

## UN PROGETTO DI LAZZARETTO E PORTO CONTUMACIALE NELL'ISTRIA DEL PRIMO OTTOCENTO

RINO CIGUI  
Centro di ricerche storiche  
Rovigno

CDU 614.4(497.4/.5-3Istria)"18"  
Saggio scientifico originale  
Ottobre 2011

*Riassunto:* Basandosi su fonti d'archivio ancora inesplorate, l'autore ricostruisce il dibattito sorto tra le autorità politiche e sanitarie in merito alla volontà da parte austriaca di realizzare un lazzaretto e porto contumaciale in Istria per l'espurgo dei bastimenti provenienti da luoghi infetti. Per arginare la diffusione dei contagi, il governo austriaco applicò una serie di misure preventive tra le quali la creazione dei lazzaretti. L'agognato progetto però non fu mai realizzato, e nel corso dell'Ottocento in tutta l'area alto-adriatica continuarono a essere operativi solo i lazzaretti di S. Francesco (Fiume) e quello triestino di S. Teresa sostituito, nella seconda metà del secolo, da quello di S. Bartolomeo eretto in quel di Muggia.

*Abstract:* Using the so far unexplored archival sources, the author reconstructs the discussion between political and sanitary authorities concerning the wish of Austrian authorities to establish a lazaretto and a quarantine port in Istria aimed at disinfecting ships coming from infected places. To control the spread of contagion, the Austrian government implemented a number of preventive measures, among which the creation of lazaretto. However, the desired project was never realised. Only the lazaretto of St. Frances (Fiume/Rijeka) and the lazaretto of St. Theresa in Trieste replaced by the lazaretto of St. Bartholomew in Muggia in the second half of the century continued their work throughout the nineteenth century for the whole northern Adriatic territory.

*Parole chiave:* lazzaretto, porto contumaciale, prevenzione, Istria, secolo XIX.

*Keywords:* lazaretto, quarantine port, prevention, Istria, nineteenth century

“Ma lasciando la città e volgendosi ai lazzaretti, dico in verità che dall'una parte il lazzaretto vecchio rassembrava l'inferno, ove da ogni lato veniva puzzone et insopportabile fettore (...). Dall'altra parte il Lazzaretto novo rassomigliava il purgatorio ove la gente sfortunata mal in arnese stava penando e deplorando la morte de suoi, il suo misero stato e la desolazione delle sue case”.

(R. Benedetti, *Successo della peste l'anno 1576*)

Nella storia dell'Adriatico settentrionale il secolo XVIII rappresentò un momento di svolta nei rapporti di potere tra la Repubblica di Venezia e l'Impero Asburgico. La Serenissima, che fino allora aveva avuto il monopolio del commercio nell'Adriatico e nel Mediterraneo orientale e centrale, giunta al crepuscolo della sua storia fu costretta a cedere il passo alle mire espansionistiche di una monarchia austriaca che ambiva a diventare, grazie ai legami commerciali sempre più stretti con l'Impero Ottomano, la nuova potenza economica di quest'area<sup>1</sup>. Nel nuovo contesto geopolitico che si venne a creare, i limiti sud-orientali della monarchia asburgica e le zone costiere dell'alto Adriatico acquisirono un'importanza basilare in ambito economico e sanitario, poiché divennero il primo baluardo di difesa contro il dilagare di malattie infettive che dall'Oriente si spostavano verso il continente europeo seguendo le rotte commerciali<sup>2</sup>.

L'opera di prevenzione allestita dal governo austriaco per scongiurare il pericolo rappresentato dai contagi non poté ignorare l'ampio patrimonio di cognizioni pratiche e dispositivi giuridici sperimentati nei secoli precedenti da Venezia, *in primis* le misure contumaciali verso le affezioni provenienti da terra e dal mare, che individuavano nei caselli di sanità, nei cordoni sanitari, nelle stazioni di contumacia e, soprattutto, nei lazaretti, gli unici strumenti a disposizione delle autorità sanitarie per garantire un certo margine di prevenzione contro l'imperversare dei morbi<sup>3</sup>. E furono proprio le malattie epidemico-contagiose, che nel corso dei secoli s'incrociarono con le rotte commerciali mediterranee, a promuovere l'espansione e alla fortuna dei lazaretti, la cui presenza territoriale indicava chiaramente la capillare diffusione dei contagi e l'importanza fondamentale attribuita all'isolamento quale eccellente misura preventiva.

La Dominante, costretta dalla sua vocazione mercantile a trovare un compromesso tra il proseguimento dei commerci col Levante e la necessità di salvaguardare la salute pubblica dalle pestilenze provenienti proprio dall'Oriente, eresse nel 1423 sulla piccola isola lagunare di S. Maria di

<sup>1</sup> Si veda a questo proposito l'interessante studio di Miroslav BERTOŠA, "L'Adriatico orientale e il Mediterraneo tra il XVI e il XVIII secolo. Abbozzo storico - antropologico", *Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno (=ACRSR)*, Rovigno - Trieste, vol. XXXII (2002), p.183-227.

<sup>2</sup> Sull'evoluzione della peste nell'Adriatico orientale si veda Giorgio RESTIFO, *I porti della peste. Epidemie mediterranee fra Sette e Ottocento*, Messina, Mesogea, 2005, p. 35-64.

<sup>3</sup> Giampaolo LOTTER, "L'organizzazione sanitaria a Venezia", *Venezia e la peste 1348-1797*, Venezia, Marsilio, 1985, p. 99. Cfr. Rino CIGUI, "Alcuni aspetti dell'organizzazione sanitaria in Istria durante la dominazione francese (1806 - 1813)", *ACRSR*, vol. XXXVI (2006), p. 213.

Nazareth una struttura destinata al ricovero e all'isolamento degli appestati (Lazzaretto Vecchio), cui fece seguito, nel 1468, la costruzione presso l'isola di Sant'Erasmo di una seconda struttura (Lazzaretto Nuovo) per l'organizzazione della contumacia sia delle persone esposte al rischio d'infezione che degli equipaggi e merci di navi sospettate di recare il morbo<sup>4</sup>. L'edificazione di questa seconda struttura, com'è stato rilevato recentemente da Antonio Borrelli<sup>5</sup>, ebbe lo scopo prioritario di accogliere i guariti dalla peste per poter trascorrere la loro convalescenza senza minacciare la pubblica sicurezza veneziana, e anche se può forse sembrare azzardato parlare di pubblica sicurezza, il fatto che il Lazzaretto Nuovo fosse attrezzato come un grande fondaco con merci e persone che vi transitavano, portano a dedurre l'intenzionalità della Serenissima di preservare in salute il commercio veneziano.

Venezia, tuttavia, non fu la prima città a ricorrere all'isolamento quale misura preventiva contro i morbi: questo primato spetta alla Repubblica di Ragusa (Dubrovnik), primo porto sulla costa orientale dell'Adriatico e dell'intero Mediterraneo a istituire una quarantena per fermare l'epidemia e tutelare il commercio senza bloccarlo<sup>6</sup>. Le epidemie pestilenziali che colpirono la città negli anni 1348, 1361, 1363, 1371 e 1374 indussero il Maggior Consiglio a emanare, il 27 luglio 1377, un decreto in base al quale si vietava tassativamente l'entrata in città e nel distretto a persone provenienti "de locis pestiferis" che non avessero in precedenza trascorso un mese "ad purgandum se in Mercana seu in Civitate Veteri"<sup>7</sup>. La quarantena, dunque, si consumava in due luoghi ben distinti: nell'isola di Mercana (Mrkan) dove erano segregati i marinai e i viaggiatori giunti via nave, e a

<sup>4</sup> Marie Françoise VIALON-SCHONEVELD, "Les lazarets de Venise à la Renaissance", in *Pratiques et pensées médicales à la Renaissance* (50ème Colloque international d'études humanistes-Centre d'études supérieures de la Renaissance), Tours, 2008, p. 7-11.

<sup>5</sup> Antonio BORRELLI, *La Repubblica della salute. Storia delle epidemie che hanno colpito la Città di Venezia in età moderna*, Firenze, Editrice Clinamen, 2010, p. 28.

<sup>6</sup> Sabine FLORENCE FABIJANEC, "Hygiene and commerce: the example of Dalmatian lazarettos from the fourteenth until the sixteenth century", *Ekonomika i Ekohistorija* [Storia economica e ecostoria], Zagabria-Samobor, vol. IV (2008), p. 124. Cfr. Ana BOROVIČKI - Slobodan LANG, "Zdravstvene i socijalne institucije staroga Dubrovnika? [Istituzioni sociali e sanitarie dell'antica Ragusa], *Revija za socijalnu politiku* [Rivista di politica sociale] Zagabria, fasc. 8, n. 3, 2001, p. 304-305.

<sup>7</sup> Zlata BLAŽINA TOMIĆ, *Kacamorti i kuga. Utemeljenje i razvoj zdravstvene službe u Dubrovniku* [Cazamorti e peste. Fondazione e sviluppo del servizio sanitario a Ragusa], Zagabria-Ragusa, HAZU - Zavod za povijesne znanosti u Dubrovniku [Accademia croata delle scienze e delle arti - Istituto di scienze storiche di Ragusa], 2007, p. 81-82.

Ragusa Vecchia (Cavtat) dove trovavano accoglienza coloro i quali giungevano in città con le carovane di terraferma; per tutti c'era la sistemazione in baracche di legno che venivano bruciate una volta scemata l'epidemia.

Nel 1397 il vecchio convento sull'isola di Meleda (Mljet) fu trasformato in lazaretto, avvenimento questo che sancì l'introduzione di misure profilattiche più severe da parte delle autorità cittadine e la nomina degli *officiales cazamortuorum*<sup>8</sup> incaricati di perlustrare i confini, di controllare che i documenti dei viaggiatori fossero in regola, di stabilire il periodo d'isolamento, di organizzare la permanenza nel lazaretto e di punire i trasgressori delle norme sanitarie. Nel 1430 un nuovo lazaretto fu innalzato nella penisola di Danče, e dal 1590 la sede della struttura sanitaria permanente trovò sistemazione fuori dalla porta orientale della città (Ploče) dov'è tutt'oggi visibile<sup>9</sup>.

L'esempio di Ragusa fu presto seguito da altre località della costa orientale adriatica. Un lazaretto è documentato a Cattaro nel 1622 e a Castel Nuovo (Herceg Novi) nel 1700<sup>10</sup>; a Spalato la sua costruzione si protrasse dal 1582 e il 1629<sup>11</sup>, mentre i lazaretti di Fiume diventarono operativi nel 1726 e nel 1833<sup>12</sup>.

Anche la città di Trieste, che nella prima metà del Settecento stava attraversando una fase di grande prosperità economica grazie alla concessione del privilegio di porto franco per opera di Carlo VI, si dotò ben presto d'infrastrutture d'isolamento indispensabili alla conduzione delle attività commerciali dell'emporio. Il 4 febbraio 1720 il consiglio della Suprema Commissione del Commercio con sede a Graz informò il capitano della città, conte Strassoldo, che era stata decisa la costruzione di un

<sup>8</sup> IDEM, p. 93.

<sup>9</sup> Giorgio RESTIFO, *op. cit.*, p. 50.

<sup>10</sup> Anita MAŽIBRADIĆ, "O lazaretu i kapelici Sv. Roka u Meljinama" [A proposito del lazaretto e della cappella di S. Rocco a Meljine], *Godišnjak Pomorskog muzeja Kotor* [Annuario del Museo del mare di Cattaro], Cattaro, vol. VIII (1959), p. 155.

