

I PANFILLI - STORIA DI UNA FAMIGLIA ISTRIANO-TRIESTINA DI COSTRUTTORI NAVALI E UOMINI DI MARE NEI SECOLI XVIII-XIX

KENNETH BAKER
ANTONELLA E DIANA PANFILLI
Trieste

CDU 699.128:929.2Panfili(453.11)«17/18»
Saggio scientifico originale
Giugno 1992

Riassunto - Sono qui documentate le vicende del ramo istriano-triestino della famiglia Panfilli e del suo contributo alla cantieristica ed alla marineria di Trieste. Il periodo trattato va dalla prima metà del secolo XVIII, ovvero dagli anni del trasferimento da Venezia a Rovigno e, successivamente, a Trieste di Iseppo Panfilli, alla fine dell'Ottocento. L'attività del cantiere «Panfilli» fu particolarmente intensa a cavallo del secolo XVIII e nel corso della prima metà di quello seguente.

PROLOGO

Origine della famiglia Panfilli

Risulterebbe che il capostipite del ramo italiano della famiglia Pamphili o Panfili o Panfilli o Panfilo o Panfido o Pamfilo (tante sono infatti le variazioni che il cognome originale di questa famiglia subì attraverso i secoli in seguito degli spostamenti dei suoi vari membri), sia stato un cavaliere carolingio di nome Amantio o Amanzio Pamphily stabilitosi a Gubbio tra gli anni 700-750 il quale traeva il proprio cognome dal suo paese di origine, la Pamphilia, antica regione dell'Asia Minore meridionale affacciatesi sul Golfo di Adalia.¹

Nulla si sa delle attività svolte in quel di Gubbio da Amanzio e ben scarse sono le notizie relative ai suoi discendenti: da documenti depositati negli archivi di quella città risulta tra l'altro che nel 917 tale Pietro Pamphili figura tra gli edificatori di Gubbio, che un non ben identificabile Pamphili risiedeva colà nel 1150 e che nel 1461 Jacopo e Francesco Pamphili vennero nominati Conti del Sacro Romano Impero dall'Imperatore Federico III.

Nel 1471 un membro di questa famiglia, tale Antonio, lasciava la natia Gubbio per stabilirsi a Roma dove in seguito si univa in matrimonio con Giulia di Bentivoglio dando così origine al ramo romano di questa famiglia i cui membri in seguito avrebbero assunto il cognome di Pamfili.

¹ Tale regione era nota nell'antichità per l'abilità dei suoi proti specializzati nella costruzione di un particolare tipo di imbarcazione denominata «panfilo» o «pamfillio».



Fig. 1 - Trieste Romana. Nella parte destra dell'immagine si vede uno scalo per costruzioni navali.



Fig. 2 - Trieste nel 1716. Tratto dal «Prospect der Stadt Triest». G. Bodenehr. Arch. di Vienna.



Fig. 3 - Trieste 1720 circa. Particolare. In detta pianta sono indicati sia lo Squero della Compagnia Orientale di Vienna (Squero Imperiale) che quello di San Nicolò (Squero Vecchio). Österr. Nat. Bibl. di Vienna.



Fig. 4 - Trieste 1782. Veduta del porto da un disegno a penna di F. Cassas. Al punto «A» si vede lo Squero di San Nicolò ed al punto «B» il piccolo squero del proto Piero Veruda.

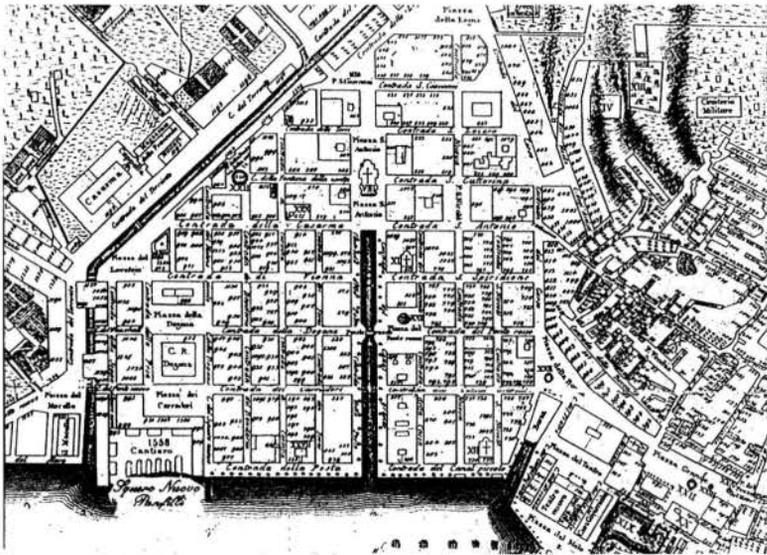


Fig. 5 - Nuova pianta di Trieste 1833 di Artagna & C. di Vienna. A sinistra in basso si nota lo «Squero Nuovo Panfilli».

Attraverso gli anni alcuni dei discendenti di Antonio sarebbero divenuti personaggi di spicco nella storia di Roma: come, ad esempio, Giovanni Battista Pamfili eletto al trono papale con il nome di Innocenzo X (la cui cognata Olimpia Maidachini Pamfili, soprannominata «Pimpaccia» dal popolino romano, veniva descritta da uno scrittore dell'epoca come la «Olim-Pia nunc Impia» per la sua vita sregolata) e Camillo Pamfili, nominato Nunzio Apostolico a Napoli nel 1622 ed in seguito creato principe. Nel 1760 con la morte di Camillo Pamfili, omonimo del predetto, il quale non lasciò discendenti maschi, si estinse il ramo romano di questa famiglia. Anna, unica figlia ed erede universale di Camillo Pamfili andò sposa al principe Giovanni Andrea Doria di Genova, il quale in seguito aggiunse al proprio nome pure quello, assieme al titolo, dei Pamfili.

Nel corso degli anni anche altri membri della famiglia Pamphili lasciarono Gubbio per cercare fortuna altrove come ad esempio Gentile Pamphili di cui è documentata la presenza a Venezia nel 1601. Il cognome dei discendenti di Gentile Pamphili subì modifiche con il passare degli anni cosicché già nel 1650 negli atti battesimali figura un Gentile Pamfilo, nipote di Gentile.

In data imprecisata uno dei figli di Francesco Pamfilo di nome Iseppo, nato a Venezia nel 1698, si trasferì ancora giovanissimo a Rovigno dove esercitò la professione di proto. Qui il 20 aprile 1721 si univa in matrimonio con la diciassettenne roviginese Domenica Borri da cui ebbe otto figli, tre femmine e cinque maschi; di questi Giacomina e Caterina si sarebbero poi accasate a Rovigno,

Francesco ed Andrea si sarebbero in seguito trasferiti ad Arbe, mentre Odorico, Bortolo, Gianbattista e la sorella minore Domenica si sarebbero trasferiti a Trieste assieme ai genitori.

Qui, nel 1750 Iseppo Pamfilo, che aveva già superato i cinquanta anni, decideva di accettare l'offerta fattagli dalla Confraternita di S. Nicolò, proprietaria dell'omonimo squero navale sito presso il Mandracchio, di assumere la direzione di quello che all'epoca era il principale cantiere navale di Trieste. E fu qui che il suo figlio maggiore Odorico Pamfilo, capostipite del ramo triestino dei Panfili, sotto la guida paterna e di quella dei Regi Cesarei Costruttori Navali Pietro Nocetti e Gerolamo Davanzo (la cui figlia sarebbe divenuta la consorte di Odorico) ebbe la possibilità di acquisire quella esperienza che, unitamente alla sua naturale intelligenza, lo avrebbe reso il più qualificato costruttore navale della città e procurato notorietà anche all'estero.²

L'industria delle costruzioni navali a Trieste

Dalla scarsa documentazione reperibile in materia si è portati a dedurre che per quanto l'industria delle costruzioni navali a Trieste risalga a tempi remoti – fors'anco ad epoca romana – essa sino a tempi relativamente recenti fosse limitata alla costruzione di natanti di modeste proporzioni principalmente per uso locale. È appena verso il 1600 che viene ventilata l'esistenza a Trieste di infrastrutture atte a rendere possibile la costruzione di naviglio d'alto mare. Dagli scritti dello Scussa si viene infatti a sapere che: «(...) li 12 agosto 1617 capitò a Trieste grossa nave spagnola con 150 persone con le insegne del duca di Ossuna e governata da Ruberto Elliata, inglese, per guardia del porto e fabricar galere».³

In seguito a Ruberto Elliata, il cui vero nome era Robert Elliot, l'arciduca d'Austria Ferdinando II affidava il compito di progettare un sistema difensivo per il porto di Trieste che includeva la costruzione di un certo numero di grossi vascelli armati. Questa parte del progetto venne ostacolata dai maggiorenti locali che chiedevano condizioni onerose per la fornitura del legname necessario tanto che l'Elliot, dopo aver invano chiesto l'intervento del Capitano della Città, conte Ascanio di Valmarana, dovette rivolgersi alla Baronessa di Eggenberg, proprietaria del Capitanato di Adelsberg, per ottenere parte del materiale necessario (Appendice 2). Il fatto che il progetto affidato all'Elliot includesse due galere ed altri navigli fa presupporre l'esistenza in loco di una certa attrezzatura cantieri-

² Le notizie contenute in questo Prologo sono state tratte principalmente da appunti fatti in materia da Karl-Leo Panfili, il quale sotto il nome ecclesiastico di «Pater Leo» fu Priore dell'Ordine Francescano a Graz; appunti in seguito ampliati ed elaborati da Egon Panfili, capitano della Marina Austro-Ungarica, nel volume «Storia di Famiglia» (Proprietà riservata degli eredi di Antonio Panfili). La genealogia della famiglia istriano-triestina dei Pamfilo-Panfili è indicata nell'appendice n. 1).

³ ANTONIO SCUSSA - «Diario».

stica, costituita con ogni probabilità da quello che negli anni a seguire fu conosciuto come lo «Squero di S. Nicolò».⁴

Lo Squero di S. Nicolò

Va premesso che sin dal 1300 esistevano a Trieste diverse confraternite talune delle quali erano in pratica delle corporazioni di mestiere, ma dalla documentazione attualmente reperibile sull'argomento non è possibile stabilire con quale criterio venivano tra loro suddivise le arti.⁵

Nel 1588 Nicolò dei Conti di Corret, vescovo di Trieste, concedeva ad un gruppo di marinai che intendevano unirsi in confraternita l'uso della Capella di S. Nicolò sita fuori Porta Riborgo; pertanto dopo la sua costituzione, debitamente approvata dalle autorità amministrative, essa assunse il nome di «VENERABILE CONFRATERNITA DI S. NICOLÒ» i cui membri dovevano sottostare ad una serie di norme debitamente raccolte in uno «STATUTO DI MATRICOLA».⁶ Tale Statuto prevedeva tra l'altro un premio ai marinai distintisi nel salvataggio di bastimenti in pericolo o che avessero rischiato la vita per salvare compagni in pericolo di annegamento, la somministrazione di vitto a marinai indigenti in contumacia, di soccorso a marinai triestini ed alle loro vedove se privi di sostentamento e, se necessario, dare loro assistenza medica. La Confraternita si impegnava a tenere acceso un fanale posto sulla cima del Molo della Porporella all'ingresso del porto non che di provvedere alla manutenzione ed alla officinatura della Capella di S. Nicolò. Per l'adempimento di dette norme veniva riconosciuto alla Confraternita un premio di un soldo per ogni lettera che giungeva a Trieste via mare e di quattro soldi per ogni staia di frumento che veniva esportato.

Nel 1687, allorché venne posta sotto la diretta tutela del Vescovado, alla Confraternita venne concesso il diritto di monopolio su tutti i contenitori in rame e relativi accessori impiegati nel commercio oleario⁷ nonché la proprietà e la gestione di un cantiere navale in seguito conosciuto come lo «SQUERO DI S. NICOLÒ» e la cui attività, con decorrenza dal 1717 venne regolata da una serie di norme raccolte in uno «REGOLAMENTO DELLO SQUERO», norme che, come vien detto nella premessa al testo... «si dovranno osservare per sempre dal Protto dello Squero della Venerabile Chiesa di S. Nicolò e da tutte quelle maestranze che sono solite lavorar nel Squero»⁸ e prescrivono dettagliatamente le tariffe di ogni prestazione offerta dallo Squero stesso (Appendice 3). Non è da escludere che detto Regolamento sia stato predisposto con lo scopo di arrivare ad una più ra-

⁴ N. EBNER VON EBENTHAL, *Maria Theresia und die Handelsmarine*, Trieste, 1888.

⁵ A. TAMARO, *Storia di Trieste*, vol. I, Roma, 1924, p. 173-174.

⁶ N. EBNER VON EBENTHAL, *op.cit.*, p. 63-64.

⁷ *Ibidem*.

⁸ *Ibidem*.

zionale gestione dello Squero il quale – ad eccezione di alcuni cantieri minori a gestione familiare quale quelli di Pietro Gallo e Piero Veruda e quello sito su terreno demaniale alla foce del Torrente gestito dal Cesareo Costruttore Navale Piero Nocetti⁹ praticamente deteneva il monopolio della costruzione di imbarcazioni superiori ai 15-20 piedi misura veneta. Questo monopolio venne compromesso dall'apertura di un nuovo cantiere voluto dalla Compagnia Orientale di Vienna, che, sito su terreno bonificato nella zona delle saline già di proprietà delle Monache e dei Gesuiti fiancheggianti la strada che portava a Riborgo (all'incirca dove oggi sorgono il Tergesteo ed il Teatro Comunale), iniziò la sua attività nel 1719 sotto la direzione del genovese Filippo Bellando, coadiuvato dall'ingegnere francese Rinaldo Boyer, con la costruzione di una prima nave battezzata la «PRIMOGENITA» a cui fecero seguito nel successivo biennio altri tre navigli, il «S. LEOPOLDO», il «S. FRANCESCO» ed il «S. ELISABETTA».¹⁰ Ma nonostante tale promettente avvio questa iniziativa, a causa della cattiva amministrazione,¹¹ non ebbe l'esito sperato e, dopo essere stato ceduto al Governo Austriaco, dal 1723 in poi subì un progressivo deterioramento sino ad essere completamente smantellato nel 1740. Pertanto lo «SQUERO DI S. NICOLÒ» tornò ad essere l'unico cantiere navale locale in grado di costruire navigli di medie e grandi dimensioni, fatto che permetteva a detto squero di beneficiare delle normative in seguito introdotte dalla Imperatrice Maria Theresia le quali, tra l'altro, prevedevano la concessione di sussidi ad armatori triestini.¹²

Nel corso degli anni che seguirono la chiusura dello squero della COMPAGNIA ORIENTALE ulteriori benefici vennero concessi alla VENERABILE CONFRATERNITA DI S. NICOLÒ tra cui il diritto di riscuotere un tributo dai traghetti che facevano servizio tra Trieste e Capodistria e l'assegnazione di una sovrainposta del 12% imponibile sulle tasse di ancoraggio ed alboraggio pagate dai piroscafi nazionali ed esteri facenti scalo a Trieste.¹³ Era pure aumentato il patrimonio immobiliare della Confraternita che oltre allo squero includeva degli immobili in Riborgo ed in Crosada, una vigna in Scorcola ed alcuni campi siti al Molino, sul retro della Chiesa della Beata Vergine del Mare ed a S. Pelagio. Per l'amministrazione dei beni e delle attività della Confraternita il 6 dicembre del 1746, in concomitanza con la festa del Santo Patrono, Marco Soderini, l'allora Cancelliere della Veneranda Chiesa di S. Nicolò, indiceva una assemblea dei membri della Confraternita per presentare loro una serie di normative amministrative raccolte sotto il titolo di «MARIEGOLE», che: «... dovranno osservarsi da tutti gli Economisti e Ser-

⁹ S. RUTTERI, *Trieste*, Trieste, 1951, p. 160-161.

