



Lo Squero Panfilli.
Storia di un'impresa
e della sua famiglia

Bruno Pamfili

Trieste

Rassegna, 2024

RIASSUNTO

Il presente lavoro trae spunto dall'archivio privato dello scrivente, da vari documenti e libri facilmente reperibili in libreria o su Internet e dall'articolo scritto da K. Baker ed A. e D. Panfilli (nipoti di Egon) pubblicato nel volume XXII (1992) degli Atti del Centro di ricerche storiche di Rovigno. Fortunatamente, com'è logico, riferendo tutti i fatti reali e documentati, tutte le informazioni sono praticamente coincidenti e si integrano tra loro. Si ripercorre la storia della cantieristica fin dalla preistoria, sviluppata nei secoli a Trieste ed in parte dell'Istria. In tale contesto si inserisce la vicenda della famiglia Pamfili che ha origini antichissime e che dopo essersi trasferita a Rovigno da Venezia, ai primi del 1700 con Iseppo, attivo nello squero Borri, si spostò a Trieste dove il figlio Odorico Panfilli avrebbe fondato nel 1789 l'omonimo cantiere attivo fino al 1853. In esso vennero prodotte navi rinomate in tutta Europa per la qualità dei materiali impiegati e per il disegno costruttivo. Tra le altre la nave Carolina, la prima a vapore dell'Adriatico, e la Civetta la prima a montare l'elica pensata dal Ressel.

PAROLE CHIAVE

squero, famiglia Pamfili, impresa, costruzioni navali, Trieste, Istria

ABSTRACT

This paper draws on the author's private archive, various documents and books available in bookstores or on the Internet, and on the article written by K. Baker and A. and D. Panfilli (Egon's grandchildren) published in volume XXII (1992) of the Proceedings of the Centre of Historical Research of Rovinj. Fortunately and logically – since they all report real and documented facts – all the information practically coincides and complements each other. It outlines the history of shipbuilding since prehistory, developed over the centuries in Trieste and part of Istria. The Pamfili family history fits into this context – this very old family, after moving to Rovinj from Venice in the early 1700s when Iseppo who worked at the Borri shipyard (squero) settled in Trieste where his son Odorico Panfilli would establish a shipyard bearing the family name in 1789 (active until 1853). The shipyard produced ships renowned throughout Europe for the quality of the materials used and for their construction design, among others, the Carolina, the first steamship in the Adriatic, and the Civetta, the first ship driven by a propeller designed by Ressel. Finally, S. Lucia, the first imperial royal warship was also built in Trieste.

KEYWORDS

squero, Pamfili family, venture, shipbuilding, Trieste, Istria

INTRODUZIONE

Come accennato nel titolo, le due storie sono strettamente connesse, per cui parlando di un fenomeno “pubblico” di interesse generale, non si può tralasciare

di parlare anche della famiglia che lo ha reso possibile. Tutto incominciò in un giorno impreciso, di un mese ignoto, di un anno solo ipotizzabile. In quel giorno un uomo, anzi forse un giovane, forse meglio un ragazzo, lasciava la sua città natale (Venezia e di questo siamo certi) per affrontare il suo destino. Dove andava? Come vedremo, certamente verso l'Istria, allora ancora in gran parte veneta (almeno la costa) e quindi nell'ambito dello stato. Probabilmente usava un battello per comodità e per non dover passare attraverso i domini imperiali (soprattutto Trieste) pagando un balzello e dovendo esibire un passaporto. Non è questo un incipit trattato con metodologia prettamente storica, ma dobbiamo accontentarci dei documenti che abbiamo e che all'inizio sono molto scarsi. Innanzitutto, come si chiamava il nostro personaggio? Anche qui siamo alquanto confusi. Era noto con il nome di battesimo di Iseppo (*Iosephus*) ed è probabile che gli fosse stato imposto al fonte battesimale, dato che allora si usava ancora il latino, almeno in sede ecclesiastica, ma probabilmente lo chiamavano più familiarmente Giuseppe o Pepin o similmente¹.

Anche sul cognome siamo vaghi: probabilmente era noto ufficialmente come Panfilo, ma qui bisognerebbe aprire un discorso in cui ci si avventurerà in altro punto di questo discorso, quando si parlerà più diffusamente della storia della famiglia di origine. Comunque, all'epoca e da vari secoli erano diffusi nella città lagunare alcuni cognomi molto simili e precisamente Panfilo, Panfili, Panfilli e Pamfili. Non è facile individuare quale sia la versione più corretta, dato che anche in seguito (addirittura al giorno d'oggi) lo strano vezzo della famiglia è stato quello di variare la grafia. Una ricerca negli atti battesimali della Curia patriarcale fatta dallo scrivente non ha portato risultati attendibili dato che spesso il padre è ricordato con un cognome diverso da quello del figlio². Anche nei registri della Avogadoria criminale, ugualmente consultati, ricorrono spesso personaggi con cognomi simili, spesso per reati come contrabbando, contraffazione di merci e simili reati minori (anche una vedova, che avendo cambiato testamento tre volte aveva creato dei disordini, segnale di una certa ricchezza e di una indipendenza economica muliebre) ma non ci sono certezze sui loro rapporti e sul legame con il nostro³.

Appare certo che suo nonno si chiamava Gentile, di cognome Pamfilo, nato a Venezia nel 1650, forse nipote di un altro Gentile, questa volta di cognome

1 Albergo genealogico della famiglia Panfilli/Pamfili di Egon Panfili e Bruno Pamfili.

2 Archivio storico del Patriarcato di Venezia, *Registri dei battesimi del Vicariato di Castello Sestrieri di San Marco, Castello e Cannareggio, anni 1680-1715*.