<sup>11</sup> Snježana PEROJEVIĆ, "Izgradnja lazareta u Splitu? [La costruzione del lazaretto di Spalato], *Prostor* [Spazio], Zagabria, fasc. 10, 2002, p. 119-133; Vinko VELNIĆ, "Lazareti na istočnoj obali Jadrana" [I lazaretti lungo la costa adriatica orientale], *Pro Medico*, Lubiana, 2-IV, 1972, p. 77-91.

<sup>12</sup> Euro PONTE, "La sanità marittima nell'Adriatico durante il dominio austriaco", *EOS*, Milano, vol. 15 (2006), p. 35-42; Marijan BRADANOVIĆ, "Il lazaretto di S. Francesco a S. Martino (Martinšćica)", *ACRSR*, vol. XXX (2000), p. 487-512; IDEM, "Il lazaretto fiumano di S. Carlo Borromeo", *ACRSR*, vol. XXIX (1999), p. 93-128.

lazzaretto “per accogliere i trafficanti in arrivo da luoghi sospetti di peste”, da erigersi in una località qualsiasi purché lontano dalla città<sup>13</sup>.

Il lazzeretto, che fu chiamato di S. Carlo<sup>14</sup>, dopo un trentennio di attività non fu più in grado di soddisfare le necessità che ne avevano decretata l'istituzione, per cui, intorno al 1760, le autorità locali progettaron l'erezione di uno nuovo che fosse in grado di accogliere adeguatamente navi, passeggeri e merci di provenienza sospetta per essere spurgate<sup>15</sup>. La scelta dell'area in cui edificare la nuova struttura cadde sulla zona di Greta dove, nel luglio 1769, fu ultimato il nuovo lazzeretto di S. Teresa, che rimase in funzione finché le trasformazioni del sistema commerciale e di trasporto della seconda metà dell'Ottocento non richiesero la realizzazione d'infrastrutture più moderne e adeguate che causarono però non pochi problemi di natura sanitaria<sup>16</sup>. Da qui la decisione di erigere un nuovo stabilimento di contumacia nella Valle di S. Bartolomeo presso Muggia, i cui lavori, iniziati nel 1867, furono in buona parte ultimati verso la metà del 1870<sup>17</sup>.

Le condizioni necessarie e i requisiti che dovevano soddisfare questi luoghi di segregazione furono dettagliatamente descritti nel *Generale*

<sup>13</sup> Venceslao PLITEK, “Spigolature di storia sanitaria del Settecento a Trieste”, *Archeografo Triestino*, Trieste, vol. XLIII (1929 - 30), p. 304.

<sup>14</sup> “Esiste nella contrada di Campo Marzio all'estremità occidentale della città. Dapprima fu chiamato Lazzeretto di S. Carlo dal nome dell'augusto suo fondatore l'Imperatore Carlo VI, ma appresso fu denominato Lazzeretto vecchio dopo che venne eretto quello di S. Teresa. Nell'edificio che guarda sulla contrada di Campo Marzio v'è l'abitazione del Priore che attualmente è il sig. Vincenzo Castori presso il quale dimora il primo guardiano. Al portone d'ingresso trovasi uno stabile corpo di guardia militare. dal primo cortile interno passando per una grande porta sempre chiusa a chiave e custodita da guardiani, si viene in altro cortile entro al quale sorge un secondo edificio contenente i quartieri per i forastieri nel cui centro esiste la cappella sotto l'invocazione di S. Carlo che nelle feste è uffiziata da apposito cappellano. I vasti magazzini a volto per le mercanzie e le piazze per lo sciorino vi occupano il rimanente spazio [...] Tutto il recinto di questo Lazzeretto è rinserrato da solido muro dell'altezza di circa 3 Klafter. Questo Lazzeretto è destinato per la contumacia di bastimenti con patente netta che dura dai 14 fino ai 42 giorni per mercanzie ed i passeggeri provenienti da Ponente e Levante. Per il servizio sanitario sono stabiliti due guardiani di fissa ispezione” (Girolamo AGAPITO, *Descrizione storico - pittorica della fedelissima città e porto franco di Trieste*, Trieste, Edizioni Italo Svevo, 1972, p. 43-44).

<sup>15</sup> Giorgio GIUDICI, “I lazzeretti di Trieste del '700”, *Quaderni Giuliani di storia*, a. V, giugno 1984, n. 1, p. 42-43.

<sup>16</sup> Claudio VISINTIN, *I lazzeretti delle città di Trieste*, Trieste, Edizioni Italo Svevo, 2008, p. 26-27.

<sup>17</sup> Euro PONTE, “Un lazzeretto dell'Ottocento nell'alto Adriatico: Muggia, in provincia di Trieste”, *Acta Medico- historica Adriatica*, Fiume, 2006, n. 4, p. 237. Cfr. Giovanni GIOVÈ, “Storia del Lazzeretto di Muggia”, *Bollettino del Rotary Club Muggia – Distretto 2060*, settembre 2004, n. 1, p. 20-23.

*Regolamento di Sanità Marittima per tutto il Littorale Austriaco* attraverso il quale si espletava il completo controllo della navigazione, del commercio e della sanità marittima<sup>18</sup>.

I lazaretti, costruiti in località distanti dalle città popolate, dovevano essere forniti di abitazioni e, più in generale, di tutte le comodità necessarie a esercitare l'amministrazione sanitaria e la sorveglianza richieste a tali istituzioni. Siccome dovevano custodire, per un determinato periodo, bastimenti, uomini e merci, andavano strutturati in modo che "i primi vi trovino sicurezza, i secondi la comodità della vita, e i terzi la necessaria ventilazione, e che ne gli uni ne gli altri si mettano a contatto pericoloso con altri uomini o altri corpi conduttori e suscettibili dell'infezione"<sup>19</sup>. Il periodo di contumacia era proporzionale "al pericolo dei luoghi di provenienza, fondati sospetti o altri accidenti del viaggio", e dipendeva dal tipo di patente esibita dalle imbarcazioni: per la *Patente Brutta* e la *Patente Sospetta* o *Tocca* il periodo di segregazione previsto era di 32 giorni per navigli e passeggeri e di 40 per le merci, mentre per la *Patente Netta* la stessa si riduceva a 28 giorni per i primi rimanendo fissa a 40 la contumacia delle merci<sup>20</sup>. Onde evitare contatti fortuiti tra merci e uomini lo stabilimento doveva essere provvisto di "tante divisioni quante possono essere le combinazioni dei contumazianti": a passeggeri ed equipaggio, se ragioni maggiori non lo avessero impedito, andava garantita la possibilità di comunicare con chiunque fosse venuto in visita.

Le persone sottoposte a contumacia dovevano attenersi a severe norme comportamentali per non vanificare l'esito della stessa o mettere in pericolo la vita all'interno del lazaretto. Era proibito perciò tenere armi "da taglio, di punta o di fuoco", che andavano depositate in un luogo prestabilito, come pure fumare "in Sentina, o nelle Boccaporti de Navigli" o appicare il fuoco a pece, catrame o materie simili che potevano originare incendi dagli esiti imprevedibili; per lo stesso motivo ai passeggeri era imposto di non fumare nei piazzali adiacenti magazzini o tettoie ma solo nei loro quartieri. Sempre per motivi di sicurezza era vietata la presenza

<sup>18</sup> Archivio di Stato - Trieste (=AST), *I. R. Governo del Litorale, Atti Generali*, B. 563, fasc. 105: "Generale Regolamento di Sanità Marittima per tutto il Littorale Austriaco".

<sup>19</sup> IBIDEM.

<sup>20</sup> Per un approfondimento della tematica relativa alla contumacia o quarantena rinviamo al volume di Andrea W. D'AGOSTINO, *Contagio... sudore, lacrime e sangue in tempi di pestilenze*, Quart, Industria Grafica Editoriali Musumeci, 1999, p. 180-189.

di animali, la *piantagione* di alberi da frutta e la coltivazione di *erbaggi*; la terra, recitava il Regolamento, “devesi mantenere a Prato naturale e non artificiale, onde i Piazzali siano conservati netti e non visi occulti fragmenti di materia suscettibile”<sup>21</sup>.

Il portone d'ingresso del lazaretto e le entrate “de' Porti” erano custoditi da sentinelle armate che in tal modo le proteggevano “da ogni clandestina personale e reale importazione o esportazione”. Era altresì precluso il libero ingresso ai curiosi, specie la domenica e nei giorni festivi, come pure qualsiasi cosa potesse in qualche maniera compromettere “i risguardi di Salute, di Polizia, e di Sicurezza”. I dipendenti del lazaretto erano acuartierati lontano dagli spazi riservati alla contumacia, e qualora si fosse manifestato “qualche accidente sospetto o reale”, ai medesimi era impedita ogni comunicazione con l'esterno o di allontanarsi senza il permesso delle autorità. Al tramonto il suono della campana avvisava che i *contumacianti* dovevano ritirarsi nei loro alloggi, dai quali uscivano solo allo spuntare del giorno dopo averne nuovamente udito il suono; tutte le porte d'ingresso ai locali di contumacia chiudevano e aprivano ai due rintocchi di campana.

I lazaretti erano provvisti pure di una cappella nella quale la domenica e nei giorni festivi il cappellano celebrava la messa che veniva ascoltata nei piazzali adiacenti o dagli alloggi per evitare che ci fosse “commercioscolazione di contumacie”; lo stesso cappellano poteva somministrare i sacramenti agli infermi solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione del Magistrato Centrale. In caso di decesso il cadavere, sepolto nudo e cosparso di calce, doveva essere tumulato in fosse profonde 5 piedi; gli effetti personali del defunto, se non contaminati, venivano inventariati e custoditi per essere consegnati ai famigliari, altrimenti andavano bruciati.

### *Il lazaretto istriano*

Il governo austriaco, che non aveva mai cessato di applicare tutti i mezzi possibili per tutelare la salute pubblica nei suoi vasti territori e preservare la popolazione dagli attacchi micidiali della peste, nel 1815 progettò di realizzare in Istria un lazaretto e porto di contumacia, “per

<sup>21</sup> AST, I. R. *Governo del Litorale, Atti Generali*, B. 563, fasc. 105.

espurgare i Bastimenti, gli Uomini e le Merci impestate, o provenienti da luoghi infesti da male contagioso”<sup>22</sup>, in aggiunta a quelli già esistenti a Trieste e Fiume.

La scelta della località più idonea a ospitare tale struttura fu affidata dall'I. R. Governo del Litorale al direttore dell'Istituto di Veterinaria di Vienna de Vitz, coadiuvato nella sua missione dal *provvisore alle fabbriche e strade* Pietro Nobile cui fu affidato l'incarico “di estendere le proprie rimarche sui porti visitati, e riscontrati forniti delle vantaggiose prerogative richieste per la costruzione dello stabilimento”<sup>23</sup>. Al termine del sopralluogo solo tre porti, quello sito alla foce del Quietto, quello di Pola e di Rovigno furono ritenuti in grado di accogliere una simile struttura.

