

LA CITTÀ DI MARIA TERESA

Pragmatismo e pianificazione

Sembra "l'aiuola che ci fa tanto feroci", tant'è piccolo quel pezzo di Trieste che, dall'epoca di Carlo VI fino alla fine del secolo, tanto occupa la mente di monarchi e governanti, affatica la mano d'ingegneri per la sua sistemazione, fa crescere gli archivi con proposte e controproposte di progetti, solletica il fiuto di commercianti ed industriali e le aspirazioni di tutti quei ceti che intorno ad industria e commercio gravitano, suscita, infine, preoccupazione e invidia negli stati confinanti. Ormai da quasi due secoli fa parte del centro cittadino, ma era un'area alquanto deforme quando si cominciò a considerarlo al fine dell'allargamento della città. Aveva comunque un vertice, che si spingeva nell'entroterra, e due lati irregolari, che si divaricavano verso il mare, contornando l'arco di una collina da una parte, e lasciandosi delimitare da un torrente, che si disperdeva in rivoli e paludi prima di raggiungere il mare dall'altra. Conteneva a mare una zona di saline e più dentro terreni coltivati. Esso entra a far parte della città nelle intenzioni, nelle incerte idee e nella mentalità quando Trieste si prepara a divenir una città moderna, in uno dei momenti forse dei più sofferti della sua storia, quello nel quale si sovverte un equilibrio sociale fino ad allora legato a valenze medievali di un ceto oligarchico o, come esso amava definirsi, *patrizio*.¹ Questa classe aveva fino allora dominato un comune tutto rinserrato nelle proprie mura e regolato da statuti, i quali, pur profondamente modificati nella sostanza politica e giuridica, perchè ormai concessi dal monarca asburgico, in quella economica e sociale ripetevano ancora molte di quelle norme consuetudinarie, così come erano state codificate nelle prime raccolte tre- e quattrocentesche.²

Quasi una goccia cadente (Trieste), oppure una specie di triangolo, col proprio vertice sulla sommità di una collina ed il suo colmo o la sua base verso il mare, poteva sembrare, più o meno, il suo conglomerato urbano.³ In esso abitavano per lo più proprietari di territori adiacenti. Il territorio era formato da una stretta fascia costiera, da brevi vallette solcate da rivoli e torrenti, da terreni incolti, da alcune zone boschive, da brevi tratti pastinati⁴ coltivati a vite e colture associate. Terrazzi si inerpicavano su per gli scosciamenti fino alle rocce della barriera carsica ed in gran parte risalivano all'opera della bonifica benedettina dei secoli XIII e XIV. Si aggiungevano le saline; alcune lontane nella vallata di Zaule verso il confine con i territori veneti, in passato fonte di aspre lotte, ma le altre, verso nord, assai vicine, erano appena appena fuori porta, tanto che i loro effluvi, anche se non sospinti dal vento, invadevano sovente i rioni contermini.

Agricoltura, coltivazione del sale, pesca, mestieri artigiani di sussistenza,



■ Plan von der Stadt. Trieste 1749. Fragmento. Autor desconocido. Este es el primer precedente conocido de las manzanas del Teresiano. Se define la forma, proporciones, posición y dirección de la nueva extensión, postergando algunas cuestiones (los límites y la relación con el mar). Apunta una idea de pautas extensiva, uniforme e indefinida que poco más tarde se transformará en una idea de identidad urbana. (ver la plancha de F.C. de Gerhard. Pág. 12).

piccoli traffici, tutto in misura di un'economia autosufficiente, quasi *curtense*, erano le attività principali della popolazione. Non molte erano state le eccezioni di persone assurde a qualche notorietà e di alto livello culturale, come per esempio alla fine del Quattrocento e nel primo Cinquecento. Se però la scarsa letteratura sul periodo che va dalla fine del medioevo al Settecento non ne ha potuto dare che un'immagine assai sfocata, nuovi studi potrebbero certamente rimpolparla alquanto. Non mancavano, ovviamente, gli scambi con Vienna e gli oratori di Trieste, *città immediata dell'impero*, portavano a *Cesare* continue istanze e lamentele⁶ dei suoi cittadini, specialmente quelle per le frustrazioni imposte ai loro traffici marittimi dalla potente vicina repubblica veneziana. Questa, anche da terra, stringeva la città specialmente a sud. Si chiedevano perciò provvidenze per migliorare il porto, la sua capienza e la sua sicurezza, oltre al sostegno degli insicuri traffici adriatici. L'oligarchia patriaria, nel chiedere tutto ciò ai primi del secolo XVIII, non aveva in mente grandi miraggi di commerci lontani, nè seppa, o forse meglio non poté, inserirsi nel giro degli affari quando ne venne il momento. Pur tuttavia proprio dal suo seno partì quella scintilla che, trovato l'ambiente favorevole, poté aprirsi il varco per sviluppare la fiamma: debole da principio, ma dopo i primi stenti sotto Carlo VI, crebbe in modo prepotente e del tutto imprevedibile, sfuggendo, come spesso accade, dalle mani di coloro che l'avevano accesa.

Si fa coincidere il punto di partenza del nuovo corso di Trieste con l'azione di un membro del consiglio dei patrizi, Gabriele Marenzi e del suo segretario, Giovanni Casimiro Donadoni.⁷ Inviati dal comune a Carlo VI, anche se sembra che non tutto fosse d'accordo, gli chiedono di puntare sulla loro città quale centro della sua politica di apertura adriatica tendente a rompere un varco nell'egemonia marittima veneziana. Di fronte alle proposte di scegliere altri luoghi per un istituendo *porto franco*, una famosa relazione del Donadoni⁸ magnifica la posizione del golfo triestino, che si potrebbe rendere efficiente solo con pochi adattamenti, perchè già in possesso delle caratteristiche necessarie: spazi di approdo, spazi edificabili presso la città, terreni agricoli nel cir-

condario per sostentamento e rifornimento di commercianti e viaggiatori, adeguata profondità marina della radda, centralità rispetto alle linee di traffico sia terrestri che marittime, ed inoltre sicurezza degli approdi marittimi intermedi. Alla relazione era allegata una stampa, attribuita al 1718 ed intitolata *Disegno di Trieste*,⁹ a testimoniare i decantati requisiti, ma in realtà, per divenire tali, essi abbisognavano tutti di notevoli correzioni. Questa pianta, pur nella sua sommarietà (vi erano omessi tutti gli elementi che avrebbero deviato dallo scopo) e nell'ingenuità della sua rappresentazione, ma sufficientemente aderente alla distribuzione della parte insediativa e di quelle di sfruttamento del suolo, è per noi il primo elemento di confronto abbastanza attendibile per lo studio dell'espansione successiva. La città murata con la fortezza alla sommità della collina, discendente verso il suo piccolo porticciolo è collocata al centro ed è attornita a nord-est ed a sud-ovest da spazi utilizzabili per l'espansione, coperti da saline lungo il mare, dietro alle quali appaiono rigogliosi frutteti e terreni coltivati. La proposta del Donadoni indicava la possibilità di far espandere il porto verso nord-est, a partire dalla zona oltre il mandracchio. E' infatti questa "l'aiuola", l'area, cioè, che per prima verrà presa in considerazione e che per tutto il resto del secolo si situerà al centro del travaglio creativo della nuova società mercantile e della nuova Trieste. Pensata inizialmente quasi come borgo satellite per le arti meccaniche, soppianderà la vecchia Trieste dei patrizi e diverrà essa stessa il centro propulsore della città.

