

Il Porto, aria di Nord Europa in riva all'Adriatico

di Antonella Caroli

Il Porto Vecchio di Trieste è una testimonianza eccezionale di architettura emporiale-industriale dell'Ottocento europeo e costituisce un esempio prezioso, ormai unico, di una struttura portuale che, nell'epoca in cui era stata edificata, risultava all'avanguardia in Europa per le tecnologie e per i materiali usati.

Nel pieno svolgimento degli avvenimenti che hanno portato all'unità dell'Italia, il Porto Vecchio di Trieste inizia il suo processo costruttivo.

Il Nuovo Porto Franco di Trieste fu costruito tra il 1861 e il 1889, dopo un'ampia fase progettuale, per volontà dell'impero austro-ungarico che voleva dotarsi, a Trieste, di un grande porto capace di supportare il suo sviluppo economico.

Fino al 1891 il regime del porto franco era esteso a tutta la città di Trieste, poi ridotto alla sola area del Porto Vecchio che copriva una superficie di circa mq. 700.000, estendendosi dallo sbocco del Canale di Ponte Rosso all'abitato periferico di Barcola. Comprende cinque moli (moli 0, I, II, III, IV), 3100 metri di banchine di carico e scarico merci, 38 hangars e magazzini, silos, tettoie, edifici speciali ed altre strutture; era protetto da una diga foranea e strettamente connesso alla ferrovia del 1857. La sua costruzione richiese lavori di interrimento e di bonifica, a completamento dei grandi interrimenti già realizzati per la stazione ferroviaria mediante lo sbancamento del versante collinare retrostante, che determinò un notevole avanzamento della linea di costa rispetto alla situazione del primo Ottocento riconfigurandone il limite terra-mare.

Il suo aspetto era diverso da quello dei porti dell'area mediterranea in quanto riproduceva, nell'impianto urbanistico e nelle regole costruttive dei suoi edifici, le caratteristiche dei Lagerhauser, cioè brani di città destinati alla circolazione delle merci, così come i porti del Nord Europa, e in particolare quello di Amburgo (*Speicherstadt*).

Il Porto Vecchio è infatti il risultato di un complesso progetto riguardante l'intero impianto portuale che riporta a Talabot e Pascal, progettisti di altri impianti portuali-ferroviari. Tra le prime proposte va ricordata quella dell'armatore amburghese Alexander von Schoederer che operava a Trieste già dal 1844. Amburgo considerò Trieste fino al 1926 il suo porto mediterraneo.

Gli ingegneri Suppani e Banelli, dirigenti portuali di Trieste, si recarono più volte nei porti del Nord per arrivare agli adeguamenti tecnici e funzionali che dovevano accelerare lo sviluppo e l'affermazione del porto triestino.

Si tratta di un complesso storico ed architettonico unitario, collegato con l'area urbana dei borghi settecenteschi e ottocenteschi della città, seguendo anche in questo, il modello dei Lagerhauser, dunque aree di sviluppo ed espansione della città e non aree separate.

Nel Porto Vecchio le strutture portuali, i magazzini, gli hangars e gli edifici speciali come la centrale idrodinamica e la stazione elettrica di riconversione, con le loro tipologie costruttive e le attrezzature elettromeccaniche, testimoniano un aspetto essenziale della

città e della sua funzione marittimo-commerciale ed imprenditoriale a cavallo della fine dell'Ottocento e del primo Novecento.

I magazzini e gli hangars, grandi edifici a uno e più piani, sono disposti su tre assi, stradoni paralleli tra loro: uno stradale principale sul quale troviamo anche la vecchia casa d'amministrazione, un secondo che porta al maestoso magazzino 26 e uno limitrofo alla ferrovia dove troviamo ancora i magazzini ferroviari.