3 Archivio di Stato di Venezia, *Registri dell'Avogadoria, anni 1650-1720*.

Pamphili, presente a Venezia nel 1601 e che suo padre fosse un Francesco Pamfili. Comunque uno dei suoi figli, il nostro Iseppo, noto nella trascrizione grafica dagli impiegati anagrafici di allora con il cognome di Panfili, si decise ad abbandonare la sua città. Visto il successivo sviluppo della sua attività si può pensare che la famiglia gravitasse attorno all'Arsenale, che era la principale "industria" di Venezia, anche se all'epoca era già in forte declino. Probabilmente frequentava la scuola che vi era da tempo installata per la preparazione dei futuri capo cantieri o, che si diceva allora, di "proti". Era certamente molto giovane dato che si sarebbe sposato con una certa Domenica Borri, allora diciassettenne, nel 1721 (lui aveva quindi 23 anni) a Rovigno in Istria. È abbastanza logico dedurre che, al momento della sua partenza, avrà avuto tra i 15 ed i 17 anni e che ciò sia avvenuto nel 1703/05. Qui entra in gioco questa altra famiglia, che poi sparirà, ma che al momento giustifica la presenza di Iseppo, la sua attività e forse il motivo della sua partenza proprio per Rovigno⁴. Da Veglia probabilmente si trasferirono a Rovigno dove continuarono la loro attività di "calafati". Si ricorda che questa cittadina istriana, diventata veneziana nel 1331, era l'unica città istriana su cui non si era abbattuta la crisi demografica dei secoli XVI-XVIII ed era così diventata il più forte e il più popolato centro economico di tutta l'Istria. Nel 1554 in Rovigno vivevano 1789 abitanti e nel suo circondario altri 130. I dati più tardi, risalenti al 1741, quindi quasi il periodo del nostro, dicevano che gli abitanti erano allora addirittura 7966 e nel suo circondario altri 347. L'economia era fiorente, basata sull'agricoltura del fertile circondario, sulla pesca, sul commercio e sull'attività delle costruzioni navali. In città esistevano vari squeri (per squero si intende un piccolo cantiere navale atto a costruzione di barche di piccolo o al massimo medio tonnello per la pesca o cabotaggio) tra cui si ricordano quelli di Valdibora, di Sottolatina e di San Nicolo⁵.

Negli anni che ci interessano, il più importante appariva essere quello della famiglia Bori che nel 1752 apparteneva ad un certo Francesco Bori di Iseppo, probabilmente un fratello della citata Domenica, moglie del nostro Iseppo⁶. Questi probabilmente avrà conosciuto la ragazza perché egli lavorava nel cantiere del padre (che si pensa si chiamasse Bortolo figlio di Francesco di Iseppo come da

4 *Canonico Caenazzo*, in "Fondo Archivistico della Soprintendenza del Friuli", vol. IV, 1990. I Borri, spesso menzionati come Bori o Bora, erano una famiglia molto antica risalente pare al '400. Si ricorda un Mistro Bortolo (n. 1529, ob. 1611) da Veggia (Veglia) Calafà, detto Borri, di Pietro Calafà, detto Sorsier, di Nicolò, di Bora, di Zuanne da Veggia (Veglia) vivo nel 1484.

5 AA.VV, *Rovigno d'Istria*, Fama Ruvignisa, Trieste, 1997, pp. 81-114.

6 M. BUDICIN, *Lo sviluppo dell'abitato di Rovigno*, in "Atti del Centro ricerche storiche di Rovigno (ACRSR)", vol. XXII, Trieste- Rovigno, 1992, pp. 132-137.

documenti del 1752 e 1755)⁷ cosa che ci fa intravedere quale dovesse essere stata la precedente formazione del giovane. Certamente era di una famiglia che gravitava attorno all'Arsenale di Venezia⁸ ed egli si sarà formato in quell'ambito, iniziando una carriera che sarà in breve sfociata nella qualifica di proto. Per proto, in ambito navale, si intende ciascuno dei costruttori navali che stava a capo d'una maestranza nell'arsenale. Nelle realtà più piccole, il personaggio tecnico che dirigeva la costruzione del battello fino al suo varo. Avrà appreso i rudimenti del suo lavoro nelle varie scuole che esistevano nell'Arsenale stesso, impraticandosi poi seguendo gli insegnamenti dei più anziani. Ad un certo punto sarà stato spinto da considerazioni che non conosciamo, a lasciare Venezia appunto per Rovigno. Qui sfruttando l'esperienza che già possedeva, sarà entrato nello squero dei Bori terminando la sua preparazione e soprattutto conquistando il cuore della giovanissima Domenica che gli diede ben otto figli, tre femmine e cinque maschi. Giacomina e Caterina si sposarono a Rovigno, Francesco ed Andrea si trasferirono nella patria originaria della famiglia del nonno materno, cioè Arbe, mentre Odorico, Bortolo, Gianbattista e la figlia minore Domenica avrebbero seguito il padre (e la madre), nella prossima sua avventura. Infatti, nel 1750, quindi già all'età non proprio trascurabile, per i tempi di allora, di 52 anni, Iseppo si trasferì, con parte della famiglia, a Trieste. Per inciso anticipiamo che sarebbe morto nel 1773 quindi all'età di 75 anni.

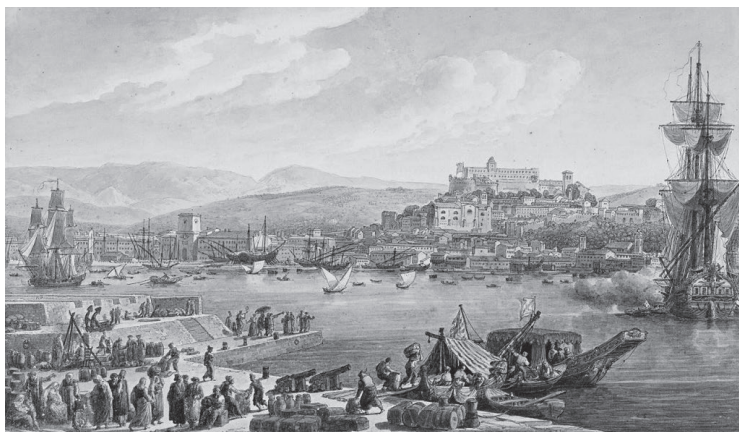


Fig. 1 - Veduta di Trieste nel 1786, Stampa litografata di Alberto Rieger (Biblioteca civica Attilio Hortis)

7 *Ibidem*, p. 134.

8 N. M. BELLONE, *L'Arsenale di Venezia, L'officina delle meraviglie*, Tesi di laurea Università Ca' Foscari, 2017, pp. 14-20.