La forza di persuasione delle argomentazioni del Donadoni, o forse, come vuole la tradizione, piuttosto i consigli di Eugenio di Savoia, avevano fatto cadere la scelta di Carlo VI su Trieste. Ma non era tanto il traffico locale dei Triestini, quanto meglio l'intero commercio austriaco che premeva all'imperatore. A crearne il clima propizio mirava appunto la patente sovrana del 2 giugno 1717¹⁰ - e non vi si accenna nemmeno a Trieste -. Essa sembrava, infatti, quasi soltanto un programma di libera navigazione in Adriatico ed un invito agli stranieri a frequentare i porti dell'impero, essendo ben noto il peso della presenza veneziana in quel mare e non contenendo essa alcun

accenno al modo di difendere quella libertà di navigazione nè le navi che avrebbero voluto raggiungere i porti austriaci; i patti con Venezia sarebbero arrivati dopo. Il 18 marzo 1719 seguiva finalmente la "patente di porto franco"¹¹ e gli insediamenti, a questo punto, dovevano pure iniziare ad uscire dalle mura. Discussioni lunghe, realizzazioni lente. L'urgente problema di un lazzaretto per la quarantena delle merci e delle persone provenienti da zone infette veniva faticosamente risolto, collocandolo a sud verso Campomarzio, in luogo sufficientemente distante dall'abitato, squallido e disadorno, per le economie imposte dallo stesso Carlo VI,¹² e si era già nel 1731 quando poté cominciare ad essere usato. La *Compagnia Orientale*, cui partecipava pure l'imperatore con proprio capitale, istituita per il commercio nel Mediterraneo orientale forte, dei propri privilegi, sistemava nel 1720¹³ i suoi cantieri navali sopra un comprensorio di ex saline nell'angolo formato dalle mura e dal mandracchio, a nord di questo, fra una porta minore (la Portizza) e la porta di Riborgo. Poco più tardi (1723) sarebbero stati trasformati in arsenale militare¹⁴ per la flotta di difesa di quelle libertà dei mari, proclamate nel 1717, e, su quella stessa area, nel 1730, venivano collocate le installazioni della prima fiera franca.¹⁵ Il lazzaretto, dal canto suo, si era rivelato presto insufficiente, ma oltre a tutto per un certo periodo era stato pure adibito a caserma. La *Compagnia Orientale* era passata nel gemello porto franco di Fiume, smobilizzando le attrezzature triestine, ed anche l'arsenale militare non aveva avuto lunga vita, poichè la stessa flotta era stata messa in vendita nel 1736.¹⁶ La fiera annuale si era sostenuta a stento e, per rivitalizzarla, già nel 1736 era stata inutilmente sdoppiata. La politica di Carlo VI non era riuscita ad impostare una linea commerciale, poichè troppe erano rimaste le limitazioni frapposte da privilegi e monopoli, e, per di più, liberalizzando senza equilibrio con esenzioni soltanto dalle entrate tradizionali del comune di Trieste, costituite dai dazi, gravando invece su di essa le spese per le nuove maggiori necessità del commercio, la città era finita in un miserabile stato di degrado. Scarsi gli insediamenti nelle nuove aree, se non forse certi addossamenti alle mura, vietati

dagli statuti, ma concessi alla Compagnia Orientale, alla quale in nome del nuovo dio Commercio era lecito ottenere tutto, imponendo delle convenzioni col comune.¹⁷ Rovinosi gli interramenti delle saline, perchè spesso effettuati con materiale di sterco asportato dalle pendici della più vicina collina, che era poi quella della città murata, con pericolo di frane per la città stessa.¹⁸ Una pianta del Cartolare di Pietro Kandler¹⁹ ben rappresenta la situazione quasi immutata quanto a nuovi insediamenti, alla morte del sovrano. All'indomani della concessione del porto franco, era stata istituita una *Commissione aulica* per sovrintendere all'avanzamento dei lavori delle già nominate strutture del nuovo porto, quali le strade di accesso, il lazzaretto, lo scavo del mandracchio, la bonifica delle saline. Nel 1731 era stato istituito anche un'*Intendenza commerciale* alle dipendenze dei dicasteri centrali, per una più vicina presenza dello Stato sul posto, ma l'incarico di Intendente era stato ancora affidato a Capitani di altre province. Del 1736 è l'istituzione del *Distretto camerale*²¹ per la diretta gestione, sempre da parte dello Stato, dei nuovi terreni che erano stati nel frattempo espropriati, i cosiddetti *borghi*: quello delle saline a nord e quello dei Santi Martiri a sud. Era il secondo un comprensorio di insediamenti monastici di vari ordini, che in tempi diversi si erano stanziati *extra moenia*. Il più importante di essi, quello che dava il nome al rione, il convento benedettino dei Santi Martiri, per antichissima donazione apparteneva al monastero di S. Giorgio Maggiore di Venezia. L'istituzione di questi organi statali, che toglievano al Comune ogni controllo giurisdizionale (e perciò pure ogni vantaggio derivante dal movimento che il commercio traeva seco) su grosse fette di territorio che già erano state sua indiscussa proprietà, e sugli abitanti che su di esse si sarebbero stabiliti, non poteva che irritare il ceto dominante triestino e servirono a porre le basi per accentuare nel dualismo amministrativo il contrasto fra ambiente della città e quello dei nuovi borghi che si andavano formando. Si può soltanto constatare che il controllo dello Stato si era mosso finora in direzioni sbagliate.