A vantaggio di Porto Quietto giocavano la facilità di entrata e uscita dall'insenatura, la profondità del mare all'imboccatura della valle e vicino le sponde, la sua felice posizione rispetto ai venti, la bontà dell'ancoraggio e, soprattutto, il fatto che nel porto la Serenissima era solita far trascorrere la contumacia alle navi che provenivano da luoghi ritenuti sospetti alla cui custodia veniva posta una feluca armata<sup>24</sup>. Le prerogative principali del porto di Pola erano invece la sua vastità, profondità e la pulizia del fondo, cui si contrapponeva però “la ristrettezza del Rombo de Venti con il quale vi può entrare, e sortire il Navigatore” e l'assenza di sorgenti d'acqua negli isolotti antistanti. Dei tre porti considerati, Rovigno era quello che soddisfaceva il maggior numero di requisiti indispensabili nell'erezione di tali stabilimenti.

Come rilevò il Nobile, nel porto di Rovigno la profondità del mare all'imboccatura e nei pressi dell'isola di S. Caterina era ritenuta sufficiente per l'approdo di qualsiasi legno da guerra o bastimento mercantile; il fatto poi che l'isola, tutta o in parte, fosse adibita a lazzeretto di contumacia non

<sup>22</sup> IBIDEM, B. 562, fasc. 84: Osservazioni preliminari relative alla scelta di un Porto nell'Istria capace di contenere un Lazzeretto e Porto di contumacia per espurgare i Bastimenti, gli Uomini e le Merci impestate, o provenienti da luoghi infesti da male contagioso; comprendenti le sole viste di costruzione architettonica, Fiume, li 30 Giugno 1815.

<sup>23</sup> IBIDEM.

<sup>24</sup> AST, *C. R. Governo in Trieste, Sanità e Lazzeretti (1776 - 1809)*, B. 128. Nonostante i controlli armati, la fuga dalle imbarcazioni era una circostanza molto frequente. Nel 1776 due soldati erano fuggiti dalla fregata veneta “Ercole” proveniente dall'Oriente e ancorata a Porto Quietto per scontare la contumacia. Della fuga erano state tempestivamente informate sia le autorità giurisdizionali di Cittanova che i Provvisori alla Sanità di Capodistria incaricati “d'invigilare su detti fuggiaschi in caso di loro arrivo in queste parti Austriache, acciò sieno colli dovuti riguardi arrestati”.



pregiudicava l'attività commerciale della città giacché solo una parte dell'ampio porto sarebbe stata destinata all'uso, "lasciando il rimanente del Porto ad uso di libera pratica". Sull'isola di S. Caterina, sufficientemente grande "per supplire anche con una sua porzione ai bisogni dello stabilimento", si sarebbe potuto sistemare con poco dispendio di denaro la parte rivolta verso la *Vale dell'One (Val da Lòne)* per edificarvi i magazzini e le piazze di espurgo delle mercanzie, e il materiale ricavato si sarebbe potuto impiegare nell'erezione delle fabbriche, del molo e delle rive. La costruzione di cisterne avrebbe poi potuto supplire alla mancanza d'acqua dolce necessaria "per gli usi della Vita"<sup>25</sup>.

Il progetto fu posto al vaglio delle autorità politiche e sanitarie che non tardarono a esprimersi in merito. Il 2 ottobre 1815 l'I. R. Governo di Venezia inviò all'I. R. Aulica Commissione Centrale d'Organizzazione alcune conclusioni negative circa la paventata creazione di un lazaretto di disinfezione a Rovigno o in un qualsiasi altro porto dell'Istria. Le perplessità avanzate dalle autorità riguardavano soprattutto l'impossibilità di vedere soddisfatti con tale scelta i criteri sanitari richiesti da simili stabilimenti, le grandiose spese cui si sarebbe andati incontro nell'allestimento dell'opera, le ripercussioni negative sui commercianti, sulle merci e sull'economia in generale e i danni arrecati alla penisola istriana dall'attivazione del lazaretto "invece dei vantaggi prospettati dalla Superiore Autorità per l'Istria"<sup>26</sup>.

Santa Caterina, fu rilevato, "era uno scoglio mal sicuro per l'ancoraggio per la poca ed insufficiente tenacità del fondo, per l'impeto de' Venti che dominano quelle acque, elementi che precludono l'occorrente tranquillità e sicurezza de' Legni che vi approdano". Vi era poi la necessità di impedire "la commescolazione fra di loro, ancorché sieno in diversi gradi e con differenti risguardi di contumacia" delle imbarcazioni ritenute infette. Ogni prolungamento della quarantena, infatti, avrebbe avuto riflessi negativi sul commercio, senza contare l'esigenza di avere fabbricati per la separazione delle merci contaminate da quelle non infette e di bastimenti e persone per verificare le condotte.

Forti perplessità sull'erezione di un lazaretto "sporco" a Rovigno furono espresse pure dal Magistrato di Sanità Marittima di Venezia per il

<sup>25</sup> IBIDEM.

<sup>26</sup> IBIDEM, "Rassegna le richieste informazioni sul lazaretto di disinfezione a Rovigno, Venezia, 2 Ottobre 1815".

quale l'infelice situazione geografica del suo Porto, visto che si trattava di un ancoraggio mal sicuro anche per imbarcazioni non legate alla salute pubblica, "tanto più lo sarebbe per navigli infetti o sospetti di contagio, che a causa de' venti che vi dominano potrebbero mescolare le imbarcazioni sane con quelle infette, sconvolgendo così le operazioni preliminari di inizio contumacia di ciascuna imbarcazione"<sup>27</sup>. Altro grave inconveniente, secondo il Magistrato, era rappresentato dalla necessità per i proprietari delle merci o dei loro "raccomandatarj" di Trieste o di Venezia di recarsi in Istria "a presiedere all'esattezza degli scarichi, alle riparazioni delle ballature e de' recipienti che dopo un lungo viaggio sempre occorrono a salvezza de' più preziosi effetti altrimenti facilmente deperibili"<sup>28</sup>, per evitare il quale sarebbe stato necessario il noleggio di un legno per il loro trasporto nelle suddette città. Se poi l'intento delle autorità era di creare un lazaretto per l'espurgo d'imbarcazioni realmente attaccate dalla peste, potevano trascorrere anche degli anni senza che vi fosse una reale contaminazione dovuta al morbo, per cui non c'era ragione di erigere uno stabilimento costosissimo col rischio che rimanesse inattivo per un così lungo periodo.

Anche la contiguità di S. Caterina alla popolosa città di Rovigno deponava contro tale iniziativa. Seppure la peste non si propagasse per corruzione dell'aria "ma per contatto del pestilenziale miasma", era preoccupante la poca distanza che intercorreva tra la città e l'isola che non avrebbe impedito "qualunque commescolazione ed arbitrio tanto rapporto di Legni che alle Persone in Lazaretto in un sì prossimo contatto con una popolazione di oltre 10.000 abitanti adestrati negli esercizi della Navigazione e dedita al Contrabbando, circostanza anche questa delicatissima per li risguardi di pubblica salute"<sup>29</sup>. Sarebbe stato inoltre alquanto pericoloso erigere a Rovigno un *porto sporco* senza istituire una magistratura in grado di gestirlo che fosse preparata e dotata di grande autorità, tanto più che un lazaretto per la disinfestazione richiedeva la presenza di "bassi fondi per l'istituzione di cavane ad caso di lavacri, espurghi, immersioni", elementi questi che non sembravano sussistere a S. Caterina.

Un giudizio negativo fu espresso pure dal Commissario del Circolo di

<sup>27</sup> IBIDEM, "Parere dell'I. R. Magistrato di Sanità marittima di Venezia sulla progettata erezione di un Lazaretto sporco in Rovigno, Venezia, 21 Settembre 1815".

<sup>28</sup> IBIDEM.

<sup>29</sup> IBIDEM.

Fiume, il quale individuò nell'iniziativa un espediente politico volto a far prosperare il commercio della provincia e far risorgere Rovigno dalla decadenza. Lo stesso Commissario ammonì che se fosse venuta a mancare la fiducia nelle operazioni di espurgo in questa località da parte delle magistrature di sanità estere, sarebbero stati enormi i danni recati alla navigazione e al commercio.

Alcuni mesi più tardi, e precisamente nel marzo 1816, anche il Magistrato di Sanità di Trieste si schierò in merito al paventato lazzaretto. Se era stato deliberato di erigere nella Provincia dell'Istria un luogo di contumacia collocato a media distanza fra il porto di Venezia e quello di Trieste, leggiamo nella missiva inviata all'I. R. Governo delle Coste Marittime, certamente la località di Rovigno era la più idonea a ospitare tale struttura. Tuttavia, secondo il Magistrato, in tutto il Mediterraneo i porti con lazzaretto erano situati nelle vicinanze dello scalo principale e sotto la costante sorveglianza del locale Magistrato di Sanità, che poteva in qualsiasi momento accertarsi di ciò che accadeva al suo interno e di conseguenza agire rapidamente qualora le circostanze lo avessero richiesto. L'erezione di un luogo di segregazione a Rovigno, che distava 60 miglia da Trieste, avrebbe impedito al Magistrato di Sanità di quest'ultima di essere ragguagliato in giornata "degli accadimenti nel Lazzaretto", e di conseguenza la direzione non avrebbe potuto essere informata per tempo sulle iniziative da adottare nei casi urgenti. Bisognava altresì riflettere sulla perdita di tempo, sul rischio e sulle spese che i negozianti avrebbero incontrato nel trasportare da Rovigno a Trieste le loro merci dopo l'espurgo, oltre a quelle per il mantenimento in loco di un loro agente.

Le perplessità del Magistrato di Sanità di Trieste non si discostavano da quelle espresse dalle due precedenti istituzioni, vertenti principalmente sulla posizione infelice dello scoglio di S. Caterina, sulla poca consistenza del fondo e sulle spese cui si sarebbe andati incontro "se anche coll'arte si riparasse a tali difetti"<sup>30</sup>.

Nonostante i giudizi negativi formulati delle autorità politiche e sanitarie fu deciso di sentire, vista anche l'importanza della materia trattata, il parere dei *naviganti* e del Capitano del porto di Rovigno<sup>31</sup>. Quest'ultimo,

<sup>30</sup> IBIDEM, "All'Eccelso Imp. Reg.o Governo delle Coste Marittime, Trieste, 16 Marzo 1816".

<sup>31</sup> IBIDEM, "Protocollo osservato per rilevare la qualità del Porto di Rovigno proposto per l'erezione d'un lazzaretto, Rovigno, 6 Gennaio 1816".

Andrea Rocco, pur riconoscendo che il canale posto tra l'isoletta di S. Caterina e la parte di là della città era esposto ai venti di ponente e libeccio, affermò che si sarebbe potuto ovviare a tale inconveniente “fabbricando un gran molo il quale benché con grandi spese avrebbe sicuramente l'effetto desiderato”, giudizio questo che trovò concordi i *naviganti* e proprietari di barca Mattio Cherin detto Costiera, Giuseppe Quarantotto, Valerio Benussi e Antonio Sbisà.