Ma perché questo trasferimento è proprio a Trieste, città (dopo la dedizione del 30 settembre 1382 preceduta da quella del 31 agosto 1369) dei possedimenti asburgici che proprio tanto amici di Venezia non erano stati e tra i quali esisteva ancora della ruggine?⁹. Apriamo un curioso inciso. Secondo alcuni storici la causa della cosiddetta guerra del sale tra Venezia e Trieste scoppiata nel 1368 e conclusasi dopo un paio di anni con la sconfitta dei Triestini nonostante l'intervento del duca d'Austria e la presa di possesso da parte di Venezia (pace siglata a Lubiana con la rinuncia dell'arciduca ad ogni pretesa su Trieste dietro versamento di 75.000 fiorini di cui poi dopo pochi anni se ne sarebbe rimpossessato) fu la cattura in porto, a Trieste, di una nave veneziana incaricata di stroncare il contrabbando di sale che i Triestini conducevano con grande profitto. La folla in tumulto si sarebbe impossessata della nave ed ucciso il comandante veneziano. Da qui la protesta della Serenissima, l'imposizione di una forte ammenda, la richiesta di completa sottomissione con l'esposizione del vessillo di San Marco e la rinuncia ad ogni pretesa di indipendenza. I delegati triestini convocati a Venezia, prima accettarono ogni condizione, ma poi, al loro rientro, vennero sconfessati dal popolo triestino, il che portò alla rovinosa guerra. Tutto questo sarà interessante, ma cosa c'entra con la nostra storia? Risulterebbe che la nave veneziana aveva intercettato nel golfo una barca contrabbandiera obbligandola ad una fuga precipitosa alla volta della città, dove si sarebbe rifugiata. I veneziani pretesero la sua consegna provocando l'ira dei triestini. Il particolare curioso è che il proprietario della barca contrabbandiera sarebbe stato un certo Pamfili. Esiste un qualche collegamento con la nostra famiglia? Ai posteri l'ardua sentenza!¹⁰.

Tornando ad Iseppo, perché dovette o volle trasferirsi? Nell'assoluto silenzio delle fonti possiamo ipotizzare due soluzioni, forse ambedue connesse. Primo: non trovava più spazio nello squero che era stato del suocero ed ora dei fratelli della moglie Domenica, che forse non gradivano la sua ingombrante presenza. Secondo: aveva ricevuto un'offerta che non poteva rifiutare e se sì, quale? Facciamo un passo indietro rileggendo la storia di Trieste vista sotto la prospettiva delle costruzioni navali. È naturale supporre che le popolazioni preistoriche e protostoriche del territorio si siano avventurate sulle sponde del mare per raccogliere molluschi o altro materiale edule. È logico che abbiano preso il gusto anche per il pesce e che pian piano abbiano cercato di catturarlo

9 B. P. CANNARELLA, *I millenni di Trieste*, Italo Svevo, Trieste, 1970, pp. 150-189.

10 A. CHERINI-P. VALENTI, *Il mare di Trieste e dell'Istria*, Ed. Luglio, Trieste, 2004. p. 24.

in vario modo, magari spingendosi anche in acqua. Vedendo tronchi alla deriva avranno pensato di impiegarli e, per meglio stabilizzarli, li avranno scavati e spinti in mare per pescare o anche per spostarsi. Nacquero così le prime barche che vennero utilizzate per millenni ed addirittura realizzate anche in tempi a noi recenti, costituendo una delle maggiori produzioni navali del circondario. Vengono chiamate “zoppoli” e se ne ha una reminiscenza nel toponimo di un approdo poco prima di Sistiana noto come “Canavella degli zoppoli” appunto in ricordo di questo tipo di imbarcazioni in uso da parte dei pescatori locali fino a pochissimo tempo orsono. Nel periodo romano la città, fondata come colonia romana nella seconda metà del I secolo a. C., acquistò una certa importanza sia militare sia commerciale, situata com'era sulla via per l'Istria e l'Illiria e la Pannonia. La costa marina era più avanzata rispetto all'attuale, sottoposta come è stata a massicci interrimenti anche recenti, per recuperare spazi abitativi e commerciali, tanto che il teatro, posto al di fuori delle mura, si affacciava proprio sulla riva con un notevole effetto scenografico. La città possedeva un porto (in zona Campo Marzio) e una serie di scali di modeste dimensioni lungo il litorale: sotto il promontorio di San Vito; a Grignano, in prossimità di alcune ville patrizie; a Santa Croce. In questo periodo, il porto romano di Trieste si sviluppava prevalentemente verso l'attuale lanterna dove si trova Campo Marzio. Sul finire della terra ferma c'erano due isole che, collegate fra loro da una barriera, costituivano il porto delle navi. C'era anche un altro bacino, più o meno ove ora si trova l'attuale piazza Unità, per le attività commerciali e vari porticcioli più piccoli lungo la costa per le attività locali e per i pescatori. Tergeste, che raggiunse il massimo sviluppo sotto Traiano con una popolazione stimata in 12.000 abitanti (solo negli anni sessanta del XIII secolo la città raggiunse nuovamente la consistenza demografica di età romana), era certamente interessata a traffici marittimi ma non abbiamo tracce di cantieri per la costruzione di navi. Certamente costruzioni di minore stanziamento, tipo gli citati zoppoli, venivano realizzate in loco in piccoli stabilimenti di cui però non sono rimaste vestigia¹¹.

La fine dell'Impero Romano di Occidente e tutto il conseguente Medioevo portarono al declino della città il cui sviluppo demografico, causa invasioni, pestilenze, disordini interni, cambiamenti di regime, conflitti con l'emergente Venezia, non solo si arrestò ma si invertì drammaticamente riducendo la città a poco più di un piccolo villaggio. La tendenza della classe aristocratica dominante

11 A. SCUSSA *Storia cronografica di Trieste*, Colombo Cohen, Trieste, 1863, p. 118.

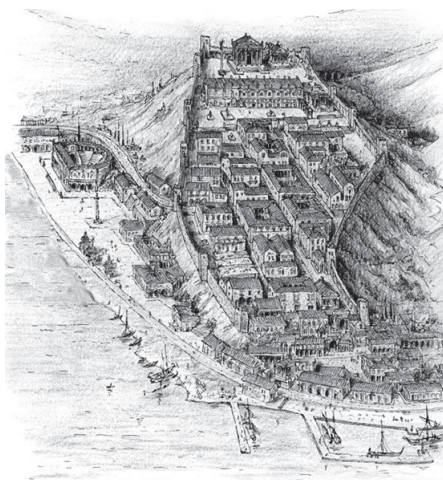


Fig. 2 - Veduta di Trieste romana – Biblioteca civica Attilio Hortis (TS).
Stampa litografata di Alberto Rieger

