

**“IL PRESIDENTE DELLA SOCIETÀ DEGLI INGEGNERI E  
DEGLI ARCHITETTI DI TRIESTE  
DOTT. EUGENIO GEIRINGER” (1843-1904):  
PUNTUALIZZAZIONI ALLA STORIA DELLE INFRASTRUTTURE  
URBANE E ALL'ARCHITETTURA  
DELLO STORICISMO NELLA TRIESTE FIN DE SIÈCLE.**

FERRUCCIO CANALI  
Trieste

CDU 72(E.GEIRINGER)“1843/1904”  
Sintesi  
Dicembre 1999

*Riassunto* – Nell'ambito storiografico triestino riferito alla costruzione e alla trasformazione della città a cavallo tra l'ultimo trentennio del XIX secolo e nei primi anni del XX risulta quasi del tutto trascurata, fino ad oggi, la figura dell'ingegnere Eugenio Geiringer. Il contributo del Geiringer non fu meramente localistico o privo di ogni ispirazione poetica in nome della propria adesione al gusto storicistico allora imperante; egli seppe attagliare molto bene la propria attività ad un contesto, come quello triestino della seconda metà dell'Ottocento, che si avviava a diventare sempre meno provinciale, per essere la città destinata a costituire il maggior scalo commerciale dell'Impero Asburgico.

Nell'ambito storiografico triestino riferito alla costruzione e alla trasformazione della città e dei suoi caratteri architettonici a cavallo tra l'ultimo trentennio del XIX secolo e nei primi anni del XX – cioè in pieno clima di Storicismo eclettico e poi di montante diffusione del gusto Liberty – risulta quasi del tutto trascurata, fino ad oggi, la figura dell'ingegner Eugenio Geiringer. Figura apparentemente di secondo piano per aver lo stesso ingegnere realizzato non troppe opere architettoniche e, soprattutto, quelle poche, stilisticamente all'insegna di un gusto giocato a tutto campo, con estrema sensibilità verso le 'mode' e i linguaggi correnti.

Anche un'analisi di superficie dell'opera di Geiringer permette, infatti, di mettere in luce un operatore il cui contributo non fu meramente localistico o, addirittura, privo di ogni ispirazione 'poetica' in nome della propria adesione al gusto storicistico allora imperante; quanto un professionista che seppe ben attagliare la propria riflessione, la propria attività e la propria partecipazione ad un contesto, come quello triestino della seconda metà dell'Ottocento, che si avviava a diventare sempre meno provinciale, per essere la città destinata a costituire il

maggiore scalo commerciale di una potenza di primaria importanza qual'era allora l'Impero Asburgico. Proprio in quegli anni, infatti, Trieste dovette rapidamente aggiornare le proprie dotazioni tecniche a quelle necessità infrastrutturali ormai divenute imprescindibili per un grande porto internazionale quale il centro era chiamato ad essere, specie in concorrenza con Fiume. Ma la città, parallelamente, andava sempre più sottolineando anche la propria natura di crogiolo di culture, di luogo nevralgico per eccellenza alla fusione delle più disparate istanze culturali, in una sintesi eclettica del tutto peculiare tra Mediterraneo e Mitteleuropa, tra Italia e Oriente slavo.

Se dunque lo Storicismo eclettico, nelle sue varie declinazioni, proprio in un tale clima seppe ben rappresentare l'indicatore architettonico dei popoli presenti in città e quindi poté spesso alludere, nei suoi caratteri più spiccati, all'individualità storica di ciascuna cultura rappresentata (vera o presunta che fosse) o agli orizzonti geografici che la città si era prefissa (il Vicino Oriente in genere), contemporaneamente, sul versante dell'ammodernamento dei servizi, i tecnici locali o giunti da Vienna, furono chiamati a rispondere ad esigenze collettive sempre più specifiche e di sempre maggior impegno scientifico.

Eugenio Geiringer riuscì, in questo, a costituire uno dei personaggi chiave dell'ammodernamento dell'"architettura tecnica" triestina, partecipando attivamente ai principali dibattiti che in quegli anni animarono la comunità, specie dal punto di vista delle importanti scelte urbanistiche e infrastrutturali allora compiute. L'ingegnere infatti, pur non rinunciando ad una brillante carriera di progettista (peraltro fino ad oggi non ancora adeguatamente sondata<sup>1</sup>), divenne un vero e proprio punto di riferimento per la sua capacità professionale nell'ambito dei lavori

<sup>1</sup> Per un breve profilo professionale di Geiringer si può vedere R. LUCIANI, "Il Palazzo delle Assicurazioni Generali in Roma", in *Il Palazzo delle Generali a Piazza Venezia*, Roma, 1993, p. 107-195 in particolare p. 145-151. L'attività dell'ingegnere si può delineare, nei suoi momenti salienti, come: 1864-1866: Officina del gas a Caltanissetta; Officina del gas e studi per l'acquedotto a Sciacca. Di grande rilevanza il suo coinvolgimento nella sistemazione di Piazza dell'Unità a Trieste a partire dal 1872-1873: Direzione Lavori del Palazzo Municipale; progetto dell'Hotel Vanoni-Garni (ora Duchi d'Aosta); ristrutturazione e ampliamento di Casa Stratti, edificio che dal 1839 ospitava il Caffè degli Specchi. Questi interventi furono accompagnati da molti altri incarichi. 1872-1873: Direzione Lavori del Palazzo dell'Istituto Nautico in piazza Attilio Ortis; Direzione Lavori per la regolarizzazione dell'acquedotto cittadino. 1876-1884: Palazzo del Lloyd Austroungarico (in collaborazione). 1882-1884: riammodernamento interno del Teatro "Giuseppe Verdi"; ristrutturazione dell'Usina del Gas comunale (gasometro); ristrutturazione e lavori all'Ospedale Civico; costruzione del castelletto neo-medievale Casa Geiringer sul Colle di Scorcola; progetto e Direzione Lavori dell'edificio delle Assicurazioni Generali sulla nuova riva (ora Corso Cavour). 1892: casa Liberty in via San Giorgio, 5. 1895-1896: Ristrutturazione della Villa Baseri (in piazza Basenghi) ora distrutta; ristrutturazione dell'Osservatorio Astronomico. 1895-1904: progetto per la linea ferroviaria Tauri Wochein/ Opicina/ Trieste/ Sant'Andrea e poi Trieste/Erpelle; progetto ed esecuzione del sistema tramviario cittadino; linea tramviaria a cremagliera Trieste/Opicina (inaugurata 1902); galleria urbana Trieste/Muggia; progetto per il rinnovo del porto di Trieste; realizzazione ed ampliamento del porto di Muggia. 1901-1902: Casa Liberty in Viale XX Settembre, 32 (Via dell'Acquedotto, in collaborazione con Mueller); edificio della Banca Austro-Italica in Corso Cavour. Direzione Lavori dell'edificio delle Assicurazioni Generali a Roma in Piazza Venezia.

d'ingegneria, imprimendo inoltre, dal 1882 fino alla sua morte nel 1904, un alto profilo alla locale *Società degli Ingegneri e degli Architetti*, cioè all'Ordine dei tecnici chiamati a compiere quelle grandi innovazioni necessarie alla città.

In riferimento ad un inquadramento generale della biografia di Geiringer e, soprattutto, in relazione alla sua attività di esperto infrastrutturista, risulta ancora a tutt'oggi imprescindibile la *Commemorazione funebre del Presidente della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Trieste, dott. Eugenio Geiringer*, tenuta il 22 gennaio 1905 dall'ing. Federico Angeli a ricordo della figura e delle opere svolte da Geiringer stesso morto da poco (l'8 novembre 1904).

Il tono, ovviamente encomiastico, dell'orazione si addiceva pienamente alla situazione di grande ufficialità del momento: cioè nel "collocare nella sede sociale dell'Associazione un ricordo duraturo in onore dell'estinto" e nel porgere un sentimento di cordoglio alla famiglia, con il proposito, infine, di pubblicare tale "commemorazione [...] negli Atti sociali". Cosa che poi puntualmente avvenne<sup>2</sup>.

