

IL PORTO VECCHIO





L'ingresso al Portovecchio in costruzione



La costruzione del Porto Vecchio di Trieste iniziò tra il 1868 e il 1887, quando l'Impero Austro-Ungarico decise di dotarsi di un grande porto per gestire il commercio con il suo vasto retroterra.

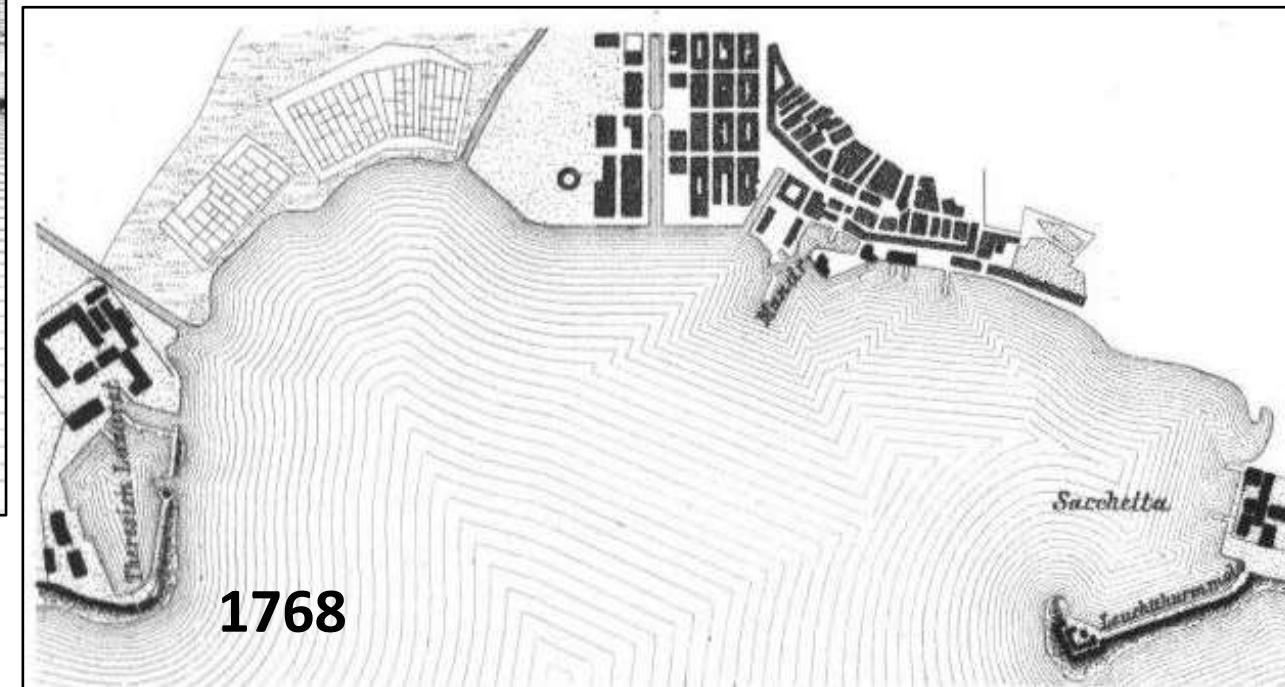
Prima di questa espansione, Trieste era già un importante centro marittimo grazie alla patente di Porto Franco concessa nel 1719 da Carlo VI d'Asburgo.

Questo status favorì lo sviluppo economico della città, attirando commercianti e investitori.