(che pretendeva di discendere dalle antiche famiglie romane) di orientare la sua economia più sulla rendita da terreni agricoli (di scarsa resa vista la produttività del Carso sul quale la città si proiettava) che sul commercio e gli scambi via mare, resi difficoltosi a partire dal '300, sia dai pirati dalmati, sia dal monopolio imposto dalla Serenissima che controllava tutto il golfo come ultima propaggine dell'Adriatico che considerava vero "mare nostrum", diminuì drasticamente sia la necessità di disporre di grosso naviglio sia quello di costruirne di nuovo o procedere a necessarie riparazioni in cantieri di una certa rilevanza. Dopo un assoluto periodo di assenza di documenti nel merito, bisogna aspettare il Seicento, per trovare tracce di cantieri navali connessi a un'intensa attività portuale. Si legge negli scritti di Antonio Scussa 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"¹².

Robert Elliot, come in realtà chiamato, era inglese, ed era stato incaricato dall'arciduca d'Austria Ferdinando II di progettare un sistema di difesa per il porto di Trieste. Come sotto Maria Teresa, un secolo dopo, anche nel Seicento lo sviluppo portuale si accompagnava a quello militare. Tra i progetti compaiono "un certo numero di grossi vascelli armati". I triestini nell'occasione imposero prezzi talmente alti per il legname delle navi che Robert Elliot, dopo aver chiesto (inutilmente) l'intervento del Capitano della Città, Conte Ascanio di Valmarana,

12 *Ibidem*, p. 119.

dovette rivolgersi altrove. Fu la Baronessa di Eggenberg, proprietaria del Capitano di Adelsberg, a fornirgli il legname necessario. È ben noto che il toponimo Adelsberg è la versione tedesca di Postumia, zona da sempre ricca di boschi specie di querce, ideali per le costruzioni navali; tuttavia, il semplice fatto che i vascelli venissero poi costruiti in loco, a Trieste, fa presupporre l'esistenza già a inizi Seicento di un cantiere navale con manovalanza specializzata. Specificatamente Elliot costruì "due galere e altri navigli". Sebbene siano solo ipotesi, è possibile ritenere che questo cantiere fosse l'antico "Squero di S. Nicolò", considerato il primo cantiere navale triestino¹³.

Lo Squero aveva il nome di una confraternita, quella, per l'appunto, "di San Nicolò", patrono, oltre che delle fanciulle da maritare e dei bambini in genere, cui, almeno da noi, porta i doni il 6 dicembre, anche dei marinai. Rispetto ad altri Comuni medievali, Trieste si distinse sempre per l'assenza di grandi corporazioni di mestiere, il che a sua volta determinò il sottosviluppo di sindacati e associazioni di categoria durante la rivoluzione industriale. L'assenza di confraternite di lavoratori era probabilmente legata al declino economico della città nei "terribili" secoli tra Quattrocento e Cinquecento. Tuttavia, è noto che nel 1588 Niccolò dei Conti di Corret, all'epoca vescovo di Trieste, concesse a un gruppo di marinai che voleva riunirsi in confraternita, l'uso della Cappella di S. Nicolò, fuori Porta Riborgo. E in seguito a ciò, all'insegna di quella commistione religioso-profana propria dell'epoca, la confraternita prese il nome di "Venerabile Confraternita di S. Nicolò" con una serie di norme raccolte nello "Statuto di Matricola" (Mariegole). Si trattava, in nuce, di una serie di norme che garantivano ai marinai che aderivano alla Confraternita, una serie di assicurazioni, tra cui il vitto per i marinai che avevano perso l'ingaggio, un soccorso finanziario per le vedove e/o le famiglie che avessero perso in mare i propri cari e una rudimentale forma di assicurazione sanitaria. Era inoltre previsto un premio per il marinaio coraggioso che avesse salvato un compagno durante l'affondamento di una nave o che avesse salvato dall'annegamento un proprio collega. In cambio la Confraternita teneva in ordine l'omonima Cappella, ne gestiva le messe e teneva acceso un "fanale" sulla cima del "Molo della Porporella" all'ingresso del porto. La Confraternita inoltre ottenne dal vescovo di ottenere "un soldo" per ogni lettera che giungesse a Trieste via nave e "quattro soldi" per ogni staia di frumento giunta nelle stive delle navi. La Confraternita presto crebbe in dimensioni e prerogative, compiendo una svolta importante con l'assoggettamento al vescovado, che le garantì il diritto di

13 Z. SARACINO, *La storia dello squero S. Nicolò*, All News, Trieste, 2020, p. 8.

monopolio su tutti i contenitori di rame impiegati nel commercio dell'olio, un privilegio che si affiancava alla concessione in proprietà e la gestione di uno squero, che diverrà così lo "Squero di San Nicolò".

Tra fine Seicento e inizio Settecento gli altri pochi cantieri presenti erano a gestione familiare: lo storico Kenneth Baker ricorda quelli di Pietro Gallo, Piero Veruda e del "Cesareo Costruttore Navale Piero Nocetti". Ma non c'era una reale concorrenza: lo Squero dominava il settore, specie per quanto concerneva le navi di grandi dimensioni. Nello stesso anno in cui Carlo VI concedeva l'editto di libera navigazione sull'Adriatico (2 giugno 1717), la confraternita stilò un "regolamento dello squero" che conteneva tutte le norme che dovevano essere sempre osservate dal Protto dello Squero della Venerabile Chiesa di S. Nicolò e da tutte le maestranze che erano solite lavorarvi. La proclamata libertà di navigazione non sarebbe uscita dall'alveo delle enunciazioni di principio se non fosse stata fatta rispettare da un adeguato supporto di navi da guerra. Scopo di tutta questa politica, messa in essere dal successo delle armi imperiali nei Balcani dove i mussulmani era stati sconfitti e respinti grazie anche all'azione del Principe Eugenio di Savoia Soisson, era di rendere possibile l'attività della neocostituita Privilegiata Compagnia Orientale Imperiale (*Kaiserliche privilegierte orientalische Kompagnie*) o di Vienna, fondata appunto per iniziativa dell'Imperatore Carlo VI nel 1719. Il 18 marzo 1719 Trieste e Fiume vennero dichiarati porti franchi dell'Impero per gli Asburgo. La Compagnia Orientale trasferì la propria sede quindi da Anversa, dove era sorta, a Trieste lo stesso anno¹⁴.