Quel tono encomiastico non impedisce però, ancora oggi, che la figura di Geiringer risalti al di là dell'agiografia, se non altro per i dati oggettivi e salienti della sua formazione professionale e dei suoi interventi aprendo così, per noi, uno spaccato inedito delle vicende cittadine: esse possono essere rivissute non più solo attraverso gli atti ufficiali o le proposte di massima, ma enucleando, piuttosto, le modalità con le quali gli incarichi venivano recepiti e coordinati dai dirigenti dell'Ordine professionale. E Geiringer aveva sempre fortemente sostenuto non solo il totale coinvolgimento dell'Ordine nelle problematiche del rinnovo urbano in qualità di organo tecnico, ma aveva cercato una più ampia partecipazione del ceto professionale attraverso la costituzione di Commissioni che studiassero, sempre per conto della *Società architetti e ingegneri*, le varie soluzioni.

Ovvie, dunque, ma anche probabilmente sincere, le dichiarazioni di stima per Geiringer da parte di Angeli, evidentemente scelto dall'Ordine per i rapporti amichevoli che doveva aver intrattenuto con il vecchio Direttore:

"ammiratori ed amici siamo ancora una volta convenuti per tributare, con unanime consenso, un reverente omaggio a Lui, a questa figura eletta, schietta e generosa" (p. 9)

Dichiarazioni forse sincere nella misura in cui la stessa formazione culturale di Geiringer lo aveva portato, nel momento di massima necessità per Trieste di procedere alla costruzione di nuove infrastrutture e all'aggiornamento tecnologico di quelle vecchie, a rappresentare uno dei pochi tecnici preparati e capaci; e ciò grazie sia agli studi accademici da lui intrapresi in giovane età, sia in virtù delle sue

<sup>2</sup> F. ANGELI, "Commemorazione del Presidente della Società dott. Eugenio Geiringer tenuta il giorno 22 gennaio 1905", in *Atti della Società degli Ingegneri e degli Architetti di Trieste*, luglio 1907, p. 8-26

prime esperienze lavorative.

L'ingegnere fu sempre, infatti, prevalentemente un tecnico infrastrutturista, un ottimo Direttore dei Lavori. Così nel risolvere problemi che richiedevano una grande competenza scientifica; nell'affrontare questioni di programmazione dei lavori nel medio e nel lungo periodo, di interesse generale per la città intera; nel rispondere a quesiti strutturali, e a quelli inerenti l'arte del buon costruire, grazie alla sua lunga frequentazione del cantiere; soprattutto nell'adattare alla vita moderna le ultime scoperte della Scienza, in linea con quanto facevano la cultura ingegneristica d'oltralpe o, in Italia, personaggi come Giuseppe Mengoni o, in precedenza, il Corpo Tecnico del Granducato di Toscana<sup>3</sup>.

D'altro canto la qualità scientifica di Geiringer doveva essere decisamente ineccepibile soprattutto in un momento, come quello della metà del XIX secolo, di relativa confusione culturale – tra *Beaux Arts e Politecnique* – nella risoluzione di quei nuovi problemi che la società industriale poneva come del tutto inediti.

Proprio la preparazione di Geiringer veniva delineata con estrema sinteticità, ma senza dubbio con piena consapevolezza del valore che certi studi avevano avuto, da Federico Angeli:

“(nato) a Trieste nel 1843 da rispettabilissima famiglia, (Geiringer) percorse gli studi inferiori al Ginnasio dello Stato, poscia quelli all'Accademia di Commercio e Nautica. Attratto dalla passione per gli studi analitici, e dalle promesse che sorridevano a quei tempi dal risveglio di tutti i rami della tecnica, percorse gli studi di matematica all'Università di Padova, dove ebbe a maestri quelle illustrazioni delle scienze che furono i professori Bucchia, Bellavitis, Turazza e Legnazzi. Instancabile nello studio e nelle ricerche, trasse da esse la rigidità del suo carattere e delle Sue abitudini; ben presto le prove colle quali si segnalò, Lo resero intimo dei Suoi professori, con parecchi dei quali mantenne per lunghi anni cordiali rapporti d'amicizia, ed uno scambio di discussioni scientifiche” (p. 10-11).

Un percorso accademico, quello di Geiringer, che si svolse dunque in una città di lingua italiana come Padova, nel Lombardo-Veneto austriaco fino al 1866, e non a Vienna. Ma ciò che comunque colpisce maggiormente, nella descrizione di Angeli, è l'allusione alla “rigidità del Suo carattere e delle Sue abitudini”; un vero e proprio aspetto distintivo, questo, non solo nella vicenda umana, ma anche nella caratterizzazione culturale e operativa di Geiringer. Infatti, sempre all'interno della

<sup>3</sup> Cfr.: “Le magnifiche sorti e progressive”, *Architettura del territorio ed istituzioni dell'Italia unita (1861-1898)*, a cura di M. Dezzi Bardeschi, Firenze, 1972; Giuseppe Mengoni, ingegnere – architetto (1829-1877), Convegno di Studi, Bologna 7 maggio 1993; delle problematiche relative alla costruzione delle grandi infrastrutture nella Penisola italiana si trova ampia trattazione nei vari numeri della rivista *Storia Urbana*, Milano.

*Commemorazione*, poco dopo Angeli sottolinea ancora una volta la “severità di dottrina ... (dalla quale scaturivano poi) avveduti consigli” (p. 10).

È molto probabile che queste puntualizzazioni avessero una destinazione specifica e che l'allusione alla peculiare opera sistematica di studio e aggiornamento, compiuta continuamente da Geiringer, non fosse poi così diffusa nella generale preparazione degli operatori triestini della seconda metà dell'Ottocento. Infatti, se anche fin dalla metà del XVIII secolo, in concomitanza con la realizzazione del Borgo Teresiano, si era avuto uno “stretto rapporto tra tecnica e scienza da un lato e la cultura del mercato e dell'impresa dall'altro ... [e] le maestranze locali avevano, insomma, irrobustito le conoscenze delle discipline formandosi a contatto con i migliori tecnici giunti dalle regioni dell'Impero per volontà sovrana”<sup>4</sup>, il ceto dei professionisti locali, architetti ed ingegneri, non doveva però risultare affatto di alto livello qualitativo ancora quasi un secolo dopo; specie alla luce delle problematiche relative all'aggiornamento tecnologico degli impianti e delle infrastrutture. Addirittura, nel 1818, il ‘triestino’ Pietro Nobile notava come “[in città] molto si edifica, ma si manca di Architetti e di Uffizianti nelle architettoniche discipline istruiti [a danno anche del pubblico servizio]”, tanto da auspicare una maggior cura nell'istruzione del disegno architettonico e nell’“ornato di questo”, come fondamenti della formazione tecnica e artistica degli operatori. Nobile richiedeva, pertanto, che la *Cattedra di Disegno* della I.R. Accademia Reale e di Nautica venisse affiancata da una Cattedra autonoma di *Architettura Civile*, affinché la preparazione dei professionisti potesse essere più accurata<sup>5</sup>. D'altro canto la Scuola Nautica restava l'unico nucleo didattico nel quale si formavano i ‘tecnici’ operanti a Trieste sulla scorta delle lezioni di matematica, geometria, tecniche di rilevamento e di redazione cartografica. Solo nel 1820 la richiesta di Nobile ebbe seguito con l'istituzione della *Cattedra di Architettura Civile* affidata inizialmente a Matteo Pertsch poi a Francesco Bruyn, ma il corso venne poi soppresso nel 1844; intanto, dal 1825, erano state definitivamente separate, nella legislazione, la figura del Capomastro muratore da quella dell'Architetto che per essere tale doveva aver frequentato una Accademia o Università, aver superato un esame apposito, e poi doveva dimostrare di aver effettuato un praticantato di almeno tre anni presso un professionista, o un ufficio di pubbliche costruzioni. Anche per gli ingegneri il percorso formativo era sostanzialmente analogo, ma, in più, alla frequentazione del Politecnico poteva essere sostituito uno studio scientifico parificato agli studi ingegneristici, mentre rimaneva la costante di un esame d'idoneità e degli anni di pratica professionale svolta.

