

## IL LAZZARETTO FIUMANO DI S. CARLO BORROMEO

MARIJAN BRADANOVIĆ

Konzervatorski odjel (Sovrintendenza all'arte)

Fiume

CDU 725.194(497.5Fiume)''17''

Saggio scientifico originale

Dicembre 1999

*Riassunto* – Il lavoro descrive le condizioni inerenti alla fondazione e all'attività del vecchio lazzeretto fiumano. La ricerca è incentrata sull'analisi architettonica, finora mai compiuta, di questo complesso, che risulta essere grandioso per la situazione fiumana di quei tempi. Confrontando i resti conservatisi fino ad oggi, con la documentazione archivistica nota e quella di recente elaborazione, si ripropone la ricostruzione del suo aspetto originario, supportata dalla spiegazione delle funzioni dei singoli edifici. Il vecchio lazzeretto di S. Carlo viene raffrontato con quello omonimo di Trieste ed entrambi con il loro comune diretto punto di partenza, ossia con l'attività edificatoria lubianese dei primi decenni del XVIII secolo.

Nella seconda metà del secolo XIV e nel XV, nei tentativi di fare opera di prevenzione delle epidemie dovute a malattie infettive, specie della peste, le grandi città istituiscono all'entrata dei loro porti i primi isolamenti della durata di quaranta giorni, le quarantene<sup>1</sup>, conosciute in seguito con il nome di lazzeretti<sup>2</sup>. La nascita dei primi lazzeretti marittimi molto spesso si mette in relazione con i nomi di Marsiglia, Genova e Venezia, insistendo sul modello veneziano che nei secoli avvenire sarebbe diventato un punto di riferimento per gli altri paesi europei. Sulla costa adriatica, le città dalmate, a seguito dei loro ramificati collegamenti marittimi, prontamente reagiscono anch'esse alla comparsa e alla diffusione delle malattie contagiose. Così per decisione del Gran Consiglio del 1377, si registra il primato di Ragusa nella fondazione di corpi di gestione e di controllo, demandati a ufficiali statali, della quarantena imposta a uomini e merci provenienti da regioni infettate,

<sup>1</sup> Dalla parola quaranta (40), ossia i giorni che si dovevano passare in isolamento, sebbene esso potesse variare notevolmente.

<sup>2</sup> Il concetto di lazzeretto originariamente compare nel contesto di ospedali di isolamento sotto il patronato di S. Lazzaro, protettore dei lebbrosi. Molto lentamente si abbandona la connotazione di ospedale per le malattie contagiose o comunque di asilo per gli ammalati di peste o di lebbra, per legarsi prevalentemente alle istituzioni preposte alla quarantena per persone e beni provenienti dal commercio marittimo, alle volte anche agli ospedali militari. Le confusioni che ne derivano, specie per le date eccessivamente precoci di fondazione di singoli lazzeretti marittimi, sono un fenomeno abbastanza diffuso nelle pubblicazioni.

misure che, da un punto di vista organizzativo<sup>3</sup>, avevano preceduto la stessa Venezia. Il principale concorrente del lazaretto di Ragusa era quello di Spalato, uno dei più grandi del Mediterraneo. Fondato verso la fine del secolo XVI, diventa il più importante centro di segregazione della Dalmazia Veneta<sup>4</sup>. Zara, nonostante la lunga tradizione medievale dell'esistenza di tali istituzioni, istituì una vera e propria quarantena per le navi soltanto nel secolo XVII, quando infuriavano le grandi epidemie di peste. Parallelamente ai lazaretti marittimi, per lo più sistemati sulle isole del litorale, Zara aveva mantenuto pure speciali lazaretti di terraferma per le carovane turche<sup>5</sup>. Anche quello che la Serenissima istituì a Meljine, nella prima metà del secolo XVIII, nei pressi di Castelnuovo (Hercegnovi), aveva la duplice funzione, marittima e terrestre, come il famoso lazaretto di Spalato e il quarto lazaretto di Ragusa, costruito a Ploče nel secolo XVII<sup>6</sup>. Per la vicinanza di Venezia, nell'Istria non si svilupparono classici lazaretti marittimi o perlomeno non quelli che avrebbero dovuto avere lunga vita. L'esistenza di tali istituzioni viene menzionata addirittura alla portata di mano di Buie, città lontana dal mare e dal Quieto, come via fluviale navigabile. Si trattava evidentemente di un ospedale per l'isolamento per i contagiati da malattie infettive, che tutte le città avevano sin dal Medio Evo. La quarantena delle flotte a seconda delle necessità e delle indicazioni dei provveditori sanitari si organizzava in luoghi appropriati, come l'isoletta di S. Niccolò, dirimpetto a Parenzo, località dalla quale, del resto, si provvedeva al pilotaggio delle navi in direzione di Venezia, dati i bassi fondali della costa occidentale dell'Istria. I cordoni sanitari marittimi e terrestri, che si istituivano alla notizia del manifestarsi di casi di peste, funzionavano in maniera esemplare. Uno speciale corpo amministrativo centrale, il Magistrato della Sanità, gestiva efficacemente l'intero sistema sanitario veneto<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> L. GLESINGER, "Dubrovnik u povijesti medicinskih nauka" /Ragusa nella storia delle scienze mediche/, *Saopćenja /Comunicazioni/*, Zagabria, tomo X, num.2, 1967, p. 128-129. VI. BAZALA, "Pregled povijesti zdravstvenog graditeljstva u SRH" /Rassegna della storia dell'edilizia sanitaria della Repubblica Socialista di Croazia/, *Arhitektura /Architettura/*, Zagabria, 152-153, 1977, p. 13. La quarantena di Ragusa era inizialmente "trentena", che prescriveva un isolamento per la durata di 30 giorni. I lazaretti ragusei vengono riproposti sinteticamente da numerosi articoli scritti soprattutto dall'angolatura della storia della medicina.

<sup>4</sup> Vedi C. FISKOVIĆ, *Splitski lazaret /Il lazaretto di Spalato/*, Izdanje Muzeja grada Splita /Edizioni del Museo della città di Spalato/, Spalato, tomo IV, 1953, p. 5-37. D. KEČKEMET, "Prilozi opisu i povijesti splitskog lazareta" /Contributi alla descrizione e alla storia del lazaretto di Spalato/, *Pomorski zbornik (=PZ) /Miscellanea marittima/*, Fiume, vol. 13 (1975), p. 377-400.

<sup>5</sup> R. JELIĆ, *Zdravstvo u Zadru i njegovu području /La sanità a Zara e nel suo territorio/*, Zara, 1978, p. 19-22.

<sup>6</sup> Sul lazaretto di Meljine, all'entrata della parte veneta delle Bocche di Cattaro, vedi G. BUSSOLIN, *Istituzioni di sanità marittima nel bacino del Mediterraneo*, Trieste, 1881, p.172; N. KORIN, "Nekoliko izvadaka iz medicinske povijesti istočne obale Jadranskog mora" /Alcuni estratti della storia della medicina della costa orientale dell'Adriatico/, *PZ*, cit., vol. 10 (1972), p. 769.

<sup>7</sup> B. SCHIAVUZZI, "Le istituzioni sanitarie Istriane nei tempi passati", *Atti e Memorie della Società istriana di archeologia e storia patria*, Parenzo, vol. VIII (1892), p. 381-82; L. PARENTIN, "Cenni sulla peste in Istria e sulla

Questo quadro, tematicamente a sé stante, si inserisce nella situazione generale della via marittima dell'Adriatico orientale, agli inizi del secolo XVIII. La Repubblica di Venezia, la cui potenza, a partire dalla scoperta del Nuovo mondo e dall'instaurazione di nuovi percorsi marittimi, è in costante decadenza, tenta ancor sempre di esercitare il suo dominio su quella via, con la preoccupazione del controllo strategico.

Al posto di Venezia nel ruolo di antico collegamento con il Levante si attualizzano direttrici commerciali trasversali. Con gli acquisti susseguenti alla pace di Karlovci e di Požarevac, l'Austria viene in possesso di ampie aree fertili, scarsamente abitate, adatte alla produzione di grano per l'esportazione che l'inducevano a stipulare vantaggiosi accordi commerciali con la Porta turca. Il rovescio della medaglia è rappresentato dai porti marittimi poco affidabili, quasi privi di difese, dall'inesistenza di una marina da guerra adriatica, dalle navi commerciali abbandonate agli attacchi pirateschi e ai capricci veneziani, poiché le false notizie sulla propagazione della peste venivano usate come pretesto per la chiusura dei porti al commercio austriaco<sup>8</sup>: in sostanza una situazione umiliante per una grande potenza<sup>9</sup>.

Riesce pertanto logica la svolta che Carlo VI imprime, passando da un orientamento tradizionalmente continentale, a una politica marittima<sup>10</sup> (Fig. 1). I porti si collegano con strade all'entroterra. Si susseguono i piani per migliorare la navigabilità dei fiumi. Dopo i primi, infruttuosi tentativi di costruzione di una marina da guerra, nel 1717, si passa alle patenti imperiali sulla libera navigazione e, nel 1719, alla proclamazione dei porti franchi di Trieste e di Fiume. Venne sfruttato il favorevole momento dell'alleanza austro-veneta nella guerra contro la Turchia<sup>11</sup>. Questa circostanza doveva essere seguita dalla istituzione di lazaretti marittimi, come presupposto al pianificato sviluppo del traffico portuale. Le mosse compiute a monte rafforzarono la convinzione dell'Austria che Venezia non potesse contrastare con maggior forza la comparsa di lazaretti concorrenziali che avrebbero

difesa sanitaria", *Archeografo Triestino*, Trieste, vol. XXXIV (1974), p. 10-15.

<sup>8</sup> G. VIEZZOLI, "Contributi alla storia di Fiume nel Settecento", *Fiume*, Fiume, 1932, n. 10, p. 21.

<sup>9</sup> Lasciano un'impronta di commozione i tentativi marittimi austriaci del XVII e XVIII secolo, in ordine alle conquiste che ben presto si sarebbero succedute. Così, per esempio, i membri della casa reale austriaca nelle loro peregrinazioni in Adriatico devono inalberare la bandiera di Venezia. Leopoldo I, nel 1666, approda a Trieste sulla galea di Pietro Zrinski. Le navi francesi durante la guerra per l'eredità spagnola, nel 1702, bombardano impunemente Trieste. Vedi Z. HERKOV, *Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764-1767* /La costruzione di navi da guerra a Porto Re nel 1764-1767/, Edizione speciale degli archivi storici di Pisino e di Fiume, Tomo VI, Pisino-Fiume, 1979, p. 26-34.

<sup>10</sup> Le avvisaglie di queste aspirazioni si possono cogliere anche al tempo del regno di Leopoldo e di Giuseppe. L'aumentato interesse degli Asburgo per il nostro litorale nel primo quarto del secolo XVIII, viene ottimamente illustrato dall'esempio della fondazione e dalle copiose donazioni del convento dei cappuccini di San Giuseppe a Carlopago (Karlobag). Sull'influenza determinante delle teorie economiche allora attuali sul pensiero di Carlo VI, vedi Z. HERKOV, *op. cit.*, p. 20-29.

<sup>11</sup> *Ibidem*, p. 15-30; *Povijest Rijeke* /Storia di Fiume/, Fiume, 1988, p. 135-136.



Fig. 1 – Carlo VI, olio su tela, Convento dei cappuccini a Carlopago.

minacciato la sua posizione monopolistica regionale di porto per il traffico d'oltremare.

Un vivace carteggio tra la corte e l'amministrazione civica di Fiume in relazione alla necessità di costruire un lazzeretto prende avvio già negli anni 1717 e 1718<sup>12</sup>. A seguito dei frequenti casi di malattia e di epidemie tra le truppe imperiali che giungevano a Fiume, si richiese l'istituzione di un lazzeretto o di un ospedale. Ai cittadini di Fiume era primario interesse isolare i militari, che al tempo della guerra con la Turchia (1716-1718) provenienti dal Regno di Napoli, sbarcavano a Fiume, da dove si iniziava la marcia verso l'entroterra. Caratteristico il caso dello scoppio di un'epidemia su una marciliana<sup>13</sup>. I preparativi per la costruzione vengono intensificati nel 1720 sotto la direzione della Commissione commerciale per l'Austria Interiore<sup>14</sup>. Le misurazioni dell'area e il piano di assetto del porto con il lazzeretto nell'alveo della Fiumara, vengono effettuati da Mathias Anton Weiss<sup>15</sup>.

<sup>12</sup> Državni Arhiv Rijeka (=DAR) /Archivio di Stato di Fiume/, Giunta esecutiva di Fiume (JU 2), Militare, num. 33, 49 e 52, trascrizione e traduzione di Boris Zakošek.

<sup>13</sup> Nave con tre-quattro alberi, con vele quadre e latine. Vedi Z. HERKOV, *op. cit.*, p. 146-147.

<sup>14</sup> E. FABER, "Dvije sestre Trst i Rijeka. Carska gospodarska politika na Jadranu od 1717. do 1776."/Due sorelle Trieste e Fiume. La politica economica imperiale nell' Adriatico tra il 1717 e il 1776/, manoscritto.