Carlo VI d'Asburgo, che aveva ottime idee, ma raramente riusciva a tradurle nella pratica, cercò di "spezzare" il monopolio tenuto dal San Nicolò con un cantiere gestito appunto dalla Compagnia Orientale di Vienna. Il nuovo Squero sorgeva nella zona bonificata dalle saline corrispondente pressappoco all'odierno Tergesteo. Il cantiere iniziò a lavorare nel 1719 sotto la guida del genovese Filippo Bellando, in collaborazione con l'ingegnere francese Rinaldo Boyer. Ricordiamo, prodotti da questo cantiere "multinazionale", la nave "Primogenita", così come i tre navigli "S. Leopoldo", "S. Francesco" e "S. Elisabetta". La compagnia, però, andò rapidamente in bancarotta e le sue attività chiuse. Il suo cantiere non decollò mai veramente e dopo essere stato soccorso invano dal governo austriaco nel 1723, che lo affidò al genovese Giovanni Luca Pallavicino incaricandolo espressamente di costruire naviglio armato e lasciando allo squero di San Nicolò la costruzione di naviglio mercantile, venne eliminato nel

14 F. BABUDIERI, *Squero e cantieri a Trieste dal '700 al '900*, Edizioni Lint, Trieste, 1986, pp. 28-29.

1740. Pochi anni prima, ragioni politiche oltre che economiche, consigliavano a Carlo VI di disfarsi (nel 1736) della sua piccola flotta da guerra, che non aveva più ragione di esistere¹⁵.



Fig. 3 - Pianta di Trieste con in F l'Arsenale di Carlo VI

Le cose sarebbero cambiate con il suo successore, la figlia Maria Teresa che salì al trono, non avendo il padre avuto figli maschi, nel 1740 grazie alla Prammatica Sanzione del 1713. Ricordiamo che ereditò tutti i titoli degli Asburgo, ma non quello di Imperatore del Sacro Romano Impero (carica non prevista dalla Sanzione) che fu affidato al marito, Francesco di Lorena. L'arciduchessa d'Austria e regina di Ungheria, Boemia, Croazia e Slavonia emanò nel 1774 l'editto Politico di Navigazione, che regolava tutto il diritto navale influenzando anche sulla formazione dei marittimi e sulle costruzioni navali. Non può sfuggire che questo atto si inseriva nella politica asburgica di accentramento, teso ad eliminare, lasciandone solo una funzione esteriore vuotata di ogni reale potere, ogni autonomia locale compresa quella da secoli gelosamente conservata e difesa dalla nomenclatura triestina, le cui funzioni vennero esautorate ed incamerate dal potere centrale nella figura del Capitano della città, di nomina imperiale¹⁶.

La riorganizzazione di tutta la materia, assieme agli incentivi imperiali concessi alla città ed alle sue attività imprenditoriali e commerciali (tra cui la realizzazione di nuovi quartieri modernamente concepiti ed il conseguente recupero di vaste

15 R. VENTURA, *Armatori navali a Trieste nella prima metà dell'800*, Tesi di laurea Università di Trieste, 1968, p. 8, 17, 25.

16 M. POZZETTO, *Il porto di Trieste dall'800 in poi*, Stabilimento Tipografico Nazionale, Trieste, 1934, p. 19.

aree finora improduttive salvo che per l'estrazione del sale) portarono alla massiccia immigrazione di genti provenienti non solo dal vicino oriente balcanico o levantino in genere, ma anche dall'Europa centrale e dall'Italia settentrionale, e anche dall'Inghilterra. Ciò avrebbe portato in breve a dare alla città un grande sviluppo, anche demografico, e quel carattere cosmopolita ed aperto ad ogni iniziativa che l'avrebbe in breve caratterizzata. Rapidamente si formò, sotto bandiera imperiale, una flotta di una cinquantina di navi di varia stazza che richiedevano manutenzione e riparazioni, oltre che prevedevano la richiesta di nuove imbarcazioni. Una nuova politica cantieristica si rendeva necessaria. Ma i tempi e la mentalità non erano ancora maturi. Infatti, approfittando del riacquisito monopolio, lo Squero S. Nicolò continuava a collezionare privilegi e diritti commerciali, tra cui la riscossione di un tributo per i traghetti Trieste-Capodistria, una sovraimposta del 12% sulle tasse di ancoraggio delle navi che ormeggiavano a Trieste e diversi sussidi concessi direttamente da Maria Teresa. Altrettanto ingente era il patrimonio immobiliare: possedimenti nei borghi di Crosada e Riborgo, una vigna a Scorcola, alcuni campi a S. Pelagio, dietro la Chiesa della Beata Vergine del Mare e a Molino.

Come accennato, le nuove esigenze connesse allo sviluppo del traffico marittimo, richiedevano la costruzione di un sempre maggior numero di navi. Ma per fare questo era necessario uno spazio maggiore, un numero maggiore di maestranze qualificate, dirigenti capaci e soprattutto spazio per immagazzinare gli infiniti materiali che servivano alla costruzione delle navi. Lo spazio però era limitato dato che lo squero sorgeva in un'area ristretta compresa tra la piazza dello Squero Vecchio e parte dell'attuale palazzo del Lloyd (ex)¹⁷. La progressiva crescita dello Squero, tanto nella grandezza delle navi, quanto nel numero, impose che anche si arruolasse nuova manodopera al di fuori dei triestini; e presto lo Squero si adoperò a ingaggiare operai di Rovigno, famosa dai tempi antichi per la produzione d'imbarcazioni. E nel 1749 lo Squero arruolò come dirigente dei lavori proprio un responsabile dei lavori proveniente da un noto squero di Rovigno, appunto il nostro Iseppo Pamfili (Panfilo).