Proprio per questo e in linea con una prassi operativa che rendeva per molti

<sup>4</sup> F. CAPUTO, “(Trieste) un luogo e il Neoclassico” in *Neoclassico. Arte, architettura e cultura a Trieste (1790-1840)*, catalogo a cura di F. Caputo, Venezia, 1990, cit., p. 72.

<sup>5</sup> F. DE VECCHI, “Pietro Nobile, Direttore delle Fabbriche a Trieste”, in *Neoclassico*, cit., p. 123.

versi omologabile, se non altro per quanto riguardava l'edilizia, il fare concreto dell'architetto e quello dell'ingegnere, Pietro Nobile, a Vienna tra il 1830 e il 1840 come Direttore della Scuola di Architettura dell'Accademia delle Belle Arti, aveva cercato di unificare i programmi dell'Accademia stessa e del Politecnico, per porre fine alla divisione tra le due figure professionali: la proposta era che anche gli allievi dell'Accademia padroneggiassero "la matematica elementare e superiore, la fisica, la chimica, le geometrie e le tre costruzioni [cioè Composizione architettonica, Architettura tecnica, Costruzioni stradali e idrauliche]"<sup>6</sup>.

Geiringer aveva invece preferito percorrere la terza via, nella propria formazione accademica, rispetto all'opzione che si poneva tra *Beaux Arts o Politechnique*: cioè quella della speculazione scientifica pura, poi da equiparare alla preparazione ingegneristica. Una preparazione che, però, gli aveva poi permesso di conseguire una specializzazione di alto livello qualitativo per la sua spiccata capacità di padroneggiare le questioni scientifiche, teoriche, pratiche e tecniche. Occupando così, all'indomani della laurea, una posizione professionale di tutto rilievo affatto rappresentata nella sua Trieste natale.

Federico Angeli, infatti, ricorda come

"a vent'anni, nell'aprile 1864, [Geiringer] uscì con onore dall'Università di Padova, dottore in matematica, e due mesi più tardi cominciava la Sua carriera di ingegnere assistente ai lavori d'impianto della ... Usina del gas [il Gasometro di Trieste ... per cui] in breve acquistò una certa competenza in tutti i rami inerenti all'industria del gas illuminante" (p. 11)

venendo così per la prima volta a contatto, oltre che con i problemi di utilizzo concreto delle sue conoscenze di dinamica dei fluidi, anche con la trasformazione che la sua città stava subendo dal punto di vista produttivo e infrastrutturale: nella Riva di Sant'Andrea nel vallone di Muggia proprio con l'installazione del Gasometro, entrava a Trieste un'industria legata alle nuove tecnologie. E, parallelamente, risultava ormai indenticata la vocazione industriale dell'area del vallone (una vocazione che Geiringer non avrebbe dimenticato decenni più tardi, al momento della presentazione alla Dieta cittadina del suo progetto di potenziamento e di dotazione infrastrutturale proprio di quella zona).

Ma, continuava Angeli

"prima ancora che i lavori presso l'Usina locale fossero compiuti, gli venne offerta dalla ditta R.Laidlaw & Son di Glasgow, la direzione dei lavori di costruzione delle due officine a gas nelle città di Caltanissetta e Sciacca in

<sup>6</sup> W. WAGNER, *Die Geschichte der Akademie der bildenden Künste in Wien*, Vienna, 1967, p. 97

Sicilia, che egli accettò. ... A Sciacca [scoppiato il colera] mentre attendeva ai lavori della condotta d'acqua, Lo colse il morbo crudele, dal quale Lo salva la tempra Sua robustissima" (p.11-12)

Mentre si occupava di installazioni per la produzione di energia dal gas, ecco dunque Geiringer essersi cimentato, in Sicilia, anche in lavori inerenti l'approvvigionamento idrico, sempre sulla scorta delle sue conoscenze di dinamica dei fluidi; acquisiva, così, un'ulteriore specializzazione professionale di tipo tecnico che poi l'ingegnere avrebbe successivamente riapplicato, una volta tornato a Trieste, in relazione all'annoso problema del rifornimento di acqua potabile per la città. Infatti

"restitutosi in patria nel 1868 [...] dal Suo ritorno dalla Sicilia comincia il periodo della Sua attività, quale ingegnere civile, estesa man mano per effetto della conquistata fiducia della Sua clientela, e sviluppatasi sempre più, fino all'ultimo dì di Sua vita [...] la Sua carriera si svolge rapidamente, [...] dopo aver sostenuto l'esame per conseguire il diploma d'ingegnere civile ..." (p.12).

Negli anni immediatamente a ridosso del suo ritorno in città Geiringer, probabilmente in virtù delle proprie conoscenze topografico-ingegneristiche, venne coinvolto nella "regolazione dell'importante arteria dell'Acquedotto appena iniziata"<sup>7</sup>: ad un ramo dell'acquedotto cittadino, in collina, corrispondeva, infatti, il tracciato del nuovo Viale dell'Acquedotto (poi XX Settembre) che andava configurandosi come *promenade* borghese. La strada era già stata iniziata, in verità, nei primi anni dell'Ottocento (1810-1812) ricalcandosi su esempi ormai di diffusione europea, ma i lavori non erano mai stati del tutto terminati specie nel superamento dei salti di quota, mentre la borghesia di Trieste, e soprattutto la compagine sociale degli imprenditori, puntava anche a poter disporre di un nuovo luogo di residenza esclusivo, confrontabile alle esperienze delle altre città. Fu così da quel coinvolgimento nell'ultimazione del nuovo Viale, che gli interessi infrastrutturali di Geiringer vennero a coniugarsi con quelli più propriamente architettonici sia che si trattasse di incarichi di Direzione Lavori in importanti cantieri cittadini, sia di opere di progettazione o di ripristino edilizio.

Infatti, già in quell'incarico eminentemente tecnico da svolgere nell'ambito della *promenade* borghese, Geiringer poteva mettere a frutto i propri legami professionali con l'alta imprenditoria cittadina, della quale egli divenne in breve il professionista di fiducia; un legame poi fortemente ribadito in seguito, e che, anni dopo, all'inizio del XX secolo vedeva, sempre sul Viale dell'Acquedotto, la realizzazione di un episodio architettonico di residenza alto borghese. Geiringer

<sup>7</sup> F. ANGELI, *op.cit.*, p. 12.

interpretava nella Casa posta al n. 32<sup>8</sup>, il gusto secessionista viennese, specie nell'uso delle ferronerie fortemente espressive ad andamento sinuoso, ribadendo così la sua ormai tradizionale attenzione verso le 'mode' correnti.

Dopo l'intervento infrastrutturale svoltosi sul Viale, la "conquistata fiducia della Sua clientela" legata all'uso delle nuove tecnologie, cominciò ad estendersi anche all'Amministrazione pubblica triestina, all'interno della quale non dovettero mancare a Geiringer, fin da subito, sostanziosi appoggi, visto anche la posizione sociale della sua famiglia. Appoggi che si esemplificarono, a livello di incarichi professionali, ancora una volta per grandi realizzazioni tecniche di rilevanza urbana, prima in varie nomine come a Presidente di varie Commissioni tra cui quella ai provvedimenti d'acqua, quella alla sorveglianza ai passaggi, quella per il tram elettrico, quella delle opere pubbliche da eseguirsi; poi nelle sue proposte per l'ampiamiento dell'Usina comunale del gas, per la riduzione del prezzo dei prodotti di essa, per l'attivazione d'una o più stazioni per la produzione dell'energia elettrica agli scopi di trazione e di pubblica illuminazione.

Ad una tale attività pubblica, si affiancava, ovviamente, l'attività professionale che lo stesso Geiringer svolgeva essendo direttamente coinvolto nei principali episodi di rinnovo tecnico-infrastrutturale-urbanistico che interessarono in quegli anni la città.

In primo luogo, il porto come struttura che andava fortemente aggiornata non solo nel radicale riammodernamento dei vecchi ormeggi prospicienti il Borgo Teresiano; ma anche come politica complessiva di programmazione dello sviluppo degli impianti e della prima 'zonizzazione' delle varie attività.