La costruzione del Portovecchio

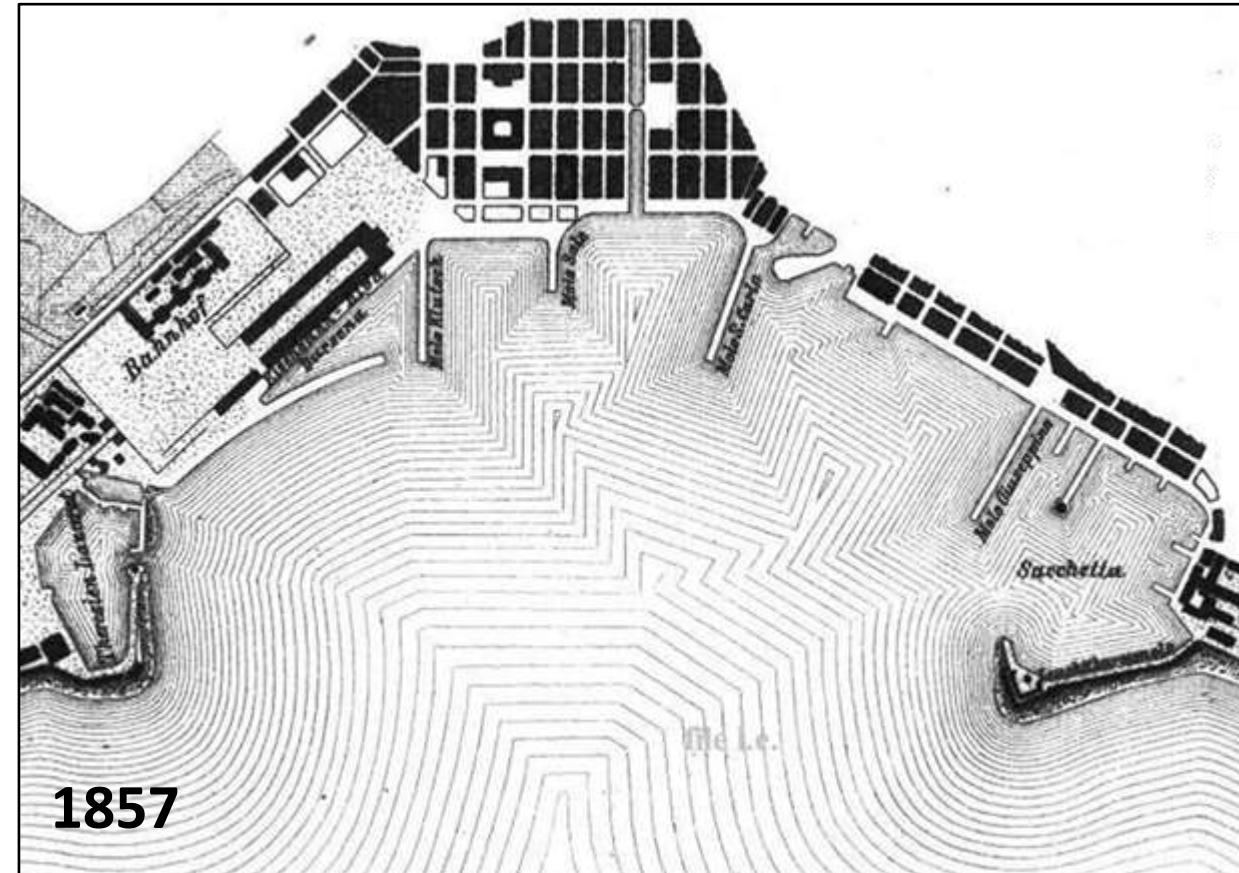
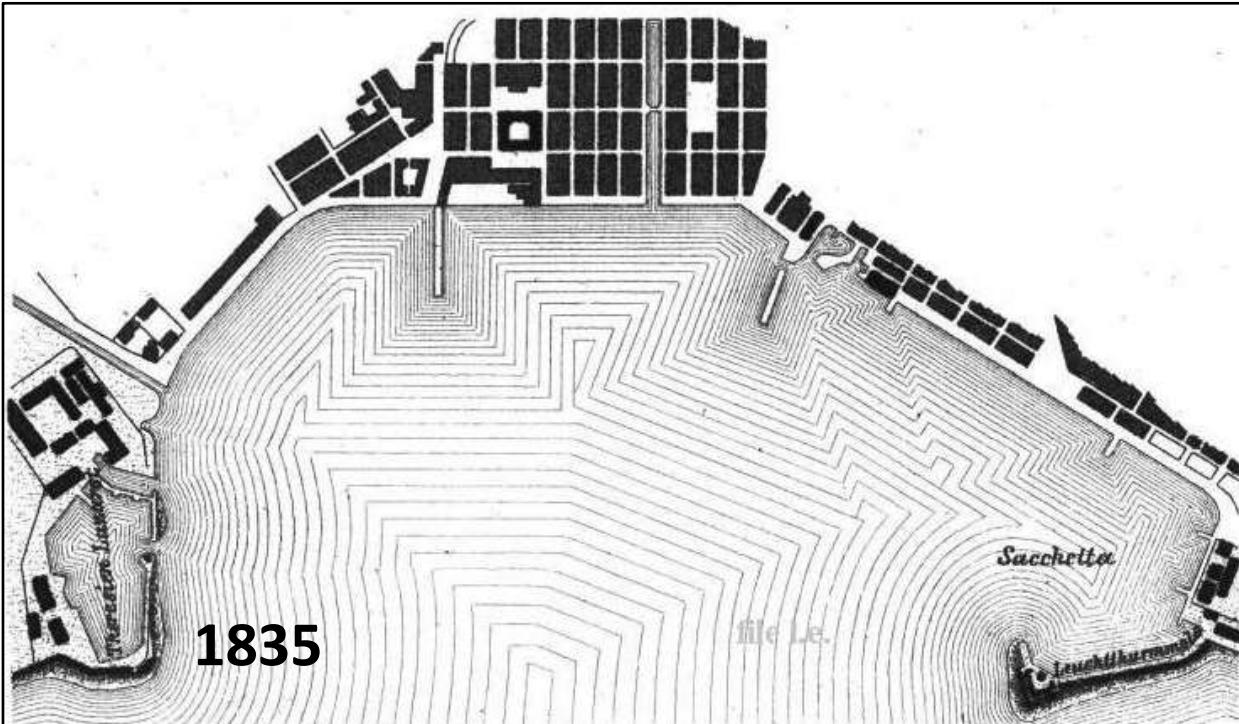