Appartiene invece all'epoca di Maria Teresa il felice momento di crescita e di espansione, quando parlando di Trieste

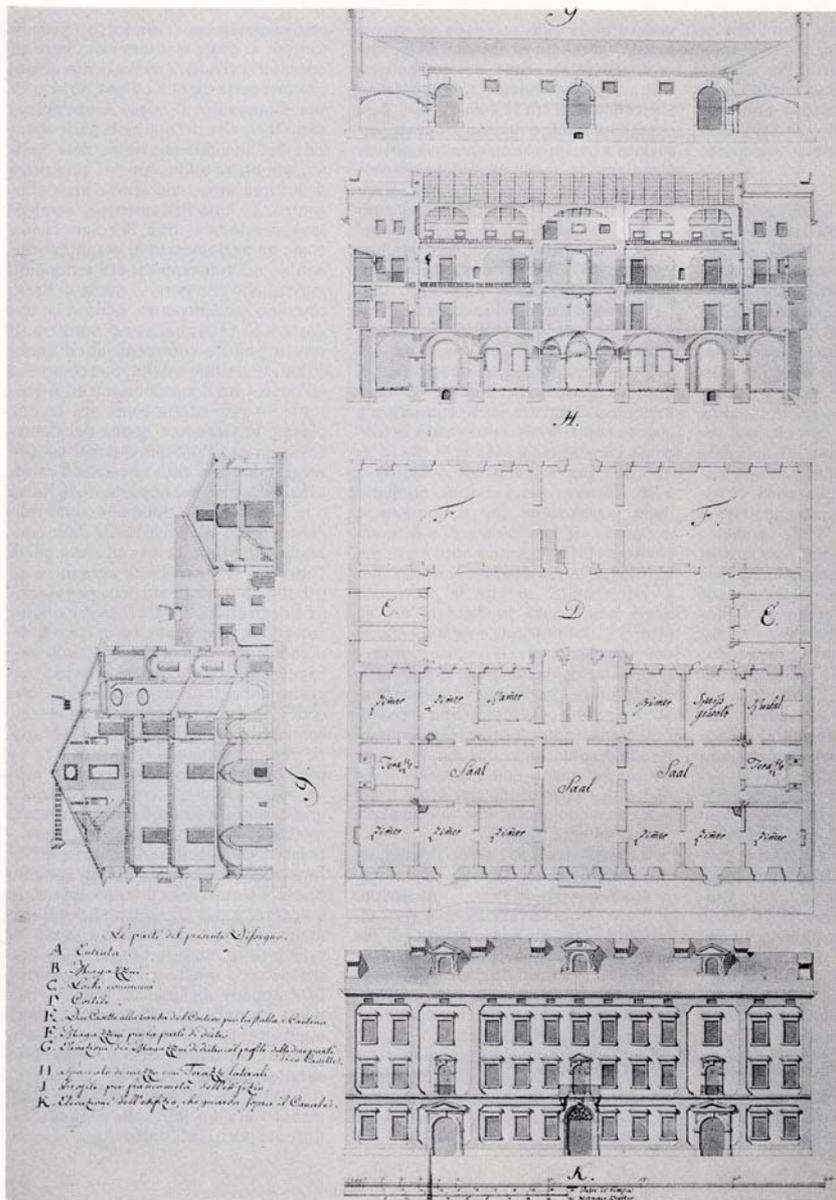
NOTE:

1. Per una bibliografia essenziale su Trieste: P. KANDLER, *Storia del Consiglio dei patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1800, con documenti*, Trieste 1958, rist. a cura di G. CERVANI, Trieste 1973. P. KANDLER, *Raccolta delle leggi, ordinanze e regolamenti speciali per Trieste*, Trieste 1861, A. TAMARRO, *Storia di Trieste*, Trieste 1974, 2^a, voll. 1-2; F. CUSIN, *Appunti alla storia di Trieste*, Trieste 1930, rist. a cura di G. CERVANI, in "Civiltà del Risorgimento" volume 18^o, Trieste 1983; F. GODOLI, *Trieste in "Le città nella storia d'Italia"*, Roma-Bari 1984. Su Trieste nel sec. XVIII: P. KANDLER, *L'Emporio e il porto franco*, in *Raccolta di leg. cit.*; I. JACCHIA, I primordi di Trieste moderna all'epoca di Carlo VI, in "Archeografo Triestino" (=A.T.) XXXVI, 1919 pp. 63-180; G. BRAUN, *Carlo VI e il commercio d'Oltremare*, in A.T., XXXVIII, 1921, pp. 299-324; C. CURIEL, *Trieste settecentesca*, Milano, 1922; F. CUSIN, *Le condizioni giuridiche di Trieste e le riforme dell'amministrazione comunale nella prima metà del sec. XVIII*, in A.T., XLV, 1932, pp. 101-239; L. DE ANTONELLIS MARTINI, *Porto franco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, Milano 1986; L. SEMERANI, *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XIX*, Bari 1969; D. TORBIA-

NELLI MOSCARDA, *Vicende giuridico-amministrative a Trieste da Carlo VI a Leopoldo II*, Milano, 1971; AA.VV., *Trieste dal '700 al futuro* (catalogo della mostra), Trieste 1973; AA.VV., *Maria Teresa, Trieste e il porto*, (catalogo della mostra), Fagnana 1980; AA.VV., *Le carte dell'impero. La cartografia tra amministrazione e tecnica: Trieste nel Settecento* (catalogo della mostra), Venezia 1982; R. PAVANELLO, *L'amministrazione giudiziaria a Trieste da Leopoldo I a Maria Teresa*, Trieste 1982. 2. Sugli statuti di Trieste: P. KANDLER, *Statuti municipali del comune di Trieste che portano in fronte l'a. 1150*, Trieste 1849; M. DE SZOMBATHELY, *Statuti di Trieste del 1350*, Trieste 1930; ID., *Statuti di Trieste del 1421*, in A.T., Trieste 1935, XLVIII; BIBLIOTECA CIVICA DI TRIESTE - ARCHIVIO DIPLOMATICO, *Statuti di Trieste del 1365*, ms. B EE 3; *Statuta inclitae civitatis Tergesti*, Trieste 1625; *Statuta Inclitae civitatis Tergesti*, Udine 1727. 3. Per l'iconografia della forma della città, rimasta quasi immutata dall'epoca medievale al Settecento, si confronti G. CAPRIN, *Il Trecento a Trieste*, Trieste 1897, pp. 23-30, con la ricca riproduzione di immagini, piante e stampe raccolte dal GODOLI, *op. cit.* 4. La voce *pastino* è rimasta nell'uso locale per indicare il terrazzo coltivato, per lo più a vite e ad altre colture compatibili. Negli antichi documenti e negli statuti di Trieste compare



■ Giuseppe Pollencig, Vista meridional de la ciudad y puerto franco de Trieste. 1801.