¹⁰ *Ibidem*.

¹¹ *Ibidem*.

¹² Biblioteca civica-Archivio Diplomatico, Trieste (nel prosieggo BC-AD TS), I.R. Ris. dd. 1773, concessione di mutuo di 600 fiorini a Giuseppe Orebich da parte della Cassa Commerciale a contributo per la costruzione di una nave.

¹³ N. EBNER VON EBENTHAL, *op.cit.*, p. 64-65.

Mariegole

Con le quali dovranno osservarsi da tutti gl' Economi e Serventi della Venerabile Chiesa di San Nicolò per un buon Governo, e Cauta Amministrazione della Chiesa medesima



Fig. 6.

venti della Venerabile Chiesa di S. Nicolò per un Buon Governo e Cauta Amministrazione della Chiesa medesima». ¹⁴ Dei 122 Confratelli presenti 118 approvarono il regolamento proposto dal Soderini.

Con il passare del tempo la confraternita si trovò ad affrontare anche il problema della manodopera di cui il proprio squero cominciava a necessitare a seguito degli sviluppi che stavano avvenendo nel campo della cantieristica e della crescente stazza del naviglio che veniva commesso. Tale problema venne in gran parte risolto facendo ricorso a manodopera rovignese la cui competenza in cam-

¹⁴ *Ibidem.*

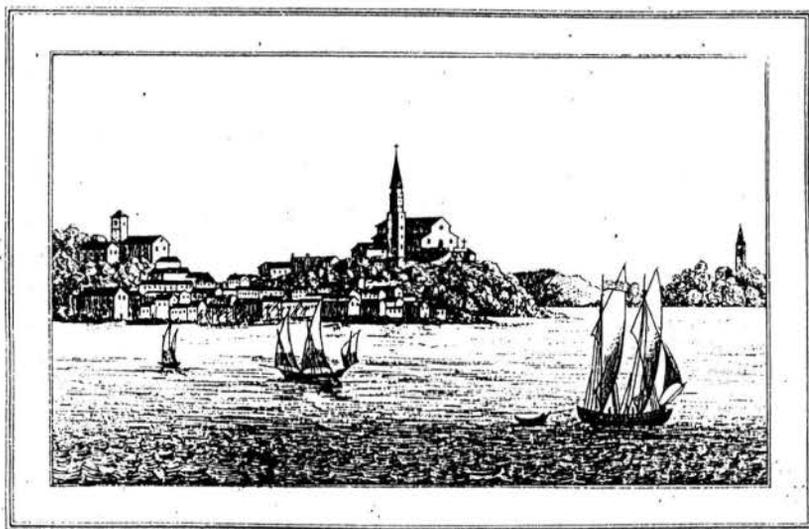


Fig. 7 - Rovigno vista dal mare.

po cantieristico aveva tradizioni molto antiche,¹⁵ e nel 1749 veniva addirittura deciso di affidare la direzione dello squero ad un proto roviginese. E fu così che fece il suo arrivo a Trieste Iseppo Panfilo capostipite dei Panfilli, nota famiglia triestina di costruttori navali e uomini di mare.

Assieme al figlio ventitreenne Odorico, Iseppo Panfilo giunse a Trieste all'inizio del 1750,¹⁶ dove qualche tempo dopo venne raggiunto dalla consorte Domenica assieme alla figlioletta minore che portava lo stesso nome della madre. Negli anni seguenti Odorico Panfilo – il quale avrebbe poi cambiato il suo cognome originario in «Panfili» e poi «Panfilli» – oltre ad assistere il padre nelle sue mansioni di proto dello Squero di S. Nicolò ebbe spesso occasione di lavorare al fianco di due abili tecnici, Pietro Nocetti e Gerolamo Davanzo, la cui figlia Lucchina sarebbe poi divenuta la consorte di Odorico, potendo in tale modo accrescere il proprio bagaglio di cognizioni tecniche.¹⁷ Pertanto, allorché nel

¹⁵ W. MÜLLER, *Geschichte*, Band n. 11, Lipsia, 1892, p. 97: «Rovigno la antica Arupinium che, dicesi, sia stata fondata dai Japidi, fu sin da tempi remoti un rinomato centro di costruzioni navali come appare dagli scritti di diversi storici romani tra cui Pompeo Festo, Verrio e Orazio. Da tali Scritti si apprende che già in epoca antica negli squeri dell'odierno roviginese vennero inventati e costruiti dei speciali vascelli leggeri molto veloci e di facile manovrabilità e denominati *navigia istrica*». Da questi *navigia* vennero derivati attraverso gli anni le *brazzere*, i *brazzerotti* ed i *salamandroni*, navigli che sino a tempi non molto lontani continuavano a navigare in Adriatico e non di rado anche al di fuori di esso.

¹⁶ Archivio privato della famiglia *Smith-Panfili*, Sidney - Australia.

¹⁷ *Ibidem*.

1770 la Direzione della Confraternita di S. Nicolò si trovò a dover cercare un nuovo direttore per lo Squero in sostituzione dell'ormai ultrasettantenne Iseppo, la scelta cadde su Odorico.¹⁸

Con il passare degli anni Odorico Panfilli, assistito dai figli Giuseppe, Girolamo e Vincenzo, si guadagnò notorietà come ottimo costruttore navale, notorietà che si estese anche all'estero come risulta dalla seguente lettera inviata in data 14 dicembre 1781 dal Conte Carlo de Zinzendorf, Governatore della Città e Porto di Trieste: «Sono giunte a questo Governo da parte dell'I.R. inviato a Londra, Conte di Belgiojoso, le gradite notizie che una nave costruita per utilizzarla in proprio da Lei Odorico (Ulrico) Panfilli, è felicemente approdata a Londra ed ha riscosso l'unanime lode per l'eccellente lavoro di costruzione dello scafo, delle vele e dei cavi, ed inoltre è stata fissata, verso un corrispettivo di 2000 sterline, per un viaggio a Granada e relativo ritorno; e si assicura in maniera assoluta che potrebbero venir noleggiate a Londra alle stesse condizioni ancora 100 di queste navi. Estremamente compiaciuto per tale notizia, questo Governo non intende esprimere al costruttore solamente le meritate lodi ed il proprio apprezzamento, ma anche con quanto sopra incoraggiarlo affinché ella si dedichi con sempre maggior zelo al perfezionamento della sua arte».¹⁹

Lo Squero Nuovo poi noto come «Squero Panfili»

Da tempo Odorico Panfili si era reso conto che lo «SQUERO DI S. NICOLÒ» stava ormai diventando obsoleto e che, assediato dalla crescente espansione urbanistica di Trieste, tra breve non avrebbe più avuto la disponibilità di spazio su cui erigere nuove necessarie infrastrutture quali ad esempio capannoni con stufe per la sagomatura del fasciame come da tempo in uso presso i cantieri veneziani. Pertanto già nel 1781 aveva provveduto ad inviare una petizione alla Direzione delle Fabbriche onde poter ottenere la assegnazione di un terreno in quella parte non ancora edificata del Borgo Teresiano confinante col Torrente Klutsch dove già esisteva un piccolo squero gestito dal proto Pietro Nocetti. Ma nonostante le benevoli espressioni di apprezzamento per le sue capacità di costruttore navale rivoltegli dal Conte Zinzendorf, tale petizione rimase senza esito; non è improbabile che ciò fosse stato dovuto alla indecisione che regnava tra i membri della Direzione delle Fabbriche sulla destinazione definitiva nel generale contesto urbanistico della città di quella particolare zona richiesta dal Panfili. La Direzione delle Fabbriche non ignorava il fatto che lo «SQUERO DI S. NICOLÒ» risentiva della mancanza di spazio e la scelta di un sito alternativo era già stata dibattuta tra i suoi membri e varie soluzioni avanzate, soluzioni che alla fine si ridussero a due. Una, proposta da Antonio Humpel, Sotto-ispettore della Direzione delle Fabbriche

¹⁸ *Ibidem.*

¹⁹ *Ibidem.*



Ritratto di Odorico Panfilli (autore ignoto - proprietà di Siegrid Mohs-Panfilli).

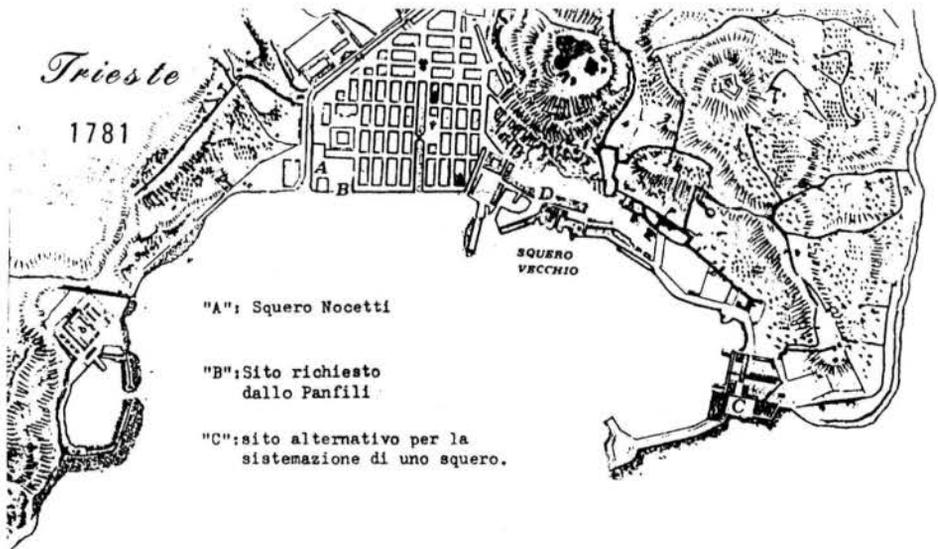


Fig. 8 - Pianta allegata al rapporto compilato da Antonio Humpel sotto-ispettore alla Direzione delle Fabbriche indicante le ubicazioni alternative per la sistemazione di un nuovo squero navale a Trieste.

che, che prevedeva il trasloco delle attrezzature dello Squero di S. Nicolò in una zona sita dietro il Lazzaretto Vecchio, e l'altra, avanzata dall'arch. Carlo Dini, che prevedeva la sistemazione di un nuovo e moderno cantiere più o meno nella zona proposta dal Panfili. Dopo aver esaminato e discusso dette proposte la Direzione delle Fabbriche decideva di sottoporle al Capitano del Porto, Giuseppe Bonomo, il quale in data 3 novembre 1781 consegnava a chi di dovere una relazione sull'argomento. In essa, con riferimento alla proposta Humpel, il Bonomo faceva osservare che: «... nella zona del Lazzaretto dove si pretende di impiantar lo squero i Venti di Greco inferociscono furiosamente e l'Onde di fronte inalzate a spinte sin dentro nel piazzale sicché il Cantiere sarebbe impraticabile durante gran parte dell'inverno e soggetto a molte inconvenienze». Ma non lesina critiche neppure alla soluzione avanzata dal Dini ed in merito alla quale fa osservare: «... E rimarcabile la disgressione a favore del Nocetti che non gli si levi il sito assegnatogli per fare lo Squero proposto dal Dini. Presso il detto sito del Nocetti v'è anche un sito assegnato allo stesso Humpel: questa è probabilmente la ragione per la quale ha escogitato di trasportare lo Squero al Lazzaretto Vecchio per non perdere il Sito proprio o parte del Medesimo». Detto ciò, il Bonomo salomonicamente avanzava una propria proposta alternativa suggerendo che: «... per allontanare al più presto dalla Città e dal Porto tutti quei incomodi e pericoli che porta seco uno Squero, sarebbe molto bene di piantarlo lungo la Strada che conduce al Lazzaretto Vecchio cominciando dalla Fabbrica delle Majo-

liche verso il detto Lazzaretto. Per eseguire un tale Piano converrebbe immunire quello Spazio ad una competente distanza in mare». A prescindere dai sentimenti e dagli interessi che abbiano potuto influenzare i personaggi coinvolti in tale vicenda, un esame imparziale della planimetria che lo Humpel allegava alla sua proposta smentisce le osservazioni ed insinuazioni avanzate dal Bonomo. Come appare dalla nota esplicativa apposta dallo Humpel alla sua planimetria (Plan in betreff des neu angetragenen Squero di S. Nicolò) allegata alla sua proposta, è proprio nel Borgo Theresiano (vedi lettera «B» su detta planimetria) che egli propone di sistemare lo squero, accanto ed in comune con il cantiere del Nocetti (vedi lettera «A»). La posizione dietro il Lazzaretto Vecchio (vedi lettera «C») viene proposta come alternativa. Comunque la Direzione delle Fabbriche decideva di respingere la soluzione Humpel e nel 1782 incaricava il Dini di predisporre un progetto dettagliato per la sistemazione di un nuovo squero nel sito da lui proposto e che il Panfili aveva indicato.²⁰

Ma le cose andarono per le lunghe tantoché il Panfili, in mancanza di alcuna comunicazione ufficiale, nel 1784 inoltrava una ulteriore petizione alla Direzione delle Fabbriche, petizione rimasta inevasa. Evidentemente una persona persistente, Odorico Panfili, ormai quasi sessantenne, inoltrava una terza petizione nella quale indicava la propria disponibilità non solo ad acquistare il terreno sito presso il Torrente concesso in affitto annuale al Nocetti, ma pure i terreni adiacenti sui quali erigere, sempre a proprie spese, un moderno impianto cantieristico. Detto per inciso, da tale offerta si potrebbe supporre che il Panfili traesse un buon profitto dalla sua professione di proto se era in grado di finanziare in proprio un progetto di tale impegno; ciò confermerebbe che già allora egli figurava proprietario di uno stabile sito nella Contrada del Corso. Ma fu appena nel 1788 che la Direzione delle Fabbriche si decideva a dare la propria approvazione al progetto elaborato dal Dini per la sistemazione *ex novo* di uno squero entro il Borgo Theresiano e nella zona proposta dal Panfili (Appendice 4).

Tale approvazione venne resa ufficialmente esecutiva con Sovrana Risoluzione datata 22 settembre 1788 ed in data 17 luglio 1789 veniva stipulato un regolare contratto tra il Cesareo Governo, rappresentato dal Consigliere Francesco Filippo de Roth, ed il costruttore navale Odorico Panfili e sottoscritto dalle parti in presenza di Piero Combelle, Direttore dell'Ufficio di Spediture, e di Giuseppe Cratey in qualità di testi (Appendice 5).

Nasceva così lo «SQUERO NUOVO» in seguito generalmente conosciuto come «SQUERO PANFILI» e che, per quasi mezzo secolo, sarebbe stato il principale cantiere navale di Trieste. Alquanto insolita appare la clausola n. 6 di detto contratto dalla quale risulta che nonostante lo squero ed ogni sua attrezzatura ed accessori fossero di esclusiva proprietà del Panfili e dei suoi eredi, questi avevano l'obbligo di porre il tutto a disposizione di chiunque volesse costruire un bastimento dietro il semplice versamento degli importi indicati in un «Tariffario di

²⁰ Archivio di Stato Trieste, *Sovr. Risoluzioni*, dd. 22 settembre 1788 e 17 luglio 1789.