1650

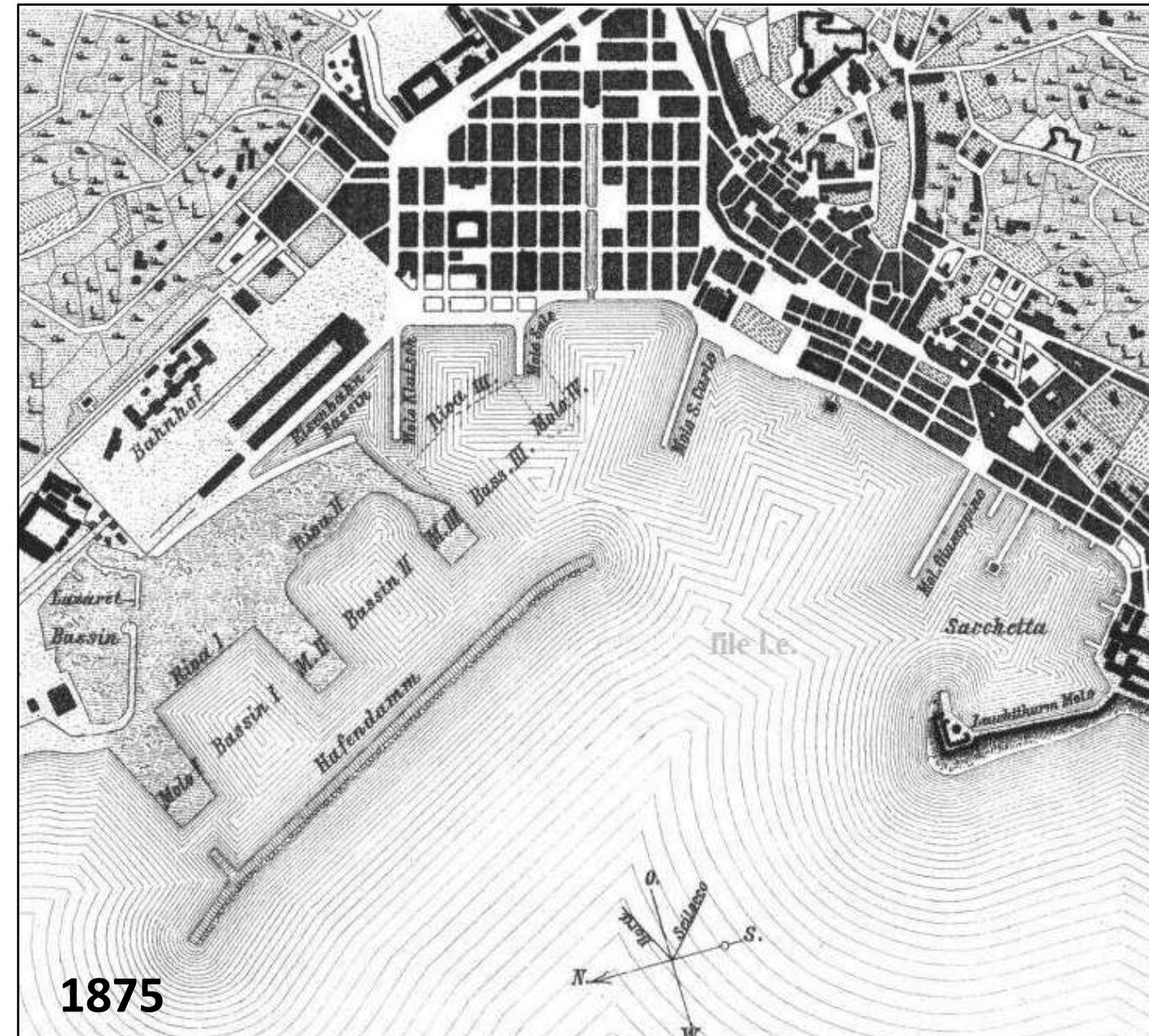


1768

Lo sviluppo del Portovecchio



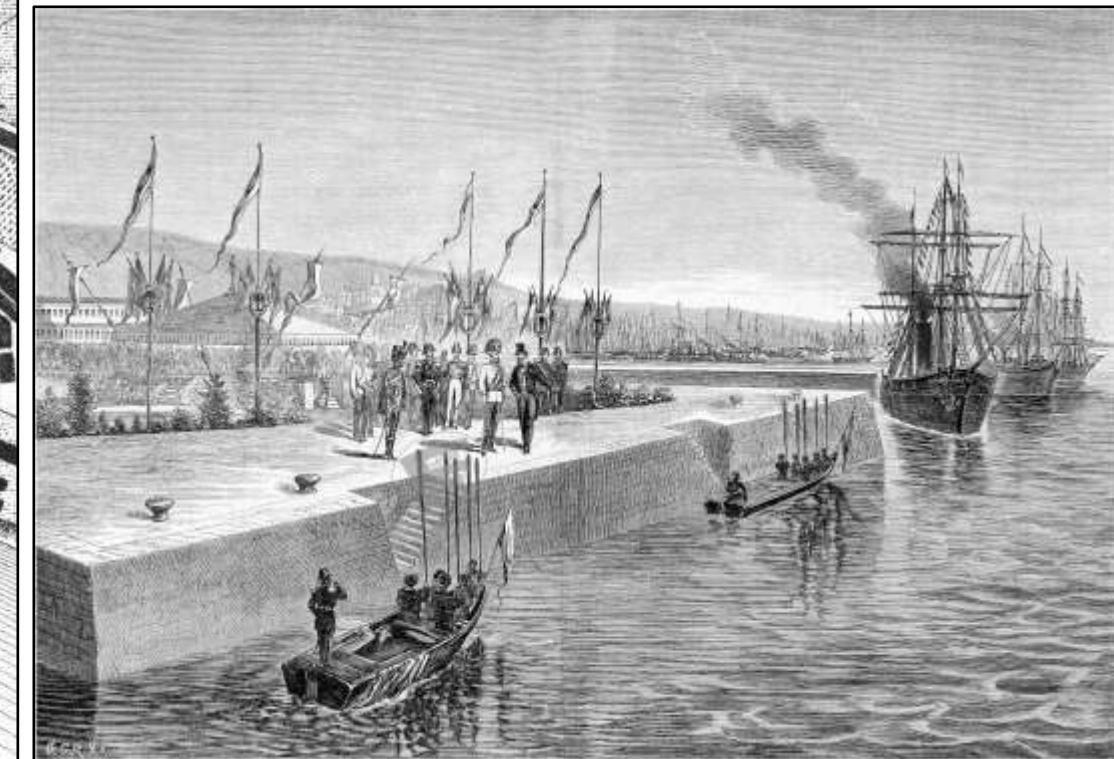
Lo sviluppo del Portovecchio



1875

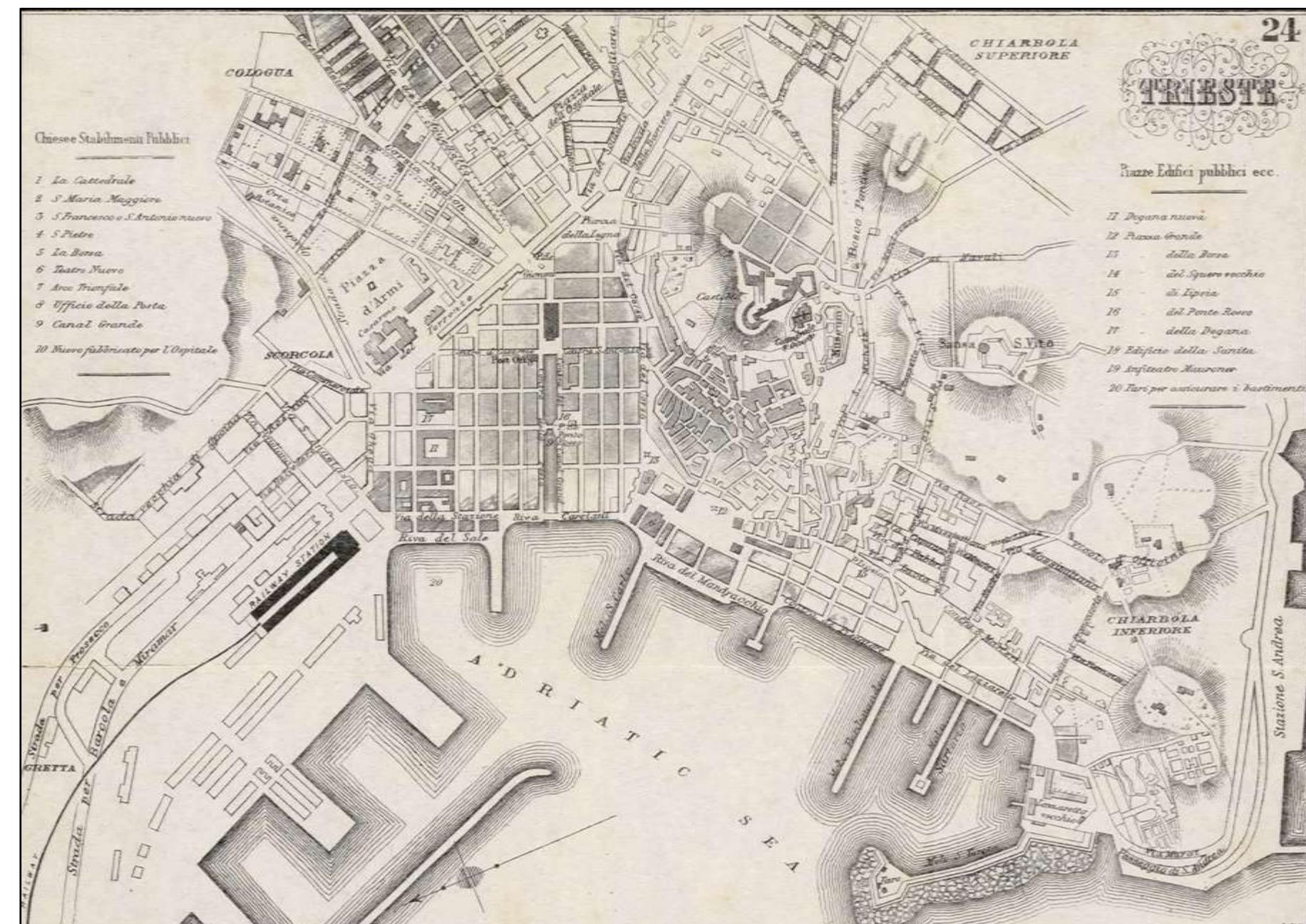
Lo sviluppo del Portovecchio

Nel corso del XVIII e XIX secolo, il porto continuò a crescere, diventando un crocevia fondamentale per i trasporti marittimi e terrestri.



1875

Visita del Kaiser al Nuovo Porto di Trieste



Lo sviluppo del Portovecchio

Il Porto Vecchio fu progettato con un'architettura ispirata ai porti del Nord Europa, come la Speicherstadt di Amburgo.

Comprendeva cinque moli, 3100 metri di banchine, hangar, magazzini e una centrale idrodinamica, tutti elementi che testimoniano l'importanza industriale e commerciale dell'area.