ste, si potrà già intendere un unico insieme, superati, almeno in parte, gli attriti provocati dalla distruzione di una società per formarne un'altra più agile e capace. Non sarà nei suoi primi anni di regno, consumati a difendere le parti minacciate della monarchia, che la sovrana potrà occuparsi di Trieste, ma ritrovata la sicurezza all'esterno, anche nella riorganizzazione delle strutture triestine si farà sentire il benefico influsso del sistema (la parola è del Kaunitz), che si stava affermando in generale come base dell'amministrazione austriaca.²³ Già sgomberato il campo dalle giurisdizioni municipali, ad opera delle precedenti riforme, era ora più facile partire secondo una nuova linea politica a cercare nel contempo di ricuperare, per quanto capace di essere recuperato, l'ambiente patrizio triestino. Il principio del *porto franco* veniva conservato, restava pure il nome d'*Intendenza commerciale*²⁴ per l'organo di tramite col governo di Vienna, ma si effettuava una serie di ritocchi d'organizzazione in profondità. Il *porto franco*, concesso per le sole strutture portuali (punti franchi a passaggi da nave a nave) veniva esteso al *Distretto camerale* nel 1747²⁵ - ma si renderà efficace per Trieste soltanto con l'estensione del 1766 alla città ed ancor meglio con quella del 1769 all'intero territorio.²⁷ Anche l'*Intendenza commerciale* veniva completamente rinnovata nel 1748, acquistando le forme di organismo statale decentrato con funzioni particolari, cioè la promozione del commercio austriaco nel Litorale, e rafforzata quindi con altri provvedimenti, specialmente del 1749²⁸ e del 1752²⁹. Era proprio l'*Istruzione* del 1749 che dettava quasi passo per passo i compiti di quell'organo. Così, anche in materia edilizia non si trattava soltanto di norme strutturali e puramente organizzative, ma dell'impostazione di un programma politico, per l'attuazione del quale, onde non se ne deviasse, fissava i minimi particolari e scendeva perfino a certi accorgimenti tecnici. Erano stati predisposti dalla *Commissione aulica* di Vienna, che si era servita allo scopo dell'esperienza di un generale, il de Bohn, e che per la loro attuazione aveva scelto un altro elemento proveniente dai ranghi militari, il triestino *Tenent*-e poi *Ober lieutenant Ingenieur*- Francesco Saverio de' Bonomo.³⁰

L'insediamento nei borghi delle saline e dei S. Martiri, l'interramento delle saline, la sistemazione del porto poiché il mandracchio era del tutto insufficiente (ma si consigliava la zona dov'era già stato il porto romano), il rifornimento idrico (si indicava da quali sorgenti derivarlo), la canalizzazione delle acque di scolo, l'igiene del pubblico lavatoio (ed anche qui si diceva come), l'ubicazione e costruzione di magazzini per le merci, l'illuminazione del porto ed il faro, la costruzione di un nuovo lazzeretto, essendo il vecchio insufficiente, ed il suo riutilizzo per uffici di dogana, erano i punti principali dell'*Istruzione* in materia edilizia.³¹ Il compito di avviarne l'attuazione era affidato all'Intendente, ma nel 1754 entrerà in funzione una *Commissione edilizia* (Baukommission), il cui nome varierà di tempo in tempo, ma sarà l'organo tecnico nell'ambito intendenziale e governativo, prima sotto la direzione del Bonomo, passerà poi al Gerhard, al Fremaut, allo Struppi, al Humpel e ad altri. Esisteva pure presso il Comune un'*Ispesione alle fabbriche civiche* per il controllo delle costruzioni private, ma essendo tenuta da membri del consiglio dei patrizi, doveva servirsi di esperti estranei e talvolta addirittura di quelli intendenziali, sicché verrà lentamente assorbita dalla commissione governativa.³² In tale modo sarebbe stato piuttosto difficile che qualche cosa potesse sfuggire al vigile controllo dello Stato, ciò nonostante frequenti erano state le modifiche ai programmi, e non sempre dettati da puri interessi commerciali. Già inizialmente l'*Istruzione* aveva parlato dei due borghi da sviluppare quali aree d'insediamento, ma la principale cura era stata di sistemare quello pianeggiante, che dava però le maggiori preoccupazioni dal punto di vista igienico, cioè la zona salino-paludosa a nord dell'area mandracchio-Riborgo, nella quale si erano insediati gli organi governativi. Il borgo dei S. Martiri si svilupperà organicamente soltanto in epoca giuseppina, dopo l'esaurimento degli spazi dell'altro borgo, e servirà prima soltanto per alcuni usi industriali.

Nel frattempo la stentata bonifica delle saline aveva preso un po' di corpo fuori porta Riborgo e colà s'era stabilito un primo insediamento, pur rimanendo ancora nel concetto di area satel-



■ Casa sobre el canal grande. 1770. Diseño a pluma con colores y acuarela sobre cartón 70 x 48 cm.

ni contratti *ad medietatem*, con clausole di miglioramento del suolo, anche se non si configurano come veri e propri contratti di pastinato, cfr. p. es. i capp. 61 L.I e 93 L.II degli Statuti di Trieste del 1350 (ed. SZOMBATHELY, cit.).

5. B. ZILLOTTO, *La cultura letteraria di Trieste e dell'Istria*, parte I [unica pubblicata] *Dall'antichità all'umanesimo*, Trieste 1913.

6. A. TAMARO.

7. P. COVRE, *Giov. Casimiro Donadoni. Un controverso personaggio triestino*, in "Quaderni Giuliani di Storia" (= Q.G.S.), Trieste 1981, II/1, pp. 15-16.

8. KANDLER, *L'emporio...*, cit., pp. 92-100.

9. Per la sostanza, la data e la valutazione del "Dissegno", cfr. F. CAPUTO, "Dissegno di Trieste". *Produzione cartografica tra la fine del '600 e l'inizio del '700* in "Atti dei Civici musei di storia ed arte", Trieste 1981-82, vol. 12-13, pp. 87-113, e quindi GODOLI, cit., pp. 44-47.

10. KANDLER, *L'emporio*, cit., traduzione italiana e testo tedesco, pp. 86-89.

11. IBIDEM, pp. 110-116.

12. Sul primo lazzeretto cfr. A. SERI-S. DEGLI IVANISSEVICH, *San Vito. Cenni descrittivi e curiosità storiche*, Trieste 1980, pp. 26-41, GODOLI, cit., pp. 47, 208 (n. 17).

13. KANDLER, *L'emporio*, cit., pp. 141-147; I. BUSSOLIN, *Della imperiale privilegiata Compagnia Orientale nel sec. scorso e del Lloyd austro-ungarico nel sec. presente*, Trieste 1882; JACCHIA, cit., pp. 88; E. MARCUZ-

ZI, *Politica ed economia nella storia di Trieste. Il porto franco di Carlo VI e l'episodio della Compagnia Orientale*, in "La Porta Orientale", Trieste 1944, XIV, pp. 101-107; GODOLI, cit., p. 48.

14. KANDLER, *L'emporio...*, cit., pp. 138-140.

15. IBIDEM, p. 137.

16. IBIDEM, pp. 138-140; GODOLI, cit., p. 50.

17. KANDLER, La città ed i borghi, in "Raccolta di leggi...", cit., pp. 1-6.

18. ARCHIVIO DI STATO DI TRIESTE (= A.S. TS), C.R.S. *Intendenza Commerciale per il Litorale Austriaco*, f. 184; *Maria Teresa, Trieste e il porto*, schede 109-111; GODOLI, cit., pp. 26, 209.