<sup>15</sup> *Povijest Rijeke*, cit., p. 14; E. FABER, *op. cit.*

L'iniziativa era ora nella mani della corte e non c'era dubbio che le intenzioni imperiali erano più lungimiranti dei primari desideri dei Fiumani. Nell'estate del 1721 non si era ancora dato avvio alla costruzione del lazzeretto, almeno giudicando dal canto funebre sullo stato della città che viene composto da un gruppo scelto di cittadini fiumani. Si fa menzione delle guerre che avevano rovinato completamente il commercio marittimo, della flotta in rovina a causa delle piraterie o per il fatto che non poteva essere economicamente produttiva, dovendo trasportare truppe, delle spese per la manutenzione e il pernottamento delle truppe. Anche la conquista del porto franco per le merci viene presentata in un contesto negativo, poiché si affermava che gli stranieri si erano addirittura impadroniti del tradizionale commercio fiumano, mentre dal canto loro i costruttori di navi non riuscivano a spuntarla, in quanto era loro proibito lavorare per gli stranieri. Nello spirito di quei tempi si accentuava pateticamente la povertà della cittadinanza che non era in grado nemmeno di riparare la chiesa parrocchiale. Alla fine, in un inevitabile confronto con Trieste, si richiamava alla mente il fatto che questa non aveva, come era il caso di Fiume, da sostenere il mantenimento delle truppe. Carlo VI risponde, attingendo dalle proprie casse i mezzi per la costruzione del lazzeretto<sup>16</sup>. Dopo l'evidente affossamento del piano del Weiss che prevedeva la costruzione del lazzeretto sulla foce della Fiumara, non si realizzò<sup>17</sup> nemmeno l'intento di costruirlo nella troppo lontana Mlaka<sup>18</sup>. Il lazzeretto viene comunque ubicato tra Mlaka e Potok, a occidente della città, relativamente lontano dagli ancoraggi davanti alla cinta delle mura cittadine e dei bastioni di S. Girolamo, tuttavia l'accesso era protetto da una nuova batteria posizionata davanti al monastero dei cappuccini<sup>19</sup>. La posizione permetteva di evitare il contatto con la città, con la gente e con le merci che passavano attraverso il lazzeretto che aveva il proprio porticciolo, munito di diga la quale si allungava diagonalmente da nord-est in direzione

<sup>16</sup> G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 22. Le implorazioni di aiuto dei Fiumani non sono del tutto infondate, poiché in armonia con le teorie economiche di allora, gli stranieri, per davvero, favorivano l'immigrazione nel paese. Vedi Z. HERKOV, *op. cit.*, p.30.

<sup>17</sup> Che avrebbe fortemente ricordato la soluzione triestina, soffrendo degli stessi mali, ossia dell'eccessiva vicinanza della città.

<sup>18</sup> G. KOBLER, *Memorie per la storia della liburnica città di Fiume*, tomo II, Trieste, 1978 (Collana degli Atti del Centro di ricerche storiche, vol. III), p. 82.

<sup>19</sup> Non essendo l'Austria padrona del mare bisognava porre attenzione al fatto che i lazzeretti fossero protetti dai cannoni dalle batterie costiere. L'attuazione delle misure di isolamento nel lazzeretto di Trieste era resa difficile, a causa dell'eccessiva vicinanza della città e dello stretto tratto di mare del porto, nonché della posizione strategica sull'entrata orientale del porto, il che aveva dettato la tendenza a trasformarlo in un caposaldo. Anche il lazzeretto di Spalato, aveva simili problemi provocati dalla posizione urbanistica e dalle necessità difensive della città. Non erano trascorsi nemmeno una quarantina di anni dalla costruzione del suo primo lazzeretto che Trieste, nel 1769, ne apre un altro abbastanza lontano dalla città al suo accesso occidentale, molto simile alla soluzione fiumana.

sud-ovest, con un mutamento di direzione per frangere con successo i colpi di mare<sup>20</sup>. Dal lato occidentale l'entrata del mandracchio, era formata dai bracci della diga e del molo, posto perpendicolarmente alla costa e da un piccolo approdo completamente circondato dal mare che si trovava tra le loro terminazioni. Probabilmente aveva un suo ruolo nel rituale dell'accettazione delle navi. Il ruscello che sgorgava a Braida<sup>21</sup>, si versava direttamente nel mandracchio, e alla sua foce era scavalcato da un ponte che univa la riva operativa del lazzeretto al prolungarsi della costa verso la città. Scorrendo lungo l'angolo sud-orientale del complesso del lazzeretto, era regolato in maniera tale da poter essere usato per le sue necessità<sup>22</sup>.

La zona centrale del fronte meridionale del lazzeretto era occupata dall'edificio del priorato, ancor oggi parzialmente mantenutosi in piedi. Originariamente aveva una pianta a forma di "L", la cui asta più corta si estendeva in direzione est, fino alla riva del ruscello<sup>23</sup>. La facciata meridionale della parte più rappresentativa

<sup>20</sup> M. ANDRIJASEVIĆ descrive il mandracchio del lazzeretto nel suo esauriente lavoro corredato da vari piani: "Prilozi za proučavanje razvitka riječke luke do 1800" /Contributi per lo studio della storia del porto di Fiume fino al 1800"/, *Radovi Instituta za povijest umjetnosti (=Radovi IPU) /Lavori dell' Istituto di storia dell'arte/, Zagabria*, vol. VIII (1984), p. 106 e 110. IDEM, "Prilozi za proučavanje razvitka riječke luke, II dio: Analiza geografskih prikaza planova i nacra grada i luke od 1800 do 1870" /Contributi per lo studio della storia del porto di Fiume, II parte: Analisi delle raffigurazioni geografiche e dei disegni della città e del porto dal 1800 al 1870/, *Radovi IPU*, cit., vol. IX (1985), p. 38-41.

<sup>21</sup> In vicinanza del mulino "Sullocossi" (successivamente in questo punto si ricaverà uno dei più grandi lavatoi di Fiume, che si è conservato fino ad oggi).

<sup>22</sup> Su parte della merce (cera, pelli, addirittura lana costipata in sacchi) si pratica solitamente la disinfezione mediante ammollo. Vedi in: C. FISKOVIĆ, *op. cit.*, p. 16.

<sup>23</sup> La descrizione del lazzeretto di San Carlo è stata compilata sulla base della documentazione grafica che si è conservata e delle fonti scritte dell' Archivio di Stato di Fiume (ringrazio cordialmente dell'aiuto fornitomi da Ivan Peranić, nella ricerca del materiale di rilevanza, riposto in differenti fondi), nonché a seguito della visita sul campo (che ha dato inaspettatamente buoni risultati), e sulla scorta di analogie e di analisi comparate. Il maggior numero di dati proviene dalla fotografia di una planimetria di Fiume e dei dintorni, con un'ampia leggenda e con la raffigurazione prospettica del fronte a mare del lazzeretto. La nascita di questo piano può essere collocata nel periodo immediatamente successivo alla costruzione del lazzeretto. Stando alla documentazione della Sovrintendenza all'arte, l'originale si trovava nella mappa che si custodiva nel Museo Marittimo e Storico, che però nel frattempo è andata perduta. La foto che risale agli Anni Cinquanta, essendo tecnicamente di pessima qualità, ci nasconde alcuni elementi essenziali che l'originale del lazzeretto ci forniva. Questo è l'unico piano a noi noto che in dettaglio spiega l'organizzazione interna del lazzeretto (gli altri non riportano affatto le funzioni dei singoli edifici o nella migliore delle ipotesi, accennano agli edifici, del resto molto facilmente riconoscibili: priorato, magazzini e contumacie). Proprio nell'angolo con la pianta del lazzeretto, il piano (o la sua riproduzione) era piegato nel momento in cui veniva fotografato e di conseguenza i contrassegni letterali sono completamente illeggibili. Ovviamente che le legende non si possono appaiare alla pianta. Chiaramente alla raffigurazione prospettica degli edifici del lazzeretto manca una parte considerevole (della barca si vede soltanto la prua, mentre non si vede affatto la casa del lazzeretto, sebbene la leggenda lo prometta espressamente nella cornice ornamentale sopra la vista panoramica "d - la Casa delle Contumacie"). Sembra che ciò non sia stato soltanto un problema di inquadratura, ma anche del grado dei danni subiti dal piano strappato. L'autenticità dei dettagli della raffigurazione prospettica viene confermata da altre fonti grafiche e scritte, nonché dallo stato di conservazione. Ringrazio Miljenko Smokvina per gli eccellenti ingrandimenti di segmenti della fotografia che hanno consentito di procedere a una accurata analisi.





Fig. 3 – Magazzini del lazaretto. Vista dal cortile – stato attuale.

l'acrotorio dei comignoli. Esattamente come per il priorato, gli angoli erano eseguiti risticamente con pietre disgrossate con lo scalpello, alternativamente più corte e più lunghe. Lo stesso effetto si ottiene pure con la pittura e l'intonaco. La facciata orientale era articolata dalle aperture delle carreggiate del pianoterra e da piccole aperture finestrali sotto il tetto. Sulla facciata posteriore dell'edificio dei magazzini, c'era una sporgenza rettangolare, forse una scala esterna che conduceva al sottotetto (Fig. 3).

Tra il priorato e la facciata dei magazzini era stato eseguito il portale principale, opera integralmente dovuta al lavoro di scalpello. È formato da un'apertura profilata ad arco murato, con blocchi squadrati, alternativamente piatti e incavati a semiluna, "simile a una scanalatura poco profonda tagliata da nastri orizzontali"<sup>25</sup>, e da pilastri laterali sopra i quali le coppie delle volute si modulavano entro la cornice ornamentale al centro, che racchiudeva l'iscrizione del donatore<sup>26</sup> (Fig. 4).

<sup>25</sup> R. MATEJČIĆ, *Kako čitati grad* /Come leggere la città/, II edizione, Fiume, 1989, p. 140.

<sup>26</sup> L'iscrizione senza interpretazione o erroneamente viene riportata da: I. KUKULJEVIĆ SAKCINSKI, *Nadpisi sredovječni i novovjeki na crkvah, javnih i privatnih sgradah u Hrvatskoj i Slavoniji* /Iscrizioni medievali e moderne sulle chiese, sugli edifici pubblici e privati in Croazia e Slavonia/, Zagabria, 1891, num. 725, p. 220; G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 23; V. CIHLAR, "Stari riječki lazaret" /Il lazaretto vecchio di Fiume/, *Pomorstvo /Marineria*/, Fiume, n. 5 (1954), p. 464; Radmila i Marijan MATEJČIĆ, *Ars Aesculapii*, Fiume, 1982, p. 152; R. MATEJČIĆ, *Kako čitati grad*, cit., p. 141. L'interpretazione viene proposta in questo caso da Nenad LABUS.

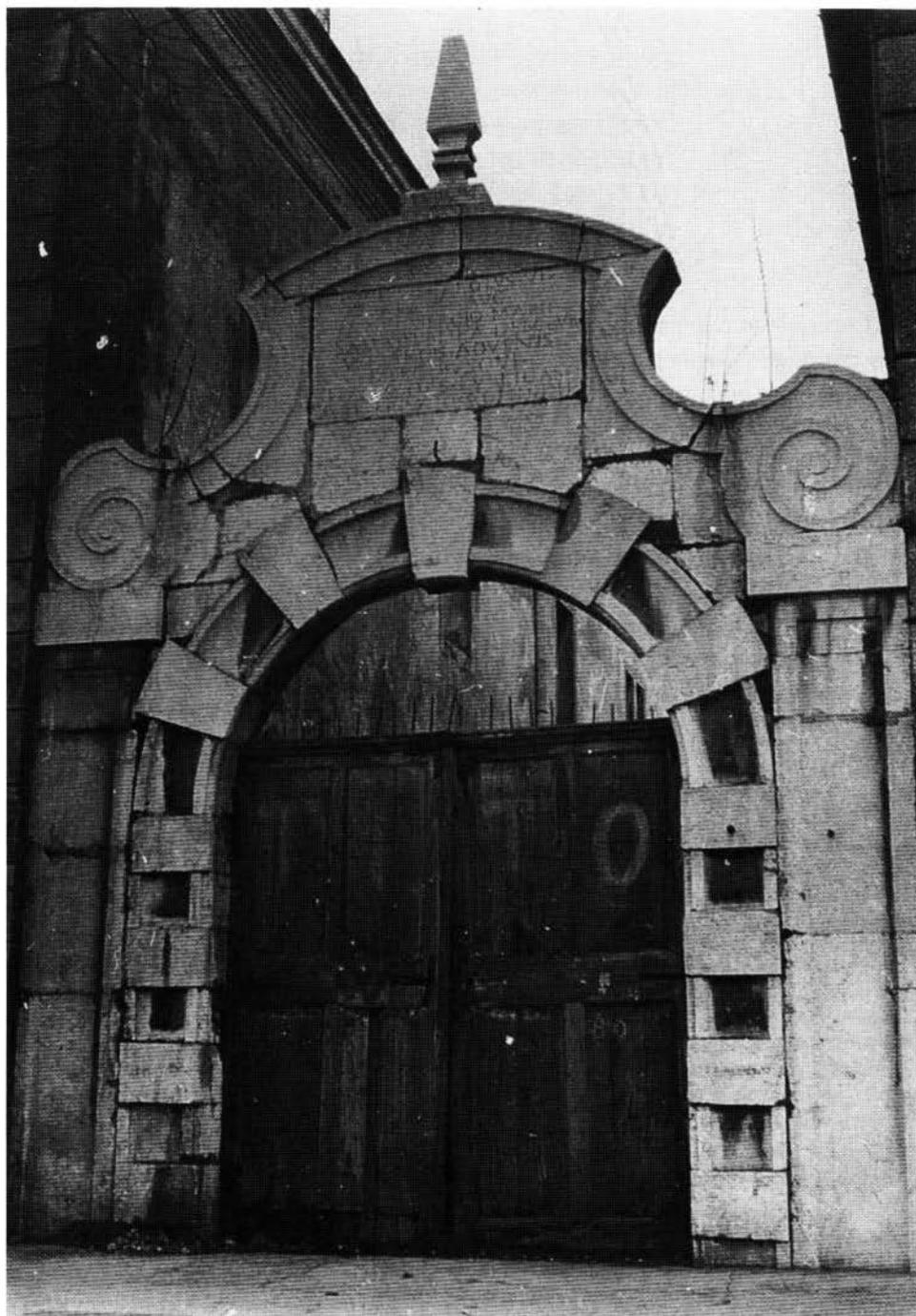


Fig. 4.- Portale principale. Fototeca della Sovrintendenza all'arte di Fiume (1952).