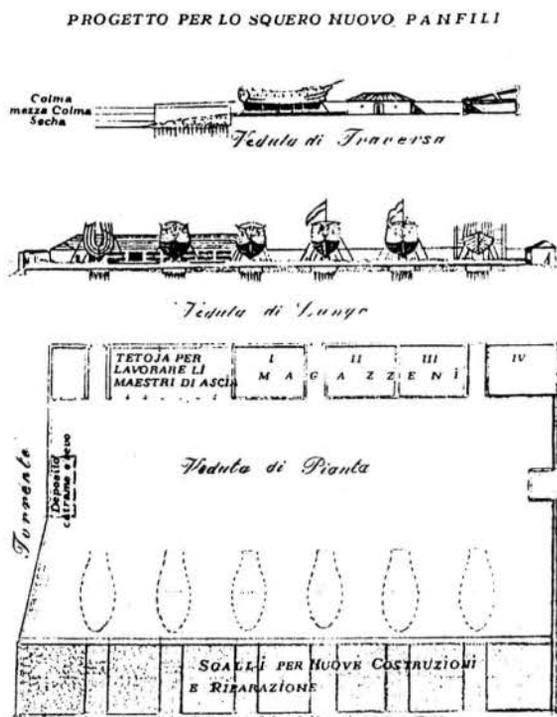


Fig. 9 - Progetto di massima elaborato dal Dini per lo Squero Nuovo da sistemarsi nel Nuovo Borgo Theresiano.

Prestazione» allegato al summenzionato contratto e facente parte integrale dello stesso. Negli anni seguenti tale clausola diede inevitabilmente adito a contestazioni tra i Panfili e gli armatori privati.

Odorico Panfili, coadiuvato dai figli, il trentaquattrenne Giuseppe, il trentaduenne Giuseppe ed il diciannovenne Vincenzo, si accinse anzitutto ad attuare con buona lena i due più impegnativi degli obblighi assunti e cioè di sgomberare lo Squero di S. Nicolò entro la fine del 1790 e di avviare la costruzione dello squero nuovo nel Borgo Theresiano, come dal progetto elaborato dall'arch. Carlo Dini. Venne avviata la: «... scavazione degli Scalli per maggior profondità di fondamenta come anche per navigazione dei Vascelli sottoposti al Varo» con l'impiego di uno scavafango noleggiato dal Nocetti, scavafango progettato dallo stesso Nocetti e costruito nel piccolo squero che questi gestiva, squero destinato ad essere incorporato nel nuovo cantiere navale del Panfili. Contemporaneamente squadre di manovali, muratori, marangoni, tagliapietre e fabbri si indaffaravano nella costruzione dei piazzali, tettoie, magazzini per la «conservazione degli Attrezzi più preciosi», dei depositi per i catrami, dello «Squagliatoio per Squa-

gliare Catrame e Sevo», della Fabbreria e del muro di recintazione dello squero in pietra squadrata e smaltata.

Non si è reperita alcuna documentazione indicante la data precisa in cui venne ufficialmente inaugurato lo Squero Nuovo del Panfili; secondo alcuni suoi discendenti in tale occasione la famiglia Panfili al completo – all'epoca, tra figli, figlie, nuore e generi essa contava una dozzina di persone – partecipò ad una messa solenne officiata nella chiesa di S. Antonio Nuovo dal reverendo Francesco Panfili, terzogenito di Odorico. Né risulta inoltre essere reperibile documentazione indicante il tipo ed il nominativo della prima nave costruita in questo nuovo squero; sembrerebbe che la prima commessa assunta dal Panfili sia stata la costruzione di uno scavafango progettato dal Nocetti e varato tra il 1792-93, ma tale notizia va presa con beneficio d'inventario.

Odorico Panfili non fu soltanto un costruttore navale di talento ma anche un abile uomo d'affari: oltre a seguire la gestione del cantiere e la progettazione di navigli, egli si occupò di attività armatoriali ed immobiliari non disdegnando attività minori, sempreché redditizie, tra cui, ad esempio, una osteria e rivendita di liquori sita al pianoterra dello stabile 751 in Contrada Nuova la cui gestione egli aveva affidato a tale Andrea Pacor, dietro pagamento di un canone annuo forfettario di 100 Fiorini.²¹

Odorico Panfili spirava il 7 settembre 1799 – due anni dopo la fine della prima occupazione francese di Trieste – all'età di settanta anni lasciando una notevole sostanza costituita, oltre a denaro contante, da 18 stabili, cointeressenze azionarie nella «Compagnia Vecchia di Assicurazioni», nel «Banco di Assicurazioni» e nella «Camera di Assicurazioni» nonché di carature nelle polacche «Giunone» e «Semiramide» e nel brigantino «Giove». A ciò andava aggiunta la proprietà dello squero con ogni suo annesso e connesso. È difficile quantificare con esattezza l'effettivo valore di detta componente del patrimonio lasciato da Odorico Panfili, ma a prescindere dal valore del terreno e dei vari edifici componenti lo squero, va detto, a titolo orientativo, che da un inventario degli «effetti di Negozio ritrovati alla morte del nostro Genitore, Sig. Odorico Panfilli», fatto compilare dai suoi eredi, risulta che le sole giacenze di legname, merci e materiali vari, degli utensili, della cassa, delle cambiali, dei crediti nonché del mobilio dello scrittorio del defunto erano valutabili a quasi 100.000 Fiorini (Appendice 6). Nelle sue disposizioni testamentali, Odorico Panfili, dopo aver assegnato adeguati lasciti alle figlie Domenica-Maddalena, Catarina-Francesca, Vincenza, Marianna ed Angiola-Margherita ed un sostanziale vitalizio alla consorte Lucchina (a cui nel documento egli fa riferimento come «alla Signora Madre») includeva una serie di istruzioni dirette ai figli maschi sulla conduzione del cantiere (Appendice 7). Dopo il decesso del suo fondatore la direzione dello squero, che avrebbe poi assunto la denominazione di «SQUERO NUOVO DI ODORICO PANFILI ED EREDI», venne di comune accordo affidata a Giuseppe, il primogenito di

²¹ BC-AD TS, 6980/2325.

Odorico, coadiuvato dai fratelli Gerolamo e Vincenzo i quali, come il fratello maggiore, avevano compiuto gli studi ed il tirocinio necessario per poter esercitare la professione di proto. Il fratello minore, Giovanni Michele, evidentemente non portato a seguire la professione paterna, ma al quale spettava comunque una quota degli utili derivanti dalla attività cantieristica della famiglia, lasciava Trieste per stabilirsi a Gratz.²² Il quinto fratello, Francesco, dopo aver frequentato il Seminario di Capodistria aveva deciso di intraprendere la professione ecclesiastica rinunciando alla sua quota di proprietà dello squero.

Il buon nome acquisito da Odorico Panfili nel campo della cantieristica continuò anche sotto la nuova gestione ed allo squero non mancarono commesse. Oltre ad un numero variabile di «maestranze a giornata», nel cantiere, tra guardiani, peotari, facchini, manovali, muratori, e «segatori trentini», avevano impiego fisso oltre una trentina di persone il cui costo totale medio annuale ammontava a circa 22.000 fiorini. Seguendo l'esempio paterno i fratelli Panfili, come risulta da copie di fatture, nella costruzione dei loro bastimenti e relativi accessori – banderuole, antenne, travi, filari ecc. – impiegavano unicamente legnami di prima qualità (rovere, legno santo ecc.).²³

Alquanto scarna è la documentazione reperibile in merito alle vicende dello Squero Panfili durante il periodo napoleonico: né la prima delle occupazioni francesi di Trieste del 1792, durata due mesi, né la seconda, dal novembre 1805 alla fine del febbraio 1806 sembrano aver portato turbamento all'andamento dello squero mentre la terza e la più lunga, dal 18 maggio 1809 al 13 agosto 1813, prescindendo dal fatto che Giuseppe Panfili, assieme ad un gruppo di notabili triestini, venne preso come ostaggio dai Francesi e rinchiuso per due mesi nella

²² Arch. *Smith-Panfili*. Giovanni Michele si stabilì a Gratz dove il 6 giugno 1799 sposava Carolina Siegrist. Il suo secondogenito Karl Leo Panfili (9 giugno 1804-10 agosto 1873) prese gli ordini religiosi assumendo il nome ecclesiastico di Pater Leo. Sue annotazioni sulla famiglia Panfili sono state utilizzate in questo scritto.

²³ I. KOLLMAN, *Trieste und seine Umgebungen*, 1807. Il Kollman inoltre dà la seguente descrizione sul Cantiere Panfili: «Il nuovo Cantiere entro cui si possono costruire otto navi mercantili di grossa taglia contemporaneamente, e sito nella parte settentrionale della città nei pressi della Posta dietro la zona di carico della Dogana. Il considerevole numero di navi costruite e varate dagli scali di questo cantiere la gran perizia impiegata nella loro costruzione e la loro robustezza hanno destato il più grande interesse da parte delle Nazioni marittime. L'attuale costruttore, che si è conquistato grande fama in campo marittimo austriaco, e il sig. Giuseppe Panfili. Le eccellenti caratteristiche, e la stabilità delle sue navi sono tanto bene calcolate che per la loro leggerezza possono venir carenate persino in mare aperto e per la loro pesantezza possono navigare quasi senza zavorra. Nessuna Nazione può vantare delle navi che siano rimaste in servizio tanto a lungo come quelle costruite in codesto cantiere. Mentre le navi Svedesi possono essere utilizzate per 15 anni e quelle Inglesi all'incirca per 25 anni, le nostre vengono adibite a viaggi lunghi e difficoltosi anche quando hanno 50 anni e riescono a raggiungere i 60 anni di servizio continuo. La perizia applicata nella costruzione di queste navi per quanto riguarda solidità capacità e velocità è talmente apprezzata da tutte le Nazioni che tutti i Commercianti Stranieri che impiegano il trasporto marittimo preferiscono le navi triestine ed offrono per esse dei Noli maggiori rispetto a quelle costruite in Cantieri Stranieri».

fortezza di Palmanova²⁴ per cui i suoi eredi in seguito chiesero ed ottennero un risarcimento per danni dalle autorità austriache,²⁵ sembrò inizialmente essere addirittura foriero di buone prospettive di lavoro per lo squero. Infatti dopo il 1809 con l'annessione ai paesi satelliti della Francia, Trieste, come pure Venezia, venne inclusa nel novero delle città marinare prescelte a partecipare al programma di ricostruzione navale elaborato dal governo napoleonico dopo la battaglia di Trafalgar nel corso della quale la flotta francese aveva subito grandi perdite. In base a tale programma vennero stanziati 540.000 franchi a favore di Trieste per finanziare le commesse da essere assegnate alla città, commesse che, oltre ad opere di fortificazione portuale, includevano la demolizione di alcune navi russe cedute alla Francia, il riarmo di alcuni battelli e la costruzione di un vascello da 74 ed una fregata da 44. Per organizzare e realizzare tali opere vennero inviati a Trieste gli ingegneri navali Tupinier e Lefevre, il capitano Nouvel ed un gruppo di tecnici; poiché lo squero Panfili si era rivelato inadeguato alle esigenze dei Francesi, fu deciso di sistemare un apposito arsenale nei pressi del Lazzaretto Nuovo.²⁶ Pertanto, oltre ad aver partecipato solo marginalmente alle attività cantieristiche impostate dai Francesi, lo squero Panfili subì pure dei danni nel corso dell'attacco anglo-austriaco del 1813 che pose fine alla occupazione francese di Trieste.

Dopo la caduta dell'impero napoleonico, la città tornò sotto l'amministrazione austriaca, la quale, mancando di tradizioni marinare, non seppe tempestivamente utilizzare quanto di nuovo era stato introdotto dai Francesi nel campo marittimo e trascorse diverso tempo prima che a Vienna ci si rendesse conto della necessità di promuovere adeguate misure a favore della cantieristica triestina. Fortunatamente l'intraprendenza del ceto imprenditoriale triestino riuscì a contrapporsi all'inerzia burocratica ed in tempi relativamente brevi vennero riallacciati i rapporti commerciali con l'estero interrotti dalla guerra.

Poiché nel corso delle guerre napoleoniche le flotte mercantili di tutti i paesi coinvolti avevano subito ingenti perdite – particolarmente i danni subiti dal naviglio triestino ed istriano a seguito del blocco navale inglese e da attacchi pirateschi – nell'attesa che tali perdite venissero rimpiazzate qualsiasi scafo in grado di galleggiare veniva prontamente rabberciato e messo sotto vela per essere adibito al trasporto di generi di prima necessità, soprattutto granaglie, per sfamare sia vinti che vincitori. La conseguente forte richiesta di naviglio rivitalizzò l'industria navale nei principali paesi europei e stimolò la ricerca di più progredite tecniche costruttive. Anche il carico di lavoro dello Squero Nuovo di Trieste, la cui conduzione, dopo il decesso di Giuseppe Panfili avvenuta il 3 maggio

²⁴ G. CAPRIN, *I nostri Nonni*, Trieste, 0000, cap. I, p. 18.

²⁵ BC-AD TS, 3671/1231 dd. 4 maggio 1833 - Bellica Contribut. Versamento di Fiorini 150.10.3/4 agli eredi Panfilli per saldo spesa traduzione a Palmanova del defonto Giuseppe Panfili come ostaggio.

²⁶ *La cultura e una città: Trieste*.

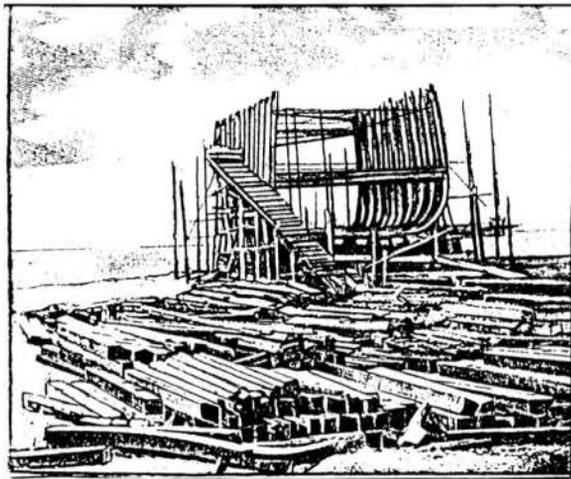


Fig. 10 - Squero Panfilli. Nave in costruzione sulla scalo (Arch. priv. Panfilli - 1813).

1813, poco prima della fine dell'ultima occupazione francese della città, era stata assunta dai fratelli minori Gerolamo e Vincenzo, andò rapidamente aumentando sino a giungere alla continua e completa occupazione degli scali.

Lo Squero Nuovo Panfilli ebbe indubbiamente un ruolo preponderante nella manutenzione e ricostruzione del naviglio mercantile triestino contribuendo così alla faticosa ripresa economica della città dopo la fine dell'epoca napoleonica.