Dopo avere raccolto per due anni le opinioni più disparate in merito alla realizzazione di un lazaretto “sporco” in quel di Rovigno, nel settembre del 1819 fu organizzata una ricognizione sul campo con lo scopo di sincerarsi della sua reale fattibilità. La commissione, composta dal Consigliere di Governo Jennicher, l'Ingegnere Circolare Ernesto Schwarze, dall'Attuario Distrettuale facente funzione di Commissario Distrettuale Giacomo Angelini, dal Vice Capitano del Porto Andrea Rocco, dal Dipartimento di Sanità Vincenzo Beroaldo e dal membro del Magistrato Centrale di Sanità di Trieste Gennaro de Fecondo, nel corso del sopralluogo individuò una serie di elementi che deponevano a favore dell'erezione in questa località di un porto contumaciale. Anzitutto la posizione isolata di S. Caterina che impediva ogni comunicazione “in tutto il suo circuito dal Mare, meglio di quello che se fosse in Terra ferma”. Essendo, infatti, il porto raggiungibile attraverso due imboccature, si aveva il vantaggio che nel momento in cui un naviglio sospetto fosse entrato attraverso l'imboccatura di Monte Aureo, un altro, libero da contagio, avrebbe potuto utilizzare l'imboccatura di S. Caterina senza compromettere in questo modo “li riguardi Sanitarj”. La profondità del mare offriva il vantaggio che i navigli, con la costruzione di uno o due piccoli moli, si sarebbero facilmente accostati per lo scarico del materiale senza l'aiuto di peote, e la stessa presenza dell'isola, di secche e del fondo costituito da “giarra grossa” garantivano alle imbarcazioni un ottimo ancoraggio. Uno dei maggiori vantaggi tuttavia era rappresentato dal fatto che le merci, “dopo ottenuta la pratica possono esportarsi liberamente dalla parte opposta del Lazaretto, e caricarsi sopra li stessi navigli senza passare per le località interdette” evitando in questo modo ogni contatto tra lo sbarco di prodotti contaminati e l'imbarco di quelli già spurgati.

L'erezione di uno stabilimento di segregazione, stando alla commissione, non sarebbe stata poi oltremodo dispendiosa in quanto, una volta portato a termine il livellamento dell'isola, questo avrebbe fornito tutto il

materiale necessario alla costruzione degli edifici, delle rive e dei moli. L'ultima osservazione riguardava lo spazio portuale destinato alle imbarcazioni da sottoporre a espurgo che, a parere della stessa commissione, andava continuamente custodito da barche armate o chiuso con catene da ambo le parti, giacché, vista la profondità del mare, non era fattibile la costruzione di mura che cingessero il porto. Il vice Capitano del Porto Andrea Rocco e il Deputato di Sanità Vincenzo Beroaldo sconsigliarono però l'impiego di catene per la chiusura del porto giacché tale accorgimento non garantiva sufficiente sicurezza. Se utilizzato, affermarono, esso avrebbe impedito soltanto il passaggio dei navigli "e non mai li possibili Contrabandi", per cui sarebbe stato meglio "conservare continuamente le guardie a vista sì di giorno che di notte, come si praticano né Lazzaretti di Marsiglia che si trovano distanti dalla Città e del Porto di Marsiglia tre miglia circa".

### *Conclusione*

Il tanto auspicato porto di contumacia e lazaretto istriano non fu mai realizzato: ciò lo possiamo dedurre dal fatto che dopo il 1819 non troviamo nessun documento che ne certifichi l'esistenza. Non sappiamo neppure perché il progetto, nonostante l'impegno profuso, non fosse stato portato a termine. Forse, ma siamo nel campo delle supposizioni, le argomentazioni edotte dalle autorità sanitarie ed espresse attraverso i due più importanti organi di controllo della salute pubblica, le magistrature di Venezia e Trieste, furono ritenute sufficientemente valide da far declinare la realizzazione del progetto, oppure prevalsero le ragioni di natura economica esternate dall'I. R. Governo di Venezia che vedeva nel prospettato lazaretto un ostacolo al decollo economico della regione. A prescindere dalle motivazioni, nel corso dell'Ottocento in tutta l'area alto-adriatica continuarono a essere operativi solo i lazaretti di S. Francesco (Fiume) e quello triestino di S. Teresa, sostituito nella seconda metà del secolo da quello di S. Bartolomeo che, dopo più di quarant'anni di attività, alla fine del primo conflitto mondiale cessò la sua attività divenendo proprietà del demanio militare.

## Documenti allegati

ARCHIVIO DI STATO - TRIESTE

Fondo *I. R. Governo del Littorale, Atti Generali (1814 - 1850)*

Busta 562, fasc. 84.

*Osservazioni preliminari relative alla scelta di un Porto nell'Istria capace di contenere un Lazaretto e Porto di contumacia per espurgare i Bastimenti, gli Uomini e le Merci impestate, o provenienti da luoghi infesti da male contagioso; comprendenti le sole viste di costruzione architettonica*

In ossequiosa osservanza degli ordini contenuti nel venerato Decreto N.ro 8960 delli 10 Giugno dell'Eccelso Governo del Littorale, il sottoscritto concertò con il Sig. de Vietz Direttore del Istituto di Veterinaria di Vienna quanto occorreva per intraprendere il Viaggio del Littorale dell'Istria e delle Isole e Coste del Quarnero, come ordinava il sulodato Precetto, e l'intraprese di fatti partendo da Trieste il giorno 13 Giugno spirante.

Lo scopo principale indicato al sottoscritto fu di accompagnare il Sig. Direttore sudetto, il quale all'incarico della sua missione unisce anche particolarmente quello di visitare i Porti dell'Istria e di indicare quale di essi potrebbe convenire allo stabilimento d'un Lazaretto sporco; perciò dopo aver di concerto con il Sig. Direttore fatte le preliminari osservazioni locali, il sottoscritto fu dal medesimo ricercato di estendere le proprie rimarche sui porti visitati, e riscontrati forniti delle vantaggiose prerogative richieste per la costruzione dello stabilimento, riserbandosi Egli l'incarico di emettere il suo giudizio sopra le altre circostanze politiche e sanitarie che potrebbero rendere piuttosto preferibile un Porto che l'altro tra i contemplati.

A tale richiesta il sottoscritto corrisponde esponendo qui, che tre sono i Porti tra i visitati, i quali si presentarono in differenti gradi suscettibili di una tale destinazione cioè

Il Porto Quietò

Il Porto di Rovigno

Il Porto di Pola

e che tra questi, quello di Rovigno manifesta le migliori qualità come dal pararello delle segti osservazioni parziali risulta.

Per facilitare e documentare le medesime, converrebbe che vi si trovassero allegati i rispettivi Piani di situazione, siccome però il tempo impiegato nel esame dei sudetti Porti non permise al sottoscritto di rilevare geometricamente i contorni, così Esso ne adduce qui soltanto sub ./. le semplici indicazioni lineari ideali, ove si trovano marcate le profondità delle acque del Mare scandagliate, percorrendo a varie distanze gli andamenti delle coste interessanti la praticabilità dei Porti medesimi.

Porto Quietò

Il Porto Quietò distante da Cittanuova di circa 2000 Klafter è un senno di Mare la di cui imboccatura guarda Sud West, ed è formato da due sponde che s'innoltrano dentro Terra quasi parallelamente fino alla lunghezza di circa 560 Klafter. La sponda

sinistra verso Cittanuova percorre in seguito una linea alquanto curva verso l'interno della Valle; la sponda destra segue una linea serpentina, che con due sinuosità va a costituire due Porti, l'uno senza nome in *N* nella sponda della punta del dente, l'altro *O* assai noto sotto il nome di Val di Torre. Ambe le sponde continuano poi in varie direzioni verso *B*, e vanno a racchiudere il letto del fiume Quietto, che getta le sue acque nel Canale o Seno di Mare fin qui descritto.

Il Porto Quietto celebrato per la profondità delle sue Acque tanto alla imboccatura *A*, che vicino alle sponde *P*, *N*, *S* e *Q*, *R*, non lo è meno per la sua felice esposizione rispetto ai Venti dominanti, per la bontà del suo fondo di ancoraggio, e per la facilità di entrarvi e sortirvi, motivo per cui ogni Vacello vi può trovare sicurezza, ed i Veneti se ne servirono principalmente per ricoverare all'ancoraggio il Legni da Guerra che sortivano incompleti dal Arsenal di Venezia, facendo particolar conto del senno *N*, come fanno tutto di i Bastimenti che da qualche tempesta o vento contrario sono obbligati di ricercare ricovero nel Porto Quietto.

Il Porto di Val di Torre nel seno *O* fu ed è l'unico caricatore per i legnami da costruzione e da fuoco provenienti dal Bosco di Montona, i quali fatti discendere lungi il fiume Quietto trovano qui in sufficiente altezza di Acqua le barche da trasporto per l'ulteriore loro destinazione; così dicasi del Legname da fuoco proveniente dagli altri vicini boschi il quale chiama ivi una concorrenza di esportazione formante il più vivo ed utile Commercio di questo genere nell'Istria.

La Costa *R*, *T* ed *O*, *V* è la superficie acquee compresa tra l'una e l'altra, trovasi sfornita dell'Acqua necessaria alla praticabilità della navigazione poiché il Quietto discendente nella direzione *B*, *C* spande a destra e sinistra la Terra portata secco nelle piene, in odo che il riempimento va ormai a rendersi sensibile anche nel Porto stesso di Val di Torre.

La profondità delle Acque lungi le Coste, marcate in piedi di Vienna alla fig. a 1 sono il risultato delle osservazioni locali fatte in quest'incontro; i punti di scandaglio furono approssimativamente determinati facendo camminare sulle sponde un Uomo che marcava in quelle le distanze di un costante numero di passi, mentre costeggiando con la barca parallelamente alle sponde medesime, si gettava lo scandaglio in direzione rettangolare alle sudette, in faccia ad ogni distanza.

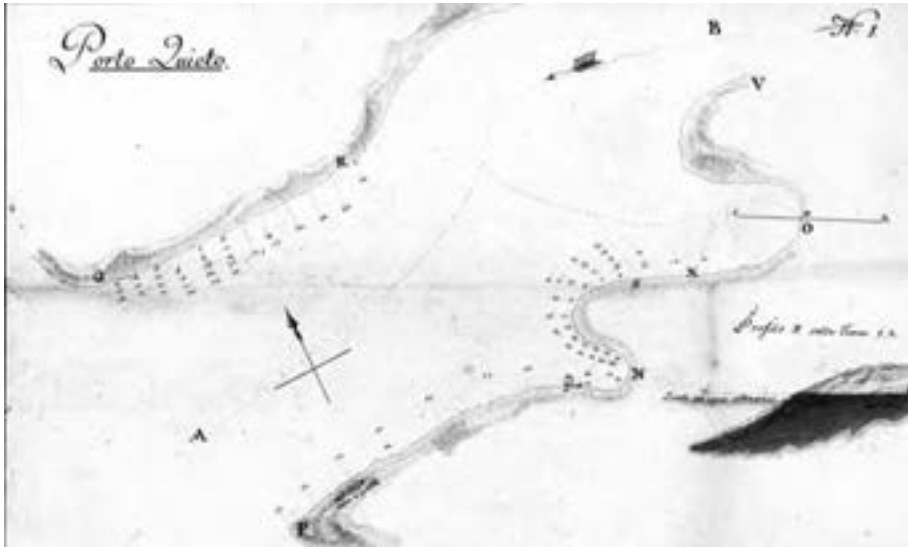
Scorrendo in tutta l'attenzione il Porto Quietto si trova che il Senno *N* sia la località più favorevole ed adatta allo stabilimento del meditato Lazaretto di rigorosa Contumacia.

Gli avanzi di un piccolo molo *u*, *y* e le vestigia d'una riva *g*, *r* dimostrano che anche in altri tempi quel luogo fu destinato alla maggior sicurezza de' Navigli; la sua situazione al coperto dai Venti, la profondità delle Acque, e la bontà del fondo del Mare, sono le qualità locali che parlano a suo favore.