Infatti, dopo la trasformazione del centro da semplice emporio a terminal di smercio continuo dei prodotti verso l'Oriente e attraverso Suez, verso l'Africa nera e l'Asia, le vecchie strutture teresiane risultavano ormai assolutamente obsolete nonostante gli ampliamenti puntuali già realizzati dalla fine del Settecento in poi. Tra il 1861 e il 1862, cioè agli albori della carriera di Geiringer, l'ingegnere Paulin Talabot aveva previsto la costruzione nella rada di due ampi bacini protetti da una diga, ma già nel 1862, ad opera di una Commissione ministeriale presieduta da H. Pascal, tale piano era stato ridimensionato dal punto di vista della sua estensione, limitando alla sola zona settentrionale la costruzione di quattro moli e tre bacini di dimensioni ridotte<sup>9</sup>. Dopo tutta una serie di ulteriori modifiche volute dal Consiglio Comunale con la redazione di progetti alternativi, il *Progetto Talabot* rivisto da Pascal ottenne, infine, l'approvazione imperiale il 27 gennaio 1865, con immediato inizio dei lavori. Lavori che, nonostante i propositi iniziali, si protrassero fino al

<sup>8</sup> E. CAMPAILLA, *Trieste Liberty*, Trieste, 1980, p. 71.

<sup>9</sup> Cfr.: "Piano del nuovo porto di Trieste secondo il progetto Talabot, modificato e approvato dalla Commissione delegata, il di 28 aprile 1862" (ms. conservato presso i Civici Musei di Storia e Arte di Trieste).

1883 mentre, nel 1887 venne aggiunto, ai quattro moli già realizzati, il "IV" (ma in verità 'V').

Nel 1885, però, era stato pubblicato un opuscolo di denuncia dell'insufficiente profondità dei fondali e dell'inadeguatezza dimensionale dei nuovi impianti<sup>10</sup>: la soluzione era individuata, all'interno di quella pubblicazione, nella riconsiderazione generale della dislocazione degli impianti portuali e nella oggettiva necessità di un loro decentramento, proponendo come zona di espansione infrastrutturale quella di Muggia.

Se anche della proposta non se ne fece nulla inizialmente, nel 1897, il Consiglio Comunale e la Deputazione della Borsa costituirono una Commissione apposita incaricata di riaffrontare tutto il problema. A conclusione dei lavori, nel 1898, venne presentato un progetto del quale "principale responsabile sembra essere stato l'ingegnere Eugenio Geiringer"<sup>11</sup>: l'ingegnere incentrava la sua proposta su opere ulteriori nel nuovo porto e nella rada di Trieste e, quindi, sulla costruzione di una imponente serie di attrezzature di attracco nel vallone di Muggia.

Federico Angeli a proposito della questione, nell'occasione del ricordo funebre di Geiringer, puntualizzava come

"recentemente, tutti lo ricordano ancora, con quanta energia e severità di risorse tecniche [Geiringer] sostenne e difese i concetti del Suo progetto del 1897 sull'ampliamento del porto verso la valle di Muggia, addimostrandoli più adeguati all'avvenire commerciale ed economico di Trieste, di quello che non lo fossero i concetti del progetto governativo" (p. 15-16).

Una tale asserzione sembra dunque avocare definitivamente a Geiringer, e non più in via dubitativa come invece faceva Godoli, le principali linee di indirizzo del Piano redatto dalla Commissione del 1897. I punti salienti del progetto di Geiringer si articolavano quindi su:

" a) nuovo porto di Sant'Andrea b) circonvallazione da Gretta al vallone di Muggia c) riva e molo tra l'Arsenale del Lloyd e il cantiere San Marco d) porto sotto Servola e) sistemazione dell'attuale porto del petrolio [a San Sabba] f) opere portuali tra San Pantaleone e Zaule"<sup>12</sup>.

<sup>10</sup> E. TURECK, *Studi per la effettuazione di un nuovo porto per Trieste nella Baia di Muggia*, Trieste, 1885.

<sup>11</sup> E. GODOLI, *Le città nella storia d'Italia. Trieste*, Roma-Bari, 1984, p. 157-158.

<sup>12</sup> In: "Verbali del Consiglio Provinciale e municipale di Trieste", XXIV, 1884, p. 388-199. Per la vicenda si veda, soprattutto, E. GEIRINGER, F. DIMMER, *Relazione intorno alla sistemazione del Porto di Trieste presentata dalla commissione mista del Municipio e della Camera di Commercio*, Trieste, 1898.

Se anche l'idea ricevette un drastico ridimensionamento una volta presentata al Governo centrale e, praticamente, solo la proposta di creare una nuova porzione del porto a Sant'Andrea venne accolta, Geiringer e i suoi collaboratori avevano però ormai messo chiaramente in campo anche un altro punto scottante nel dibattito cittadino: il problema della circonvallazione ferroviaria dopo che, per agevolare il collegamento della nuova Stazione principale con quella di Sant'Andrea (poi detta del Campo di Marte), si erano addirittura posati i binari direttamente lungo la riva del mare in prossimità delle darsene, creando così una cesura netta tra la fascia edificata e le strutture portuali lungo tutta la riva. Ormai era divenuto evidente come le attrezzature urbane e il terziario finissero per incidere in misura assai rilevante sul buon andamento di tutta l'attività commerciale e come i 'prospetti della città' sul porto figurassero di grande rilevanza nell'immagine dell'emporio stesso. Al proposito erano state di estrema rilevanza le prime demolizioni realizzate sulla Piazza Grande (ora dell'Unità), prefiguranti l'assetto di 'Piazza aperta' sul mare che lo spazio avrebbe assunto alla fine del XIX secolo ad opera, una volta di più, di Eugenio Geiringer, oltre che di Giuseppe Bruni<sup>13</sup>, alla luce di una ormai imprescindibile necessità di rinnovo e di riqualificazione anche del vecchio centro urbano.

Problemi e risposte risultavano, pertanto, tutti estremamente connessi e anche la Piazza Grande non costituiva ormai più l'unico 'fronte nobile' della città sull'emporio. Era cioè il problema dei trasporti delle merci, via mare e via terra, e della loro interrelazione con l'assetto urbano, a figurare come di estrema complessità e a spaziare, imprescindibilmente, dai collegamenti veloci di Trieste con il suo hinterland e quindi con le zone limitrofe, alle connessioni con gli altri grandi centri urbani; dalla strutturazione stessa dei collegamenti tra i quartieri e tra i poli della città, agli affacci principali sulla rada. Del resto, sistema ferroviario e sistema portuale, per decenni vennero concepiti unitariamente tanto da essere gestiti dalla medesima Compagnia della *Südbahnhof* che, operando soprattutto nelle aree contigue al Borgo Teresiano, aveva impresso alla città, nella sua parte settentrionale, forti modifiche orografiche e insediative. Già tra il 1850 e il 1857, per la nuova Stazione e il suo ampio parco ferroviario era stato prescelto un luogo immediatamente a nord del Borgo Teresiano dove prima era la foce del Torrente – poi tombato – che delimitava il Borgo stesso. Dovettero venire eseguite imponenti opere di sbancamento delle pendici del sovrastante colle di Scorcola che, trovandosi ora in prossimità dei due maggiori impianti infrastrutturali cittadini (il *terminal* portuale e la stazione), di lì a poco sarebbe divenuto, a sua volta, un luogo di insediamento privilegiato per la residenza borghese: proprio su quel colle, alternativo alla

<sup>13</sup> M. WALCHER, "Giuseppe Bruni e la sistemazione urbanistica di Piazza Unità", in *Quaderni dell'Istituto di Storia dell'Architettura*, Roma, 1965, fasc. 65-70, p. 59-66. Per quegli interventi si veda da ultimo: *Il Palazzo del Comune di Trieste*, Trieste, 1999.

passaggiata della Via dell'Acquedotto, lo stesso Geiringer avrebbe poi edificato, non a caso, la propria residenza neo-medioevale.

Ma con gli imponenti lavori della stazione, con l'interramento del tratto di mare antistante al colle di Scorcola grazie all'utilizzo dei materiali di risulta dagli sbancamenti, con la creazione del *terminal* portuale, anche il Borgo Teresiano aveva vista rinnovata, una volta di più, la propria centralità all'interno delle gerarchie urbane. Così, per agevolare il collegamento della nuova stazione con il vecchio nucleo urbano, il Comune aveva proceduto all'acquisto del Cantiere Panfilì, posto in prossimità dello specchio d'acqua del porto, per aprire una ulteriore riva continua (sulla quale sarebbero poi stati posti i binari della ferrovia), quale declinazione prettamente marinara, come lungomare, dell'ormai tipico Viale della Stazione delle coeve città ottocentesche.

