



LEGAMBIENTE



realizzato con il contributo di Regione Autonoma FVG
Direzione centrale istruzione, cultura, sport e pace Servizio attività Culturali

7 giugno 2009

Trieste e le strade ferrate: paesaggi tra la roccia e il mare

Ritrovo ore 10.15 in piazza Oberdan, al capolinea del Tram di Opicina



I motivi della visita

A metà dell'ottocento la rivoluzione industriale impose la necessità alle città di attrezzarsi con nuove e importanti infrastrutture, quelle ferroviarie.

Le grandi trasformazioni nel settore produttivo rendevano necessario adeguare i flussi delle merci e delle materie prime dai luoghi della rispettiva produzione. Trieste assunse un ruolo ancora più

importante come scambiatore tra le merci che si muovevano via terra e quelle via mare all'interno del contesto sudoccidentale dell'impero asburgico.

Il porto di Venezia poté essere legato alla ferrovia solo grazie alla costruzione dello straordinario ponte translagunare di Giovambattista Meduna. A Trieste collegare il porto con l'entroterra poneva il problema di superare ben altre difficoltà rispetto a quelle dell'ambito lagunare.

Il porto marino era separato dall'altipiano dalla città stessa e da una scarpata rocciosa che era un limite fisico importante per chi doveva scegliere la via migliore per far arrivare le rotaie fino al limite del porto.

Gli ingegneri furono costretti a conoscere bene in territorio e ad interpretarlo con la nuova infrastruttura. Durante la nostra camminata faremo il possibile per ricostruire quel processo di interpretazione dei luoghi.

L'escursione

Il circolo Verdeazzurro di Legambiente Trieste, nell'ambito di "Scarpe e cervello 2009", organizza un'escursione su rotaie e a piedi nel circondario di Trieste; l'iniziativa permetterà di scoprire il grande patrimonio ferroviario della provincia di Trieste, una delle zone d'Italia a più alta densità ferroviaria, grazie soprattutto alle linee costruite durante l'amministrazione austriaca, ancora oggi in gran parte perfettamente percorribili, ma decisamente sottoutilizzate.

Lo stesso porto di Trieste è strettamente legato allo sviluppo ferroviario avvenuto tra '800 e primo '900: dall'alto avremo modo di vedere entrambe le principali strutture portuali triestine, il "porto vecchio", collegato alla ferrovia "meridionale" (Suedbahn), privata, del 1857, ed il "porto nuovo", collegato alla ferrovia "transalpina" (Tauernbahn), dal 1909.

Raccomandiamo pertanto di raggiungere Trieste in treno, percorrendo l'ultimo tratto della linea "meridionale"; useremo poi una linea ferroviaria con un tratto di funicolare, il famoso "tram de Opicina", per salire al valico dell'Obelisco, a 345 metri sul livello del mare; da lì scenderemo a piedi per la "scala santa" sino a raggiungere la linea transalpina ed in particolare l'altissimo viadotto sul vallone del rio Martesin, dal quale si gode una splendida vista sulle due strutture portuali; con splendido percorso tra boschi e vigneti raggiungeremo quindi un agriturismo per una sosta piacevole prima di riprendere la discesa a piedi sino in città.

Nel primo pomeriggio quindi arriveremo al museo ferroviario di Trieste, una meta imperdibile per tutti gli appassionati del trasporto ferroviario.

Di questo museo riportiamo qui una scheda.

Ufficialmente aperto al pubblico l'8 marzo 1984, il museo occupa una parte dell'ex fabbricato viaggiatori della omonima stazione, costruita ai primi del '900 quale capolinea della "Ferrovia Transalpina" o "Tauernbahn" che collegava Trieste ed il suo porto all'entroterra austro-ungarico e bavarese, nonché della linea per Pola (ferrovia Istriana) e di quella a scartamento ridotto per Parenzo. La stazione, la cui importanza diminuì notevolmente con la fine del secondo conflitto mondiale, rimase in attività per il servizio viaggiatori fino alla fine degli anni '50, quando venne definitivamente chiusa. Le sue vaste sale, perfettamente restaurate, raccolgono ora una notevole quantità di foto e disegni inediti, di documenti e di vari altri cimeli riguardanti la storia dei trasporti ferroviari di Trieste e del suo naturale entroterra. L'attività e la gestione sono opera di volontari, che si giovano comunque del determinante apporto delle Ferrovie dello Stato. L'esposizione si articola in quattro sezioni: la storia, i lavori e gli impianti elettrici, il movimento e la trazione. La sala "prof. ing. Domenico Di Santolo" è dedicata alla trazione elettrica ferroviaria, con la ricostruzione della cabina di guida della E 626, prima locomotiva elettrica a corrente continua in Italia e la preziosa documentazione sulla trazione elettrica in corrente continua e trifase in Italia. Una sezione a parte è dedicata ai servizi tranviari di Trieste, dell'Istria e del Friuli.

