



Ministero per i Beni e le Attività Culturali

SOPRINTENDENZA per i BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI

Per copia conforme all'originale

del FRIULI VENEZIA GIULIA

Il Funzionario

34132 Trieste - Piazza della Libertà n° 7 -

tel. 040.43631 fax 040.43634

IL SOPRINTENDENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Bocolletti

TRIESTE: Il porto vecchio

Numerose sono le mappe della fine del Settecento ed inizio dell'Ottocento che mostrano nello sfondo la città ed in primo piano il porto ingombro di velieri e di barche. Quando Schinkel giunge a Trieste nel 1803 non è la città che lo colpisce, ma il paesaggio che la circonda ed il porto che egli fissa in una splendida veduta.

Nella realtà, però, il porto era costituito da una rada battuta dai venti di mezzogiorno e di occidente; poche le navi che potevano rifugiarsi nel Canale Grande e nel Mandracchio; il molo San Carlo e le rive erano affollati di merci che venivano lasciate all'aperto o ammassate nelle tettoie e nei magazzini del borgo teresiano, in modo tale da far apparire questo come un unico grande deposito, a rappresentare - assieme allo sviluppo urbano e demografico, al formarsi di un ceto ricco borghese, agli edifici di pregevole architettura - quel disegno di città emporiale e mercantile legato alla vita del porto, tracciato da Carlo VI (che il 18 marzo 1719 dichiarò Trieste porto franco) e poi sviluppato da Maria Teresa e Giuseppe II.

Perché Trieste potesse disporre di un porto che fosse tale da far fronte allo sviluppo dei traffici nel Mediterraneo si dovette attendere la seconda metà dell'Ottocento, allorché la città subisce una profonda crisi strutturale passando da un regime emporiale a porto di transito, con sviluppo delle ditte di spedizione e degli stabilimenti industriali. Le cause di questo ritardo vanno ricercate anche nelle vicende politiche della monarchia asburgica che, durante il governo di Metternich, aveva privilegiato gli sbocchi marittimi della Germania.

Per un Impero che ha come unico proprio sbocco sul mare Trieste era comunque un'assurdità mantenere un porto in uno stato di tale inefficienza, perché, oltre alle già ricordate difficoltà costituite dall'inadeguatezza del servizio fornito dalle strutture esistenti, la nuova ferrovia "meridionale" (Vienna-Trieste) era troppo distante. La realizzazione di un porto rispondente alle nuove esigenze si rendeva necessario, oltre che per gli interessi generali della città, anche per quelli particolari della Società "Sudbahn", che già deteneva, di fatto, il monopolio del traffico delle merci attraverso i suoi impianti ferroviari: è questa società che fa da sfondo al progetto per il porto di Trieste steso dall'ing. Paulin Talabot tra il 1861 e il 1862.

L'ing. Talabot, legato alla società per precedenti lavori nel campo dello sviluppo delle linee ferroviarie in Francia e in Algeria, elabora un progetto che interessa l'intera rada, con interrimento delle rive, la formazione di due bacini e numerosi moli protetti da una diga foranea.

Finalmente, nel 1863, il governo di Vienna bandisce il concorso per la costruzione del Nuovo Porto Commerciale nella rada di Trieste.

La complessa vicenda progettuale legata alla nascita del nuovo porto di Trieste viene così descritta da F. Boehmes, ispettore della Sudbahn: "Il punto di partenza è stato il progetto di M. Paulin Talabot, presentato a sua Maestà Francesco Giuseppe I nel febbraio 1862 dai rappresentanti della compagnia della strada ferrata del Sud dell'Austria. Questo progetto, contenente una seria e approfondita applicazione dell'arte delle costruzioni marittime alle condizioni locali di Trieste al fine di creare un porto commerciale, proponeva la trasformazione della rada intera in porto chiuso. Questo lavoro servì di base agli studi che furono fatti da diverse commissioni locali e ministeriali e che portarono solo a una riduzione del progetto primitivo in rapporto ai reali bisogni del momento, ma anche ad una modificazione dei diversi elementi di questo progetto.

Il risultato finale di tutti questi studi fu il progetto definitivamente approvato dal governo con quelle modifiche che aveva apportato M.H.Pascal, al tempo ingegnere capo dei ponti e strade di Marsiglia." (Cfr.