19. BIBLIOTECA CIVICA DI TRIESTE - ARCHIVIO DIPLOMATICO (= B.C. TS/A.D.), ms. di P. KANDLER, *Cartolare di piani e carte del quale fu tratto l'altro presentato allo imperatore nell'autunno 1856*, ed. a cura di G. Cervani, Trieste 1954, tav.

20. JACCHIA, cit., p. 108, TORBIANELLI, cit., pp. 29-32.

21. KANDLER, *L'emporio...*, cit., pp. 140-141.

22. Sulla politica dell'epoca teresiana cfr. il recente saggio di G. KLINGENSTEIN, *Riforma e crisi: la monarchia austriaca sotto Maria Teresa e Giuseppe II. Tentativo d'interpretazione*, in "La dinamica statale austriaca nel XVIII e XIX sec. Strutture e tendenze di sto-

23
R
1-1990



lite destinata a quei mestieri vili, che erano stati allontanati per sicurezza dalla città murata,³³ ma comunque si era dato una propria fisionomia e, nel 1742, al diarista contemporaneo, canonico Vincenzo Scussa, sembrava addirittura "un bel borgo".³⁴ Ma pochi anni dopo sarebbe stato evidente che, con la volontà di creare a monte un'organizzazione come quella descritta, nella restante area non si sarebbe più potuto permettere di lasciar crescere un insediamento spontaneo e disordinato, poiché avendo finalmente preso avvio il commercio e di conseguenza essendo cresciuta la popolazione, si sarebbe sentita la necessità di un oculato sfruttamento degli spazi.

La pianificazione urbana venne strutturata secondo un "reticolo ortogonale di strade equidistanti in ogni direzione, orientato parallelamente alla riva del mare".³⁵ La sua area era compresa fra la linea ai piedi della collina della città murata e l'angolo formato dal torrente, il suo spazio veniva interrotto da un canale che la divideva quasi a metà e si poneva quale elemento di riferimento e di misura per i futuri avanzamenti insediativi e gli sviluppi socio-economici.³⁶ Molto si è discusso sulla personalità e sull'identità del progettista dell'anonima pianta del 1749³⁷ che ne forniva per la prima volta le linee di fabbrica, e molto anche sulla loro impostazione urbanistica, quantificata di scarsa fantasia. Ma quello dell'autore è un problema secondario,³⁸ poiché il piano va considerato come documento ufficiale dato dall'organo di governo secondo un intendimento politico, mentre quello urbanistico, subito denigrato dal contemporaneo Antonio de' Giuliani³⁹ e duramente criticato poi da Camillo Sitte⁴⁰ e in seguito da altri, deriva da presupposti diversi da quelli estetici, ritenuti forse a quei tempi non eccessivamente necessari per le funzioni alle quali destinare l'area. Certamente l'incontro fra le linee rette delle campiture del nuovo sito con quella curva della vecchia città avrebbe richiesto soluzioni intelligenti, che forse al momento non erano pensabili, anche per lo scontro psicologico fra le due società in antitesi che si affrontavano nei due insedia-

menti: la barriera delle mura che si frapponneva fra di essi sarebbe stata smantellata solo più tardi. Per aderire alla domanda di aree fabbricabili, che lo sviluppo del commercio e l'afflusso di capitali richiedevano, di tempo in tempo vennero studiate e riproposte nuove sistemazioni.

Come il borgo, che verrà detto *teresiano* o addirittura *città teresiana* in onore dell'imperatrice, si sia andato formando ed abbia guadagnato terreno lo si vede dai progetti degli ingegneri intenzionali ed anche dalle stampe, se pure queste non siano sempre fedeli alla realtà. L'anonimo disegno del 1749,⁴¹ prevede solo un blocco di case di quattro file di isolati, mentre il resto risulta ancora da interrare. In un altro del 1755⁴² si evidenzia ben nitido il segno del canale (Canalgrande), del quale è prevista la regolazione, per una migliore sistemazione della zona circostante, e ne verrà appunto appaltato il lavoro di muratura delle sponde. Nell'anno successivo vi verrà gettato un ponte levatoio,⁴³ proprio a metà per congiungere le due parti del borgo e nel contempo permettere ai navigli di media grandezza di penetrare fino in fondo, guadagnando punti di approdo. Questo fatto che già identifica la zona come città-porto,⁴⁴ introducendo l'attività commerciale nel cuore dell'abitato, davanti ai magazzini emporiali, avrebbe invogliato i commercianti all'insediamento dell'altra parte del Canale. Sarà però necessario provvedere ad ulteriori spazi e lo si farà con un progetto del 1757/58⁴⁵ per deviare lo sbocco del torrente più a nord e guadagnare altre colonne di isolati da bonificare per le aumentate richieste. Dall'altra parte del Canale, intanto si erano avute delle installazioni industriali: una conceria, le "beccherie", i forni e magazzini di legnami, ma non ancora abitativi. Come per la zona fuori Riborgo, le aree di bonifica più fresca non venivano immediatamente apprezzate dall'insediamento residenziale. Nel 1761⁴⁶ si stipulano ancora contratti per l'interramento di altre saline, da eseguirsi sotto il controllo del direttore delle fabbriche, secondo un piano del 1758:⁴⁷ esso pre-

vedeva nella città teresiana un nuovo canale, parallelo al Canalgrande, che raccogliesse le acque dei torrenti; si trattava probabilmente di regolare un alveo naturale fra le saline. Esso sarà oggetto di molte e diverse proposte, associate a bacini interni comunicanti col Canalgrande, come prevedeva un progetto del Fremaut del 1765,⁴⁸ fra sei file di isolati, oppure con darsena indipendente da questo e comunicante col mare tramite altri bacini, secondo una variante del 1767/68⁴⁹ dello stesso progettista, e parimenti all'interno dell'abitato nel piano del successore, Vincenzo Struppi, del 1769/71,⁵⁰ con una darsena-arsenale. Colà, appena nel 1789, troverà posto su terreno fresco di bonifica lo squero del Panfilii.⁵¹ Evidentemente l'elemento porto-cantiere era ancora connotato con la città in funzione commerciale. Ma vi si dovrà rinunciare per le pressanti richieste di aree abitative per l'enorme aumento della popolazione che il commercio aveva via via incrementato, e la zonacantiere verrà sospinta a nord e a mare, sfruttando un'insenatura naturale per le attrezzature, mentre la previsione degli isolati sarà portata da sei ad otto.⁵² L'elaborazione e rielaborazione dei piani per la città teresiana dimostra la costante ricerca da parte del governo di migliorare l'insediamento commerciale, ma nello stesso tempo una specie di pragmatismo urbanistico, determinato probabilmente, oltre che dal tipo della domanda, anche dall'alto costo delle opere di sistemazione del suolo e del suo consolidamento, che abbisognava pure di tempi lunghi.