In un'ampia sala è ospitato un grande plastico, realizzato in scala HO, completamente autocostruito da alcuni esperti appassionati, che riproduce fedelmente il nodo ferroviario di Opicina nell'anno

1910: le locomotive, i vagoni e il tram che vi circolano sono l' esatta riproduzione di quelli d'allora. Sono inoltre esposti alcuni diorami che riproducono ambienti ferroviari e tranviari, nonché diversi modelli di celebri locomotive, tutti autocostruiti.

All'interno, sull'antistante fascio binari, fanno bella mostra i rotabili del museo, tra cui numerose locomotive a vapore, elettriche e diesel appartenenti ai più caratteristici gruppi di locomotive italiane, austriache, ungheresi e tedesche che prestarono servizio in queste zone. Accanto ad essi sono esposti carrozze passeggeri, carri merci e mezzi speciali: non mancano alcuni tram, a cavalli ed elettrici, già in servizio sulle tranvie urbane di Trieste. Contattando la direzione del museo è possibile consultare una fornita biblioteca con oltre 1500 volumi dedicati alla storia dei trasporti (ormai diventata un punto di riferimento per molti studiosi, appassionati e istituzioni), nonché un archivio storico, ricco di documenti originali, fotografie, disegni e lucidi. È da poco operativa anche una videoteca, che raccoglie videocassette sul tema dei trasporti su rotaia. Non mancano ovviamente libri e filmati dedicati al museo ed alle sue iniziative, come pure alle linee ferroviarie che facevano capo alla stazione. Il sito include inoltre una selezione di links verso altri musei, o in genere siti di argomento ferroviario.

I volontari del museo curano attivamente il ripristino della locomotiva austriaca 270.158 (FS 728.022), che a lavori ultimati diventerà l'unica macchina della sua classe circolante in Italia.

Questa verrà utilizzata per il traino del già esistente treno storico, evitando così l'attuale ricorso a motrici elettriche, o a macchine a vapore delle Ferrovie Slovene. L'edificio e le sale del Museo, con la loro caratteristica prettamente mitteleuropea, hanno ospitato mostre di carattere storico - ferroviario e hanno fatto da sfondo a celebri films ambientati nell'epoca in cui la stazione di Campo Marzio viveva il suo massimo splendore

Trieste-Opicina: linee tranviarie e ferroviarie

Per salire da Trieste a Opicina su strada ferrata ci sono ben tre possibilità: la linea ex "Meridionale" che fa un lungo giro di quasi 30 km passando per Aurisina, la linea ex "transalpina" o Campo Marzio-Villa Opicina, che di km ne ha circa la metà, e il tram di Opicina, che ne ha metà della metà; ovviamente quest'ultima linea è la più ripida ed ha un tratto di funicolare; la prima è a doppio binario, la seconda a binario unico e la terza a binario unico e scartamento ridotto. Risalgono tutte al tempo dell'Austria, la prima è la più vecchia, addirittura del 1857, le altre a cavallo del secolo.

Questa gita prevede di giungere a Trieste in treno percorrendo l'ultimo tratto della "Meridionale", di salire poi sino al valico dell'obelisco, 345 metri sul mare, con il tram di Opicina e di scendere poi a piedi attraversando la linea ex-transalpina che ora svolge soltanto servizio merci (ma alcuni anni fa il circolo verde-azzurro di Legambiente Trieste ha noleggiato un convoglio che l'ha percorsa).

Vedremo quindi queste tre linee, testimonianza della notevole densità della rete ferroviaria, nel complesso sottoutilizzata, nella zona di Trieste, ed oltre a discutere di storia ferroviaria potremo anche meditare sul presente, e sulle strane proposte di alta velocità in galleria perpetua...

Dall'alto vedremo il mare ed avremo una ravvicinata visione d'insieme dall'alto sul Porto vecchio di Trieste, costruito in funzione della linea meridionale, più in là il Porto nuovo, costruito per la linea Transalpina (in origine privata la prima, statale la seconda).

Lungo i sentieri con splendida vista sul golfo, potremo fermarci in un'"osmizza"-agriturismo; poi scenderemo a piedi in città e visiteremo il Museo Ferroviario, posto nella stazione di Campo Marzio, capolinea della Transalpina.

Per partecipare

L'ideale per partecipare è arrivare a Trieste con il treno che raggiunge la stazione centrale alle ore 10,04. Gli orari delle stazioni di partenza sono i seguenti : Sacile (8,07), Pordenone (8.17), Udine (8.56), Gorizia (9.20); Monfalcone (9,46)

Oppure con il treno che ferma a Latisana (8,17), San Giorgio di Nogaro (8,33), e arriva a Trieste alle 9,28.