Per copia conforme all'originale

Il Funzionario
 F. Boehmes
 U. SORRINTENDENTE
 Dirigente
 prof. arch. FRANCESCO BOEHMES

Notes sur le nouveau port de commerce à Trieste, a cura di M.F.Boemches, estratto da "Mémoires de la Societé des Ingenieurs civils" - 1877)

Il progetto, dunque, su suggerimento di una commissione ministeriale e sulla base dei consigli dell'ing. H.Pascal, viene successivamente ridimensionato e modificato, limitando in sostanza la realizzazione del porto alla sola zona tra il Lazzaretto Nuovo e il molo del Sale, in prossimità della stazione ferroviaria.

Nel 1865 la *Hafencommission* (la Commissione portuale) dell'Impero Austro Ungarico adotta questo progetto, tra sette che erano stati presentati. Il criterio che ha guidato nella scelta i vari membri della commissione è quello di considerare, per il porto di Trieste, un volume di traffici non a carattere eccezionale, ma costante: viene dunque assunto un atteggiamento moderato, pur riconoscendo le speranze di molti operatori sull'aumento dei traffici commerciali che sarebbe seguito all'apertura del Canale di Suez. Di quest'impresa si era fatto promotore finanziario un facoltoso commerciante triestino di origine veneziana, il barone Pasquale Revoltella: la costruzione del Canale iniziò nel 1859 e si concluse dieci anni dopo, collegando porto Said -a nord- con Suez -a sud-.

Secondo quanto prevedeva il progetto approvato, il porto avrebbe avuto uno sviluppo di 1200 m, sarebbe stato dotato di quattro moli (destinati ad accogliere i magazzini e i depositi) che formavano tre bacini aperti ad ovest, protetti da una diga foranea, parallela alla banchina, distante dai moli 150 m., con uno sprone di ritorno che restringeva il passaggio nel porto 95 m.

I lavori di costruzione vennero affidati alla società "Sudbahn" con un contratto firmato il 13 aprile 1867. A dirigere i lavori fu prima l'ing. Potzen, poi dal 1869 l'ing. F.Boemches; lo stesso Pascal controllò l'andamento dei lavori in qualità di consulente.

Nonostante gli accurati ed approfonditi studi sull'area interessata dai lavori, fin dall'inizio apparvero evidenti le difficoltà nella realizzazione delle opere a causa della natura dei fondali. Le pressioni che le costruzioni

Il Funzionario
M. G. G. G.
Il Soc. S. S. S. S.
Dirigente
Prof. G. G. G. G.

sovrastanti esercitavano sulle nuove banchine furono molto forti, tanto che causavano la fuoriuscita di grandi masse di limo e di terra, provocavano continue frane, comportando ritardi, ricostruzioni fino a tre volte ed aumentando notevolmente i costi: il termine contrattuale di ultimazione dei lavori -fissato per il 1873- non poté essere rispettato.

Il progetto approvato nel 1868 prevedeva l'interramento dell'area delimitata dal torrente Marchesin, dalla stazione ferroviaria con il suo fascio di binari lato mare e dalla prosecuzione dell'asse descritto da via Torrebianca.

Era prevista la costruzione di una diga di protezione per le nuove rive, con orientamento nord/nord-ovest. A 150 metri da questa, verso la riva, si sarebbero sviluppati i moli I, II e III ortogonali ad essa per una lunghezza di 200 metri ed una larghezza di circa 90 metri. Per quel che riguarda il molo IV, ne era prevista la costruzione con inclinazione est/nord-est rispetto agli altri e la lunghezza di circa 225 metri.

In seguito, però, il progetto ha subito delle modificazioni. Infatti, a lavori già iniziati, nel 1876, fu progettato un bacino petrolifero adiacente al molo I e delimitato da un molo a L -successivamente denominato molo 0- che assunse in principio il nome di "bacino petroli" e in seguito quello di "bacino I". All'altra estremità il molo IV, anziché venire edificato come da progetto, rimase più corto di circa 150 metri.

Per la esecuzione del molo I era stato utilizzato un sistema di consolidamento preventivo con materiale lapideo che non aveva dato buoni risultati di stabilità: si dovettero studiare così nuove tecniche di intervento che richiedevano tempi di attesa notevoli per il consolidamento delle masse.