I mutamenti che col tempo si verificarono nella economia locale diedero inevitabilmente luogo a controversie tra i Panfilli, gli utenti dello Squero e la Pubblica Amministrazione sulla interpretazione di talune clausole inserite nel contratto di concessione originariamente stipulato tra Odorico Panfilli e la Pubblica Amministrazione. Già nel 1804 era sorta una contestazione sulle tariffe che dovevano essere applicate nel caso dell'uso da parte di terzi di attrezzatura di proprietà del cantiere con una formale dichiarazione rilasciata dai fratelli Panfilli.²⁷

La contestazione più notevole ebbe luogo all'inizio del 1815 allorché tale Giovanni Battista D'Angeli, interpretando a proprio comodo le norme vigenti al riguardo, impostava la costruzione di un bastimento sugli scali dello squero Panfilli disattendendo gli obblighi di corrispondere quanto prescritto dalle vigenti tariffe e per di più acquistando il legname in proprio ed accatastandolo entro lo

²⁷ «Noi sottoscritti dichiariamo e confermiamo che l'oltrescritta Tariffa sia quella istessa alla quale si riporta il Contratto 17 luglio 1789 per l'errezione dello squero, stata annessa al Contratto stesso, e che dal nostro Defonto Genitore, Odorico Panfilli, è stato sempre osservato e che da noi viene costantemente eseguita, in fede: Giuseppe Panfilli - Girolamo Panfilli - Vincenzo Panfilli. Trieste li 15 Marzo 1804».

squero ingombrando così notevole spazio a danno dei proprietari del cantiere. Alle rimostranze mossegli dai fratelli Panfili, il D'Angeli rispose con una denuncia inviata l'8 febbraio alla Pubblica Amministrazione accusando i fratelli Panfili di avergli inibito la riparazione di un bastimento nello squero. Al che i proprietari dello squero decisero di ricorrere alle vie legali.²⁸

La pratica venne affidata al Ces. Reg. Assessore Magistratuale Giuseppe de Brodman il quale dopo aver sentite le parti inviava alla Pubblica Amministrazione la seguente relazione: «L'Eccelso Governo rimettendo la Supplica delli Costruttori Navali Gerolamo e Vincenzo Panfili con la quale domandano un pronto provvedimento agli abusi che giornalmente va compiendo Giovanni Battista d'Osvaldo Angeli nello Squero di loro proprietà ordina di spedire sopra luogo un apposito Commissario Magistratuale il quale dovrà accertarsi delle prodotte lagnanze, rimettere quindi il suddetto Angeli a conformarsi esattamente al paragr. C. del Contratto fatto col Governo li 17 Luglio 1789 riguardo alle Costruzioni Navali in detto Squero e cercare nel possibile modo di venire tra le parti ad un amichevole accomodamento; in caso contrario assumere mediante un regolare Protocollo di Inquisizione tutte le circostanze del fatto rimettendo queste per ulteriore decisione al prelodato Ecc. Governo». Dopo aver effettuato le indagini, interrogativi e sopralluoghi ritenuti opportuni, l'Assessore de Brodman emetteva il suo parere in base al quale venne poi stilato il Decreto definitivo.²⁹ A prescindere dal fatto che il Decreto intimava ai fratelli Panfili di rimettere alla via ordinaria civile la loro richiesta di risarcimento danni esternata contro l'Angeli, la sentenza si rivelò a lungo andare più vantaggiosa del previsto non solo perché permise loro di chiedere l'aggiornamento delle vecchie tariffe per le loro prestazioni a terzi ma perché contribuì pure ad evidenziare un elemento da loro invano segnalato a chi di dovere e cioè l'abitudine invalsa tra taluni Armatori di tirare in secco i loro navigli entro lo Squero e colà lasciarli per lungo tempo prima di decidere sui lavori da farsi e ciò per risparmiare tasse di ormeggio ed altri balzelli. Tale fatto, che venne ufficialmente alla luce nel corso di un sopralluogo eseguito nello Squero in relazione alla vertenza Panfili-Angelo, fu oggetto di un dettagliato rapporto inviato dal De Brodman alla Magistratura.³⁰ Da tale rapporto, dal

²⁸ BC-AD TS, Gov. Prot. n. 6678/981 dd. 11 dicembre 1815.

²⁹ *Ibidem*, «L'Eccelso Governo esaurisce il rapporto 11 dic. N. 6678 restituendo gli allegati del med.mo ordinando che li fratelli Panfili non siano obbligati in seguito al Contratto 27 Luglio 1789 di accordare sia al Giov. Batt. d'Osvaldo Angeli sia a qualunque altro se non il semplice spazio occorrente per la costruzione di un bastimento e non più come pretende il suddetto Angeli verso peraltro la somministrazione dei Utensili a prezzo del summenzionato Contratto stando peraltro in loro Arbitrio di supplicarne presso la rispettiva Superiorità un proporzionale aumento della Tariffa la quale a motivo dei prezzi alterati al giorno d'oggi di qualunque materiale non potrebbe essere più applicabile; quale decisione dovrà essere portata a cognizione delle rispettive parti interessate».

³⁰ *Ibidem*, Gov. Prot. 3816, 16 p.: «Giace in questo Squero Panfili un Brigantino vecchio per essere venduto all'asta pubblica in dipendenza delle disposizioni di Esso Incl. Imp. Regio Civ. Prov.to Giud. Come per disposizione dell'Ecc. Gov. 16. p.p. No. 3816. non può essere indifferente

quale per la prima volta traspare la possibilità di una incipiente carenza di spazio entro lo Squero, si potrebbe dedurre che già allora fosse percepibile la causa che avrebbe alla fine portato alla chiusura dello squero Panfili.

L'aumento di commesse unitamente alla decisione della Civica Amministrazione di autorizzare i Panfili ad aggiornare le tariffe applicabili a terzi per l'uso delle attrezzature di proprietà dello Squero – fatto che nel passato non di rado aveva posto i Panfili nella anomala situazione di dover in pratica sovvenzionare i concorrenti – contribuirono ad aumentare notevolmente la redditività gestionale dello Squero permettendo ai tre proprietari, Vincenzo, Gerolamo e Giovanni Michele Panfili, di fare investimenti anche al di fuori della loro comune attività e principalmente nel campo immobiliare.

Lo Squero Nuovo Panfili non tardò ad acquisire notorietà nel campo della cantieristica adriatica ed in seguito anche in quella internazionale. Tra gli avvenimenti salienti di questo cantiere va ricordato quanto avvenne il 2 novembre del 1818: in quel dì, festa di S. Giusto, dagli scali del Cantiere Panfili, salutata dalla

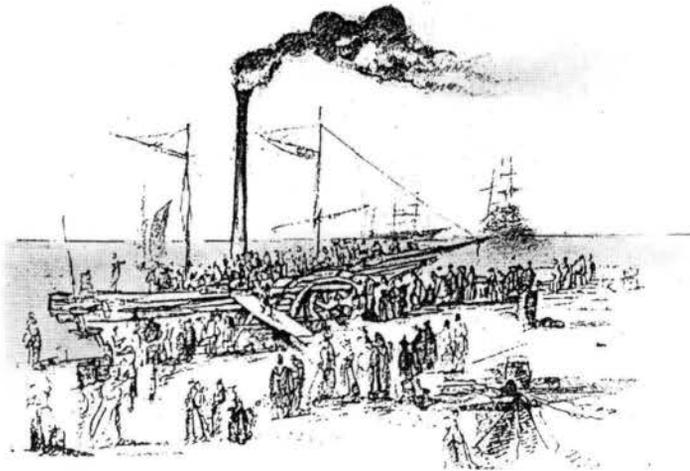


Fig. 11 - La nave a vapore «Carolina» in partenza da Trieste (schizzo eseguito nel 1822 dal pittore Bernardino Bison conservato presso lo Ashmolean Museum di Oxford).

all'Autorità Politica che detto Squero sia da gran tempo imbrattato con bastimenti vecchi nel mentre che vari individui incontrano contese politiche per aver un fondo nello Squero medesimo onde fabricar navigli; così si ricerca la gentile adesione d'Esso Incl. Giud. di compiacersi a sollecitare quanto sia possibile in brevi termini la licitazione del questionato Brigantino vecchio che da si lungo tempo occupa inutilmente una piazza assai vantaggiosa in quel ora mai ristretto Squero. Il Referente si porterà di quando in quando nello Squero onde convincersi se li termini per lo sgombrò vengano a dovere osservati».

plaudente ammirazione del pubblico, scendeva in mare la «CAROLINA» primo bastimento a vapore a solcare le acque dell'Adriatico. Commessa dall'imprenditore statunitense John Allen da molti anni residente ed operante a Trieste, la «Carolina» (che secondo le intenzioni dell'armatore avrebbe dovuto chiamarsi «Imperatrice Carolina d'Austria» nominativo che non ottenne il benestare delle competenti autorità) nel corso delle prove in mare effettuate il 2 dicembre riuscì a coprire una distanza di 18 miglia marine in due ore con grande soddisfazione dell'Allen, il quale ebbe parole di plauso non solo per la prestazione della macchina a vapore fornita dalla ditta James Cook di Glasgow, ma anche per la «eleganza dello scafo costruito dal signor Panfili di questa città nella maniera più solida». ³¹

All'incirca un decennio più tardi il Cantiere Panfili figurava nuovamente nelle cronache della cantieristica, e non solo di quella adriatica ma addirittura in quella mondiale. Infatti, nel luglio del 1829 dagli scali dello squero Panfili scendeva in mare la «CIVETTA», prima nave in assoluto munita di sistema centrale di propulsione ad elica. Con lo scafo progettato dal proto Vincenzo Zanon e costruito con il finanziamento del triestino Carlo d'Ottavio Fontana, ³² questo bastimento a due alberi stazzante 48 tonn era munito di macchina a vapore bicilindrica da 6 hp con caldaia in ghisa costruita dalle Officine Schwarzenberg di St. Stephan (Stiria) che azionava un'elica a vite; tale elica, costruita dal macchinista navale Francesco Hermom, era montata in posizione centrale tra timone e stella morta secondo il sistema progettato dall'inventore Giuseppe Ressel, boemo di nascita ma triestino d'adozione. ³³

Nonostante il cantiere continuasse a lavorare a pieno ritmo, con il passare degli anni cominciò a verificarsi una progressiva diminuzione delle quote di utili spettanti ai singoli proprietari; tale fatto conseguiva da una particolare clausola inserita nel testamento di Odorico Panfili, fondatore dello squero e capostipite del

³¹ Per celebrare l'avvenimento il Maestro Giulio Gravisi componeva il seguente sonetto dedicato alla «Corriera a Vapore» del sig. Allen; sonetto poi pubblicato da Gaspare Weiss, Privilegiato Arredatore delle Pubbliche Stampe: «Per la sua Corriera a Vapore, denominata La Carolina - *Sonetto*: O del pensiero uman miro Portento / Nave senza corredo! E fia che tenti / Tu scherzar fra le sirti, e le correnti / D'Adria infedel, qual sei nuovo ardimento? / Ma che dico! Essa vola, e rispettata / Già solca il Mare in onta alla Natura, / E sembra algosa Ninfa e chi la guarda; / Senza soccorso di propizio vento / Sai che Nocchier non salpa; e ti cimenti / Lottar dei Nembì coi funesti eventi / Onde oscurar tue glorie in un momento?... / Anzi, poichè di se fida la cura / Al Dio Vulcan, direi sembri una Fata / Che impera agli Elementi, e va sicura. / *del M. Giulio Gravisi*».

³² Futuro suocero di Emilia Panfili, figlia di Antonio Francesco Giuseppe Panfilli proprietario dell'omonimo cantiere navale.

³³ Sistemi di propulsione navale a «vite di Archimede» erano già stati variamente sperimentati altrove ma sempre con adattamenti fuoribordo; il Ressel fu il primo ad ideare, sin dal 1825, l'ingegnoso sistema dell'elica posta in linea con l'asse del natante, sistema che il Ressel brevettava nel 1827. Detto per inciso, oltre all'elica si devono al Ressel altre ingegnose invenzioni quali il cuscinetto a sfere, la posta pneumatica ed il molino a cilindri. Cfr. *Brockhaus Lexicon*, vol. XIV, p. 166 e G. CAPRIN, *Tempi andati*, Trieste, 1891, p. 245 e seg.

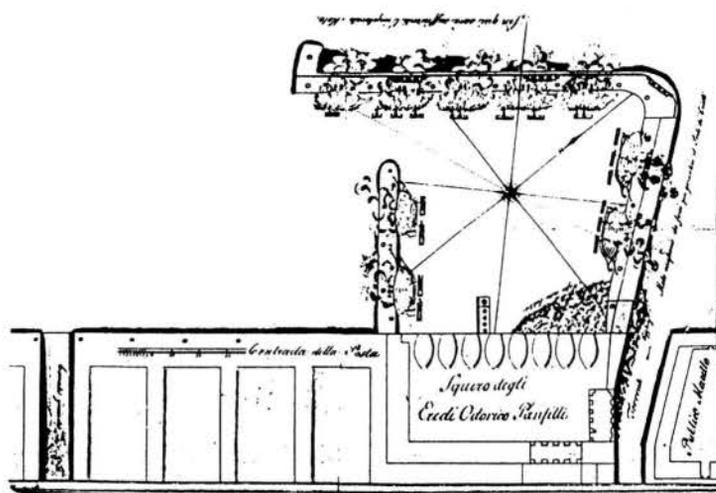


Fig. 12 - Progetto allegato alla istanza inviata dal Panfilli nel 1834 alla I.R. Direzione delle Fabbriche per l'allargamento del Cantiere.

ramo triestino della famiglia Panfilli, clausola che stabiliva che a ciascuno dei suoi figli maschi, Giuseppe, Vincenzo, Gerolamo e Giovanni Michele³⁴ spettasse una quarta parte indivisa dello squero ed una quarta parte degli utili derivanti dall'attività dello stesso. Con il passare degli anni crebbe il numero dei discendenti maschili degli originali quattro eredi diretti di Odorico provocando così una frantumazione delle singole quote di proprietà del cantiere, e quindi degli utili, tanto che nel 1831 la situazione risultava essere la seguente:

- a Odorico e Giuseppe (figli di Giuseppe Panfilli, +1813) spettava il 25% di proprietà e utile;
- a Carlo, Vincenzo e Ferdinando (figli di Vincenzo Panfilli, +1823) spettava il 25% di proprietà e utile;
- a Giovanni Michele (figlio di Odorico Panfilli e residente a Gratz) spettava il 25% di proprietà e utile;
- ad Antonio Francesco-Giuseppe (unico figlio di Gerolamo Panfilli, +1831) spettava il 25% di proprietà e utile.

Il fatto che Giovanni Michele, ultimo figlio del fondatore dello squero, che risiedeva fuori Trieste e non contribuiva in alcun modo alla conduzione del cantiere, avesse diritto al 25% degli utili e che Antonio Francesco-Giuseppe, unico figlio di Gerolamo Panfilli avesse pure diritto ad una pari quota, divenne in un pri-

³⁴ Giovanni Michele Panfilli si era da tempo stabilito a Gratz e non si occupava dell'amministrazione dello squero.

mo tempo ragione di discussioni, quindi di malumori ed infine di aperto dissidio tra i membri della famiglia, al punto che nel 1834 veniva convenuto di comune accordo, come previsto dalle volontà testamentarie di Odorico Panfili, di mettere il cantiere al pubblico incanto.³⁵ Tra lo stupore generale l'offerta migliore risultò quella avanzata da Antonio Francesco-Giuseppe Panfili, a quell'epoca ventiquattrenne, il quale divenne così proprietario unico dello Squero Nuovo Panfili con ogni suo annesso e connesso.³⁶

Nonostante egli possedesse una buona cultura e preparazione tecnica avendo suo padre provveduto a fargli completare gli studi in Inghilterra ed a fargli visitare i principali cantieri europei, Antonio Francesco-Giuseppe saggiamente decideva di associarsi nella conduzione del cantiere al veneziano Gaspare Tonello, il quale sin dal 1820 era titolare della cattedra di Costruzioni Navali presso l'Istituto Nautico di Trieste. La collaborazione con il Tonello portò all'introdu-

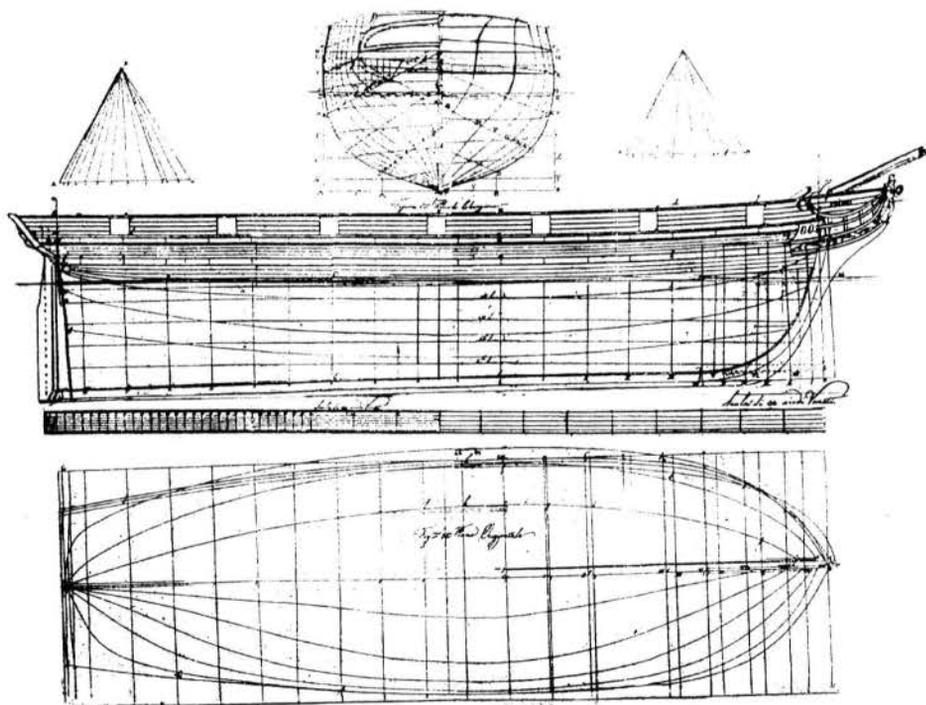


Fig. 13 - Progetto firmato da Antonio Panfili il 16 luglio 1829.