Il nuovo asse del Corso, che si incentrava sull'attuale Piazzale Duca degli Abruzzi, aveva mostrato il vantaggio di evitare di intervenire sull'assetto dei Borghi settecenteschi con complicate opere di riassetto viario; ma, pur nato da logiche prettamente infrastrutturali, si poneva anche, rinnovando la scansione dimensionale e funzionale di un vecchio tracciato, come immagine rappresentativa della città sul nuovo porto. Si ribadiva, in chiave prettamente commerciale ma con conseguenze di vasta portata anche sulla gerarchia urbana, l'estremo valore simbolico dei lotti di affaccio sullo specchio d'acqua. Una nuova riva presupponeva, infatti, un nuovo fronte della città; e un nuovo fronte implicava un netto aumento di appetibilità delle facciate dei prospetti dei vecchi edifici. Ebbe così luogo, sull'affaccio verso il mare, una vera e propria riedificazione del Borgo Teresiano fatta di "rilottizzazioni, sostituzioni, riplasmazioni spesso caratterizzate da mutati rapporti dimensionali"<sup>14</sup>, che trovava nella stretta interrelazione tra esigenze infrastrutturali e architettura (funzionale e simbolica) il proprio motore.

Coinvolto nei progetti del nuovo porto, Geiringer lo fu anche in quelli della trasformazione dell'immagine della città verso il suo emporio. Si dovette infatti ad alcuni tra i maggiori, nuovi, colossi imprenditoriali triestini la rioccupazione e la risemantizzazione della riva, come nel caso delle Assicurazioni Generali Austro-Italiche che vi si insediarono con la loro sede centrale (1884); o come per la Banca Austro-Italica. E sempre Geiringer venne designato quale progettista per la costruzione delle due nuove sedi di rappresentanza.

Per la scansione del fronte principale, ovviamente verso il mare, del Palazzo delle Assicurazioni Generali, Geiringer adottò, per i piedritti, quello stesso linguaggio neo-greco, ormai di grande peso culturale in città per impegno stilistico, immediata riconoscibilità e anche per l'estremo aggiornamento nell'ambito dello Storicismo eclettico; si trattava, in più, di una declinazione formale frutto di un'ispirazione transalpina, peraltro perfettamente in consonanza sia con la voca-

<sup>14</sup> S. COPPO, "La città (1798-1990)", in *Neoclassico*, cit., p. 39.

zione verso il Levante del commercio triestino, sia con la presenza in città di una nutritissima e potente comunità ellenica. Non si trattava, come un po' per tutta la produzione architettonica di Geiringer, di una novità per l'ambiente triestino, ma, piuttosto, della condivisione di una diffusa attenzione linguistica che trovava paralleli eminenti nell'atrio del palazzo Revoltella, nel Palazzo Economo (1884-1886) degli architetti Giovanni Scalmanini e Luigi Zabeo e, ancora, nel Monte di Pietà in Piazza Goldoni di Giorgio Polli (1902).

Del resto, quell'attenzione filologica verso il mondo antico ellenico, pur secondo una diversa accentuazione stilistica, si era già esplicitata a Trieste, ad esempio, nell'edificio della Borsa Vecchia di Antonio Mollari (1800) e nella rinnovata chiesa di Sant'Antonio di Pietro Nobile: in certe parti della Loggia della Borsa si può cogliere, infatti, un'ispirazione alle rappresentazioni contenute nell'opera a stampa di Julien David Le Roy (*Les Ruines des plus beaux monuments de la Grèce* del 1758 e tradotta in tedesco nel 1769) che, per primo aveva veicolato in Europa una rinnovata attenzione per le antichità elleniche. Ma, in più, anche all'interno della chiesa di Sant'Antonio nelle colonnine scanalate delle balaustre, è stata riconosciuta dalla critica la ripresa consapevole di quegli stilemi dei piedritti del Tempio di Apollo a Delo, come rappresentati nell'altro testo fondamentale per il revival neo-greco, le *Antiquities of Athens measured and delineated* di James Stuart e Nicholas Revett (1762-1816)<sup>15</sup>.

All'interno del dunque vasto panorama dei modelli ellenici, Geiringer non si orientò, per la fronte del Palazzo delle Assicurazioni, verso l'ordine Dorico, ma piuttosto, scelse quello Ionico, che era certamente sentito come più consono alle virtù, anche intellettuali oltre che mercantili, della nuova classe alto-borghese triestina: "colonnato bizzarro" sarebbe stata definita quell'opera di Geiringer di lì a pochi anni dalla sua esecuzione. Il motivo era chiaro. La relazione con il mondo greco doveva però apparire immediata, in modo che non si ingenerassero 'confusioni' stilistiche con lo Ionico romano vitruviano o con quello classicistico cinquecentesco: così, il Neo-greco del palazzo Revoltella, quello di Geiringer, quello di Scalmini e Zabeo nella Piazza della Stazione venne caratterizzato da un puntuale recupero delle forme dell'ordine Ionico dell'Eretteo di Atene, con gli inconfondibili capezzali dei capitelli 'a goccia', sulla scorta, appunto, dei modelli di Le Roy e di quelli di Stuart e Revett.

I modelli letterari, però, probabilmente non furono i soli ad influenzare le scelte stilistiche degli architetti triestini e, in particolare, di Geiringer, i cui incarichi ufficiali lo mettevano a stretto contatto con il ceto professionale delle principali città dell'Impero specie in occasione dei Convegni. Ma la diffusione del gusto neo-greco a Trieste registrò certamente una vera e propria impennata a causa del

<sup>15</sup> F. STAFFIERI, "Il Neoclassico attraverso i teorici e i trattatisti (da Vitruvio al XIX secolo)", in *Neoclassico. La ragione, la memoria, cit.*, p. 77.

coinvolgimento personale, diretto o indiretto, nelle locali vicende urbanistiche e architettoniche, di alcuni professionisti comprimari nella diffusione nell'Impero asburgico del gusto per le rovine della Grecia e per la loro reinterpretazione: il 'triestino' Pietro Nobile a Vienna era stato in stretta amicizia con l'architetto bavarese Ludwig Christian Förster (fondatore e direttore dell'importantissima rivista "Allgemeine Bauzeit"). E fu proprio Förster che invitò a Vienna, già nel 1846, Theophilus Eduard Hansen, creatore della Atene-capitale neogreca e 'bavarese' dopo essere stato allievo di Schinkel a Berlino. Hansen lavorò, quindi, per Förster, sposandone addirittura la figlia nel 1851, e non "fu forse per *puro caso* che Hans Christian Hansen – collaboratore del fratello Theophilus ad Atene – venne proposto da Vienna ai direttori del Lloyd triestino come [...] progettista dell'Arsenale di Trieste [...] la cui prima pietra venne posata nel 1853 dall'Arciduca Massimiliano su progetto finale appunto di Hansen"<sup>16</sup>.