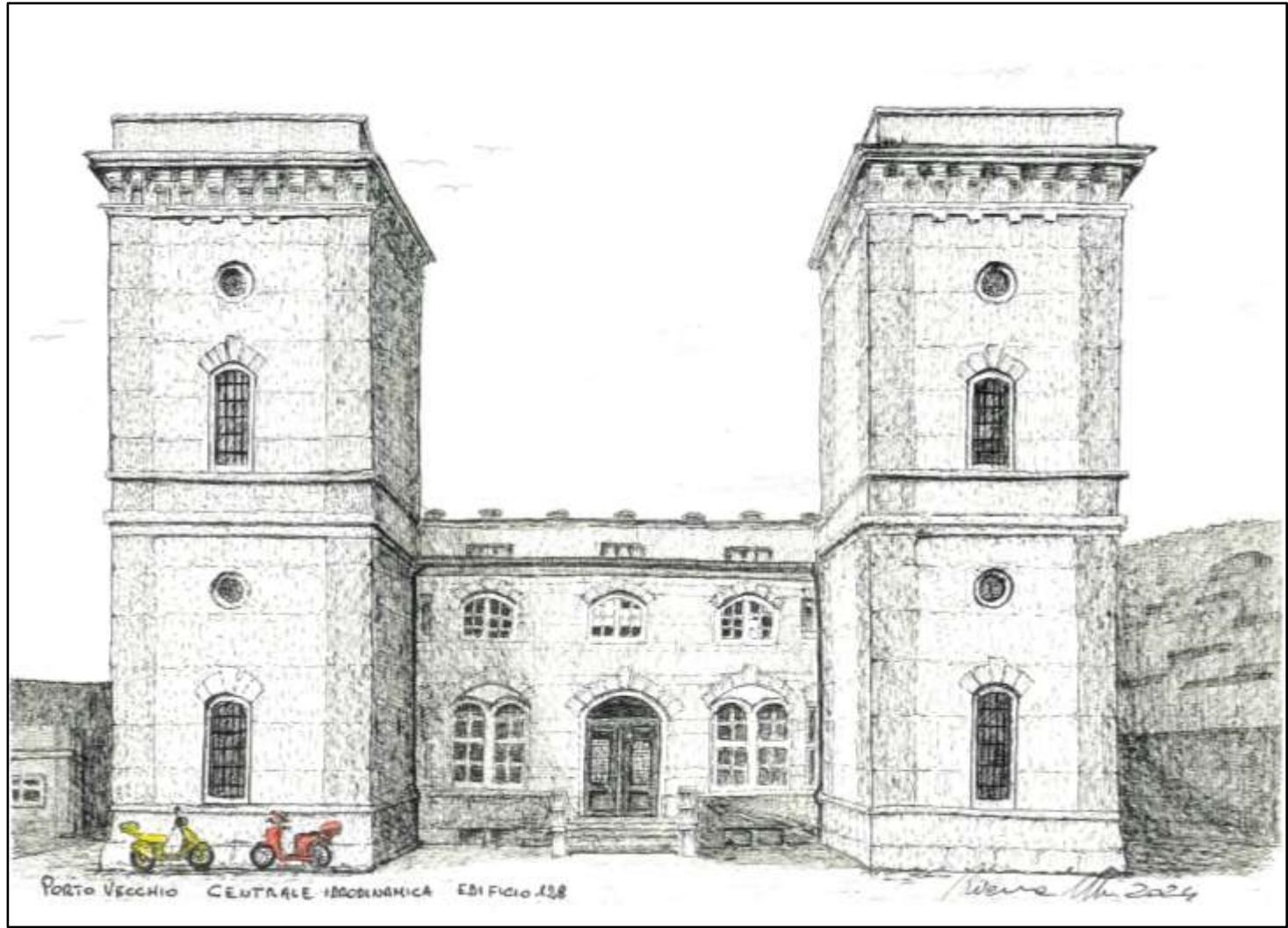


Il Porto Vecchio si estende su circa 66 ettari, con cinque moli per 3 100 m di banchine e 23 edifici (hangar e magazzini).

Venne realizzato tra il 1868 e il 1887 per potenziare l'accesso marittimo di Trieste, dotandolo di una diga foranea, di un canale d'accesso e del collegamento ferroviario inaugurato nel 1857.

Fino al XX secolo fu il cuore del commercio austro-ungarico, con depositi, banchine scambiodate merci e raccordi ferroviari diretti.