La confraternita aveva assunto Iseppo quale "proto", ovvero capo maestranze, capo operaio, direttore dei lavori. Quando Iseppo si avvicinò alla sessantina, venne sostituito dal figlio Odorico. Odorico, nato nel 1730 secondogenito della famiglia (morto nel 1799), aveva ereditato dal padre quella determinatezza e spirito di avventura che lo avevano spinto, giovanetto, tanti anni prima, a cercare la sua fortuna lontano da casa. Ma a ciò doveva aver aggiunto del suo e precisamente

17 A. TRAMPUS, *Vie e Piazze di Trieste Moderna*, Trieste, 1989, in "Trieste di Ieri ed Oggi", 24 gennaio 2017, p. 1.

ambizione, consapevolezza delle sue potenzialità ma soprattutto abilità imprenditoriale. Certamente si accorse che il suo futuro era troppo costretto in una posizione di dipendenza nell'ambito dello squero San Nicolò, ma soprattutto che questo era ormai alla fine della sua lunga vita per naturale decadenza fisiologica.

Nel suo periodo passato al vecchio squero, prima assieme al padre e poi da solo, ebbe modo non solo di impraticarsi nel mestiere e nella gestione del personale e degli affari in genere, ma anche di conoscere personaggi interessanti che gli saranno utili nel prossimo futuro, in particolare il citato Pietro Nocetti e Gerolamo Davanzo di cui avrebbe sposato la figlia Luchina, di anni 19 essendo nata il 9 febbraio 1735 maritandosi il 18 febbraio 1754. Che dovette raggiungere ottimi risultati è comprovato da una lettera inviatagli dal governatore della città e porto di Trieste conte Carlo de Zinzerdorf, che nel dicembre del 1781 gli trasmetteva i complimenti dell'ambasciatore austriaco a Londra (conte di Belgiojoso) per una nave giunta a Londra ed apprezzata per le qualità nautiche e costruttive per cui auspicava la realizzazione di altre 100 consimili e lo invitava a proseguire nella feconda attività¹⁸. Pensò allora di mettersi in proprio e realizzare un nuovo cantiere, più capace e moderno, e soprattutto di sua proprietà. Ma in ciò si doveva scontrare sia con le resistenze della città sia con l'inerzia della burocrazia asburgica che sarà stata anche efficientissima, ma certamente letargica, come aveva amaramente sperimentato lo stesso principe Eugenio che pure era stato in più volte il salvatore dello stato.

Nello stesso 1781 Odorico inviava una petizione alla Direzione delle Fabbriche per ottenere la concessione di un fondo adiacente la zona non ancor edificata del borgo teresiano, sulle sponde del torrente Klutsch, dove già esisteva un piccolo squero di proprietà del già citato Nocetti. La Direzione era ben conscia che il vecchio squero San Nicolò non poteva più produrre e che doveva essere sostituito, ma non si decideva sul posto da scegliere. Dopo varie proposte si giunse a due possibili soluzioni, una individuata dal viceispettore della stessa Direzione, tale Antonio Humpel, che indicava un posto dietro il Lazzaretto Vecchio, ed un'altra dell'arch. Carlo Dini che proponeva un sito praticamente coincidente con la proposta di Odorico. Il capitano del porto, Giuseppe Bonomo il 3 novembre 1781, inviava una relazione in cui stroncava la scelta di Antonio Humpel perché troppo esposta ai venti di grecale, ma anche quella del Dini insinuando che ci sarebbero stati dei motivi di interesse personale in quella scelta. Proponeva allora una terza soluzione individuata sulla strada che conduce al Lazzaretto Vecchio, dopo la Fabbrica delle Maioliche a conveniente distanza dal mare e ciò per allontanare al più presto dalla

18 Proprietà eredi Siegrid Mohs.

città e dal porto tutti quegli incomodi che la presenza di un cantiere comportava. In realtà un accurato esame del progetto di Humpel e delle piante ad esso allegate, dimostra che la scelta del Lazzaretto Vecchio era solo un'alternativa, in quanto la zona migliore era la stessa di quella del Dini e quindi di Odorico.

Nel 1782 la Direzione delle Fabbriche incaricava proprio il Dini a proporre un progetto completo per l'installazione di un nuovo squero nel sito da lui già indicato che era appunto quello di Odorico che allora si chiamava con il nuovo cognome Panfili. Per due anni però la citata burocrazia agì con la consueta lentezza o meglio non agì affatto, tanto che il Panfili nel 1784 inviava una nuova richiesta, rimasta senza risposta ed ancora nel 1786 una terza, finalmente accolta. Egli

