mille volte più grande di quanto non ci appaia oggi quando viaggiamo attraverso lo spazio aereo o marino. Parlare del Mediterraneo storico significa dunque restituirgli le sue dimensioni autentiche, immaginarlo in una veste smisurata. Da solo, esso costituiva in passato un universo, un pianeta".
Pare che i cretesi siano stati i primi a osare spingersi in alto mare, raggiungendo verso sud il delta del Nilo. Così, Ulisse arrivato a Itaca nelle vesti di mercante cretese spiega:

Il cuore m'indusse a far vela verso
l'Egitto.
Armai nove navi, raccolsi presto la
ciurma.
Stettero allora i compagni, a me cari,
sei giorni a convitto festosi...
Il settimo giorno salpammo da Creta
col vento di Bòrea, che bello e robusto
soffiava,
come fossimo spinti giù per corrente.
...seduti stavamo... la sola
guida alle navi era il vento e il timone.
Arrivati che fummo alla bella corrente
del Nilo,
il quinto giorno era sorto...[5]

Ed è così che probabilmente arrivarono in quel bacino che avrebbe preso il nome di Mar Jonio, una porzione del quale, dopo la fondazione della città, si sarebbe chiamata Golfo di Taranto; un pezzo di mare battezzato dalla più alta classicità come uno dei luoghi più ameni della terra.
Forse, proprio in questo caso, si tratta davvero di un amore sconfinato per una parte di paesaggio, qualcosa che sempre – attraverso l'essenza mediterranea – farà in modo di ricordare la citazione di White secondo il quale

Innamorarsi è un'esperienza desolante, ma non quando accade con un paesaggio.

a lato
Mar Jonio, 2015

in alto a sinistra
Golfo di Taranto, 2014

in alto a destra
via Garibaldi, 2014

[5] Versione italiana di Enzio Cetrangolo.

“Istoria Tarentina”

in basso
Colonne doriche,
Tempio di Poseidone,
V secolo a. C.

pagina seguente
Cattedrale di S. Cataldo,
X secolo

Il Satyrion, il dominio sulle contrade dell’opima Taranto, di divenire il flagello degli Iapigi: di questo ti faccio dono.

È il Dio di Delfi che parla.
Chi ascolta e riceve compiti è Falanto.
Siamo negli ultimi anni dell’ VIII secolo a. C., dopo la prima guerra contro Messene combattuta da Sparta e durata diciannove anni per la conquista di terre. La tradizione, desunta soprattutto da due antichi racconti di Antioco e di Eforo tramandati da Strabone, sui quali si è esercitata perennemente l’esegesi di eruditi e di storici, pone dunque alla fine di questo secolo la colonizzazione di Taranto da parte del lacone Falanto.
Il nome di Taranto, già noto secondo la tradizione all’oracolo di Delfi, potrebbe dipendere poi da un fiume che sfocia non lontano dall’attuale città, il Tara, noto a greci e romani come Taras o dal termine sanscrito taranta-h, ovvero ‘mare’[1].
Con l’attestarsi di questi coloni di dialetto dorico di fronte all’insediamento dello Scoglio del Tonno, inizia la storia di Taranto, la cui fondazione risulta essere fissata nel 706 a.C.
Una città la cui storia conobbe epoche di ineguagliabile splendore[2].

Nell’attuale isola della Città Vecchia, un tempo penisola, tra il Mar Piccolo composto da due seni e il Mar Grande, sorgeva l’antico insediamento urbano, conseguentemente riconosciuto dagli storici e dagli archeologi come acropoli. Fu qui che intorno al V secolo a.C., periodo in cui vennero erette le maestose colonne doriche del tempio consacrato a Poseidone, la città magno-greca iniziò ad espandersi divenendo una vera potenza del Mediterraneo.
Tuttavia nel 209 a.C., quasi con le medesime modalità con le quali era stata presa nel 213, Taranto era occupata da Quinto Fabio Massimo. Una gran parte del territorio fu confiscata dai romani, trasformata in *Ager publicus* e concessa in affitto ai precedenti proprietari.
Distrutta la spina dorsale della città, inscritta in un organismo statuale di ampiezza strutturata, Taranto veniva avviata verso un modello significativamente e radicalmente diverso: non più rumoroso mercato dal respiro internazionale, ma una tranquilla città di periferia dove magari caratteristiche e giochi continuano a suggerire ozi e mollezze. Si apre la stagione della decadenza della Taranto magno-greca cui va affiancandosi una romanizzazione culturale dai passi piuttosto lunghi.



[1] Porsia F., Scionti M. 1989, *Le città nella storia d’Italia. Taranto*, Laterza, Bari.
[2] Per tutte le vicende cfr. la più celebre, completa e valida classica, Wuilleumier P. 1939, *Tarente dès origines à la conquete romaine*, Paris, trad. it. Ettorre G. 1987, *Taranto dalle origini alla conquista romana*, Taranto, spec. pp. 9-47.

La ricostruzione, voluta da Niceforo II affidata ad un altro Niceforo, datata in base a calcoli complessi al 967, è ricordata dal testo di descrizione di lingua greca ritrovato nell'arx, ma poi perduta, unica memoria sopravvissuta di questo importante atto fondativo. Sostanzialmente resta inespugnata, tanto sarebbe rimasta in mano bizantina fino a circa la metà del secolo XI, quando avrebbe iniziato ad essere oggetto dell'impresa dei Normanni. Tuttavia avrebbe conservato l'impronta ricevuta dalla ricostruzione del 967, alla quale è stata fatta risalire, sostenendola con considerazioni di natura geologica e con la scoperta di resti nella zona, la colmata della costa settentrionale bassa sul Mar Piccolo.

Lo schema, seppur non fa riferimento alle più antiche vestigia del probabile assetto ippodameo, è del resto congruente con quello dei ceti di nuova fondazione bizantina: la posizione su un costone, la forma allungata della città, un asse viario principale che la innerva, la predisposizione per l'espansione verso nuovi quartieri. In una città che, dunque, con tormento analogo a quello vissuto in ogni parte d'Europa, giunge la più moderna strutturazione alle soglie del 1000, cominciano a distinguersi, attraverso una documentazione che va intensificandosi, edifici sacri e monasteri. I due più importanti sono la Cattedrale, e il monastero di San Pietro, citato dal 970, conosciuto anche come monastero dei santi apostoli o dei SS. Pietro e Paolo. Solide mura cingevano la città e porte, una delle quali sembra avere un nome (Terranea), la mettevano in comunicazione con il territorio. Riferite al 1042 sono le notizie dell'arrivo a Taranto di Giorgio Maniace[3]. Di questo primo e fallito assalto di cavalieri normanni alla città attraverso



gli scritti, si conferma la presenza del ponte che congiungeva l'estrema punta occidentale della penisola alla terraferma il quale permetteva di raggiungere rapidamente la città senza essere obbligati a percorrere la lunga strada costiera del Mar Piccolo.

Taranto, per la maggior parte circondata del mare, sarebbe senz'altro un'isola se non vi fosse una modesta collina[4].

Pertanto durante l'età sveva la città risulta essere configurata nei suoi spazi attraverso linee fondamentali che accompagneranno gran parte delle fasi storiche successive.

Nella Città Vecchia si insediarono i grandi monasteri domenicani e benedettini con il loro impianto claustrale che, al pari dei Palazzi nobili, definirono l'agglomerato urbano fino alla seconda metà dell'ottocento.

Il 1463, forse per una congiura ordita dallo stesso re Ferdinando, il principe di Taranto cessava di vivere. Il principato veniva immediatamente avocato alla corona regia e il re si affrettava a promettere ai tarantini di tenerli per sempre nel demanio regio e di non alienare la città se non a suo figlio. Fu da questo momento che gli atti più consistenti dell'attività edilizia in città si manifestano determinati dalla minaccia turca e veneziana. Probabilmente il senese Francesco di Giorgio Martini, grande architetto militare al seguito di Alfonso, disegnò l'opera della nuova fortezza seguendola dal 1481 fino al compimento. La separazione della città della terraferma fu attuata approfondendo il fossato che diventava l'antica rocca. Era stabilito che il nuovo castello fosse costruito a spese della corte e che le mura cittadine e una torre sul fossato dovessero essere a carico dell'Università. Due ponti levatoi congiungevano il castello alla città (ponte dell'Avanzata) e alla campagna (ponte del Soccorso). Anche le fortificazioni della parte occidentale della città, ridotta ormai in isola, furono potenziate. La città era in tal modo isolata, munita e controllata. Non vi fu molto tempo per gli aragonesi di utilizzare il castello. Appena tre anni dopo la conclusione dei lavori, gli stessi spagnoli, da assedianti, né sperimentavano l'imprevedibilità.

I francesi di Carlo VIII avevano invaso il regno e i tarantini l'avevano sollecitamente consegnata ai francesi. Ritiratosii Carlo VIII dall'Italia (1496), la città cedeva per fame agli aragonesi. Contemporaneo di questa vicenda, il Galateo scriveva:

La città fortissima per sito e muraglie e di bello e maestoso aspetto. Dove ora è la città, credo, che anticamente fosse la rocca [...] Siede superba fra due mari, di cui l'uno appellano grande e l'altro piccolo, il quale come quello di Bisanzio, ossia di Costantinopoli; e soprabbondante di pescaggione, questo riceve in sé le acque di molte fonti, e lo stesso Galeso, che abbiamo nominato, il più piccolo dei fiumi. Dalla parte del mare grande sono alte inaccessibili rupi, dal mare piccolo un lido arenoso.

[3] De Pouille G. 1961, *La geste de Robert Guiscard*, «Testi e Monumenti dell'Istituto Siciliano di Studi Bizantini e Neoellenici», ed. M. Mathieu, Palermo, n. 4, L. I, vv. 492-6, pp. 124-7.

[4] Ivi, L. I. vv. 541-40, p. 128: "Namque mari septum maiori parte Tarentum / insula mox fieret, modicus nisi collis adesset".

Fronte del Castello Aragonese sul lato del Canale Navigabile ampliato in età spagnola, atto con il quale definitivamente la Città Vecchia fu separata dalla terraferma



Paragonando, con immagine che avrebbe avuto grande fortuna e colte variazioni ed amplificazioni[5], la forma della città a quella di una nave, ne descriveva le fortificazioni a 'poppa' e a 'prora' e ne esaltava l'imprevedibilità:

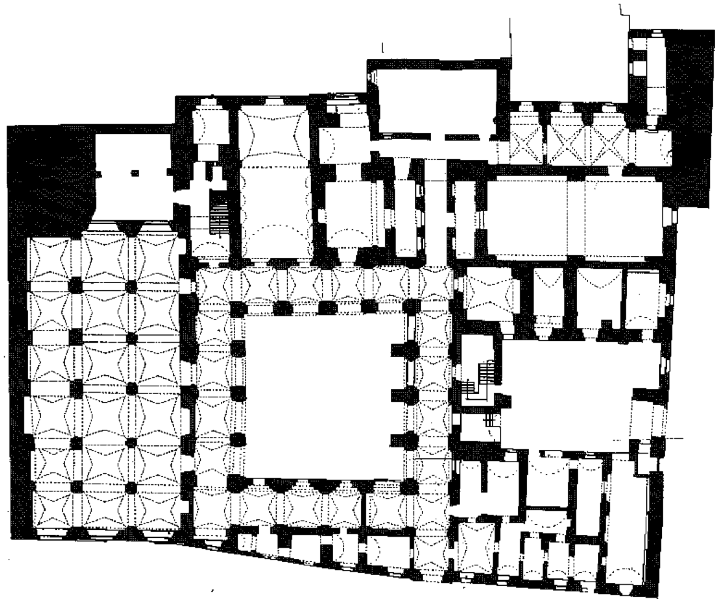
La città circondata dalle acque, o come i Greci dicono, anfitalassa, somiglia ad un'isola assai lunga, o ad una lunga nave. I Turchi da Bisanzio a Napoli, i Francesi da Parigi ad Otranto affermavano di non aver veduto città più forte di Taranto, che potesse sostenere e apportare qualsiasi guerra.

Galateo forse presagiva il futuro destino della città, con definizione sintetica che verrebbe voglia di interpretare in chiave braudeliana:
S'arrogge che la città posta in quell'interno recesso del Golfo tarantino si trova nel mezzo delle terre; ha da un lato il promontorio Giapigio, dall'altro Lacinio, nei quali termina il Golfo di Taranto. Dal Giapigio dista settanta miglia, e centotrentasei dal Lacinio, laonde circondata da ogni parte del mare, può dirsi mediterranea[6].

Sono infatti profondi e lenti movimenti mediterranei che segnano alla distanza il destino di Taranto nel secolo XVI e ne determinano il volto e le espressioni, magari tra accese dialettiche e resistenze cittadine. Si apriva così l'età spagnola, durante la quale Taranto aggiungeva il suo ruolo di importante piazzaforte militare del Viceregno quello di collegamento in un orizzonte che si andava allargando ma non schiarendo: la marineria turca conosceva bene la città, come dimostra la precisa cartografia che descriveva la fortezza di Taranto e le fortificazioni circostanti. L'immagine insomma

[5] Giovine G., *De antiquitate* cit., col. 411, che paragonava la forma della grande città antica a quella di una piramide, ridottasi poi in forma di nave dopo la fortificazione aragonese (da Porsia F. e Scionti M.).

[6] Il Galateo, *Del sito della Giapigia* cit., p. 23: "Intorno alla città sonvi campi ubertosissimi, oltremodo adatti a vigneti, oliveti, frutti e pascoli; onde Virgilio: 'Vattene i prati ed i lontani paschi / A ricercar del fertile Tarento'. E lo stesso: 'Poiché d'aver già visto io mi ricordo / sotto l'Ebalie torri, ove l'ombroso / Galeso irriga le pianure amene, / Un vecchiarel di Corico nativo'".



Pianta dell'ex Convento di San Francesco, a sinistra è visibile l'impianto della Chiesa

consegnata nella più importante opera descrittiva del Cinquecento era quella di una città già perla della Magna Grecia, colma di glorie passate, munita ora di un castello, ma abitata, come per l'addietro di guerrieri filosofi matematici artisti, da pescatori. Il rinnovamento o il completamento, comunque "la fabrica delle cortine della città di Taranto verso il Mar Piccolo", fu preso in appalto nel 1575 dal costruttore leccese Marco Guarino.

Fu rafforzata, completata e condotta a termine fra il 1598 e il 1599, la cinta fortificata urbana, munita di numerosi bastioni, tale da congiungere le fortificazioni del castello a quelle della cittadella.

Agli inizi del Settecento ben più integrata, la città si estende all'immediato suburbio. Fuori Porta Lecce, fino al limite delle zone paludose di Paluderbara di Salinella, tutto il territorio è solcato da una raggiera di strade e diramazioni che confermano, accanto ai più antichi conventi, la presenza di un tessuto recente di ville, orti, giardini ricchi di acqua, con coltivazioni specializzate a frutteti, agrumeti, ortalizi, perfino con peschiere. Un qualche sviluppo presenta anche il territorio fuori Porta Napoli: sul Mar Piccolo sono ubicate le fornaci dei cretaioli; subito fuori il ponte, i magazzini e il lazzaretto; in località più elevata, lungo il corso dell'acquedotto, più modeste ville e casini.

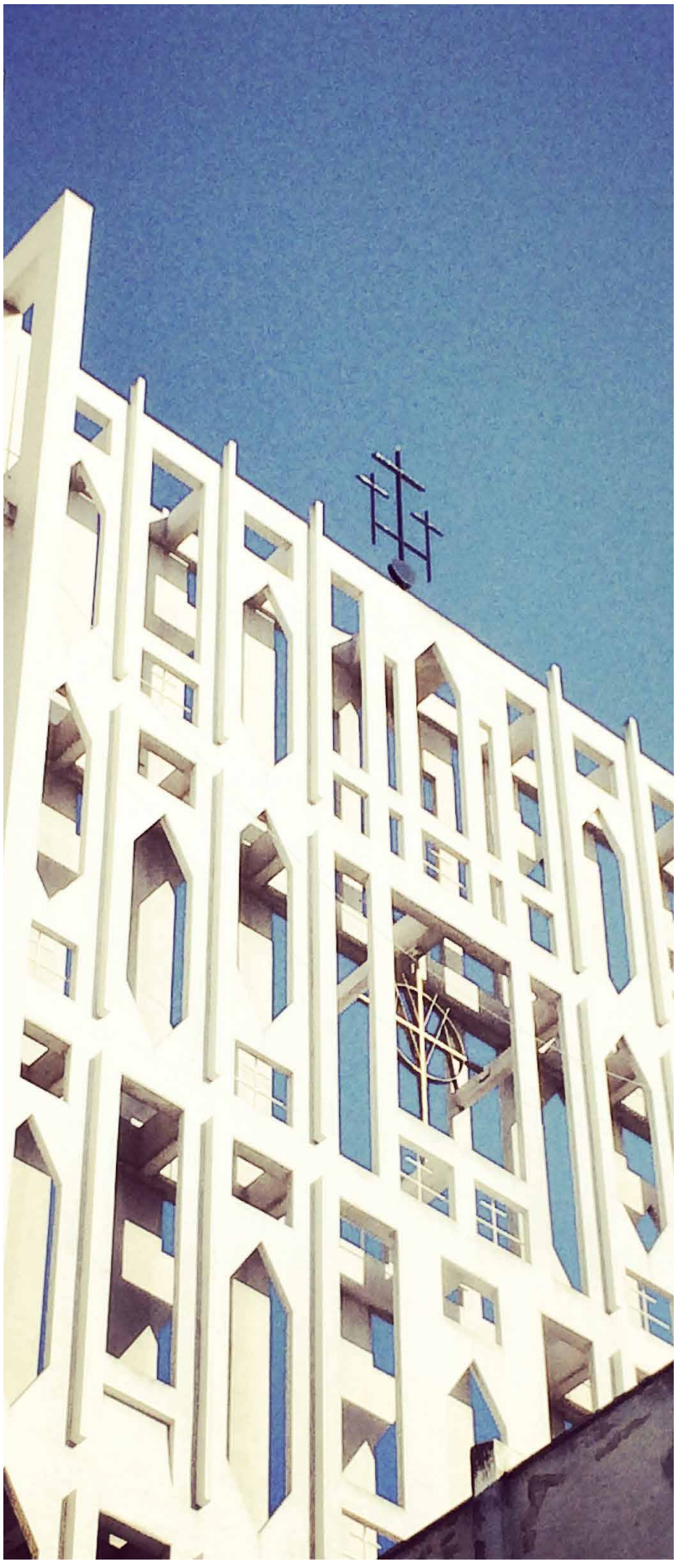
È tuttavia proprio nel corpo della città che avvengono in questi anni le più significative trasformazioni edilizie. La sistemazione di via Duomo, che rende carrozzabile il collegamento della parte alta della città con il porto e Piazza Fontana, accresce processi di separazione sociale, oltre che fisica, tra ponte S. Pietro e all'interno di quest'ultimo.

Ai vicoli (Ponte e Turripenna), sulla marina "ove soggiorna il gran numero di marinai e pescatori", il tessuto settecentesco si presenta compatto, omogeneo, costituito da unità edilizie monofamiliari disposte a schiera e non eccedenti il secondo piano. Più aperto invece il tessuto di S. Pietro e Baglio dove la stessa ristrutturazione di antiche e nuove proprietà limita l'affollamento scaricandolo ai quartieri bassi.

Sono proprio questi movimenti e questo carattere decisamente così mediterraneo che seguiranno il destino – rovesciato – della città. L'Unità d'Italia porto Taranto a divenire nel 1882 un'importante polo navale, ponendo difatti un veto all'accesso diretto del mare da parte degli abitanti. Fu questo, insieme agli sventramenti di età fascista degli anni '30 del XX secolo, uno degli atti fondamentali che hanno portato la città, la sua gente, le architetture a separarsi – allontanandosi – dal mare, dallo Jonio. Nel Novecento il tracollo della grande industria navalmeccanica produsse crisi, disoccupazione, infruttuosi e disarticolati tentativi di riconversione spesso vanificati dalla scarsa efficienza delle grandi infrastrutture di rete, dalla sostanziale assenza di un progetto di sviluppo della città, dalla storica subordinazione di un'imprenditoria locale cresciuta all'ombra delle commesse pubbliche e dei subappalti. Taranto nel '59 accogli l'Italsider – "nuova grande industria di base" – con la stessa acritica determinazione con la quale nell'Ottocento aveva accolto l'Arsenale militare. La città investita da un intervento che promette benessere per tutti e nuovi spazi all'imprenditoria locale esausta, approva nel 1964 il nuovo piano regolatore per lo sviluppo industriale, sancendo per la prima volta l'assetto urbanistico delle area nord di Taranto. Tuttavia tale impostazione assume in questa vicenda un ruolo assolutamente marginale poichè impostato quando l'Italsider è già in avanzata costruzione, vanificato nelle sue scelte più qualificanti, registra passivamente nel 1970 la decisione del raddoppio degli impianti siderurgici, l'ampliamento del porto sul Mar Grande, la ristrutturazione delle reti infrastrutturali a servizio di un ferreo efficientismo.

Il boom economico manifesta una produzione di acciaio che raggiunge 10,5 milioni di tonnellate per anno e fa del IV Centro Siderurgico la più importante struttura industriale del Mezzogiorno e la seconda d'Italia dopo la Fiat, nell'enorme numero di ditte impegnate. Mentre il piano Calza-Bini è stravolto nelle sue ori-

Concattedrale Gran Madre di Dio,
Gio Ponti, 1967-1970,
foto 2014



ginarie destinazioni e viene a mancare il supporto dei pur previsti piani particolareggiati di attuazione, l'edilizia si sviluppa all'insegna della licenza singola, dell'abusivismo, del caos edilizio. La frattura sociale tra ghetti periferici, tutti ublicati su aree agricole ancora non raggiunte dall'urbanizzazione, interventi edilizi di demolizione e ricostruzione che, fin dei primi anni '50 e a partire dal corso Ai Due Mari, investono 'a pioggia' il tessuto della città Ottocentesca. L'avviarsi nel '68 degli studi che porteranno dieci anni dopo all'approvazione della variante generale del piano regolatore, i problemi ricorrenti della casa, del traffico, dei servizi, i pericoli che gravano sulla sopravvivenza della stessa Taranto vecchia ormai compressa tra due realtà urbane tendenzialmente equipollenti e oggetto di rinnovati interessi speculativi, riaprono le porte a un pubblico confronto sul destino urbanistico della città nel suo complesso che, superata dalla retorica "dell'acciaio tra gli ulivi", impegna la cultura nazionale più qualificata. Divenuto arcivescovo della diocesi l'11 febbraio 1962, don Guglielmo Motolese non ha cessato un solo istante di dedicarsi con tutte le forze alla realizzazione di un programma presente da anni nella sua mente. Senza frapporre indugi – una costante della sua attività –, Monsignore Motolese venti giorni dopo il suo ingresso ufficiale della diocesi stilava un breve ma chiaro promemoria articolato in quattro punti sulla nuova Cattedrale.