Lo sviluppo del Portovecchio

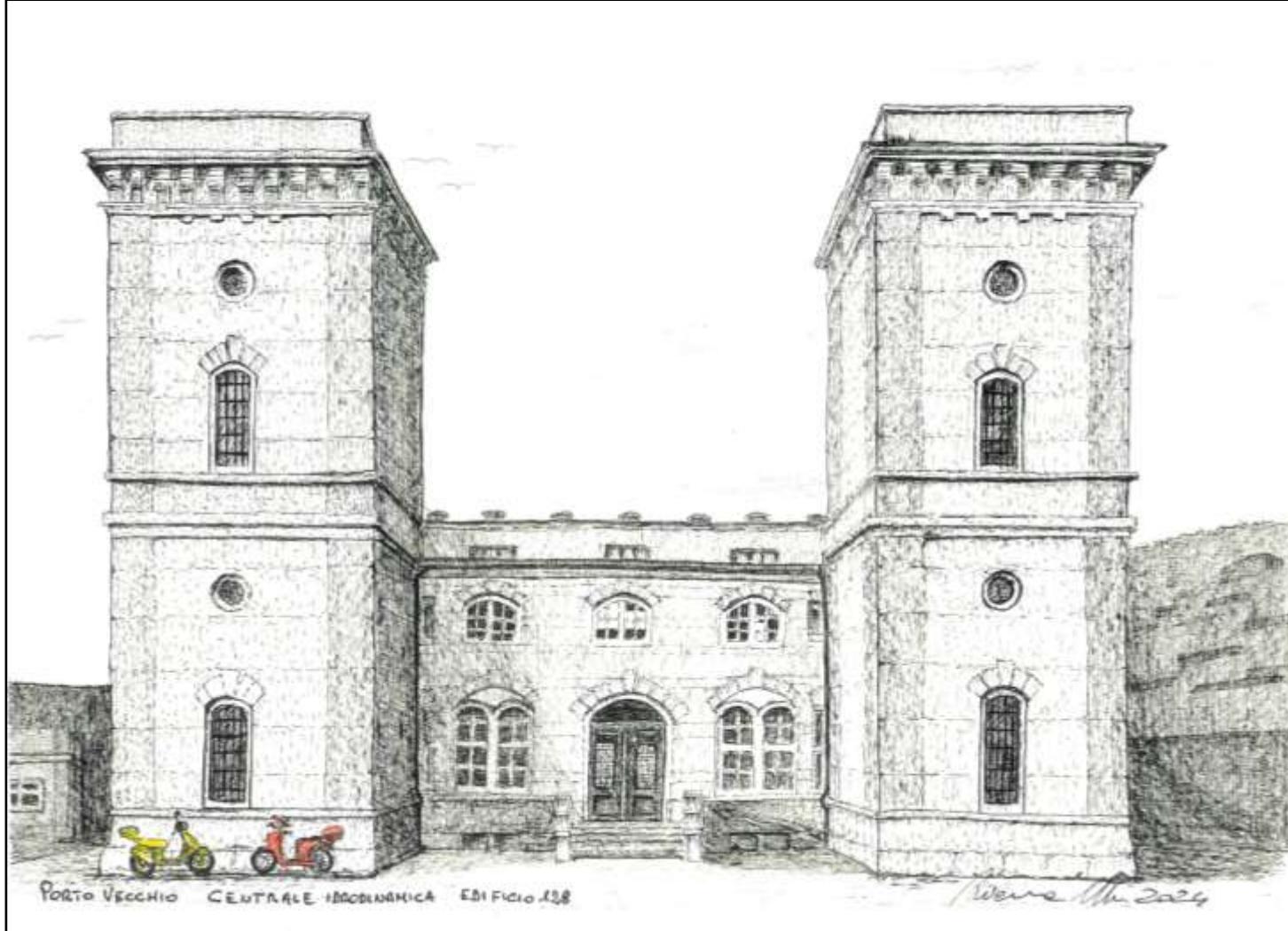


La Centrale idrodinamica

Il cuore di questo sistema articolato di edifici e impianti era costituito dalla Centrale Idrodinamica che alimentava il movimento di tutti gli apparati attraverso una fitta rete di tubazioni ad alta pressione che raggiungeva ogni parte di quello che all'epoca era chiamato Il Porto Nuovo.

La tecnologia utilizzata per azionare gru e montacarichi, era basata sulla pressione dell'acqua.

Cuore del sistema era la centrale idrodinamica, tuttora visibile nei pressi del cavalcavia di Barcola.



La Centrale idrodinamica

La stazione forniva grazie ad un sistema di macchine a vapore, l'energia necessaria a variare la pressione nel sistema idraulico.

Consentiva il movimento a più di 100 gru situate sulle banchine e a 50 montacarichi situati negli hangar.

In epoca più recente il vapore fu sostituito dall'elettricità.



I magazzini e gli hangars, grandi edifici a uno e più piani, disposti su tre assi paralleli tra loro erano attrezzati con gru, elevatori, montacarichi ed altri arredi per le operazioni di carico e scarico merci.

Alcuni presentano alla base un “perron” (banchina a terra di movimentazione) adatto per le operazioni dai carri ferroviari o da autoveicoli.

I magazzini e gli hangar



La loro costruzione, che si fondava su progetti di altissima qualità architettonica e su tecniche d'avanguardia nell'uso del cemento armato, è un documento dell'epoca pionieristica dei brevetti detenuti dalle grandi imprese edili europee che avevano le loro filiali a Trieste.

Il completamento dei magazzini del Porto Vecchio di Trieste si protrasse fino all'inizio del novecento in quanto richiese interventi straordinari di consolidamento delle fondazioni, delle banchine e dei manufatti.

I magazzini e gli hangar



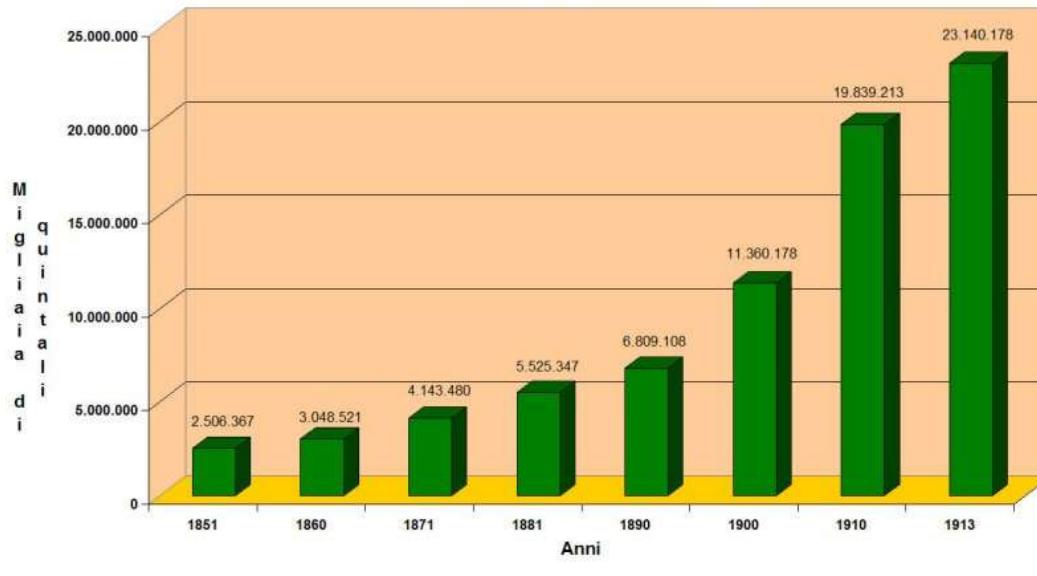
Il magazzino 26 in costruzione a fine '800. In fondo, la centrale idrodinamica.

