

Aldo Cherini

Dino Parovel

AVVANTO IN UN PICCOLO CANTIERE

S.A. I.S.T.R.I.A. Cantieri Navali

CAPODISTRIA

“La Sveglia”

supplemento al n. 136 (Natale 1999)

a cura della

Fameia Capodistriana

STORIA DI UN PICCOLO CANTIERE

Quando, nel settembre del 1844, l'imperatore Ferdinando I e la sua augusta consorte Maria Carolina giungevano davanti a Capodistria nel corso di una breve crociera effettuata nel Golfo di Trieste con numeroso seguito su dieci piroscafi del Lloyd Austriaco, tra il garrire del gran pavese alzato al vento e i fumi delle ciminiere, la riva stendentesi ai piedi dello spalto del Belvedere appariva già occupata da certi scali sui quali si trovavano in costruzione alcune navi, delle quali si scorgeva la caratteristica ossatura formata dalla serie delle corbe non ancora rivestite dal fasciame. Un evento straordinario e un magnifico colpo d'occhio che il pittore G. Rieger immortalava con il suo pennello e la nota Litografia Linassi di Trieste divulgava in copie acquarellate o in bianco e nero.

Disponiamo grazie a ciò della più vecchia documentazione visiva non solo della Capodistria della prima metà dell'Ottocento, ma anche, ed è ciò che ci interessa in questa sede, della cantieristica locale, che è stata molto attiva nelle costruzioni in legno di velieri sia di cabotaggio che di lungo corso e di piroscafi costieri, curaporti e poi, all'epoca della costruzione del grande porto di Trieste, di numerosi barconi di servizio.

Un'attività di primo piano nell'economia locale e fonte di lavoro, di cui davano notizia con esaurienti servizi la stampa periodica cittadina, "La Provincia dell'Istria" dei Madonizza, e "L'Unione-Cronache Capodistriane" di Domenico Manzoni. I vari di queste realizzazioni cantieristiche, senz'altro notevoli in rapporto all'epoca, attiravano gran folla festante sugli spalti del Belvedere e c'era chi dava alle stampe, per l'occasione, versi di circostanza o ricordava l'avvenimento in composizioni poetiche come l'abate Lorenzo Schiavi e il professore ginnasiale Paolo Tedeschi. Non mancavano i modelli navali eseguiti in scala, dei quali ricordiamo quel grande veliero che si trovava nella canottiera del C.C. Libertas, o qualche quadro ad olio come la bella tela riproducente il veliero a tre alberi e vele quadre "Capodistria", conservato attualmente da una famiglia di Muggia. Avvenimenti, insomma, che non passavano inosservati e che hanno lasciato un duraturo ricordo.

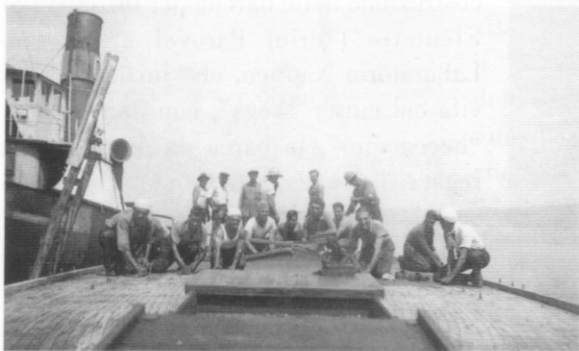
La prima impresa di un certo respiro veniva tentata, nel 1841, quando Agostino Piscitello varava il bark "Caledonia", stazzante non molte tonnellate, appena 310, ma non disprezzabili in quell'epoca tant'è vero che il veliero era abilitato alla navigazione di lungo corso. Arrivavano poi i Martin, due fratelli francesi, che erigevano un vero e proprio cantiere bene attrezzato sul terreno a ridosso del magazzino del sale del porto detto Pacioschi (dove poi sorgerà il monumento a Nazario Sauro). A partire dal 1846 ferveva qui il lavoro sotto la direzione dell'inglese Tommaso Pitchard, che, dopo aver messo in mare cinque velieri stazzanti dalle 200 alle 600 tonnellate, si trasferiva a Trieste dove si faceva un buon nome nella cantieristica maggiore.