1722  
 IMP(ERERET) CAES(AR) CAROLUS VI  
 A(RCHIDUX)A(USTRIAE) P(IUS) F(ELIX) AUGUSTUS  
 NE COMMERCIO MARIT(IMO)  
 SALUS PUB(B)LICA LAEDERETUR  
 LUSTRANDIS ADVENIS MERCIBUSQUE  
 HAS AEDES PUB(B)LICAS  
 AERE PRIVATO CONDIDIT

L'iscrizione con precisione mette in luce quella che allora era considerata la spiegazione progressista della funzione del lazzeretto, come "edificio pubblico per la disinfezione dei viaggiatori e delle merci affinché il commercio marittimo non mettesse a repentaglio la salute pubblica", accentuando il fatto che si trattava di un investimento privato del sovrano. Originariamente sopra l'iscrizione, stando alla raffigurazione prospettica che si è conservata, c'era l'acrotorio a forma di vaso<sup>27</sup>. Questo portale conduceva al cortile operativo per il deposito e la disinfezione delle merci con una serie di entrate nei magazzini, con al centro una forma quadrata, probabilmente una fontana<sup>28</sup>. Nell'angolo nord-occidentale del cortile un modesto portale, ora murato, con dei pilastri intonacati, accentuava la comunicazione che tra i magazzini e la zona dove erano collocate le contumacie, conduceva in linea retta all'entrata settentrionale del lazzeretto. Le parti del magazzino, dietro a questo portale, separate dal cortile principale del lazzeretto, forse servivano per depositare la merce sospetta<sup>29</sup>. Nell'angolo nord-orientale del cortile si trovava un edificio di piccole proporzioni la cui funzione è rimasta non identificata<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> Si vede che l'esistente acrotorio di aspetto piramidale è di origine posteriore. Nel 1753, il direttore del lazzeretto, Nicolò Tomaso Simich, in una sua richiesta rileva la necessità di provvedere alle riparazioni del portale principale, DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 3.

<sup>28</sup> La legenda del piano smarrito recita: "Il Cortile con la Fontana del Lazzeretto" il che è logico in relazione alla necessità di disinfettare le merci. Una simile raffigurazione viene riportata dal piano di von Benko, datato 1776 pubblicato in V. EKL, *Živa baština /Eredità viva/*, Fiume, 1994, p. 170-171. Altrettanto logico il supporre che la fontana sia stata in comunicazione con una condotta al vicino corso d'acqua e non con una cisterna. Una tale soluzione, tra virgolette, è documentata da un piano risalente al 1897 (DAR, JU 51. Scat.100,num.4/1). Soltanto un piano di regolazione del ruscello di Scurigine, dell'inizio della seconda metà del secolo XVIII, riporta una forma circolare nel mezzo del cortile (DAR, "Zbirka planimetrije" /Collezione di planimetrie/, num. 230).

<sup>29</sup> Poiché nel caso di Fiume si tratta a differenza di Trieste di un solo edificio, è difficile stabilire la divisione dei magazzini del lazzeretto in: "magazzino sporco", "magazzino netto" e "di conserva", divisione cui accenna nel suo lavoro E. Faber per entrambi i lazzeretti. La divisione in "netto" e "sporco", nel lazzeretto S. Carlo di Trieste, era stata praticata già a cominciare dalle rive (vedi in Maria Teresa e il porto, Trieste, 1980, p. 67, scat. num. 149).

<sup>30</sup> Essendo collocato nel passaggio tra il cortile principale del lazzeretto e lo spazio destinato all'isolamento severo, tenendo conto anche di un documento del DAR, sembra evidente che ci sia stato un guardiano del lazzeretto che copriva anche le funzioni di portinaio con l'alloggio nel priorato, forse in questo caso si tratta del parlatorio, ossia di un ambiente per il contatto con le persone in isolamento.

Dietro il terzo portale a mare del lazzaretto, eseguito molto più modestamente, simile a quello del cortile del priorato, una stretta viuzza tra il muro perimetrale occidentale e la facciata occidentale del magazzino (che allora era articolato soltanto da aperture finestrali del sottotetto) portava al cortile delle stalle, che si trovava isolato nell'angolo nord-occidentale del complesso<sup>31</sup>.

Lo spazio a nord del cortile principale, nel quadrante nord-orientale del complesso, completamente staccato dai muri dal resto del lazzaretto e dal mondo esterno, era riservato alla segregazione delle persone. Si è salvato il muro che separava quest'area di isolamento severo dal cortile con la fontana. Qui si intravede, sotto l'intonaco sbrecciato, una porta successivamente murata<sup>32</sup>. Il grande edificio a quattro ali, con il cortile interno, era sicuramente la "*Casa della contumacia*", mentre la logica della distribuzione degli spazi imponeva che l'edificio della grandezza di una sua ala, situata a settentrione lungo il margine del complesso, fosse la "*Contumacia per gli Turchi*"<sup>33</sup>. Tra le stalle e la zona delle contumacie si trovava un'entrata, posta sull'asse di quella principale della facciata meridionale. Questa via di comunicazione proseguiva oltre come passaggio tra il muro perimetrale occidentale della zona d'isolamento e quello orientale del cortile delle stalle, anch'esso completamente diviso dal resto del lazzaretto. A nord delle costruzioni destinate alla segregazione c'era il cimitero del lazzaretto, opportunamente recintato, dal quale si dipartiva un braccio del muro della strada di accesso. Prendendo avvio dall'entrata particolare che menava nel cortile delle stalle sul lato occidentale, la strada recintata da un muro, si univa diagonalmente con quella principale di terraferma che portava al lazzaretto. Le sommità dei pilastri di un portale carreggiabile, sito alla fine del muro che, fiancheggiando la strada di accesso, divideva per logica il lazzaretto dai circostanti possedimenti dei privati e dei gesuiti, erano costruite con blocchi quadrati, rientranti e aggettati, di ottima profilatura, ancor oggi riconoscibili nel muro di cinta posto a nord-ovest dell'edificio della Facoltà di Ingegneria civile (ex Scuola di medicina). Questo portale accentuava il collegamento della strada di accesso al lazzaretto con quella che allora era la più importante via di comunicazione fiumana che portava a Trieste e a Lubiana (Fig. 5).

Nell'inventario del lazzaretto figurano anche la cappella di S. Carlo Borromeo,

<sup>31</sup> Il piano che è andato smarrito fa menzione del "*Cortile con le Stalle*", che è logico identificare con questo spazio, tanto più che gli edifici dirimpetto alla facciata posteriore settentrionale del magazzino non hanno la profondità degli altri e sono spiccatamente allungati. Stando ai documenti conservatisi anche questo cortile disponeva di una fonte d'acqua con copertura, probabilmente una fontana (DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 3).

<sup>32</sup> Rilevata dal piano di von Benko. Vedi in V. EKL, *op. cit.*, p. 170-171.

<sup>33</sup> Per quanto attiene al cosiddetto "*Piano smarrito*", la sua esistenza viene confermata a più riprese dai documenti nel DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773.



Fig. 5 – Portale settentrionale del lazzaretto – stato attuale.

protettore del lazzaretto fiumano<sup>34</sup>. Vengono elencati i paramenti liturgici, l'altare laterale e quello principale di marmo dedicato a S. Carlo Borromeo. La posizione della cappella viene ripresa nell'ambito dell'edificio della contumacia<sup>35</sup>. A tale proposito è indicativo un piano, per l'esattezza il Piano della città della prima metà del secolo XVIII, ancor più precisamente del periodo immediatamente successivo alla costruzione del lazzaretto. Esso presenta all'interno dell'edificio della segregazione una sporgenza semicircolare nella sua ala settentrionale<sup>36</sup> (Fig. 6). Il piano del Pirisi, del 1850, ripropone in maniera errata l'edificio della contumacia, attribuendogli una forma planimetrica a "U", la cui ala settentrionale chiude il cerchio con una crocetta<sup>37</sup>. Una carta catastale, di poco più tarda, finalmente ricalca chiaramente la forma semicircolare nel cortile interno di quella che un tempo fu la

<sup>34</sup> Il patronato titolare lo si deve principalmente al nome dei sovrani di allora (Cfr. i lazzaretti triestini di S. Carlo e di Santa Teresa e quello di S. Francesco a San Martino /Martinsčica/; occorre tuttavia ricordare che è S. Carlo Borromeo, nel XVII e XVIII secolo, il protettore sempre più popolare della peste e delle altre malattie contagiose, segnatamente nell'Austria, nell'Italia Settentrionale, anche se da noi, a tale proposito, in particolare nelle chiese popolari, si sia perseguita la continuità del culto di S. Rocco.

<sup>35</sup> DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 5.

<sup>36</sup> Lo riporta V. EKL, *op. cit.*, p. 158-159.

<sup>37</sup> *Ibidem*, p. 176-177.



Fig. 6 – Piano di Fiume della I<sup>a</sup> metà del secolo XVIII, pubblicato da V. Ekl nel 1994 senza citazione della fonte (probabilmente Kriegssarchiv, Vienna).

costruzione destinata alla contumacia<sup>38</sup>. Soltanto i disegni dell'ospedale militare della fine del secolo XIX, che si sono conservati, confermano trattarsi della cappella dell' antico lazzeretto, che ha mantenuto anche in seguito la sua stessa funzione<sup>39</sup>. La sezione trasversale mostra uno stabile con la costruzione in legno tra un piano e l'altro, più modesto di quello del priorato e dei magazzini. La pianta del pianoterra dell'ospedale rivela la caratteristica organizzazione dello spazio. Il chiostro era tutt'attorno percorso da un corridoio che collegava una serie di vani minori, per lo più formati da celle singole, finalizzate al soggiorno dei marittimi in clausura. Le stanze avevano delle aperture finestrali che davano sui cortili esterni e la porta sul corridoio interno. Nell'ala settentrionale e meridionale del pianterreno si trovavano degli ambienti un tantino più ampi, parzialmente ricavati dalla unione di vani (stanza con il salone). Grandi spazi aperti scompartivano completamente il manto musivo della minuscola cappella in modo tale che gli ospiti delle contumacie potevano seguire le funzioni religiose e parteciparvi dal cortile, o dalle aperture finestrali del corridoio. Il sacerdote poteva arrivare alla cappella, in realtà, al

<sup>38</sup> DAR, JU 51, scat. 106, 11 F (b).

<sup>39</sup> DAR, JU 51, scat. 100, 4/2.

presbiterio, per una via traversa, la più breve che, almeno nelle intenzioni del progettista, assicurava la massima distanza degli isolati. È disegnata anche la posizione occupata dall'altare maggiore che si appoggiava al muro settentrionale della cappella. Il primo piano dell'edificio certamente non si poteva considerare un "piano nobile", tutt'altro. I vani più spaziosi forse servivano per sistemarvi le ciurme o l'esercito.

