

NEOCLASSICO

arte, architettura e cultura a trieste 1790 1840

a cura di
FULVIO CAPUTO

Marsilio Editori



17.1

Francesco Bruyn

PROBLEMA E SUA RISOLUZIONE:
ESAME PER IL CONCORSO ALLA
CATTEDRA DI ARCHITETTURA
CIVILE ALL'I. R. ACCADEMIA
DI COMMERCIO E NAUTICA

11 settembre 1819

AST, IR Gov. Lit., b. 1034

(ad 20483)

(F.S.)

17.2

SPECIFICA DEGLI ARTISTI CHE
NEL PRIMO SEMESTRE DELL'ANNO
1820 HANNO FREQUENTATO
LA SCUOLA DOMINICALE
DI DISEGNO ALL'I. R. ACCADEMIA
REALE E DI NAUTICA

1820

AST, IR Accademia di Commercio e Nautica
224, p. 14

(F.S.)

17.3

*Allievi diversi della Scuola dominicale di
Disegno dell'I.R. Accademia di commercio e
nautica (Antonio Padovan)*

DISEGNI DELLA SCUOLA
DOMINICALE

II semestre 1854 (22 maggio 1854)

China e matita; album 605 x 445 mm con
legati 31 fogli di carta di diverso formato
385 x 485 mm

BCT, 3334

(F.S.)

17.4

*Allievi diversi della Scuola dominicale di
Disegno dell'I.R. Accademia di commercio e
nautica (Antonio Biecher)*

DISEGNI DELLA SCUOLA
DOMINICALE

II semestre 1854 (13 agosto 1854)

Matita e china; album 605 x 445 mm con
legati 31 fogli di carta di diverso formato
365 x 515

BCT, 3334

(F.S.)

17.5

*Allievi diversi della Scuola dominicale di
Disegno dell'I.R. Accademia di commercio e
nautica*

DISEGNI DELLA SCUOLA
DOMINICALE

II semestre 1854

China; album 605 x 445 mm con legati 31
fogli di carta di diverso formato

380 x 535 mm

BCT, 3334

(F.S.)

17.6

RIAPERTURA E STUDI DELL'ANNO
SCOLASTICO 1847-48 DAL 4
NOVEMBRE 1847 AL 7 SETTEMBRE
1848 NELL'I.R. ACCADEMIA DI
COMMERCIO E DI NAUTICA IN
TRIESTE

1847

Stampa, allegato al n. 333 (17 pp.)

347 x 242 mm

AST, IR Accademia di C. e N., b. 24, fasc.
1846-47/Ausgegangen

(F.S.)

Tra le provvidenze speciali di cui Trieste beneficiò in età teresiana vi fu l'istituzione di un organo statale specificamente preposto alla materia edilizia, cioè a quelle operazioni di progettazione, di realizzazione e di verifica - in una parola di gestione complessiva del territorio e delle sue risorse - che sono compito fondamentale dello Stato moderno.

Nel 1749, com'è noto, venne organizzata a Trieste l'Intendenza commerciale, organo decentrato modellato sulle speciali esigenze della «provincia mercantile» del Litorale, dotato di ampi poteri che dal campo specifico della politica commerciale si estendevano ai diversi rami dell'amministrazione, della giustizia, della difesa e della sanità. In quest'ambito di provvedimenti, era evidente l'interesse sovrano ad un ordinato sviluppo urbanistico di quell'area che si andava delineando come il polo mercantile dell'impero, come pure l'orientamento a realizzare valide infrastrutture portuali e viarie che consentissero il pieno dispiegarsi delle potenzialità economiche della provincia in stretto collegamento con l'intera compagine dei domini asburgici. Per rispondere a tali esigenze si giunse alla creazione d'un organo tecnico, subordinato alla stessa Intendenza commerciale, che fu direttamente incaricato di sovrintendere alla progettazione ed ai lavori d'esecuzione e di manutenzione delle «imperial regie fabbriche».