³⁵ Come prescritto nella clausola N. 11 del testamento di Odorico Panfilli, redatto il 22 ottobre 1798 (Arch. *Smith Panfili*).

³⁶ Arch. *Smith-Panfili*.

zione di diverse innovazioni che contribuirono a migliorare l'efficienza produttiva dello squero. A differenza dei sistemi empirici generalmente seguiti dai protti locali dell'epoca nell'elaborazione di piani costruttivi il Tonello adottò il sistema «parabolico» elaborato dallo svedese Chapman migliorando così di molto le caratteristiche tecniche dei navigli costruiti presso lo Squero Panfili.³⁷ La gestione Panfili-Tonello si rivelò fattiva e ricca di possibilità lasciando ben sperare per il futuro dello squero. Vennero avviate trattative con la «PRIMA SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE SUL DANUBIO» con sede a Vienna fondata nel 1829 dagli inglesi Andrews e Pritchard per la costruzione di uno o più piroscafi; inizialmente la società viennese era intenzionata a passare la commessa a cantieri inglesi ma grazie all'intervento di Giovanni Guglielmo Sartorio presso la direzione della società e al buon nome di cui godeva lo Squero Panfili, la commessa, che prevedeva la costruzione di un massimo di sei bastimenti, venne assegnata a Trieste. La prima di queste navi, con scafo in legno progettato dai fratelli Polli, con alberi verticali completi di velatura, munite di motrice a bilanciere inferiore con potenza di 70 hp e propulsione a ruote fisse, venne varata nell'ottobre del 1834 e denominata «MARIA DOROTEA». Il suo costo, ammontante a 102.000 Fiorini, risultò inferiore a quello quotato dai cantieri inglesi. Da un rapporto della società armatrice risulta che: «... la sua costruzione, gratuitamente diretta per patriottico zelo dalla Casa Pietro Sartorio, conferì al cantiere di Trieste il vanto di aver approntato un batello che per solidità, perfezione nautica ed eleganza degli addobbi riscosse finora l'applauso di tutti i competenti».³⁸

A titolo di cronaca il suddetto bastimento venne coinvolto in un curioso episodio della vita politica triestina dell'epoca. La mattina del 19 ottobre 1834, mentre era in attesa di salpare per il Levante, apparve improvvisamente su di un pennone della «Maria Dorotea» una bandiera con i tre colori rivoluzionari d'Italia causando notevole scandalo nonché pepati commenti da parte del pubblico sulle rive, soprattutto per il tardivo intervento della Polizia e della Capitaneria di Porto al fine di fare ammainare detto vessillo. Il capitano della «Maria Dorotea», Luigi Visconti, interrogato dalla Polizia in proposito si giustificò asserendo di aver ritenuto che la bandiera incriminata non fosse affatto quella italiana, bensì quella ungherese. Dagli atti non risulta come sia poi finita la vicenda, ma è da ritenersi che quasi certamente questa sia stata la prima bandiera italiana innalzata in Adriatico su di un battello a vapore. Dopo il successo della «Maria Dorotea», che nelle prove in mare superò la velocità di 10 miglia, la società di Vienna confermò la commessa al cantiere Panfili per la costruzione di ulteriori cinque piroscafi: il «PRINCIPE CLEMENTE METTERNICH» munito di apparato motore da 140 hp, lo «STAMBUL» (160 hp), il «FERDINANDO» (100 hp), il «SERIPERSAS» (120 hp) ed il «CRESCENT» (120 hp).³⁹ Tale commessa mise in evidenza il punto debole

³⁷ *La cultura e una città: Trieste*, cit., p. 120 e *Cantieri riuniti dell'Adriatico: Origini e sviluppo*, a cura di G. Girolami, Trieste, 1957, p. 12.

³⁸ Arch. *Smith-Panfili*.

³⁹ *Verwaltungs Archiv*. - Vienna.

dello Squero Panfili e cioè la ristrettezza di spazio; di ciò si era reso conto da tempo Antonio Panfili che già nel 1834 aveva inoltrato una istanza all'I.R. governo affinché venisse dragato lo specchio d'acqua antistante lo squero compreso tra il Molo del Sale e la Foce del Torrente e di costruire un molo sulla falsariga di un progetto elaborato ancora nel lontano 1788 aumentando così la capienza dello Squero. A seguito di tale istanza, il 12 gennaio 1835 il Magistrato Tommasini convocava il Panfili nel suo ufficio per discutere la questione ed il 2 aprile dello stesso anno veniva data al Panfili conferma ufficiale che la I.R. Direzione delle Fabbriche stava vagliando l'istanza in oggetto.⁴⁰

Non molto tempo dopo però, avendo la Pubblica Amministrazione deliberato l'avvio di un nuovo progetto urbanistico per il Borgo Teresiano che, tra l'altro, prevedeva il prolungamento della Contrada della Posta (l'odierno Corso Cavour), opera che se attuata avrebbe in pratica tolto allo Squero Panfili ogni accesso al mare, l'istanza del Panfili venne temporaneamente archiviata. Per il Cantiere Panfili, come del resto nel caso di altri squeri, la questione dello spazio era divenuto un elemento di vitale importanza poiché per ragioni di economia gestionale gli armatori pretendevano naviglio, sia a vela che a vapore, di sempre maggior stazza. Nel campo dei piroscafi, ad esempio, dalle 90 tonn di stazza del 1821 si sarebbe arrivati alle 760 tonn del 1845 e già si cominciava a parlare di velieri con stazza superiore alle 800 tonn. Per quanto concerne il Cantiere Panfili la sua direzione, dopo la fondazione nel 1836 della II Sezione del Lloyd Austriaco (Navigazione a Vapore), si era resa conto che la questione di spazio rappresentava ormai un fattore essenziale per la sopravvivenza dello squero, un dato di fatto che venne palesemente evidenziato nel corso della commessa ad esso conferita proprio dal Lloyd Austriaco per la costruzione di una serie di piroscafi. Il primo di questi, il «CONTE KOLOWRAT», progettato da Gaspare Tonello e varato il 20 maggio 1837, stazzava 323 tonn, il secondo, il «PRINCIPE DI METTERNICH», progettato dagli inglesi Thomas e Joseph Pritchard e varato un mese dopo stazzava 357 tonn, il terzo, pure progettato dai fratelli Pritchard e battezzato «BARONE EICHOFF», varato il 23 settembre 1837, stazzava 361 tonn, mentre il quarto ed ultimo piroscavo della serie, progettato dal Tonello e varato il 30 settembre dello stesso anno stazzava 467 tonn. Ciò rese necessarie talune modifiche all'apparato propulsore ritardandone la consegna agli armatori tanto che il collaudo in mare poté aver luogo solo nel maggio dell'anno seguente. Detto piroscavo, battezzato «MAHMUDIE» in onore dell'allora Sultano di Costantinopoli Mahmud II fu per diversi anni il maggiore e più lussuoso piroscavo lloydiano e venne descritto nel

⁴⁰ Con dispaccio n. 2888/624, 2 aprile 1835 (BC-AD TS) a firma Tommasini si comunicava al Panfilli che il relativo progetto: «... calcolato nell'importo di Fiorini 18546 per la escavazione del porto tra il Molo del Sale ed il Torrente Klutsch trovasi già sotto gli occhi dell'Eccelso I.R. Governo; che peraltro sussistendo le cause dell'interramento di quella parte della rada fino a tanto che viene colà scaricato il materiale del medesimo Torrente l'esecuzione deve essere riservata all'epoca in cui sia sufficientemente avanzata la costruzione del molo alla quale verrà quanto prima fatta porre mano dalla I.R. Direzione delle Fabbriche».

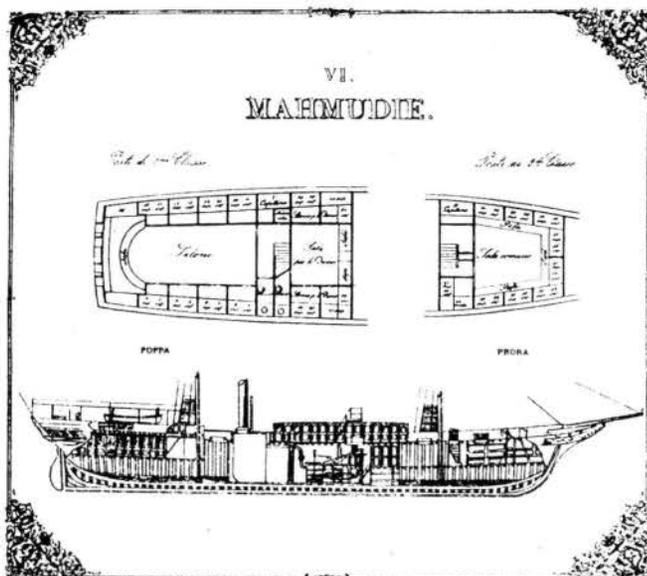


Fig. 14.



Fig. 15 - Lo squero di Gaspare Tonello in un quadro del 1839 (Propr. Maria Tonello).



Fig. 16 - Squero di Barcola - 1860 circa (Arch. Panfili-Smith). Esistevano in questa zona già in tempi andati piccoli squeri artigianali specializzati nella costruzione di un particolare tipo di piccola imbarcazione per uso costiero ricavata da un unico grosso tronco chiamata «zoppolo». Un bellissimo modellino di «zoppolo» si trova nel Museo del Mare a Trieste.

giornale locale «La Favilla» come: «... splendente di una eleganza orientale i cui soli lavori di ebanisteria e tappezzeria erano costati ben 16.000 Fiorini».

Fu in questo periodo che iniziarono ad incrinarsi i rapporti tra il Panfili ed il Tonello, sia perché quest'ultimo non nascondeva le sue intenzioni di aprire un proprio cantiere navale – ed in effetti stava già concertando un accordo in tale senso con il commerciante Giuseppe Bousquet possessore di alcuni fondi in Chiarbola Inferiore – sia perché erano occasionalmente sorti disaccordi tra i due sulla interpretazione di talune clausole del contratto a suo tempo stipulato tra Odorico Panfili e la Pubblica Amministrazione all'atto della fondazione dello squero, contratto che era stato parzialmente modificato nel 1815. La rottura definitiva tra i due avvenne nel 1838 allorché il Panfili tramite il proprio procuratore legale Enea de Rossetti adì le vie legali nei confronti del Tonello poiché questi, senza il preventivo consenso del proprietario del cantiere, aveva fatto varare un bastimento in una giornata festiva. La sentenza che venne emessa in proposito dalla Camera Unita fu sfavorevole al Panfili.⁴¹ Poco dopo il Tonello lasciava definitivamente lo Squero Panfili avendo egli nel frattempo ricevuto un finanziamento dal Bousquet per aprire un cantiere in proprio.

Lo «SQUERO TONELLO» venne ufficialmente inaugurato nell'agosto del 1839 con la impostazione sugli scali di una goletta varata l'anno seguente e battezzata

⁴¹ BC-AD TS, Prot. n. 3473/749, sessione del 20 aprile 1839, assessore Tommasini.

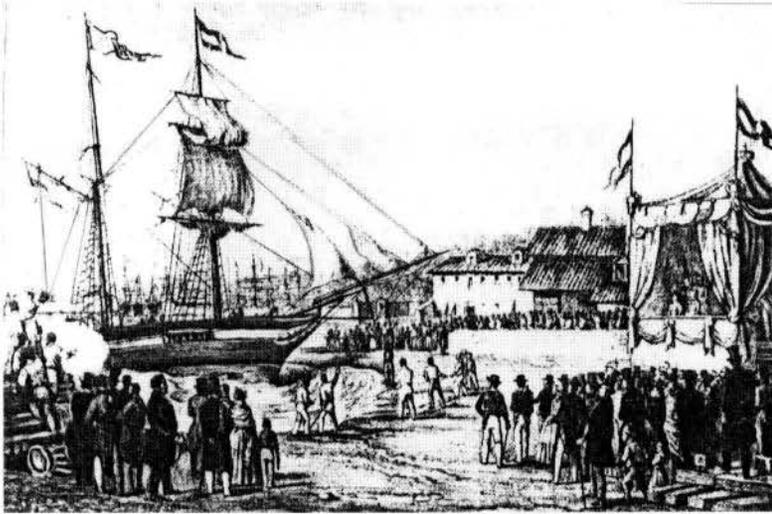


Fig. 17 - Squero Nuovo Panfili (1844). Varo dello Schooner «Hitra» presenziato dall'imperatore d'Austria Ferdinando I.

«PRIMOGENITA».⁴² Nonostante la concorrenza del nuovo cantiere Tonello e di qualche cantiere minore come quello fondato dal commerciante inglese Iver Borland, sito nei pressi del Lazzaretto Vecchio e poi acquistato dal Lloyd Austriaco, e quello a conduzione familiare sito a Barcola, lo Squero Panfili sotto la direzione del suo proprietario affiancato da Enrico Padovan, un abile ingegnere che il Panfili aveva assunto in sostituzione del Tonello, continuava a lavorare a pieno ritmo e con buon profitto. Tanto che nel 1843 Antonio Francesco Panfili decideva di demolire alcuni dei vecchi edifici di sua proprietà siti sul lato postico dello squero ed affacciantisi sulla Piazza dei Carradori⁴³ ed erigere al loro posto un edificio moderno e decoroso. La progettazione e costruzione venne affidata al capomastro-muratore Francesco Scalmanini. Lo spazio sottostante i poggiali sovrastanti i due portoni d'ingresso all'edificio, che sino al 1882 sarebbe stata la residenza della famiglia di Antonio Francesco-Giuseppe Panfili, venne abbellito

⁴² Lo squero Tonello venne ufficialmente inaugurato nell'agosto del 1839 con la impostazione sugli scali di una goletta varata l'anno successivo e battezzata «PRIMOGENITA». L'iniziativa cantieristica del Tonello non ebbe però l'esito da lui sperato: ottimo tecnico e progettista non sembra sia stato un abile affarista e non riuscì ad ottenere dal Lloyd Austriaco quelle commesse sulle quali egli aveva fatto affidamento per la sua attività di costruttore navale. La maggior parte di tali commesse vennero assegnate allo Squero Panfili. Nel 1842 il Tonello dovette cedere il Cantiere al Bousquet onde poter fare fronte agli impegni finanziari assunti.