Il completamento delle operazioni che trasformarono il borgo delle saline in una zona funzionale di insediamento abitativo-commerciale poteva dirsi effettuato verso gli anni '90, ma già dai primi del decennio precedente si riprendeva in considerazione quella specie di area di riserva, che era rimasto il borgo dei S. Martiri, che porterà il nome di borgo Giuseppino. Mentre il borgo Teresiano con alcune piazze, tre chiese, una garbata fontana e palazzi privati, che pur nella loro contenuta ornamentazione e stretta funzionalità commerciale ("casa per quattro e per

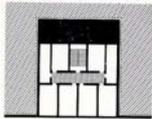
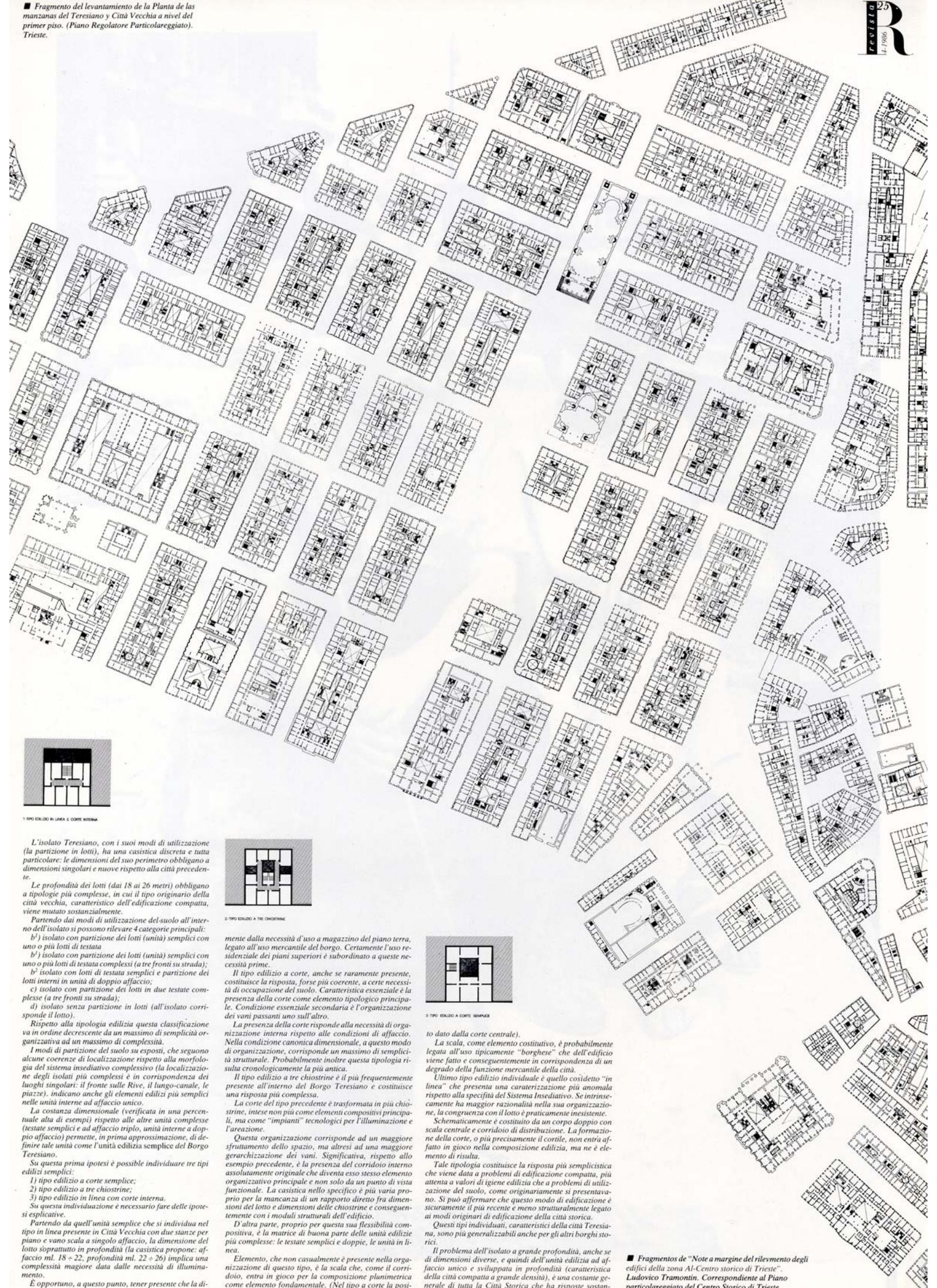
otto commercianti" era forse il progetto tipo, al quale si atenevano pure gli operatori privati),⁵³ aveva ormai acquisito una certa dignità ed una certa ariosità d'impianto, il borgo Giuseppino, sorto fra le rive del mare e la parte sbancata dell'incombente retrostante collina, sembrava addossato nei suoi piani di lottizzazione, con scarse aree d'incontro. La città fisicamente si configurava perciò alle fine del Settecento, come un agglomerato di borghi funzionali - e nel frattempo si era sviluppato pure quello che porta il nome di Franceschino, addentrantesi nella valle che porta a S. Giovanni verso nord-est. Il centro politico-commerciale ed anche culturale si situava nella zona compresa all'incirca fra il mandracchio ed il Torrente, o più strettamente fra le due piazze, la Grande e quella del Ponterosso, presso l'omonimo ponte sul Canalgrande nella città teresiana. Teatro, uffici governativi più importanti, la Borsa e le nuove chiese delle comunità religiose accatoliche, richiamate dalle concessioni di Maria Teresa ed ancor più di Giuseppe II, e che tanto avevano contribuito all'incremento della popolazione e degli affari,⁵⁴ vi si erano distribuiti, facendo ritoccare pure i primi nuovi impianti. Tutto ciò era avvenuto non senza profondi traumi, non solo sociali, ma anche ambientali: una buona fetta della collina di S. Giusto era stata asportata, come pure parte di quella dei S. Martiri, che era servita si diceva da «cava» per l'interramento del borgo delle saline. A questo borgo, come ad una ainola, erano state dedicate le maggiori cure, modificandolo da sito malarico a vera città fervente di commerci, come l'avrebbe forse sognata Carlo VI, ma che soltanto Maria Teresa aveva potuto cominciare a vedere, e che Giuseppe II, forse suo malgrado, non potè fare a meno di prendere in considerazione. Alla fine del secolo, quella città, socialmente fusa appena da qualche tempo, nata quasi dal nulla, ancora denigrata dagli oppositori interni (forse più che il ceto patrizio, un certo spirito autolesionista caratteristico dei Triestini), ed esterni (la declassata potenza marittima veneziana)⁵⁵ era un miracolo compiuto: il fiorente porto dell'impero

