

Sommario

- 1 Prefazione
Raffaele Mauro
- 3 Introduzione
- 7 Trento a inizio Ottocento. Dal Principato vescovile al Capitanato circolare
- 13 Il ruolo degli ingegneri come funzionari statali nel campo delle pubbliche costruzioni
- 49 Gli ingegneri civici, funzionari al servizio della città
- 65 La città e i suoi corsi d'acqua. La regolazione dell'Adige e la "questione Fersina"
- 77 Luoghi rappresentativi delle istituzioni nella città dell'Ottocento
 - La piazza del Duomo
 - Tra port'Aquila e porta Nuova: la piazza d'Armi
 - Intorno a piazza delle Erbe: alla ricerca di una residenza vescovile. Un secolo di progetti per palazzo a Prato
- 155 La città che cresce: le aree di nuova espansione
 - L'ingresso da Verona. L'area di Briamasco, porta S. Croce e piazza della Fiera
 - La realizzazione della stazione ferroviaria e lo sviluppo urbano dell'area di Centa
 - La località "alla Madruzzo", il complesso del tribunale e delle caserme
 - La località "ai Paradisi": il quartiere borghese della città

- 237 La città che cresce: le infrastrutture
Le strade nell'Ottocento. Dalle "contrade" alle "vie"
L'illuminazione pubblica: dalla luce a gas all'avvento
dell'elettricità
- 271 Postfazione
Franco Cagol
- 282 La città attraverso i secoli, dall'epoca romana alla
fine dell'Ottocento
Ricostruzioni grafiche di Anna Maragno
- 293 Bibliografia ragionata

Prefazione

Raffaele Mauro

Dove Trento si ingegna è il secondo volume che Anna Maragno e Cristiana Volpi dedicano alle ricerche da loro compiute nell'ambito del progetto PRIN 2017 (Progetto di Ricerca di Interesse Nazionale), relative, da un lato alla nascita e allo sviluppo delle pavimentazioni stradali in porfido a Trento nella prima metà del Novecento; dall'altro, al ruolo degli ingegneri nello sviluppo della città durante l'Ottocento.

Come nel primo volume, *Dove Trento cammina*, anche in questo – e in maniera ancora più vasta e puntuale – le autrici si sono avvalse di una ampia e sistematica ricognizione che hanno condotto su fonti archivistiche, bibliografiche, storiografiche e di altra varia natura documentale, per dare corpo alla esaustiva indagine storica oggetto della trattazione.

Essa attiene alle complesse relazioni tra diverse figure di tecnici, operanti nelle strutture burocratico-amministrative dello Stato asburgico, alle prese con importanti trasformazioni urbane e infrastrutturali della città.

Si incontra, quindi, lungo tutto l'arco del volume un'approfondita disamina della formazione, dei compiti e delle competenze degli ingegneri impiegati al servizio dello Stato e nelle sue diverse articolazioni locali, lasciando tracce rilevanti nella città e nel territorio che la circonda. In particolare, risaltano la versatilità e le abilità ideative degli ingegneri asburgici, che dimostrano spiccate propensioni nel controllo e nella gestione di un territorio orograficamente e topograficamente difficile come quello trentino e per il quale elaborano progetti e realizzano interventi non privi di pregio, sia ingegneristico, sia architettonico. Questa parte del lavoro risulta, per chi redige questa breve presentazione e per altri di eguale formazione – quella dell'ingegnere civile di tradizione latina – particolarmente significativa, perché contraddice la percezione diffusa

dei tecnici di lingua tedesca, e più in generale nordici, come iper-specialisti e poco versatili in campi che non siano quelli della loro primaria specifica formazione culturale. Infatti, gli ingegneri, le cui vicende sono ricostruite nel volume, sono stati in grado di risolvere problemi di natura diversa ed inediti, operando con successo dalle costruzioni edili a quelle stradali, dalle opere architettoniche agli impianti industriali, questi ultimi innovativi, come quelli di produzione e di distribuzione dell'energia elettrica per la pubblica illuminazione e per le attività manifatturiere.