⁴³ Dopo il 1879 detta piazza assunse il nome di «Piazzetta della Chiesa Evangelica». Cfr. E. GENERINI, *Trieste antica e moderna*, Trieste, 1884, p. 119.



Fig. 18 - Squero Nuovo Panfilli: avviso pubblicitario emesso il 15.11.1845 in occasione del varo della nave «Nuova Argentina».

con due targhe di bronzo, tutt'ora esistenti, recanti la scritta «CANTIERE PANFILLI - ANNO MDCCCXXXIII» sormontata da due identici bassorilievi raffiguranti lo squero con una nave sugli scali.

L'attività del Cantiere Panfili toccò il suo massimo nel 1845 con il varo della «NUOVA ARGENTINA» il più grande veliero d'alto mare mai impostato su scali triestini e costruito per conto dell'armatore e commerciante triestino Ambrogio Ralli, al quale il Panfili aveva in precedenza costruito tre brigantini, l'«AMBROGIO», l'«AGESILAO» ed il «COSTANTINO». Va fatto osservare per inciso che a quell'epoca, nonostante il crescente impiego di piroscafi per il trasporto di passeggeri, dei loro bagagli e della posta, la navigazione di lungo corso, cioè quella che riforniva i mercati internazionali e consentiva l'interscambio fra materie prime, prodotti e manufatti, era ancora basata sui velieri e lo sarebbe stata sino al 1869 allorché venne aperto il Canale di Suez.

Fu verso il 1847 che iniziò la parabola discendente dello Squero Panfili: l'esperienza aveva già da tempo dimostrato che gli scafi dei grandi velieri in legno erano soggetti a deformazioni ed ad inarcarsi in chiglia nonostante il ricorso a rinforzi diagonali in ferro e che tali fenomeni aumentavano in diretto rapporto alla stazza; era ormai evidente che solamente sostituendo il fasciame in legno con

quello in ferro di gran lunga più solido e leggero – taluni già ventilavano addirittura l'impiego di acciaio – era possibile realizzare quei grandi scafi che le nuove esigenze commerciali esigevano. Il rapido succedersi di sempre più sofisticate innovazioni nel campo della cantieristica non tardò ad evidenziare la inadeguatezza dello Squero Panfili che avrebbe comunque potuto continuare ad operare per qualche tempo ancora, se nel 1851, dopo la copertura del Torrente Klutsch e l'avvio del progetto per la costruzione della stazione della ferrovia Vienna-Trieste, la Civica Amministrazione non avesse ravvisato la necessità di prolungare la Contrada della Posta sino al piazzale della costruenda stazione. Poiché, come risulta dai rapporti ufficiali, «il Navale del sig. Antonio Panfili doveva venire aperto per dare comunicazione tra la Ferrata ed il Porto, si rendeva necessario procedere, per ragioni di pubblica utilità, all'esproprio di parte dei fondi di proprietà del Panfili sui quali sorgeva l'omonimo cantiere navale. Ciò in pratica toglieva allo squero ogni accesso al mare. Le trattative tra la Civica Amministrazione ed Antonio Panfili relative all'esproprio di parte dei fondi sui quali sorgeva il cantiere ebbero inizio nel 1852. Con Risoluzione emessa il 22 gennaio 1853 il Governo di Vienna autorizzava il Comune di Trieste a procedere con il progetto per la costruzione di una strada di comunicazione diretta tra la Stazione della Strada Ferrata ed il Porto, lungo la Riva della Posta Vecchia nonché l'apertura di ulteriori due vie laterali. Veniva impartito l'ordine alla Civica Amministrazione di provvedere al più presto affinché il contratto per la realizzazione di questo progetto venisse concluso per quelle parti che si riferivano alle prestazioni del sig. Panfili come nella proposta cessione di alcuni suoi fondi dello Squero datata il 23 ottobre 1852 ed ai compensi a lui dovuti da parte dell'Erario e della Città. Le trattative tra le parti interessate si conclusero il 18 giugno 1853 con la stipulazione di una «Convenzione fra Ferrata, Comune ed Antonio Panfili» in base alla quale il Panfili cedeva al Comune di Trieste il terreno sul quale sorgeva lo Squero (no. Tav. 1558) e parte dei corpi tavolari di sua proprietà contrassegnati con i numeri 989, 936, 992 e 993.

In corrispettivo per i terreni espropriati l'Amministrazione dello Stato, oltre ad un indennizzo in denaro, accordava al Panfili:

- il riconoscimento di piena proprietà di un'area di 675.75/100 Klaf. quadrati escorporati dalla PT. 1558-Squero Navale ed edifici interni;
- la proprietà di un'area di 181.50/100 Klaf. quadrati costituita da terreni escorporati dalla PT. 993 e da terreni ottenuti con la copertura dell'alveo del Torrente Klutsch. Nel 1859 le due suddette aree vennero unificate per costituire una nuova partita tavolare contrassegnata con il no. 1896-area fabbricabile.

E così nel 1853 ebbe inizio la demolizione di quello che a lungo era stato il principale cantiere navale triestino, nel quale tra gli anni 1791-1824 erano stati costruiti, tra caici, peote, tartanoni, pielaghi, barcazze, golette e velieri, oltre 600 navigli con portate da 2 a 450 tonn nonché la prima nave a vapore ed il primo battello a propulsione elicoidale che aveva solcato le acque dell'Adriatico e dai cui scali nel corso del susseguente ventennio, oltre ad un centinaio di grossi ve-

lieri, vennero varati i più bei piroscafi del Lloyd Austriaco e della Marina Austriaca, quali il «LUCIA» ed il «VOLTA».⁴⁴

L'esproprio di parte dei terreni e degli edifici che costituivano il complesso cantieristico di sua proprietà e la conseguente chiusura del cantiere stesso non risultano aver causato problemi finanziari ad Antonio Francesco Giuseppe Panfili. Ad operazione conclusa, oltre ad una buona disponibilità di denaro liquido, gli rimaneva pur sempre un consistente patrimonio immobiliare costituito da una casa dominicale con magazzini e granai sita nella Piazza dei Carradori e nella quale egli risiedeva assieme alla famiglia, da uno stabile nella Contrada dei Forni e da due fondi edificabili, l'uno sito nella Contrada della Posta Vecchia (PT. 1366) e l'altro di 857.25 Klaft. quadrati che includeva parte della copertura dell'alveo del Torrente Klutsch a cui venne in seguito assegnata la PT. no. 1896.

Benché non più direttamente impegnato nella costruzione di navi, Antonio Panfili continuò ad interessarsi di tale attività esercitando la professione di Maestro di Costruzioni Navali, svolgendo pure un'attività armatoriale quale proprietario del brick «MERCURIO» da 370 tonn costruito nel 1842 nel suo cantiere. Partecipava pure attivamente alla vita cittadina, sia nel campo amministrativo – dal 1853 al 1858 fece parte del Consiglio della Camera di Commercio ed Industria –, sia in quello culturale in qualità di membro del «GABINETTO DI MINERVA» e sia in quello assistenziale contribuendo generosamente allo «STABILIMENTO DI PIETÀ» di cui era socio fondatore ed all'«ASILO DI CARITÀ PER L'INFANZIA».

Nel 1875, forse per emulare taluni membri dell'estinto ramo romano della sua famiglia, Antonio Francesco Giuseppe Panfili decideva di costruire su quel fondo di sua proprietà che includeva la parte coperta dell'alveo del Torrente Klutsch, una dimora più ampia ed architettonicamente ben più imponente di quella che possedeva nella Piazza dei Carradori. La costruzione di questa nuova residenza, un imponente complesso costituito da tre edifici contigui di civile abitazione ognuno composto da piano terra e cinque piani superiori, progettato dagli architetti Antonio Gross e Guglielmo Jelinek, venne iniziata nel 1878 e fu completata nel 1881. L'anno successivo il Panfili e la sua consorte Teresa (nata Scopovich) assieme ai loro figli, il quarantenne Antonio Carlo, capitano di corvetta nella Marina A.U., e famiglia, il trentasettenne Edoardo, la figlia trentaquattrenne Emilia con il consorte Carlo Fontana, il trentenne Giovanni, il ventisettenne Guido ed il venticinquenne Alfred⁴⁵ si trasferivano nella nuova residenza la quale venne poi generalmente conosciuta come il «PALAZZO PANFILI». Parte di questo stabile, oltre ad essere tutt'oggi proprietà di discendenti diretti del costruttore navale Antonio Francesco Giuseppe Panfili, è abitato pure da membri di rami col-

⁴⁴ Dopo la demolizione dello squero Panfili, una parte dell'area che questo aveva occupato venne, sino al 1951, adibita a deposito di materiali e parcheggio autocarri. Venne in seguito acquistata dalla Compagnia Italiana Alberghi che colà fece erigere un moderno complesso alberghiero, che oggi porta il nome di «Jolly Hotel».

⁴⁵ Arch. *Smith-Panfili*.



Fig. 19 - Trieste - Piazza della Libertà. Il «Palazzo Panfilii», fatto edificare da Antonio Panfilii nel 1878 quale residenza per la sua famiglia. In questo palazzo il noto scrittore, esploratore e console britannico a Trieste Sir Richard Francis Burton affittò per un breve periodo un alloggio di dieci stanze.

lateralmente di detta famiglia. Purtroppo al Panfilii fu concesso di godersi la sua nuova dimora solo per pochi anni: rientrando a Trieste da Vienna, ove si era recato a visitare il figlio Enrico, venne colto da male a Raibl presso Tarvisio ed ivi spirò l'8 agosto del 1885 all'età di 75 anni. La sua salma venne tralata a Trieste e tumulata nella tomba di famiglia. Qualche anno dopo la morte del consorte Teresa Panfilii si trasferiva a Roma, dove passava a miglior vita e dove venne tumulata il 17 maggio 1906.

Quel rapporto con navi e mare iniziato nel lontano 1700 dal loro antenato il proto roviginese Iseppo Panfilio perdurò nella famiglia Panfilii anche dopo la chiusura dell'omonimo squero. Antonio Carlo Panfilii, primogenito di Antonio Francesco-Giuseppe l'ultimo proprietario del cantiere, decideva di intraprendere la carriera di ufficiale di marina e, dopo aver frequentato la Scuola Nautica di Trieste e l'Accademia Navale a Fiume servì in qualità di Cadetto sotto il Capitano di Corvetta, e futuro Ammiraglio, von Tegethoff. Nel 1862 venne promosso a Sottotenente di Vascello e nel 1866 partecipò alla battaglia di Lissa in qualità di ufficiale di artiglieria a bordo della cannoniera «Streiter». Il 28 settembre 1870, mentre era di stanza a Pola, si univa in matrimonio con Giovanna Vessel, nativa

di Trieste, e nel 1884, con il grado di Capitano di Crovetta, si ritirava a vita privata andando a risiedere nel Palazzo Panfili assieme alla famiglia.⁴⁶

Il suo figlio primogenito Egon Antonio, nato a Trieste il 18 luglio 1873, dopo aver iniziato gli studi ginnasiali a Trieste decideva di seguire le orme paterne completando gli studi presso l'Accademia di Marina a Fiume. Dopo aver prestato servizio come Cadetto di Segnali agli ordini del Commodoro Arciduca Stefano, venne trasferito alla sezione cacciatorpediniere e nel 1908 venne promosso comandante di gruppo.

Nel 1910, a Budapest, si univa in matrimonio con Edina de Radisich-Kutasi e qui, nel 1911 nacque il suo primogenito a cui venne dato il nome di Odorico. L'anno seguente, assieme alla famiglia, si trasferiva a Pola assegnato al Comando di Marina, ed in questa città nacque il suo secondo genito, Antonio. Allo scoppio della prima guerra mondiale venne promosso al grado di Capitano di Corvetta e gli fu affidato il comando del cacciatorpediniere «Uhlan». Dopo aver partecipato a vari scontri con la flotta franco-inglese nel Mediterraneo, alla fine del 1914 gli venne conferito l'Ordine della Corona Ferrea in riconoscimento del valore dimostrato nel corso dei combattimenti. Nel 1916 gli venne assegnato l'incarico di Capo di Stato Maggiore dell'Ammiraglio Kondelka a Trieste. Nel 1918, promosso a Capitano di Vascello, venne inviato a Cattaro in qualità di Comandante e Dirigente di Navigazione.

Dopo la fine della guerra prestò per due anni servizio temporaneo presso il Comando della Marina Italiana a Pola, ritirandosi poi a vita privata andando a risiedere nel Palazzo Panfili a Trieste dove spirò all'età di 78 anni.⁴⁷

La tradizione marinara dei Panfili continuò anche dopo di lui. Quantunque il suo figlio maggiore Odorico Panfili avesse scelto di seguire la carriera medica partecipando poi in qualità di Ufficiale Medico alla campagna dell'Africa orientale dove morì eroicamente guadagnandosi la Medaglia d'Oro al Valore Militare,⁴⁸ il secondogenito Antonio scelse di seguire la via del mare. Compiuti gli studi a Trieste, iniziò la sua attività marinara prima come Allievo Commissario su numerose unità del Lloyd Triestino guadagnandosi entro breve tempo la promozione a Primo Commissario sulle grandi navi passeggere in servizio sulla rotta per l'Australia. E fu durante uno di questi viaggi che Antonio Panfili conobbe Betty Smith, una giovane e graziosa australiana che assieme ai genitori si stava recando in Europa per un viaggio di piacere, la quale sarebbe poi divenuta la sua consorte. Dopo un breve periodo trascorso a Trieste nella dimora di famiglia, dove

⁴⁶ *Ibidem*.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ La piazza sulla quale a suo tempo si affacciavano gli edifici dello squero nuovo Panfili (Piazza dei Carradori poi Piazzetta della Chiesa Evangelica) porta ora il nome di «Largo Odorico Panfili».

nel 1951 nacque la loro primogenita Diana Nicoletta, i coniugi Panfili si trasferirono a Roma dove nel 1955 nacque la loro seconda figlia Antonella.⁴⁹

Il 22 luglio del 1958, all'età di 46 anni, Antonio Panfili perdeva tragicamente la vita a Genova in un incidente automobilistico.

La sua salma venne tumulata nella tomba di famiglia a Trieste e poco dopo la sua vedova assieme alle sue due figliole lasciava l'Italia per stabilirsi definitivamente a Sidney in Australia, la sua città natale.

Con il decesso di Antonio Panfili veniva ad estinguersi la discendenza diretta in linea maschile di Odorico Panfilo-Panfili, costruttore navale e fondatore dell'omonimo Squero navale.

La consorte di Antonio Panfili, Betty Smith-Panfili, decedeva a Sidney in Australia nel 1989 ed in ottemperanza alle sue ultime volontà le sue ceneri vennero traslate a Trieste e tumulate accanto a quelle del marito nella tomba della famiglia Panfili.

⁴⁹ In taluni documenti il cognome dei membri di detta famiglia appare come «Panfili» mentre in altri appare come «Panfilli», creando così qualche confusione. Sulla targa apposta all'omonima piazza a Trieste si legge: «Odorico Panfili», mentre la figlia primogenita di Antonio Panfilli, fratello del suddetto Odorico, nata a Trieste l'8 agosto 1951 risulta portare anagraficamente il cognome di «Panfilli». La figlia secondogenita, nata a Roma il 17 agosto 1955 porta il cognome di «Panfili».

APPENDICE N. 1

ALBERO GENEALOGICO DELLA FAMIGLIA ISTRIANO-TRIESTINA DI ODORICO PANFILO (POI PANFILLI)
FONDATORE E PROPRIETARIO DELLO «SQUERO NUOVO» A TRIESTE
(con riferimento alla sola primogenitura maschile)

Iseppo Panfilo fu Francesco (nato a Venezia 1698 e deceduto a Trieste nel 1773); nel 1721 maritava *Domenica Borri fu Odorico* (nata a Rovigno e deceduta a Trieste nel 1783).