ria costituzionale, prima e dopo Maria Teresa" (Annali dell'Istituto storico italo-germanico, Quaderno 7°), Bologna 1980, pp. 93-125.
23. Sull'evoluzione delle istituzioni austriache dalle quali dipesero più direttamente quelle del Litorale, cfr. E.C. HELLBING, *Oesterreichische Verfassung- und Verwaltungsgeschichte von 1500-1955*, Wien-Köln-Graz 1972, pp. 92 e segg.; M.L. IONA, *L'inventario della serie "Litorale" dell'Archivio della Camera aulica di Vienna*, in "O.G.S.", 1981, II/2, p. 96.
24. CUSIN, *Le condizioni*, cit., pp. 145-172; TORBIANELLI MOSCARDA, cit., pp. 49-77; U. COVA, *Le vicende istituzionali*, in "Maria Teresa, Trieste e il porto", cit., pp. 46-47; IONA, *L'inventario...*, cit., pp. 100-101.
25. KANDLER, *L'emporio...*, cit., p. 140; COVA, cit., p. 45; GODOLI, cit., pp. 54, 209 (n. 30).
26. KANDLER, *L'emporio...*, cit., p. 201.
27. IBIDEM, pp. 201-209.
28. IBIDEM, pp. 159-181.
29. IBIDEM, p. 220.
30. IBIDEM, §§ 11, 30, 45.
31. IBIDEM, §§ 17, 18, 19, 23, 30, 40, 43.
32. P. DORSI, *Archivi cartografici e storia regionale. L' "Archivio piani" della Direzione delle fabbriche del Litorale (1754-1863)*, in "O.G.S.", Trieste VI/1.
33. G. MEZZANOTTE, *Il quartiere Teresiano di Trieste in "Casabella"*, 1963, XXXI, n. 315, pp. 10-21.
34. G. BRAUN, *I diari di Antonio Scussa (1732-40)*, in "A.T." 1931 vol. XLIII/II.

35. C. GIORGETTI-P. TACCHEO, (parte II) in L. SEMERANI, *Gli elementi della città e lo sviluppo di Trieste nei secoli XVIII e XX*, s.l., 1969, p. 81.
36. La funzione del Canale quale elemento dei più importanti della nuova area è considerato sia del Semerani (op. cit., p. 14) sia del Godoli (op. cit., p. 75).
37. VIENNA-HOFKAMMERARCHIV, *Kartensammlung*, 0-16 [1749], appartiene alla serie *Kommer-Litorale*, class. 6, fasc. 479/2, cfr. IONA, *L'inventario...*, cit., p. 109; riprodotto in *Le carte dell'impero*, scheda n. 5, p. 49 ingrandimento a colori (tav. XXIII, p. 42) della parte centrale. Della futura "città teresiana" vi sono riportati solo gli isolati della parte fra città murata e Canale (non ancora regolato), integgiati di rosa quelli già edificati e di giallo quelli soltanto previsti, mentre il futuro borgo Giuseppino è già completamente delineato, tanto da sembrare di imminente utilizzo. Cfr. anche GODOLI, cit., p. 63, fig. 32.
38. M.L. IONA, *La città teresiana*, in "Maria Teresa, Trieste e il porto", cit., p. 56; GODOLI, cit., pp. 71, 211 (n. 73).
39. A. DE GIULIANI, *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste*, Vienna 1785, pp. 32, 60.
40. C. SITTE, *L'arte di costruire le città*, Milano 1953 (traduzione it), pp. 91-92.
41. Cfr. la nota 37.
42. [F.C. De Gerhard], *Plan des Porto u, Stadt Triest (1755)* in *Le carte dell'impero*, cit., p. 43, tav. XXIV. I lavori relativi alla regolazio-

ne del Canalgrande sono documentati in A.S. TS, *Intendenza Commerciale*, filze 12-15, 17, 27, nelle quali sono contenuti progetti e relazioni del Bonomo, del Gerhard e del Deretti, e contratti coll'impresario M. Pirona. Una campionatura del materiale è stata da noi compiuta per la mostra *Maria Teresa, Trieste e il porto*, cit., p. 62, schede nn. 113-116 a cura di R. Da Nova. Cfr. GODOLI, cit., pp. 74, 211 (n. 79).
43. *Maria Teresa, Trieste e il porto*, cit., p. 62, scheda 115 cit. Il ponte levatoio verrà poi sostituito con un girovole nel 17...
44. SEMERANI, cit., p. 14.
45. VIENNA-HOFKAMMERARCHIV (= V. HKA), *Kartensammlung* F. 252: mentre il comprensorio fra città vecchia e canale risulta già tutto edificato, si notano i primi insediamenti industriali oltre il Canale.
46. A.S. TS, *Intendenza Commerciale*, f. 24, *Maria Teresa, Trieste e il porto*, cit., p. 63, schede 122-123.
47. V. HKA, *Kommer-Litorale*, F. 508.
48. GODOLI, cit., p. 78, fig. 43 e p. 79, p. 80 fig. 43 bis, p. 81, fig. 44.
49. V. H.K.A., *Kartensammlung*, 0-152, ma una simile partitura dei bacini si trova anche nel piano del 1766, cfr. *Le carte dell'impero*, cit., pp. 55-56, scheda 21 da B.C. TS/A.D., n. 3252.
50. V. HKA, *Kartensammlung*, 0-301; GODOLI, cit., p. 82, p. 83, fig. 47-48 (2 varianti).
51. V. HKA, *Kartensammlung*, 0-306; GODOLI, cit., p. 85.

52. TRIESTE, CIVICI MUSEI DI STORIA ED ARTE, *Pianta della Ces. città e porto di Trieste*, 1785 ca. pubbl. in GODOLI, cit., p. 91, fig. 53.
53. A.S. TS, *Intendenza commerciale*, f. 26, *Maria Teresa, Trieste e il porto*, cit., p. 63, scheda 125. Sembra in questo schema possa rientrare il progetto dell'arch. Fusconi del 1764.
54. DE ANTONELLI MARTINI, cit.
55. Le descrizioni ad opera degli osservatori veneziani dipingono il nuovo emporio come paese caotico pieno di vizi e di errori di politica commerciale, non senza nascondere un certo astio per l'indubbia crescita che, nello stesso tempo che si vorrebbe negare, si descrive come una effettiva realizzazione così nella relazione pubblicata da U. TUCCI, *Una descrizione di Trieste a metà del Settecento*, in "O.G.S.", 1980, I/2, pp. 95-113, mentre un'altra più tarda A.D.P., *Sull'ingrandimento di Trieste nel sec. XVIII - Scrittura dei Cinque Savi alla mercanzia al Senato della Repubblica Veneta, 16 maggio 1768. - nozze Gaulta-Cozzi*, Venezia 1879, ne dà, magari con tono accorato, un quadro del tutto diverso, non potendo fare a meno di constatare la rapida ascesa della città, le sue realizzazioni commerciali, edilizie, lo straordinario aumento della popolazione. Le frasi che si colgono qua e là in questo tipo di relazioni, *furor di fabbrica, guerra d'industria, smisurata forza di quel porto*, ben stanno a significare il mutamento che era avvenuto.