Fu scelta la tecnica del congestionamento del fango con altro materiale di maggior consistenza, poi venne eretta una scogliera di 4 metri di altezza. Da questa base grezza prendeva l'avvio la costruzione con blocchi in muratura ordinaria di pietra calcarea dalle cave di Sistiana e Monfalcone legata con calce idraulica. In questo modo, raggiunto il livello della bassa marea iniziava la costruzione della banchina in pietra perfettamente

Il Funzionario
Fucile
IL SOTTINTENDENTE
Disigente
prof. arch. Franco Scattolon

locali destinati al deposito, alla conservazione e alla sosta delle merci dall'arrivo nel porto fino alla spedizione e relativa distribuzione (cfr. L.PATETTA, *Storia dell'Architettura. Antologia critica*, 1975, p.220).

I magazzini ad un solo piano, dotati di trasportatori orizzontali, risultavano più pratici ed economici perché si prestavano facilmente alle operazioni di carico e scarico (es. dai carri merci) a differenza di quelli multipiano che presentavano maggiori costi per gli arredi necessari al funzionamento (trasportatori orizzontali e verticali).

La tipologia costruttiva rispondeva ai criteri di suddivisione degli spazi fisici, ma anche all'organizzazione delle operazioni portuali e della manodopera.

I magazzini e gli hangars del nostro porto furono disposti su tre assi paralleli tra loro, costituenti un corso centrale, sul quale troviamo la *Casa dell'Amministrazione*, un secondo corso (verso la città) sul quale sono ancora conservati i magazzini ferroviari (vedi edificio contrassegnato dal n° 11), tra i primi ad essere costruiti (1881) e un terzo corso limitrofo alla via ferrata.

Le tipologie edilizie delle tettoie, dei magazzini e degli hangars si possono distinguere in ordine a tre gruppi di edifici:

- ad un solo piano fuori terra, come quelli ancora esistenti corrispondenti in planimetria ai numeri 1-3 e 11;
- a due o tre piani fuori terra con cantina e soffitta, con ballatoi tra gli avancorpi sostenuti da colonnine di ghisa, come il 6- 7- 9-10 -17 -18 -19 - 21 e 26;
- a quattro piani fuori terra (come il 2-2/a e il 4) con cantina, piano terra e quattro piani superiori con ballatoi.

I magazzini sono muniti di gru elevatori e montacarichi ed altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci: quelli del primo e secondo gruppo presentano uno zoccolo che misura un'altezza di circa un metro adatta per le

Il Funzionario
Y. V. Costa
IL SOPRINTENDENTE
Dirigente
prof. arch. Franco Bracchi

Il Funzionario
Y. V. Costa
- 8 400 2091

IL SOPRINTENDENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Bracchi

operazioni dai carri ferroviari o da autoveicoli, quelli del terzo gruppo, di più recente costruzione (anni venti) presentano accessi anche a filo terra.

Tra il 1881 e il 1884 sono completati e messi in attività i magazzini 5, 8, 11, 12a, 13a, 14, 15 e 16.

Nel complesso la costruzione del porto può considerarsi ultimata, con dieci anni di ritardo rispetto ai progetti iniziali, nel 1883.

Nel 1887 sarà realizzato un ampliamento con l'aggiunta del molo IV.

Tra il 1888 e il 1892 assistiamo alla costruzione dei magazzini nn. 6, 7, 9, 10, 20, 17 e 19.

Nel frattempo, nel 1891, viene abolito il privilegio del Porto Franco all'intera città di Trieste. Il regime doganale che, esteso a tutta la città, aveva creato le basi per il nascere e il fiorire della Trieste moderna, veniva abolito e, al suo posto, si istituiva un "Punto Franco" nei limiti della cinta portuale. La zona portuale, funzionante in regime extradoganale, era riservata principalmente all'immagazzinamento e al condizionamento di merci in transito, di provenienza o destinazione estera; essa fu tutta recintata dalla parte di terra e munita di alcuni varchi di accesso, custoditi da una guardia doganale.

Tra il 1893 e il 1900 vengono realizzati i magazzini nn. 1a, 3, 18, 21, 22, 24, 25, e 26; tra il 1900 e il 1909 i magazzini nn. 1, 2, 2a, 4 e 27.