Da qui, il sicuro interesse dei contenuti del volume per la Storia dell'Ingegneria e delle sue professioni in età contemporanea.

Allo stesso modo, di sicuro interesse per la storia, senza altri aggettivi, appaiono, anche a chi storico non è, le analisi sulle opere, gli interventi e le vicende delle trasformazioni urbane di Trento. Esse tutte si presentano, per come riferite, paradigmatiche delle interazioni molteplici e, non raramente, conflittuali, tra i soggetti che a vario titolo hanno ruolo propositivo, attuativo e, infine, partecipativo, come ceto politico e come pubblica opinione.

In tal senso, l'approccio di metodo e gli argomenti scelti possono costituire un riferimento certo per comprendere processi simili o assimilabili a quelli descritti, ma relativi ad altri contesti urbani della stessa epoca e dello stesso spazio geo-politico. Ne segue che, pur riferendosi al caso specifico di Trento, i temi trattati sono indicativi per la storia delle trasformazioni urbane come processo, ovvero anche per l'urbanistica nei suoi aspetti tecnici, amministrativi, sociali.

La lettura del libro è sicuramente utile, non solo ai cultori delle discipline storiche e sociali, ma anche ai tecnici – ingegneri e architetti – che intendono oggi formarsi o rapportarsi consapevolmente agli ambiti operativi considerati nel volume, tenendo conto dell'esperienza che deriva dalle vicende del passato.

Quelli fin qui richiamati sono solo alcuni pregi di *Dove Trento si ingegna*.

Come l'altro primo volume delle autrici, già ricordato, esso è pienamente conforme allo spirito interdisciplinare che ha animato il programma di ricerca entro il quale si colloca.

Introduzione

Come scrivono Renato Bocchi e Carlo Oradini nell'introduzione al loro ancora oggi insostituibile volume dedicato alla storia della città di Trento, pubblicato quarant'anni fa, nell'Ottocento "si rompe [...] definitivamente la forma chiusa e cristallizzata della città murata e si va cercando, entro l'ambigua sovrapposizione fra poteri di controllo locali e centrali, una nuova configurazione urbana nel rapporto fra città antica, nuove espansioni e territorio"¹. È nel corso di questo secolo, dunque, che nasce la Trento moderna, grazie all'operato degli ingegneri e al loro fondamentale contributo, in qualità sia di funzionari dello Stato, sia di impiegati al servizio delle autorità locali. *Dove Trento si ingegna* si propone di indagare proprio il ruolo svolto da queste figure – spesso poco studiate e talvolta solo di passaggio – nello sviluppo della città, di ricostruirne competenze e compiti all'interno degli uffici tecnici dislocati nel territorio secondo l'articolata organizzazione asburgica, prestando particolare attenzione agli interventi urbani più che ai singoli episodi di architettura.

Se nella prima metà dell'Ottocento – come testimoniato dalle vicende che hanno per protagonista Giuseppe Maria Ducati – sono gli ingegneri del Capitanato circolare, l'unità amministrativa inferiore del governo delle regioni assoggettate agli Asburgo, a gestire tutti i progetti inerenti la manutenzione e costruzione delle strade, i "lavori delle acque, e ponti", ma anche "l'esecuzione delle fabbriche" e il "controllo dei disegni o cangiamenti dei progetti fatti da altri"², dopo il 1850 l'ingerenza dello Stato si limita ad alcuni ambiti ritenuti strategici dal punto di vista militare e istituzionale. In concomitanza poi con i mutamenti politici che comportano una maggiore autonomia dei poteri locali – di cui sono riflesso gli Statuti cittadini – cresce l'importanza decisionale assun-

ta nelle questioni urbane dall'ingegnere civico, specialmente negli ultimi anni del secolo, contraddistinti dall'attività di Annibale Apollonio.