Accanto al piano con la raffigurazione prospettica dell'area costiera del complesso anche i tre progetti della regolazione del ruscello di Scurigne, per le sue grandi misure e la vicinanza della zona d'intervento, rivelano un notevole numero di dati sul lazaretto<sup>40</sup>. Il primo, la cosiddetta "Nuova Pianta", con commenti in lingua italiana, oltre ad offrire un'ampia rappresentazione del ruscello di Scurigne, fa presente anche la necessità di risanare i danni provocati dalle rapide, mediante la regolazione delle sponde nel suo corso inferiore, sotto la Strada Regia fino alla foce nel Mandracchio del lazaretto, che spartisce con il ruscello Braida. Il Piano prevede inoltre l'allargamento e la chiusura del Mandracchio verso occidente e un'apertura in direzione sud, con l'eliminazione di una parte dell'esistente diga, dirimpetto alla foce del corso d'acqua e la messa in opera di una nuova<sup>41</sup> (Fig. 7). Il secondo piano, di formato inferiore, anch'esso con i commenti in lingua italiana, risolve in maniera più ambiziosa la stessa problematica, con lo scavo di un nuovo letto per il ruscello di Scurigne, in modo tale da farlo fluire nel mare fuori dal Mandracchio. Per le esigenze del lazaretto si sarebbe mantenuto anche il letto esistente che finisce nel Mandracchio, ossia l'originaria foce del ruscello Braida, previa costruzione di una chiusa sulla congiunzione con il ruscello di Scurigne. È corredato dalle sezioni di entrambi i corsi d'acqua (i luoghi delle sezioni sono contrassegnati sulla pianta) che rivelano che il ruscello di Scurigne, a differenza di quello di Braida, ha già una sponda murata con un argine elevato su piloni. È riportata l'altezza della linea d'acqua durante le alluvioni, la proposta di innalzamento degli argini del ruscello Braida e della sponda consolidata del ruscello di Scurigne<sup>42</sup> (Fig. 8). Nel tentativo di impostare un ordine cronologico nei piani che si sono conservati, dal cui novero evidentemente manca qualcuno, segue il cosiddetto "Piano num. 2", con il commento in lingua tedesca. Esso con un complicato intervento taglia l'esistente diga e con la messa in opera di un muro divisorio nel Mandracchio, separa anche questo antico alveo dal porticciolo del lazaretto. Si prevedeva anche di assestare con interventi di carattere orticolturale il piccolo

<sup>40</sup> Nel contesto delle marea sulle costruzioni portuali, c'è la descrizione dettagliata, con corredo di riproduzioni dell'ANDRIJASEVIĆ (*op. cit.*, II parte, p. 38-40). Uno è pubblicato anche in R. MATEJČIĆ *Kako čitati grad*, cit., p. 140.

<sup>41</sup> DAR, "Zbirka planimetrije" /Collezione di planimetrie/, num. 230. Non sono state ritrovate nemmeno le interpretazioni da attribuire alle lettere scritte sulla pianta.

<sup>42</sup> DAR, "Zbirka planimetrije", num. 228.

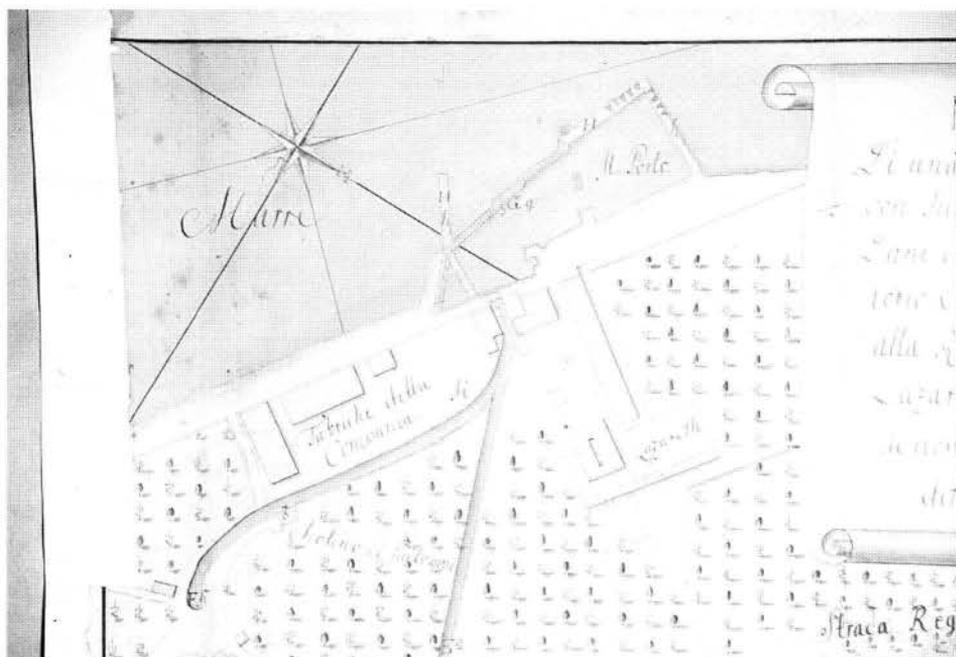


Fig. 7 - Piano della regolazione del ruscello di Scurigine, la cosiddetta Nuova Pianta, dettaglio con la pianta del lazzaretto (autore de Bonomo), Državni Arhiv Rijeke (=DAR) /Archivio di Stato di Fiume/, Collezione di planimetrie, num. 230.

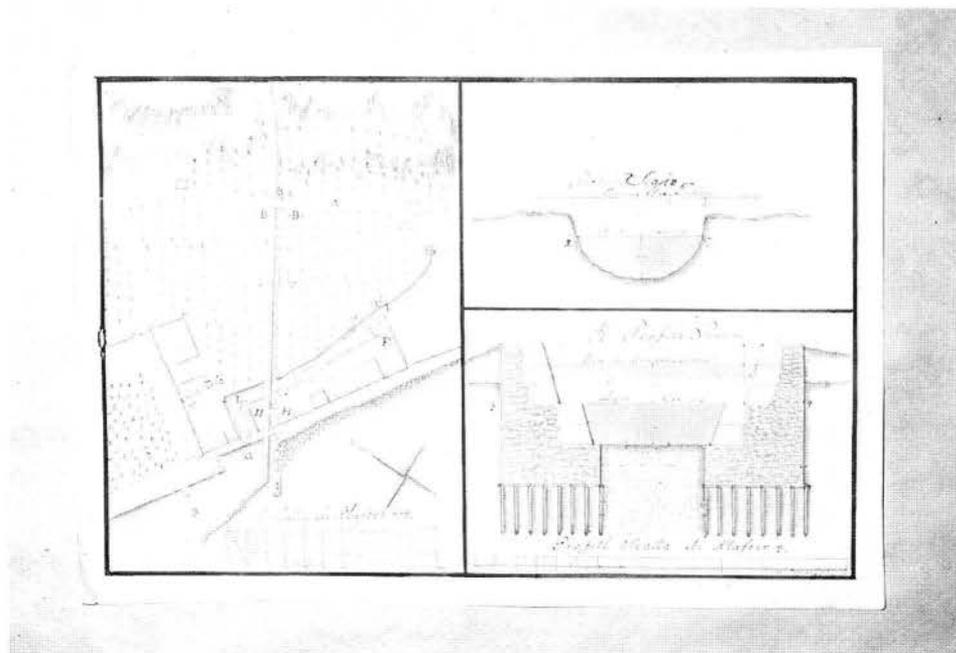


Fig. 8 - Piano con le sezioni dei corsi d'acqua "Scurigine" e "Braida" (de Bonomo), DAR, Collezione di planimetrie, num. 228.

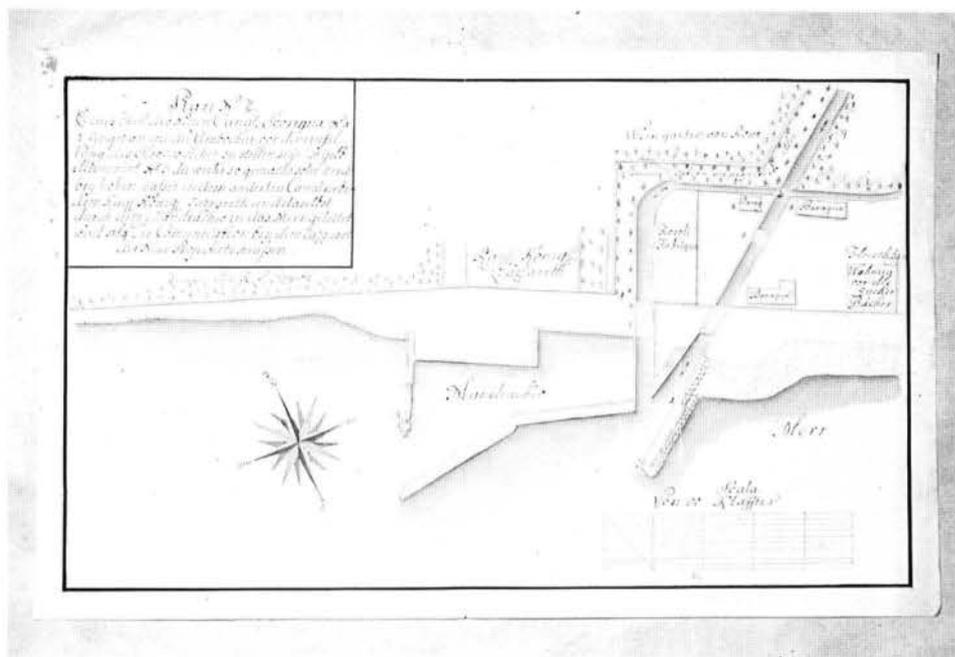


Fig. 9 – Il cosiddetto Piano num. 2 (de Bonomo), DAR, Collezione di planimetrie, num. 227.

cortile del priorato, e di piantare un viale lungo il muro sud-orientale del lazzeretto<sup>43</sup> (Fig. 9).

L'origine barocca dei piani viene rivelata dal colore dei disegni ad acquerello, dalla carta, dai simboli topografici, dal “ductus” delle lettere, dall' uso del rotolo come cornice delle iscrizioni, dalla formulazione delle spiegazioni, in generale dalla tecnica complessiva della fattura. Sul piano num. 228 a lettere minuscole figura in un angolo la firma “de Bonomo”, che nel 1756 viene ricordato in relazione alle riparazioni operate nel lazzeretto<sup>44</sup>. Non c'è dubbio che il de Bonomo sia l'autore anche degli altri due rimanenti piani. Il contenuto unitario dei piani, la regolazione dei corsi d'acqua e il riassetto del porto, si possono collegare alla notizia sui depositi di sabbia che nel 1758 hanno interrato il mandracchio<sup>45</sup>. La “Nuova pianta” al posto del palazzo direzionale della raffineria di zuccheri riporta ancora, senza dubbio alcuno, i simboli topografici dei vigneti e del bosco. I primi

<sup>43</sup> DAR, *ibidem*, num. 227.

<sup>44</sup> DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 9: “Capitan Ingegnere de Bonomo”. Probabilmente si tratta del costruttore triestino, impiegato statale, Francesco Saverio de Bonomo (vedi in: *Maria Teresa, Trieste e il porto*, cit., p. 62, cat. num. 113, in cui la sua attività edificatoria in Trieste viene confermata da un contratto del 1754).

<sup>45</sup> G. KOBLER, *op. cit.*, tomo II, Trieste, 1978, p. 83.

due piani attribuiscono agli obiettivi in prossimità del lazzeretto il nome di “*Fabriche della compagnia*”. Sembra che, almeno per quanto riguarda i primi due piani, ancor sempre si tratti della compagnia di Timisoara, i cui magazzini, nelle immediate vicinanze del lazzeretto, vengono citati da fonti scritte<sup>46</sup>. La “*Fabrique Rosoli*” presumibilmente si rapporta alla distilleria liquori, del rosolio che si produceva dal vino di importazione<sup>47</sup>. Tutto ciò induce a fissare la datazione nel terzo quarto del secolo XVIII<sup>48</sup>.

Sul piano cittadino, negli anni successivi alla costruzione del lazzeretto, viene contrassegnato in maniera particolare e perfino segnato nella legenda l'edificio della contumacia, il che raramente si praticherà in seguito. Fatta eccezione per il *mulino Svilocossi* e le modeste costruzioni sul posto occupato più tardi dallo zuccherificio, gli accessi al lazzeretto dal lato della città sono completamente liberi<sup>49</sup>. Sul piano del von Benko, del 1776, l'area litoranea a oriente del lazzeretto è già coperta completamente dagli stabili fatti costruire o incamerati dallo zuccherificio. La zona di isolamento non viene raffigurata come edificio con un cortile interno<sup>50</sup> (Fig. 10), che riappare tuttavia sul piano del 1778<sup>51</sup>. È interessante notare che sul piano del 1814, il priorato e la costruzione destinata alla contumacia vengono sempre riproposti nelle loro funzioni originarie, mentre il magazzino viene definito caserma del lazzeretto<sup>52</sup>.

I piani più tardi, del secolo XIX, testimoniano del disfacimento del complesso dopo la perdita della sua funzione originaria. A occidente dell'ex lazzeretto viene predisposto il grande parco dell'Accademia della marina militare e poi accanto al magazzino sorge l'edificio per il personale di questa istituzione<sup>53</sup> (Fig. 11). La riva viene sistematicamente interrata fino alla diga del mandracchio, e subito dopo, a partire dalla zona sottostante a quella che un tempo era la via di comunicazione costiera, vengono progettate alcune case<sup>54</sup> (Fig. 12). Negli Anni Settanta del secolo XIX, a causa della costruzione dei binari ferroviari venne interrato anche il

<sup>46</sup> DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 28. (1762).

<sup>47</sup> Sulla produzione del rosolio vedi G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 37; *Povijest Rijeke*, cit., p. 143.

<sup>48</sup> In nessun caso agli inizi del secolo XIX, come vuole M. ANDRIJASEVIĆ, *op. cit.*, II parte, p. 38-40.

<sup>49</sup> V. EKL, *op. cit.*, p. 158-159.

<sup>50</sup> *Ibidem*, p. 170-171.

<sup>51</sup> *Ibidem*, p. 164-165.

<sup>52</sup> *Ibidem*, p. 54-55.

<sup>53</sup> R. e M. MATEJČIĆ, *op. cit.*, p. 153.

<sup>54</sup> DAR, JU 51, scat. 106 (9). Il piano di interramento fino alla diga del Mandracchio, del 1849, venne elaborato da Adam OLF. Già nel 1856, l'ingegnere EMILI pianifica le case sul nuovo terrapieno, DAR, JU 51, scat. 106 (13).