La rettificazione di questo Porto al suo uso meditato si otterrebbe: fabbricando e prolungando il Molo sudetto *u*, *y* e stabilendo e costruendo le rive, i magazzini, le piazze di espurgo, e le Abitazioni sulla sponda *N* da separarsi dal Continente straniero al Lazaretto, mediante un gran muro di recinto.

Ma questi lavori riuscirebbero difficili e dispendiosi, giacché le sponde che sono di dura pietra calcarea s'inalzano considerabilmente al di sopra del livello dell'Acqua, e formano un profilo pressa poco come in *X*, che converrebbe ridurre al piano *l*, *2* a forza di lavoro di Mina e Scalpello.

Questo difetto dell'altezza delle rive trovasi assai maggiore in tutta la Costa del



*Porto Quieto*

Quieto, motivo per cui fuori del Senno *N*, niun altra località potrebbesi presciogliere per il più facile lavoro.

Questa località manca di Acqua viva per gli usi della vita, come manca in tutte le sponde del Quieto. La sorgente che scorre in *X* a poca distanza di Val di Torre, non offre l'Acqua della purità necessaria a farne uso di bevanda, perciò lo stabilimento dovrebbe provvedersi di Cisterne.

### Porto di Rovigno

La Città di Rovigno a due Porti, l'uno *O* detto della Borra, l'altro *M, N* attorno l'Isola di S.ta Catterina. Il primo serve a contenere la maggior quantità delli Bastimenti grossi, nel secondo si trattengono ordinariamente le Barche e Bastimenti che devono fare lunga Stazione nel Porto.

Quello va soggetto alquanto alla Borra, ma i Navigli vi stano sicuri attaccati ai Canapi, ed all'Ancora; questo è al coperto dei venti dominanti, ed i Bastimenti o Barche che si ormeggiano all'Isola di S.ta Catterina si trovano in sicurezza. L'entrata a questo secondo Porto si fa indistintamente per l'inboccatura e parte *N* come per *M*, questa seconda viene però preferita talvolta stante la maggior facilità che i Venti dominanti offrono al cordaggio di un Bastimento.

L'Isola di S.ta Catterina e di S. Andrea si trovano per rispetto al Porto situate in modo che anche nel gran movimento delle Acque del Mare i Porti *M* ed *N* godono della calma, anzi la prima trovasi fornita d'una banca o scoglio che si avvanza nel Mare nella direzione *C, D* rendendo particolarmente più sicura e tranquilla la posizione del Porto *M* vicino all'Isola.

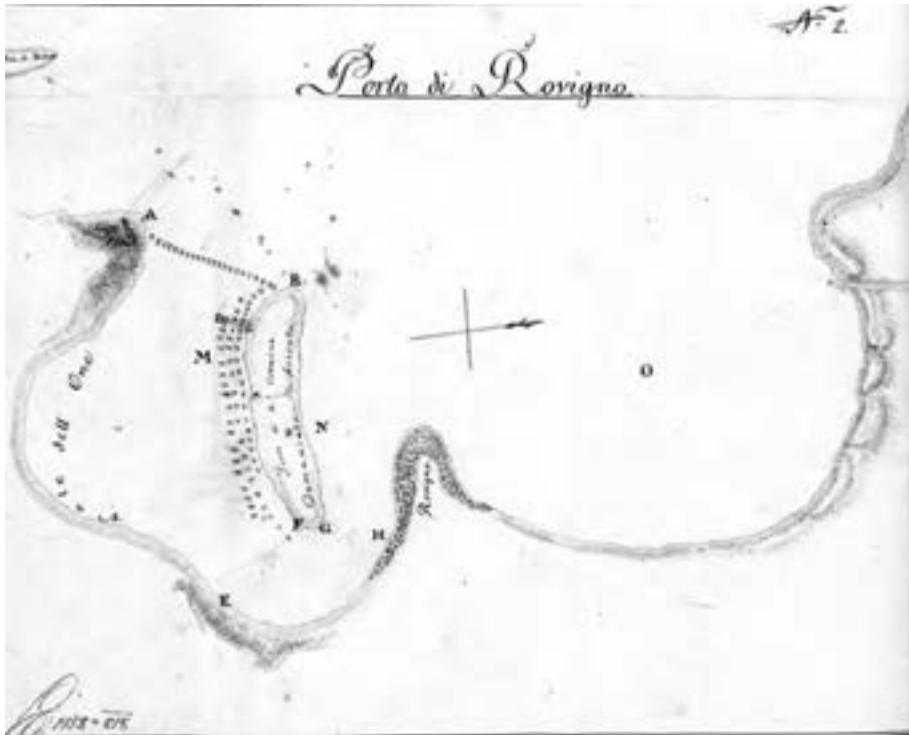


Avendo già a prima vista giudicato che l'Isola sudetta di S.ta Catterina sia suscettibile di essere dedicata ad uso del Lazaretto, si esaminarono le sue qualità locali, e furono trovate come siegue. La circonferenza dell'Isola è di circa 700 Klafter, la sua larghezza in  $a, b$ , di circa Klafter 70, la sua superficie circa Klafter quadrati 50.000, l'elevazione della sue sponde dal livello dell'Acqua del Mare dalla parte  $M$  è poco rilevante massima nella situazione  $a$ .

Il masso dell'Isola è di pietra calcarea rivestita da poca terra che offre una vegetazione di Ulivi e di cespugli. La metà dell'Isola ove esiste l'avanzo di un Convento e Chiesa appartiene al Demanio, l'altra metà è di ragione privata. La imboccatura del Porto in  $A, B$  è larga circa Klafter 220, le profondità dell'Acqua furono scandagliate in distanza di ogni dieci Klafter e trovansi indicate sul Piano ideale. La distanza dell'isola dal Molo di Rovigno nella direzione  $G, H$  è di Klafter 80, la distanza minore  $F, E$  dalla sponda di Val del One è di circa Klafter 130. La profondità delle Acque scandagliate parallelamente all'Isola in distanze diverse di Klafter 5, 30 e 45 si trovano marcate sul piano. La banca  $C, D$  è di circa 25 Klafter di lunghezza e di 20 di larghezza vicino all'Isola.

Da tutto ciò si può dedurre:

- 1) Che la profondità delle Acque all'imboccatura ed a competente distanza dalle rive dell'Isola sia sufficiente per l'approdo di qualsiasi gran Legno da guerra, e così relativamente per ogni Bastimento mercantile più vicino alle Sponde.
- 2) Che la Navigazione e la praticabilità del Porto di Rovigno nulla verrebbe a perdere in linea del suo Commercio ordinario se l'Isola di S.ta Catterina, o tutta o in parte venisse dedicata ad uso di Lazaretto di contumacia destinando l'apertura del Porto  $A, B$  all'entrata dei soli Bastimenti e Navigli infesti, e lo spazio  $A, B, E, F$  al uso di Porto sporco, lasciando il rimanente del Porto ad uso di libera pratica.
- 3) Che tutti i Bastimenti in contumacia troveranno una perfetta sicurezza nel Porto sporco qualora la banca  $C, D$  venghi prolungata artificialmente nel Mare di circa 20 o 25 Klafter costituendo ivi il Molo per lo scarico delle Merci.
- 4) Che l'Isola di S.ta Catterina è grande a sufficienza per supplire anche con una sua porzione ai bisogni dello stabilimento, e che il recinto di contumacia potrà garantirsi da ogni miscuglio e contatto mediante i mezzi che offre la fabbricazione e la sorveglianza.
- 5) Che l'appianamento di quella porzione dell'Isola dove si dovranno erigere i Magazzini e formare le piazze di espurgo delle Mercanzie sia ottenibile sulla Costa verso  $M$  con poco dispendio; il materiale ricavabile potrà impiegarsi alla costruzione delle fabbriche, Molo e rive, ed abbisognandone di più si potrà estrarre il restante dalla Cava sulla Sponda  $A$ , la quale fornì già a Venezia i gran massi impiegati alla costruzione delle Procurative ed altri pubblici e privati Edifizj. Gli altri materiali poi come Calce, Legname e Sabia, sono ottenibili dai luoghi vicini, così dicasi delle Pietrecotte ed altri di Terra cotta.
- 6) La mancanza dell'Acqua viva e dolce per gli usi della Vita, può venir corretta mediante la costruzione di Cisterne.



*Porto di Rovigno*

### Porto di Pola

Il Porto di Pola capace per la sua estensione e profondità di acqua di contenere una gran flotta al coperto dei Venti, e degli insulti del Mare tempestoso à delle prerogative e dei difetti troppo celebri per abbisognare qui d'una descrizione, la quale non sarebbe possibile altronde di qui renderla esatta stante la ristrettezza del tempo e scarsità di mezzi impiegati ad esaminarlo.

Le sue prerogative principali sono la vastità e profondità del recipiente, la netezza e bontà del suo fondo; il suo difetto la ristrettezza del Rombo de Venti con il quale vi può entrare, e sortire il Navigatore. Considerato sotto il punto di vista di stabilire in quello il Lazzeretto di Contumacia, le prime ricerche furono portate ad esaminare le Isole che sorgono nel gran recipiente.

L'Isola detta Scoglio grande fu a primo sguardo riconosciuta incapace a tale scopo, perché si alza immediatamente dal mare con alte e dirupate sponde sassose, che danno all'Isola la forma di bel elevata Collina, dove non si potrebbero addattare né i Magazzini, né le altre parti dello stabilimento senza tagliarne una sua porzione quasi a livello del Mare, ciò ché consigliabile non è, e ciò tanto meno in quanto che

quella situazione destinata dalla natura alla difesa del Porto, fu messa già a profitto dall'arte militare che vi erresse una Batteria sulla sommità.

L'Isola detta Scoglio di S.ta Catterina avente in circonferenza circa Klafter 156 è troppo piccola per contenere lo stabilimento, ed a troppo poca profondità di Acqua attorno e vicino le sue Sponde per potervi accostare i Bastimenti.

L'Isola detta Scoglio di S.t Pietro, fornito di sufficiente profondità di Acqua alla distanza di circa Klafter 20 dalle sue Sponde, è egualmente troppo piccola è troppo elevata dal livello del Mare per dedicarla vantaggiosamente all'uso ricercato.

L'Isola detta Scoglio degli Ulivi trovasi fornita della profondità di Acqua necessaria al approdo di Bastimenti piccoli vicino alle Sponde, e dei più grandi in distanza di circa 40 Klafter dalle medesime dove potrebbero ancorare con sicurezza sopra il buon fondo e ormeggiare alle Rive. La estensione dell'Isola stessa sarebbe sufficiente per contenere gli Edifizj del Lazaretto, la sua configurazione però à il difetto della elevatezza delle Sponde e della sempre crescente rialzamento del piano a guisa di Collina, cossiché l'appianamento per l'uso già cognito diverrebbe molto dispendioso bensì, ma meno che al Porto Quietto. L'Isola si dovrebbe fornire anche di un Molo per lo scarico delle Merci.

Quantunque sembrare possa male collocato un Lazaretto nel mezzo di un Porto, la vastità di quello di Pola renderebbe tollerabile tale stabilimento in vista di situazione anche nell'Isola sudetta, poiché ai Bastimenti di libera pratica resta sempre un vasto spazio per l'entrata nella direzione *m, n, o* ed *p, q, r*; e per la loro stazione ordinaria trovano in tutta l'estensione del Porto fino d'inanzi Pola stessa in direzione di *o, r* la profondità di Acqua più che necessaria al loro movimento ed ancoraggio.