1-TIPO EDILIZIO IN LINEA E CORTE INTERNA

L'isolato Teresiano, con i suoi modi di utilizzazione (la partizione in lotti), ha una casistica discreta e tutta particolare: le dimensioni del suo perimetro obbligano a dimensioni singolari e nuove rispetto alla città precedente.

Le profondità dei lotti (dai 18 ai 26 metri) obbligano a tipologie più complesse, in cui il tipo originario della città vecchia, caratteristico dell'edificazione compatta, viene mutato sostanzialmente.

Partendo dai modi di utilizzazione del suolo all'interno dell'isolato si possono rilevare 4 categorie principali:

a) isolato con partizione dei lotti (unità) semplici con uno o più lotti di testata

b) isolato con partizione dei lotti (unità) semplici con uno o più lotti di testata complessi (a tre fronti su strada);

b') isolato con lotti di testata semplici e partizione dei lotti interni in unità di doppio affaccio;

c) isolato con partizione dei lotti in due testate complesse (a tre fronti su strada);

d) isolato senza partizione in lotti (all'isolato corrisponde il lotto).

Rispetto alla tipologia edilizia questa classificazione va in ordine decrescente da un massimo di semplicità organizzativa ad un massimo di complessità.

I modi di partizione del suolo su esposti, che seguono alcune coerenze di localizzazione rispetto alla morfologia del sistema insediativo complessivo (la localizzazione degli isolati più complessi è in corrispondenza dei luoghi singolari: il fronte sulle Rive, il lungo-canale, le piazze), indicano anche gli elementi edilizi più semplici nelle unità interne ad affaccio unico.

La costanza dimensionale (verificata in una percentuale alta di esempi) rispetto alle altre unità complesse (testate semplici e ad affaccio triplo, unità interne a doppio affaccio) permette, in prima approssimazione, di definire tale unità come l'unità edilizia semplice del Borgo Teresiano.

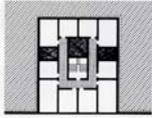
Su questa prima ipotesi è possibile individuare tre tipi edilizi semplici:

- 1) tipo edilizio a corte semplice;
- 2) tipo edilizio a tre chiostrine;
- 3) tipo edilizio in linea con corte interna.

Su questa individuazione è necessario fare delle ipotesi esplicative.

Partendo da quell'unità semplice che si individua nel tipo in linea presente in Città Vecchia con due stanze per piano e vano scala a singolo affaccio, la dimensione del lotto soprattutto in profondità (la casistica propone: affaccio ml. 18 x 22, profondità ml. 22 x 26) implica una complessità maggiore data dalle necessità di illuminamento.

È opportuno, a questo punto, tener presente che la dimensione dell'isolato (ml. 48 x ml. 80) nasce probabil-



2-TIPO EDILIZIO A TRE CHIOSTRINE

mente dalla necessità d'uso a magazzino del piano terra, legato all'uso mercantile del borgo. Certamente l'uso residenziale dei piani superiori è subordinato a queste necessità prime.

Il tipo edilizio a corte, anche se raramente presente, costituisce la risposta, forse più coerente, a certe necessità di occupazione del suolo. Caratteristica essenziale è la presenza della corte come elemento tipologico principale. Condizione essenziale secondaria è l'organizzazione dei vani passanti uno sull'altro.

La presenza della corte risponde alla necessità di organizzazione interna rispetto alle condizioni di affaccio. Nella condizione canonica dimensionale, a questo modo di organizzazione, corrisponde un massimo di semplicità strutturale. Probabilmente inoltre questa tipologia risulta cronologicamente la più antica.

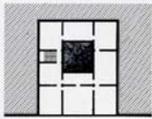
Il tipo edilizio a tre chiostrine è il più frequentemente presente all'interno del Borgo Teresiano e costituisce una risposta più complessa.

La corte del tipo precedente è trasformata in più chiostrine, intese non più come elementi compositivi principali, ma come "impianti" tecnologici per l'illuminazione e l'aerazione.

Questa organizzazione corrisponde ad un maggiore sfruttamento dello spazio, ma altresì ad una maggiore gerarchizzazione dei vani. Significativa, rispetto allo esempio precedente, è la presenza del corridoio interno assolutamente originale che diventa esso stesso elemento organizzativo principale e non solo da un punto di vista funzionale. La casistica nello specifico è più varia proprio per la mancanza di un rapporto diretto fra dimensioni del lotto e dimensioni delle chiostrine e conseguentemente con i modi strutturali dell'edificio.

D'altra parte, proprio per questa sua flessibilità compositiva, è la matrice di buona parte delle unità edilizie più complesse: le testate semplici e doppie, le unità in linea.

Elemento, che non casualmente è presente nella organizzazione di questo tipo, è la scala che, come il corridoio, entra in gioco per la composizione planimetrica come elemento fondamentale. (Nel tipo a corte la posizione delle scale è assolutamente subordinata all'impianto



3-TIPO EDILIZIO A CORTE SEMPLICE

to dato dalla corte centrale).

La scala, come elemento costitutivo, è probabilmente legata all'uso tipicamente "borghese" che dell'edificio viene fatto e conseguentemente in corrispondenza di un degrado della funzione mercantile della città.

Ultimo tipo edilizio individuale è quello cosiddetto "in linea" che presenta una caratterizzazione più anomala rispetto alla specificità del Sistema Insediativo. Se intrinsecamente ha maggior razionalità nella sua organizzazione, la congruenza con il lotto è praticamente inesistente.

Schematicamente è costituito da un corpo doppio con scala centrale e corridoio di distribuzione. La formazione della corte, o più precisamente il cortile, non entra affatto in gioco nella composizione edilizia, ma ne è elemento di risulta.

Tale tipologia costituisce la risposta più semplicistica che viene data a problemi di edificazione compatta, più attenta a valori di igiene edilizia che a problemi di utilizzazione del suolo, come originariamente si presentavano. Si può affermare che questo modo di edificazione è sicuramente il più recente e meno strutturalmente legato ai modi originari di edificazione della città storica.

Questi tipi individuali, caratteristici della città Teresiana, sono più generalizzabili anche per gli altri borghi storici.

Il problema dell'isolato a grande profondità, anche se di dimensioni diverse, e quindi dell'unità edilizia ad affaccio unico e sviluppata in profondità (caratteristica della città compatta a grande densità) è una costante generale di tutta la Città Storica che ha risposte sostanzialmente costanti riferite proprio a queste tipologie.