Proprio questo documento, inviato il 1° marzo 1962, può considerarsi il primo atto ufficiale per la creazione del nuovo tempio. Poiché Pierluigi Nervi, progettista di fama mondiale, a causa dei molteplici impegni che lo gravavano, dopo una lunga pausa di meditazione, con molto rincrescimento dovette rinunciare, il prestigioso incarico venne affidato ad un altro architetto altrettanto famoso, Gio Ponti, sempre su designazione dell'Istituto Internazionale d'Arte Liturgica. Dopo anni di intenso lavoro, con la disponibilità e la collaborazione di tutti a partire dagli uffici competenti dello Stato, che avevano sostenuto in parte l'onere della spesa, e l'amministrazione comunale per le opere esterne, della marina militare, sempre generosa e presente, tra l'altro, con la suggestiva "cappella del marinaio", dell'impresa costruttrice, e numerosi benefattori noti e sconosciuti, la nuova Cattedrale divenne una realtà. Così nacque la nuova Concattedrale di Taranto, uno dei pochi esempi di architettura moderna lungo il paesaggio ionico. L'interpretazione data dall'architetto si basava essenzialmente sulle caratteristiche offerta della 'terra' di Taranto ovvero del



Dove era campagna ora sorge il IV Polo siderurgico ILVA, 2014

suo mare. La chiesa si presenta infatti sottoforma di una grande barca, di una nave con la sua vela, pronta a traghettare il popolo della città, un popolo di pescatori, attraverso la fede. La sera del 6 dicembre 1970, con la partecipazione di tutta la Chiesa, autorità civili e militari in un tripudio di popolo, il nuovo tempio veniva ufficialmente aperto e il giorno seguente consacrato. Con la solenne inaugurazione non si poteva dire che il cammino della Concattedrale fosse finito, anche se spiritualmente cominciava a vivere proprio da quel momento[7].

Scrive Gio Ponti qualche giorno dopo l'inaugurazione:

un tempio che apre le sue porte non per questo risulta finito. Un tempio non è mai finito: questo tempio comincia ora vivere nella spiritualità del suo popolo.

Con i primi anni Settanta, però, il malessere culturale si estende alla politica e all'economia, riversandosi sulla città. La stessa Italsider, completato il raddoppio degli impianti, per un verso tende a respingere un coinvolgimento diretto dei problemi occupazionali, di riconversione di diversificazione produttiva delle numerosissime e occasionali ditte che avevano operato nei suoi cantieri. Anche l'attività edilizia, seconda industria di Taranto, a partire dei primi anni Settanta, quando la città in espansione era additata come "mostrum edilizio" o "infamia culturale" (Argan), tende a comprimersi e a rincorrere nuovi settori di impegno. In tal senso i temi della *vertenza Taranto*, che si avvia fin dal 1971, sono oggi ancora attuali. Al corpo originario della vertenza si affiancheranno via via rivendicazioni puntuali la cui attuazione incide sul disegno della città: completamento del ponte Punta Penna-Pizzone, nuovo impegno nella rete di servizi attrezzature pubbliche, rivitalizzazione dell'aeroporto di Grottaglie, avvio del recupero di numerosi comparti di Taranto vecchia, dal 1981, il piano di recupero del borgo ottocentesco. In una città dove ancora oggi non esiste "una mappa grezza di tutta l'area industriale", dove aumentano ogni giorno i casi di incidenti, di morti, di avvelenamenti che incidono pesantemente su operai e ambiente, è necessario riprendere discorsi interrotti dando loro la forza e la concretezza di idee guida della città di domani[8]. Taranto non più "ottusa [...] città di provincia quasi africana"[9], ma ancora una volta città che "vive tra riflessi di un'atmosfera traslucida adatta a straordinari eventi di luce"[10].

È Taranto una città che, posta in un sito singolarissimo, potrebbe essere stupenda: e invece è squallida. Squallida con quel sole, con quel mare di raso, con quelle coste lontane e il Mar Piccolo che quasi sembra un mare di Marmara più piccolo. Squallida, con quella luce radiante, insinuante, maliarda che fruga i cantoni, riduce le ombre trasparenti come zanzariere. Squallida, con quelle annose palme e il lungomare aperto, che potrebbe essere sempre assai più affascinante della Corniche della Costa Azzurra e nella città vecchia, almeno così gradevole come la passeggiata che porta alla Fonte Aretusa. Potrebbe, ma non lo è.

(Piovene G. 1957, *Viaggio in Italia*, Verona)

[7] Torricella M. M. 2004, *Gio Ponti 1964-1971. Progetto e costruzione di una cattedrale. La Gran Madre di Dio a Taranto*, Edizioni Pugliesi.

[8] Porsia F., Scionti M. 1989, *Il secondo dopoguerra: urbanistica e pianificazione territoriale*, in *Le città nella storia d'Italia. Taranto*, Laterza, Bari, pp. 154-167.

[9] Brandi C. 1977, *Pellegrino di Puglia*, Roma-Bari, p.149.

[10] Piovene G. 1957, *Viaggio in Italia*, Verona, p. 604.

* Per la parte storica si fa completo riferimento alla pubblicazione di F. Porsia e M. Scionti del 1989 edita dalla Laterza.



pagina precedente
Scenografie,
Città Vecchia
2015

Come "Ossi di Seppia" i luoghi del progetto

Veduta dalla stazione ferroviaria, Taranto presenta un bel panorama: le onde del Mar Ionio mollemente salgono sino a bagnare i vostri piedi, e la città si presenta d'un tratto come se sorgesse dal mare, coi suoi vari ordini di case bianche, coronate in alto dalla cattedrale di San Cataldo. I bastioni medievali che circondano il piede della roccia su cui posa la città, hanno dei riflessi cupi nella luce chiara del tramonto. E alla vostra dritta, le due isole di San Pietro e di San Paolo (le Choerades dell'antichità), proteggono l'ancoraggio al porto, mentre a sini – stra il mare si stringe in un canale – attraversato dal vecchio ponte – per tornare ad allargarsi nella piccola rada interna, chiamata Mare Piccolo. Il forte costruito nell'isola di San Paolo si chiama Laclos, dal nome del suo costruttore, distinto ufficiale del genio ed autore del libro *Les liaisons dangenereuses*, morto a Taranto, e seppellito nel recinto del forte da lui costruito.

(J. Ros[1])

Questa la descrizione che alla fine dell'Ottocento la viaggiatrice inglese Janet Ross trascrive nelle pagine del suo libro giungendo a Taranto nel corso di una gita durante il viaggio nella terra di Manfredi.

Ospite di Sir James Lacaita, presso la splendida masseria di Leucaspide, la Ross offre della Puglia una immagine che si discosta completamente dalle opinioni diffuse all'epoca, e cioè quella di una terra selvaggia.
Oggi quello che Taranto mostra agli occhi dei viaggiatori non è altro che un aspetto distrutto, un aspetto decadante, una città depredata della sua bellezza. Alcuni considerano ormai morta questa città; al contrario potrebbe essere giusto parlare proprio di un *osso di seppia*, ovvero di una disintegratazione, ridotta ormai al minimo e lasciata sulla riva del mare; qualcosa però che col tempo acquisice un'onirico fascino (quasi) atemporale. Queste isole dimenticate, insieme alla città, sembrano quasi urlare "la vita è altrove", ma la verità è che qui si deve tornare.

Tra i due mari

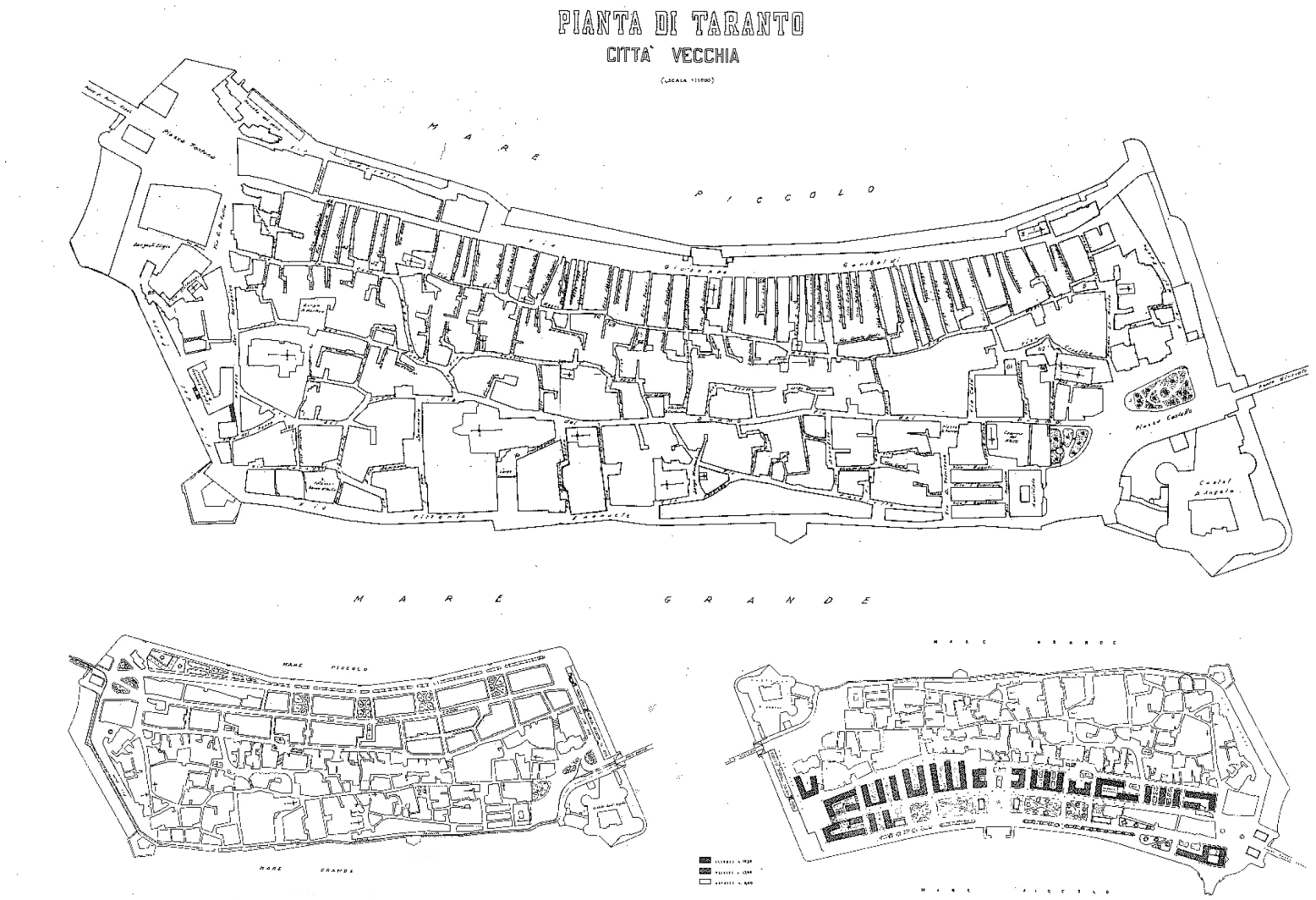
Se c'è un antico centro storico che merita di essere salvato, custodito, reso praticabile ma soprattutto difeso è proprio la meravigliosa Taranto vecchia

(G. Dorfles)

Questa è la terra tra i due mari, l'isola dove si è evoluta Taranto; questo era l'istmo su cui sorgeva la Taranto greca e qui – procedendo per scavo – si è fatta la storia di questo suolo.
Scoprendo il Borgo antico della città, Dorfles rimane esterrefatto dalla sua bellezza e intuisce quel che sarebbe stato il suo valore, oggi quasi perduto a causa di un lento e oramai secolare abbandono. Probabilmente è proprio dalla Città Vecchia che il viaggio deve partire, è da qui, da questo "osso di seppia" bagnato dalle acque del Mar Jonio, che deve esser letta la città. La chiave dell'abbandono, dell'amnesìa non può che essere in questo luogo, ora!
La storia dell'intera città e dello sviluppo del paesaggio circostante non è scissa dalla condizione dell'isola vecchia, poiché l'evoluzione morfologica fino al XIX secolo è avvenuta esclusivamente all'interno delle mura che – dal Castello Aragonese fino all'attuale Ponte di pietra – cingevano questa parte di città. Al di fuori nessuno poteva costruire.
La storia di questa città è leggibile dalle strade dell'isola, dove la pietra – il carparo locale – trasuda memorie di tempi ormai lontani.
La Città Vecchia di Taranto presenta così molteplici motivi di interesse: sfuggita ad operazioni speculative, ancora sostanzialmente integra nel suo tessuto edilizio, conserva una ricchezza di stratificazioni che pochi altri centri storici possono vantare. Dai greci ai romani, fino a Napoleone Bonaparte, la parte antica è sempre stata testimone dello scorrere della storia dell'uomo, assorbendo attraverso il costruito e il ricordo, le testimonianze di questa parte di Mediterraneo.
L'isola, probabilmente, offre a chi si accinge a visitarla un percorso intenso ma anche 'sofferto', poiché i quartieri risanati "tra i più folgoranti per ariosità, luminosità, bellezza, che si possano ammirare in Italia, nel bacino del Mediterraneo" (V. Emiliani) sono in parte di nuovo degradati. Tutta la storia del centro antico, ricorda Patrizia De Luca[2], è d'altra parte tormentata, fatta com'è di continui sovvertimenti di potere, di incessanti avvicendamenti di popoli e culture, tanto che le contraddizioni di oggi sembrano il perpetuarsi di una eterna vicenda, di un destino di precarietà dal quale la città non riesce a sottrarsi.
Nonostante la necessità, ricostruire l'immagine dell'insediamento antico attraverso i segni ancora leggibili è davvero impossibile. L'attuale configurazione edilizia è il risultato di un continuo e spesso disordinato sovrapporsi di interventi urbanistici in conseguenza del quale, nel continuo demolire e ricostruire, spesso impiegando resti architettonici di disparata provenienza, sono state cancellate le tracce del passato; a ciò si devono aggiungere scavi

[1] Ross J. 1997, *La Puglia nell' ottocento, la terra di Manfredi*, a cura di M. T. Ciccarese-Capone.

[2] De Luca P. 1998, *Il Centro Storico di Taranto – l'isola*, Scorpione editrice, Taranto.



distruttivi e deleteri, rinvenimenti illegali e trafugamento di materiali, tutti pesanti ostacoli al compimento degli archeologi nella comprensione della città greca e romana.

In età greca, però, tale area era ancora più ristretta dell'attuale, perché priva della fascia settentrionale ottenuta da un riempimento in età bizantina, e la difesa era assicurata al nord e al sud da alte scogliere e ad est da un muro di fortificazione preceduto da un fossato. Non è escluso che tale muro potesse cingere l'isola per intero, rinforzando così le difese naturali: la testimonianza di Strabone e il ritrovamento di blocchi isodomi in largo San Martino ed in via di Mezzo fanno pensare a una cinta fortificata continua che nella zona nord correva lungo quello che oggi definiamo salto di quota, ovverosia un dislivello di 10-15 m tra città alta e città bassa. Questa conformazione morfologica potrebbe aver determinato in età antica una sistemazione non dissimile dall'attuale, imperniata su di un'unica arteria longitudinale, da cui probabilmente si dipartivano le arterie minori.

L'asse viario dell'impianto greco era dunque verosimilmente l'attuale via Duomo, che in età romana doveva allacciarsi mediante un ponte, collegandosi allo Scoglio del Tonno, alla via Appia. L'isola era quindi destinata ad Acropoli e costituiva il luogo più rappresentativo della città con gli edifici di culto più antichi ed enormi quantità di monumenti e dediche di privati. Tuttavia a questo tempo la Città Vecchia non era ancora una vera e propria isola, ma essa costituiva l'istmo di quella che oggi è la Taranto del borgo nuovo. La cesura tra città alta e città bassa avviene al tempo della guerra greco-gotica (VI secolo d.C.), e si può dire che da allora cominci la vera e propria storia medievale della città. Successivamente a questo periodo appare molto controversa la questione in merito alla parte bassa dell'isola, ovvero non è ancora certo se nella zona a monte del salto di quota siano da intravedersi tracce di una tipologia a 'caaba'. L'organizzazione in vicoli spezzati e chiusi, spesso terminati larghe piazzette, può più precisamente riferirsi a schema di castra bizantini, adattati alla topografia della città. Determinanti per la topografia attuale della città sono invece gli interventi bizantini.

Ovvero la presenza bizantina a Taranto diventa consistente e durevole a seguito alla campagna dell'880, nota come "seconda colonizzazione bizantina". I bizantini resistono ai tentativi espansionistici degli Ottoni, alle reiterate incursioni dei Saraceni, all'insurrezione interna e solo nel 1072 abbandonano definitivamente la città. Tra l'880 e il 927 è documentata l'opera dei bizantini di costruire una fortezza, probabilmente nel luogo dove oggi sorge il Castello Aragonese; ma nonostante questa struttura difensiva, Taranto nel 927 viene distrutta da un corpo di spedizione arabo e rimane un cumulo di rovine fino a quando l'imperatore bizantino Niceforo II Foca non ne decide la ricostruzione. La tradizione tramanda che un ingegnere, anch'egli di nome Niceforo, abbia fatto colmare un tratto costiero lungo il Mar picco-

pagina precedente
In alto la Città Vecchia prima del risanamento.
In basso la successione dei progetti (1931-37) di F. Bonavolta. Il piano consisteva nel collocare edifici di edilizia popolare sul versante di Mar Piccolo, le macerie sarebbe servite per riempimenti a mare

lo, ricostruire tutti gli edifici distrutti e che abbia provveduto a cingere la penisola con un alto muro intervallato da torri, rafforzato nella parte orientale da una fortezza. La zona delle colmate è ancora oggi perfettamente riconoscibile dal tipo di disegno urbano: si tratta di isolati stretti e allungati detti stringae, separati da vicoli molto angusti, perpendicolari al mare; numerosi sdruccioli, detti 'postierle', mettono in comunicazione la città alta e la città bassa.

Nell'età normanno-sveva, come detto, la città è sempre attestata sull'acropoli e il suo tessuto sociale ed edilizio comincia ad assumere una configurazione che, nelle sue linee fondamentali, rimarrà inalterata nei secoli successivi: si tratta della divisione in 'pittaggi'. Questi quartieri sono in tutto quattro, separati da due assembleari che possono grosso modo indentificarsi con via di mezzo e con la 'postierla' via nuova. Il 'pittaggio' San Pietro prende il nome dal monastero di fondazione bizantina, il 'pittagio' Baglio, anch'esso insistente sulla riva alta dell'isola, costituisce la parte sudorientale dell'abitato, in prossimità del castello gli altri pittaggi affacciano sul Mar Piccolo: il primo è detto Ponte, il secondo Turipenne, ed include la Giudecca, cioè il ghetto degli ebrei.

È nell'età angioina che si aprono orizzonti nuovi della città che rientra con un ruolo, anche se solo nominalmente di leader, nell'ambito di una nuova formazione territoriale: il principato di Taranto. In questa fase storica l'abitato di Taranto subisce modifiche in una sola direzione: la fortificazione. I due conventi dei nuovi ordini monastici segnano prepotentemente il volto della città, installandosi negli estremi dell'asse viario principale e dominando, ciascuno, una porzione rilevante di spazio urbano. Questi elementi dell'arte gotica diventano frasario diffuso anche nell'edilizia civile tant'è che monconi di ogive, ballatoi e merli compaiono spesso ancora oggi nel tessuto distrutto di angoli nascosti del centro storico.

Certamente la parte più importante dell'evoluzione morfologica della città di Taranto e quindi dell'attuale città antica, è da identificarsi nell'età spagnola. Proprio in quest'età, infatti, la forma della città viene quindi disegnata nel perimetro esterno da strutture militari, mentre al suo interno è ancora la Chiesa a plasmarne le sembianze con grandi e piccole strutture religiose. Sono proprio queste strutture a fungere da polo d'aggregazione della vita quotidiana dopo essere state, nell'alto medioevo, luogo di riconoscimento e di comunione delle varie famiglie.

Molti di questi edifici religiosi non esistono più, ma la loro esistenza è documentata dai verbali delle visite pastorali effettuate nel corso dei secoli. La storia purtroppo, dopo questo passaggio glorioso da parte dei Borbone, segnerà per sempre il destino di Taranto. Tutto ciò sarà principalmente dovuto all'Unità d'Italia che vedrà in Taranto, con la commissione Valfé di Bonzo, nel 1865 la nuova sede dell'arsenale militare, proponendovi l'ubicazione nella cala di Santa Lucia. In questi giri di giostra, la Città Vecchia rimarrà quasi esclusa dal dibattito e marginalmente interessata ai problemi che le si agitano intorno, dovuti alla nuova ubicazione della città post ottocentesca, al di là del canale navigabile.