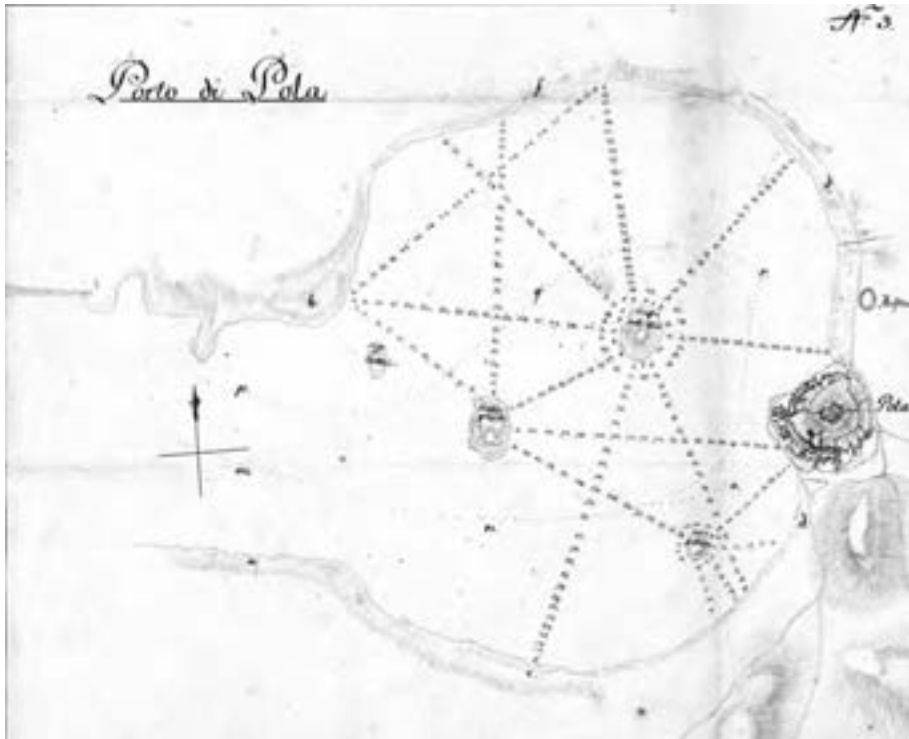
Tutta la costa *a, c, d, e b, f, e*, non presenta verun punto più favorevole dello Scoglio sunominato, parte perché manca del corpo di Acqua necessario, e parte perché il Terreno confinante con il Mare è troppo montuoso. L'Isola sudetta è sfornita di Acqua viva come tutte le altre località qui contemplate e dovrebbero provvederla allo stabilimento mediante apposite Cisterne.

Si è visto fin qui che il parallelo delle qualità dei tre Porti su mentovati riguarda soltanto come fu detto sul principio i gradi di maggiore, o minore facilità ed utilità per errigervi lo Stabilimento del Lazaretto in ragione di Arte edificatoria, e che in tale vista la preferenza sia dovuta al Porto di Rovigno. Il parallelo di tutte le altre circostanze riguardanti la convenienza o di sconvenienza di un tale Stabilimento in uno dei Porti sudetti in vista politica – statistica e sanitaria, formando l'oggetto delle considerazioni del Sig. Direttore sulodato viene qui interamente annesso.

Al sottoscritto resta però l'obbligo di qui replicare, che le presenti Osservazioni sono puramente preliminari e si potranno rettificare ed estendere a tutto il dettaglio ed esattezza geometrica appena quando lo sarà stimato necessario sia per quel unico Porto, che stimerassi di prescegliere, sia per tutti tre i su mentovati.

Fiume li 30 Giugno 1815

Nobile P. provis. delle fabbriche e strade



*Porto di Pola*

---

ARCHIVIO DI STATO - TRIESTE

Fondo *I. R. Governo del Litorale, Atti Generali (1814 - 1850)*

Busta 562, fasc. 84

Rovigno li 4 7bre 1819

Presenti

Il Sig.r Consigliere Ingegnere di Governo D.r Jennicker

Il Sig:r Ingegnere Circolare Ernesto Schwarzer

L'Attuario Distrettuale faciente funzione di Comissario Distrettuale Sig.r  
Giacomo Angelini

Il Sig:r Vice capitano del Porto Andrea Rocco

Il sig:r Vincenzo Beroaldo Deputato di Sanità

Il primo Assistente dell'Ufficio di Sanità agl'arrivi in Trieste qua membro del  
Magistrato Centrale di Sanità residente in Trieste Sig:r Gennaro de Fecondo

Portati li predetti Sigg:ri sopra lo Scoglio di S. Cattarina situato dirimpetto alla Città di Rovigno, all'oggetto di prendere in disamina quella situazione, e rilevare se adattata fosse per errigervi colà un Lazaretto di disinfezione de' Navigli accompagnati con patente Brutta aggravata, sopra di che il Sig:r Ingiere circolare dichiarò che

“Lo Scoglio di S. Cattarina sia distante dalla Città di 150 Klafter verso ponente, che la longhezza di tale Scoglio, o Isola sia di 300 Kf.ter, che la meta del medesimo verso Levante appartenga al Demanio con la Chiesa, e Fabricato dirocato, e che l'altra metà sia di proprietà della Famiglia Conte Calliffi, che alla metà dell'Isola si rilevi la larghezza di 70 Klafter, che la larghezza della punta verso Ponente sia di 130 Klafter, e che il Terrenno sia di una elevazione dolce, che la punta verso Levante sia di una larghezza di 90 Klafter, ed il terrenno meno elevato. Che l'Isola sia circondata e coronata da Rupi in distanza di 2 sino a tre Klafter. Che in due punti cioè uno denominato Muchiar, e l'altro la punta del Mandrachio vi si scorge due Seche la direzione delle quali una v'è verso il Monte Aureo, e l'altra verso il Monte Molini. Per questa situazione viene l'imbocatura del Porto di S. Cattarina diviso in due imbocature, cioè una chiamata l'imbocatura del Monte Aureo, e l'altra l'imbocatura S. Cattarina. Che la parte di detta Isola la più opportuna per l'errezione di un tale Lazaretto sia quella situata verso il Monte Aureo fra le due soprannominate Seche in Lunghezza di 280 Klafter, ove la raggugliata larghezza dell'imbocatura è di 400 Klafter. Che la profondità del Mare in distanza di 30 Klafter dalla Riva sia nella più bassa marea di 15 a 18 piedi, e nella distanza di 100 Klafter per l'ancoraggio sia di 6 sino a 11 Klafter; che il fondo sia solido, buon tenitore, e coperto con Asprè.

Le qualità che costituiscono opportuna la situazione di detta isola per il Lazaretto di disinfezione sono:

1:mo Attesa l'isolata sua situazione viene garantita, e impedita ogni comunicazione in tutto il suo circuito dal Mare, meglio di quello che se fosse in Terra ferma.

2:do Offrendo il Porto due imbocature si ha il vantaggio che nel momento stesso in cui un Naviglio soggetto a tale Lazaretto entra per l'imbocatura di Monte Aureo, un altro libero, entra nel Porto per l'altra imbocatura S. Cattarina senza che l'ingresso d'uno possa in verun modo compromettere li risguardi Sanitarij.

3:zo Che la profondità sopra indicata offre pure il vantaggio che i Navigli con l'errezione di uno, o due piccoli Moli potranno immediatamente accostarsi per effettuare il loro scarico senza altro ajuto di Peote.

4:to Che l'esistenza delle ndicate Seche, l'opposta Costa del Monte Aureo, nonché l'istessa Isola, ed il Fondo buon Tenitore garantiscono li Navigli che colà sono ancorati.

5:to Uno delli più essenziali vantaggi si è le merci dopo ottenuta la pratica possono esportarsi liberamente dalla parte opposta del Lazaretto, e caricarsi sopra li stessi Navigli senza passare per le località interdette, in modo che viene così scansata ogni comunicazione fra le merci libere già disinfettate che si caricano.

6:to che l'errezione di tale Lazaretto non sarebbe dispendioso giachè appianando dell'Isola si acquisterebbe materiale sufficiente tanto per il fabricato dell'Edifizio come per le Rive, e Moli.

La parte del Porto destinato per li navigli soggetti a tale Lazaretto sarà garantita o con la continua Guardia di Barche Armate, o sarà chiusa d'ambidue le parti col

mezzo delle Catene sostenute in qualche punto, giaché attesa la profondità del mare non è fattibile l'errezione di formare un Porto recintato con Mura.

Interrogato il Sig:r Vice capitano del Porto se il Porto in questione sia sicuro da ogni vento, e se il suo Terreno sia buon Tenitore, e di che consista?

R. Che tutto il Porto sia sicuro da ogni vento, che i Navigli possono pure sicuramente ancorarsi essendo il fondo un buon tenitore ed essendo Fondo di Asprè ossia di Giarra grossa.

Interrogato il Sig:r Deputato se conferma quanto espose il Vice Capitano del Porto

R. Egli afferma quanto espose il Sig:r capitano del Porto aggiungendo ch'ei medesimo col fatto l'abbia sperimentato, e non v'a memoria che alcuno avesse percolato.

Fu domandato alli predetti Vice Capitano del Porto, e deputato di sanità se credono sufficientemente garantita la materia di Sanità col chiudere il Porto de' Navigli contumaci con Cattena?

R. La chiusura del Porto con Catena non garantisce minimamente la materia di Sanità, impedisce soltanto il passaggio de' Navigli, o Barche e non mai li possibili Contrabandi, converrebbe piuttosto conservare continuamente le Guardie a vista si di giorno che di notte, come si praticano ne' Lazzeretti di Marsiglia che si trovano distanti dalla Città e dal Porto di Marsiglia tre miglia circa.

(segiono le firme dei membri della commissione)

---

#### ARCHIVIO DI STATO - TRIESTE

Fondo *I. R. Governo del Litorale, Atti Generali (1814 - 1850)*

Busta 562, fasc. 84.

All'Eccelso Imple Re:o governo delle Coste Marittime

Il Magistrato di Sanità in Trieste avanza la con Decreto delli 31. decorso gennajo N. 1349. ordinata informazione in merito al Lazzeretto di disinfezzazione in Rovigno.

Eccelso Governo!

Il venerato Decreto di codes'Eccelso Governo delli 31. decorso Gennajo 1349. relativo al rescritto dell'Aulica Commissione centrale di Organizzazione delli 30. Ottobre anno scorso ingiunge a questo Magistrato di rassegnare il suo consultivo parere sopra la proposizione di erigere in Rovigno, e precisamente sullo Scoglio detto Santa Catterina un Lazzeretto, destinato al ricevimento di Bastimenti infetti, o gravemente sospetti.

Nell'eseguire tale incarico ha l'onore il Magistrato con la restituzione degli comunicati di sommessamente riflettere.

Se l'Aulico Dicastero ha deliberato di far erigere nella Provincia dell'Istria un Lazzeretto atto a ricevere bastimenti infetti, o gravemente sospetti, o se questo esser deve costruito in un sito di meditalio tra il porto di Venezia, e quello di Trieste, certamente la prescelta località di Rovigno è la più opportuna.

Vi si frappongono però tutte quelle difficoltà che il Magistrato di sanità di Venezia, e quell'Imple Reg:o Governo ponderatamente espongono nelle loro Informazioni, e che questo Magistrato dopo attento esame non può non ravisarle degne di particolare considerazione.