La risoluzione sovrana del 29 dicembre 1752 affidò tale cura alla persona del conte Filippo de Zinzendorf, ma questi, in attesa d'un provvedimento che gli impartisse istruzioni e gli assegnasse il necessario personale, non poté svolgere in concreto la sua attività fino al 1754. In quell'anno, infatti, per diretto intervento del *Commerzienober-director* conte Rodolfo de Chotek, si costituì a Trieste una regolare commissione in materia edilizia denominata Commissione alle fabbriche (*Baucommission*); i soggetti chiamati a farne parte furono designati dall'Intendenza: sotto la presidenza dello Zinzendorf, essa fu composta inizialmente dal tenente Francesco Saverio de Bonomo, in qualità di direttore, dal capitano Giuseppe de Conti, ispettore alle fabbriche, e dal

tenente Giovanni Corrado Gerhard, appena giunto da Vienna e destinato ad assumere ben presto la guida della Commissione.

Al 1754 risalgono dunque le prime notizie sull'attività a Trieste d'un organismo statale preposto all'edilizia. Ciò non esclude che già in precedenza la supervisione, nell'interesse dello Stato, sulle opere edili in atto nel Litorale fosse stata affidata, a titolo personale, a tecnici di fama come l'architetto Giovanni Fusconi (dal 1736), affiancato poi (1749) dal già citato tenente Bonomo. La competenza territoriale della Commissione alle fabbriche allora insediata si estendeva all'intera provincia del Litorale, comprendendo quindi il distretto di Aquileia, Trieste e la regione costiera da Fiume a Carlopago. Nel 1770 la Commissione risulta essere attiva sotto la direzione dell'ispettore Vincenzo Struppi. Nel 1776, in seguito alle riforme amministrative introdotte nel Litorale, la giurisdizione dell'ufficio, il cui nome fu allora mutato in Ispezione alle fabbriche (*Bauinspektion*), venne limitata al solo territorio della città di Trieste; essa tornò ad essere più ampia nel 1783, quando le contee di Gorizia e Gradisca vennero sottoposte all'autorità del Governo provinciale di Trieste. L'ufficio fu allora intitolato Direzione superiore delle fabbriche (*Oberbaudirektion*) ed al suo vertice subentrò Carlo Alessandro Steinlein.

Il decreto regioale del 5 maggio 1788 stabilì, secondo un piano uniforme esteso a tutti i territori dell'impero, l'istituzione delle Direzioni provinciali delle fabbriche (*Landesbaudirektionen*), incaricate di curare dal punto di vista tecnico (*in Beziehung auf die Bauart*) le costruzioni pertinenti allo Stato nell'ambito di ciascuna provincia. La commissione triestina, sorta in età teresiana per far fronte a particolari esigenze locali, s'inscrive così in un quadro istituzionale di concezione giuseppina, uniformandosi alle istruzioni dettate in quell'occasione dai dicasteri centrali.

A Trieste coesisteva da tempo con l'autorità statale in materia edilizia una Ispezione alle fabbriche civiche, originariamente competente per gli immobili di proprietà comunale, per la gestione dei servizi cittadini, per la

concessione di licenze di costruzione ai privati. L'attività di questa magistratura comunale andò via via scadendo nella seconda metà del Settecento, in relazione all'estendersi dell'influenza della Direzione statale. Non si trattò tanto del frutto d'un disegno dell'amministrazione sovrana, che effettivamente tendeva allora a comprimere la sfera di competenza degli organi cittadini, quanto piuttosto del risultato dell'evidente sproporzione tra l'efficienza d'un ufficio modernamente organizzato e dotato di personale qualificato e l'inconsistenza sul piano delle capacità realizzative d'una magistratura di stampo tradizionale. Gli ispettori civici delle fabbriche venivano nominati, alla pari delle altre cariche cittadine, nell'ambito del consiglio dei patrizi; di conseguenza, il più delle volte essi non possedevano la minima cognizione tecnica e il comune stesso era costretto a ricorrere spesso alla consulenza, appositamente retribuita, degli ispettori regi.