Verso la fine del 1749 Iseppo Panfilo, il quale esercitava la professione di costruttore navale a Rovigno, venne chiamato a dirigere lo «Squero di S. Nicolò» a Trieste, mansione che egli svolse sino a pochi anni dalla sua morte con la valida cooperazione del suo figlio secondogenito: *Odorico Panfilo (poi Panfilli)* (nato a Rovigno il 23.3.1730 - deceduto a Trieste il 7.9.1799) fondatore e proprietario dello «Squero Nuovo» poi generalmetne conosciuto come «Squero Panfilli». - Il 18.2.1754 egli si univa in matrimonio con *Lucchina Davanzo* (nata a Trieste il 9.2.1735 e qui deceduta il 26.8.1814).

Il loro figlio primogenito *Gerolamo Panfilli* (nato a Trieste il 12.7.1757 e qui deceduto il 24.1.1831) divenne pure lui un abile costruttore navale, gestendo con successo, abilmente coadiuvato dai fratelli Giuseppe e Vincenzo, il cantiere fondato dal padre. Il 26.1.1801 egli si univa in matrimonio con *Maria Elisabetta de Civrani* (nata a Trieste il 13.8.1773 e qui deceduta il 19.12.1832).

Il loro figlio primogenito *Antonio Francesco-Giuseppe Panfilli* (nato a Trieste il 26.2.1810 e deceduto a Tarvisio l'8.8.1885) fu il più abile costruttore navale triestino del suo tempo e dal 1834 sino al 1853 fu proprietario unico dello «Squero Panfilli». Nel 1878 fece costruire un grande edificio di notevole valore architettonico quale residenza per la sua famiglia, edificio tuttora conosciuto come il «Palazzo Panfilli». L'1.2.1841 egli si univa in matrimonio con *Theresa Scopovich* (nata a Trieste il 19.4.1823 e deceduta a Roma il 17.5.1906).

Il loro figlio primogenito *Antonio Carlo Panfilli* (nato a Trieste il 12.3.1842 e deceduto il 22.11.1923) dopo aver frequentato l'Accademia Navale entrò nella Marina Militare Austriaca congedandosi con il grado di Capitano di Corvetta. Il 28.9.1870 si univa in matrimonio con *Giovanna Vessel* (nata a Trieste il 13.8.1843 e qui deceduta il 5.9.1925).

Il loro figlio primogenito *Egon Antonio Giuliano Panfilli* (nato a Trieste il 18.7.1873) dopo aver frequentato l'Accademia di Marina a Fiume entrò nella Marina Militare Austriaca congedandosi nel 1918 con il grado di Capitano di Vascello. Dal 1918 al 1920 prestò servizio temporaneo nella Regia Marina Italiana. Il 15.11.1910 si univa in matrimonio a Budapest con *Eduarda de Radisic Kutasi* (nata a Budapest il 16.5.1888).

Il loro figlio primogenito *Odorico Panfili* (nato a Budapest il 2.9.1911 e deceduto a Selassie, Africa Orientale, il 17.7.1937) dopo essersi laureato in medicina partecipò come ufficiale medico

volontario alla guerra in Africa Orientale muorendo da eroe nella battaglia di Selassie. Venne insignito postumamente con la medaglia d'oro al Valore Militare. In seguito la piazzetta sita presso la Chiesa Evangelica nella zona attigua al sito occupato dal «Squero Panfilli» venne a lui dedicata.

Antonio Panfili (Panfili) (nato a Pola il 2.10.1912 e deceduto a Genova il 22.7.1957 - tumulato a Trieste). Con la morte del fratello *Odorico*, *Antonio* rimase l'unico discendente maschile di *Antonio-Carlo Panfilli*. *Antonio Panfilli (Panfili)* si univa in matrimonio con *Elisabeth Smith* (nata a Sidney, Australia il 4.7.1927 e qui deceduta il 31.9.1989 - Le sue ceneri vennero tumulate nella tomba di famiglia dei Panfilli a Trieste). Con il decesso di *Antonio Panfilli* termina la diretta discendenza maschile di *Odorico Panfili-Panfilli* fondatore dell'omonimo Squero Navale.

APPENDICE N. 2

CORRISPONDENZA DELL'ELLIOT COLLA BARONESSA DI EGGENBERG (Dall'Archivio Municipale - Trad. dall'alemanno)

Alla Nobile Dama Benigna Baronessa di Eggenberg ed Ehrenhausen, nata Haller, vedova proprietaria del Capitanato di Adelsberg, mia graziosa signora e colendissima!

Sua Maestà Reale mi ha ordinato graziosamente in segreto di costruire qui due galere ed altri navigli. Rendendosi però necessari alcuni abeti pelle antenne, alberi e tavole, nè potendosi rinvenirne in questi luoghi sennonchè nel territorio giurisdizionale di Lei nobile dama, La prego sommamente di concedere il taglio de' suaccennati alberi ne' di Lei boschi, affinché io sia in grado di spedire colà al più presto il mio capomastro per eseguire ciò che richiede la graziosissima volontà di S.M. Reale.

In attesa di un favorevole riscontro, passo a rassegnarmi rispettosamente.

Trieste 27 Ottobre 1617.

Di Lei Nobil Dama Obbed.^o
Roberto Elliota

APPENDICE N. 3

REGOLE

Che si dovranno osservare dal Protto del Squero per la buona e cauta Amministrazione del medemo, e per la subordinazione, ed Ubbidienza che dovranno prestare tutte le Maestranze al detto protto.

Cap.^o 1.^o - Resta proibito al Protto che incombe la Dirreccion del Squero di ragione di detta Veneranda Chiesa di San Nicolò di non permettere à chiunque si sia, ne far che sia permesso di far tirar in terra in detto Squero per acconciar, ne tampoco fabricar di nuovo nel medemo, ne per qualunque altra causa alcuna sorte di Bastimento, ne grande ne piccolo d'alcun genere, sia de Sudditi Paesani, che de Foresti in penna à detto Protto di pagar à detta Veneranda Chiesa Ducati cinque per ogni Bastimento, sia grande, che piccolo, come sopra, che venisse tirato in terra, ò che si fabricas-

se di nuovo, se prima non gli verrà dato al detto Protto dà quel Patrone del Bastimento, ò Barcha, che dovrà far tirar in terra, ò fabricar di nuovo un Biglietto bollato con l'Impronto del Venerabile, Santo firmato dal Caneparo destinato per detto Squero, col quale verrà dato il permesso di poter tirar in terra, ò fabricar di nuovo, e pagar quel tanto che viene prescritto nella Tariffa qui in seguito prescritta.

Cap.º 2º. - Detto Protto non permetterà à chiunque si sia di gettar dal Squero all'acqua alcun Bastimento, ò Barcha di qual si sia genere, se prima non si fà pagare di quanto deve giusto il Biglietto, perche nella resa de Conti, e consegna de Biglietti, e dinaro che dovrà far il detto Protto ogni mese al Caneparo del Squero, se non averà scosso quel tanto che verrà prescritto in ogn'uno di detti Biglietti, doverà supplire il detto Protto col proprio dinaro.

Cap.º 3º. - Parimente il detto Protto doverà aver preciso obbligo di ricevere detti Biglietti, et conservarli, perchè ogni primo del mese, debba per obbligo consegnarli al Caneparo destinato per gl'affari del Squero, unito à tutto il dinaro che in essi Biglietti viene prescritto, dal quale verrà di volta in volta il Protto cautellato.

Cap.º 4º. - Così pure il Protto non possa permettere, che siano adoperati li Perri da Pegola di ragione della Veneranda Chiesa, se non per le concie, e Fabriche in terra in detto Squero, e occorrendo adoprarli fuori delle sudette opere, non possa darli ad alcuno per esser adoperati senza il requisito d'un simile Biglietto sigillato, e firmato, col quale gli sarà dato il permesso al Protto di poterli dare, mediante il giornagliero pagamento che verrà prescritto in esso Biglietto, in pena al detto Protto trasgredendo di quanto prescrive il presente Capitolo di pagare alla Chiesa Libre due di Cerra lavorata, ed il Protto conserverà anche tutti li Biglietti, e scoderà il soldo che in essi verrà espresso per dover il tutto ogni primo del mese consegnare al Caneparo, come nel terzo Cap.º sopradetto.

Cap.º 5º. - Resta inviolabilmente proibito al Protto di non permettere al alcuno il levar cosa alcuna degli effetti spettanti al Squero per esser adoprati in altre funzioni per qualsisia ragione, ò pretesto senza la permissione del Caneparo, perche non debbano servire detti effetti, che per il solo Squero, e quando il Protto mancassa dal presente Capitolo, caderà in penna di pagare alla Chiesa Libre due di Cerra lavorata, e se alcuna Maestranza, ò altra Persona ardisse di prender alcuna abenche minima cosa dal Squero senza la permissione del Protto, perche ancor esso abbi dà riceverla dal Caneparo, caderà anche quella datta persona nella sudetta penna, e quando il Protto conoscesse alcun difetto verso alcuna Maestranza, od altra persona, lò parteciperà immediate al Caneparo, perche venghi subito riparato il difetto sudetto.

Cap.º 6º. - Tutti gl'effetti spettanti al detto Squero di ragione della Venerabile Chiesa gli saranno dati in consegna al Protto dal Caneparo del detto Squero con Inventario, acciò esso Protto abbi preciso obbligo dà Caneparo in Caneparo render conto di detti effetti riceputi in consegna, et in mancanza di qualche effetto, debba il medemo rimeterlo del proprio.

Cap.º 7º. - Che il Protto debba dà Sera in sera, e dà volta in volta far dalle Maestranze che lavorano in Squero ricuperare tutti quelli effetti che fossero dispersi per il Squero, e che tutte quelle Maestranze che travagliassero in esso dovessero ricuperare gli effetti stessi, ed eseguire tutti quelli ordini che dal medemo gli venissero comandati per servizio del Squero stesso, e se in caso alcuna d'esse Maestranze non volesse eseguire gl'ordini che dal Protto gli venissero dati, dovesse immediate il Protto partecipare il tutto al Caneparo, il quale saprà trovare quei ripieghi vallevoli all'innobedienza con la permissione dell'Ossequiosa Autorità di chi s'aspetta.

Cap.º 8º. - Che tutte le Maestranze tanto Suddite Paesane, che Foreste solite andar à lavorare sopra Bastimenti, ò Barche di qualsisia genere, ò natura, siano suddite Paesane che Foreste, esclusi li Cappi Mistri, non possano ardire d'andar à lavorare sopra alcuno di detti Bastimenti, se prima quella tal Maestranza non andasse à darsi in notte al Protto del Squero il suo Nome, e Cognome di ciaschaduno, e volendo alcuno d'esse Maestranze andar à lavorare sopra alcuno di detti Bastimenti, ò Barche non potesse andare, se prima quello il quale volesse Maestranze per lavorare sopra il suo Bastimento, ò Barcha, dovesse ricercare al Protto, quali, e quante Maestranze gl'occorresse per il suo servizio, in allora dovesse il Protto permettergli quella quantità di Maestranze che li avesse

ricercato, e quelli tali Mistri, allorquando però che al Protto non gli servissero per li bisogni del Squero, onde il Protto fosse in libertà di poter distribuire, e permettere quella quantità, e qualità de Maestri che li paresse; e chiunque di dette Maestranze trasgredisse sopra quanto viene prescritto nel presente Capitolo, dovesse subito il Protto parteciparlo al Caneparo, il quale saprà far il ricorso ove s'aspetta, acciò vengano corretti gl'innobedienti dall'Ossequiosa Autorità sopradetta, perche non venga pregiudicata il Squero di detta povera Venerabile Chiesa, come veniva per il passato sempre pregiudicata dà dette Maestranze.

Cap.º 9º. - E parimente il sudetto Protto dovesse aver attenzione senz'alcuna parzialità, che di Settimana in Settimana dovesse mutare le Maestranze che fossero destinate per i lavori fuori del Squero; onde potessero tutti godere il beneficio di detti lavori, e così parimente quelli, i quali non avessero lavori fuori del Squero, e che nel Squero vi fossero lavori, dovesse il detto Protto ogni Settimana cambiare quel numero di Maestranze che avesse nel Squero, e prenderne altre per quella quantità che li potesse occorrere, accioche tutte le Maestranze potessero campare, e procacciarsi il Vitto; e se il Protto non eseguirà quanto viene espresso nel presente Capitolo, ò qualunque Maestranza ricevesse dal Protto alcun torto nei lavori, debba parteciparlo al Caneparo, il quale non doverà mancare subitamente di ricorrere ove s'aspetta, perche venga corretta l'innobedienza del stesso Protto, come parerà di Giustizia appresso quell'Ossequiosa Autorità di cui s'aspetta; ed li presenti due Capitoli 8º. et 9º. saranno esposti alla Porta del Magazeno del Squero ad intelligenza di tutte le Maestranze; così pure sarà esposta la Tariffa sopra quanto cadaun Bastimento, ò Barcha doverà pagare per la Tiratura in Terra in detto Squero; come non meno una Tavoletta col Nome di tutte le Maestranze per sapersi regolare il Protto per quelli che devono cambiarsi di Settimana in Settimana dai lavori, acciò non seguono disordini verso le Maestranze stesse, ne che sia fatto torto ad alcuno.

TARIFFA

Sopra quanto si dovrà pagare al giorno à Cadauna Maestranza, tanto in tempo d'Estate, quanto in tempo d'Inverno tanto à quelle che lavorassero in Squero di San Nicolò, quanto à quelle che lavorassero fuori del detto Squero, sia di nuovo, che di Vecchio, ò sopra Bastimenti grandi, ò piccoli di qualsisia natura; e non si dovrà pagare alle dette Maestranze niente di più, se non quanto prescrive la presente Tariffa così stabilita per tutti.

Nell'Estate: al Protto del Squero sarà pagata la sua giornata con F 6. Al suo Garzone sarà pagata la sua giornata con F 2. Ad ogni Capo Mistro che venisse chiamato al lavoro di qualsisia Bastimento, sia grande che piccolo, sarà pagata la sua giornata con F 6. Al Garzone d'ogni Capi Mistro con F 2. Ad ogni altra Maestranza che lavorasse nel detto Squero, ò fuori del medemo sarà pagata con F 5.

Nell'Inverno: Al Protto del Squero sarà pagata con F 5.10. Al Suo Garzone sarà pagata con F 1.10. Ad ogni Capo Mistro sarà pagata con F 5.10. Al molt'inspetioni per il Squero, e che dovrà esser di sua particolar inspezione di dar delli lavori dà Settimana in Settimana quando vi siano tanto in Squero, quanto fuori del medemo, acciò tutti possano procacciarsi il loro Mantenimento, come si hà già detto nelle regolazioni del Squero sopradetto; e chiunque mancherà dà detta Contribuzione al Protto, tanto l'Estate, quanto l'Inverno, pagherà di pena due Libbre di Cerra lavorata alla Venerabile Chiesa di San Nicolò, oltre il debito che dovrà supplire al Protto della contribuzione sudetta.

In oltre sarà di sua particolar inspezione al Protto d'invigillare in sua coscienza sopra le Maestranze, le quali potessero meritarsi tal Sallario di giornata stabilita, e no meritando simil Sallario, allora il Protto avesse dà destinargli il Sallario giornaliero, e così parimente per li Garzoni.

TARIFFA

Di quanto deve paghare ogni Bastimento Paesano che deve esser tirato in terra nel Squero della Venerabile Chiesa di San Nicolò per acconciare, ò fabricare di nuovo in detto Squero.