Tutto ciò continua ad assegnare in qualche modo, il suo destino di decadenza, di isolamento, di periferica stazione, dovuto probabilmente anche a quel distacco fisico prodotto dal canale di conclusione spagnola. L'ipotesi di due borghi, dei quali solo uno sarà realizzato, la relega ad un ruolo marginale, progressivo isolamento, al degrado ambientale e sociale quando nel 1865 con regio decreto si dichiara Taranto città aperta e libera, il Comune avvia così la distruzione delle mura e delle fortificazioni quasi con gesto liberatorio. Il novecento con la venuta di Benito Mussolini, porterà alla distruzione – per opera del cosiddetto risanamento – di alcuni degli edifici più importanti verso Mar Piccolo, riconfigurando una sistemazione che si fermerà (per fortuna) grazie alla guerra, alla chiesa di San Giuseppe. La corsa alle nuove abitazioni nel secondo dopoguerra, investimenti pubblici massicci in questo settore, l'arrivo dello stabilimento Italsider, il dispiegarsi della città nelle enormi periferie di Paolo VI e di Talsano, tolgono l'accento storico e la funzione baricentrica che si proponeva di riacquisire. Così ciò che ne rimane oggi è solo un vecchio piano di riqualificazione ad opera dell'architetto Blandino (1968) e la voglia solo per alcuni di riconquistare quest'isola, quest'osso di seppia ormai dimenticato, lasciato al rovente sole e alla schiuma del mare.

Senza ombra di dubbio l'immagine lasciata negli occhi di Dorfles e non solo, è quella di una città disintegrata, di una città che ha perso quasi la sua immagine gloriosa appropriandosi solamente di una patina mediterranea, di una patina tipica del tempo, quasi archeologica direbbe Barragán. Tuttavia negli occhi di chi vive in quelle strade rimane solamente il degrado, nonostante la grandissima disponibilità, i sorrisi dei bambini, i calci al pallone e le urla, quello che davvero rimane è l'amnesìa, la dimenticanza del passato. Qui manca un nuovo approdo che rinnovi la bellezza, la sacra bellezza di questa porzione di

pagina successiva
Portale d'ingresso nella Torre Corazzata
Vittorio Emanuele II, fine 800,
foto 2014

paesaggio meridionale, come del resto è sacra la bellezza del mare.

"Cherade"
Vi sono nel mare di Taranto due isole grande e piccola. Ruggero nel secolo XI le concesse ai monaci basiliani i quali avevano nelle stesse i monasteri. Tale concessione in appresso fu confermata dalla regina Costanza, figlia di Boemondo, principe di Antiochia ed approvata ad Clemente Papa III. In prosieguo, partiti di là i monaci, le dette isole, dicesi, furono dalla regina Giovanna date al Capitolo di Giovinazzo e nel 1335 pervennero a questo Capitolo per effetto di permuta tra i due Capitoli suaccennati...

Così esordisce, in una lettera data 4 settembre 1857, l'Avvocato Pasquale Tambelli incaricato dal Capitolo a condurre delle indagini nel Grande Archivio di Napoli, allo scopo di chiarire la complessa questione relativa alla legittimità del possesso delle isole Cheradi. Gregorovius le definisce "due isolette piatte" che chiudono il Sinus Tarentinus; le chiamano anche Elettridi, ricordando i personaggi mitologici di Febe e di Elettra che appaiono, scrive Mauro Scionti, "come un miraggio che rende tridimensionale il limite del Mar Grande e che evoca castelli e città di fate, alti fino al cielo". "In realtà", prosegue Scionti, figurano più come luogo geografico, di difesa della rada contro l'inclemenza del mare, ed utili emergenze per triangolare la rotta di accesso al porto attraverso fondali insidiosi, che per celebrarne l'importanza strategica. Perfino il nome resta per secoli incerto o mutevole preferendosi spesso, per distinguere le due maggiori, l'appellativo morfologico di 'grande' e 'piccola'.

Certo è che le isole sono state sempre storicamente menzionate con un loro evidente ruolo nell'ambito del territorio tarantino, peraltro quasi fatalmente in netta antitesi: genius loci dell'esistenza mistica dell'essere umano da un lato, raccoglitore di segni bellici, palesemente materialistici, anch'essi appartenenti alla natura dell'uomo, dall'altro. La documentazione pervenuta fino ai nostri tempi non lascia dubbi quindi, circa la presenza di edifici conventuali sulle isole, e in seguito dei ruderi degli stessi, restando incerta, però, la loro esatta ubicazione e la data della loro definitiva scomparsa. Oggi purtroppo, risulta molto difficoltoso percepire le tracce di antichi eventuali insediamenti a causa della presenza delle imponenti strutture militari presenti sulle isole. Molti autori affermano la presenza soprattutto di un casale che sarebbe sprofondato in mare a formare appunto, la Secca del Casale; in effetti nei pressi di Punta Lo Scanno e della Dogana si riconoscono resti di insediamenti abitativi in parte evidentemente franati a mare. I turchi proseguirono fino alla fine del '500 e fra il 1598 ed il 1599 veniva completata la cerchia delle mura della città. Più tardi, venuta meno la minaccia turca, il sistema delle fortificazioni fu sostanzialmente funzionale alle esigenze di controllo dei dazi, mentre si sminuì fortemente la centralità del porto militare e della città stessa nell'intero panorama europeo. Pur non intervenendo mai sulle isole e coinvolgendole solo quindi in progetti non realizzati, queste sono sempre apparse come perni strategici del sistema difensivo della rada, ma queste considerazioni porteranno i loro frutti nel periodo di occupazione francese, come vedremo più avanti.Una serie di sfortunati eventi si susseguono per tutto il seicento e settecento, determinando il progressivo degrado delle strutture militari, sempre più obsolete e disarmate. Sostiene Scionti:

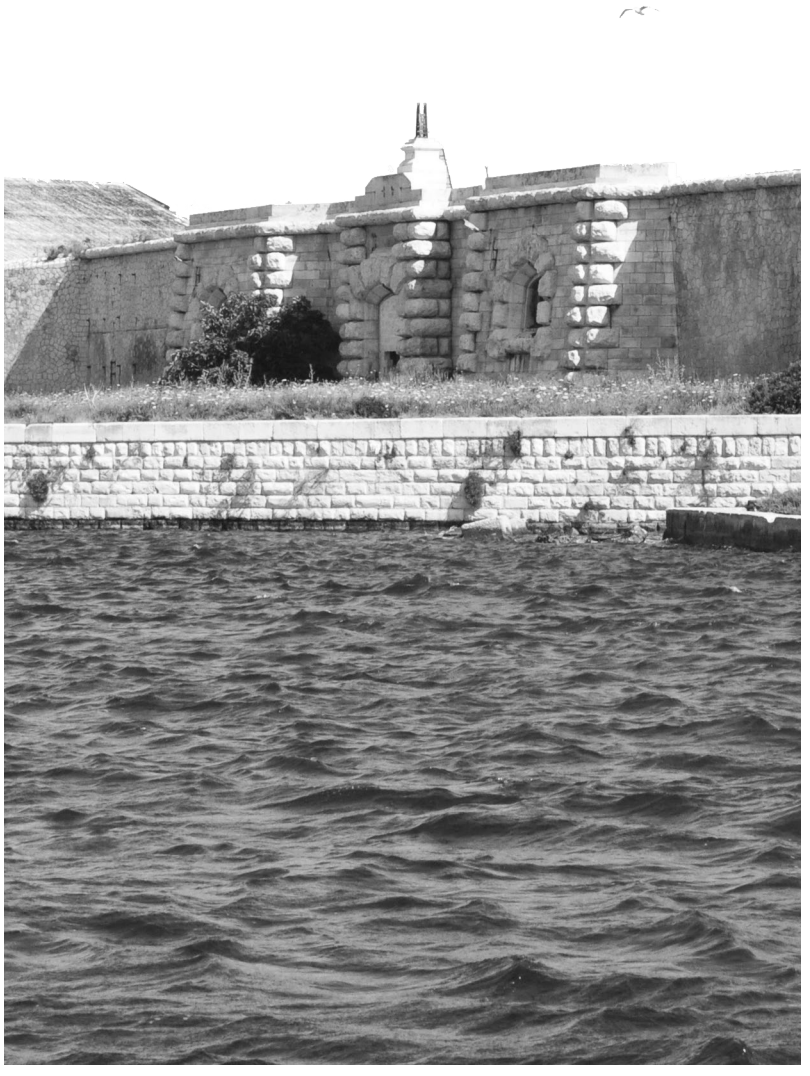
né sono sufficienti eventi di luce e trasparenze, esaltati dai grandi pittori e paesaggisti del tempo, a trasfigurare, con un'artefatta patina di vitalità e di animazione, l'immagine di un borgo sostanzialmente medievale, ancora chiuso ed arroccato nelle sue antiche mura, dove in edifici molto rozzi, i pescatori hanno da tempo sostituito tanti nobili cittadini e lo stesso castello è ridotto a carcere.

Anche le isole ormai sono spopolate e la presenza saltuaria dei turchi comporta il progressivo abbandono per motivi di sicurezza delle stesse, provocando anche la distruzione dei boschi. Con il primo quindicennio del 1800, comincia una nuova era per la città di Taranto, la sua rada, il suo porto, la sua struttura difensiva e lo stesso ruolo che avrebbe assunto nel panorama internazionale del mediterraneo. Autore di tale trasformazione fu, come in altre piazzeforti europee, Napoleone Bonaparte, "Il suo sguardo d'aquila individua nell'isola di San Paolo il punto più sensibile ed importante della difesa e provvede subito a fortificarlo". L'accesso principale alla rada è dunque rappresentato proprio dal canale di mezzogiorno che è appunto controllabile molto agevolmente dall'isola di San Paolo. Proprio qui si fanno convergere la maggior parte delle opere, le più importanti, e si concentrano le attenzioni per il nuovo programma di difesa della rada, avviato da Soult e quasi completato nel 1803 da Pierre Ambroise Choderlos de Laclos. La soluzione che si adottò fu quella di realizzare batterie montate su affusti da costa, cam-

pagna e marina, quindi facilmente mobili e sistemati allo scoperto su piattaforme pavimentate e protette da murature in barbetta. Sull'isola furono dunque realizzate due batterie, una di mortai ed una di cannoni, mentre sulla punta di levante dell'isola sorse l'unica costruzione di rilievo tra gli interventi, il Forte, con cannoniere casamattate su tre fianchi e cannoni in barbetta. Secondo Blandamura, nel 1844, il Sac. Luigi Baffi riscontrò la presenza della tomba del generale Laclos nel Forte, ma purtroppo questa era oramai ridotta a vuota fossa, in quanto probabilmente i resti del Generale furono vandalicamente dispersi, nel 1815, da soldatesche indisciplinate e incoscienti.
Certo è che Laclos, succeduto al Soult, sfortunatamente non vide l'ultimazione del piccolo castello, in quanto lo stesso fu completato molti anni dopo la sua morte. L'isola di San Paolo quindi, così armata e munita, durò fino al 1865 quando Taranto, Crotone ed Otranto cessarono di essere considerate piazzeforti e quindi strutture e terreni passarono al Demanio dello Stato. Verso la fine degli anni '60, l'isola fu di nuovo oggetto di interessamento con la costruzione del Faro realizzato in concomitanza con quello di San Vito. Blandamura, già nel 1925, a tal proposito del Forte Laclos scrive:

Oggi nel popolo non avanza neanche più il ricordo del Forte Laclos. Così le migliori memorie di casa nostra, una dopo l'altra, silenziosamente svaniscono.

Con l'Unità d'Italia tornano persistenti i progetti di complessivo 'ripensamento' sul ruolo strategico-militare della città di Taranto, individuandola, come già in passato era accaduto, come grande piazzaforte marittima di valenza internazionale nell'intero specchio del mediterraneo.
I sistemi difensivi andavano sempre più modificandosi in ragione dell'evolversi del tiro arcuato che obbligherà a sostituire le piattaforme bastionate con più sicure casematte. Dal 1865, data in cui la commissione militare presieduta da Valfrè di Bonzo sceglie definitivamente Taranto a sede del nuovo Arsenale, si susseguono i progetti di esecuzione delle strutture militari, che fino all'ultima variante del 1905, comprendono i progetti esecutivi per la costruzione del canale navigabile (1883-86) e del ponte girevole inaugurato nel 1887.
Nell'ultimo decennio del secolo la città è ormai finalmente sede del III Dipartimento Militare Marittimo, ed il governo attua le indicazioni della commissione Valfrè in merito alla sicurezza della rada di Taranto, procedendo in-




Petite Mer
Cap Rencontre
Rade (côte) Grande Mer

pagina precedente
G. Blois, Progetto di fortificazione della rada di Taranto, primi dell'800

tanto con la chiusura dei canali di accesso alla rada, di mezzo e di tramontana, per mezzo di una scogliera di sbarramento a pelo d'acqua, e avviando la costruzione di un sistema di forti adeguati alle nuove direttive in fatto di sicurezza e tutti ubicati sul circuito della rada.

Già dal 1865, però, la Commissione permanente di Difesa dello Stato, presieduta da Eugenio di Savoia Carignano e dal Conte Morozzo della Rocca esaminò la proposta di ubicare un sistema di difesa dell'Arsenale all'imbocco della rada; proposta, questa, che ricalca già studiate strategie insediative di tali sistemi, risalenti all'epoca francese, ma con portate di fuoco molto più varie ed in posizioni diverse. Sull'isola di San Paolo quindi, 'protetta' dalla massima gittata delle batterie impiantate su San Pietro e su capo San Vito, demoliti il faro ed il forte Laclos, viene avviata la costruzione della torre corazzata Vittorio Emanuele II, dotata di torretta semisferica ribassata, blindata in acciaio e ghisa indurita, sistemata su di una piattaforma girevole. La cupola fu progettata e brevettata da Hermann Gruson, ingegnere di Magdeburgo, che nel 1857 impiantò una fonderia di ghisa assorbita in seguito, dai Krupp che fornivano i cannoni da 400mm destinati ad armare la cupola. Pare sia casuale la presenza a Taranto di questa cupola in acciaio e ghisa indurita. Sembra, infatti, che fosse destinata, in coppia, ad armare la difesa della rada della Spezia, presso la simile Torre Corazzata Umberto I, ma che alla fine una delle due finì a Taranto e posta a difesa dell'erigendo Arsenale. La cupola con tutto il suo armamento fatto di cannoni da 400mm appunto, fino al 1899, data della sua definitiva sistemazione sull'isola, era dotata provvisoriamente di due grossi galleggianti: Castore e Polluce, ormeggiati nella rada e precisamente nel porticciolo dell'isola stessa di San Paolo.

La torre corazzata Vittorio Emanuele II dunque, mostra un'imponente prospetto sul porticciolo, alla cui sinistra sono sistemate batterie, dette traditrici, e dispositivi casamattati, mentre sulla sua destra aderisce alla torre corazzata la batteria a tiro rapido Ammiraglio Aubry, un edificio a corte con prospetto principale sempre sul porticciolo; a seguire sempre in aderenza, un'ampia caserma, il ricovero alla prova, anch'essa casamattata, su cui nel 1899 si progettò di collocare un'altra batteria, che però, non fu mai realizzata. L'aspetto di questi edifici denuncia chiaramente una apprezzabile immagine di rappresentanza e monumentalità delle strutture realizzate con solide mura di pietra calcarea che recingono, come per la batteria Aubry, spaziosi cortili lastricati su cui affacciano strutture casamattate. Lo schema planimetrico della torre corazzata Vittorio Emanuele II, è impostato su di un chiaro sistema radiocentrico focalizzato sul nucleo, che coincide con la centrale operativa, ed intorno presenta una serie concentrica di ambienti anulari, destinati al deposito dei proietti, attraversati da percorsi radiali di collegamento muniti di rotaie per il trasporto, rifiniti anch'essi con un paramento continuo ed avvolgente in pietra calcarea, ad opera incerta, su di un basamento di pietra leggermente bugnata a finitura grezza. Il fulcro di tutta la composizione è appunto la grande sala di comando circolare che fa poi da tamburo della maestosa cupola di ghisa; i corridoi, disposti ortogonalmente, giungono alla sala di comando centrale attraverso grandi aperture ad arco a tutto sesto nella superficie circolare della sala, restituendo così una splendida composizione di forme e geometrie delle pietre particolarmente raffinata. Il rivestimento delle pareti è onnipresente, senza soluzione di continuità interessa gli esterni curvando verso le coperture e disegnando dei raffinatissimi canali di scolo delle acque meteoriche, fino a giungere negli spazi interni ed interrompendosi solo sull'imposta delle volte a botte finite a mattoni di cotto smaltato. Risulta evidente la sapiente citazione della tradizione dei sistemi costruttivi preromani prima ancora che del tardo cinquecento, palesati nell'utilizzo del bugnato grezzo, nelle cornici, negli archi delle finestre, fino agli avancorpi e nei portali, dove diviene ciclopico,come lo stesso Scionti rimarca. Egli magistralmente descrive i caratteri formali dei prospetti della torre corazzata, soffermandosi doverosamente, anche su non trascurabili dettagli, quali le cancellate e gli infissi trattati con disegno vigoroso in ferro e bronzo, e gli scultorei doccioni bronzei ad immagine di delfino, in omaggio alla città dei due mari. Nel 1915 nell'isola di San Paolo sorgono dunque, con evidente sproporzione e contrasto con l'impianto generale, due rimesse per dirigibili, palloni frenanti e reti parasiluri, costruite sul luogo di sedime del forte Laclos, occludendo peraltro, gli sbocchi di alcune batterie del terrapieno, ormai obsolete. Successivamente sui lastrici solari si impianteranno un'altra torre di avvistamento, un serbatoio d'acqua e nuove basi per batterie provvisorie, mentre nel secondo dopoguerra, nei pressi della palazzina del Genio, si realizza un'anonima casermetta a più piani con struttura in cemento armato visibilmente già degradata[3].

[3] Patarino E. 2005, *L'Isola di San Paolo: indagini grafico-visuali del patrimonio storico-ambientale delle Isole Cheradi a Taranto*, Dottorato di Ricerca in Rappresentazione dell'Architettura e dell'Ambiente, Politecnico di Bari, Bari.

Nel mare la storia

pagina seguente
Limiti d'oro,
Golfo di Taranto, 2015

Se si osserva dalla spiaggia l'orizzonte del mare, nella maggior parte dei casi sembra non ci sia nulla, quasi fosse il confine del mondo. Eppure da sempre un istinto ha spinto l'uomo a entrare in acqua e solcare le onde per cercare cosa ci sia dall'altra parte. "Navigare è necessario, vivere non lo è" disse un po' brutalmente il romano Pompeo ai suoi marinai. L'abitudine ad entrare per mare precede la memoria storica: chi ha inventato le barche, i remi, la vela? Già gli uomini preistorici avevano conoscenze nautiche sorprendenti ed erano in grado di viaggiare per mare anche attraverso ampie distese, come dimostra la precoce colonizzazione delle isole mediterranee.

Il mare sembra isolare e limitare, invece accade il contrario: grazie alla navigazione, è stato l'elemento che più di qualsiasi altro ha unito i popoli e messo in connessione le culture. La storia della navigazione si intreccia con quella dell'umanità e in buona porta la plasma. È la navigazione ad avere globalizzato il mondo, nel passato e ancora oggi. Per merci, uomini, culture, innovazioni tecnologiche, il mare non è un limite ma una strada, la più efficace a volte l'unica. In tempi recenti l'invenzione dei container, nel 1956, ha avuto un impatto enorme sull'economia mondiale è sull'acqua che si sposta ancora oggi la maggior parte delle merci su distanza medio lunga: oltre nove miliardi di tonnellate l'anno e il 75% delle merci trasportate verso e da i paesi dell'Unione Europea utilizza il mare. Fino al recente passato anche le persone si spostavano soprattutto sull'acqua: per esempio senza la navigazione non ci sarebbe stata la moderna colonizzazione delle americhe. "Sono state le necessità delle rotte marittime ad aver determinato lo sviluppo o meno di questa o quella regione, a seconda della presenza di approdi, acqua potabile, rifornimento di carburante" afferma Marco Firrao, direttore della libreria specializzata "Il mare", a Roma.

Le antiche colonie fenice seguivano i tonni, nell'Ottocento contava il merluzzo, poi dove rifornirsi di carbone. Le infrastrutture portuali hanno determinato il successo delle città.

Il mare è protagonista fin dai primordi della storia. Già nel terzo millennio a. C. un intenso traffico commerciale percorreva l'Oceano Indiano, e i Sumeri magnificavano la propria potenza affermando che navi dal sud e dall'est portavano tributi sui loro moli. I più antichi codici di leggi, tra cui quello di Hammurabi (1800 a. C.), comprendevano regole relative alla navigazione. Gli egizi non si limitavano al Nilo: erano in grado di raggiungere la Somalia. Fenici e Greci andarono ben oltre le Colonne d'Ercole: forse già nel 600 a. C. per conto del faraone Neco fu circumnavigata l'Africa. Alla metà del V secolo a. C. i cartaginesi Imilcone e Annone esplorarono le coste atlantiche dell'Africa e dell'Europa, e nel IV secolo a. C. Pitea di Marsiglia raggiunse la Gran Bretagna e forse si avventurò fino in Islanda. "Le maggiori navi romane erano superiori alle caravelle di Colombo" ricorda Firrao.

"In oriente i polinesiani con i loro catamarani erano perfettamente in grado di muoversi nel 'vuoto' del Pacifico". Cosa distingue allora la navigazione antica da quella moderna? "La differenza rivoluzionaria sta nella consapevolezza della posizione" spiega Stefano Medas, presidente dell'Istituto Italiano di Archeologia e Etnologia navale di Venezia. "La navigazione antica era 'odologica', cioè seguiva il percorso. Conoscevano la direzione in cui andavano e approssimativamente il tempo necessario. Usavano riferimenti astronomici e ambientali come le stelle, il sole, i venti costanti, il litorale. Ma non erano in grado di teorizzare lo spazio marino, e quindi di calcolare la propria posizione". Il primo strumento che cambiò tutto fu la bussola magnetica: di origine cinese e adottata dagli arabi, fu introdotta in Europa dagli amalfitani, anche se è ormai certo che il mitico 'inventore' Flavio Gioia non sia mai esistito. "Bussola, timone assiale al centro della poppa, miglioramento delle vele, contanodi, cartografia nautica furono progressi rivoluzionari alla fine del Medioevo" spiega Medas. Si era pronti per il passaggio decisivo, avvenuto nel XV secolo con la scuola portoghese di Sagres di Enrico il navigatore, premessa indispensabile per le esplorazioni di Cristoforo Colombo, che in Portogallo si era formato.