Tutti i Porti del Mediterraneo, ove esistono Lazaretti atti a ricevere Imbarcazioni infette, o gravemente sospette sono situati poco lungi dal Porto principale, e per conseguenza sono sotto la giornaliera sorveglianza del rispettivo Magistrato di Sanità. Questo in ogni momento può avere le relazioni, ed anche ocularmente accertarsi dell'andamento degli affari che vengono pertrattati nel Lazaretto, e dare quelli istantanei provvedimenti che il caso e le circostanze esigono.

Erigendosi in Rovigno il Lazaretto questo Magistrato di sanità, attesa la distanza da qui a Rovigno di sessanta Miglia non potrà essere in giornata raggugliato massimo in tempo d'Inverno di ciò che sarà per accadere in detto Lazaretto, ne il Priore, o chi altro avrà la direzione dello stesso potrà ricevere tempestivamente le opportune istruzioni sopra i casi avvenibili d'istantanea urgenza.

Oltre a ciò riflettasi alla perdita di tempo, al rischio, ed alle spese che incontrar dovrebbero i Negozianti nel far trasportare da Rovigno a qui le loro Merci doppo il subito espurgo, oltre a quelle di mantenere colà un loro Agente per riceverle e spedirle.

Ciò che poi merita il massimo riflesso si è al certo la svantaggiosa situazione dello Scoglio di S:a Catterina in Rovigno per essere esposto agl'impeti de' venti, ed ai forti Colpi di Mare, maggiormente poi per la poca tenacità del fondo del Canale di detto Scoglio, che non dà una sicura stata sull'Ancora alli Navigli che vi approdano.

E se anche coll'arte si riparasse a tali difetti, molto rilevante sarebbe la spesa relativa e quella del mantenimento in buon stato.

Per le esposte ragioni oltre agli altri riflessi del Magistrato di Sanità e dell'Imple Reg:o Governo di Venezia non può dispensarsi il Magistrato di non concorrere anche egli nel parere dell'anzidetto Magistrato e Governo di Venezia, cioè che non sia compatibile l'errezione sopra lo Scoglio di S:ta Catterina in Rovigno di un Lazaretto di disinfettazione.

Trieste li 16 Marzo 1816  
GB de Costanzi

---

ARCHIVIO DI STATO - TRIESTE  
Fondo *I. R. Governo del Litorale, Atti Generali*  
Busta 562, fasc. 84.

All'Eccelsa I. R. Aulica Commis.ne Centr.le d'Organiz.ne

L'Imperiale R.o Governo di Venezia rassegna le richieste informazioni sul Lazaretto di disinfettazione a Rovigno

Incaricato questo Governo dall'Aulico decreto dell'Eccelsa I. R. Commis.ne Centrale d'Organizzazione 4 Agosto p.o p.o N.o 13766/986 ad emettere il proprio informativo parere sulla scelta progettata dell'Isola de S. Catterina posta all'ingresso

del Porto di Rovigno per servire ad uso di Porto e Lazaretto per provenienze infette non tardò il Governo a procurarsi le istruzioni opportune per incontrare il meglio che per lui si potesse l'ossequiata superior commissione.

A questo fine richiese al Magistrato di Sanità Marittima le di lui informazioni, ed egli vi corrispose coll'accompagnare l'unito Rapporto che quello pure racchiude del Cap.o del Porto, ch'è uno dei Membri del Magistrato stesso.

Esatti entrambi nell'attenersi alle Superiori prescrizioni, fu sull'indicata località che fissarono precisamente i loro riflessi, e descrivendone la topica posizione, considerano quel punto in riguardo all'ancoraggio ed alla dilui sicurezza e così pure lo esaminano in punto d'opportunità per un Lazaretto tanto in se stesso, quanto rapporto ai luoghi vicini e lontani co' quali avrebbe a comunicare e quindi fermi sempre nel principio di riguardare quel sito per la contemplata località del detto Lazaretto di Disinfettazione deducono per necessarie indispensabili conseguenze, Pmo l'impossibilità di vedersi in esso incontrati e salvati gl'importanti risguardi di Sanità, 2do le grandiose spese che occorrerebbero per piantare in quello Scoglio il contemplato stabilimento, 3zo li sommi discapiti che deriverebbero al Commercio dagl'incomodi che soffrirebbero li Negozianti e le loro Merci, 4to li danni che ne sarebbero per derivare a tutta l'Istria dall'attribuzione del d.o Lazaretto a Rovigno, in luogo dei vantaggi e della risorsa per quella Provincia che sembra volersi dalla Superiore Autorità nella nuova istituzione contemplare. Motivi tutti che conducono il prelodato Magistrato a concludere che la località di S. Catterina presso il Porto di Rovigno non è addattata per Lazaretto di disinfettazione, e che molto meno lo sarebbe qualunque altro dei Porti dell'Istria ove già verificate furono dai Ss.ri Commissarj di ciò incaricati le rispettive osservazioni.

Le quali deduzioni tutte restando in centro della Superiore commissione meritevoli compariscono di essere assoggettate all'Aulica Superiore Autorità con quel convincimento che deriva appunto dal modo isolato con cui venne osservata ed analizzata la località stessa.

E di fatti, se l'Isola di S. Catterina non si può riguardare che quale scoglio, se mal sicuro v'è l'ancoraggio per la poca ed insufficiente tenacità del fondo e per l'impeto dei venti che dominano quelle acque, come potrassi ritenere in quel sito l'occorrente tranquillità e sicurezza de' Legni che vi approdano, e come impedirsi la commescolazione fra loro ancorchè sieno in diversi gradi e con differente risguardi di contumacia? E come potrebbe questo avvenire senza che restassero compromessi gli oggetti di Sanità e che si prolungasse oltre modo la trattenuta de' contumaci anti Legni? Che se questo sarebbe un primo e rilevantissimo discapito per il Commercio, quali maggiori ed innumerevoli non si affacciano nelle replicate operazioni di Carichi e scarichi in sito ove tutto manca e lontano dai gran Fabbricati che occorrono all'oggetto e datutti quei presidj che si rendono necessarj per il maneggio, ricomponimento, custodia e ricarica delle merci; e per la separazione delle suscettibili dall'insuscettibili e pel trasporto al suo destino di queste ultime; e tutto questo da eseguirsi in situazione lontana dalle due grandi Piazze di Venezia e Trieste, ed ove occorrerebbero Bastimenti e persone apposite per prendere e verificar le condotte, con tutte quelle gravose conseguenze per il commercio che dalla spesa e dal ritardo risultano?

Forse a qualche mancanza potrebbesi riparare con nuovi Fabbricati o con quelle disposizioni di pianta che occorrono per attivare un grande ed importante



Stabilimento, invece un luogo ove come si è detto, tutto manca; ma oltretché questo esigerebbe di grandiosi dispendj, quali in ultima analisi dovrebbero facilmente gravitare sul commercio; come poi sperabile mai sarebbe di trovarsi riparo e provvedimento addattato alla distanza dai grandi Emporj di commercio; come impedirsi li ritardi per le tanto facili commescolazioni de' Legni; come farsi a meno de' necessarj trasporti delle merci; e come evitarsi tanti altri motivi di dilazioni e di spese?

E se la sempre provvidamente interessata Superiore Autorità contempla nel nuovo Stabilimento un più sicuro e meno incomodo mezzo di disinfestazione; e così pure un'opportunità di recare conforto, sollievo, e vantaggio all'Istriane Provincie, riesce di sconforto il dovere assicurare che incertissimo andrebbe ad essere, come si è detto, il primo oggetto non solo per la mancanza di opportuni presidj, ma eziandio per la somma facilità di comunicazioni in quell'aperta situazione e per l'indicata facile commescolazione a motivo della troppa esposizione ai venti in quella stessa località: come del pari tutto altro che risorsa e vantaggio ritrarre da ciò ne potrebbe l'Istriane Provincie, giacché imperfetto come di necessità dovrebbe essere almeno nel suo nascere il nuovo Stabilimento, si faciliterebbero ed allungar ebbero i motivi di trovarsi in una necessaria riserva con i luoghi ad esso vicini e la poca fiducia che naturalmente si ha per le nuove istituzioni porrebbero in què maggiori riguardi che termineranno col render segregata almeno per molto tempo, e sempreché insorgano de' nuovi timori, la Provincia dell'Istria dal commercio degli Esteri Stati Marittimi e perfino di Venezia e di Trieste, a meno che non vogliano anche queste importanti piazze invogliarsi nella stessa fatalissima disgrazia riguardo alle assolute rigorose misure che sarebbero per prendere le Estere Magistrature di Sanità.

Quali esser dovessero le conseguenze per l'Istria, quale la dejezione, quale l'assoluta rovina è assai facile il dedurlo; né poteva certamente il Governo tralasciare dal far presenti alla Superiore saviezza tutti gli su enunciati riflessi astenendosi bensì da quelle ulteriori considerazioni sulle qualità essenziali che aver deve un tale stabilimento, tanto in riguardo a posizione, che a presidj opportunità e custodie per averne già in altri momenti rassegnato il dettaglio; e per essere pronto a rinovarło tostoché piacesse alla Superiore Autorità di prescriverglielo.

Ritorna le carte, che andavano unite al sullodato Aulico Dec.to 4 Agosto p.o p.o N.o 13766/986 a cui vi congiunge il rapporto del Cap.no del Porto e quello del Magistrato di Sanità.

Venezia 2 8bre 1815

---

ARCHIVIO DI STATO - TRIESTE

Fondo *I. R. Governo del Litorale, Atti Generali*  
Busta 562, fasc. 84.

All'Excelso Imple Regio Generale Governo delle Prov:e Venete

Consulta dell'I. R. magistrato di Sanità Marittima residente in Venezia il quale in obbedienza all'ossequiato Decreto N. 33153/843 assoggetta il comandato parere sulla progettata erezione di un Lazaretto sporco in Rovigno.

Si occupò doverosamente il Magistrato dell'esecuzione del Guberniale decreto N.o 33153/843 9 corrente, con cui fu incaricato di emettere un'informativo ponderato parere sull'erezione di un Porto e Lazzaretto di disinfettazione nell'Istria e propriamente in Rovigno nello Scoglio Santa Catterina, dietro le risultanze della Visita lungo quel Litorale, d'Ordine Aulico, eseguita dal Sig:r Direttore dell'istituto di Veterinaria di Vienna Dott:r Vietz.

Associato alla discussione il Sig:r Cap:o del Porto di cui non potevano ch'essere utili le pratiche conoscenze, ha egli esibito il Voto che si rassegna nel quale soprattutto connota l'incertezza e dettaglia varj danni che dall'istituzione nell'Istria di cui ed il pericolo dell'ancoraggio nel canale di Rovigno che pegli esami prestati nella Visita surriferita appare prescelto per l'erezione di un trattasi, e dettaglia varj danni che dall'istituzione nell'Istria di un Lazzaretto e Porto sporco deriverebbero al Commercio ed alla Regia Finanza medesima.

Succeduti nella parola al Sig:r Capitano del Porto gli altri componenti la Seduta presero egualmente a discutere al loro turno il contenuto della Relazione del Sig:r Commissario D.r Wietz e dei voti del Sig:r Commissario del Circolo di Fiume e Direttore delle Fabbriche di Trieste dall'Eccelso Governo comunicate.