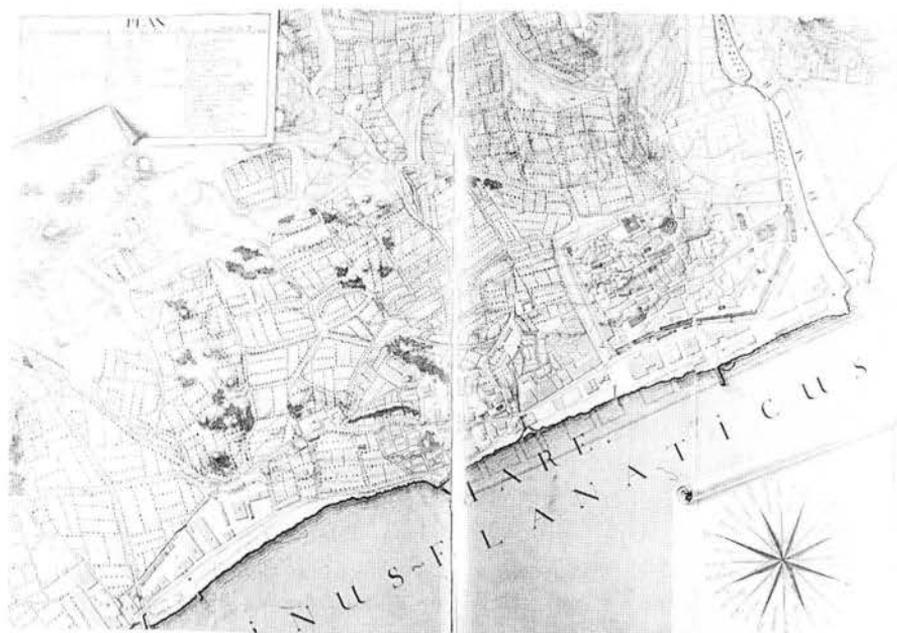


Fig. 10 – Piano di Fiume del 1776 (Von Benko), V. Ekl. 1994, senza citare la fonte (probabilmente Kriegsarchiv, Vienna).

mandracchio. Il tracciato della nuova via di comunicazione tra la riva (*Corsia Deak*) e l'antica strada che in questo punto, prima di svoltare in direzione nord-occidentale, ancora nel 1874 correva parallelamente alla costa (*Strada della Germania*), segnerà l'inizio dell'asservimento definitivo dei complessi barocchi dello zuccherificio e del lazaretto alle nuove esigenze urbanistiche che culminerà negli anni Trenta del nostro secolo con la costruzione dei blocchi abitazionali e d'affari dirimpetto alla stazione ferroviaria<sup>55</sup> (Fig. 13). L'esercito fa uso dell'ex lazaretto: i magazzini mantengono la loro funzione, nel priorato è sistemato il comando del corpo d'artiglieria<sup>56</sup> (Fig. 14), mentre in quella che una volta era la contumacia, è sistemato l'ospedale militare. Il piano situazionale del 1897 ci rivela che il cortile principale del lazaretto veniva usato come scuola militare di equitazione. Le vasche per il beveraggio dei cavalli che vi sono raffigurate venivano fornite di acqua mediante canali o condutture collegate con la foce del ruscello Braida, il che costituisce un contributo all'affermazione che originariamente qui c'era una fontana<sup>57</sup>.

<sup>55</sup> DAR, JU 2, H 33/1874.

<sup>56</sup> G. KOBLER, *op. cit.*, tomo II, p. 84.

<sup>57</sup> DAR, JU 51, scat. 100 4/2, Zagabria, 1897.

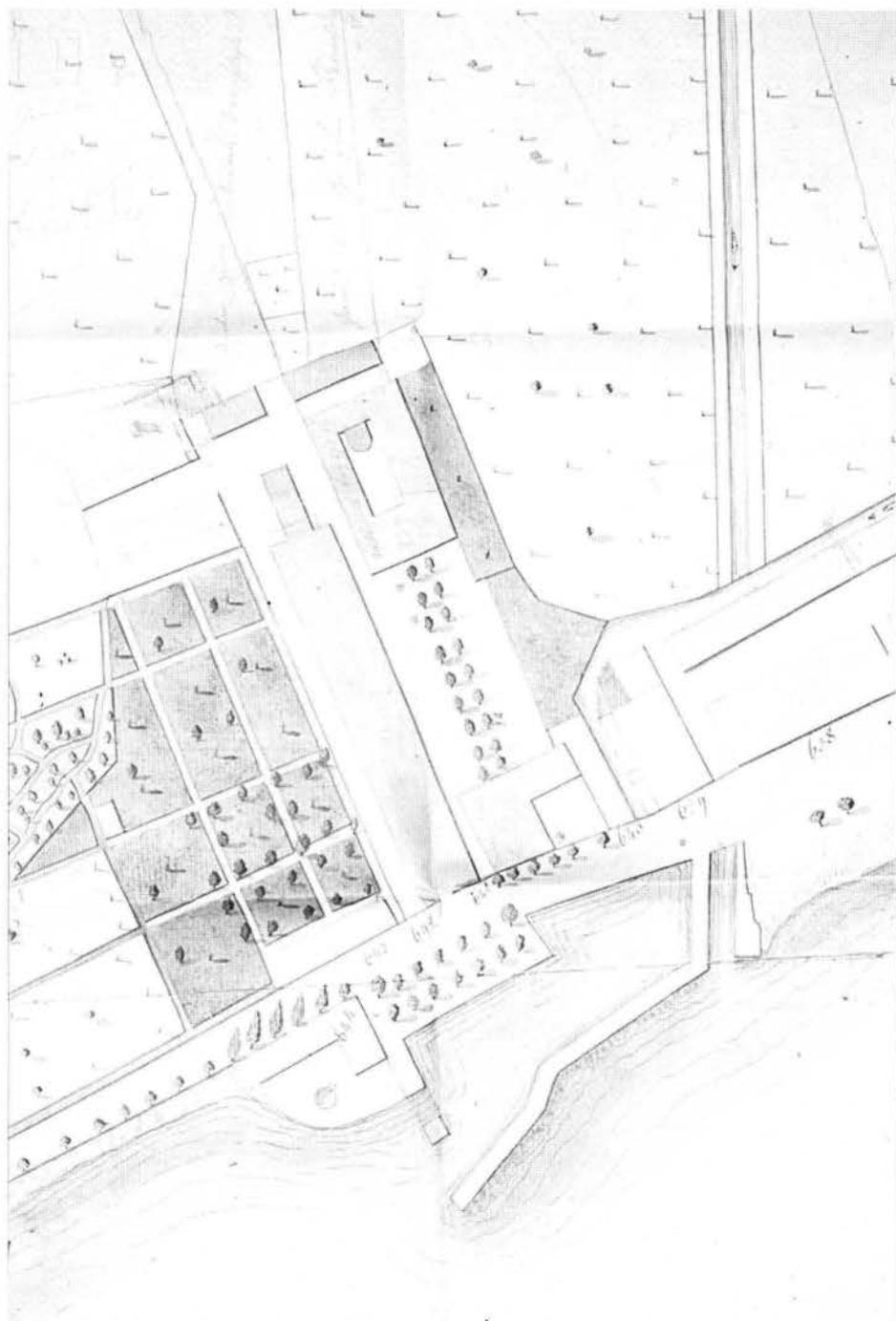


Fig. 11 – Carta catastale, dettaglio del complesso del lazaretto; a occidente il parco dell' Accademia militare di marina è già assestato, seconda metà del secolo XIX, DAR, JU 51, scat. 106.

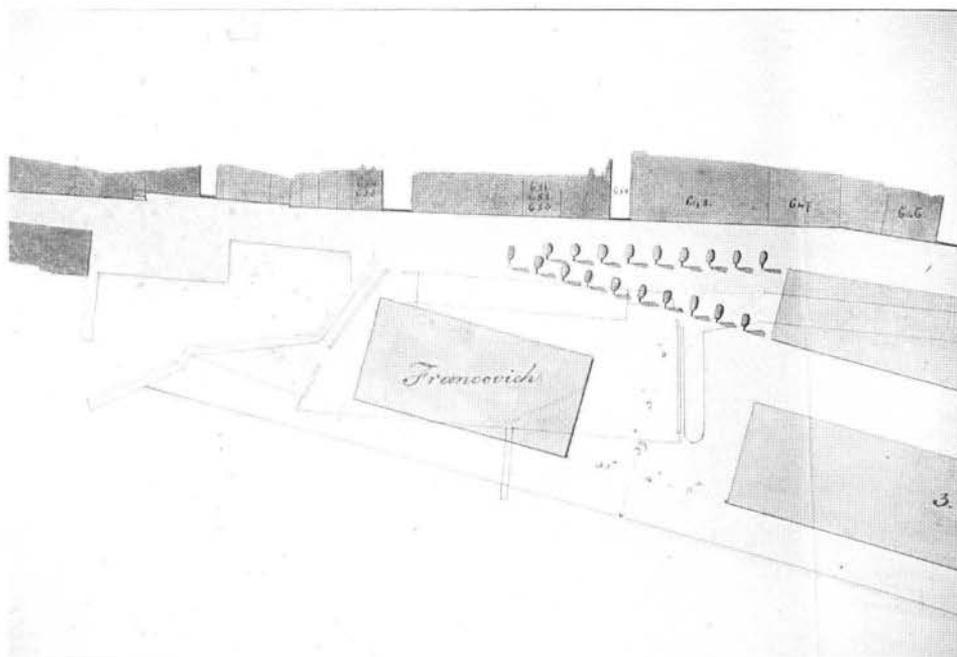


Fig. 12 – Interramento della riva e costruzione della parte terminale della diga del Mandracchio, DAR, JU 51, scat. 106.

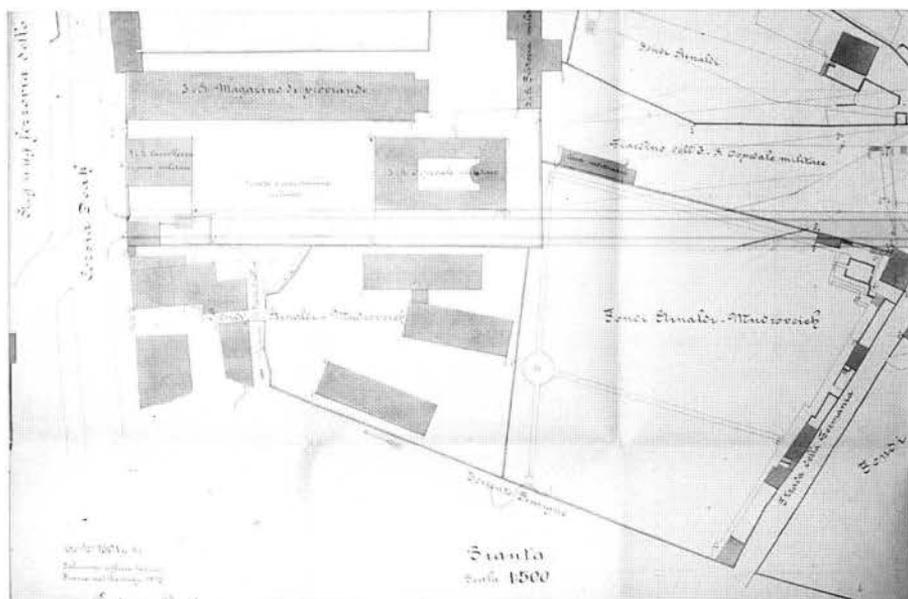


Fig. 13 – Tracciato della via di comunicazione trasversale tra la via costiera e la vecchia strada per Lubiana, DAR, JU 2, H 33, 1874.

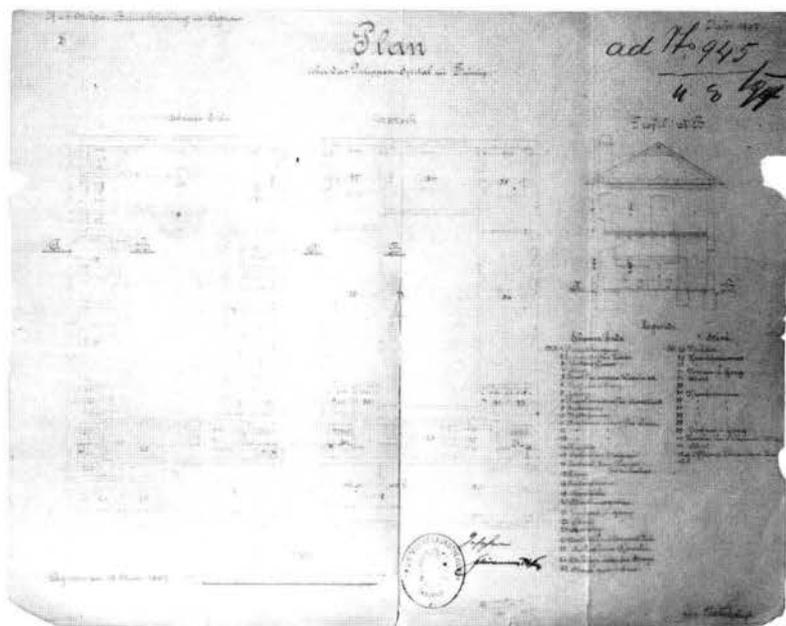


Fig. 14 – L'edificio della contumacia al tempo dell'elaborazione del progetto dell' Ospedale militare, DAR, JU 51, scat. 100, 1897.