I viaggi portoghesi sulla costa africana furono determinanti: per tornare a nord, i marinai dovevano allontanarsi dalla costa e inoltrarsi nell'oceano, navigando controvento in altura. A quel punto du fondamentale prendere consapevolezza della propria posizione in mare. L'astronomia si dovette sviluppare in senso pratico e si definì sempre meglio la latitudine – cioè la posizione rispetto al nord e al sud – consacrata nel Cinquecento con lo sviluppo della cartografia e con la proiezione di Mercatore (la rappresentazione del globo più usata per le carte nautiche).

"Rispetto alla navigazione antica in cui prevaleva l'esperienza" sottolinea Medas "nasce la nautica scientifica, su principi già simili a quelli che usiamo oggi". L'unica cosa che mancava era la determinazione della longitudine cioè la posizione est-ovest conquistata nel XVIII secolo con John Errison il quale de-



Lungo la via,
(foto di Nadir Garofalo),
2015

pagina seguente
Atti di 'fede' lungo Via Garibaldi,
(foto di Cosimo calabrese)



dicò la vita allo sviluppo di un cronografo meccanico che permettesse di misurare il tempo in modo preciso anche in movimento sulle onde: il confronto tra ora locale e ora del porto di partenza segnata dal cronografo di bordo, consentì la misura della longitudine. Con il cronometro, adottato nel 1759 dalla marina inglese, la consapevolezza della posizione in mare diventa certa, e non subirà sostanziali cambiamenti fino all'arrivo dei satelliti e dei gps. Qualche decennio dopo, sulle onde arrivò un altro cambiamento radicale: il vapore. Dopo un secolo di tentativi, e dopo un celebre rifiuto da parte di Napoleone, nel 1807 Roger Fulton risalì il fiume Hudson con il Clermont, il primo piroscafo. Non erano poche le differenze: si trattava, come dicevano gli scettici, di accendere un fuoco dentro una struttura di legno isolata in mezzo all'acqua, apparentemente un folle controsenso. Così come non subito ci si fidò ad usare il metallo per gli scafi: sembrava evidente che, a differenze a differenza del legno, non potesse galleggiare. Infatti fino all'inizio del Novecento i piroscafi non sostituirono del tutto i velieri. Ma alla fine il vapore l'ebbe inevitabilmente vinta. Da allora le navi si sono trasformate tanto da non aver quasi più niente in comune con quelle del passato quanto a forma, dimensioni, tonnellaggio, sistema di propulsione.

"Ma ciò che è più cambiato con il motore a vapore è la mentalità, l'approccio verso il mare" mette in risalto Medas.

Quando deve combattere con gli elementi, l'uomo ha a che fare con una situazione che deve subire e contrastare. Con la propulsione indipendente diventa padrone degli eventi. Più che di potenza del motore è una questione di autonomia. Per esempio, per la prima volta nella storia della navigazione si garantisce una tempistica certa: prima si sapeva quando si partiva ma non quando si arrivava. Con il motore nascono gli orari, con tutte le conseguenze sul trasporto, sul commercio, sulla mentalità.

Tuttavia oggi la grande storia della marineria continua a sorprendere, il solcare i mari e gli oceani costituisce ancora un sogno e una grande scommessa per chi – giorno dopo giorno – vive a cavallo delle onde. Il ricordo e l'emozione di chi costruiva navi nell'Arsenale di Dunkerque è ancora acceso quando, a seconda dell'alta marea riemerge il racconto di quelle enormi imbarcazioni varate al suono delle potenti catene che le trattenevano prima di lanciarsi nelle fredde acque del Nord[1].

[1] Douglas P. B. 1972, *Storia della marineria*, Murcia editrice, Milano.





Verosimilmente, alla luce di questo, la secolare storia della navigazione può essere riassunta in quello che Jules Verne scrive:

Il mare è un immenso deserto dove l'uomo non è mai solo, perché sente fremere la vita ai suoi fianchi.

Tradere

Scendendo per la rada di Mar Piccolo, lungo quello che viene chiamato Primo Seno, probabilmente la parte di città che ancora ricorda le proprie origini, si possono scorgere nel calmo mare i pali delle cozze. Del resto la realtà di questa città, la sua attività legata al mare, è profondamente consacrata alla mitilicoltura, all'allevamento da parte dei pescatori delle cozze. Qui ci sono distese e distese di legni, come se si trattasse di campi coltivati a grano che colorano il fondali di Taranto. Le barche ondeggiano continuamente per andare a raccogliere l'oro nero di questa parte d'Italia.

A magnificare le doti dell'ostrica ci ha pensato nientemeno che Omero, seguito da Virgilio, Petronio, Marziale, Plinio il Vecchio, soltanto per citare i grandi dell'antichità. Invece per trovare qualcosa di scritto sulla cozza – o meglio, sul Mytilus galloprovincialis, che è il suo più elegante nome scientifico – bisogna aspettare la metà del Seicento, quando a descriverla è uno studioso olandese. A Taranto, se per tutto il XIX secolo almeno due terzi degli allora 30.000 abitanti della città traevano sostentamento dal mare e dai suoi prodotti, con i mitilicoltori a fare la parte del leone e a detenere il monopolio della vendita di molluschi in tutta l'Italia centro-meridionale, con il Novecento la musica è cambiata. Si racconta che a Chioggia, Olbia e La Spezia i primi vivai vennero impiantati proprio grazie ad alcuni immigrati tarantini, e si può dire che quelle che oggi sono le principali attività del capoluogo pugliese nella produzione della coltivazione delle cozze abbiano goduto di una forma, seppur rudimentale, di insider trading. La concorrenza delle 'altre' cozze, tuttavia, non sarebbe bastata per far declinare la mitilicoltura tarantina se non ci si fossero messi i militari e, soprattutto, l'industrializzazione.

E così, mentre nasceva un esercito di operai e altri vestivano l'uniforme bianca, intraprendendo la carriera di gabbiere, guardacoste, nocchiero o cuoco di bordo, quello del contadino del mare divenne il meno desiderabile dei mestieri. Se non fosse stato per un pugno di irriducibili, dunque, oggi le cozze di Taranto sarebbe l'argomento delle chiacchiere nostalgiche degli anziani che passano il tempo giocando a scopa tra i vicoli malconci della Città Vecchia.

"Mio padre mi disse: meglio testa di sarda che coda di orata", racconta Mimmo D'Andria che, a un anno dall'ecatombe di cozze, fu uno dei primi a decidere di tornare a impiantare un allevamento. "Allora avevo il posto fisso in fabbrica, ma lì era soltanto un numero mentre, per quanto il futuro e i guadagni fossero incerti, il mare, e pure le cozze, ce li avevo nel sangue, e da generazioni". Secondo il suo insindacabile parere di esperto, quelle che crescono nei due mari di Taranto – il Piccolo e il Grande, quasi due lati dello Jonio uniti da un canale – sono anche le più buone del mondo. Il merito è del clima, che favorisce la proliferazione del plancton necessario al loro nutrimento, di quella che lui chiama "acqua grassa", salmastra per via delle sorgenti dolci che sorgono da questi fondali: ce ne sono 32 nel Mar Piccolo, mentre il Mar Grande ne ha una sola, molto potente, battezzata "Anello di San Cataldo" in onore del patrono cittadino.

Adesso ci sono le minacciose ciminiere dell'Ilva a fare da sfondo ai cosiddetti campi di cozze che ricoprono vaste superfici del Mar Piccolo e del Mar Grande, mentre il metallo e la plastica hanno sostituito il legno di castagno e la fibra vegetale per i pali e le corde sui quali si reggono i neri pergolati di molluschi. Ma il lavoro del contadino di mare è rimasto immutato nel tempo: ogni giorno seguono con un sentimento molto simile all'amore la vita di quelle loro creature, nei 14 mesi che servono perché queste arrivino a maturazione. È grazie alle bistrattate cozze e alla tenacia di questa gente, dunque, che Taranto è rimasta fedele a se stessa.

Ormai l'area del polo siderurgico e quella della marina occupano una superficie che è nove volte quella della città, ma Taranto non sarebbe più Taranto senza le sue campagne liquide e senza i muri sbrecciati del centro storico abitato dai suoi marinai – contadini, dove l'odore del mare, e quello, altrettanto soave, dell'impepata – riesce ancora a coprire i miasmi industriali.

Verrebbe da dire che le cozze sono la perla nell'ostrica di questa città.

Ogni giorno, ogni mattina, i rumori sono quelli di una città di porto, i rumori dei motori delle barche che vanno verso il mare, a cogliere i frutti di questa parte di Mediterraneo[2].

[2] Trifoni J. 2007, *Fiori Neri*, in *Costa Ionica*, Meridiani, Editoriale Domus, Milano, anno XX, n. 161.


CMA CGM

pagina precedente
La misura delle cose, 2014.
Ingresso di una nave mercantile nel Porto di Taranto. La scala Architettonica viene rovesciata dalla misura navale. La collocazione dell'Arsenale militare segnerà il 'giro di boa' della storia della città

La misura delle cose

Appare oggi scontato parlare della grande scala.

La misura di una città è difficile rilevarla ormai solamente dalle sue strade e dai suoi isolati che lasciano spazio esclusivamente ai vuoti, ma conviene in una più ampia visione dell'Architettura osservare la grandezza del costruito. Probabilmente risulta complesso un discorso del genere che si riallaccia indissolubilmente a *L'Architettura della città* di Aldo Rossi pubblicato nel 1966 dove la questione di monumento è sviscerata in maniera esaustiva e completa rileggendola in una stratificazione profondamente italiana.

Ma qui, a Taranto, cosa hanno le Architetture? Qual è la misura delle cose?

Le domande devono innanzitutto essere chiarite in quello che è il panorama generale in cui si opera, ovvero un paesaggio mediterraneo dove tra la pietra e l'acqua sono sorti il ferro e l'acciaio.

Quando nel 1502 Ferdinando II d'Aragona aveva commissionato a Donato Bramante il disegno e la successiva edificazione del Tempietto di San Pietro in Montorio a Roma, erano trascorsi poco più di venti anni da quel 1480 quando alla sua corte fu invitato l'esperto senese di architetture militari conosciuto come Francesco di Giorgio. L'oggetto dell'impresa si basava essenzialmente sull'ampliamento del castello per conferirgli l'attuale struttura, onde rimpiazzare la tipologia medievale delle torri concepita per la difesa piombante. La nuova fortificazione doveva comprendere sette torri, di cui quattro unite tra loro a formare un quadrilatero, e le rimanenti tre allineate lungo il fossato fino al Mar Piccolo. Le quattro torri furono intitolate rispettivamente a San Cristofaro, a San Lorenzo, alla Bandiera ed alla Vergine Annunziata.

Seguendo le tracce della celebre opera del Comandante Speziale in Storia Militare di Taranto negli ultimi cinque secoli, l'Ammiraglio Francesco Ricci attribuisce il castello di Taranto all'architetto senese basandosi – appunto – sulla presunta presenza di questi a Taranto nel 1480. La fortezza tarantina, infatti, sembrerebbe avere delle fortissime somiglianze con altre rocche costruite dal di Giorgio per i Montefeltro in Italia centrale.

Nella sua opera principale: il *Trattato di Architettura Civile e Militare* e in particolare nella versione più recente contenuta nel codice Magliabechiano di Firenze, Francesco di Giorgio impiega quale unità di misura lineare il 'piede' senza fornire ulteriori ragguagli che ne consentano l'identificazione certa tra le numerose alternative possibili. Tuttavia i continui riferimenti presenti nel Trattato romano del I secolo a.C. di Vitruvio, considerato da Francesco di Giorgio punto di riferimento fondamentale, inducono a ritenere possa trattarsi del 'piede romano', il cosiddetto pes monetalis derivato dal piede attico, la cui misura campione, pari a 29,64 cm, era conservata nel tempio di Juno Moneta. D'altra parte il piede 'romano', lungo 29,64 cm, risponde molto bene al rapporto di un sesto dell'altezza poiché in base a tale proporzione questa risulterebbe pari a 177,84 cm, perfettamente compatibile con quella della figura maschile ideale del XV secolo. Sulla base di tali considerazioni appare probabile che il piede utilizzato quale unità di misura da Francesco di Giorgio nel Trattato di Architettura sia proprio il piede romano di lunghezza pari a 29,64 cm; questa dimensione è stata pertanto impiegata nel confronto tra il Trattato dell'architetto senese e il castello di Taranto.[1]

Tuttavia qui, l'essenza della ricerca se pur utile in relazione alla misura effettiva, risulta dover essere concentrata sulla totalità dell'opera costruita volgendo alla scala generale che si rapporta con la città e con il mare.

La propensione ai fini progettuali pertanto deve trovare la sua ragion d'essere proprio in queste relazioni che si esprimono dapprima attraverso la dimensione dei torrioni e si completano poi in tutto l'aspetto del castello. Esso infatti va letto come un grande corpo scavato nel carparo dove gli ambienti, come accadrà poi per le architetture disegnate, sono ricavati tra spesse mura. La composizione che ruota e trasla continuamente a seconda delle necessità diventa come una danza che si articola intorno al cortile centrale del monumento. La sua misura generale appare così gigante, qualcosa di grandioso, una memoria del passato che riflette ancora nel mare. Il suo essere stravolge la scala delle cose a partire non solo dal canale navigabile ma – anche – rispetto all'intero abitato.

Tutta la rappresentazione storica della città è sempre stata generata a partire dal castello che trova propria la sua compiutezza e la sua misura attraverso i rapporti. Le altezze e le dilatazioni identificano proprio il carattere di questa area anticipando quella che sarebbe stata la vicenda novecentesca post-unitaria.

Il castello continua sempre ad emergere e rimane 'frammento', in qualità di mero ricordo, di un glorioso passato ma se si volesse oggi sintetizzare in una rappresentazione fotografica la città di Taranto, racconta Francesca Pignatelli[2], attraverso due istantanee visi-

[1] Ricci F. 2012, *Francesco di Giorgio e il Castello Aragonese di Taranto*, Scorpione editrice, Taranto.

[2] Pignatelli F. 2012, *Il progetto dello scarto*, Maggioli editore, Milano.



ve, la prima immagine che affiora nella mente sarebbe sicuramente quella di una nave militare sorpresa nel momento in cui attraversa il Ponte Girevole; la seconda, invece, sarebbe costituita dal suo skyline devastato dai fumi e scandito dai 'camini' dell'industria. Nel tempo la seconda immagine risulta essere diventata sempre più nitida e rappresentativa rispetto alla prima. Le due rappresentazioni, emblematiche per l'effetto 'scala', corrispondono alle fasi che temporalmente si sono susseguite e attraverso le quali si è sviluppata la storia economica di Taranto. Il primo processo di industrializzazione della città, ha infatti, avuto inizio con la costruzione dell'Arsenale della Marina Militare, inaugurato nel 1889 e con il conseguente sviluppo del settore naval-meccanico; il secondo ha avuto luogo negli anni Sessanta con l'insediamento del polo siderurgico ITALSIDER. Entrambe le fasi hanno comportato interventi di forte impatto non solo sul tessuto economico e sociale, ma anche di trasformazioni urbane e modifiche del paesaggio. Risulta interessante pertanto la presenza di questi due elementi; il primo appartenente al mare e l'altro appartenente al cielo.

La dimensione delle imbarcazioni moderne e contemporanee, oggi accompagnata dalla grandezza di quelle mercantili che arrivano costantemente nel porto della città, aggiunge diversificati rapporti a chi si trova a dover osservare. La compenetrazione di queste architetture marine rispetto al costruito della città, addiziona una qualità che va oltre la forma qualificandola come misura. Sembra quasi, simultaneamente all'impianto ILVA, che vi sia un ritorno all'ordine gigante. Chiaramente non si vuole sostituire il principio classico di ordine ma si vuole classificare e declinare la misura di questa città nella sua chiave contemporanea. La nave, il sommergibile, insieme alla carpenteria navale e alle ciminiere, parlano un linguaggio fatto di una misura diversa da quella della città – o meglio – esse costituiscono (in parte purtroppo) la nuova dimensione già però assimilata da oltre cinquant'anni.

Il processo progettuale consequenzialmente alla visione di questi aspetti non può essere cieco ma deve configurarsi nella misura in cui vi sia una rilettura e un dialogo. La presenza del Palazzo di Governo negli anni 30, dei cantieri navali e del castello rappresentano la memoria che qui a Taranto, nei disegni, tornano ad essere nuovamente idealizzati e immaginati in quelli che sono i rapporti tra città e monumento, tra antico e contemporaneo.

Bacino Ferrati, Arsenale, 1943.
Tra i più grandi d'Europa, capace di ospitare navi delle dimensioni della portaeromobili Cavour. Lungo 243 metri, largo 35, è stato costruito nel 1916 ed è stato successivamente intitolato a Edgardo Ferrati, famoso per il recupero della corazzata Da Vinci, portata in bacino capovolta. La manovra d'immissione di una nave in bacino è complessa e richiede grande coordinamento tra il personale del bacino, l'equipaggio della nave e i mezzi di supporto (imbarcazioni, rimorchiatori). L'attività del Bacino Ferrati è stata interrotta per circa tre anni, dal 2010 al 2013, per lavori di consolidamento statico, inseriti nel programma di ristrutturazione del nostro ottocentesco arsenale, il *Piano Brin*. Il primo intervento cantieristico di rilievo, dopo la ristrutturazione, è stato quello su nave Garibaldi, entrata in bacino a gennaio 2014. Negli ultimi anni, l'Arsenale Militare, insieme al Comando Logistico, ha avviato una politica di uso duale delle proprie strutture, in particolare dei bacini di carenaggio, destinandole anche alla manutenzione di navi mercantili. L'ingresso in bacino, dalla fase d'ingresso dell'unità allo svuotamento e posizionamento sulle taccate, dura circa 10 ore



Palazzo degli Uffici costruito per assolvere alla funzione di orfanotrofio, oggi Liceo "Archita", 1791-1894, foto 2015

Architetture
naufragi, profumi, orizzonti

Nel ricercare l'anima vera della città di Taranto, le Architetture di Amnesìa si propongono di donare un nuovo approdo alla realtà, nella speranza di ritrovare quelli eterni orizzonti non ancora del tutto perduti.

Museo del Mare e della Marineria
Mercato del Pesce
Scuola Velica

L'Oro di Taranto, rapporti tra le architetture e la città esistente. Si osserva l'esistenza di un abitato come fosse recuperato da uno scavo di un'intera roccia di carparo oro



Andando per mare

Nel 1901 George Gissing[1], scrittore inglese, pubblica gli appunti del suo viaggio in Italia meridionale avvenuto nel 1897, alla ricerca dei luoghi nei quali fiorì la civiltà della Magna Grecia. *Sulla riva dello Jonio*, diffuso solo nel 1957 in Italia, racconta con estrema minuzia la certezza del paesaggio ionico, un landscape che muta andando per le vie di mare, attraversando quelle strade non tracciate in cui la bellezza di questa terra si manifesta. Gissing a Taranto, come attraversando la grecità soffusa e immensa della Calabria, non è il viaggiatore inglese giunto con lo scopo di lasciarsi ammaliare dal fascino della Magna Grecia perduta e rintracciabile soltanto in qualche pezzo archeologico o nei simboli di un mare che porta echi di Mediterraneo. Egli voleva captare il sentimento di una città attraverso quella pagina che pone insieme il dialetto di un posto e il senso di una appartenenza nella misura o nella dilatazione del tempo. Taranto, è definita da Gissing città dei pescatori tanto che nel suo testo afferma:

Questi pescatori sono i primitivi di Taranto; chi può dire per quanti secoli hanno tirato in secca le loro reti sulla scogliera? Quando Platone visitò la scuola di Taras, vide le stesse figure dalle gambe brune con un abito quasi identico, intente al loro racconto marino.

Gissing, comunque, non è un sognatore-scrittore che viaggia. Anche viaggiando riesce a cogliere la frammentarietà di un paesaggio attraverso il linguaggio della letteratura e il mosaico è sempre quello antropologico il quale offre la capacità di leggere con molta sincerità le pagine nascoste dei luoghi. Parlando dell'arsenale ebbe a scrivere: "se almeno si potesse credere che l'arsenale significasse davvero un bene per l'Italia".
Proprio qui, partendo dalla visione di Gissing, nel Golfo di Taranto, trovano luogo le Architetture di Amnesìa.
In queste terre dimenticate, in questo oro accecante, il mare si apre attraverso lo studio delle geometrie per dar luogo alla costruzione del nuovo. I luoghi ormai soli: la Città Vecchia e l'Isola di San Paolo chiamati "ossi di seppia", diventano il miglior scenario per ospitare l'Architettura, in spazi ormai autodistrutti poiché completi, aree bisognose di nuova vita.

Alla luce di questo, lungo le coste della città, la progettazione di nuovi luoghi collettivi si fa necessità, divenendo irrimediabilmente necessario un nuovo affaccio al mare, un rinnovato senso di appartenenza e d'identità verso le origini.
Le tre Architettura disegnate si configurano così come un sistema contemporaneo di accessi al mare – accessi non obbligatoriamente fisici – poiché qui si parla anche – se non soprattutto – di dilatazioni visive e oniriche. Ripercorrendo le tracce della memoria dell'insediamento urbano, fin dai tempi in cui Taranto fu capitale della Magna Grecia, la posizione delle costruzioni non impone un unico percorso, poiché in sé ognuno identifica una precisa ma flessibile attività strettamente legata al mare.

Se il museo da una parte restituisce la memoria di ciò che è stato, il mercato con la sua posizione nel centro della rada diventa testimone della vita che è, per poi concludersi lì dove si apre il Mediterraneo, verso la Scuola Velica di San Paolo; verso nuovi orizzonti.

Del resto in questo lavoro di ricerca, in una città complessa come Taranto, la questione degli orizzonti, delle memorie, dei resti del passato e del presente, diventa fondante per il recupero della propria essenza e della propria eredità: quella mediterranea.

Forse la volontà, come avrebbe scritto Carlo Belli, sarebbe quella "socchiudendo gli occhi di poter immaginare la vera Tarentum"; una città certamente possibile solo attraverso una riapertura degli sguardi.

[1] Gissing G. 1993, *Sulle rive dello Jonio. Un vittoriano al sud*, EDT editrice, Torino.

Naufragi del tempo
museo del mare e della marineria

Il mare e la terra.
La terra e il mare.
Gli unici elementi del mito qui a Taranto sono questi.