Anche per quanto riguarda il rilascio delle licenze di fabbrica ai privati, l'attività dell'Ispezione civica si andò naturalmente riducendo, dal momento che gran parte del nuovo edificato interessava ormai i fondi di pertinenza camerale della città nuova e dei borghi, per i quali, ancor prima del permesso di fabbricare, andava richiesta la concessione del suolo da parte dell'erario. Inoltre, tutti i progetti presentati da privati che avessero rilievo sul piano dello sviluppo urbano generale, della sicurezza o prevedessero l'introduzione di nuove attività produttive comportavano un evidente interesse statale ed erano pertanto discussi presso la Direzione regia. In conclusione, come ricorda il Kandler, verso la fine del secolo gli ispettori civici alle fabbriche «nulla avevano a fare».

Il Governo provinciale non fece altro, dunque, che sanzionare una situazione di fatto quando, con ordine regioale del 3 marzo 1801, impose definitivamente a tutti i cittadini di presentare alla Direzione delle fabbriche «i piani della forma esterna e della divisione interna» degli edifici, nel caso di «erezione di fabbricati nuovi, non meno che per le riattazioni, dilatazioni, ecc.». Nel 1807 si assegnarono ufficialmente alla Dire-

zione tutte le competenze fino allora spettanti, almeno in teoria, all'Ispezione civica; la cassa civica s'impegnò in quest'occasione a sostenere la metà delle spese di funzionamento dell'organo statale.

La terza occupazione francese di Trieste, nel 1809, e la successiva formazione delle Province Illiriche portarono a mutamenti anche nell'organizzazione dell'amministrazione edile; un elemento di continuità fu rappresentato dalla permanenza al vertice dell'architetto Pietro Nobile, già «aggiunto» presso la Direzione, che fu nominato dalle autorità francesi ingegnere in capo per l'Istria e la Croazia. La giurisdizione dell'ingegnere in capo si estendeva dalla sponda sinistra dell'Isonzo fino alla regione di Carlsstadt, comprendendo l'intera penisola istriana ed il litorale fiumano.

Con il ritorno dell'amministrazione austriaca, avvenuto nel 1813, la Direzione delle fabbriche di Trieste riprese la sua attività, dapprima su base provvisoria, esercitando le competenze che già le erano attribuite fino al 1809. Alla guida dell'ufficio fu mantenuto Pietro Nobile, mentre l'ingegnere Giacomo Ferrari, appositamente stipendiato dal comune, iniziò a curare presso la Direzione gli affari edili di pertinenza civica. Una definitiva sistemazione si ebbe nel 1817: il decreto della Commissione centrale di organizzazione del 30 giugno confermò alla Direzione delle fabbriche la competenza territoriale sull'intera provincia del Litorale (*Küstenländische Baudirektion*). Nel 1820, in seguito al decreto della Cancelleria regioale del 6 marzo, venne istituito a Trieste un Ufficio civico delle fabbriche e la Direzione statale si vide definitivamente sottratta la competenza a rilasciare licenze di fabbricazione ai privati.

L'ambito geografico soggetto alla Direzione delle fabbriche di Trieste, che si estendeva in precedenza verso est fino alle porte di Zagabria, fu ridotto nel 1822 con l'assegnazione al regno d'Ungheria del territorio di Carlsstadt e della regione costiera di Fiume, già appartenenti al Litorale Austriaco. Nel territorio della sua giurisdizione la Direzione poteva contare sulla collaborazione di uffici decentrati, cui erano affidati compiti

generali di sorveglianza e di progettazione, come nel caso degli ingegneri di circolo (più tardi uffici edili circolari), o incombenze specifiche di sorveglianza e di progettazione d'interventi minori, come i commissariati stradali, gli assistenti ai ponti e alle strade, le singole «stazioni» impiantate per seguire da vicino l'esecuzione e la manutenzione di opere idrauliche o viarie nelle aree periferiche della provincia.