Angelo Deste, Giuseppe Adami, Nicolò Borri, Giuseppe Corma, Giovanni Bishop, Giovanni Schiavon lavoravano tutti in questo promettente ramo, ma è con i Poli, Luigi e Francesco, che si arrivava al cantiere locale più importante e longevo, essendo durato dal 1854 fino al 1918 circa, occupando quasi tutta l'area stendentesi sotto il Belvedere, allargata con interramenti fino a 625 m², con scali e avanscali per grandi costruzioni, quali il bark "Lottatore" di 850 tonnellate (1875) e il "Filadelfia" di pari tonnellaggio (1876), disegnato da Francesco Poli e classificato dal Registro navale Veritas col massimo della sua classe. Va ricordato, inoltre, che qui veniva costruito l'"Adriana", il primo piroscafo della Società di Navigazione Istria-Trieste, e il piroscafo a ruote "Aida". Va citata, inoltre, la singolare iniziativa di Giacomo Sauro, che, utilizzando gli scali del cessato cantiere Martin, abbandonati da tempo, costruiva in proprio e varava il grande Bagno galleggiante San Giusto, che durante la stagione estiva teneva posizionato a Punta Grossa e durante la sosta invernale, nello Stagnone presso il macello comunale.

Dopo il 1918 subentrava su gran parte dell'area dell'ex Poli un'iniziativa, che sembrava molto promettente, il Cantiere Navale Capodistria S.A. di capitale milanese rappresentato dal gerente Battista Mussi. La direzione tecnica era affidata all'allora giovane ingegnere Ettore fonda e la direzione amministrativa a Massimo Poduie. Ma l'iniziativa, già reclamizzata per "costruzioni e riparazioni in legno e in ferro d'ogni specie, impianti moderni di macchinario, scali d'alaggio sempre disponibili, riparazioni e montaggi di motori marini", non giungeva a maturazione per l'insorgere di diverse difficoltà e, non ultimo, per il fatto che le costruzioni dei grandi velieri in legno era ormai tramontata e che una conversione alle costruzioni in acciaio era completamente fuori portata per più di una ragione. Restava incompiuto, verso Porta Isolana, un grande edificio in cemento armato e, proprio sotto il Belvedere, un deposito a cielo aperto di grossi tronchi d'albero, poi esitati.

CANTIERE NAVALE N. DEPANGHER (SQUERO DEL BOCIO)

L'area, un tempo tanto risonante di attività (si poteva contare non meno di una settantina di vari con un valesente (valore) di diverse centinaia di migliaia di fiorini del tempo), rima-

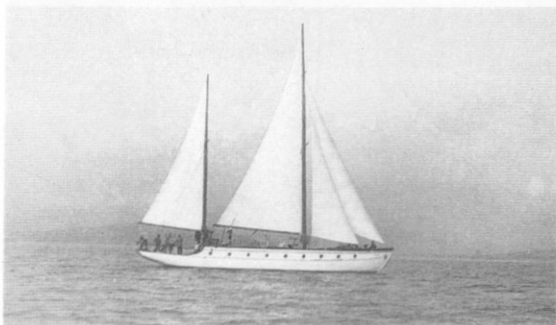


Maestranze al lavoro

neva per diversi anni negletta e compariva ogni tanto qualche cartello con la scritta "Terreno in vendita". Ubicati altrove, restavano attivi, ma alcuni ancora per poco, i vecchi squeri Girotti, Zago e Ghedina, SATIM, Deste, Antonio Grasso e Nicolò Depangher (Bocio), l'unico a prosperare e a farsi un nome specialmente nella categoria delle barche da regata e da diporto con lo yacht "Yucca" e con la bella barca a deri-

va mobile, la nota jole entrata nella categoria di stazza nazionale da 6 metri (contrassegnata con la lettera A), ma anche con la costruzione di motovelieri di notevole tonnellaggio.

Sotto il Belvedere cresceva incontrastata l'erba e, a testimonianza delle antiche attività, riaffioravano qua e là residuati minuti, perni, viti e chiodi di rame, che i ragazzini raccoglievano portando qualche manciata all'Isolana, una donna che gestiva un piccolo magazzino di metalli di ricupero, raggranellando così i soldini, per il gelato. D'estate, una fila di piccole cabine smontabili di legno trasformava la spiaggia in una parvenza di stabilimento balneare ma, finita la stagione, esse venivano tolte e l'area tornava allo stato di abbandono. Spuntava qualche timida iniziativa, come il campo da tennis curato da Carlo Busan, un marittimo con periodi di sbarco, per arrivare al 1937circa, quando l'imprenditore Antonio compagna apriva qui il grande Bagno San Giusto.



"Yucca" in navigazione



Squero "Bocio" varo "YUCCA"