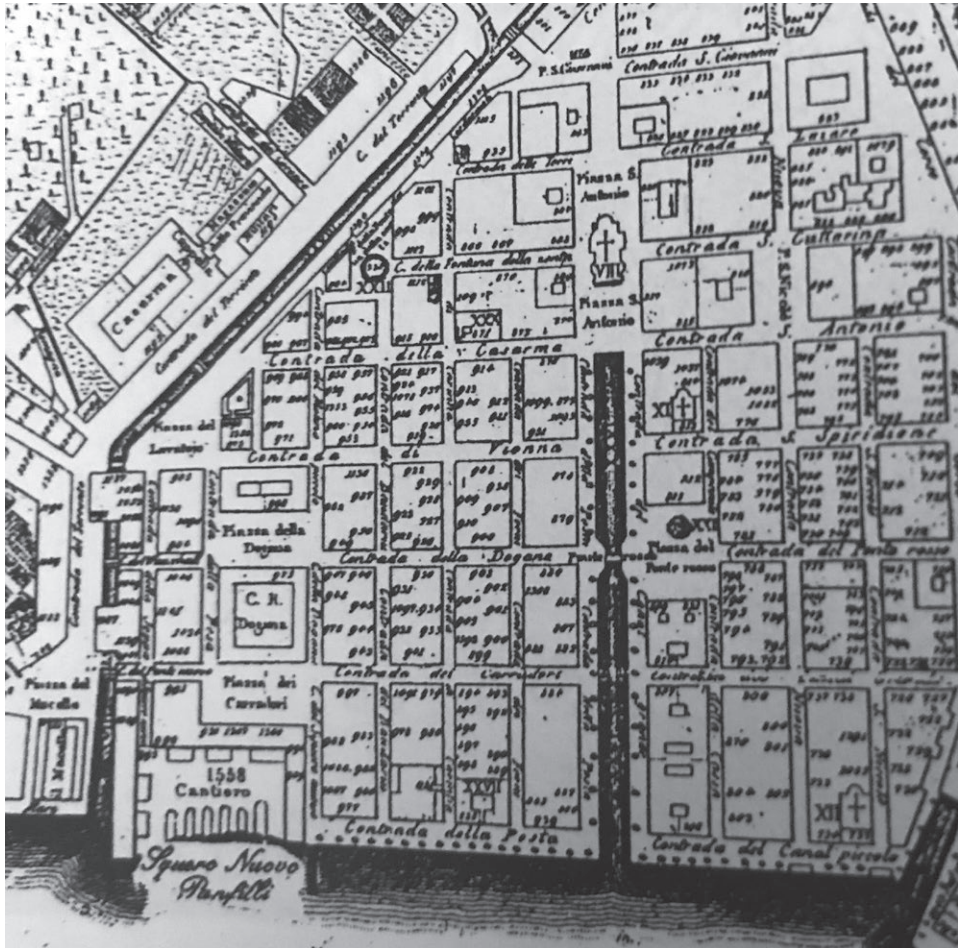


Fig. 4 - Pianta di Trieste con l'indicazione dello "Squero Nuovo Panfili"

proponeva di acquistare tutto il terreno già occupato dallo squero Nocetti, ma anche quelli adiacenti su cui realizzare, a proprio totale carico il nuovo squero. Appunto nel 1788 la Direzione della Fabbriche dava il proprio beneplacito accogliendo il piano Dini/Panfili accettando la zona limitrofa al Borgo Teresiano. Ed il 22 settembre di quell'anno una Sovrana Risoluzione rendeva operativo il progetto facendo stipulare in data 17 luglio 1789 un regolare contratto stilato su nove capitoli tra il rappresentante del governo cesareo, Consigliere Francesco Filippo de Roth ed il costruttore navale Odorico Panfilli.

Per ironia della storia, il 14 luglio (presa della Bastiglia) segna l'inizio di una nuova era e dopo pochi giorni, quella dello squero, che sarà noto come Nuovo Squero o Squero Panfilli.

Purtroppo, come in tutte le cose belle, anche in questo caso c'era, in fondo, del veleno, di cui Odorico non si rese conto e che avrebbe creato non pochi problemi nel futuro. Questo veleno era contenuto nella clausola numero sei che obbligava il possessore del cantiere ad ospitare nell'interno della sua struttura anche qualunque altro costruttore che ne avesse fatto richiesta, impiegando le strutture e le apparecchiature esistenti. Ciò voleva dire - anche se si prevedeva una specie di affitto per l'uso - allevare le serpi in seno, facilitando la concorrenza. Ma ciò si sarebbe manifestato solo in seguito. Dalla lettura del contratto si possono ricavare altre interessanti notizie. Per prima cosa le dimensioni della concessione. Viene indicata una misura di klafter quadrati 2878 comprendenti il fondo acquistato ora (indicato come Fondo erariale nelle saline) e due fondi contigui (già riacquistati dall'Erario) di possesso di Francesco Antonio Slumpel e Francesco Fraisinger. Ciò corrisponderebbe ad una misura totale di circa 10.360 mq. Tali fondi si estendevano su un terreno già occupato da saline, sulla sponda sinistra del torrente Klutsch (avrebbe dovuto scorrere al posto delle case che ora stanno tra via Ghega e via Geppa), che dovrebbe essere il torrente poi chiamato Settefontane che assieme al torrente Farneto (Starebreck) avrebbe formato il Torrente Grande, aggettando inoltre su quella che sarebbe stata la piazza dei Carradori prima e poi della Chiesa Evangelica (ma ciò solo in un futuro lontano) spingendosi fino al mare, che allora era molto più avanzato, occupando quella che è ora via Cavour e il palazzo sede di un albergo (già Jolly). Naturalmente il fondo era paludoso e dovette essere rinforzato con centinaia di pali di rovere piantati in profondità¹⁹.

Odorico Panfilli sarebbe spirato il 7 settembre 1799, lasciando una cospicua fortuna, divisa secondo le sue disposizioni testamentarie tra figli, figlie e moglie

19 C. PREZIUSO, *Venezia e le sue lagune*, Associazione Culturale Alismodi, 2018, p. 42.

(costituita da varie voci ammontanti a circa 100.000 fiorini, oltre al valore del fondo su cui era costruito il cantiere ed i suoi edifici ed al possesso di ben 18 stabili oltre a varie compartecipazioni in società varie e carature di tre navi). Lasciava disposizioni ben precise anche per la conduzione del cantiere (che aveva raggiunto ottimi livelli di produttività ed i cui prodotti erano apprezzati e che contava una manodopera fissa di circa trenta dipendenti, oltre ai lavoratori occasionali) affidata ai suoi figli, il primogenito Giuseppe (così chiamato in onore del nonno), Gerolamo (che poi continuerà la famiglia) e Vincenzo. Francesco fattosi sacerdote rinunciò all'eredità. L'ultimogenito Giovanni Michele vendeva la sua parte d'eredità ai fratelli per 60.000 fiorini e si traferiva a Graz, dove acquistò un castello da lui rivenduto poco tempo dopo.



Fig. 5 - Ritratto di Odorico Panfili di autore ignoto (Proprietà eredi Siegrid Mohs)

La città avrebbe vissuto un periodo alquanto convulso. Dal 23 marzo 1797 al maggio dello stesso anno (un paio d'anni prima della morte di Odorico), avrebbe sopportato la prima occupazione francese, di scarso impatto salvo il versamento di cospicue indennità di guerra, culminata nella stessa visita del Generale Bonaparte che vi arrivò alle sei e trenta del mattino del 29 aprile alloggiando nel Palazzo dei Brigido, lasciandolo il giorno dopo. Un curioso aneddoto. Chiedendo di vedere il porto, fu condotto anche al molo San Carlo dove pare avesse esclamato: "È questo il molo del quale ogni pietra aveva costato a Maria Teresa uno zecchino?", poiché si raccontava che durante la costruzione del molo, le pietre utilizzate, dopo essere state scaricate, venissero asportate di notte e riportate il giorno successivo come nuove forniture, riuscendo così a far pagare due volte ogni carico e facendo crescere enormemente il costo finale dell'opera. Se i due fatti siano veri (anche se probabili) è ancora un mistero. Si sarebbe successivamente recato a Palmanova per far firmare la pace di Campoformio nella villa Manin (17 ottobre 1797) che determinava la fine della secolare Repubblica di Venezia e la sua consegna all'Austria²⁰.