La Direzione delle fabbriche, ora detta anche Direzione delle pubbliche costruzioni del Litorale, rimase sempre formalmente subordinata alla suprema autorità politica provinciale, fosse questa l'Intendenza, il Governo o la Luogotenenza, e si mantenne costantemente in rapporto, sempre sul piano locale, col Dipartimento fabbriche della Ragioneria provinciale, che seguiva sotto l'aspetto contabile quelle opere che la Direzione progettava ed eseguiva sulla base delle proprie competenze tecniche.

Per i lavori di maggior impegno economico, i progetti della Direzione venivano sottoposti all'approvazione d'un organo centrale subordinato alla Cancelleria aulica, il Consiglio aulico delle fabbriche (*Hofbaurat*), che rimase in funzione fino alla riforma amministrativa generale del 1849. Venne allora istituito il Ministero per il commercio, l'industria ed i lavori pubblici, rispetto al quale le Direzioni delle pubbliche costruzioni esistenti nelle singole province si configurarono come degli uffici periferici, ormai inseriti in una struttura burocratica modernamente organizzata. Esse vennero anche dotate di una Sezione tecnica contabile o Ufficio tecnico di ragioneria (*Buchhaltereidepartement*), raggiungendo l'autonomia nel campo del controllo contabile.

Nel 1860, in seguito all'ordinanza del ministro dell'interno dell'8 dicembre, l'amministrazione edile fu incorporata in quella politica, di cui formò da quel momento uno dei rami. A livello centrale, soppresso l'apposito ministero, le opere pubbliche vennero demandate allo *Staatsministerium*, un Ministero dell'interno con competenze notevolmente allargate, mentre in periferia le Direzioni delle pubbliche costruzioni erano destinate ad essere assorbite nella struttura delle Luogotenenze, nel cui ambito si sareb-

bero costituiti i nuovi dipartimenti scientifico-tecnico e tecnico-economico, quest'ultimo erede delle competenze delle sezioni tecniche contabili. Queste indicazioni generali trovarono applicazione graduale nelle varie province. La Direzione delle pubbliche costruzioni del Litorale venne definitivamente soppressa col decreto del Ministero di stato del 23 gennaio 1862. Le attribuzioni in materia di opere portuali, che erano state tipiche della Direzione triestina, vennero trasferite al locale Governo marittimo che formò in quest'occasione un proprio dipartimento tecnico. L'ordinamento così delineatosi rimase in vigore, nelle grandi linee, fino all'avvento dell'amministrazione italiana nella Venezia Giulia.

Indicazioni sui principali settori in cui si articolò l'attività della Direzione delle fabbriche del Litorale e sugli orientamenti che nel corso di tale attività si manifestarono, possono venir desunti dal fondo documentario della Direzione stessa che si trova conservato, sia pure con notevoli lacune, all'Archivio di Stato di Trieste.

Nel settore delle opere stradali l'interesse della Direzione delle fabbriche si rivolgeva prevalentemente agli assi viari d'importanza nazionale, alle strade «erariali» del Litorale, che servivano a collegare all'interno del paese i porti di Trieste e Fiume ed i centri amministrativi di Gorizia, Pisino e Rovigno, ad assicurare il collegamento terrestre coi territori veneti e un'embrionale viabilità interna nell'Istria. Lo sviluppo d'una rete viaria nel Litorale rispose originariamente ad interessi generali d'ordine militare e commerciale. Tra le realizzazioni risalenti all'ultimo scorcio del Settecento si possono ricordare l'ardita e moderna strada di Monte Maggiore, tracciata da Pisino a Volosca per volontà di Giuseppe II, e la viabilità locale del Gradiscano, legata allo sviluppo agricolo dell'area aquileiese ed all'interesse strategico d'una provincia che si trovava a stretto contatto coi territori veneti.