Durante gli scavi per il restauro del magazzino 26 sono stati rinvenuti i resti delle fondamenta del vecchio lazaretto di Santa Teresa che aveva sito proprio in questa zona.

Il magazzino 26 in costruzione

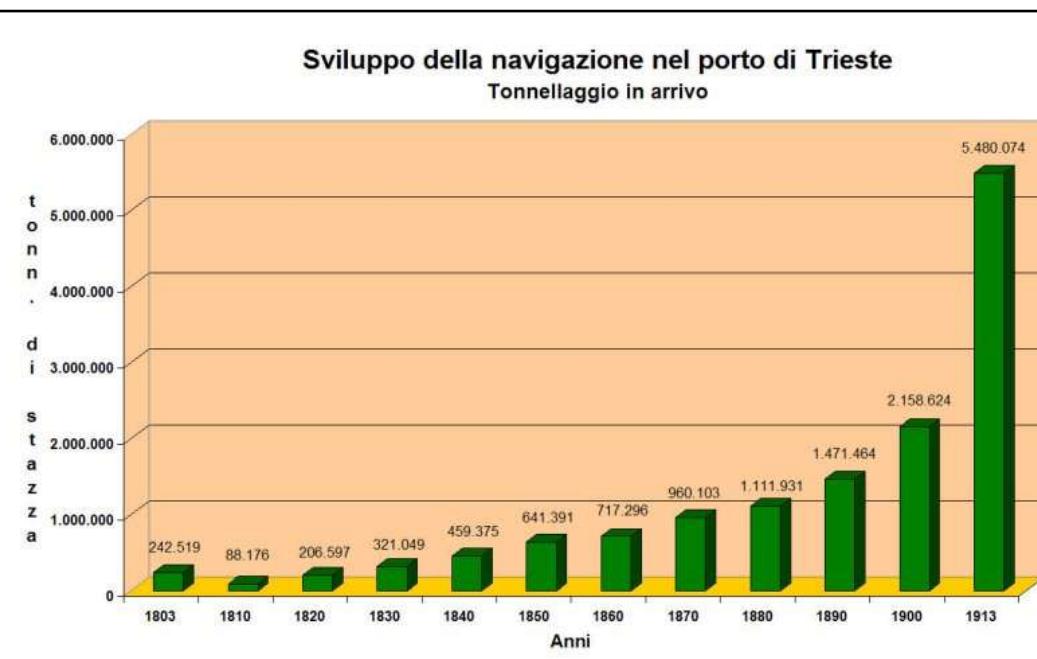
Sviluppo della navigazione nel porto di Trieste

Merce arrivata via mare a Trieste



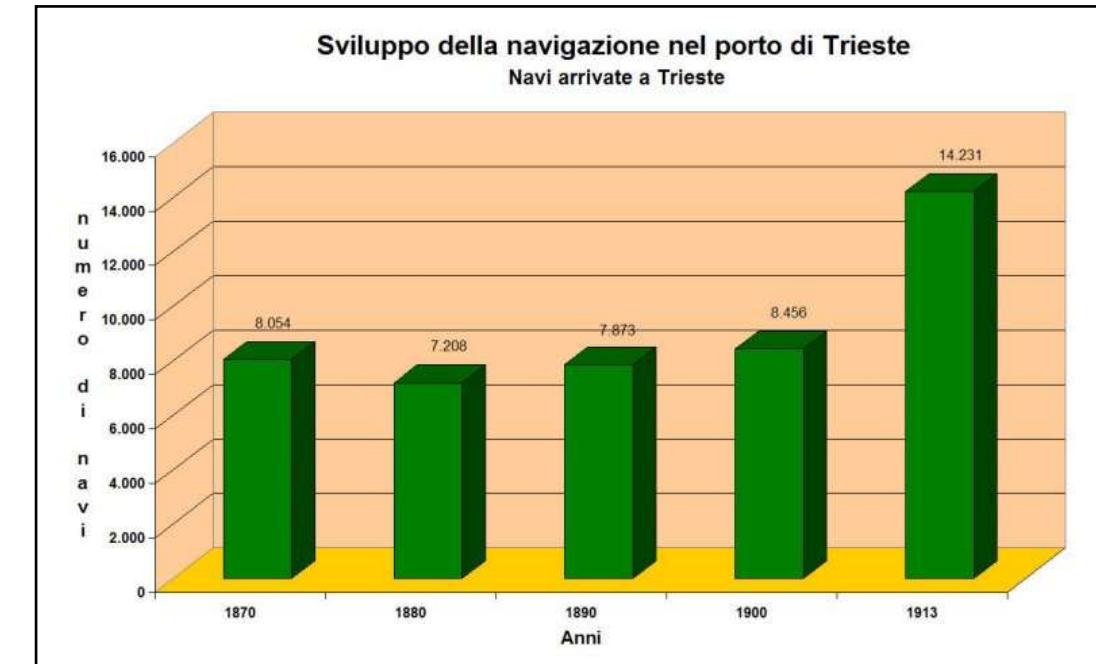
Sviluppo della navigazione nel porto di Trieste

Tonnellaggio in arrivo



Sviluppo della navigazione nel porto di Trieste

Navi arrivate a Trieste



I traffici nel porto di Trieste



Con l'avvento della containerizzazione e lo spostamento delle attività verso il Porto Nuovo, gran parte dell'area cadde in disuso, pur conservando un notevole valore di archeologia industriale.

E' in atto una riqualificazione del sito, definendo un suo uso misto (culturale, residenziale, terziario) e la tutela del patrimonio architettonico.

Il disuso del portovecchio



Il *fachin* era lo scaricatore di porto.