La ricerca si è avvalsa di più fonti documentali: il ricco patrimonio conservato negli archivi cittadini, e in particolare presso l'Archivio storico del Comune di Trento; le guide che hanno trovato ampia diffusione a partire dall'Ottocento; i cataloghi di mostre e le pubblicazioni che negli ultimi decenni hanno affrontato temi specifici (dalla storia dell'architettura e dei giardini³ al rapporto della città con il suo fiume⁴) oppure opere di un certo rilievo (dall'"invenzione" di via Verdi⁵ agli interventi sul Duomo⁶ e alla costruzione dei palazzi Thunn e Ranzi⁷), ma anche alcuni studi condotti in precedenza⁸. È stato così possibile individuare luoghi e vicende significative che nell'arco del XIX secolo hanno visto gli ingegneri protagonisti per le funzioni pubbliche loro attribuite e le esemplari relazioni, anche conflittuali, intercorse tra i tecnici dello Stato e i rappresentanti del Comune. L'auspicio è che la trattazione, caratterizzata da questo peculiare punto di vista – e volutamente non esaustiva –, possa costituire il punto di partenza per ulteriori indagini critiche e approfondimenti tematici sull'importanza che queste figure, per il loro ruolo e la loro formazione, hanno rivestito nelle trasformazioni urbane avvenute a Trento nell'Ottocento.

1. R. Bocchi, C. Oradini, *Le città nella storia d'Italia. Trento*, Laterza, Roma-Bari 1983, p. 5.

2. Come sarà dettagliatamente spiegato nel relativo capitolo, sono alcuni dei compiti attribuiti all'ingegnere circolare.

3. A. Pasetti Medin, *Architettura e decorazione dell'Ottocento*, in M. Garbari, A. Leonardi (a cura di), *Storia del Trentino V. Letà contemporanea 1803-1918*, Il Mulino, Bologna 2003, pp. 491-528; A. Pasetti Medin, *Per la storia del giardino a Trento tra Ottocento e primo Novecento*, in "Studi Trentini di

Scienze Storiche", sez. II, n. 1-2, 2001, pp. 149-168; T. Baldo, L. Caracristi, E. Tonezzer (a cura di), *Un parco di storie. Alla scoperta delle statue di piazza Dante*, Fondazione Museo Storico del Trentino, Trento 2013.

4. V. Rovigo (a cura di), *Il fiume, le terre, l'immaginario. L'Adige come fenomeno storiografico complesso*, Atti del convegno, Rovereto 21-22 febbraio 2013, Accademia Roveretana degli Agiati, Osiride, Rovereto (TN) 2016; R. Ranzi, K. Werth, *Il fiume Adige da Merano a Borghetto nella carta di Leopoldo de Claricini (1847)/Die Etsch von Meran*

bis Borghetto auf der Leopold von Claricini Karte (1847), TEMI, Trento 2016; M. Cerato, *La stabilità dell'equilibrio. L'ingegnere Giuseppe Maria Ducati e il tema della difesa del suolo in area trentina nel corso dell'Ottocento*, Fondazione Museo Storico del Trentino, Trento 2017.

5. L. Blanco, E. Tonezzer (a cura di), *L'invenzione di via Verdi. Una strada di Trento tra Otto e Novecento*, Fondazione Museo Storico del Trentino, Trento 2010.

6. D. Primerano, S. Scarrocchia (a cura di), *Il Duomo di Trento tra tutela e re-*

stauro 1858-2008, Museo Diocesano Tridentino, TEMI, Trento 2008.

7. N. Ossanna Cavadini, E. Dandrea, M. Baldracchi, *Palazzo Thunn a Trento. Studi per un restauro*, Temi, Trento 1998; E. Burnazzi, F. Campolongo, *Palazzo Ranzi a Trento. Un cantiere alle soglie d'Italia*. Francesco Ranzi, Francesco Saverio Tamanini, Andrea Malfatti: *architettura e scultura per il risorgimento delle arti e dell'economia in Trentino*, Provincia autonoma di Trento, Soprintendenza per i Beni architettonici, Trento 2011.