Dunque, l'inserimento della più aggiornata cultura architettonica viennese a Trieste, attorno alla metà del secolo, con la realizzazione del castello di Miramare, dell'Arsenale del Lloyd, dell'Acquedotto di Aurisina secondo uno stile revivalistico peculiare, e con la presenza di una serie di operatori 'tecnici' provenienti dalla capitale dell'Impero, non passò certamente senza conseguenze anche quando non si trattò di Neo-dorico o di Neo-ionico. E il Neo-bizantino non era altro che la forma cristianizzata della più vicina Grecità, che sempre i fratelli Hansen avevano recuperato ad Atene con coloriture patriottiche già tra il 1834 e il 1850 circa; ma il Neo-bizantino costituiva anche una caratterizzazione linguistica peculiare del mondo slavo verso cui Trieste era proiettata (si pensi solo alle comunità slovene del Carso triestino o a quelle slovene e croate dell'Istria) e, in città, nella potente comunità serba per la quale, nel Borgo Teresiano, era stata edificata la chiesa ortodossa di San Spiridione nel 1859-69, in forme appunto neo-bizantine da Carlo Maciachini; e, per finire, nella cultura tedesca e austriaca il Neo-bizantino si coniugava al *revival del Rundbogen*, al neoromanico e anche al neo-gotico, tanto che cadenze neo-bizantine sarebbero state riprese nei nuovi edifici funzionali, 'tecnici' e infrastrutturali, del porto<sup>17</sup>, oltre ad apparire ben presenti nel Castello di Miramare nella zona porticata prospiciente il porticciolo e nel corridoio esterno al piano terra (fino a giungere ad accenni di Neo-moresco<sup>18</sup>). Del resto, la stessa struttura castellata e merlata di Miramare, eclettico *rundbogen* in quella sua peculiare declinazione triestina dello 'stile cubico' ricco di suggestioni esotiche,

<sup>16</sup> M. POZZETTO, "Storicismo romantico schinkeliano negli anni Ottocentocinquanta a Trieste: l'Arsenale del Lloyd e il castello di Miramar", in *Il neogotico nel XIX e XX secolo*, Atti del Convegno (Pavia 25-28 settembre 1985) a cura di R. Bossaglia e V. Terraroli, Milano, 1989, vol. II, p. 245-251.

<sup>17</sup> V. STACCIOLI, "Infrastruttura portuale e tessuto urbano", in *Neoclassico. La ragione, la memoria*, cit., p. 131-139.

<sup>18</sup> D. BARILLARI, *Fonti e modelli per il Castello di Miramar a Trieste*, in *Il Neogotico*, cit., vol. II, p. 252-260.

avrebbe trovato grande fortuna e puntuali corrispettivi nelle auliche residenze merlate della Villa Franellich e, quindi, nella stessa abitazione di Geiringer, sul colle di Scorcola, dove, però, un puntuale riferimento antiquario veniva denunciato dal lapidarium affisso sulla fronte principale.

Il Neo-greco – che fosse il Neo-dorico, il Neo-ionico dell'Eretteo o il più 'modernistico' Neo-bizantino – fu dunque presente nei principali punti nevralgici che vennero a scandire il rinnovato aspetto storicistico della città: nella Piazza Grande (dell'Unità), nella Piazza della Stazione (le cui ultime trasformazioni risalgono al 1875-1898), nel porto, nelle sostituzioni del Borgo Teresiano.

E così, anche nel caso dell'adozione dei vari linguaggi architettonici che riguardavano a specifiche realtà culturali ovvero a complessi orizzonti al tempo stesso semantici ed economici, fu ancora una volta l'evoluzione delle infrastrutture legate ai commerci ad influenzare le scelte, nell'offrire alla città, nella sua veduta preferenziale dal mare, luoghi urbani sempre aggiornati anche dal punto di vista stilistico; con una serie di declinazioni formali, cioè, perfettamente aderenti ad una società in costante modernizzazione.

Proprio un tale dato veniva segnalato da Carlo Morpurgo nel suo volume *Trieste nel suo passato e nel suo presente*, del 1890, in riferimento al Palazzo delle Assicurazioni di Geiringer e agli altri edifici della nuova riviera continua dalla stazione alla Piazza Grande:

“scorgerete voi lunghezzo il mare, a destra del molo San Carlo, una serie di bellissimi palazzi, tre dei quali che spiccano per la sontuosità della facciata, l'eleganza delle forme, l'armonia dei contorni?! (L'Hotel de la Ville, il Palazzo Carciotti sono i primi due); il terzo, infine, tutto in pietra quadrata, dal colonnato bizzarro, dalla costruzione solidissima e costosissima, è quello appartenente alla potente società [...] delle Assicurazioni Generali”<sup>19</sup>.

Così il Palazzo delle Assicurazioni di Geiringer si poneva come quinta architettonica imprescindibile contribuendo a segnare, nella scansione delle fabbriche, il lungo percorso, a suo volta perno della nuova immagine urbana e delle nuove infrastrutture delle comunicazioni cittadine.

Con grande versatilità, dunque, Geiringer era in grado di passare dalla soluzione di problemi prettamente tecnico-infrastrutturali a proposte di natura più eminentemente architettonica, nella consapevolezza che tra i due ambiti non esisteva alcuna soluzione di continuità: dalla progettazione della nuove banchine, agli affacci degli edifici rappresentativi su di esse; dal problema della fornitura delle reti infrastrutturali ai collegamenti che dovevano agevolare la movimentazione delle merci giunte nel porto.

<sup>19</sup> C. MORPURGO, *Trieste nel suo passato e nel suo presente*, Nizza, 1890.

Determinante divenne, quindi, il coinvolgimento professionale e culturale di Geiringer nelle iniziative cittadine per la progettazione e per la costruzione di nuovi tracciati ferroviari. Un'attività quella dell'ingegnere ben compendiata, ancora una volta, da Federico Angeli nella sua *Commemorazione* dello scomparso Presidente della Società degli Ingegneri e Architetti triestini:

“tutti ricordiamo [...] le Sue monografie in oggetti ferroviari, frutto degli studi di quella Commissione permanente che egli volle istituita in seno al nostro Collegio, coll'incarico di studiare tutto un completo sistema di ferrovie, atto a congiungere Trieste colle principali arterie commerciali d'Europa, con riflesso pure agli scambi coll'Oriente, ed a sfruttarne in ogni senso la splendida posizione geografica; e la soluzione data più tardi a questo quesito nell'occasione che trattava della congiunzione ferroviaria Trieste-Erpelle [in Istria], colla descrizione particolareggiata delle linee, che, a Suo avviso, dovevano formare i raggi principali di questo sistema” (pp. 14-15)

Dunque ancora una volta, nelle mente di Geiringer, una concezione che vedeva le infrastrutture interessare un'estensione territoriale come una sorta di “raggi” in grado di servire, radialmente, il nucleo principale.

“[Un tale sistema] egli compendia: nella linea diretta per l'interno dell'Istria, nella linea diretta per Fiume, nella così detta linea di Laak e sua prolungazione sino a Lamsdorf nell'esistente ferrovia meridionale, nella linea del Predil da Trieste pel vallone e sua prolungazione attraverso i Tauri, ed infine nella linea litoranea da Trieste per Monfalcone al confine del Regno d'Italia, col precipuo scopo di allacciarsi direttamente per Pontebba alla Rudolfina e di congiungersi colla Mestre -Portogruaro allora in costruzione. E il progetto sull'ideato tronco ferroviario Monfalcone o Ronchi per San Giorgio di Nogaro; e quello della ferrovia Tauri-Wochein-Opicina-Trieste-Sant'Andrea, e le ferrovie locali di Trieste, nel quale compendia tutti i vasti problemi ferroviari che interessano la città nostra, e dai quali, a suo avviso dipendono il suo avvenire economico” (p. 15).

In una tale concezione geografica e di organizzazione di rapide vie di collegamento, Trieste risultava polo nevralgico di un bacino di amplissima portata esteso da Oriente a Occidente, con la linea privilegiata di unione con i paesi dell'Impero da una parte e la Germania dall'altra, oltre che con l'Italia. Contestualmente, però, Geiringer proponeva anche che la ferrovia rendesse agevole e quindi anche risolvesse problemi di percorrenza più limitata contribuendo, con ciò, a porre rimedio alla scarsità di collegamenti rapidi tra le varie parti della città, e tra la città e il suo più vicino comprensorio.

Proprio in una tale ottica locale, si possono, infatti, meglio comprendere non solo i progetti, ma anche le realizzazioni delle tramvie cittadine e di quelle in diretto allacciamento con le nuove zone operaie e popolari dell'entroterra (come nel caso della tranvia a cremagliera Trieste-Opicina inaugurata nel 1902 o, ancora, la linea a scartamento ridotto Trieste-Erpelle), mentre sarebbe restata inibita, per motivi eminentemente politici, ogni possibilità di collegamento tra Trieste e Fiume, porto ungherese ormai concorrenziale a quello austriaco-triestino dopo il passaggio della città quarnerina al Regno d'Ungheria.