Bastimenti Paesani: Per ogni sorte di Bastimento, ò altra Barca che trapassasse la sua portata di Mig.^{ra} 100 pagherà F 30. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 100 circa F 24. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 80 circa F 20. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 60 circa F 18. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 50 circa F 15. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 40 circa F 12. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 30 circa F 8. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 20 circa F 6. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 10 circa F 3. Per ogn'altra piccola Barca, ò sia Braciera, ò Batello F 1.10. Per ogni Cuota di Pegola in tutto pagheranno, come sopra F 1.10; più F 1; più 0.15.

TARIFFA

Di quanto deve pagare ogni Bastimento Forresto che deve esser tirato in terra nel Squero della Venerabile Chiesa di San Nicolò per acconciare, ò fabricare di nuovo in detto Squero.

Bastimenti Foresti: Per ogni sorte di Bastimento, ò altra Barcha che trapassasse la sua portata di Mig.^{ra} 100, pagherà F 45. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 100 circa, pagherà F 30. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 80 circa F 24. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 60 circa F 20. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 50 circa F 18. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 40 circa F 15. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 30 circa F 12. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 20 circa F 8. Per altro simile di portata Mig.^{ra} 10 circa F 4. Per ogn'altra piccola Barcha, ò sia Bracera, ò Batello F 1.10. Per ogni Cuota di Pegola che si facesse, oltre le concie, e Fabriche in terra pagheranno per ogni Cuota per li Cerri grandi F 1.10. Per li Mezani F 1. Per li Picoli F 0.15.

APPENDICE N. 4

TESTO DEL CONTRATTO DI DATA 17 LUGLIO 1789 STIPULATO TRA IL CESAREO REGIO GOVERNO ED ODORICO PANFILLI COSTRUTTORE NAVALE

Approvata con Sovrana Risoluzione dd. 22 Sett. 1788 la costruzione dello Squero progettato dal Costruttore Navale *Odorico Panfilli* a proprie sue spese, colla Somministrazione però a consueto censo e verso idonea Cauzione delli Capitali spettanti all'Istituto di Marina esistenti in oggi a mani di Privati per 2492 Fiorini nonchè di quelli investiti in Fondo Pubblico per 11639.30 Fiorini in conformità delle successive Sovrane Risoluzioni di 3 Gennaio e 5 Marzo anno corr. ed ordinata la stipulazione del relativo contratto; si divenne perciò tra questo Cesareo Regio Governo dall'una ed il detto *Panfilli* dall'altra parte alle seguenti patti e condizioni:

1mo.: Questo Ces. Reg. Governo, per parte e nome del Sovrano Erario da, concede ed alliena al qui presente Costruttore Navale *Odorico Panfilli*, accettante e stipolante per sè ed Eredi, il Fondo Erariale nelle Saline unitamente alli contigui Fondi furono di attinenza delli *Francesco Antonio Slumpel* e *Francesco Fraisinger* riacquistati in virtù delli rispettivi Contratti di Permuta 5 Marzo anno corr. disegnati detti Fondi per la costruzione dello *Squero* componenti unitamente al Fondo Erariale pre-esistente la quantità di Klafter Quadr. 2878 per il prezzo di Fiorini 30 al Klafter Quadr. importano Fiorini 1480 che:

2do.: il predetto *Odorico Panfilli* si obbliga e promette di pagare al caso della consegna immediatamente in contanti alla Cassa Camerale come non meno:

3zo.: di costruire a sue spese tanto nel Fondo testè comperato, quanto nel suo proprio Fondo anteriormente acquistato, lo *Squero* piantandolo bensì a norma del Disegno della Ces. Reg. Direz. delle Fabbriche di data 30 Agosto 1788, salva però ogni migliore e più adattata disposizione dei la-

vori interni secondo regole e l'esigenze dell'Arte di Costruzione Navale; verso la condizione per altro:

4to.: di prendere tutte le precauzioni e misure atte sia ad allontanare per quanto è possibile il pericolo del Fuoco dalle Fabbriche ed Abitazioni da erigersi sopra li Magazzeni; si obliga altresì:

5to.: detto *Panfilli* di sbarazzare e rendere affatto libero l'attuale *Squero* nel termine di *venti mesi* computabili dal giorno del presente Contratto semprechè consegnato gli venga immediatamente il sito comperato onde poter dar tosto mano alla Fabbrica del *Squero* che promette ultimato nello spazio di *tre anni* consecutivi calcolabili pure dall'epoca suddetta.

6sto.: non intende e non potrà esso *Panfilli* arrogarsi alcuna privativa di costruzione e riparazione di Bastimenti e Barche; ma anzi dovrà permettere e somministrare sitto ed Utensili a chiunque volesse costruire, tirar in Terra o lanciare in Mare qualsivoglia Naviglio verso il pagamento dei prestabiliti diritti a tenor della Tariffa sub. 1.) inoltre

7mo.: si accontenta esso intraprendente *Panfilli* di osservare e percepire li diritti fissati Colla Tariffa sub. No. 1) in occasione che egli medesimo venisse impiegato per *Proto* della costruzione e riparazione dei Bastimenti. Siccome poi:

8vo.: vengono al suddetto *Odorico Panfilli* placidati tanto li Capitali esistenti a de Privati, che attualmente consistono in Fiorini 2492 quanto quelli investiti in Fondo Pubblico per Fiorini 11633.30 spettanti all'Istituto di Marina da essergli estradati entro tutto l'Anno 1790 per un decennio da computarsi dal di dei rispettivi esborsi, che gli verranno fatti verso l'Interesse del 4. per cento onde impiegarli per la Costruzione e Fabbrica dello *Squero*: così:

9no.: Il *Panfilli* si obbliga per detti Capitali ascendente unitamente alla somma di Fiorini 14125.30 di corrispondere l'annuo Interesse del 4 per cento ed in assicurazione sia del Capitale suddetto che degli Interessi maturabili da e presta la sub. II. annessa Cauzione estesa già in data 10 Marzo Anno Corr. sopra la sua Casa coscritta dal No. 711. libera e franca da anteriori vincoli di Ipoteca, ed Intavolazione, e del valore superante il doppio importo, sino alla restituzione di detti Capitali da farsi nel tempo e termini di anni dieci calcolabili dal giorno delli rispettivi esborsi in poi; rinunziando per fine:

10mo.: a qualsiasi Eccezione sia di Fatto che di Diritto. In considerazione di ciò si sono estesì due consimili Esemplari firmati alla presenza dei sottoscritti *testimoni*:

Francesco Filippo de Roth
(Ces. Regio Consigliere del Governo quale Commissario)
Giovanni Francesco Fratnich
(Fisc. Ag. te.)

Odorico Panfilli
Pietro Combelle (qui teste)
Antonio Gius. Cratey
(qui teste)

Trieste li 17 Luglio 1789.

APPENDICE N. 5

INVENTARIO DEGL'EFFETTI DI NEGOZIO RITROVATI ALLA MORTE DEL NOSTRO GENITORE
SIG. ODORICO PANFILLI

N. 1

<u>Legname</u>		
Spetto l'ultimo del detto	Spetto il detto	
Appar. Distratta dal 21 s. 000	17,99 al 17/1	7551-3
idem - detta: 22	2	1723-
idem - detta: 23	5	5043-
idem - detta: 26,028	as. N. cl. 200	2183-5
idem - detta: 29	5	839-
idem - detta: 30	C	5876-
idem - detta: 31	S	13803-
idem - detta: 49	C	9612-
idem - detto: 8,093	S	24132-
		<u>160784</u>
W quale al N. 11/3 gennaio		13181-29
<u>Materiali, ed Utensili</u>		
Appar. Relativa Distratta		21573-52
<u>Cassa</u>		
Appar. Relativa Distratta nell'Inventario		9159-11
<u>Cambiati</u>		
Appar. Distratta (come sopra)		5254-25
<u>Crediti</u>		
alla Cassa (come sopra) 2 Obbligazioni		6800-
App. Michele Lago		1000-
Michele Andronovici		3420-
Michele Pandolfi		3100-
Elias Maltanovich		3374-
Tro. Lavoro di lavoro per Depositi		1750-
Simone Antonio Simoni		31500-
Costantino Miotto e Comp.		3350-
		<u>15294-</u>
Appo Diversi (come dal Nota Relativa)		32362-
<u>Merce</u>		47656-
Tutto il magazzino (come dalla Nota VI dell'Inventario)		930-16
<u>Mobili dello Scrittorio</u>		
Diversi (come nel fine dell'Inventario alla Nota Nota V)		40-20
		<u>10781233</u>

APPENDICE N. 6

ESTRATTO DAL TESTAMENTO FATTO REDARE DAL COSTRUTTORE NAVALE ODORICO PANFILLI
IN DATA LUNEDÌ 22 OTTOBRE 1798 SOTTO L'IMPERO DI FRANCESCO II NS. AUGUSTISSIMO SOVRANO.
NELLA ABITAZIONE DEL NOTAIO GIUSEPPE WALBECK (Arch. di Stato - TS 602/2)

Omissis.

Articolo 10.) Del resto poi d'ogni suo avere, mobile, stabile, ragioni azionarie tante ed espresse veruna cosa affatto eccettuata, lascia ed istituisce in Suoi Eredi Universali li suoi figli *Giuseppe, Gerolamo, Vincenzo e Gio. Michiele* pro eguali portione raccomandando ai medesimi di vivere in pace ed amarsi da veri fratelli con questo però:

Articolo 11.) che possino bensì dividere tra di loro da buoni fratelli il resto della facoltà *ma non già il Squero colle adiacenze alla costruzione di Navi* ed il negozio attinente allo Squero, quali cose intende e vuole che restino comuni ed indivise tra di loro e caso mai qualcuno d'essi volesse dividersi o separarsi non possa altrimenti farlo se non se col cedere l'uno all'altro di essi la sua porzione verso il giusto abbonamento di quel tanto che andavano intesi senza mai però poter vendere, ipotecare od affittare la sua porzione ad estranei talmente che il detto Squero con le sue Attinenze ed il Negozio attinente alle Costruzioni Navali resti nella sua famiglia Panfilli finchè ci saranno maschi che attenderano e si impiegheranno nella professione della detta Costruzione Navale...

o m i s s i s

Nota: Allorchè nel 1834 i fratelli Panfili decidevano di porre in vendita il Cantiere al pubblico incanto il nipote di Odorico, Antonio Francesco-Giuseppe Panfili si assicurò la proprietà del Cantiere avvalendosi di tale articolo testamentario.

SAŽETAK: »Panfilli - Povijest jedne istarsko-tršćanske obitelji brodograditelja i pomoraca u 18. i 19. stoljeću« - U ovom prilogu autor iznosi zgrade istarsko-tršćanskog ogranka obitelji Panfilli i dokumentira njihov doprinos brodogradnji i pomorstvu u Trstu.

Nakon kratkog uvoda o podrijetlu porodice Panfilli, čije prezime potječe iz rodnoga kraja njenoga rodonačelnika - Pamphilije, slijede podaci o brodograđevnoj djelatnosti u Trstu do 18. stoljeća, a osobito o »Škveru sv. Nikole« kojim je upravljala istoimena bratovština.

Potreba za radnom snagom tijekom prve polovice 18. stoljeća u Trstu je izazvala priljev rovinjskih majstora i radnika, koji su se na tom polju starom tradicijom. Tako je 1749. iz Rovinja u Trst došao Iseppo Panfilli (svojevremeno se iz Venecije, gdje je boravila njegova obitelj, preselio u Rovinj), kome je povjereno rukovođenje »Škverom sv. Nikole«. S Iseppom, naime, počinje razvitak tršćanskog ogranka obitelji Panfilli, koja je u tom gradu postala čuvena po svojim pomorcima i brodograditeljima.

Kad se početkom 18. stoljeća »Škver sv. Nikole« našao stiješnjen i opkoljen zbog urbanističke ekspanzije Trsta, Panfilli su u četvrti Borgo Teresiano otvorili novi škver (nakon odobrenja od 22. rujna 1788.), kasnije poznat pod imenom »Squero Panfilli«, koji je skoro pola stoljeća bio najvažnije brodogradilište Trsta, postavši poznato u sferi jadranskog i svjetskoga graditeljstva brodova.

2. studenog 1818. s navoza brodogradilišta »Panfilli« spuštana je u more lada »Karolina«, prvi parobrod koji je plovio Jadranom, a u srpnju 1829. porinut je i »Civetta«, prvi brod s potiskom na vijak.

Djelatnost Panfilijevih dostigla je vrhunac 1845. porinućem »Nove Argentine«, najvećeg jedrenjaka za otvoreno more koji je ikada bio izgrađen na tršćanskim navozima.

Oko 1847. započelo je opadanje škvera »Panfilli«. 1853. obitelj je morala ustupiti općini zemljište na kojemu se nalazilo njihovo brodogradilište radi izgradnje prometnice koja je povezivala luku sa željezničkim kolodvorom. Međutim, porodica Panfilli se i nakon zatvaranja brodogradilišta bavila brodovima i plovidbom; tada su se neki njeni članovi posvetili pozivu pomorskih časnika.

POVZETEK: »Panfillovi - Zgodovina istrsko-tržaške družine ladjedelcev in pomorščakov v 18. in 19. stoletju« - V tem prispevku avtor opisuje dogajanja v istrsko-tržaški veji družine Panfilli ter njen doprinos k tržaškemu ladjedelstvu in pomorstvu.

Kratkemu uvodu o izvoru družine Panfilli, ki je svoje ime povzela po rodnem kraju za letnika rodu Pamphiliji, sledijo podatki o tržaškem ladjedelstvu do 18. stoletja ter še posebej o ladjedelnici »squero di S. Nicolò«, ki jo je upravljala istoimenska bratovščina.

Pomanjkanje delovne sile v prvi polovici 18. stoletja je privedlo v Trst delovodje in ladjedelce (»proti« in »squeraroli«) iz Rovinja, ki so na tem področju imeli že dolgoletno tradicijo. Tako je leta 1749 prispel v Trst iz Rovinja Iseppo Panfilli (svoj čas je iz Benetk, kjer je prebivala njegova družina, preselil v Rovinj), ki mu je bilo zaupano vodenje ladjedelnice »squero di S. Nicolò«. Z Iseppom se je v bistvu začela tržaška veja družine Panfilli, ki se je nato v mestu odlikovala po svojih ladjedelcih in pomorščakih.

Ko je ladjedelnico »squero di S. Nicolò« na začetku 80-tih let 18. stoletja začel oblegati urbanistični razmah Trsta, so Panfillovi odprli v terezijanski četrti novo ladjedelnico (z dovoljenjem, izdanim dne 22. septembra 1788), ki je postala znana kot »squero Panfilli« in ki je nato bila skoraj pol stoletja najpomembnejša ladjedelnica v Trstu.

Kmalu jke tudi zaslovela na področju jadranskega in mednarodnega ladjedelstva. 2. novembra 1818 je iz dokov ladjedelnice Panfilli zdrsnil v morje »Carolina«, prvi parnik, ki je kdaj zaplul po Jadranskem morju. Julija leta 1829 pa je bila splavljena »Civetta«, prva ladja vseh časov opremljena s centralnim vijajnim pogonom. Dejavnost družine Panfilli je dosegla svoj višek leta 1845 s splavitvijo ladje »Nuova Argentina«, največje oceanske jadmice, ki je bila kdaj zgrajena v tržašik ladjedelnicah.

Okoli leta 1847 se je začelo postopno propadanje ladjedelnice Panfilli. Leta 1853 je bila družina prisiljena prepustiti občini zemljišče, na katerem je stala ladjedelnica, zaradi gradnje ceste, ki naj bi povezovala pristanišče z železniško postajo. Vez z ladjami in morjem pa se je vsekakor ohranila v družini Panfilli tudi po zaprtju ladjedelnice; takrat so se namreč nekateri njeni člani odločili za kariero mornariškega častnika.