É indubbio il collegamento con la nascita di questa città dovuta alla presenza del mare, il legame tra la terra oro e il blu del mare risulta essere davvero indissolubile.
Nel 706 a.C., con il nome di Taras, questa divenne la capitale della Magna Grecia, uno dei fulcri essenziali del commercio e degli spostamenti nel Mediterraneo, qui da quel momento le barche partivano dalla terra per andare al mare e viceversa. La storia del mito, la quale lega sempre la storia di questa parte d'Italia con il mare; storia morfologica, storia antropologica, sono tutte legate al tema marino; non si può pensare alle vicende di questa città senza pensare a quelle del mare e della marineria.
Sulla rada di Mar Piccolo, dove sorse un tempo il nucleo antico dell'abitato, lì dove avevano – anzi hanno – ancoraggio sicuro le navi, sembra che il tempo si sia fermato. L'unico monito di controllo del trascorrere degli anni, dei secoli, è la patina che il tempo e il mare lasciano sugli edifici che regalano indistinte note di colore in questo pezzo di città.

Il carparo, il mattone, il tufo e l'intonaco di calce – un tempo bianco – ora lasciano spazio al grigio, al muschio che il mare deposita sui prospetti. L'agire del tempo, la memoria quasi archeologica e la patina, sono i protagonisti di questo viaggio tra gli abissi, tra i naufragi, dove l'unico elemento intatto quasi esente risulta essere la fortezza del Castello Aragonese.
Opposta alla schiera di case deturpate dallo Jonio 'egli' giace fermo, possente; si conserva intatto e inerme, così come gli aragonesi lo 'scavarono' nel XV secolo, così come – secondo alcune fonti – volle Francesco di Giorgio.
Lo scavo, del resto, sembra essere una pratica comune a Taranto, tutto il sottosuolo della Città Vecchia pare sia costellato da Architetture di sottrazione; qui il carparo veniva estratto direttamente dal livello sotterraneo dove ora giace una città silente che con il passare del tempo sta rivedendo la luce. Fornaci, depositi, attività commerciali, erano le funzioni di questo posto, di questa Taranto invisibile dominata dal carparo, una città sotto il livello del mare dove il giallo della pietra si colora grazie a quei pochi raggi di sole che penetrano al suo interno. Così, in egual maniera, è disegnato il Castello Aragonese, tanti piccoli spazi all'interno di un enorme blocco di pietra locale. Anche qui la sezione racconta il vuoto grazie all'abbondanza del pieno, anche qui le ombre sono più forti della luce, anche qui il carparo si colora solo in pochi ambienti aperti sull'orizzonte del mare.
La questione pertanto è proprio quella della sezione d'Architettura, che sia essa in orizzontale o in verticale, il disegno viene dominato dal pieno della fortezza e della terra che scende – riversandosi – nel mare. Il vuoto, anche tra i vicoli delle fitte case, è solo una necessità marginale che si apre tra cielo, terra e acqua. Scendendo dal Castello verso Mar Piccolo, dove alloggiano le barche dei pescatori e dove nacque – ormai secoli fa, forse millenni fa il mestiere del pescatore – trova alloggio il Museo del Mare e della Marineria; in quel posto dove tutt'oggi trovano riparo le grandi navi mercantili e militari ospitate a Taranto.
Aldo Rossi nel 1979 in merito al Teatro del Mondo scrive:

Questo teatro veneziano è legato all'acqua e al cielo e per questo ripete nella sua composizione i colori e i materiali del mare-teatro veneziano. Questo mi piaceva soprattutto, il suo essere una nave e come una nave subire i movimenti della laguna... il teatro mi sembrava in un luogo dove finisce l'architettura e inizia il mondo dell'immaginazione

Così come un Teatrino che vuole galleggiare per sua 'natura', si innesta la nuova fortezza contemporanea, si innesta in quel luogo che vuole raccontare a chi arriva dal mare o dalla terra la storia della marineria.
Il Museo racconterà l'uomo come marinaio: ripercorrerà la storia delle sue attività e probabilmente grazie a tale angolazione, fornirà una visione complessiva e particolareggiata al tempo stesso. In quale modo, come scriverebbe Douglas Phillips-Birt,

l'uomo ha imparato, oltreché a stare a galla, anche a dirigersi sull'acqua, a conoscere la propria posizione, a orientarsi, a usare mezzi di propulsione, a perfezionare la forma degli scafi, a inventare nuove vele, a scoprire il segreto dell'arte di rimontare il vento

ono questi solo alcuni dei fili che si intrecceranno da un capo all'altro dell'esposizione, sarà questo ed in parte già è il Museo della Marineria.
Nella prospettiva di questa città, nella sua amnesìa, la vita di quel tipo d'uomo, particolare ed esemplare, che è il marinaio, assume un aspetto organico e, dopo una lunga parabola che l'aveva condotta al punto culminante, sembra oggi avviata alla fine. Gli uomini che, in un prossimo futuro andranno per mare saranno una cosa diversa da quel che

Nuovi luoghi per antichi spazi. Relazioni tra la pianta del Castello Aragonese e l'attacco a mare del Museo del mare e della marineria



era 'il marinaio'; appare perciò necessaria la memoria; un luogo attraverso cui ricordare.

Passando il Ponte Girevole, opera di straordinaria ingegneria italiana degli anni '50 dello scorso secolo, si accede all'Isola della Città Vecchia; dove da una parte troneggia nel suo eterno splendore la fortezza antica: il Castello Aragonese; dall'altro lato – verso il bacino di Mar Piccolo – si innesta così il nuovo: il Museo del Mare e della Marineria.

La scala architettonica di questa città, dell'intero Golfo, è assai complessa poiché formata da una serie di elementi che soffrono appositamente della grande misure. Qui la misura delle cose è dettata dall'infinità del mare; le navi, le fortezze, i palazzi di città appartengono ad un 'ordine gigante'. Misurando lo Jonio e le sue architetture difensive si trova un rapporto capace di sintetizzare in qualche metro la misura dell'edificato, in quei 54 metri si potrebbe racchiudere la misura della città. Con ciò non si indica che gli isolati, le altezze degli edifici, o comunque la morfologia in generale del costruito si basi su questa dimensione; ma che il quadrato 54x54 nasce dalla rilettura delle geometrie di questa parte di mare che trova con il Castello, con il Palazzo di Governo, con la Concattedrale e con l'impianto siderurgico ILVA, un rapporto armonico che parla di grande scala. Appare fondante a questo punto della questione nella definizione del disegno compositivo di questo museo, chiarire come la sua costruzione, il suo processo, riguardi la carpenteria navale. Il progetto sorge infatti all'incrocio degli assi viari marini più importanti a Taranto; ossia tra il Canale Navigabile e la rada del Mar Piccolo dove, come una grande nave nella sua relazione di fortezza contemporanea, trova il suo attacco ai fondali marini, rimanendo completamente libero su tutti i lati ed emergendo totemicamente dalla calme acque mediterranee.

Il frammento risalente al 1979 in relazione al Teatro del Mondo di Rossi non è casuale poiché il Museo del Mare e della Marineria come un teatrino veneziano appare isolato nel blu del mare, dove intorno ad esso è possibile circumnavigare con la barca osservando da un'attenta distanza il voluto confronto con l'opera del di Giorgio.

L'impianto tipologico a base quadrata è quello dei palazzi e dei conventi tarantini i quali, a partire dal 1300, delinearono in maniera irreversibile la visione planimetrica del borgo antico. L'altezza dello spazio espositivo in tutta la sua estensione, fino al culmine della copertura, trova l'allineamento con il Castello Aragonese, tanto da voler lanciare questo dialogo inequivocabile tra antico e nuovo.

Il passato qui acquista senso nel momento in cui si realizza la propria distruzione, non in senso della totale cancellazione, ma come superamento dello stesso in un'ottica presente e attuale che non rinunci al proprio tempo: allo Zeitgeist. Il passato, la misura, qui vengono riletti e riscritti acquisendo un valore contemporaneo. Il Museo del Mare e della Marineria pur contenendo la storia e la memoria, si fa oggetto e testimone di questo tempo, dell'età dell'acciaio in cui Taranto, dagli anni 60 circa, è fortemente testimone in una lotta ormai costante tra la vita e la morte.

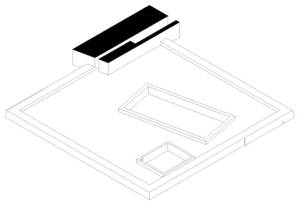
Avvicinandosi dalla quota della strada, dove si inserisce l'attuale via Garibaldi, si accede mediante una rampa allo spazio della piazza, un vero luogo dello stare tra la terra, il mare e il museo. La piazza abitata nel suo scavo – sul lato strada – da una serie di funzioni collettive dona degli alloggi minimi ai pescatori lì dove, poeticamente, inizia il disegno del progetto, attraverso il percorso museale.

La piazza crea lo spazio della collettività come primo atto progettuale che manifesta la vita e la rinascita di questo luogo che aspetta ormai da troppo tempo. Da qui il rapporto tra il mare e il museo si fa esplicito, la chiarezza del suo basamento svuotato per far percepire l'orizzonte al di là di esso spiegano le ragioni del suo essere fortezza, le ragioni che lo portano – come sottolineato – a identificarsi come la nuova rocca della città. L'accesso all'impianto museale non è immediato, esso appare solo nel disegno della piazza come un vuoto rappresentante il primo momento vero e proprio di sottrazione, di ritorno al sottosuolo come è l'intera isola della città. Discendendo la rampa, come si fosse dentro ad un vortice simile al sistema fortificato urbinate e – probabilmente – tarantino, si ritorna alla terra, in quello spazio nuovamente invisibile alla città e al mare, dove in realtà aleggia in maniera non troppo sorda il passato di Taranto città magnogreca e bizantina. In questo angolo di isola voluto all'età di Federico II di Svevia, si ricongiunge la terra al mare e il mare alla terra, dove non a caso la via di accesso è dettata da un percorso circolare che accompagna in maniera lineare la discesa. Il primo ingresso al museo, perciò, avviene qui in un grande cubo scavato accogliente l'unico elemento necessario: la rampa di accesso – memoria mediterranea. Il sistema di discesa è eco del passato, di quello costituente la fortezza aragonese. A questa quota il mare è visivamente impercettibile ma pesa sulla testa di chi, attraverso uno stretto e lungo collegamento vuole accedere al museo. Il calcestruzzo custodisce la distanza tra il mondo terrestre e quello marino, delle spesse mura proteggono i visitatori che, lasciando la luce alle loro spalle, ritrovano in fondo lo scavo della scala, una nuova scultura complessa, non più circolare, non più sinuosa ma riletta secondo i canoni dettati nel XV secolo dai disegnatori del forte aragonese. La luce penetra e scava la materia, da qui si inizia a respirare, salendo la scala metallica, la storia della marineria. Come sui ponti delle navi la scultura della scalinata si avvolge su se stessa trovando ancoraggio ai lati del vuoto che la contiene, questo è il punto che congiunge, attraverso lo spazio architettonico la terra, il mare e il cielo. Come il sistema idraulico utilizzato per l'apertura del Ponte Girevole ed ospitato nel torrione di San Lorenzo, la scala metallica diventa protagonista del vuoto. Entrando in questo edificio si compie la funzione della nave, come suggeriva Sverre Fehn, l'Architettura è quindi vista come un grande galeone pronto a salpare nei mari.

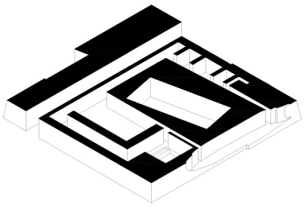
Il Museo nei suoi 5 livelli descrive tutti i rapporti che una imbarcazione, come un'Architettura, affronta durante e dopo la sua costruzione. La quota interrata dell'accesso e la piazza coperta al di sotto dello spazio espositivo esistono in funzione della terra, poiché altimetricamente appartengono ad essa e a nient'altro; essi esprimono l'attracco della nave con il porto manifestandosi come il radicamento tra la carena e il molo.

La quota della terra, che qui si allinea con quella dei moli, diventa la reale manifestazione dello spazio pubblico complementare a quello della città, da qui si vede il mare, da qui si realizza il traguardo dell'orizzonte e le navi che ormeggiano nel primo seno del Mar Piccolo. I quattro blocchi servizi – alla base – disegnano la pianta e lo spazio come nel quattrocentesco Castello Aragonese, delineando attraverso i loro basamenti le direzioni della città. In dettaglio essi si identificano nel disegno compositivo come il risultato delle due imprescindibili giaciture dell'abitato: quello antico precedente alla seconda metà dell'Ottocento e quello moderno e contemporaneo dettato dalle nuove costruzioni post-unitarie. Il fulcro dello spazio quadrato ospita una parte della vendita del pescato seguendo l'esigenze di tutti quei pesca-

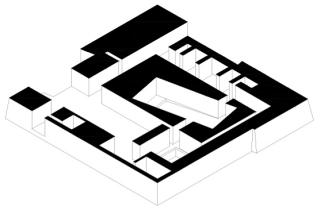




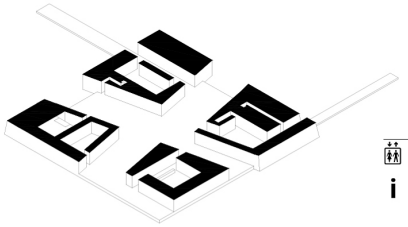
3



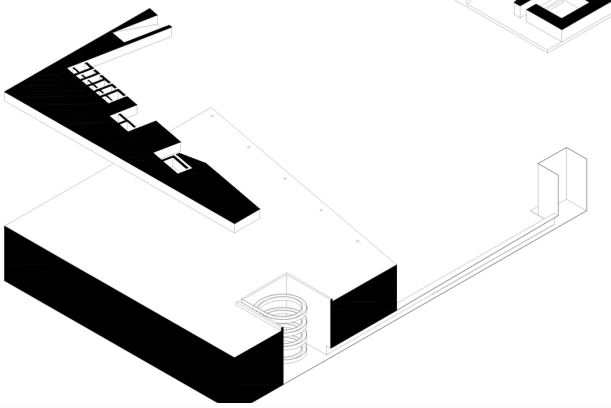
2



1



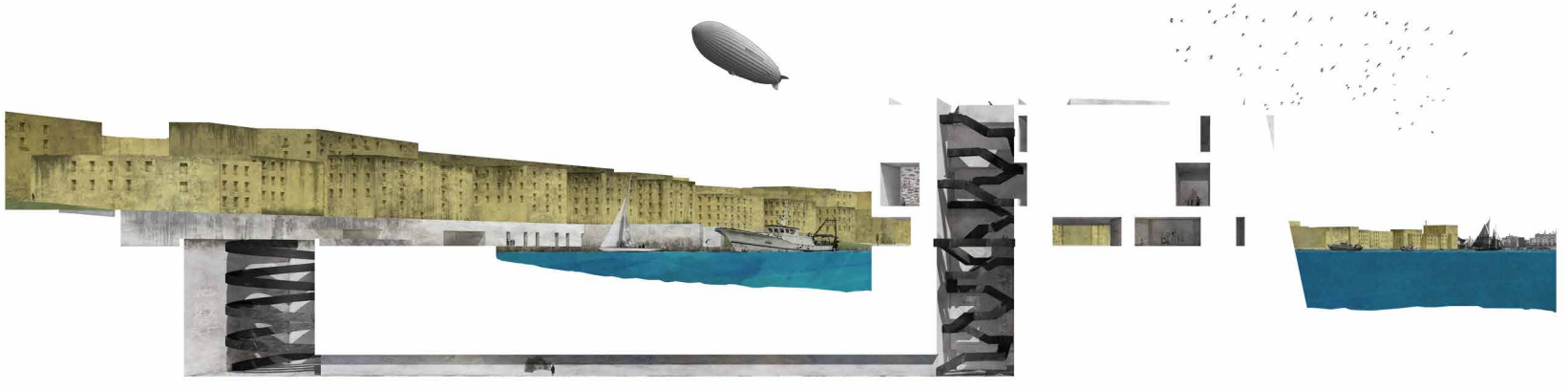
0

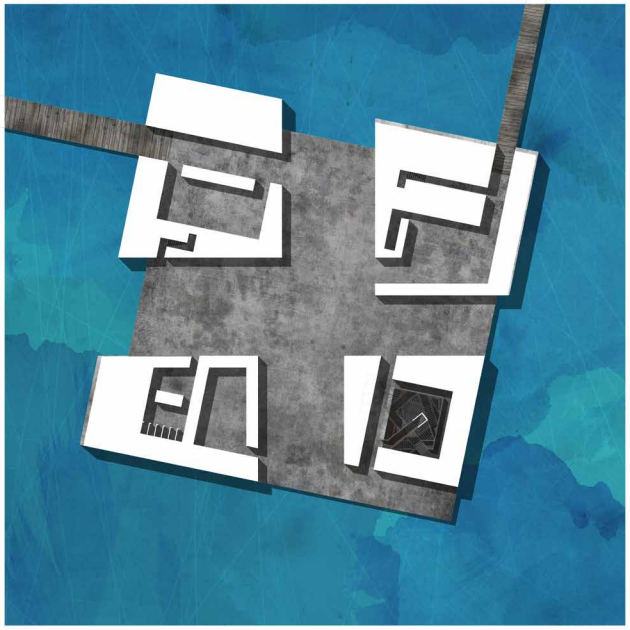


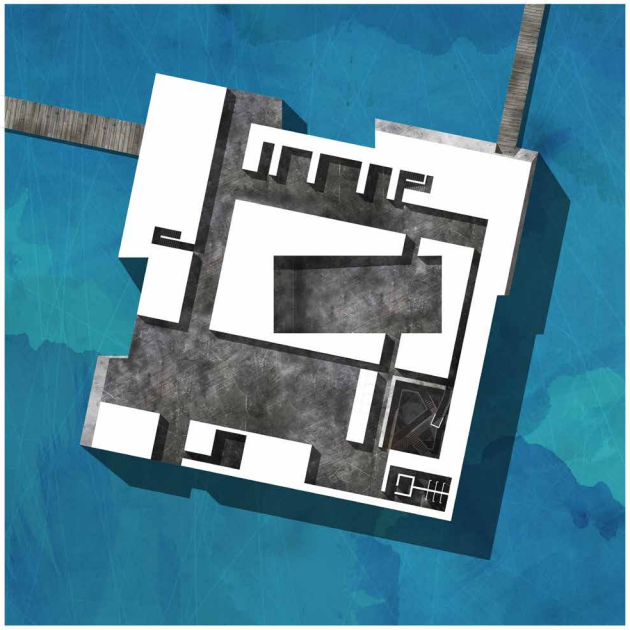
-1

pagina successiva
in alto a sinistra
Pianta della piazza sottostante il museo

in alto a destra
Pianta del primo piano del museo







tori che ogni mattina giungono in questo porto, dove a loro disposizione – oltre alle piccole unità abitative a terra – viene abitata una delle quattro 'torri' come luogo di deposito e di conservazione di una parte del pesce. Come accade dalla Turchia al Portogallo qui ritorneranno i colori del Mediterraneo, in uno spazio che chiamerà a sé la vita e la città già dalle prime ore del mattino.
Le torri sono scavate, hanno sezioni di mura molto spesse, ognuna nel suo vuoto ospita delle funzioni ben precise che contengono in sé i temi del mare; dal mercato all'aula didattica, della scuola velica all'accesso del museo, fino alla friggitoria di pesce che conserva tra le sue mura un pontile disegnato nell'unica volontà di protendersi il più possibile verso l'orizzonte.
Lo spazio, ombreggiato dalla pesante copertura, nasconde in sé la visione inequivocabile della vita mediterranea fatta di luce, di ombra, di mare, di pesce e di vita.
Risalendo verso l'alto, in quella che si configura come la grande copertura abitata della piazza, si giunge nel vero spazio museale; lì dove diventa esposizione la storia del mare e della marineria. Lo spazio è disegnato secondo una concezione michelangiolesca del corpo solido, esso infatti come suggerisce lo stesso Vasari – secondo una visione neoplastica – è già contenuto nel blocco, va solo liberato per essere scoperto. Così, infatti, il Museo è rappresentato come un grande blocco scavato, risultato ottenuto 'per via di levare', dove ogni sala espositiva è custodita da spessi muri di separazione che in pianta e in sezione mostrano la lotta tra pieno e vuoto, tra luce ed ombra. Del resto questa operazione non nasce che dalla lettura del luogo, da quello che già da molti secoli è presente nella Città Vecchia di Taranto, una città di pietra scavata lì dove serve, lì dove si deve vedere il mare! Tutto lo spazio espositivo però è concepito come i ponti delle navi, un tema irrinunciabile sia per quel che si racconta qui dentro sia per la naturale propensione che questa città ha in relazione al tema. La necessità di ambienti ariosi è contestualmente legata all'esposizione stessa che vede nella sua realizzazione la presenza di imbarcazioni storiche o parti di esse, corredati dai vari pezzi di equipaggiamento che risultano essere preponderanti ai fini della lettura completa delle vicende della marineria.
Il percorso, in salita, è sempre accompagnato dalla scala scultorea, un pezzo unico di acciaio scuro, che si contorce creando delle variazioni nette di luce e di ombre, guidando così il visitatore per i piani del Museo dalla terra al cielo incontrando sempre il mare.
Approdati al primo piano, successivamente all'accoglienza nella reception, ci si trova immersi nello spazio museale, nel 'ponte' che ospita le vicende della storia del mare e della marineria moderna e contemporanea. Qui la città avrà un ruolo fondante per l'esposizione poiché la sua evoluzione morfologica e sociologica accompagnerà sempre gli elementi della storia della marineria. Ogni corridoio/sala avrà sempre un fondale il quale sarà quello della città, ovvero l'immagine reale di quella porzione di paesaggio che sarà protagonista insieme agli spazi espositivi. Alla luce di questo il primo ponte che tratterà della storia moderna e contemporanea avrà come skené la città e l'impianto siderurgico, produttore di acciai per la carpenteria navale qui messa in mostra. Quello di cui si parla, direbbe Huysmans è un percorso à rebours, ovvero una storia che parte dall'età attuale per concludersi con la fondazione greca avvenuta nel 706 a.C. La storia del mare, della marineria e della città saranno sempre legati fino all'ultimo livello, i loro racconti saranno argomentati in parallelo.
La grande compressione e dilatazione degli spazi, in particolar modo in questo livello, sarà dominata dalla visione del mare; i corridoi sfonderanno quindi – oltre che sul paesaggio – anche sull'orizzonte che qui trova la sua completezza grazie al costruito della città. Nonostante si sia nel mare, però, il fondamento è quello di costruire nel costruito, di operare cioè in relazione ad una forte presenza dettata dalla pietra e dal blu dei fondali.
Il rigore compositivo nel seguire le geometrie del Castello e la

in basso
Schemi funzionali dei 'luoghi' del museo dal piano terra alla copertura

pagina successiva
Sezione. Ritrovare la relazione tra la costruzione dei conventi e i palazzi nobili ed il loro vuoto centrale. Accogliere un luogo pubblico aperto alla gente, al mare, al vento...

lettura degli strati della città si manifesta nelle spesse mura che identificano, diventando protagoniste, lo spazio di giacenza delle opere. Risulta essere chiaro, ai fini del funzionamento dell'intero impianto museale che queste mura saranno una mera soluzione compositiva contenendo al loro interno tutti quegli spazi impiantistici e di gestione preponderanti per un polo museale; dove tuttavia ai fini dell'espressione della ricerca è allo stesso modo chiaro che in luce verrà messa solo l'area fruibile/visibile dai visitatori, cioè quello che conta per riappropriarsi dell'identità del mare. Al centro dell'impianto, impresso nell'eterna memoria dei conventi francescani e domenicani della città, giace l'auditorium, il luogo di riunione e di collettività del museo.