In campo più strettamente cittadino, lo scontro ormai costituito dalla linea ferroviaria litoranea, che proprio sulla riva principale della città collegava la Stazione centrale a quella di Campo di Marte, doveva risolversi, nella mente di Geiringer, con la circonvallazione da Greta al vallone di Muggia; ma l'ingegnere, anche in qualità di Presidente della "Commissione del tram elettrico" poté influenzare fortemente la modernizzazione dei servizi di trasporto pubblico di Trieste, specie nell'ambito della convenzione stipulata, nel 1898, tra la Società Triestina Tramway e il Comune per l'autorizzazione a sostituire la trazione a cavalli con quella elettrica. Se anche, dal 1887, esistevano, infatti, una serie di linee che partivano dalla Stazione e si irradiavano verso i punti principali della città, fu però proprio in occasione di quell'accordo stipulato con la pubblica Amministrazione che la rete infrastrutturale triestina venne fortemente modernizzata. Del resto, la concessione dell'autorizzazione era subordinata al fatto che la Società Tramway collegasse finalmente le nuove zone industriali, sia in direzione di Sant'Andrea sia del Campo Marzio, con il centro. Modernizzazione del porto e modernizzazione del lavoro imponevano ormai che tutta la società viaggiasse a ritmi più accelerati: uomini e macchine diventavano così allo stesso tempo soggetti e oggetti non solo dello scambio, ma anche dell'ennesimo nuovo volto che la città veniva ad assumere.

Resta da analizzare, ancora, l'altro grande campo di attività di Geiringer nella progettazione di una seconda, fondamentale rete infrastrutturale cittadina: cioè quella sua attività connessa all'approvvigionamento idrico della città sulla base dei suoi studi accademici e della sua prima esperienza svolta in Sicilia.

Un interessamento che fu sempre non solo di carattere operativo, ma anche culturale e politico per essere stato Geiringer anche Direttore della "Commissione delle acque" di Trieste.

Anche per questo aspetto, la fonte generale più autorevole è costituita dalla *Commemorazione di Angeli*:

"alle questioni tutte riferentesi al provvedimento d'acqua Geiringer dedicò una serie di conferenze colle quali illustrò i mezzi di attuazione del grandioso Suo progetto Bistrizza-Recca, ed i vantaggi che in linea sanitaria ne sarebbero stati il corollario" (p.15)

E quindi:

“[Geiringer fu] contro il risorto progetto dell’acquedotto di Bagnoli, per timore che ritardasse il compimento del provvedimento maggiore [...] col pensiero di raggiungere più sollecito e più adeguato lo scopo voleva affidare in via di concorso l’elaborazione dei progetti per il provvedimento d’acqua [...]. Infatti i prediletti Suoi studi furono maggiormente rivolti a risolvere il grande quesito del provvedimento d’acqua per la nostra città. Ed è titolo d’onore per il nostro Collegio ricordare la relazione che uscì dalla Sua penna nell’anno 1882 e che comprende le indagini più rimarchevoli e costituisce il lavoro più completo, di quanti furono sinora pubblicati sull’argomento dell’acquedotto. Le conclusioni di quella riferita tutti le ricordano: essere riconosciuto come il migliore provvedimento d’acqua per la città di Trieste la derivazione di mc. 12.000 dalla Bistrizza e mc. 28.000 dal Recca per gli scopi alimentari, domestici, pubblici ed industriali; essere riconosciuta come il miglior sistema per l’allontanamento delle deiezioni urbane la fognatura a sciacquamento a circolazione continua, con cacciate e con esclusione delle acque meteoriche”.

Una città in continua crescita demografica e produttiva doveva per forza affrontare con energia le problematiche basilari della propria strutturazione igienica; e proprio nella sua proposta per la soluzione di questi aspetti Geiringer si era rivelato maestro. Tanto che, Angeli continuava

“queste conclusioni [di Geiringer] furono accolte con plauso dall’inclito Consiglio di città nella seduta del 25 aprile 1882, dopo fatto rilevare dall’on. Defacis i lunghi, instancabili, eruditissimi studi della Commissione e dal magnifico podestà dott. Bazzoni, presidente della stessa, come il principale merito di essi dovevasi attribuire al suo relatore [cioè lo stesso Geiringer]. Nella seduta del 22 novembre 1882 fu eletta una commissione di 10 membri per dare esecuzione ai deliberati proposti della Commissione, impazientemente reclamati dalle improvvide condizioni sanitarie della città nostra. Sono passati da quel giorno 24 anni, e l’opera alla quale l’ing. Geiringer aspirava giustamente di poter legare il suo nome, è ancora incompiuta, per le infinite vicende che ne incepparono il cammino [e le infinite proposte progettuali alternative che da allora si avvicendarono] Ma i replicati esami a cui furono assoggettati i singoli progetti, e le lunghe reiterate discussioni provocate in seno al Consiglio di città, valsero soltanto a riaffermare tutti i pregi delle proposte contenute nella relazione del 1882 ed a sancire come l’indirizzo replicatamente voluto dal Geiringer per darne esecuzione fosse il più razionale e il più designato”.

Poi, dopo una trattazione estremamente particolareggiata riferita allo svolgersi della vicenda (una trattazione che fa, dunque, sorgere il sospetto di una partecipazione in prima persona anche dell'ing. Angeli nelle vicende legate alla realizzazione dell'acquedotto triestino), il redattore della *Commemorazione* continuava:

“né va dimenticato nell'argomento del provvedimento d'acqua, le Sue proposte e le insistenti Sue raccomandazioni, dirette a intraprendere e continuare gli studi per la prolungazione dell'acquedotto San Giovanni, col contributo delle cui acque, Egli sperava sanare la penuria che saltuariamente si verifica in città; né quell'elaboratissimo Suo studio, corredato di numerosi raffronti e ricerche, in risposta alla offerta avanzata nell'agosto del 1886 dalla Società d'Aurisina, col quale dimostra l'assoluta impossibilità di riflettere per un generale e definitivo provvedimento della città di Trieste alle offerte d'Aurisina [...]”

E infine

“la morte lo colse appunto allora, quando dissipate ad una ad una tutte le illusioni create da tante ingannevoli proposte, l'inclito Consiglio di città, col suo deliberato del 7 marzo 1903, aveva mostrato il suo fermo proponimento di ritornare alla via tracciata da Geiringer nel 1882, e una delle Sue proposte, quella riflettente il miglioramento delle condizioni del sottosuolo mediante la fognatura a sciacquamento stava per esser attuata.” (pp.18-22)

Si concludeva così, con la morte di Geiringer, un capitolo della storia urbana che aveva visto il progressivo ammodernamento, ostacolato o meno, di tutte le infrastrutture cittadine nevralgiche per lo sviluppo economico e civile. I dibattiti in proposito furono certamente assai vivi, ma all'inizio del nuovo secolo molti dei moderni impianti erano stati concretamente realizzati o, perlomeno, impostati: dal nuovo porto alla dotazione del gas di città; dall'illuminazione pubblica alla rete tramviaria; da una maggiore diffusione dei collegamenti ferroviari alle successive realizzazioni per lotti dell'acquedotto.

Geiringer, con le sue opere e la sua riflessione, con i suoi dibattiti e le sue commissioni, era stato certamente punto di riferimento culturale e operativo attorno al quale aveva ruotato molto dell'intera stagione dell'ammodernamento di Trieste.

Ma come si era posto Geiringer, con la sua riconosciuta competenza, nell'ambito della classe professionale della sua città?

Più volte nell'encomio, pressoché incondizionato, di Angeli compare tra le righe una certa amarezza e il ritornello suona quasi sempre uguale a se stesso: Geiringer era certamente stimato, ma dovette comunque, sempre, combattere

troppe battaglie. Una volta che l'ingegnere era morto, la commemorazione pronunciata da Angeli doveva suonare non solo come un'apologia, evidentemente affidata ad un suo amico, ma, piuttosto, come la volontà di costituire un punto fermo per tutta la categoria professionale, una vera e propria celebrazione del buon costruire ingegneristico: anche il vecchio Direttore era spesso stato vittima di 'contro' progetti, di 'contro' proposte, di 'contro' Società, ma egli aveva potuto contare soprattutto sulla propria competenza. Ma, soprattutto, a Geiringer doveva molto proprio la Società degli Ingegneri e degli Architetti triestini della quale lui era stato uno dei fondatori e alla quale aveva conferito grande prestigio, con le sue Commissioni di studio e le conferenze da lui tenute, in opposizione ai tecnici che venivano chiamati di volta in volta da fuori (come Talabot, ad esempio); mostrando, così, finalmente quell'aggiornamento dei professionisti triestini che tanto era stato auspicato da Nobile.