8. F. Campolongo, C. Volpi, *Per l'economia, l'arte e la patria. L'architettura dei Grand Hotel di piazza Dante a Trento*

(1874-1943). *Note per una storia di continue trasformazioni*, in M. Aresi (a cura di), *I Grand Hotel come generatori di cambiamento tra 1870 e 1930. Indagini nei contesti alpini e subalpini tra laghi e monti*, Osiride, Rovereto 2016, pp. 223-236; F. Campolongo, C. Volpi, *Largo Porta Nuova in Trento. Urban Space and Stage for Political Representation*, in K. Tragbar, V. Ziegler (edited by), *Planen und Bauen im Grenzraum/Planning and Building in Border Regions*, Innsbrucker Beiträge zur Baugeschichte, Band 1, Deutscher Kunstverlag, Berlin/München 2019, pp. 125-139; F. Campolongo, C. Volpi, *Transfiguration and permanence. The Trento Post and Telegraph*

Building, in K.B. Jones, S. Pilat (edited by), *The Routledge Companion to Italian Fascist Architecture. Reception and Legacy*, Routledge, Taylor & Francis Group, London and New York 2020, pp. 370-387; A. Maragno, C. Volpi, *Il ruolo degli Ingegneri Circolari e degli Ingegneri Civici a Trento nella prima metà dell'Ottocento*, in S. D'Agostino, F.R. d'Ambrosio Alfano, E. Manzo (edited by), *History of Engineering/Storia dell'Ingegneria*, Proceedings of the 5th International Conference/Atti del 9° Convegno Nazionale, Naples, 2022 May 16th-17th, Cuzzolin, Napoli 2022, vol. 2, pp. 613-626.



DIVISIONE POLITICA

- I Circolo dell'Alto Inn (*Ober Inntal*)
- II .. del Basso Inn (*Unter Inntal*)
- III .. del Pusterthal
- IV .. di Bolzano (*Bozzen*)
- V .. di Trento
- VI .. di Roveredo
- VII .. del Vorarlberg o di Boezzen

Scala italiana di 60 al grado

CONTEA PRINCIPESCA
del
TIROLO
e
VORARLBERG

Trento a inizio Ottocento. Dal Principato vescovile al Capitanato circolare

Dopo l'allontanamento volontario del Principe vescovo che deteneva il potere da quasi otto secoli, nell'arco di pochi anni, a partire dall'autunno 1796, Trento è oggetto di occupazioni militari e di amministrazioni provvisorie che si susseguono e che vedono alternarsi nel governo l'Austria, la Baviera e il Regno italico, fino a una situazione di ritrovata stabilità politica con la riannessione del Trentino alla Casa d'Asburgo nel 1813.

A questa data, l'assetto fisico della città appare immutato rispetto al secolo precedente, come dimostrato dalla cartografia di età napoleonica in cui il perimetro della città, situata "in ubertosa valle sulla sponda sinistra dell'Adige", "rappresenta quasi la figura d'un cuore". "A canto – prosegue Giuseppe Lupis nella sua sintetica descrizione della città del 1831 – le sta un sontuoso castello, e viene dal nord-est al sud-ovest procinta da belle e robuste mura di pietre quadrate [...] – orlate di merli a coda di rondine¹ – e di tratto in tratto guarnite di torri, opera de' Romani, riedificate ed estese da Teodorico re d'Italia. Al nord-ovest viene lambita dal fiume"². La città, dunque, risulta ancora racchiusa all'interno delle mura duecentesche, all'esterno delle quali non vi sono rilevanti espansioni a carattere urbano³, fatta eccezione per i due sobborghi di S. Martino, situato a nord-est e soggetto spesso alle inondazioni dell'Adige, e di S. Croce, "assai meno angusto, e più esteso del primo, collocato a sud-est"⁴. Le porte, elencate nelle guide ottocentesche, come quella di Toneatti del 1837, sono cinque: la doppia porta di S. Martino (o di Germania) che collega Trento a Bolzano; la "porta d'Aquileja, volgarmente dell'Aquila", legata da un tratto di mura al Castello del Buonconsiglio, in direzione di Pergine Valsugana e Bassano del Grappa; porta Nuova, così chiamata