I magazzini e gli hangars ancora conservati, portano numeri sui fronti come 1, 1A, 2, 2A, 3, 4, 6, 7, 8 (ormai in situazione di estremo degrado) 9, 10, 11, 16,17, 18, 19, 20, 21, 24, 25, 26 e 27. Ed ancora l'edificio della mensa (l'ex casa degli operai), la casa d'amministrazione, la centrale idrodinamica e la stazione trasformatori sono, nella loro interezza, testimonianze insostituibili e costituiscono l'armatura storica della città portuale.

Le tipologie edilizie dei magazzini e degli hangars, in origine 38 corpi di fabbrica, si possono tuttora distinguere secondo quattro principali gruppi di edifici:

A - a un solo piano fuori terra (magazzini e depositi)

B - a due o tre piani fuori terra con cantina e soffitta, con ballatoi tra gli avancorpi sostenuti da colonnine di ghisa.

C - a quattro piani fuori terra con cantina, pianoterra e 4 piani superiori con ballatoi (*il caffè magazzini - Pittel&BrauseWetter*)

D - *Edifici speciali* come la Centrale idrodinamica, la sottostazione elettrica di riconversione, edifici pesi ed espositivi doganali

I magazzini erano attrezzati con gru, elevatori, montacarichi ed altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci; quelli dei gruppi (A-B-C) presentano alla base un *perron*, un marciapiede di movimentazione, che misura un'altezza di circa 1 metro, adatto per le operazioni dai carri ferroviari o da autoveicoli.

L'architettura dei magazzini e degli hangars conserva le tecniche e i caratteri stilistici delle strutture portuali-industriali del Centro-Nord Europa; alcune modanature architettoniche e elementi decorativi richiamano gli *Speicher* (magazzini portuali) di Brema, Berlino, Amburgo e dei porti del Nord Europa. Le modalità costruttive e i materiali da costruzione affermano il valore e la durabilità nel repertorio storico dell'uso del cemento armato e delle tecniche antincendio, utilizzate dalle ditte costruttrici, e costituiscono un documento prezioso delle prime applicazioni dei brevetti del calcestruzzo armato: tra questi, il brevetto Hennebique della Ing. Odorico & C, il brevetto viennese Ing. Edmund Ast & Co, il brevetto Wayss della Wayss, Freitag & Meinog di Innsbruck e il brevetto della ditta triestina Ing. Gairinger e Vallon.

Il completamento dei magazzini si protrasse fino all'inizio del Novecento in quanto si resero necessari interventi straordinari di consolidamento dei manufatti, delle fondazioni e delle banchine. I particolari materiali da costruzione usati, come la pietra calcarea e la ghisa, l'applicazione negli edifici di oggetti in legno, ferro, rame e ottone, ne fanno delle opere di particolare interesse e ne conferiscono alto valore storico.

Si tratta insomma di un complesso architettonico-portuale unico al mondo, il cui valore storico va ben oltre l'ambito triestino perchè in grado di illustrare, in sé, l'evoluzione delle discipline costruttive europee nell'arco dei cinquant'anni della sua edificazione.

Un porto all'avanguardia, di grande vitalità, in cui vennero poi impiegate maestranze di alto livello, formate spesso presso il prestigioso politecnico dell'impero "K.K. Staats Gewerbeschule" di Trieste, di cui è erede oggi l'Istituto tecnico industriale A. Volta. Presso l'archivio di questa scuola, così come nell'archivio del Porto e dell'Archivio di Stato, esiste oggi un'ampia documentazione sui progetti, sui regolamenti, le tariffe e i contratti dell'epoca in grado di offrire un'immagine completa di quali fossero la vita del porto e le attività industriali, artistiche e artigianali triestine ad esso collegate.

Per la presenza dei maestosi magazzini portuali, degli impianti di movimentazione e delle attrezzature elettromeccaniche, la gran parte del Porto Vecchio doveva essere indubbiamente tutelata e riqualificata per una nuova destinazione d'uso.

Ci sono voluti molti anni invece, per farne riconoscere il valore e arrivare ai provvedimenti di tutela appena nell'agosto del 2001.