Col nuovo secolo domina il problema della strada di Carinzia, soprattutto per il tratto montano da Salcano al Predil, tormentato da situazioni d'instabilità idrogeologica. Ingegneria stradale ed urbanistica si intreccia-

no nelle proposte per una nuova sistemazione degli assi viari di penetrazione alla periferia della città di Trieste. Costituiscono impegno minuto ma costante i lavori di rettifica, di manutenzione e la costruzione di opere quali ponti, viadotti, terrapieni, canali di sfogo delle acque.

Nel campo delle opere idrauliche l'azione della Direzione delle fabbriche del Litorale interessò quasi esclusivamente il Goriziano o, per essere più precisi, i tre maggiori corsi d'acqua che solcano la piana gradiscana, Isonzo, Torre e Iudrio. Molto più rari furono gli interventi su fiumi e torrenti dell'Istria, dalla Rosandra al Quietto, e sui fiumi ricadenti nel circolo di Carlsstadt, Culpa e Sava, per i quali ultimi il problema principale era quello di assicurare una stabile navigabilità; analoga motivazione avevano i lavori svolti su due fiumi della Bassa friulana, Anfora ed Aussa, e sul corso inferiore del Quietto.

Per l'Isonzo, il Torre e lo Iudrio, l'attività dei tecnici della Direzione si concentrò tutta sul tratto pianeggiante del loro corso; nemmeno per l'Isonzo, che pure scorreva in territorio austriaco fin dalla sorgente, furono intrapresi lavori di miglioramento del bacino montano né furono eseguite opere di difesa sugli affluenti minori. Di fronte agli estesi straripamenti e ai rovinosi mutamenti d'alveo che si ripetevano quasi stagionalmente nella pianura tra Gradisca e il mare, si procedeva dapprima alla rilevazione dei danni che avevano subito le colture, gli abitati, le strade e gli altri manufatti, per progettare poi la riparazione o la costruzione *ex novo* di argini, «roste», «speroni», «ali», tutte opere di carattere difensivo che venivano di anno in anno pazientemente riparate ed aggiornate per contrastare l'azione distruttrice delle piene che sconvolgevano l'assetto delle zone rivierasche. Solo più tardi, verso la metà dell'Ottocento, sembra esprimersi una volontà di coordinamento e di pianificazione generale delle opere di difesa, attraverso interventi volti a regolare direttamente l'impeto delle acque, per esempio con l'esecuzione di «tagli» ai tratti più sinuosi dei fiumi, allo scopo di renderne più rapido il deflusso.

Fin dalla sua istituzione, la Direzione portò

assistenza nei grandi lavori di bonifica idraulica dei terreni circostanti Aquileia; le operazioni di prosciugamento e di messa a frutto delle aree così ricuperate si protrassero per tutto il primo quarto dell'Ottocento. Uno dei compiti attribuiti alla Direzione delle fabbriche era quello di curare lo stato dei fabbricati e delle altre proprietà erariali esistenti nel Litorale. In primo luogo, dunque, l'ufficio provvedeva alla progettazione, alla costruzione ed alla manutenzione degli edifici di proprietà dello Stato, ospedali, carceri, caserme di polizia, sedi di organi amministrativi e giudiziari. Per queste ultime l'attività di progettazione s'intensificò soprattutto tra il 1835 e il 1850, anni in cui lo Stato venne ad assumere gradualmente sotto la propria gestione quelle funzioni pubbliche che in periferia erano fino allora delegate a privati giurisdicenti; si formò così una nuova circoscrizione territoriale e nell'intero Litorale venne creata una rete capillare di uffici amministrativi. Nell'architettura delle sedi pubbliche di nuova costruzione, quasi sempre progettate dai funzionari della stessa Direzione, si manifestano schemi spesso ripetitivi, certamente conformi a direttive generali provenienti dal centro, in cui assume valore preminente la funzionalità.