“In questa aula, dove aleggia ancor vivo il suo spirito, dove si ripercuote ancora l'eco delle recenti pacifiche battaglie qui combattute, dove tutto ci parla di Lui, delle Sue iniziative, della sua intelligente operosità, del fascino che esercitava a promuovere ed assecondare ogni opera, che tornasse di vantaggio al paese e di decoro al Collegio” (pp. 9-10).

E la Società era divenuta l'organo attraverso il quale Geiringer aveva operato affinché lo sviluppo, e quindi anche le modificazioni delle gerarchie urbane, del tessuto e dei vari nodi, potessero venir seguite con coscienza e competenza tecnica:

“[dopo il 1884 infatti] in mezzo a così grande penuria d'uomini e specialmente di tecnici, in un periodo in cui stava svolgendosi più ampia e feconda la vita cittadina, ed iniziavano la loro attività molteplici istituzioni paesane, era naturale che si facesse appello al Suo consiglio e alla Sua esperienza. Così travolto dall'onda della vita pubblica, dimentico dei Suoi privati interessi, ad essa lega in questo secondo periodo della Sua vita, quasi interamente il suo nome, impegnandovi le Sue migliori facoltà di patriota e cittadino. Al nostro Collegio appartenne dal dì della sua costituzione; nominato Presidente nel 1882, ne resse quasi interamente le sorti per il corso di ben 20 anni. Sin dal dì della Sua elezione Egli vi reca un soffio di energica vita, eccita coll'esempio i colleghi alla collaborazione dei più vitali argomenti cittadini e di importanti problemi della tecnica” (pp.13-14)

Tanto che, continua Angeli:

“l'improvvisa scomparsa di Eugenio Geiringer [...] ingenera per la nostra Società una lacuna che non si riempie, un dolore che non si cancella, una

sciagura che non si dimentica. Codesta nostra istituzione alla quale dedicò tanta parte della vigorosa sua fibra, tanta severità di dottrina per cui ne derivò e lustro ed onore, trovasi sgomenta dinnanzi a tanta perdita che spezza inaspettatamente vincoli così affettuosi e tenaci. Il lutto della famiglia Geiringer è lutto dell'intera famiglia dei tecnici del paese e di tutte le istituzioni cittadine, in seno alle quali risuonò per tanti anni la franca sua parola e fece ascoltare gli avveduti suoi consigli" (p.10).

E con ciò veniva anche sottolineata la statura culturale di Geiringer, in grado di venir proiettata "nell'intera famiglia dei tecnici del paese" senza più il timore di una preparazione provinciale:

"Rappresentò il Collegio nostro ai Congressi Generali degli Ingegneri ed Architetti austriaci nel 1880, 1883 e 1901, a quello degli Ingegneri e Architetti di Roma nel 1883 dove la lettura della Sua monografia sul progetto dell'acquedotto Bistrizza-Recca gli valse l'onorifico titolo di membro onorario di quella Società; infine al III Congresso degli Ingegneri e Architetti italiani, tenutosi a Venezia nel 1887, prendendo in tutti viva parte alla discussione degli argomenti prediletti dei Suoi studi e traendo da per tutto ragione di plauso per Lui e di decoro per la nostra Società" (p.16)

Piacerebbe, a questo punto, sapere di più sull'attività di Geiringer come "Direttore della Banca triestina di costruzione dal 1872 al 1877", uno degli Enti che in assoluto gestì maggiormente il mercato del rinnovamento edilizio della città in quegli anni; e poi, ancora, conoscere i riflessi della sua nomina a "Presidente della Commissione delle pubbliche costruzioni [...] Direttore, poi Vicepresidente e quindi Presidente, della Società Triestina Costruttrice di Edifici Popolari fin dal 1871, [...] Relatore nel 1883 del progetto della nuova Legge Edilizia", alla quale – sempre secondo Angeli – "migliorò profondamente lo spirito e l'indole e nelle successive discussioni del 1887 e del 1902 vi arrecò i frutti della Sua lunga esperienza". Piacerebbe sapere di più anche della sua presenza, come membro "della giuria per l'aggiudicazione dei premi pel monumento Rossetti, per i progetti del manicomio e per la fontana di piazza delle poste, [dal 1888 membro] della Società d'abbellimento di Trieste della quale divenne poi Vicepresidente".

Ma, come ricordava Angeli nella sua prolusione alla Commemorazione citando parole dello stesso Geiringer

"la modestia, dote precipua degli animi eletti, tende a far tacere la fama [anche] quando in molti è costume inchinarsi ad ogni mediocrità purchè straniera".

**SAŽETAK:** "Predsjednik Društva inženjera i arhitekata Trsta, dr. Eugenio Geiringer (1841.-1904.). Pojediniosti o prošlosti urbane infrastrukture i historicističke arhitekture Trsta pokraj XIX. st." – U sklopu povijesti urbanog razvoja Trsta do današnjih su dana javnosti ostale nepoznate zasluge inž. Eugenija Geiringerera, osobito glede izgradnje i preobrazbe grada u posljednja tri desetljeća XIX. st. i na početku XX. st.

Čak i letimična analiza Geiringerova djela iznosi na vidjelo ličnost čiji doprinos nije samo lokalnog značaja i čije umjetničko nadahnuće ne ostaje tek na razini tadašnjeg općeprihvaćenog historicističkog ukusa; naprotiv, bio je to stručnjak koji je uspješno uskladio svoja načela i rad s kontekstom kao što je Trst u drugoj polovici XIX. st. Grad postupno gubi provincijalna obilježja i postaje jednim od najvećih trgovačkih luka kao i strateškim uporištem Habsburške Monarhije.

Iz cjelovitog životopisa E. Geiringerera zbog svojeg se značaja izdvaja komemorativni govor održan u spomen na preminulog predsjednika Društva tršćanskih inženjera i arhitekata dr. E. Geiringerera (8. studenog 1904.), koji je 22. siječnja 1905. održao inž. Federico Angeli.

**POVZETEK:** "Predsednik Društva tržaških inženirjev in arhitektov dr. Eugenio Geiringer (1841-1904): pripombe k zgodovini mestnih infrastruktur in k arhitekturi historicizma v Trstu fin de siecle". – V okviru tržaškega zgodovinoписа, ki se nanaša na gradnjo in spremembo mesta in njegovih arhitektonskih značilnosti na prehodu med zadnjim tridesetletjem 19. stoletja in v prvih letih 20. stoletja, je do danes skoraj povsem zanemarjen lik inženirja Eugenia Geiringerja.

Že sama površinska analiza Geiringerjevega dela dovoljuje, namreč, da se osvetli ne samo izvajalca, čigar prispevek ni bil samo krajeven ali brez vsakega poetičnega navdiha zaradi njegovega pristopa k takratnemu vladajočemu historicističnemu okusu; kakor tudi strokovnjaka, ki je znal dobro podati svoje razmišljanje, svojo dejavnost in svoje sodelovanje v kontekstu kot je bilo tržaško mesto v drugi polovici devetnajstega stoletja, ki je bilo na tem, da postaja vedno manj provincialno in da postane mesto, ki predstavlja največje trgovsko pristanišče sile primarnega pomena kot je bilo habsburško cesarstvo.

V zvezi s splošno uvrstitvijo Geiringerjeve biografije, in predvsem v zvezi z njegovo dejavnostjo izvedenca za infrastrukture, je še dandanes nujna *Pogrebna komemoracija predsednika Društva tržaških inženirjev in arhitektov, dr. Eugenia Geiringerja*, katero je 22. januarja 1905 vodil inž. Federico Angeli v spomin na lik in dela, ki jih je opravil sam Geiringer, umrl 8. novembra 1904.