perché aperta solo nel 1803⁵, che conduce al Comune limitrofo di Povo; porta S. Croce (o Veronese) lungo la strada postale verso Verona e, infine, la porta di S. Lorenzo (o Bresciana), attigua all'omonimo ponte sull'Adige e fiancheggiata dalla torre Vanga, in direzione Brescia⁶. All'interno delle mura – racconta Pinamonti nel 1836 – “il principale corpo di questa antichissima città consiste in una lunga contrada – contrada Lunga, appunto – che stendesi d'oriente in occidente, da Porta Aquilejense alla Bresciana, e in altre cinque, le quali, partendosi da quella, volgono a mezzodi e conducono – come contrada Larga – alla cattedrale. Non è però gran fatto minore in ampiezza il rimanente che vedesi, e non tutto, in passando da Porta di San Martino alla Veronese”⁷.

Dal punto di vista politico-amministrativo, con l'istituzione nel 1815 della Contea principesca (*Gefürstete Grafschaft*) del Tirolo e Vorarlberg, la regione corrispondente risulta suddivisa in sette Circoli (*Kreise*): Circolo del Vorarlberg con sede a Bregenz; Circolo dell'alto Inn con sede a Imst; Circolo del basso Inn con sede a Schwaz; Circolo della Pusteria con sede a Brunico; Circolo dell'Adige con sede a Bolzano; Circolo di Trento e Circolo di Rovereto⁸. Ogni Circolo è retto da un capitano (*Kreishauptmann*), il quale dipende direttamente dal governo (*Gubernium*) di Innsbruck, organo decentrato della Cancelleria aulica di Vienna e dei dicasteri. Il Circolo esercita poteri di governo e funge da intermediario con le circoscrizioni inferiori, i distretti giudiziari (*Landgerichte*) e i Magistrati politico-economici, cui spetta la gestione delle città maggiori e dei Comuni limitrofi. Nel caso di Trento, il Magistrato politico-economico, che sostituisce il Magistrato civico attivato nel 1817, in base alla sovrana risoluzione del 1825, è un'istituzione composta dal podestà e da otto consiglieri, dei quali due stipendiati e nominati a vita, al pari del podestà, e gli altri eletti e in carica per un periodo di tempo limitato.

Sia il Capitanato circolare sia il Magistrato dispongono di diversi funzionari, tra cui gli ingegneri, che si occupano, a vario livello, delle questioni inerenti l'edilizia, l'assetto idro-geologico del territorio e la costruzione e manutenzione di strade e di ponti. Sono questi i tecnici che a partire dal-

Pianta della città e dei dintorni di
Trento, rilevata nell'anno MDCCCXIII
sotto la dominazione francese
ASCTn, 3.8 – IV.65.1891