Alla cura dei fabbricati erariali si accompagnavano l'esecuzione delle opere d'ingegneria necessarie alla gestione delle foreste demaniali e le operazioni connesse alla ricerca, alla rilevazione ed all'eventuale restauro delle «antichità».

La Direzione delle fabbriche forniva poi il proprio supporto tecnico all'amministrazione finanziaria, curando la costruzione e la manutenzione delle diverse opere edili ed idrauliche necessarie ad assicurare l'attività di produzione, raccolta ed immagazzinamento del sale, ed eseguendo progetti per i fabbricati utilizzati dai servizi di dogana. A Trieste, nell'ambito della sfera di competenza originariamente spettante alla civica Ispezione alle fabbriche, di cui l'autorità statale — come si è visto — s'era gradualmente appropriata, la Direzione ebbe un ruolo centrale nella fase di consolidamento dell'impianto della città nuova e dei borghi intervenuta tra l'ultimo decennio del Sette-

cento e i primi dell'Ottocento; vastissima fu la sua attività di progettazione, di promozione e di controllo sia nel campo dell'edilizia privata e pubblica che in quello delle infrastrutture urbane, dalla rete di approvvigionamento idrico alla rete fognaria, alla sistemazione dei torrenti e dei canali cittadini. I lavori agli acquedotti, ai pozzi e alle fontane della città di Trieste furono principalmente in relazione con l'attività di manutenzione e di miglioramento dell'acquedotto teresiano di San Giovanni e della rete di distribuzione idrica facente capo alle fontane e ad alcune poche abitazioni cittadine; interessarono inoltre la progettazione e la riparazione delle fontane, dei pozzi e delle cisterne posti a servizio del pubblico, come pure la costruzione e la manutenzione dei collettori fognari stradali.

Si è già ricordato come tra il 1801 e il 1820 il controllo sull'attività edilizia dei privati a Trieste fosse assegnato esclusivamente alla Direzione delle fabbriche; ma anche nel periodo precedente ed in quello successivo a tali termini la Direzione esaminò per l'approvazione vari progetti di edificazione presentati da privati, soprattutto quando si trattava di progetti d'una certa rilevanza urbanistica, che prevedessero per esempio la regolazione ed il frazionamento di isolati, rettifiche alla viabilità, l'insediamento d'importanti strutture produttive o di servizio. Tra Settecento e Ottocento l'attività della Direzione si estese anche alla costruzione ed alla manutenzione dei fabbricati di proprietà del Comune di Trieste. Oltre agli edifici effettivamente utilizzati dall'amministrazione comunale, per i quali si progettavano interventi di ristrutturazione e restauro, altri immobili civici, da tempo fuori uso, attendevano una nuova destinazione: il problema riguardava soprattutto il vecchio Teatro di San Pietro, già palazzo civico, e i fabbricati adiacenti, per i quali vennero presentati a più riprese progetti di adattamento o di demolizione, in vista d'una nuova sistemazione del centro amministrativo della città. Un altro compito assegnato alla Direzione delle fabbriche quale erede delle attribuzioni dell'Ispezione civica fu la cura dei torrenti e dei canali navigabili di Trieste. Dopo le prime opere di deviazione e di imbriglia-

mento dei corsi d'acqua che scendono dall'immediato entroterra della città, eseguite per render possibile l'interramento delle saline e la formazione della città nuova, ulteriore attenzione fu dedicata alla regolazione dei torrenti. Man mano che essi venivano a essere inclusi nel tessuto edificato, si rendevano necessarie la sistemazione di argini e banchine e la costruzione di nuovi ponti; per il torrente Grande, che poneva un limite fisico all'espansione della città, si esaminarono fin dai primi dell'Ottocento dei progetti di copertura sempre più estesi. Nello stesso settore di attività della Direzione rientrava la manutenzione delle due appendici portuali costituite dai canali Grande e Piccolo.