Prenderemo il tram per Opicina alle ore 10.30. Il resto della tabella di marcia è il seguente:
"Osmizza" ore 12.30-13.30; Museo Ferroviario ore 15.00, partenza per Gorizia, Udine, Pordenone ore 16.56.

Partenza per Latisana ore 16,44

Chi arriva in auto o con altri mezzi ci può raggiungere direttamente alla fermata del Tram per Opicina in piazza Oberdan.

Sono indispensabili scarpe comode da passeggio.

Pranzo al sacco, oppure nell'Osmizza (frasca) dove sarà possibile assaggiare qualcosa della tradizione triestina. Ricordatevi i copricapi per il sole e magari anche una crema abbronzante.

ISTRUZIONI PER L'USO

Il nostro obiettivo primario è quello di muovere l'interesse della stampa e della comunità locale e regionale verso il problema della tutela dei luoghi. Durante il percorso vedremo di incontrare amministratori, popolazione e studiosi con i quali dialogare promuovendo il recupero culturale e ambientale del territorio e delle sue forme.

Questa iniziativa ha lo scopo di introdurre chi ci seguirà alla lettura e alla frequentazione di alcuni luoghi del Friuli che riteniamo possano essere percepiti solo se si è "dentro".

Cosa portarsi al seguito

Per motivi logistici ogni partecipante dovrà avere uno zaino per l'escursione nel quale vi consigliamo di inserire una mantella impermeabile o K-way, una scorta abbondante di acqua, maglione, ed un eventuale cambio di biancheria. Visto il periodo potrebbe essere utile portarsi al seguito un cappello e la crema abbronzante, ma non va escluso nemmeno il rischio di precipitazioni atmosferiche.

E' evidente che daremo seguito all'escursione solo se ci sarà il bel tempo.

Difficoltà

L'itinerario è adatto a tutti ed è ricco di pause per poter leggere le carte. Per questo si presta anche ai bambini, seppure abituati alle escursioni, l'obiettivo non è quello di stabilire dei record di velocità, ma quello di "esplorare" insieme la zona attraversata.

Molto tempo sarà dedicato all'osservazione dei luoghi.

La tessera di Legambiente

Per partecipare all'iniziativa non è necessario essere iscritti a Legambiente seppure, per i nostri interessi generali, questa adesione sia caldeggiata.

Per informazioni:

Moreno Baccichet: 043476381, oppure 3408645094, bccmrn@unife.it

Legambiente del Friuli Venezia Giulia: 0432 295483, info@legambiente.fvg.it,

Informazioni aggiornate saranno inserite nel sito dell'associazione: www.legambiente.fvg.it



“Ma avviene per i paesaggi ciò che avviene per gli uomini, i quali hanno un volto segnato dalla vita trascorsa e, nello stesso tempo, un altro volto, sempre presente ma nascosto finché non si manifesta, di tanto in tanto, in tutta la sua chiarezza: il volto del loro futuro.”

Gregor Von Rezzori *Un ermellino a Cernopol*, Edizioni Studio tesi, 1989, Pordenone, pag. 30

Infrastrutture e paesaggi

Le infrastrutture sono quei servizi alla città e al territorio che costruiscono il telaio dell'insediamento urbano o agricolo. Strade, sistemi di adduzione o smaltimento delle acque, strutture di produzione e approvvigionamento energetico, aree attrezzate per gli scambi sono gli strumenti del nostro modo di governare e abitare il territorio.

Attraverso le infrastrutture l'ambiente viene progressivamente attrezzato e organizzato per produrre e vivere. I diversi periodi storici hanno visto diversi livelli dell'infrastrutturazione territoriale ma oggi più aumentano le relazioni e gli scambi e più il rapporto, spesso conflittuale, tra reti infrastrutturali e paesaggi è diventato un argomento consueto del dibattito pubblico. I tecnici leggono il problema delle infrastrutture utilizzando un orizzonte sincronico che si contrappone a quello dei conservazionisti, che invece applicano modelli di lungo periodo. Il risultato è spesso lacerante, come si è visto in occasione della definizione del Corridoio paneuropeo V.

Con questa edizione di Scarpe & Cervello abbiamo intenzione di indagare proprio il rapporto che intercorre tra le infrastrutture, antiche e moderne, e i territori interessati dalle stesse. Il “laboratorio nomade” sui paesaggi avrà modo di percorrere particolari ambienti della regione cogliendo in modo nuovo e non polemico il rapporto tra le attrezzature territoriali e i luoghi che le contengono o che ne vengono attraversati.

Durante le nostre escursioni visiteremo anche infrastrutture “fossili” che pongono il problema del loro riutilizzo. In alcuni casi antiche infrastrutture di collegamento possono diventare straordinari itinerari per osservare i luoghi, altre volte invece l'infrastruttura ha determinato l'irreversibile trasformazione del paesaggio contermini. Segnando pesantemente anche la storia degli uomini come nel caso della diga del Vajont.