Un lavoratore di fatica, spesso riconoscibile per il suo ***parecio*** (l'attrezzatura da lavoro), che includeva strumenti come il ***subio*** (una specie di sonda per i sacchi di caffè) e la ***paleta*** e il ***ganzo*** per maneggiare carichi pesanti sacchi e balle, il ***mokador*** che era un fazzoletto grande e robusto, spesso colorato.

Veniva annodato attorno al collo o alla testa o sulla pancia per proteggersi dalla polvere, dal sole o dal freddo nei magazzini e sulle banchine.

Ogni gruppo di fachini poteva avere un colore o un modo particolare di portarlo, quasi come una “divisa non ufficiale”.

Il mokador era un elemento di orgoglio e appartenenza alla comunità portuale. Alcuni lo portavano anche fuori dal lavoro, come segno del mestiere

Veniva anche usato, annodato attorno al collo per “nascondere qualcosina” il ***libo*** specialmente caffè, da cui il nome.

Lavoratori in porto: *el fachin de porto*



Ganzo

Uncino per balle di cotone



Paleta

Uncino per sacchi

Attrezzi utilizzati in porto

Mocador

Fazzolettone annodato sulla testa per portare sacchi sulla schiena, arrotolato sulla pancia come grembiule o intorno al collo per proteggerlo o intorno alla vita per nascondere el **libo** cioè il maltolto.



Subio

Utensile per campionatura sacchi di caffè



Attrezzi utilizzati in porto



Le sesolote erano le donne addette alla pulizia negli spazi portuali, si occupavano di selezionare e sistemare prodotti nei sacchi o nelle cassette, di dividere i frutti buoni da quelli marci.

Adoperavano la *sessola*, una specie di cucchiaio o paletta di legno, usato per maneggiare i materiali sciolti come caffè, frutta secca o cereali.

Lavoravano spesso in condizioni dure, senza tutele, ma con grande dignità.

I lavoratori in porto: *le sesolote*



Un gruppo di sessolote

Erano tra le prime donne “emancipate” di Trieste, capaci di mantenere la famiglia con il proprio lavoro.

Le sesolote non erano solo lavoratrici: erano anche cantanti popolari spontanee.

Una volta terminato il lavoro, tornando a casa, cantavano in coro per le strade, tramandando così alcune canzoni popolari triestine.

I lavoratori in porto: *le sesolote*



Sesola

La sassola o sessola è uno strumento simile a un grosso cucchiaio, fatto di legno o metallo,(oggi anche in plastica) che serve per trasferire da un contenitore all'altro polveri, farine, granaglie o oggetti di piccole dimensioni.

Attrezzi utilizzati in porto



Le “tabachine” erano le operaie della Manifattura Tabacchi di Trieste, un’industria statale che nella prima metà del Novecento impiegava circa 1.200 donne.

Pur occupando mansioni faticose, godevano di alcuni privilegi rispetto ad altre lavoratrici dell’epoca: stipendio più alto, posto garantito in un’azienda di Stato e un asilo nido gestito da suore, dove lasciavano i propri bambini durante il turno per poi allattarli nell’intervallo.

Il lavoro era organizzato a cottimo: bisognava produrre in media 2 sigari al minuto, con le più veloci capaci di arrivare a 1.200 pezzi al giorno.

Le tabacchine lavoravano in grandi stanzoni caldi e umidi, spesso con gambe e piedi gonfiati dall’umidità, sedute e costantemente sotto controllo, non potevano nemmeno bere acqua durante il lavoro.

Un’altra lavoratrice: *la tabachina*



Cantare era permesso solo in occasione di Natale e Pasqua. Prima di uscire, venivano perquisite per evitare furti di tabacco.

Dentro lo stabilimento ogni reparto aveva la sua “Mistra”, cioè la maestra che distribuiva il lavoro e controllava la qualità dei sigari.

Furono protagoniste di lotte sindacali molto vivaci: le tabacchine costituirono una lega per rivendicare migliori condizioni di lavoro e di salute, ottenendo infine periodi retribuiti per la maternità.

Nei primi anni, per non perdere il compenso a cottimo, alcune continuavano a partorire in fabbrica un gesto estremo che spinse le autorità a introdurre norme più umane e tutele specifiche per queste operaie.

Un'altra lavoratrice: *la tabachina*



Le venderigole erano le venditrici ambulanti, presenti nei mercati triestini, siti nelle piazze cittadine in particolare quello di Ponterosso e di piazza delle Legna.

Con la loro voce squillante, attiravano i passanti con frasi pittoresche di richiamo diventate quasi leggendari.

Queste donne incarnavano la verve triestina: spiritose, dirette, e sempre pronte alla battuta.

Le venderigole non erano solo commercianti, facevano parte di una *fraglia*.

La *fraglia* era una corporazione di mestiere o associazione professionale nel periodo medievale e rinascimentale, simile alle gilde in altre città europee.

Un'altra lavoratrice: *la venderigola*



A Trieste, le fraglie regolavano l'attività economica, tutelavano gli interessi dei membri e spesso avevano anche funzioni religiose e sociali.

Nel caso delle *venderigole* triestine, esisteva una vera e propria fraglia che le rappresentava.

Avevano feste dedicate e persino un carro per il Carnevale.

Erano donne forti, che sfidavano il freddo invernale avvolte negli scialli, vendendo frutta, verdura, miele, uova e fiori.

Nel 1895, Oddo Broghiera dedicò loro una canzone allegra, e ancora oggi i triestini ricordano con affetto queste figure popolari.

Il ricordo delle *venderigole* resta vivo, come un'eco di una Trieste più genuina e teatrale.

Un'altra lavoratrice: *la venderigola*