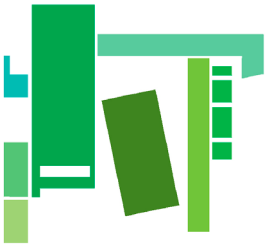
La sua collocazione mostra il vuoto che tipologicamente in pianta diventa eco delle presenze storiche sull'Isola, la corte che troveremo anche nell'impianto della Scuola Velica è proprio il riassunto della tipologia mediterranea e conventuale, che qui si manifesta come memoria dell'abitare.

Tra l'esposizione trovano posto i primi archivi e laboratori di ricerca della mediterraneità i quali saranno accolti in maniera completa e definitiva sull'Isola di San Paolo, in modo da trattenere, attraverso un unico specchio d'acqua, i progetti disegnati. I pavimenti e i muri non saranno più come quelli del piano del mercato dove a dominare c'è il calcestruzzo, ma qui troverà collocazione un rivestimento metallico fatto di ferro e acciaio come compete ormai alla parte industriale della città e come ormai risulta essere nella carpenteria navale. Non va dimenticato infatti che l'ubicazione del Museo si allinea alla presenza delle navi della Marina Militare, le quali trovano alloggio nelle vasche dell'arsenale che, con il passare del tempo, si riempiono di pieni e di vuoti, di legno e di ferro.

Scoprendo l'evoluzione della marineria, rileggendo in sincronia lo sviluppo di questa parte di Jonio, si comprende quanto in questo luogo – dall'età contemporanea tornando indietro fino al tempo aragonese – l'imbarcazione sia stata preponderante. La scala, procedendo per l'ultimo piano dell'esposizione, torna ad essere protagonista; nuovamente l'acciaio diventa il materiale di definizione delle cose; il visitatore si avvicina sempre di più all'incontro con il cielo, la luce diventa sempre più netta, le ombre sempre più chiare. Ora l'approdo è nei porti antichi, quelli che vanno da Bisanzio fino ad Atene e Sparta, passando per Roma. Lo spazio qui non ha più nessuna apertura, il mare lo si incontrerà solo alla fine, se ne parlerà attraverso queste grandi pare-



0
- Magazzini
- Servizi igienici e spogliatoi
- Aula didattica scuola velica
- Piazza
- Friggitoria



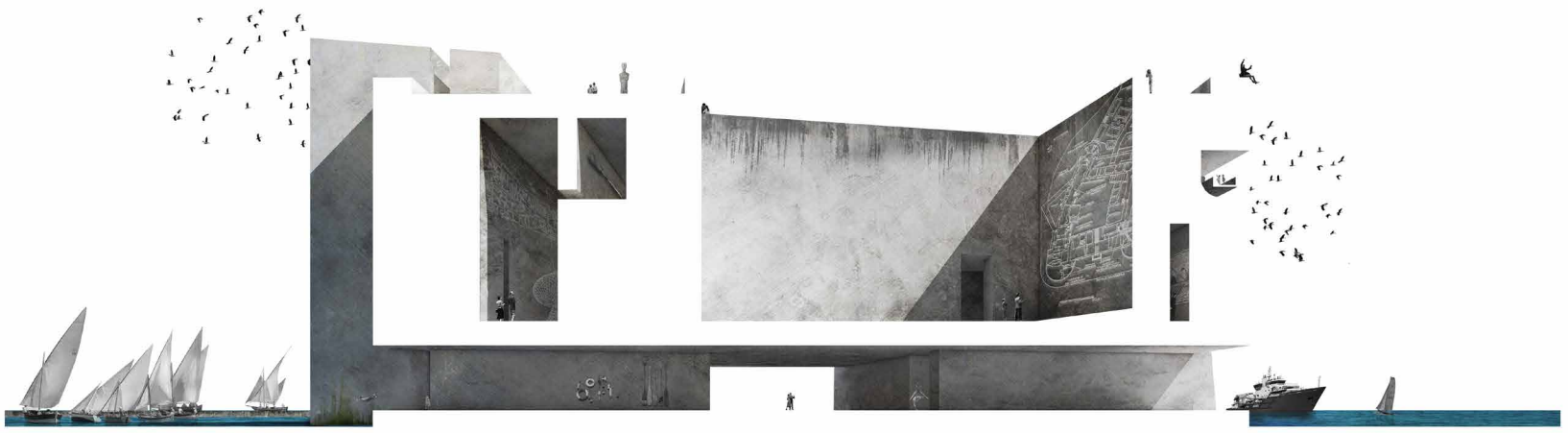
1
- I sala: "L'Età Contemporanea"
- II sala: "L'Età Moderna"
- III sala: "L'Età Spagnola"
- Auditorium
- Laboratori di Ricerca e Archivistica Centro della Mediterraneità
- Direzione e uffici
- Reception e guardaroba
- Servizi igienici



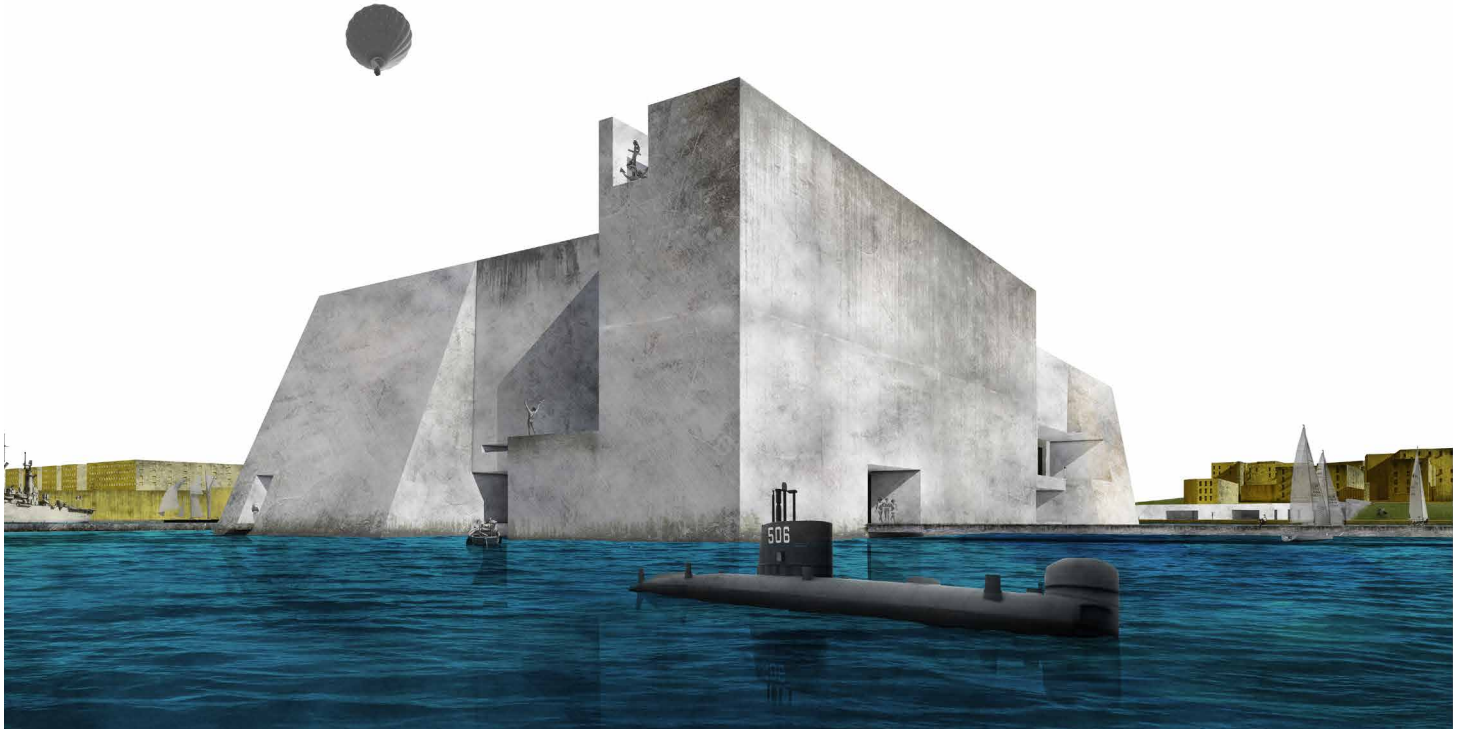
2
- IV sala: "L'Età Normanna-Sveva"
- V sala: "L'Età Romana"
- Sale dei frammenti
- VI sala: "L'Età Magnogreca"



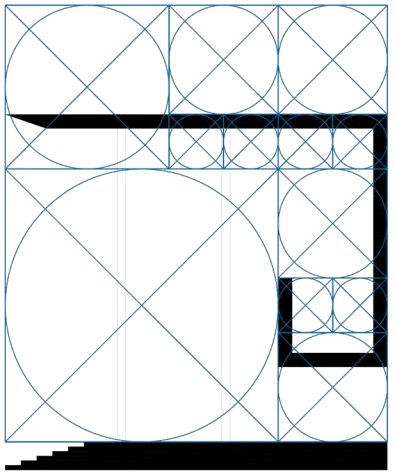
3
- Terrazza
- Cappella del Marinaio



ti ma oltre il profumo nulla sarà percepito. I legni delle scialuppe bizantine, i remi degli antichi romani qui invaderanno la scena, non più Taranto moderna, ma la città di Niceforo Foca, colui senza il quale non ci sarebbe il disegno della rada sul Mar Piccolo: quella che ospita il Museo della Marineria. La Marina ora è solo un vecchio ricordo alle spalle del visitatore, qui a questo piano si cercano le origini del mare e della città, si va incontro alla Magna Grecia.
Nella muratura, prima di ritrovare il 706 a.C., sono adibite quattro sale espositive che chiudono così il vero percorso museale, quello che presenta lo sviluppo dell'arte del marinaio. La luce naturale come in una cambusa continua ad essere assente, i quattro episodi presentati come dei frammenti del tempo sintetizzano la vicenda di Taranto e del mare, al di là di esse, dopo una lunga rampa come si usa nei porti: v'è lo Jonio, quel mare in cui Falanto, secondo la leggenda, arrivò a fondare la città a bordo di una imbarcazione partita dalla penisola greca.
La salita – lenta – verso la barca è aiutata dalla luce, essa si fa più intensa, sempre più forte – passo dopo passo – fino a quando, arrivati alla passerella ed entrati nella barca si ritrova Taranto e il suo mare. Quel mare che accolse nell'VIII secolo a.C. i coloni inviati dal Peloponneso dopo un decennio di guerre messeniche. La sezione della pentecontera, scelta poiché imbarcazione a cui spetta il merito delle colonizzazioni greche e fenice nell'area mediterranea, si mostra nel prospetto del Museo quasi a voler simboleggiare il suo senso di memoria ritrovata dopo una scavo archeologico; ecco che ritorna il tema del levare, dell'asportare la materia per scoprire cosa essa contiene. Ai lati della passerella metallica sono custoditi anfore e vasi dipinti, resti di chi ci ha preceduto affrontando attraverso il solo uso di remi e di vele le intemperie del mare. La visita così, nel vero spazio museale, si conclude con il ritrovare la fondazione, con la riscoperta delle origini le quali continuano ad essere raccontate tra il fiume Galeso e il Satyrion.
La luce e il mare lasciano spazio nuovamente all'ombra, presto attraversata la soglia della chiusura del percorso museale – sempre circolare – si torna alla scala-scultura, al pezzo unico, a quell'elemento di carpenteria navale che sempre ha accompagnato il visitare: dalla terra, passando per il mare, fino al cielo. Ora, il compimento dell'ultimo sforzo è custodito sempre da essa, pochi metri e la quota più alta sarà conquistata! Così attraversando il vuoto mediante la salita delle scale si approda definitivamente alla spianata della copertura, un luogo dello stare, una memoria malapartiana dove il limite del cordolo stabilisce la distanza fra chi è qui nell'Architettura da ciò che è là nell'orizzonte del mare dove è racchiuso l'eterno mito di questa terra. Solo un elemento tradisce la misura, la quota altimetrica del castello che tutto ferma: la cappella del marinaio, luogo di eredità antica dove l'àncora manifestandosi come croce inquadra una porzione di paesaggio. Il vuoto, il silenzio, la luce e l'ombra danno vita a questo luogo di preghiera fatto di due pareti e un fondale.
Ed è così alla fine di un percorso, di un viaggio, che si ritrova il mare; un limite oltre il quale è possibile scorgere esclusivamente l'orizzonte. La coscienza di questa città che si sviluppa e si distrugge attraverso le vicende dello Jonio, del suo mare, è ormai naufragata. Qui – come più volte sottolineato – il ricordo della storia giace quasi sommerso ormai negli abissi. Proprio alla luce di questo risulta necessaria una riscoperta fatta di luoghi e di paesaggi, di legno e ferro, di luce e di ombre; una riscoperta che merita di entrare nuovamente nell'animo di chi visita questi spazi e rilegge la storia della città parallelamente a quella del marinaio. Del resto cosa sarebbe questa porzione di Mediterraneo senza la presenza delle barche, senza la pesca, senza quella propensione verso la scoperta dei colori cristallini che si riflettono nel sole? Salendo e attraversando il Museo, il mare diventa spesso il fondale delle opere e dello spazio, esso si relaziona in continuazione con l'Architettura e con la terra e viceversa. Il Museo come una nave pronta a salpare con le sue torri, o come una fortezza contemporanea, ricorderebbe Fehn, è qualcosa che sta tra la terra il mare e il cielo; è imprescindibile entrando qui dentro che ci si senta appartenere per qualche ora ad una dimensione atemporale, fatta di oggetti e modi che ormai appartengono al mito, d'altra parte il mito – come il mare – è memoria.


506

Lungo un fil di costa
mercato del pesce



Muovendo lungo la banchina di Mar Piccolo dove, secondo Guido Piovene "v'è il meglio della vita di Taranto Vecchia", ovvero tra la muraglia delle case e il mare; nel XVI secolo fu edificata la chiesa di San Giuseppe, per molti secoli congrega dei pescatori della città. Ogni mattina il rito è sempre lo stesso, al sorgere del sole – se non prima – i pescatori giungono alle loro barche; lì dove sono conservati gli attrezzi che da anni accompagnano alla pratica di questo mestiere.

Il disordine, il caos, appartenenti certamente alla quotidianità di una città mediterranea, caratterizzano per tutta la giornata la strada che separa l'abitato dal mare[1], poiché continuamente arrivano barche cariche di pescato pronto per essere venduto. La scena che si apre agli occhi di chi passa per queste vie è la stessa da anni, proprio perché l'essenza del pescatore come un rito – nonostante l'arrivo dell' 'acciaio' – non è cambiata; tra tonni, cozze o altri mitili, il mercato è sempre stato un'esigenza atemporale.

Colpisce però come il mercato non abbia una sua vera e propria collocazione a causa di una diversificata e 'spontanea' gestione dell'attività commerciale. Lì dov'era l'antica congrega, lì dove resta ancora in piedi l'unica chiesa sfuggita allo sventramento di epoca fascista, trova quindi collocazione il mercato del pesce. All'incrocio dei quattro pittaggi il nuovo nucleo collettivo diventa il fulcro dell'intero abitato circostante.

Partendo dallo studio delle misure del tempio dorico di origine classica, trova fondamento il progetto della nuova Architettura. A pochi metri di distanza la presenza ancora impressionante delle colonne costituenti l'edificio dedicato a Poseidone (V secolo a.C.), agisce – attraverso la misura e la composizione – in maniera decisiva sulla progettazione. I rapporti aurei, le altezze e il disegno, portano con sé una forte eredità nella realtà proposta, declinando il tutto attraverso le esigenze del nostro tempo.

Costruendosi dal podio, secondo i canoni greco-romani, il nuovo tempio del mare si innalza tra la Chiesa e la barriera delle case ancora resistenti al tempo; qui 12 pilastri fermandosi ad un'altezza di 8,47 metri – come nel tempio di Poseidone – disegnano il mercato, costruendo uno spazio coperto tra piazza e città.

Il basamento rispetta il distacco tra il cielo e la terra come in età greca dove la necessità della sospensione tra il nuovo e la città prova a far diventare sacra la normalità della vendita del pesce. La declinazione religiosa qui diventa sacralità della storica vivacità del pescatore. L'attività di commercio perciò risulta essere ad una quota diversa rispetto all'attacco a terra delle case vicine vincendo – nonostante le sue classiche misure – la 'novità' del suo essere in questo posto. Il vero atto di costruzione del nuovo mercato viene quindi a costituirsi attraverso il basamento, diventando il senso di rispetto delle diverse stratificazioni della città; il crepidoma e lo stilobate si confrontano con la piazza/toloneo che congiunge il 'nuovo' alla chiesa e viceversa. La lettura dello spazio tra edifici è gestita proprio dal toloneo, una grande e profonda piazza che aiuta il dialogo tra la 'scena' della città che si inerpica a causa della topografia del terreno e il mercato del pesce.

La base, di pietra, scavata da una breve scalinata sul lato della chiesa, si conclude proprio nel suo stilobate, il quale ospita l'attacco dei pilastri di questo naos contemporaneo. Gli elementi verticali disegnano e gestiscono lo spazio di vendita confrontandosi, come avviene per la Carré d'Art di Nîmes, con il preesistente insediamento classico. Il ritmo dei pilastri fonda un nuovo spazio: una piazza rialzata che si completa con una copertura continua e mai interrotta. Le ombre, ancor più in una città mediterranea, si fanno nette e profonde. La brezza marina raffresca lo spazio sottostante, creando attraverso il matroneo un vero luogo dello stare! La copertura rigirando su se stessa dà vita ad un loggiato, come nella tradizione meridionale, un luogo assimilabile al matroneo di origine cristiana, ospitante uno spazio pubblico da cui potersi affacciare e osservare, quasi come si fosse fuori dal racconto, la vita di ciò che avviene nell'area sottostante. Salendo, attraverso i corpi scala portanti, si trova la nuova quota della città, un pezzo di abitato che mai entra in contatto – eccetto visivamente – con il mercato. Lo spazio nel loggiato si comprime, l'ombra è più scura, la lettura è assiale. Qui, in questo posto, sono lo stare e il vedere gli unici elementi del progetto; l'Architettura diventa il punto da cui travisare verso il mare o verso la Città Vecchia.

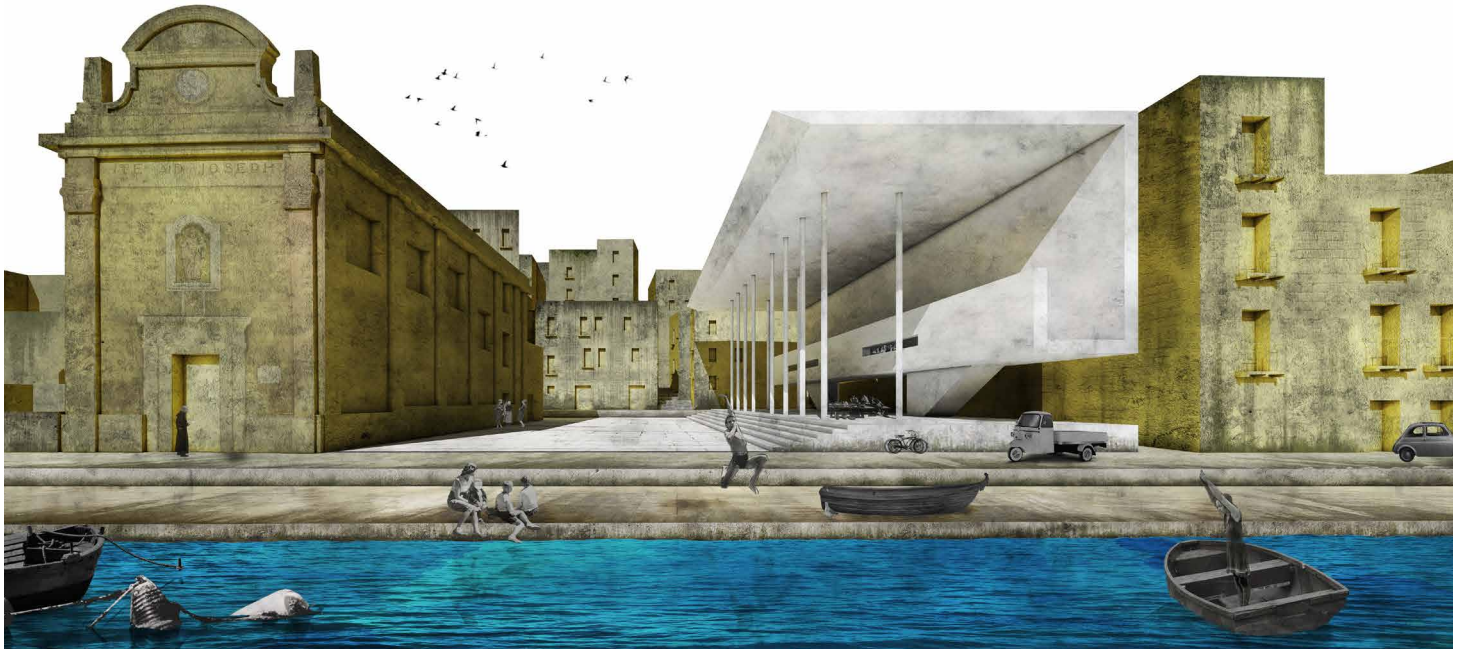
Vedere. Immaginare. Ritrovare. Ricostruire.