la Restaurazione collaborano con le autorità nella trasformazione della città in conseguenza degli eventi storici e dei riassetti politici che si succedono nel passaggio tra Sette e Ottocento e che comportano, innanzitutto, la perdita dei privilegi da parte dell'antica nobiltà e della classe clericale, espropriate anche di alcuni beni divenuti ora parte del demanio pubblico. Alla Trento delle istituzioni religiose, consolidate nel corso del Settecento, progressivamente si sostituisce, infatti, la città delle istituzioni militari, con le quali il governo centrale di Vienna cerca di presidiare un avamposto strategico fondamentale, ma anche la città delle istituzioni civili, che trova il suo riferimento principale nell'amministrazione municipale, guidata da esponenti della società illuminata e riformista come il conte Benedetto Giovanelli, podestà dal 1816 al 1846⁹. I primi provvedimenti assunti dalle autorità locali con il contributo degli ingegneri hanno per oggetto la creazione di infrastrutture, legate da un lato alla necessità di controllo del territorio e di gestione delle sue acque, dall'altro all'esigenza di un'espansione urbana *extra-moenia*, che comporta il progressivo abbattimento delle mura ed è dovuta anche a ragioni di ordine commerciale; parallelamente vengono avviate alcune operazioni volte sia al riutilizzo civile o militare delle strutture ecclesiastiche, sia alla realizzazione di nuovi edifici pubblici, caratterizzati da un'impronta generalmente neoclassica¹⁰.

1. A. Perini, *Statistica del Trentino*, vol. II, Perini, Trento 1852: voce *Trento*, p. 565.

2. G. Lupis, *Topografia medica della città di Trento*, vol. 1, Monauni, Trento 1831, p. 19.

3. F. Cagol, «*Quel tratto di suolo intorno a via Verdi*». *I progetti di qualificazione urbana in Briamasco nel corso dell'Ottocento*, in L. Blanco, A. Giorgi, L. Mineo (a cura di), *Costruire un'università. Le fonti documentarie per la storia dell'Università degli studi di Trento (1962-*

1972), Il Mulino, Bologna 2011, pp. 394-395.

4. G. Lupis, op. cit., p. 30. Consolati cita come terzo sobborgo al di fuori delle mura "quello di Piè di Castello posto a pochi passi al di là dal fiume", aggiungendo che "v'ha chi suppone, che [...] fosse l'antica culla della città" (*La guida del Consolati*, 1835, in G.B. Emert, *Fonti manoscritte inedite per la storia dell'arte nel Trentino*, Arti Grafiche Saturnia, Trento 1977, p. 146).

5. La porta viene aperta nel 1803

in corrispondenza della porta di S. Francesco, chiusa nel 1569 (L. Cesarini Sforza, *Piazze e strade di Trento*, 1896, a cura di E. Fox, U.C.T., Trento 1991, p. 22).

6. N. Toneatti, *Guida del viaggiatore per la città e per li dintorni di Trento*, Monauni, Trento 1837, pp. 8-9.

7. G. Pinamonti da Rallo, *Trento. Sue vicinanze. Industria, commercio e costumi de' Trentini*, Marietti, Trento 1836, p. 9. Questa descrizione sintetica dell'assetto delle vie principali della

città è ripresa da Perini nella sua guida del 1859 (C. Perini, *Trento e i suoi contorni. Guida del viaggiatore*, Seiser, Trento 1859, p. 21).

8. La ripartizione dei territori dell'impero asburgico in Circoli, istituita nel 1754, era stata oggetto nel 1783 di una riforma, con la suddivisione della Provincia del Tirolo – fatta eccezione per le aree corrispondenti ai

due Principati vescovili di Trento e di Bressanone – in cinque Circoli: Inn inferiore con sede a Imst, Inn superiore con sede a Schwaz, Pusteria e Isarco con sede a Teodone, Venosta, Burgraviato e Adige con sede a Bolzano e ai Confini d'Italia con sede a Rovereto. La situazione del 1815 ricalca invece l'organizzazione politico-amministrativa del 1803-04, dopo la secolarizzazione dei

Principati vescovili e l'istituzione di un Capitanato circolare anche a Trento.

9. R. Bocchi, C. Oradini, *Le città nella storia d'Italia*. Trento, Laterza, Roma-Bari 1983, pp. 162, 164.

10. A. Pasetti Medin, *Architettura e decorazione dell'Ottocento*, in M. Garbari, A. Leonardi (a cura di), *Storia del Trentino. V. Letà contemporanea 1803-1918*, Il Mulino, Bologna 2003, p. 494.