Durante questa serie di escursioni percorreremo sentieri che innervavano campi e coltivazioni, strade più o meno antiche, linee ferroviarie dismesse, canali di irrigazione, strutture portuali, dighe, argini, ecc. interrogandoci di volta in volta sul rapporto tra l'attrezzatura territoriale e il contesto ambientale.

La campagna

Scarpe & Cervello è la campagna di Legambiente del Friuli Venezia Giulia che dal 1994 si interessa ai luoghi proponendo una originale forma di incontro che privilegia gli ambienti e la loro lettura dall'interno. Il laboratorio si sposta durante tutto l'anno nelle diverse regioni del Friuli V.G. per indagare il valore o il dissesto dei paesaggi e proponendo conversazioni e dibattiti da "dentro" i luoghi.

La carovana di Legambiente inizia ad aprile e smette la sua attività ad ottobre permettendo ai cittadini di collaborare a un processo di conoscenza e di elaborazione di idee che poi saranno rese esplicite dalle ufficiali prese di posizioni dell'associazione. L'esperienza, infatti, sviluppa il concetto che solo la frequentazione dello spazio fisico e la conoscenza diretta dei fenomeni che su questo si sono prodotti nel tempo può condurci a una completa lettura dei luoghi. Le scarpe, usate non in termini personali ed edonistici, creano l'occasione per ragionare sulle trasformazioni territoriali confrontandosi direttamente con il modo di sentire delle comunità locali.

La nostra scala di approccio al territorio sarà quella del dettaglio. Gli ambienti verranno letti come dei "microcosmi" nel tentativo di impedire che una visione territoriale, per così dire, "dall'alto" finisca per collocare in categorie omologanti le specificità dei territori più minuti.

Noi proponiamo una valorizzazione della presa di coscienza che le comunità locali dovrebbero avere, e a volte hanno, del loro territorio, invertendo i flussi informativi che attraversano la piramide dell'amministrazione pubblica. Proponiamo, infatti, un'attenzione agli ambienti culturali che dai comuni, attraverso le provincie, arrivi alla regione (dal locale al globale) garantendo una tutela minuta e di dettaglio all'interno di un quadro politico e normativo a scala regionale.

Secondo noi paesaggi, beni culturali, siti archeologici, biotopi, riserve comunali, potrebbero essere cartografati con puntualità all'interno di un processo di pianificazione che deve coinvolgere la comunità locale rendendola protagonista e attore principale di questa specifica politica territoriale.

L'anno scorso la campagna ha cercato di esplorare il concetto di confine nel paesaggio, interrogando il territorio con uno spettro ampio di accezioni possibili e superando l'idea del confine di stato.

Nel 2009 cercheremo di declinare in più modi il concetto di infrastrutture nel tentativo di allontanarci da preconcetti moralistici.



Rispetto al contesto culturale, normativo ed operativo, a livello nazionale e nella realtà regionale, si è ritenuto importante che un'associazione come la nostra si attivi con le forze di cui dispone per riproporre l'attenzione sui temi del paesaggio e del governo del territorio in questa regione.

Il modo scelto è quello più diretto e concreto possibile: entrare "dentro il paesaggio", iniziare cioè un'esplorazione dei numerosi e diversi luoghi del nostro territorio per riconoscerne e apprezzarne le singolarità, i valori ed anche le problematichità.

Si tratta in sostanza di una serie di escursioni in luoghi noti e meno noti, da percorrere e guardare comunque in modo nuovo, condividendo sensibilità e attenzioni diverse, saperi esperti ed esperienze comuni. Visiteremo paesaggi naturali e costruiti, densi di storia o contemporanei, luoghi del quotidiano e spazi inusuali. Cercheremo di riconoscere e interpretare i segni della terra e quelli della fatica dell'uomo, le armonie e le dissonanze del paesaggio e ciò che esse significano.

L'iniziativa, oltre al valore immediato rappresentato dalle escursioni, si propone come obiettivo

quello di costruire un sistema di conoscenze e di esperienze il più possibile organico e, per certi versi, originale. Questo potrà essere pubblicizzato e diffuso come contributo dell'associazione ad una nuova consapevolezza da parte della comunità e delle istituzioni dei valori e dei problemi del nostro territorio.

Proprio quest'opera di sensibilizzazione e di condivisione di conoscenza rappresenta la sostanza della campagna. Solo da una rinnovata e diffusa coscienza dell'importanza e del significato del nostro patrimonio territoriale può prendere forma e vigore una domanda sociale di norme e politiche attive di tutela alla quale chi governa la nostra regione dovrà dare adeguata risposta.