Dopo il passaggio di Trieste all'Italia a seguito della I Guerra Mondiale, gli interventi di sviluppo del Porto Vecchio si concentrarono su alcune modifiche e qualche nuova edificazione.

Tra gli interventi di modificazione possiamo considerare il più importante, giacché interessa un edificio fondamentale per la gestione del porto, la sopraelevazione ed il rifacimento della Palazzina Centrale dell'Amministrazione portuale nel 1925. Per quanto riguarda le nuove costruzioni, queste si concentrano a nord-ovest (verso Barcola) del magazzino 30, ora demolito, che pure risale al 1925.

Per copia, confrontata all'originale

Il Funzionario

Caric.

TE SUPPLEMENTARE

Dirigente

prof. arch. Franco Bazzani

Successivamente si possono notare una serie di edifici addossati ai magazzini che per lo più vengono destinati a cabine elettriche o ad uffici di supporto.

Tra gli edifici di più recente costruzione presenti nella zona, anche se non si può certamente considerare parte integrante delle strutture portuali, è l'Idroscalo, progettato da Pollack nel 1928 e che si trova al confine sud-ovest del porto, adiacente alla radice del molo IV.

La costruzione dei magazzini, per una profondità di circa 150 metri della riva, seguì all'inizio una rigorosa simmetria scandita dall'asse del molo II in direzione del molo I, da una parte, e del molo III dall'altra. Il bacino petroli presenta una struttura autonoma, leggermente diversa, come pure il molo quarto, che ha una angolazione diversa, manufatti realizzati con notevole ritardo.

I magazzini e gli hangars erano disposti su tre strade parallele tra loro e muniti di gru, elevatori, montacarichi e da altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci.

Lungo le rive sono disposti gli hangars, cioè i capannoni, destinati ad accogliere, per un periodo di tempo limitato, tanto le merci sbarcate per essere suddivise e quindi consegnate o rispediti, quanto le merci destinate all'imbarco.

Vi sono poi i magazzini propriamente detti, composti da diversi piani - da due a cinque -

Fino ai primi anni del Novecento vengono costruiti, a gruppi, oltre venti tra magazzini ed hangar, nella quasi totalità ad opera dell'ing. Eugenio Geiringer, ora solo, ora associato con il Vallon, e dal consorzio triestino costruttori.

Nella costruzione dei magazzini più antichi vennero impiegati i primi brevetti per il calcestruzzo armato, quali il Monier e il sistema Melan: in questo senso costituiscono un documento di estremo interesse per la storia delle tecniche costruttive.

per copia conforme all'originale

Il Funzionario

Presidente II - 5 (189 ZUB)

IL SOPRINTENDENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Baccin

I grandi magazzini sono un documento dell'epoca "eroica" del calcestruzzo armato, vale a dire dell'epoca dei pionieri e dei brevetti, detenuti dalle grandi imprese europee di costruzione che avevano le loro filiali a Trieste. Possiamo ricordare, ad esempio, l'italiana Porcheddu di Torino, detentrica del brevetto Hennebique, rappresentata a Trieste dalla Ing. Odorico & C; la viennese Ing. Edmund Ast & Co, detentrica del brevetto omonimo; la Wayss, Freitag & Meinong di Innsbruck che costruiva con il brevetto Wayss ed infine la triestina Ing. Geiringer e Vallon che lavorava con un proprio brevetto derivato da quello boemo Melan. Talvolta le costruzioni prevedevano addirittura le verifiche dei brevetti come nel caso dei magazzini n. 4 e n. 20, in cui venne sperimentato il sistema delle *Einbetonierte Eisensaulen* (profilati di ferro annegati nel calcestruzzo) proposto dal politecnico di Vienna.

Il Punto Franco Vecchio contiene dunque la maggior parte di questi ormai quasi unici documenti di storia delle tecniche architettoniche.

Gli edifici costruiti erano originariamente in tutto 27 hangars e 44 magazzini oltre a numerosi edifici per i servizi d'amministrazione e di dogana, dove si provvedeva alle operazioni preliminari allo sdaziamento, prima che la merce abbandonasse il punto franco. Ancora oggi in corrispondenza dei varchi esistono dei reparti di dogana cui spetta il controllo dei traffici.