Qui, nel mercato del pesce, l'Architettura restituisce il punto mancante di collegamento tra la terra e il mare. La sua collocazione al centro dell'isola, all'incrocio dei quattro pittaggi della Città Vecchia, vuole testimoniare l'importanza, o meglio la necessità, di ricreare un luogo collettivo che funzioni non solo dall'alba al tramonto, ma che diventi un luogo di aggregazione per il restauro culturale di questa parte di abitato.

[1] Via G. Garibali.

Lungo il piccolo mare. Mercato del pesce

pagina precedente
Studi geometrici-proporzionali tra le colonne di
Poseidone e il nuovo mercato del pesce







In questo mare scuola velica

Era una tiepida mattina del maggio 1965 quando, alla velocità di 14,6 nodi, il comandante Agostino Straulino alla guida della nave scuola Amerigo Vespucci trapassa il canale navigabile di Taranto, uscendo dal Mar Piccolo verso il Mar Grande. Le vele erano aperte in tutta la loro estensione, così di lì a poco, a quella velocità, l'equipaggio avrebbe passato le Isole Cheradi in direzione del Mediterraneo, verso nuove rotte. Il netto orizzonte che separa la città di Taranto dal mare aperto, quel mare dove – per chi vive qui – muore ogni giorno il sole, non fa che tornare alla mente il ricordo di una celebre frase di Giovanni Verga il quale scriveva:

Il mare non ha paese nemmen lui, ed è di tutti quelli che lo stanno ad ascoltare, di qua e di là dove nasce e muore il sole.

Proprio come il mare di questa terra, l'Isola posta nella parte opposto del Golfo rispetto alla Città Vecchia, vede tramontare il sole, chiude cioè – attraverso il variare delle ombre – la vita diurna di questa parte di mare. Da qui partono le nuove strade verso il Mediterraneo aperto, da qui passano le barche uscenti dal porto lasciandosi alle spalle la città. Salpando dal porto, come fece il comandante attraverso una barca a vela, in 3 miglia e mezzo si raggiunge San Paolo, un'isola ormai abbandonata a sé stessa. Con il passare degli anni, dopo un lento e lungo degrado, il mare e la natura hanno preso nuovamente il sopravvento su quell'angolo di mondo che per più di un secolo divenne la maggior difesa della rada di Taranto. La ricchezza naturalistica e paesaggistica, oltre quella storica e architettonica necessitano di essere riscoperte e reintegrate nella vita della città e non solo. All'imbocco del porticciolo appena arrivati dal mare aperto o dalla città si colloca il disegno della nuova Scuola Velica, un edificio a corte che nasce dalle stesse misure e geometrie dettate dall'analisi del Golfo, ovvero da quei 54 metri che generano allo stesso tempo il progetto del Museo del Mare e della Marineria. Essi si rapportano tra la terra e il mare, il materiale bianco nella sua opacità, corroso dall'acqua salata, si riflette timidamente ai raggi del sole. Una grande corte scavata per accogliere il mare e il sole quindi, un unico anello che si chiude sull'ingresso principale, così nasce questo spazio didattico all'interno di un istmo oggi custodito da un 'calcestruzzo' anni '50[1]. La presenza del frammento della torre corazzata e della batteria Aubry, non ancora diventate rovine, danno adito a nuovi sistemi compositivi che seguono le medesime regole di ciò che avviene sulla terra ferma. La rotazione e la traslazione a picco sul mare non nascono da puro arbitrio, bensì dalla distanza e dalla 'regola' applicata nella costruzione e nel disegno della città.

La corte all'esterno appare murata. Una lunga parete che si apre solo lì dove serve con piccoli 'sfoghi' per guardare, dall'interno, il mare al di là del limite costruttivo. Qui dialogando con la preesistenza del profondo scavo nella roccia, si innesta un progetto basato sullo stesso linguaggio: comporre per sottrazione. Le Architetture su questa isola come già nella Città Vecchia, saranno indissolubilmente collegate dallo stesso linguaggio compositivo.

Le spesse mura della scuola diventeranno la memoria di ciò che è, ponendosi tra la casa del custode e la spara missili, anch'essa ricavata per scavo nel calcestruzzo armato. La roccia e le profonde pareti acquisiranno negli ambienti della scuola un carattere scultoreo sospendendo il loro sviluppo all'altezza di 3 metri dalla terra. Tale limite porterà l'Architettura a configurarsi come un taglio sottile nel cielo ponendosi come pausa tra la terra e lo Jonio. La Scuola di Vela diventa in questo modo la manifestazione di un nuovo capitolo nel Golfo di Taranto, una nuova pagina della vita che accompagnerà quella delle funzioni da ospitare all'interno delle Architetture ivi presenti fin dal 1893. Il progetto velico, infatti, si innesta in un sistema di rinnovo e riqualificazione dell'intera area di San Paolo che va dalla collocazione di un grande spazio espositivo nella Batteria, fino alla riconversione della batteria Amm. Aubry in piccole residenze temporanee da poter mettere in funzione sia in relazione alla Scuola, sia in relazione all'organizzazione di attività legate al mare e non solo. Perché la frequentazione delle isole sia la più possibile continua occorre prevederne l'uso in maniera coordinata e polifunzionale. Da qui è possibile prevedere attività che si esplichino in differenti periodi dell'anno così da permettere continuità di frequentazione anche in periodi tradizionalmente non destinati al turismo di massa.

In relazione all'ambito museografico esiste una disponibilità di massima a collaborare all'intero progetto di Museo diffuso del mare nell'area di Taranto con importanti istituzioni museali operanti in Italia e all'estero. Le esperienze ormai decennali di queste istituzioni museali, di provato successo didattico, culturale ed economico, sono importanti per attivare simili esperienze di musealizzazione sul territorio favorendone l'attrattiva turistica[2].

In questo panorama complesso si aggiunge a completamento la Scuola Velica come configurazione di una nuova porta d'accesso per l'isola e per la città stessa.

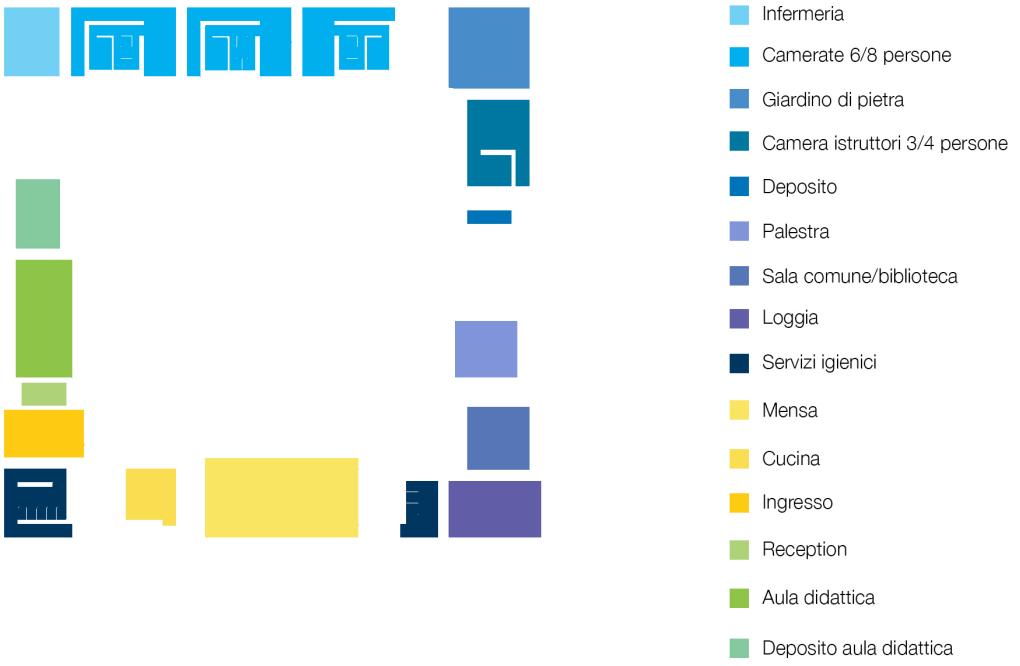
Lo spigolo duro, come la prua di una barca, accoglie i naviganti che giungono a bordo delle imbarcazioni sull'isola. Il mare dolcemente penetra all'interno del porticciolo, le sue onde si infrangono, sbattono, risuonano e arieggiano sui lati della scuola che posta a poco meno di un metro dal suo livello, diventa tutt'uno con il suono del Mediterraneo. I dolci rumori cambieranno nelle varie stagioni facendo vivere con-

[1] Si fa riferimento alla piccola caserma militare costruita nel secondo dopoguerra.

[2] Disposizioni estratte dal progetto di Area Vasta promosso nel primo decennio degli anni 2000 dal Comune di Taranto.



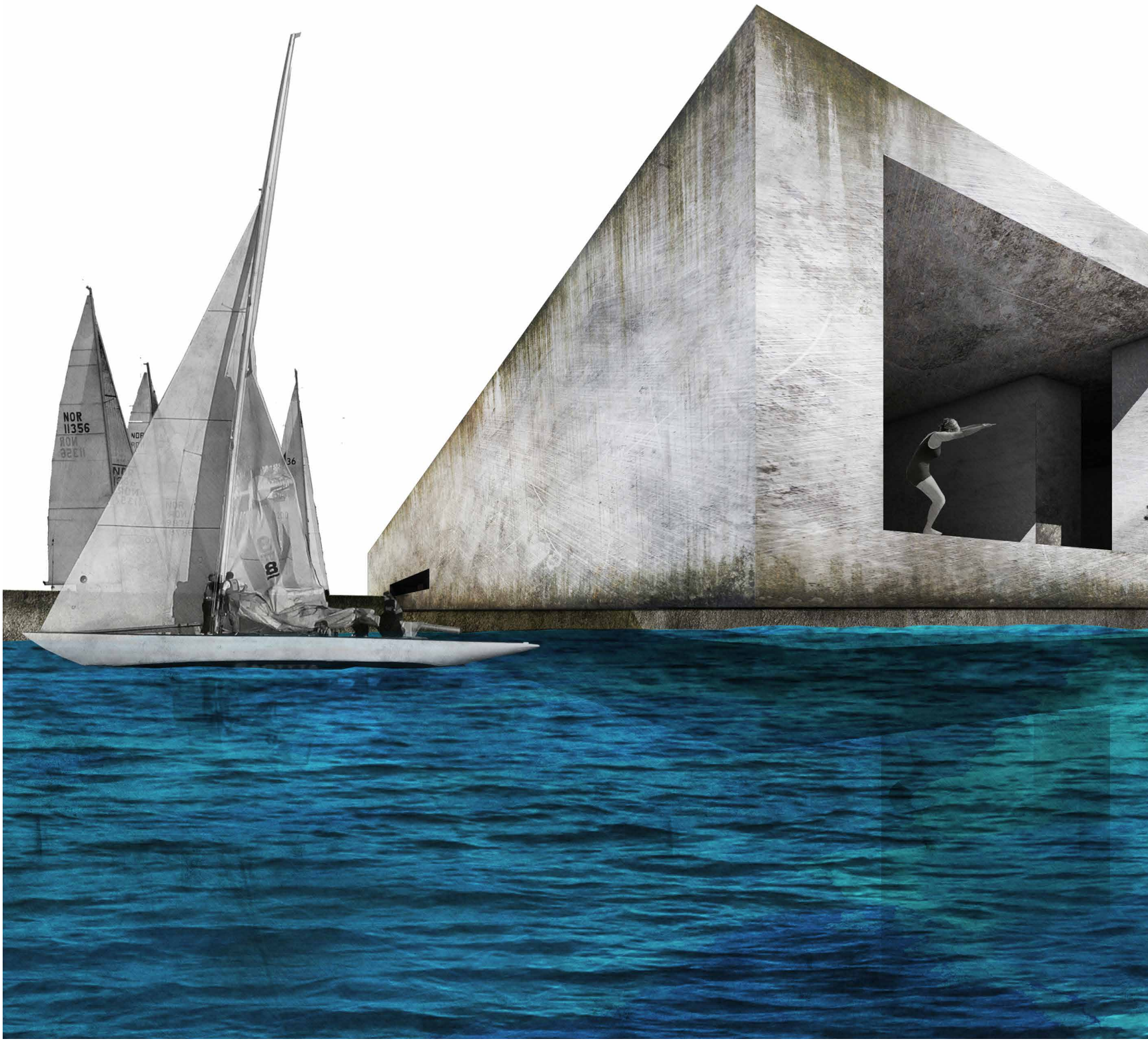


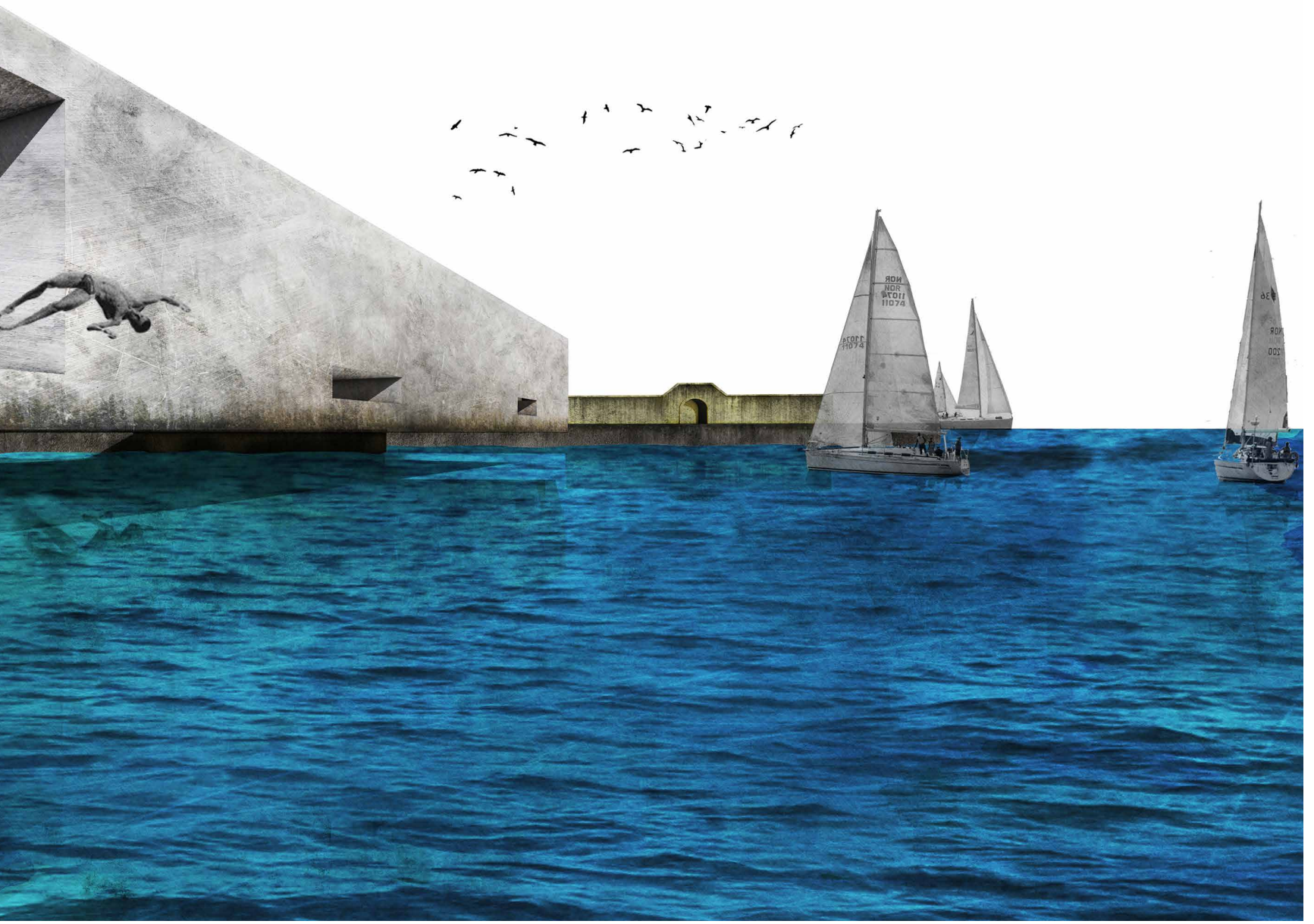


tinue esperienze a chi, anche per poco, entrerà a far parte della storia di questo luogo.
Il grido del mare copre così le distanze irreali tra l'antico e il contemporaneo.
Il tempo, la vera misura tra cosa c'era e c'è e cosa ci sarà, si identifica nella soglia dell'edificio velico costruita nell'invisibilità del rivestimento. Il viaggiatore approdato nel molo dell'isola scorgerà l'ingresso esclusivamente una volta sorpassato l'angolo, dove nuovamente la durezza degli spigoli – come per le barche – si manifesta in questa Architettura.
La soglia mediterranea diventa materia, trasmigra dall'ideale al costruito, si manifesta cioè attraverso una porta alta e profonda dove l'ombra – parallelamente alla luce – disegna il prospetto nel suo bianco rivestimento corroso dall'inevitabile sporco del mare trasportato dalle onde.
In questa composizione il precetto principale è quello dei limiti, quasi come se al di là di ognuno di essi ci fosse un nuovo mondo da esplorare, qualcosa che sempre aleggia nella mente dei marinai. La reception insieme allo spazio sono destinati ad accogliere chi passa la prima di lunghe soglie, un traguardo superato che subito ne annuncia un altro: la corte.
Tutto il sistema distributivo, dall'aula didattica, fino alle camerate e alla mensa si raccoglie intorno al cortile: manifestazione tipologica di tutta la città e della batteria Aubry. Quasi come necessità essa si caratterizza come l'area 'interna' in cui tutto avviene, poiché è qui che la vita di questa Architettura si affaccia tra un ambiente e un altro. La luce penetra e colora lo scuro pavimento cementizio calpestato dagli allievi. Quello che si cerca è la vita comune e raccolta interrotta e accompagnata solo dal rumore del mare che qui penetra in una conca privata; stabilendo sempre nuovi limiti e nuovi orizzonti.
Lo scavo che avviene all'interno per ricavarne lo spazio di vita non è altro che la declinazione contemporanea di ciò che già era, riscoprendo così scansioni diverse a seconda della necessaria e naturale funzione del luogo da disegnare. Le aperture sull'esterno sono sempre poche e misurate: tagli, percorsi e confini che si aprono esclusivamente nel cielo per dar respiro a chi – durante la giornata – vuole riscoprire tra il muro e il mare la bellezza del cielo.
Il percorso che si sviluppa in maniera non lineare viene sottratto nelle spesse mura della Scuola per concludersi – come se fossimo in un museo – nella loggia: memoria ionica, soglia del costruito. Qui, in questo luogo, lo stare intimo al fianco della sala comune concludono l'essenza dell'Architettura, manifestano cioè gli elementi – pochi – che necessitano di esistere.
L'orizzonte in questo progetto di limite si fa materia, il ricordo dei frammenti della mente dovuti ai viaggi qui si raccoglie; in quell'angolo di mare tra costruito, terra ed acqua, c'è l'orizzonte non più fatto di solo Mediterraneo.
Il viaggio, quello nuovo, parte da questo pezzo di paesaggio che guarda non più all'infinito ma si volge alla città di Taranto, un posto rinnovato dalla vita e dal ricordo.
L'amnesìa un tempo carattere fondante del Golfo ora è solo passato, la coscienza riscoperta in questo viaggio composto dalle tre Architetture disegnate diventa perciò punto di inizio per nuove tappe: la città già mediterranea, risplenderà ancora una volta oltre l'oro della Magna Grecia nella speranza di nuovi ed eterni orizzonti.

Perché quasi ogni ragazzo sano e robusto, che abbia dentro di sé uno spirito sano e robusto, prima o poi ammattisce dalla voglia di mettersi in mare? Perché, al tempo del vostro primo viaggio come passeggero, avete sentito in voi un tal brivido mistico, non appena vi hanno detto che la nave e voi stesso eravate fuori vista da terra? Perché gli antichi Persiani tenevano il mare per sacro? Perché i greci gli fissarono un dio a parte, e fratello di Giove? Certamente tutto ciò non è senza significato. E ancora più profondo di significato è quel racconto di Narciso che, non potendo stringere l'immagine tormentosa e soave che vedeva nella fonte, vi si tuffò e annegò. Ma quella stessa immagine noi la vediamo in tutti i fiumi e negli oceani. Essa è l'immagine dell'inafferrabile fantasma della vita e questo è la chiave di tutto.

(Melville H. 1851, *Moby Dick*)


NOR
11356





Tre ossi

"All novelty is but oblivion"
John Donne

Nel 1952 nei pressi della grande piramide di Giza fu rinvenuto sotto cumuli di sabbia un pavimento assemblato con lastre di pietra. Si trattava della copertura di uno strettissimo ambiente lungo oltre trenta metri al cui interno gli archeologi guidati da Ahmad Moustafa rinvenirono un migliaio di reperti disposti su 30 strati. Erano i resti di una barca solare in legno di cedro e d'acacia con scafo autoportante a chiglia piatta montata con incastri a tenoni e mortase; ricomposta, si rivelò essere lunga 43,40 metri e larga 5,90. Appartenuta al faraone Khufu si usa far risalire ad un periodo compreso tra il 2551 ed il 2528 a.C.