Si riesce a comprendere appieno la vera connotazione della grandezza del complesso del lazzeretto soltanto quando si gira attorno all' area delimitata dall'edificio principale dell'ospedale fiumano (ex Accademia della marina militare) e dalle vie Re Zvonimir, Nikola Tesla e Viktor Car Emin. All'edificio del priorato mancano la torretta, la balconata e tutta l'ala orientale, mentre si sono completamente conservate le volte dei corridoi e dei vani al pianterreno del priorato (Fig. 15). È rimasto in piedi anche il principale portale a mare, mentre con i resti di quelli rimanenti, ad esso laterali, se ne potrebbe mettere insieme uno. Infatti quello occidentale (ad uso di ospedale) è stato ampliato con l'eliminazione dei pilastri (Fig. 16), mentre quello orientale (ad uso dei vigili del fuoco) lo si è allargato in maniera più saggia, abbattendo il muro di cinta con le volute nell'intonaco e spostando dei pilastri. È rimasto il muro tra il cortile principale e quello che un tempo era l'edificio dei contumaci, con due portali murati, mentre là dove sorgeva lo stabile della segregazione si trovano ora una stazione di trasformazione e il parcheggio delle ambulanze fuori uso (Fig. 17). Sulle fondamenta delle ex stalle, è stato costruito l'attuale edificio della Clinica per le malattie infettive. A est dell'edificio della Facoltà di ingegneria civile è rimasta in piedi parte del muro della via di accesso e i pilastri del principale portale di terraferma. Il tratto costiero degli ex magazzini del lazzeretto, oggi usato dallo Studio di stomatologia, è stato completamente ristrutturato al suo interno. La zona posteriore del magazzino che



Fig. 15 – Priorato, interno – stato attuale.



Fig. 16 – Portale occidentale litoraneo – stato attuale.



Fig. 17 – Muro che divideva la contumacia dal cortile operativo, ora divide il cortile riservato ai vigili del fuoco dall'area ospedaliera.



Fig. 18 – Magazzini, interno – stato attuale.

apparteneva all'ospedale è stata ampliata con la sopraelevazione di un piano, mentre lungo la parete posteriore si è aggiunta la stazione adibita agli impianti di riscaldamento. Comunque, al pianoterra si è conservato lo spazio a due navate con cinque paia di campate, le cui volte poggiano su pilastri murati disposti al loro centro. Qui è stata sistemata la lavanderia del Centro clinico ospedaliero. Il corpo centrale di quelli che furono i magazzini del lazaretto è quello che si è meglio mantenuto e che ora funge da rimessa per i mezzi mobili dei vigili del fuoco. Oltre alle sette coppie di arcate dalle volte a crociera, con nel mezzo colonne murate, si sono ben mantenuti i dettagli delle profilature degli intonaci che sbalzano dalla zona dei capitelli delle colonne (Fig. 18).

Possiamo ben immaginare quale sia stata l'impressione lasciata da questo enorme, solitario complesso, sito all'entrata occidentale della città, una volta ultimata la sua costruzione, nella prima metà del secolo XVIII, che né gli involucri, né l'ampollosità della facciata del palazzo direzionale della Raffineria di zuccheri, riuscivano ad adombrare. Soprattutto per chi entrava nel Golfo doveva riuscire altamente emozionante l'impatto scenografico volutamente pensato e realizzato, con il "frons" costiero della facciata del lazaretto, per la sua unicità, per l'opulenza della plastica architettonica della pietra, probabilmente combinata con il gioco coloristico delle profilature degli intonaci del muro e dei battenti in legno dei tre portali.

Finora si è ritenuto che progettista e costruttore del complesso sia stato Antonio de Veneda<sup>58</sup>, sembra esclusivamente sulla base di un modesto dato che rinveniamo nel capitolo delle biografie della famosa opera del Kobler. L'Autore lo descrive come ingegnere militare, appartenente a una famiglia che dalla Spagna finisce in Austria al seguito di Carlo VI, e come fondatore della sua numerosa discendenza fiumana. Iniziando con la descrizione delle attività del de Veneda, il Kobler accenna alla sua direzione degli investimenti statali a Porto Re (si pensa alla costruzione del cantiere navale e dell'arsenale) e al lazzeretto fiumano, indi alla fabbricazione della casa di famiglia dell'ormai ambientato costruttore, per passare successivamente, casualmente o meno, ad evidenziare l'elaborazione dei progetti per la costruzione di Casa Benzoni, alla ricostruzione della sala consiliare cittadina nonché della chiesa e del campanile di S. Rocco<sup>59</sup>. Sul versante avverso alla posizione da noi ritenuta familiare, sta la storia della costruzione del lazzeretto Carlo VI di Trieste, in molte cose simile al suo omonimo fiumano. Come mastro costruttore e progettista del lazzeretto triestino si fa il nome di Carlo Martinuzzi da Lubiana, con i suoi collaboratori Antonio Ferretti e Giovanni Colombo, con la supervisione del, a noi ben noto, ingegnere, cui si deve la via "Carolina", Matthias Anton Weiss<sup>60</sup> (Fig. 19). A farla breve, attorno a questo compito strategicamente importante, si raccolse una forte équipe di costruttori. I ritardi nei lavori provocarono tumultuose reazioni<sup>61</sup>, e sull'importanza economica a livello regionale fanno fede gli ostacoli che Venezia insistentemente infrapone alla realizzazione del progetto. Al punto che ai cittadini di Pirano e di Capodistria si proibisce, sotto la minaccia della pena di morte, di consegnare i laterizi, la calce e altro materiale edile per la costruzione del lazzeretto a Trieste. Impediti di acquistare i laterizi dalle mattonaie di Pirano, i costruttori ripiegarono sulla pietra delle cave locali<sup>62</sup> (Fig. 20). Forse l'edificazione del nostro lazzeretto ebbe uno svolgimento più tranquillo poiché non scarseggiavano i mezzi che arrivavano dalle casse imperiali. Si sfrutta la pietra nelle immediate vicinanze, vale a dire nella cava di pietra che esisteva al

<sup>58</sup> R. MATEJČIĆ, "Barok u Istri i Hrvatskom primorju" /Il barocco in Istria e nel Litorale croato/ in *Barok u Hrvatskoj* /Il barocco in Croazia/, Zagabria, 1982, p. 420-422; R. e M. MATEJČIĆ, *op. cit.*, p. 152; R. MATEJČIĆ, *Kako čitati grad*, cit., edizione II, 1989, p. 139-140.

<sup>59</sup> Antonio de VERNEDA (1693-1774), vedi in G. KOBLEK, *op. cit.*, tomo III, p. 190.

<sup>60</sup> V. PLITEK, "Spigolature di storia sanitaria del Settecento a Trieste", *Archeografo Triestino*, Trieste, ser. III, vol. XV (1930), p. 305, tanto più che E. Faber nel suo manoscritto cita Carlo Martinuzzi come costruttore dei lazzeretti triestino e fiumano.

<sup>61</sup> E. FABER, *op. cit.*

<sup>62</sup> V. PLITEK, *op. cit.*, p. 305. C. FISKOVIĆ ricorda le tumultuose reazioni della Repubblica di Ragusa agli inizi della costruzione del lazzeretto di Spalato, *op. cit.*, p. 7. Le notizie confermano l'importanza che le potenze marittime attribuivano alla costruzione dei lazzeretti.

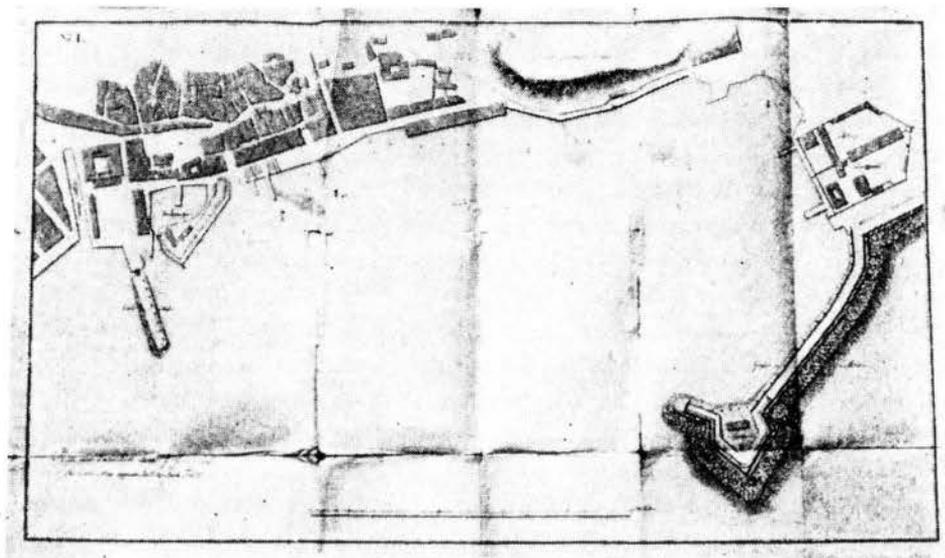


Fig. 19 – Pianta del vecchio lazaretto triestino, nell'angolo destro del piano di Trieste, pubblicato da V. Plitek nel 1930.



Fig. 20 – Il vecchio lazaretto triestino, edificio del priorato – stato attuale.

posto dell'attuale ospedale<sup>63</sup>. Tuttavia l'esempio del lazzeretto di Trieste, per bocca di tutta una serie di partecipanti, come del resto allora era anche consuetudine nel caso di un investimento di interesse statale, in uno stato ben organizzato amministrativamente quando si trattava di affari, testimonia con grande evidenza la serietà con la quale l'Austria aveva acceduto a questo compito. Pertanto è difficile supporre che la costruzione del lazzeretto di Fiume, finanziata dalle casse imperiali, fosse affidata a un solo ingegnere, relativamente poco noto, che si sarebbe affermato come architetto fiumano appena quasi due decenni più tardi. A fianco dell'ingegnere che sovrintendeva ai lavori ci doveva essere stato anche il progettista, forse anche un supervisore, come era successo per il lazzeretto triestino. Il Weiss proprio negli anni in cui si costruiva il lazzeretto fiumano, doveva soggiornare molto spesso dalle nostre parti, impegnato com'era nella progettazione e nella costruzione della via "Carolina", nonché del cantiere e dell'arsenale di Porto Re<sup>64</sup>. Qui vi lavoravano, oltre a muratori anche scalpellini di un' avviata officina per la lavorazione della pietra, capaci di eseguire una ricca gamma di opere in plastica architettonica. Le peculiarità della costruzione non richiamano solamente le direttrici generali dell' Europa centrale, ma nella loro totalità e nel dettaglio lasciano scoprire la maniera tipica di una concreta cerchia di costruttori. Sono possibili i confronti con il barocco della Carniola o di Lubiana, a partire dalla fattura dell'esecuzione dei frontoni delle facciate dei magazzini, dalle modalità seguite nell'erezione della torretta del priorato, per finire con l'applicazione della "cucitura" degli angoli, con le aperture molto caratteristiche sui tetti e con la profilatura dei portali. Anche dal triplice confronto del lazzeretto di Fiume e di quello triestino con il convento delle Orsoline di Lubiana, emergono spiccate affinità formali nelle soluzioni architettoniche dei dettagli. I dati che concernono l'attività del Martinuzzi a Lubiana lo presentano prevalentemente come progettista, più raramente come realizzatore-esecutore. A favore di tutto ciò va anche il suo progetto mai eseguito del rafforzamento delle fortificazioni della parte settentrionale della cinta muraria di Castua, dove intendeva erigere nel punto più alto una fortezza sul tipo che si rifà alle teorie del Vauban<sup>65</sup>. Su ordine della Camera di corte il Martinuzzi redige, nel 1714, un rapporto sullo stato della strada che da Lubiana portava a Fiume<sup>66</sup>. La conferma dell'attività fiumana del Martinuzzi viene suffragata anche dal dato relativo alla sua

<sup>63</sup> Come è confermato da un documento che si conserva nel DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 54, 1773

<sup>64</sup> *Povijest Rijeke*, cit., p. 139-40; Z. HERKOV, *op. cit.*, p. 36-37.

<sup>65</sup> R. MATEJČIĆ, "Graditeljsko naslijeđe Kastva" /Eredità architettonica di Castua/ *Zbornik Kastavštine* /Miscellanea del Castuano/, Fiume, vol. II (1981), p. 71-72.

<sup>66</sup> G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 8 (per errore scrive 1774).



Fig. 21 – Il lazaretto di Fiume, facciata meridionale – stato attuale.

partecipazione alla costruzione dei magazzini portuali fiumani<sup>67</sup>. Da annotare che proprio il magazzino del lazaretto è l'edificio più moderno avente questa funzione esistente a Fiume (Fig. 21).