La rete dei binari di servizio era costituita da due binari collocati parallelamente alla riva ed alla banchina dell'hangar verso mare, da tre binari lungo la banchina verso monte e dai binari di collegamento alle testate dell'hangar. I binari sono congiunti tra loro da un sistema di collegamento e svincolo formato da cinque piattaforme girevoli del diametro di 6,50 m. La maggior parte di esse si trova oggi in stato di completo abbandono: infatti non sono più utilizzate da tempo, anche se resta pienamente leggibile la loro originaria funzione.

per copia conforme all'originale

Il Funzionario

F. Rossi

IL SOFFICIENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Bocchini

(cfr. E.GEIRINGER, *Relazione intorno alla sistemazione del Porto di Trieste presentata dalla Commissione Mista del Municipio e della Camera di Commercio...*, Trieste 1898)

Un primo provvedimento a carattere urgente era l'allontanamento dei cosiddetti articoli di massa -quali carbone e legnami- da collocare fuori dal punto franco e ancora l'assegnazione di altri ormeggi per le navi; ma tutti erano convinti che anche i provvedimenti urgenti dovevano essere coordinati ad un piano generale di sistemazione.

La commissione si trovò di fronte ad un dilemma: l'ampliamento del porto esistente verso Barcola o la creazione di un nuovo porto verso Muggia. Dopo un attento esame del problema si arrivò alla conclusione che la primitiva scelta per la sede del porto non era stata felice e che si era creata una situazione tale da "pregiudicare -nei riguardi dei traffici- i più vitali interessi della Monarchia e del suo unico emporio marittimo" (cfr. E.GEIRINGER, *cit.*).

La Società degli Ingegneri e degli Architetti già nel 1893 si era espressa per la soluzione di un ampliamento del porto verso il vallone di Muggia: proprio l'ing. Geiringer, membro autorevole della società e personaggio di spicco, aveva iniziato a stendere i primi possibili progetti.

Nei primi anni del Novecento si iniziava a costruire questo secondo impianto portuale: la città viene così ad essere dotata di due porti attrezzati, collegati fino a relativamente pochi anni fa da una linea ferroviaria in superficie, ora in galleria .

Quello che era stato il tanto auspicato e al tempo stesso criticato nuovo porto di Trieste, così necessario alle sorti della città, nel giro di alcuni decenni assumeva la denominazione di Porto Vecchio.

Nel suo complesso il Porto Vecchio di Trieste rappresenta una mirabile testimonianza di architettura "emporiale-industriale" della fine dell'Ottocento e inizi del Novecento in Europa, un esempio ancora

Per copia autentica dell'originale

Il Funzionario
Barcola - 8 1100 - 1001
Il Sindaco
Direttore
Prof. Ing. E. Geiringer

perfettamente leggibile di una struttura, per quell'epoca assolutamente di avanguardia.

Durante la costruzione del Porto ogni progetto veniva corredato non soltanto da relazioni tecniche, ma da veri e propri diari e alle opere professionali veniva data dignità tale da segnare la descrizione dei singoli lavori ed anche i nomi degli esecutori (del fabbro, dello scalpellino, del muratore...): non bisogna, infatti dimenticare che Trieste è stata la sede della scuola più importante dell'impero austroungarico tra quelle che preparavano artigiani di alto livello, quali scalpellini, fabbri, ornatisti, la "Triest K.K. Staats Gewerbschule".

L'area del Punto Franco vecchio conserva tuttora un solenne fascino monumentale, nonostante la presenza di manipolazioni e superfetazioni.

L'intera area va valutata e rimessa in funzione come area monumentale-portuale: sarà necessario individuare proposte progettuali che non alterino l'esistente e permettano la lettura della memoria storica (vissuto e lavoro). L'obiettivo di recupero va inteso proprio a cominciare dalla vita di quelle pietre, di quelle costruzioni, di quei percorsi, per definire al meglio interventi e destinazioni d'uso.

Lo storico dell'Arte

Dr.ssa M.C. Cavalieri Dossi

M. Cavalieri Dossi

IL SOPRINTENDENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Bocchieri

[Handwritten signature]

Per copia conforme all'originale

Il Funzionario

Trieste N. 500 2001

IL SOPRINTENDENTE

Dirigente

prof. arch. Franco Bocchieri