Oggi la vecchia area del porto ed i magazzini ottocenteschi non sono più idonei a funzioni connesse ai traffici commerciali e quindi devono aprirsi a nuove destinazioni che, seppur legate all'attività marittima e portuale della città, ne consentano una riutilizzazione funzionale.

Molti progetti riguardanti la riconversione di quest'area ad altre funzioni prevedevano l'abbattimento di quasi tutti i magazzini storici e la cancellazione dell'identità storica della città porto di Trieste.

Ci sono voluti molti anni di studi, ricerche e pubblicazioni per confermare il valore storico di queste costruzioni, che hanno saputo attrarre le attenzioni dei maggiori studiosi internazionali. Oggi, per iniziativa di Italia Nostra, che per anni si è adoperata per la tutela e la salvaguardia del Porto Vecchio, è stato costituito un comitato scientifico internazionale per seguire e assicurare il processo di riqualificazione adeguato al suo valore storico.

Benché il restauro e la riconversione siano essenziali, essi non possono ridursi alla esclusiva conservazione dei singoli edifici, ma si deve procedere secondo un progetto unitario sull'intera area, che costituisce un insieme architettonicamente e urbanisticamente definito, da coniugare anche a nuove costruzioni che non alterino l'identità storica.

La valorizzazione e la riqualificazione delle strutture, anche con nuove funzioni, acquisterà anche una valenza di archeologia portuale ed industriale, un interesse turistico-commerciale di livello internazionale e il Porto Vecchio diverrà, se conservato nella sua integrità, una risorsa culturale ed economica ineguagliabile per la città e la nazione.

Con il Meeting internazionale che si è svolto a Trieste nell'ottobre 2010 e con la costituzione del comitato degli esperti internazionali, si è dato il via al processo di riqualificazione del Porto vecchio: nel novembre 2010 è stata assentita la concessione demaniale dell'area a "Portocittà" , il 20 dicembre 2010 sono iniziati i lavori di restauro della Centrale idrodinamica per la realizzazione del Polo museale promosso da Italia Nostra (già nel 2004 di concerto con il Ministero per i beni e le attività culturali), il 24-25-26 giugno 2011 ad Amburgo si è svolto il secondo meeting del Comitato scientifico

internazionale per verificare le scelte progettuali in itinere, il 3 luglio è stata aperta una bretella di collegamento su Viale Miramare che permette un nuovo accesso alla città storica portuale ed è stata inaugurata la Biennale diffusa nel magazzino 26, che ha visto la partecipazione di un'ampia parte della città.

Ora si va avanti INSIEME.

Antonella Caroli da molti anni si dedica a studi e alla promozione internazionale del Porto Vecchio di Trieste. Già Segretario Generale dell'Autorità Portuale di Trieste (2000-2004), si è laureata in Architettura al Politecnico di Torino. Negli anni torinesi (1968-1982) collabora con l'Istituto di tecnologia dell'ambiente costruito, il Laboratorio di cibernetica ambientale della Facoltà di architettura e l'Istituto Alvar Aalto di Torino. Per molti anni docente di Tecnologia e disegno tecnico negli istituti tecnici e nautici, docente a contratto (Geografia economica-sistemi portuali presso Scienze internazionali e diplomatiche di Gorizia - Università di Trieste - 2002-2004) e docente di macchine marine per gli operatori del mare all'Istituto Nautico di Trieste. E' stata recentemente nominata ispettore onorario per il Ministero per i Beni (archivi) e le attività culturali ed è stata membro del settore marittimità nazionale con incarico ministeriale della Riserva marina di Miramare, e A.I.V.P. membership - International Association Cities and Ports che raccoglie documentazione di tutti i porti storici del mondo. Ha collaborato con la Società Porto vecchio, curando per l'Autorità Portuale i beni culturali del porto storico (2007-2009) e la fondazione del Polo museale del Porto. Ha pubblicato numerosi testi, a seguito di approfondite ricerche archivistiche, sugli stabilimenti balneari storici, sulle Kunstgewerbeschules, sulle società nautiche, sulla città storica e sul porto di Trieste.