Merita ricordare quelle figure di tecnici che operarono più a lungo, e con maggiore incisività, all'interno della Direzione. Per la seconda metà del Settecento vanno citati Vincenzo Struppi, Massimiliano Frémaut, Carlo Alessandro Steinlein, Francesco Antonio Humpel, Antonio Gnamb e Carlo Dini; inoltre Giannantonio Capellaris e Giuseppe Ferdinando de Flamio, attivi per le opere pubbliche del Goriziano. A partire dai primi dell'Ottocento appaiono in evidenza Giuseppe Colnhuber, Pietro Nobile, Giacomo Ferrari, Giuseppe Huyn, l'architetto udinese Valentino Presani e il trentino Luigi Ducati, che ricopsero tutti funzioni direttive nell'ambito dell'ufficio.

Accanto a questi, agirono altri ingegneri che operarono per lo più in periferia o furono assegnati a settori specifici d'attività: Benedetto Petronio ingegnere dell'Istria, Giovanni Candido ingegnere di ponti e strade nella regione di Fiume, Nicolò Clementschitsch, Giorgio Frast, Giovanni Balzano e Giovanni Papadachi, che in epoche successive sostennero l'incarico di ingegnere circolare a Gorizia e curarono in modo particolare le opere idrauliche; Giuseppe Ponti, Matteo Blaserna, Carlo Chiarpei e Carlo Baubela, specialisti in opere stradali; Giuseppe Jahn, ispettore addetto agli acquedotti, pozzi e fontane della città di Trieste; Antonio Juris, progettista di molti degli edifici pubblici che sorsero nel Litorale nella prima metà dell'Ottocento.

La presenza a Trieste di un nucleo istituzio-

nalizzato d'intellettuali portatori di una formazione superiore d'indirizzo tecnico-scientifico rappresentò una novità significativa per il tessuto culturale cittadino. In seno alla Direzione delle fabbriche, operano infatti a Trieste le prime generazioni di «cesarei regi ingegneri» provenienti dai corsi specifici istituiti presso le accademie militari o l'università di Vienna; e risultava evidente il dislivello culturale tra questo personale tecnico, d'estrazione cosmopolita, e gli eredi della secolare tradizione locale dei «periti» e dei «capomastri», cresciuti nella pratica di un apprendistato spesso familiare, che erano in grado di effettuare semplici operazioni di misurazione, stima, frazionamento di terreni, di progettare modesti esemplari di edilizia civile, di dirigere un cantiere di costruzione.

Quello che per la classe dei tecnici locali dovette costituire, almeno inizialmente, un fattore di crisi, si convertì poi, nel medio periodo, in un incentivo ad una positiva evoluzione. La necessità di sottoporsi al giudizio della Direzione delle fabbriche per ottenere l'abilitazione all'esercizio professionale, l'esigenza di uniformare secondo determinati requisiti i progetti elaborati su commissione che abbisognavano dell'approvazione da parte della Direzione, i rapporti di carattere professionale ed anche personale che inevitabilmente s'intrecciarono tra i funzionari dello Stato ed i tecnici privati, contribuirono certamente al processo che portò alla formazione, nella Trieste della prima metà dell'Ottocento, d'un nucleo di ingegneri d'estrazione locale modernamente preparati.

Delle vicende istituzionali dell'amministrazione edile a Trieste tra Settecento e Ottocento hanno trattato in passato P. Kandler (*L'edile civico e l'edilità*, in *Raccolta delle leggi ordinarie e regolamenti speciali per Trieste*, Quaderno II, Trieste 1862) e G. Righetti (*Cenni storici, biografici e critici degli artisti ed ingegneri di Trieste*, Trieste 1865, pp. 54-93). La pratica delle concessioni edilizie nella città settecentesca è stata analizzata da F. Caputo (*«Posto» e casa*, in *«Quaderni giuliani di storia»*, III, 2, 1982, pp. 49-72). Le modalità della soppressione e

della successiva ricostituzione dell'Ispezione civica alle fabbriche si trovano descritte, rispettivamente, nell'«Osservatore Triestino» (1801, appendice al n. 22) e negli *Atti generali dell'I.R. Governo del Litorale* (n. 1790), conservati all'Archivio di Stato di Trieste (= AST).