Se proseguiamo nel confronto, è possibile immaginare di imbatterci in un terzetto di ingegneri al servizio imperiale, che sul fondamento di una precisa suddivisione gerarchica dei compiti, partecipano ognuno nel suo segmento alla costruzione del lazaretto fiumano di S. Carlo; il Weiss che sovrintende o progetta a livello di urbanesimo e di grosse infrastrutture, imprese come la “Carolina”, il porto alla foce della Fiumara, quello militare di Porto Re; il Martinuzzi, progettista e più raramente anche realizzatore di notevoli imprese edilizie a Lubiana, agli inizi del secolo XVIII, come la cattedrale e il seminario sotto il patronato di Carlo VI, successivamente affermatosi come costruttore del lazaretto e dell'infrastruttura portuale a Trieste. La nota sulla partecipazione del Martinuzzi alla costruzione dei magazzini portuali di Fiume, deve essere messa primariamente in relazione con il magazzino del lazaretto. Anche dalla pianta risulta facilmente riconoscibile il concetto unitario dei singoli tipi delle costruzioni dei lazaretti fiumano e triestino di S. Carlo, che ci induce a pensare a un unico progettista. Uno dei passi del

<sup>67</sup> “Martinuzzi Carlo”, ad vocem, *Enciklopedija Hrvatske Umjetnosti* /Enciclopedia dell'arte della Croazia/, I, Zagabria, 1995, p. 547-548.

rescritto imperiale del 1729, sulla costruzione dell'arsenale e del cantiere navale di Porto Re, precisa forse il ruolo del nostro de Verneda: "Affinché il super ingegnere Weiss non sia costretto a svolgere da solo tutto il lavoro, gli si può assegnare un aiutante capace che lavorerebbe secondo le sue indicazioni<sup>68</sup>." Il de Verneda, che aveva partecipato direttamente alla costruzione come organo di controllo, finì per rimanere a Fiume e per sposarsi con Giovanna, della distinta famiglia fiumana dei Benzoni<sup>69</sup>. Oltre alle locali attività edificatorie, che i cronisti fiumani datano negli Anni Quaranta del secolo XVIII, il de Verneda, nel 1762, chiaramente in funzione di esperto indipendente, si presenta come autore di un rapporto eccessivamente pessimistico sulla situazione delle costruzioni portuali di Trieste<sup>70</sup>. Le autorità austriache ordinavano solitamente ai loro impiegati cotali relazioni di viaggio. Il de Verneda viene menzionato anche nel 1765, come ingegnere con il ruolo di controllore dei lavori all'arsenale di Porto Re<sup>71</sup>.

I Fiumani immediatamente dopo la conclusione dei lavori al lazzeretto<sup>72</sup>, nel 1725, ancora una volta richiedono che esso sia adibito come caserma per le truppe in transito. La risposta dell'imperatore esprime con precisione la stizza e il disprezzo nei confronti di questi atteggiamenti che secondo il suo modo di pensare, sono profondamente regressivi. Egli fa notare che dopo tante e cotali spese per la costruzione, il lazzeretto deve servire alla sua fondamentale funzione commerciale e invita i Fiumani a riparare e a usare le due caserme di legno esistenti per la temporanea sistemazione dell'esercito, ricordando loro che così così Fiume era una città senza guarnigione fissa<sup>73</sup>.

Ben presto dopo l'apertura solenne del 1726, il lazzeretto ha cominciato per davvero a funzionare in maniera esemplare, come stazione di quarantena per tutto il traffico commerciale che transitava per il porto franco di Fiume. Il primo direttore fu Marco Antonio de Orebich, sostituito nel 1742 da Nicolò Tomaso Simich e dopo di lui, nel 1773, le fonti riportano il nome del priore Francesco Nicolò de Stemberg<sup>74</sup>. Il lazzeretto ha anche un guardiano in pianta fissa che realizza i suoi introiti per lo più dalla riscossione diretta delle entrate da prestazioni effettuate, ma se la necessità lo richiede si fa ricorso a guardiani particolari e

<sup>68</sup> Z. HERKOV, *op. cit.*, p. 37.

<sup>69</sup> G. KOBLER, *op. cit.*, tomo III, p. 190.

<sup>70</sup> A. TAMARO, *Storia di Trieste*, tomo II, Roma, 1924, p. 199-200

<sup>71</sup> Z. HERKOV, *op. cit.*, p. 37.

<sup>72</sup> 1724 (E. FABER, *op. cit.*).

<sup>73</sup> DAR, Giunta esecutiva Fiume (JU 2), Militare, num. 53/1725. Traslitterazione e traduzione di Boris Zakošek.

<sup>74</sup> Vedi G. KOBLER, *op. cit.*, p. 83 e DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773, foglio 53 del 1773 (conferma de Stemberg).

“facchini”. Il medico cittadino fa visita regolarmente al lazzaretto. In caso di epidemia, la merce scaricata dalle navi veniva bruciata e la quarantena per gli equipaggi si sarebbe iniziata a partire dal giorno della comparsa del contagio. Si tenta di ispezionare in tempo le grandi navi con la pilotina della capitaneria di porto sempre pronta per queste esigenze. Di notte la procedura è inversa, una barca lascia la nave ancorata nel Golfo e attracca alla riva, dove i documenti vengono consegnati dal capitano. Nonostante si sia proclamata la volontà di imitare l'organizzazione del lazzaretto dell' amica Messina, in realtà il “modus operandi” è quello che si basa sulle esperienze veneziane<sup>75</sup>. I procedimenti di disinfezione sono quelli soliti. Per es., al momento dell'approdo di una nave con il Foglio sanitario sporco, dunque proveniente da paesi in cui infieriva il contagio, il guardiano lo avrebbe preso con la punta di una canna, indi prima di leggerlo lo avrebbe disinfettato con i vapori di zolfo<sup>76</sup>. Da un punto di vista amministrativo, nel 1752, arrivano le modifiche: l'amministrazione portuale e sanitaria dal tradizionale controllo comunale passa sotto il controllo dello stato, cioè a dire dell' Intendenza commerciale triestina per il Litorale austriaco. La successiva modifica risale al 1776, allorché il controllo viene assunto dal neofondato Governatorato di Fiume. Senza tenere conto dell'aspetto amministrativo, si tenta di migliorare l'efficacia dell'azione sanitaria. Nella seconda metà del secolo XVIII negli affari inerenti la materia sanitario-marittima si impone per funzione, ma anche con le sue capacità, il capitano di porto Giovanni Giuseppe Gerliczi<sup>77</sup>.

Dalla corrispondenza interna del personale del lazzaretto di Fiume, della Suprema intendenza commerciale per il Litorale austriaco, della Giunta sanitaria di Fiume, delle Autorità cittadine e del Porto franco di Fiume e infine del già menzionato capitano del porto depositata nell' Archivio di Stato di Fiume<sup>78</sup>, emerge un quadro del tutto diverso. Questi documenti, unitamente ad alcuni inventari sulle attrezzature del lazzaretto in buona parte si riducono a un continuo scambio di querele reciproco, ad accuse e contraccuse tra i due impiegati del lazzaretto, ossia del priore, il direttore Nicolò Tomaso Simich e del portinaio e guardiano Antonio Zagar<sup>79</sup>. Tra le righe di questo succoso brano, in cui non mancano né nasi rotti né teste rotte, si colgono alcuni interessanti dettagli della vita quotidiana del lazzaretto. Il fascicolo di documenti nella parte iniziale, quasi simbolicamente, contiene l'informazione sul licenziamento dal servizio del portinaio del lazzaretto Jakov

<sup>75</sup> R. e M. MATEJČIĆ, *op. cit.*, p. 11-18.

<sup>76</sup> V. PLITEK, *op. cit.*, p. 333.

<sup>77</sup> R. e M. MATEJČIĆ, *op. cit.*, p. 11-18. G. KOBLER, *op. cit.*, p. 85. G. VIEZZOLI, *op. cit.*, p. 97, 101-114. Per i dettagli riguardanti i mutamenti politici v. E. FABER, *op. cit.*

<sup>78</sup> DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773.

<sup>79</sup> Nicolò Tomaso Simich e Antonio Zagar commettono degli errori quando usano la lingua italiana, mentre nelle lettere in tedesco in caso di necessità si servono di qualche parola italiana.

Kropac e sull'assunzione di Antonio Zagar, il 4 giugno 1753, mentre nella parte finale si rimarca l'inventariazione compiuta dal nuovo direttore Francesco Nicolò de Stemberg, dopo la morte del Simich, il 19 luglio 1774. Riesce interessante per noi l'operato del Simich, come si evince da una nota del 13 maggio 1753. Egli elenca le seguenti necessità: la riparazione delle fenditure nel muro e nelle volte del priorato a pianterreno (precisando che non ci sono state fatte riparazioni dopo i primi terremoti), la messa in opera di nuovi battenti, delle griglie e dei telai delle finestre delle case di isolamento, indi delle grate sopra il muro che divide il settore dei contumaci dal cortile con i magazzini, il risanamento del tetto delle stalle, la messa in opera delle parti in legno dei portali del lazzeretto<sup>80</sup>, al che va aggiunta la riparazione del portale principale. Nel 1756 crolla il tetto della grande stalla e a testimoniare lo si chiama il "*Capitan Ingegnere*", de Bonomo. In questo scritto si rileva che le stalle non devono essere considerate parte integrante del lazzeretto, poiché al tempo della costruzione del lazzeretto erano state costruite per agevolare l'allora intenso movimento di truppe tra l'Ungheria, il Regno di Napoli, la Sicilia e viceversa, e servivano per sistemarvi i cavalli e le carrozze degli ufficiali<sup>81</sup>. Ora le stalle vengono affittate agli stranieri per riporvi i carri. Un documento del 1756 si riferisce alla necessità di mettere in atto la riscossione di un "quinto" per persona in contumacia della merce pulita, richiamandosi alle esperienze del lazzeretto triestino. Tuttavia di quando in quando si "fanno affari" con l'esercito. Siamo al tempo della guerra dei Sette anni e l'anno successivo si riesce a riscuotere il conto per il soggiorno degli uomini "pro capite" dal comandante delle truppe russe. Sulle malversazioni ci informa un avviso del 1760 indirizzato al Simich, che lo avvertiva sulla non liceità della prassi di approdo e di scarico nel Mandracchio del lazzeretto di imbarcazioni cariche di vino, chiaramente appartenente al traffico locale, con il quale atto si evitavano gli obblighi nei confronti della capitaneria di porto. Nel 1762 viene invitato l'*"Ajutante Ingegniere"*, Felice de Verneda, per visionare l'esigenza di riparazioni da compiere sul tetto<sup>82</sup>. In quell'anno lo scontro tra il Simich e lo Zagar raggiunge l'apice con l'attacco fisico del priore nei confronti del guardiano, che denuncia l'accaduto alla magistratura. Seguono una serie di accuse del Simich, nelle quali rimprovera il suo guardiano di aver lavorato, nonostante il divieto, nei vicini magazzini di grano della compagnia di Timisoara, tanto più che si era rifiutato di compiere lo stesso lavoro nel magazzino del lazzeretto, insieme ai "facchini". Il Simich ribatte, richiamandosi all'esemplare lavoro del collega

<sup>80</sup> Il che viene confermato dall'aspetto originario del portale come risulta dalla nota raffigurazione prospettica.

<sup>81</sup> Questo cortile con proprie entrate dalla terraferma e dal mare poteva effettivamente funzionare in maniera perfettamente autonoma.

<sup>82</sup> Probabilmente si tratta di Felice Stefano de Verneda (1727-1814), primogenito di Antonio; vedi in G. KOBLER, *op. cit.*, tomo III, p. 191. Vista la sua attività edilizia alle volte si può scambiare con il padre.

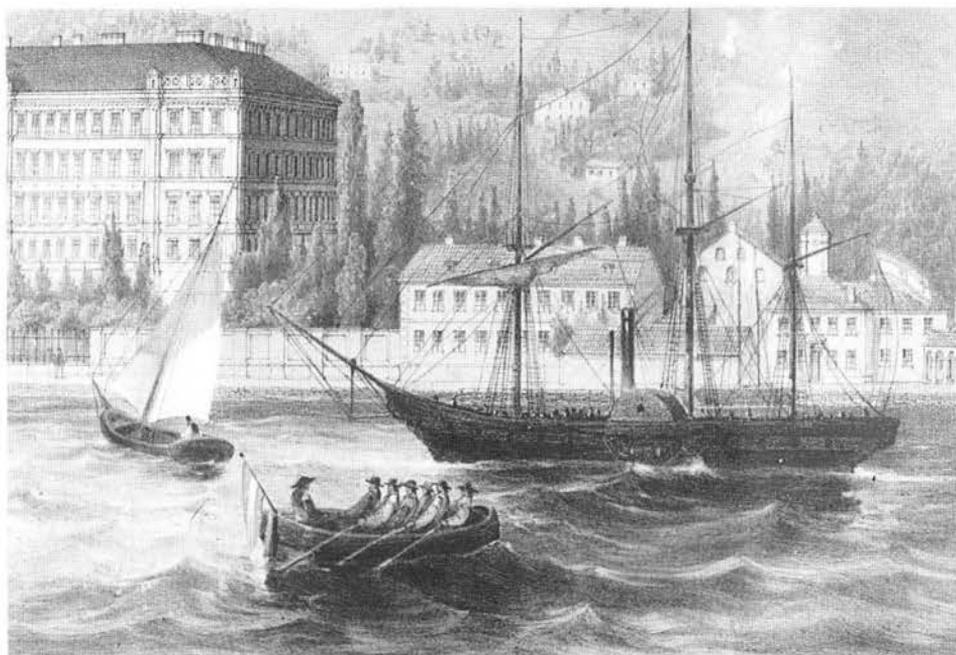


Fig. 22 – Dettaglio della grafica con la raffigurazione dell' Accademia della marina militare della seconda metà del secolo XIX; sull'edificio del priorato si vede che si è ancora conservata la torretta.

triestino dello Zagar, Antonio Tomasini. Nel 1764 il Simich si lamenta della trascuratezza con cui si procede al servizio di osservazione e di perlustrazione nel porto del lazzeretto. Stando al direttore in esso vengono impiegate addirittura anche donne e ragazzini, forse la famiglia del guardiano che nelle sue rikusazioni lo Zagar menziona continuamente. Per questo motivo il Simich richiede che, seguendo l'esempio triestino, il controllo delle navi in arrivo sia effettuato da una feluca real-imperiale.