Amnesìa è lavoro che origina dal pozzo geografico e temporale del Mediterraneo, di quel mare colore del vino che "s'impadronisce dei pensieri e suscita antica saggezza". Ma qui il ricorso a tale *topos* della cultura europea è veicolo precipuo all'investigazione ed alla comprensione di una città e del suo più tenace *genius*, tarlato e menomato dalle catastrofi della storia. Prima, dunque, un esercizio di percezione e di memoria: uno sguardo sullo stato dei luoghi e sul loro consistere materiato ed uno scavo sul loro spessore cronologico; poi prefigurazione ed azzardo: la volontà di piegare il progetto a divenire moneta di risarcimento e germe per un nuovo inizio. Un cominciamento che si approssima ad un lento ritorno, ad un risalimento, e forse qui si giustifica la volontà di operare nella Taranto vecchia – nucleo asserragliato trapassato di luce come una gloria barocca nei resoconti di Brandi o consunto osso di seppia nel vocabolario del Nostro – nella parte dove più manifesta è la densità delle stratificazioni, dei lasciti e dei relitti del passato. E da tali sopravvivenze deriva la stessa strategia adottata: un operare per frammenti, per innesti successivi – mutuamente correlati e richiamantesi, certo – ma autonomi nel loro sommarsi e giustapporsi ad altri elementi, ad altre porzioni – e dunque, spostando i riferimenti, in guisa di un accavallarsi onirico di figure piuttosto che messa a punto di un piano generale, di un grande disegno di stampo illuminista. Letto il volume il lettore avrà avuto modo di apprezzare l'ampia costellazione dei riferimenti – non solo disciplinari stretto senso – che Moschetti mette in gioco nel suo procedere; al di là del loro essere nutrimento concettuale ed educazione sentimentale, credo che tale mappatura finisca per tessere, come nel racconto borgesiano, un mosaico complesso da cui balugina – talvolta per accenni, talvolta più direttamente – il profilo dell'autore. D'altronde, come è stato scritto, non sempre le biografie contengono le opere, mentre le opere contengono sempre la biografia del loro artefice.

Fabrizio F. V. Arrigoni
Dipartimento di Architettura
Università degli Studi di Firenze

Bibliografia

Letteratura su Taranto
profilo storico e architettonico

AA.VV. 1978, *Il porto di Taranto*, Roma.

AA.VV. 1983, *La città al borgo. Taranto fra '800 e '900*, Mandese, Taranto.

AA.VV. 1986, *Taranto. Da una guerra all'altra*, Mandese, Taranto.

AA.VV. 1982, *Le torri costiere per la difesa anticorsara in provincia di Taranto*, Firenze-Taranto.

AA.VV. 1992, *Il castello di Taranto immagine e progetto*, Catalogo della mosta documentaria, Galatina.

Acquaviva G. 1998, *Il ventennio fascista a Taranto*, Edizioni Archita, Taranto.

Alberti L. 1557, *Descrizione di tutta l'Italia*.

Blandamura G. 1925, *Choerades insulae. Le Cheradi del Jonio*, Tipografia Arcivescovile, Taranto.

Carducci C. 1771, *Delle delizie tarantine di Tommaso Nicolò D'Aquino*, Stamperia Raimondana, Napoli.

Carlone G., Blasi O. 1987, *La provincia di Taranto*, Manduria.

Cippone N. 2006, *Taranto il borgo prima del borgo*, Edizioni Archita, Taranto.

Coronelli V. 1696, *Isolario*, Venezia.

D'angela C. Ricci F. 2006, *Dal Kastron bizantino al Castello Aragonese*, Taranto.

De Luca P. 1998, *Il Centro Storico di Taranto – l'isola*, Scorpione editrice, Taranto.

De Troia G. 1988, *Piante e vedute della Puglia cinquecentesca*, Fasano.

De Vincentiis D. L. 1878, *La storia di Taranto*, Tipografia S. Latronico, Taranto.

Fara A. 1989, *Il sistema e la città. Architettura fortificata dell'Europa moderna dai trattati alle realizzazioni 1464-1794*, pp. 26-30, Genova.

Fenicia S. 1858, *Sulle metamorfosi di Taranto*, Napoli.

Gagliardo G. 1811, *Descrizione topografica di Taranto*, Tipografia A. Trani, Napoli.

Giovine G. 1589, *De antiquitate et varia tarentinorum fortuna*, Horatzium Salvianum, Napoli.

Mannarino C. C. 1596, *Gloria di guerrieri e di amanti in nova impresa nella città di Taranto succedute*, Edit. Carlino & Pace, Napoli.

Mastronuzzi G., Marzo P. 1999, *Le isole Cheradi: fra natura, leggenda e storia*, Mottola.

Merodio A. 1680, *Istoria tarantina raccolta da molti scrittori antichi e moderni, e fedelissimi scrittori*, manoscritto, Napoli.

Morelli G. P. 1623, *Compendio della descritione dell'antica e fedelissima città di Taranto*, Ed. I. Valery, Trani.

Morone B. 1614, *Cataldiados ad cives suos libri sex*.

Pacelli G. 1980, *L'atrante sallentino*, Ristampa s.d., Fasano.

Pacichelli G. B. 1703, *Il Regno di Napoli in prospettiva divisa in dodici provincie*, Ed. Mutio & Parrino, Napoli.

Peluso G. 2009, *Storia di Taranto*, Scorpione Editrice, Mottola.

Pignatelli F. 2012, *Il progetto dello scarto*, Maggioli editore, Milano.

Porsia F., Scionti M. 1989, *Le città d'Italia: Taranto*, Laterza, Bari.

Ricci F. 2012, *Francesco di Giorgio e il Castello Aragoese di Taranto*, Scorpione editrice, Taranto.

(Von) Salis (De) Marchlins C. U. 1906, *Nel Regno di Napoli. Viaggi attraverso varie provincie nel 1799*, Vecchi Editore, Trani.

Speziale G. C. 1930, *Storia Militare di Taranto negli ultimi cinque secoli*, Laterza e Figli, Bari.

Letteratura su Taranto
profilo scientifico

Ciaranfi N., Pieri P., Ricchetti G. 1988, *Note alla carta geologica delle Murge e del Salento (Puglia centromeridionale). Memorie Società Geologica Italiana*, 41, pp. 449-460.

Coordinatori del Piano di Area Vasta (a cura di) 2008, *Isole Cheradi: una prospettiva di sviluppo "Isola di San Paolo: un modello di riconversione territoriale nell'ottica di uno sviluppo sostenibile"*, Comune di Taranto, Taranto.

Coordinatori del Manifesto della Città Vecchia (a cura di) 2015, *Manifesto della Città Vecchia e del Mare*, Comitato per il Manifesto della città Vecchia e del Mare, Taranto.

ITACA (Istituto per la Trasparenza l'Aggiornamento e la Certificazione degli Appalti) 2007, *Valutazione della sostenibilità ambientale protocollo Itaca sintetico edifici residenziali*, Le Aree di Valutazione e le Schede, Aggiornamento 2 Roma, 11 aprile 2007.

Lo Porto F. G. 1971, *Topografia antica di Taranto. ACMG*, X, Napoli, pp. 343-348.

Lippolis E. 1981, *Alcune considerazioni topografiche su Taranto romana*, in *Taras I*, pp. 119-153.

Magri C. 2015, *Utopie urbane per Taranto*, relatore Falqui E., DiDA, Università degli Studi di Firenze, Firenze.

Mastronuzzi G. 2001, *Indagine conoscitiva geologico ambientale del sistema del Mar Piccolo (Taranto): caratteri evoluzione, dinamica, valore e pericolosità di un potenziale geosito*, in *Atelier Taranto*, Comune di Taranto. Progetto Posidonia, Unione Europea, Commissione Europea – DG XVI, Art. 10 FESR, Azioni Innovatrici, Programma Terra, Progetto n. 55 Posidonia, Comune di Taranto, VII Settore Governo del Territorio, CD rom, <http//www.comune.taranto.it>.

Mastronuzzi G. 2006, *Evoluzione dell'orografia antica della città di Taranto*, in C. D'angela, F. Ricci (Eds), *Dal Kastron bizantino al Castello aragonese*, Atti del Congresso, 17 novembre 2004, Taranto, Castello Aragonese, Scorpione Editrice, Taranto, pp. 123-140.

Marzo P., Mastronuzzi G., Palmentola G., Sansò P. 1997, *Le Isole Chéradi*, «Rivista Marittima» XXXV, , pp. 99-118.

Mastronuzzi G., Sansò P., Murray-Wallace C. V., Shennan I. 2005, *Quaternary coastal morphology and sea-level changes. An introduction*, 1963-1968 «Quaternary Science Review», pp. 24, 18-19.

Mastronuzzi G., Sansò P. 1993, *Inquadramento geologico e morfologico della Gravina di Riggio (Grottaglie, Taranto)*, «Itinerari Speleologici» II, 7, pp. 23-36.

Mastronuzzi G., Sansò P. 1998,*Morfologia e genesi delle Isole Chéradi e del Mar Grande (Taranto, Puglia, Italia)*. «Geografia Fisica e Dinamica Quaternaria», 21, pp. 131-138.

Matarrese A., Mastrototaro F., D'onghia G., Maiorano P., Tursi A. 2004, *Mapping of the benthic communities in the Taranto seas using side-scan sonar and an underwater video camera*, «Chemistry and Ecology», vol. 20(5), pp. 377-386.

Patarino E. 2005, *L'Isola di San Paolo: indagini grafico-visuali del patrimonio storico-ambientale delle Isole Cheradi a Taranto*, Dottorato di Ricerca in Rappresentazione dell'Architettura e dell'Ambiente, Politecnico di Bari, Bari.

Letteratura d'architettura

Allen Brooks H. (a cura di) 1997, *Le Corbusier*, Electa Mondadori, Milano.

Biraghi M. 2008, *Storia dell'Architettura Contemporanea I 1750-1945*, Einaudi, Torino.

Biraghi M. 2008, *Storia dell'Architettura Contemporanea II 1945-2008*, Einaudi, Torino.

Biraghi M., Micheli S. 2013, *Storia dell'Architettura Italiana 1955-2015*, Einaudi, Torino.

Bonaiti M. 2012, *Louis I. Kahn 1901-1974*, Mondadori Electa, Milano.

Cacciatore F. 2011, *Abitare il limite. 12 case di Aires Mateus e Associados*, Lettera Venidue, Siracusa.

Cofano P. Konstantinidis D. 2010, *Aris Konstantinidis 1913-1993*, Mondadori Electa, Milano.

Curtis J. R. W. 2006, *L'architettura moderna dal 1900*, Phaidon, New York.

Dal Co F. (a cura di) 1997, *Storia dell'Architettura Italiana. Il secondo Novecento*, Mondadori Electa, Milano.

De Maio F., Ferlenga A., Montini Zimolo P. 2014, *Aldo Rossi, la storia di un libro*, Il poligrafo, Padova.

Gargiani R. 2010, *Rem Koolhass/OMA*, Editori Laterza, Roma.

Gargiani R. Lampariello B. 2010, *Superstudio*, Editori Laterza, Roma.

Ferlenga A. 1996, *Aldo Rossi. Opera completa. 1959-1987*, vol. I, Mondadori Electa, Milano.

Fromont F. 1996, *Jørn Utzon. Architetto della Sydney Opera House*, Mondadori Electa, Milano.

Hasegawa Y. 2011, *Kazuyo Sejima + Ryue Nishizawa SANAA*, Mondadori Electa, Milano.

Koolhaas R., Di Robilant M. (a cura di) 2009, *Singapore Songlines. Ritratto di una metropoli Potemkin... o trent'anni di tabula rasa*, Quodlibet, Macerata.

Koolhaas R., Biraghi M. (a cura di) 2013, Delirious New York, Mondadori Electa.

Koolhaas R., Mastrigli G. (a cura di) 2013, *Junkspace*, Quodlibet, Macerata.

Lynch K. 2006, *L'immagine della città*, Marsilio editori, Venezia.

Montaner J. M. 2011, *Dopo il Movimento Moderno*, Laterza Editori, Bari.

Norberg-Schultz C. 1997, *Genius Loci. Paesaggio Ambiente Architettura*, Documenti di Architettura, Mondadori Electa, Milano.

Norberg-Schultz C., Postiglione G. 2009, *Sverre Fehn. Opera completa*, Mondadori Electa, Milano.

Purini F. 2000, *Franco Purini. Le opere, gli scritti, la critica*, Mondadori Electa, Milano.

Riggen Martinez A. 2010, *Luìs Barragán*, Mondadori Electa, Milano.

Rossi A. 2013, *L'Architettura della città*, Quodlibet, Macerata.

Summerson J. 2000, *Il linguaggio classico dell'Architettua dal Rinascimento ai maestri contemporanei*, Einaudi, Torino.

Tafuri M. 2002, *Storia dell'Architettura Italiana 1944-1985*, Einaudi, Torino.

Torricella M. M. 2004, *Gio Ponti 1964-1971. Progetto e costruzione di una cattedrale. La Gran Madre di Dio a Taranto*, Edizioni Pugliesi, Martina Franca.

Trevisiol R. E. 2007, *Adolf Loos*, Laterza Editori, Bari.

Venturi R. 2014, *Complessità e Contraddizione nell'Architettura*, Edizioni Dedalo, Bari.

Riviste

«Casabella» n. 579, 1991.

«Casabella» n. 800, *Cos'è Architettura*, 2011.

«Casabella» n. 848, 2015 (in), Tonon C., *Jorge Mealha – Parco tecnologico a Obìdos*, Portogallo, pp. 83-89.

«Casabella» n. 850, *Learning from Latin America?*, 2015.

«Casabella» n. 851-852, *Architetto*, 2015.

«El Croquis», n. 170, *Carrilho da Graça Joao 2002-2013*, 2014.

«El Croquis», n. 166, *Carus e St John 1993-2013*, 2013.

«El Croquis», n. 146, *Eduardo Souto de Moura 2005-2009*, 2009.

«El Croquis», n. 176, *Eduardo Souto de Moura 2009-2014*, 2015.

«El Croquis», edizione speciale, *Herzog e de Meuron 1983-2000*, 2005.

«El Croquis», n. 152-153, *Herzog e de Meuron 2005-2010*, 2010.

«El Croquis», n. 156, *Olgiati Valerio 1996-2011*, 2011.

«El Croquis», n. 155, *SANAA. Sejima + Nishizawa 2008-2011*, 2011.

Arrigoni F. 2014, *Vetri, Yung Ho Chang Atelier FCJZ Vertical Glass House, Luce e Materia*, «Firenze Architettura», anno XVIII, n. 1-2, pp. 54-61.

Bocco G. A. 2011, *Appunti sul rapporto tra Bernard Rudofsky e il Mediterraneo*, in *Mito Mediterraneo*, «Firenze Architettura», anno XV, n. 1, pp. 78-85.

Collotti F. 2013, *Casa BB, Territori di memorie*, «Firenze Architettura», anno XVII, n. 2, pp. 62-69.

Fabbrizzi F. 2015, *Aris Konstantinidis e la casa ad Anávyssos. Un'offerta al paesaggio*, in *Costruire con poco*, «Firenze Architettura», anno XIX, n. 1, pp. 74-81.

Mugnai F. 2012, *Una rotonda sul mare. Il circolo canottieri della società Sovay a Rosignano (1937-39)*, in *La Soglia*, «Firenze Architettura», anno XVI, n. 2, pp. 114-119.

Pivetta M. 2011, *La Colonna d'Eraclea. Torre FIAT a Marina di Massa di Vittorio Bonadé Bottino*, in *Mito Mediterraneo*, «Firenze Architettura», anno XV, n. 1, pp. 100-107.

Valtorta R. 2011, *Mimmo Jodice. Mediterraneo (1990-1995)*, in *Mito Mediterraneo*, «Firenze Architettura», anno XV, n. 1, pp. 8-15.

Trifoni J. 2007, *Fiori Neri, Costa Ionica, Meridiani*, Editoriale Domus, Milano, anno XX, n. 161.

Letteratura generale

Basilico G., Lissoni A. (a cura di) 2007, *Architetture, città, visioni. Riflessioni sulla fotografia*, Mondadori, Milano.

Braudel F. 2013, *Il Mediterraneo. Lo spazio, la storia, gli uomini, le tradizioni*, Bompiani, Milano.

Braudel F. 2010, *Memorie del Mediterraneo*, Bompiani, Milano.

Douglas P. B. 1972, *Storia della marineria*, Murcia editrice, Milano.

Foucault M., Vaccaro S. (a cura di) 2011, *Spazi altri. I luoghi delle eterotopie*, Mimemsis, Milano.

Frances H.C. 2006, *Il fantasma di Laclos. Lettere da Taranto*, Edita, Taranto.

Gissing G. 1993, *Sulle rive dello Jonio. Un vittoriano al sud*, EDT editrice, Torino.

Giulietti G. 2007, *Vela*, Giunti Demetra, Firenze.

Hemingway E. 2014, *Il vecchio e il Mare*, Oscar Mondadori, Mondadori, Milano.

Huxley A. 2010, *Dopo molte estati muore il cigno*, Cavallo di Ferro, Roma.

Jodice M., Pedicini I. (con) 2013, *La camera incantata*, Edizioni Contrasto, Roma.

Joyce J. 1988, *Gente di Dublino*, Oscar Classici Moderni, Mondadori.

Kavafis K. 2013, *Poesie*, Mondadori, Milano.

Melville H. 1994, *Moby Dick o la balena*, Adelphi, Milano.

Montale E., Cataldi P. (a cura di) 2003, *Ossi di seppia*, Oscar Modadori, MIlano.

Pamuk O. 2006, *Istanbul*, Einaudi, Torino.

Pasolini P. P. 2010, *Ragazzi di vita*, Garzanti, Milano.

Pavese C. 2005, *La luna e i falò*, Einaudi, Torino.

Perrone R. 2012, *Laclos e l'isola delle Ellissi*, Scorpione Editrice, Taranto.

Verne J. 002, *Ventimila leghe sotto i mari*, Oscar Mondadori, Mondadori.

Filmografia

La nave bianca, R. Rossellini, Italia, 1941.

Moby Dick. La balena bianca, J. Huston, USA, 1956.

L'avventura, M. Antonioni, Italia-Francia, 1960.

Il disprezzo, Jean Luc Godart, Francia-Italia, 1963.

L'ombrellone, D. Risi, Italia-Francia-Spagna, 1965.

Le avventure di Pinocchio, L. Comencini, Italia, 1972.

Sapore di mare, C. Vanzina, Italia, 1982.

Nostalghia, A. Tarkovskij, URSS-Italia-Francia, 1983.

Mediterraneo, G. Salvatores, Italia-Grecia, 1991.

Lo sguardo di Ulisse, T. Angelopoulos, Grecia-Francia-Italia-Germania-Regno Unito-Serbia-Bosnia ed Erzegovina-Albania, 1995.

Il Miracolo, E. Winspeare, Italia, 2003.

Baarìa, G. Tornatore, Italia-Francia-Tunisia, 2009.

Mar Piccolo, A. di Robilant, Italia, 2009.



Indice

Scongiurare l'oblio 7
Michelangelo Pivetta

Un'altra estate 9

Mediterranea Passione 10

"Istoria Tarentina" 13

Come "Ossi di Seppia" 19

Nel mare la storia 26

La misura delle cose 31

Andando per mare 37

Naufragi del tempo 38

Lungo un fil di costa 48

In questo mare 52

Tre ossi 59
Fabrizio Arrigoni

Finito di stampare per conto di
DIDAPRESS
Dipartimendo di Architettura
Università degli Studi di Firenze
Dicembre 2016

Ogni anno, d'estate, le città del Mediterraneo si riversano nel mare.
Ogni estate, la città di Taranto, stagione dopo stagione, ritrova la sua memoria. La storia parte da secoli lontani, fa parte di una coscienza molto profonda ormai assorbita dall'intera città, una coscienza che col tempo è quasi svanita.
Potrebbe tradursi così la vicenda contemporanea di questo luogo, una città mediterranea che soffre di amnesìa.
L'indagine su cui la pubblicazione si costruisce passo passo è quella della ricerca – a tratti affannosa – dell'identità perduta del luogo della restituzione attraverso l'architettura di una dignità, di un (ri)scoperta che sappia guardare oltre il dramma.
L'Architettura diventa quindi, attraverso questo lavoro, il mezzo di narrazione di un oblio, prima che la distruzione totale di questo angolo di mondo si realizzi. Ancor prima della stesura dei tre progetti proposti, un museo del mare, un mercato del pesce e una scuola velica, avviene la lettura di questo mondo – strato per strato come fece George Gissing – 'fotografando' luoghi, disegnando spazi, intervistando coloro che ne fanno parte: gente dimenticata. Di queste tracce, più di ogni altra cosa – parallelamente all'Architettura –, sono protagonisti i bambini e i pescatori, coloro che giorno per giorno, crescendo tra questi vicoli, insegnano come "Taranto non sia solo ILVA". Ed effettivamente è stato questo il vero punto di partenza, guardare oltre il dramma – riconoscendolo –, tracciare una possibile via di fuga per questo pezzo di mare.
L'esigenza, architettonica e umana quindi, si traduce nella creazione di luoghi e progetti atti a ricostruire la città, come a seguito di un terribile terremoto o di una feroce guerra, affinché torni a vedere, affinché la città ricordi non solo per un'altra estate.

Vincenzo Moschetti, Taranto, 1991, architetto. Si forma presso la Scuola di Architettura dell'Università degli Studi di Firenze laureandosi nel 2015 con Michelangelo Pivetta. Dal 2013 collabora presso il Laboratorio di Progettazione dell'Architettura II presso la stessa Scuola. Dal 2015 è dottorando in Progettazione Architettonica e Urbana, XXXI ciclo, DIDA, Università degli Studi di Firenze.
Seguendo la visione di Jacques-Yves Cousteau il quale dichiarava "dopo l'stante magico in cui i miei occhi si sono aperti nel mare, non mi è stato più possibile vedere, pensare, vivere come prima.", persevera nell'indagine del rapporto tra Architettura e Mare alla ricerca di quella forte idea mediterranea e di quei valori ancora validi per la composizione di un progetto contemporaneo dove l'abitare riveste un ruolo essenziale.

ISBN 978-88-9608-070-2
9 788896 080702