Per un'ampia documentazione sull'istituzione della Direzione delle fabbriche e sulla sua organizzazione nella prima fase di attività, si deve ricorrere al fondo (AST) dell'*Intendenza Commerciale* (a partire da f. 10). L'ordinamento giuseppino delle Direzioni provinciali si trova espresso nel decreto aulico del 5 maggio 1788 (AST, *Direzione delle fabbriche*, b. 4, f. 1/9). Del sistema in uso sotto il regime francese tratta una relazione presentata dal Nobile nel 1813 (AST, *Intendenza dell'Istria*, f. 38).

Documenti sulla riorganizzazione della Direzione triestina dopo la restaurazione austriaca sono compresi tra i già citati *Atti generali dell'I.R. Governo* (b. 1233). La riforma del 1849 fu disposta col decreto ministeriale del 15 aprile (*«Reichsgesetzblatt»*, 1849, n. 215). L'ordinanza che portò alla graduale liquidazione delle Direzioni si legge nel *«Reichsgesetzblatt»* (1860, n. 268); la soppressione di quella triestina è documentata tra gli *Atti presidiali della Luogotenenza del Litorale* (AST, b. 58).

L'archivio della Direzione delle fabbriche, costituito dalle serie degli *Atti* (1772-1869) e dell'*Archivio piani* (1754-1863), è stato descritto da P. Dorsi (*Archivi cartografici e storia regionale*, in *«Quaderni giuliani di storia»*, VI, 1, 1985, pp. 71-101).

Cenni sulla formazione dei funzionari che prestavano servizio alla Direzione triestina nel Settecento sono riportati da Caputo (*«Posto» e casa*, pp. 55-57); interessante, a questo proposito, il complesso dei diplomi e dei curricula che allegarono alle loro domande gli aspiranti all'ufficio di direttore in occasione del pensionamento dello Steinlein (AST, C.R. *Governo*, f. 454).

Contengono notizie su diversi esponenti della tradizione locale dei «periti» e dei «capomastri» il lavoro di Righetti (pp. 94-149), il volume *Trieste: l'architettura neoclassica. Guida tematica* (Trieste 1988, pp. 333-356) e il recentissimo lavoro di F. Fir-

miani *Arte neoclassica a Trieste* (Trieste 1989, pp. 201-226).

Il personale dirigente

1754

Francesco Saverio de Bonomo, *Baudirektor*

1755-1762

Giovanni Corrado Gerhard, *Baudirektor*

1763-1764

Giovanni Fusconi, facente funzioni di *Baudirektor*

1765-1768

Massimiliano Frémaut, *Oberbaudirektor*

1769-1783

Vincenzo Struppi, *Oberinspektor*

1783-1808

Carlo Alessandro Steinlein, *Oberbaudirektor*

1809

Moeringer, *Oberbaudirektor*

1813-1818

Pietro Nobile, *Baudirektor* (provvisorio fino al 1816)

1819-1836

Giuseppe Huyn, *Baudirektor*

1837-1838

(vacante)

1839-1850

Valentino Presani, *Baudirektor*

1850-1854

Giuseppe Sacchetti, dirigente il Governo marittimo e facente funzioni di *Baudirektor*

1854-1855

Giovanni Piva, *Baudirektor*

1855-1859

Luigi Ducati, *Baudirektor*

1860-1861

Edoardo Gintl, *Baudirektor*

Fonti: AST, *Intendenza Commerciale*, C.R. *Governo*, I.R. *Governo* (*Atti presidiali*), I.R. *Luogotenenza* (*Atti presidiali*).