Ne emersero le seguenti uniformi deduzioni:

I. Le circostanze fisiche del Porto di Rovigno addotte dal Sig:r Cap.no del Porto, giusto le pratiche sue cognizioni, sono esse sole di un sommo peso per convincere dell'incompatibilità dello scopo contemplato. Se quel Canale è un'ancoraggio mal sicuro anche per Legni immuni da qualunque riguardo di Pubblica salute, come vi si azzarderebbe la stazione a sconto di Contumacia di Legni infetti o di grave sospetto, col pericolo di essere ad ogni momento trasportati dalla furia de' Venti che vi dominano, a commescolarsi e fra di loro ne' differenti gradi di Contumacia, e con altri Bastimenti liberi e col vicino continente medesimo? Come potrebbesi calcolare sulla vigilanza delle Barche armate che si appostassero nel circuito del Lazzaretto se anche per esse sia incerta la possibilità di conservare tranquille l'opportuna loro stazione? E le molteplici operazioni preliminari all'incominciamento della Contumacia di ciascuna imbarcazione a quali ritardi non sarebbero sempre soggetti, ed a quale cimento esposti i riguardi della gelosa materia in una posizione cotanto da Venti signoreggiata?

II. Ne' sono meno valutabili le altre riflessioni di esso Sig:r Cap.no del Porto, massime nella visita del Sommo pregiudizio che per molteplici rapporti ne risentirebbe il Commercio. Vi si aggiunga la necessità che i Proprietari delle Merci o loro Raccomandarj di Trieste o Venezia si recassero in Istria a presiedere all'esattezza degli scarichi alle riparazioni delle imballature e de' recipienti qualunque che dopo un lungo Viaggio sempre occorrono a salvezza de' più preziosi Effetti altrimenti facilmente deperibili alla scelta de' Bastagj finalmente onde sieno persone di loro fiducia e responsabili individualmente di qualunque difetto nelle Merci che devono maneggiare insieme e custodire durante la Contumacia. E come potriasi ammettere l'incepimento che ne originerebbe allo smercio de' generi insuscettibili! Egli in un Porto di Commercio vengono, secondo la differente loro condizione, estratti liberamente dal bordo stesso del Legno al primo loro ricapito e tosto messi in Commercio, a tutto al più per una maggiore precauzione tradotti in Lazzaretto, ivi sul momento sciolti dagl'involucri suscettibili, e senza ritardo egualmente rilasciati a libera disposizione de' proprietari. Nell'Istria all'opposto, abbisognerebbe l'apposito

noleggio di un opportuno Legno pel loro trasporto a Trieste o Venezia, o saria d'uopo di tenerli giacenti finché terminato lo spurgo delle Merci suscettibili se ne verificasse il complessivo nuovo carico e trasporto.

III. Ciò premesso e centrando poi il riflesso a quello ch'è materia di Sanità cade di osservare che lo scopo del progettato lazaretto nell'Istria non risulta propriamente precisato abbastanza. S'esser non debba che per disinfezione, come lo enunciano i Guberniali decreti N.o 30572/715 22 agosto, e N.o 33153/843 succitato, cioè ad uso soltanto di espurgo d'imbarcazioni realmente attaccate di Peste, merita riflesso che il caso di tali approdi è assalissimo raro, e decorrere possono molteplici anni senza che si verifichi. Non vi sarebbe oggetto di erigere uno Stabilimento certamente costosissimo per provvedere ad una circostanza affatto straordinaria, e che quindi potrebbe forse rimanere inattivo lungamente. Il Sig:r Commissario D.r Wietz sembra specificare però che trattasi di una località da dichiararsi come Porto sporco "ed in cui un nuovo Lazaretto da erigersi potesse trovar sito capace per que' Legni che od hanno al bordo individui effettivamente appestati, od anche sono gravemente sospetti d'infezione di Peste".

IV. Qualunque siano per altro la destinazione in massima è certo che un giudizioso progetto di materiale costruzione di un Lazaretto deve indispensabilmente racchiudere l'opportunità di conciliarsi il formale cioè la regolare esecuzione di tutte le discipline ed operazioni che ad un Lazaretto hanno rapporto.

V. A tale oggetto occorre essenzialmente un Bacino o Canale capace dove i Legni Contumacianti possano stazionare ed essere ancorati e custoditi in una congrua distanza dai liberi che contemporaneamente esistano nel Porto senza pericolo di commescolazione. Dell'opportunità di un tale Bacino in Rovigno non si fa bastantissimo cenno nella Relazione del Sig:r Commissario Dott:r Wietz e rimane molto dubbio se vi sarebbe la capacità di sito necessario quand'anche non vi fosse l'essenziale scapito dell'incertezza dell'ancoraggio.

VI. Non è sfuggito ad ambi Sg:ri Commissarj l'obbiettivo importantissimo della prossimità dello Scoglio di Santa Cattarina su cui progettasi erigere il Lazaretto alla popolosa Città di Rovigno. È vero, siccome giustifica il Sig:r Wietz che la comunicazione della Peste per li conosciuti principj fisici non si propaga per corruzione dell'aria ma per contatto del pestilenziale miasma è nullameno riflessibile la semplice distanza che vi esiste di 80. Klafter, per cui ben difficile sarebbe l'impedire qualunque commescolazione ed arbitrio, tanto rapporto ai Legni, che alle Persone in Lazaretto in un sì prossimo contatto con una popolazione di oltre 10.000 abitanti adestrati negli esercizj azzardosi della Navigazione, e dedita al Contrabbando: circostanza anche questa delicatissima per li riguardi di pubblica salute.

VII. In un Lazaretto che servir debba a disinfezione richieggonsi indispensabilmente bassi fondi per istituzione di Cavane ad uso di lavacri, espurghi, immersioni. Di ciò non fassi cenno nella Relazione del Commissario Wietz, ed attesa la fisica condizione dello Scoglio Santa Catterina, è quasi certo che ve ne manchi l'opportunità.

VIII. Non sarebbe che improvvido e pericoloso l'erigere in Rovigno un Lazaretto e Porto Sporco senza colà per anco istituire una Magistratura Preside intelligente della materia, e rivestita di estesa autorità.

IX. Nell'accurato esame finalmente delle carte tutte dell'I. R. Governo Genle trasmesse trovasi nel Voto del Sig. Commissario del Circolo di Fiume, ch'esso

riguarda l'istituzione di questo Lazzeretto come un'espedito politico per far prosperare il Commercio della provincia dell'Istria e risorgere la Città di Rovigno dall'attuale sua decadenza: ma se in luogo di tali vantaggi avvenisse che l'Estere Magistrature di Sanità non trovassero di avere per l'esecuzione accurata delle gelosissime operazioni di espurgo in cui un novello stabilimento quella fiducia che fu accordata in ispezial modo a Venezia in più incontri né quali ebbe nel di Lei seno all'espurgo Imbarcazioni realmente attaccate di Morbo, e ciò certamente in riflesso alla sommamente riputata esperienza della Magistratura Preside, quale non sarebbe il danno della Navigazione e del Commercio de' Porti austriaci in generale se le dette Estere Magistrature adottassero di tenere a Contumacia tutti i Porti dell'Austriaco Litorale e del Veneto, siccome in libera comunicazione con quello!

Dietro a tutte queste considerazioni rassegna il Magistrato il riverente seco parere. Che anche il porto di Rovigno non è assolutamente addattato all'oggetto di stabilirvi un Lazzeretto e Porto per le Patenti infette e gravemente sospetto. E che lo sarebbe poi tanto meno qualunque altro dei Porti dell'Istria, ove dai Sig. Commissarij medesimi sono stati rispettivamente riconosciuti e connotati gli ulteriori essenziali obici e svantaggi.

Si retrocedono le carte comunicate.

Dall'I. R. Magistrato di sanità Marittimo  
Venezia li 21 7bre 1815.

**SAŽETAK: PROJEKT LAZARETA I KARANTENSKE LUKE U ISTRI POČETKOM 19. STOLJEĆA** – Nakon što je Istra dospjela pod austrijsku vlast, jugoistočne granice habsburške monarhije i obalna područja sjevernog Jadrana stekla su temeljnu ekonomsku i zdravstvenu važnost, jer su postale prve crte obrane protiv zaraznih bolesti koje su se s Istoka premještale prema europskom kontinentu prateći trgovinske puteve. Austrijska vlada je, da bi ograničila širenje zaraza, primijenila niz preventivnih mjera, među kojima je, možda, jedino stvaranje lazareta osiguravalo određeni stupanj zaštite od učestalog širenja bolesti. Upravo su zarazne i epidemijske bolesti, koje su se stoljećima ukrštavale sa sredozemnim i jadranskim trgovinskim rutama, potaknule razvoj takvih ustanova čija teritorijalna rasprostranjenost jasno ukazuje na opsežno širenje zaraza i na veliku važnost izolacije kao mjere prevencije. Austrijske vlasti, koje nisu nikad prestale primijenjivati sva raspoloživa sredstva za zaštitu javnog zdravstva na svojim prostranim teritorijama i obranu stanovništva od smrtonosnih napada kuge, projektirale su 1815. izgradnju lazareta i karantenske luke u Istri kao dodatak onim već postojećim u Trstu i Rijeci. Ostvarenje te zamisli, međutim, nije nikad dovršeno, a na cijelom sjevernojadranskom području nastavili su djelovati samo riječki lazaret sv. Franje i tršćanski sv. Tereze, kojeg je u drugoj polovici 18. stoljeća zamijenio onaj sv. Bartolomeja. Ovaj posljednji je prestao s djelovanjem, nakon četrdeset godina aktivnosti, po završetku Prvog svjetskog rata te je postao vojno vlasništvo.

**POVZETEK: PROJEKT KARANTENE IN KARANTENSKE POSTAJE V ISTRI V ZAČETKU 19. STOLETJA** – Ob prehodu Istre pod avstrijsko oblast, so postale jugovzhodne meje habsburške monarhije in obalna območja Jadrana izjemnega pomena tako z gospodarskega kot zdravstvenega vidika, saj so bili prvi obrambni mejnik pred nalezljivimi boleznimi, ki so se iz Vzhoda po trgovskih poteh pomikale proti evropski celini. Avstrijska vlada je želela omejiti širjenje okužb, zato je sprejela vrsto preventivnih ukrepov, med katerimi je bila izgradnja karantenskih postaj morda edina, ki je zagotovila zadovoljivo mero zaščite pred pogostim divjanjem okužb. Ravno epidemije in nalezljive bolezni, ki so se skozi stoletja križale z mediteranskimi in jadranskimi trgovskimi potmi, so povzročile naraščanje teh postaj. Lokalna prisotnost le-teh je namreč jasno izražala veliko razširjenost okužb in izjemen pomen izolacije kot temeljni preventivni ukrep. Avstrijska vlada ni nikoli prenehala z uporabo vseh možnih sredstev za zaščito javnega zdravja na svojih prostranih ozemljih pred smrtonosnimi napadi kuge in je zato leta 1815 zasnovala izgradnjo karantenske postaje

in karantene v Istri poleg že obstoječih v Trstu in Reki. Izgradnje pa niso nikoli zaključili in v celotnem zgornjem delu Jadrana sta še naprej delovali le karantenski postaji Sv. Frančiška v Reki in Sv. Terezije v Trstu. Slednjo v drugi polovici 19. stoletja nadomesti postaja Sv. Bartolomeja, saj je po več kot 40 letih prenehala s svojim delovanjem in ob koncu 1. svetovne vojne karantenska postaja Sv. Terezije postane del vojaške lastnine.