Veniamo a sapere inoltre che le visite regolari agli ospiti in quarantena, praticate dal dottore fiumano Graziani, data la sua età e la sua salute malferma, sono rese difficoltose, specie durante il cattivo tempo, motivo per il quale gli si mette a disposizione un caicco. Nel 1770, Petar Andrić, che stava costruendo una barca vicino alla riva, abita nella casa della contumacia. Nel 1773 scoppia un nuovo scandalo. Sembra che lo Zagar senza autorizzazione si sia fatto pagare dagli occupanti del lazzeretto delle tasse suppletive. Al danneggiato Basilio Calliga da Corfù, che aveva versato l'importo per i suoi marinai, viene promessa la restituzione del denaro. La faccenda non distoglie per nulla l'intraprendente Zagar dalle sue ulteriori imprese. Ben presto richiede dall'amministrazione l'indennizzo delle spese per l'olio che nei suoi "19 anni di servizio del lazzeretto" ha consumato per il fanale con il quale la sera faceva il giro dei contumaci, per la lubrificazione delle serrature e il meccanismo dell' orologio, costretto ad "arrampicarsi per due volte al

giorno sulla torretta” (Fig. 22). Alla prima richiesta ne segue una seconda per l'uso di due vani del priorato, adiacenti al portale principale, che secondo la sua convinzione, gli appartenevano. La richiesta venne suffragata dallo Zagar con l'accusa che quelle stanze venivano date in affitto dal priore e con la caratteristica lamentazione sulla vita difficile con la consorte e tre bambini in un'unica stanza, mentre il Simich, a confronto del guardiano, si era allargato a quattro stanze e al grande salone. Nell' inventariazione compiuta dallo Stemberg nel 1774, dopo la morte del Simich, vengono elencate anche le disposizioni e i libri ufficiali tenuti dal priore quali: il “Regolamento generale dell'Ufficio sanitario”, il “Regolamento sulla sanità, sulla gendarmeria e sull'attività economica del lazzeretto”, il “Diario delle persone e delle merci in contumacia”, le “Istruzioni per i direttori del lazzeretto” e il “Protocollo sanitario”. Lo Stemberg ha dei problemi con i vicini che, dopo la morte del Simich, intendono usurpare una parte dei possedimenti del lazzeretto, che, dietro risarcimento, avevano usato. Invita, pertanto, Antonio Gnamb a procedere alla misurazione geodetica e a un nuovo picchettamento dell'area del lazzeretto<sup>83</sup>.

Tra i nomi più altisonanti che hanno dato vita a questo carteggio, che riportiamo nell'ordine con cui essi stessi si sono firmati, figurano il presidente dell'Intendenza commerciale triestina, conte Nikolaus Hamilton<sup>84</sup> e il direttore del Capitano di Fiume, Johann Felix von Gerliczi. La menzione dell'ingegnere de Bonomo attesta le relazioni esistenti tra Fiume e Trieste. Notevole pure il dato su Felice de Verneda, primogenito di Antonio, da cui ereditò la professione.

Se facciamo astrazione degli eccessivismi caratteristici dell'epoca, si possono estrapolare alcune conclusioni. Nel corso di due decenni della seconda metà del secolo XVIII, il lazzeretto ha due impiegati in servizio fisso, di cui uno si mantiene direttamente con la riscossione del costo delle prestazioni offerte dal lazzeretto, il che, stando alle attività da lui svolte, sembra non sia sufficiente per il sostentamento della famiglia. Frequentemente ci si richiama al modello del lazzeretto triestino che pare essere irraggiungibile, soprattutto in materia di imposizione di tariffe fisse per i servizi prestati. L'intenso movimento di truppe militari, al tempo della costruzione del lazzeretto, appartiene ormai definitivamente al passato. Le capacità contumaciali non sono proprio sfruttate al massimo dai marittimi e il lazzeretto, in maniera informale, funziona come una sorta di locanda. Il priore pena per la nuda e semplice manutenzione dell' enorme complesso, e si rivolge impotente alle Autorità, proponendo di porre rimedio alle ingenti difficoltà organizzative del servizio sanitario marittimo. Questo è in uno anche il riflesso della situazione

<sup>83</sup> DAR, JU 4, Governatorato di Fiume, Commerciale, II, 1746-1773.

<sup>84</sup> Secondo V. PLITEK, *op. cit.*, p. 333 egli era capitano civile e comandante militare “della città e della fortezza di Trieste”, di Fiume, Segna e Carlopago. Su Hamilton, vedi anche E. FABER, *op. cit.*

generale di Fiume, che nonostante i relativi successi del suo sviluppo, disturbato dai catastrofici terremoti del 1750-1751, durante la prima metà del secolo XVIII, quando illusoriamente sembrava che le posizioni di partenza fossero le stesse, a piano a piano, ma inesorabilmente, comincia a perdere fiato nello sforzo di star dietro a Trieste. Anche le specificità del nostro duplice racconto sembrano far da cornice all'impressione generale, poiché il letargo in cui il lazaretto fiumano è incappato, nella seconda metà del secolo XVIII, sembra in parte dovuto anche all'apertura del nuovo lazaretto triestino di Santa Teresa, nel 1769, che, come "lazaretto sporco" poteva accogliere le navi con la patente macchiata<sup>85</sup>.

Le impressioni avute da Giuseppe II, durante la sua visita al lazaretto fiumano vanno a favore di quanto si è detto. Egli loda l'architettura dei magazzini del lazaretto, osservando che sono semi vuoti<sup>86</sup>. La situazione del lazaretto fiumano non cambia significativamente nemmeno dopo la soppressione del Litorale austriaco e l'instaurazione del Governatorato di Fiume, cui avevano dato il via le impressioni negative dell'Imperatore riportate dal viaggio lungo il litorale<sup>87</sup>. Negli Anni Ottanta del secolo XVIII gli spazi del lazaretto vengono impiegati per l'immagazzinamento e per l'essiccazione delle carni salate, la cui lavorazione ed esportazione diventa un'attività secondaria della Raffineria fiumana di zuccheri<sup>88</sup>. Verso la fine dell'amministrazione francese, nel 1812, il lazaretto viene soppresso e la contumacia si trasferisce a Porto Re. Il vecchio lazaretto viene riattivato al ritorno dell'amministrazione austriaca nel 1814. A priori viene nominato Vincenzo Medin, ma si tratta soltanto di una continuazione agonica di quello che un tempo era stato uno splendido investimento imperiale, mai sfruttato appieno. Già nel 1816 viene deciso che la contumacia delle navi venga organizzata a San Martino /Martinšćica/, dove si trasferisce, nel 1818, anche il direttore Medin. I Fiumani tentano di imprimere anche formalmente al complesso del vecchio lazaretto una funzione commerciale nel campo dei servizi, orientati verso l'industria dell'area circostante, in particolare verso la lavorazione del tabacco<sup>90</sup>. Contrariamente a queste aspirazioni le autorità consegnarono, in armonia con le loro prerogative, il complesso del lazaretto all'esercito per i suoi usi. La sua chiusura va addebitata innanzitutto ai

<sup>85</sup> Anche il vecchio lazaretto di S. Carlo ha continuato a operare come "lazaretto netto". Vedi in: V. PLITEK, *op. cit.*, p. 307 e 334.

<sup>86</sup> Dal Diario di Giuseppe II sulle condizioni in Croazia e sulla costa adriatica nel 1775 (traduzione di Boris Zakošek).

<sup>87</sup> E. FABER, *op. cit.*

<sup>88</sup> *Povijest Rijeke*, cit., p. 144.

<sup>89</sup> G. KOBLEK, *op. cit.*, II tomo, p. 83 e 84.

<sup>90</sup> *Povijest Rijeke*, cit., p. 173.

depositi di sabbia e all'impossibilità di accogliere navi di una certa stazza nel porticciolo del lazaretto<sup>91</sup>. Non bisogna dimenticare che l'estendersi della città verso occidente impediva l'attuazione efficace delle misure di quarantena, il che si assommava ad altre ragioni essenziali a favore di San Martino, come nuova ubicazione del lazaretto.

**SAŽETAK:** "*Riječki lazaret Sv. Karla Boromejskog*" – Riječko se građanstvo izgradnjom lazareta želi riješiti obveze ugošćivanja carskih trupa, koje su se u gradu zadržavale na proputovanju prema panonskom ratištu. Dakako, i svih zala koje je donosilo njihovo konačenje unutar gradskih zidina. Car Karlo VI u investiciju ulazi samostalno otpočeka, ispravno je shvaćajući prioritetom razvoja pomorske trgovine. Lazaretski inventari i drugi pisani izvori, sačuvani u riječkom Državnom arhivu, djelimično otkrivaju način funkcioniranja institucije. Generalno se kroz drugu polovicu XVIII. stoljeća uočava stagnacija djelatnosti. Urbanistički razvoj krajem XVIII. i u XIX. stoljeću Riječane prisiljava potražiti druga, od grada udaljenija, rješenja uspostave pomorske karantene.

Analizirani planovi XVIII. stoljeća pružaju manje ili više preciznu sliku osnovnog tlorisa starog lazareta, u pravilu bez pojašnjenja funkcija pojedinih zgrada. Obilje podataka pružaju De Bonomovi planovi regulacije škurinjskog potoka i arhivska građa koja nije direktno vezana uz lazaret. Neki se zaključci o prvobitnom izgledu mogu donijeti usporedbom s pisanim izvorima i temeljem analogija. Obilaskom područja na kojem se prostirao lazaret uz zgrade priorata i skladišta uočeni su i drugi, dosad nepoznati ostaci lazaretske arhitekture. Daljnjim arhivskim istraživanjem građe XIX. stoljeća, pronađen je arhitektonski snimak treće, bitne sastavnice lazaretskog kompleksa, danas nepostojeće zgrade kontumacije, koja je u prošlom stoljeću bila korištena kao vojna bolnica.

Uz sličnost urbanističkog smještaja i temeljnog arhitektonskog koncepta riječkog i tršćanskog lazareta Sv. Karla, uočena je izrazita bliskost rješenja arhitektonskih detalja, s onima primjenjivanim na istovremenoj ljubljanskoj arhitekturi.

**POVZETEK:** "*Reški lazaret sv. Karla Boromeja*" – Prebivalstvo Reke želi z gradnjo lazareta rešiti obveznosti, ki izhajajo iz gostoljubja cesarskih vojakov, ki so se zadrževali v mestu, na cesti, ki jih je vodila proti frontam spopada v Panoniji. Logično tudi vse težave, ki so sledile zaradi njihovega prenočevanja v notranjosti obzidja. Cesar Karel VI. je sam finansiral to investicijo, ker je

<sup>91</sup> G. KOBLER, *op. cit.*, tomo II, p. 84.

že od samega začetka pravilno razumel prioritarnost razvoja pomorske trgovine. Inventar lazareta in drugi zapisani viri, ki so ohranjeni v Državnem reškem arhivu, delno odkrijejo način delovanja institucij. Na splošno se vzdolž druge polovice 18. stoletja opazi stagnacijo dejavnosti. Razvoj mesta proti koncu 18. stoletja in v 19. stoletju prisili prebivalce Reke, da poiščejo drugo rešitev, dalje od mesta, kjer naj bi namestili pomorsko karanteno.

Analiza načrtov XVIII. stoletja nudi več ali manj točno podobo glavnega načrta lazareta, navadno brez razlage o funkciji posameznih stavb. Veliko število podatkov ponujajo regulacijski načrti de Bonoma za potok Skurinje, in arhivski material, ki ni neposredno povezan z lazaretom. Nekatere zaključke o primarnem aspektu se lahko dobi tako, da se primerja zapisano dokumentacijo, in na osnovi podobnosti. Če se obišče prostor, na katerem se je dvigal lazaret, razen stavbe priora in skladišč, se zve še za druge do danes nepoznane ostanke arhitekture lazareta. Dodatne raziskave arhiva o materialu XIX. stoletja so privedle do odkritja arhitektonske reprodukcije tretje bistvene komponente kompleksa lazareta oziroma danes neobstoječe zgradbe, ki je sprejemala okužene bolnike in ki so jo nekoč rabili za vojaško bolnico.

Poleg podobnosti urbanistične ureditve in osnovnega arhitektonskega koncepta lazaretov sv. Karla iz Trsta in z Reke, je bila ugotovljena izrazita bližina rešitve arhitektonskih podrobnosti s tistimi, ki jih uporablja sodobna arhitektura v Ljubljani.