Per concludere il periodo francese si ricorda che la seconda occupazione fu un po' più lunga andando dal 19 novembre 1805 (dopo la battaglia di Austerlitz) al 4 marzo 1806 quando ritornò all'Austria. L'occupazione francese comportò gravi balzelli sia sotto forma di contributi diretti sia come mancia ai vari comandanti per alleggerire le condizioni imposte alla città. Infine, la terza, quando la città, assieme all'Istria, la Dalmazia, la Carniola e la Croazia, passarono direttamente alla Francia (dopo il trattato di Schönbrunn) costituendo le Province Illiriche, il cui capoluogo fu fissato a Lubiana con grande scorno di Trieste. Questo periodo durò dal 19 maggio 1809 al 2 novembre 1813, quando la città fu assalita da truppe austriache appoggiate da navi inglesi che la bombardarono. In compenso le truppe francesi asserragliate in castello risposero al fuoco, i cui risultati si vedono ancor oggi per certe palle di cannone sulla facciata del teatro Verdi. Pare che per lasciare la città furono pagati altri 50 milioni di fiorini, ma almeno la città poteva riprendere la sua vita e la sua espansione demografica, edilizia e commerciale. In questo periodo come sopravvisse il cantiere? Non si hanno documentazioni esaurienti in merito. Probabilmente non vi fu uno sviluppo. L'Austria, nel periodo in cui occupava la città aveva ben altri pensieri di quello che occuparsi di un cantiere in una città lontana dal suo baricentro politico militare.

20 A. APOLLONIO, *Gli anni difficile delle province illiriche*, in "ACRSR", vol. XXVIII, Trieste-Rovigno, 1988, pp. 17-20.

La Francia non poteva sviluppare il commercio marittimo, e quindi incoraggiare le costruzioni navali, dato lo stretto embargo che l'Inghilterra effettuava lungo tutte le sue coste, comprese quelle dell'Adriatico che era facilmente controllabile. In verità dopo la battaglia di Trafalgar del 21 ottobre 1805 in cui la flotta francese (e quella spagnola sua alleata) fu distrutta, Napoleone diede il massimo impulso per allestirne una nuova affidando commesse a tutti i cantieri dell'Impero. Al porto di Trieste aspettarono 540.000 franchi che dovevano servire per fortificarlo, demolire alcune navi russe bottino di guerra e soprattutto riarmare alcuni vascelli e costruire uno da settantaquattro cannoni (nave di linea) ed una fregata pesante da quarantaquattro. Una ghiotta occasione per lo squero. Ma per vari motivi lo si scartò, adducendo la giustificazione che le sue dimensioni ed attrezzature erano inadeguate. I tecnici francesi inviati allo scopo (ingegneri Tupinier e Lefevre, oltre al cap. Nouvel) pensarono di realizzare un nuovo cantiere che, guarda caso, fu ipotizzato nei pressi del Lazzaretto Nuovo. La cosa in effetti, dopo un primo inizio, non andò in porto, anche grazie all'assedio austro/inglese del 1813 ed il conseguente bombardamento che provocò non pochi danni anche al nostro squero che si trovava proprio sulla linea del fuoco²¹.

Il 3 maggio 1813 (pochi mesi prima della fine della terza occupazione francese) moriva Giuseppe Panfilli, che peraltro per due mesi circa agli inizi della occupazione era stato imprigionato e confinato nella fortezza di Palmanova come (forse) elemento filo austriaco ma soprattutto garante, con le sue ricchezze, del pagamento, assieme altri notabili, delle ingenti somme di indennità di guerra richieste alla città. Per questo fatto si sarebbe inoltrata richiesta di risarcimento al governo di Vienna che rimborsò nel maggio del 1833, fiorini 15.010,3/4 a titolo di saldo spesa²². I nuovi conduttori, i fratelli Gerolamo e Vincenzo, sfruttarono abilmente la nuova situazione che si era venuta a creare con l'instaurazione della pace generale che richiedeva un grande sviluppo del commercio (svolto soprattutto per via marittima) per i rinati bisogni dell'economia. In breve, lo squero fu investito da nuove commesse e tutti gli scali furono occupati da navi in riparazione o costruzione. Ma ovviamente anche altri costruttori ne erano invogliati, il che portò al ricorso alla famosa clausola del contratto iniziale e l'accensione di controversie tra i Panfilli ed altri concorrenti.

Ai primi del 1815 un tale D'Ossvaldo Angeli volle gettare sugli scali dei Panfilli un suo battello, accatastando il relativo legname nei magazzini dello squero,

21 A. ANGELI-L. VERONESI, *Passeggiando per Trieste*, in "Meridiano di Trieste", n. 44, Trieste, 1985, p. 201, 207.

22 Biblioteca Civica-Archivio Diplomatico di Trieste, *Bellica Contribuzione*, 4/05/1833, n. 3671/1231.

provocando notevole disagio ai lavori. I fratelli protestarono ed il concorrente rispose con una formale denuncia presentata l'8 febbraio accusando i legittimi proprietari del mancato rispetto delle clausole del vecchio contratto. Dopo un lungo iter giudiziario il Governo diede ragione ai Panfili e così in una successiva occasione.

Dagli atti traspare che gli spazi a disposizione cominciavano ad essere troppo ristretti. I prossimi sarebbero stati anni interessanti. Dal 1780 al 1814 si sarebbero varate oltre seicento navi di vario tonnellaggio. Ma due soprattutto avrebbero avuto un posto nella storia delle costruzioni e della navigazione.

Il 2 novembre 1818, festa del patrono di Trieste (oggi si festeggia il giorno dopo), veniva varato il primo battello a vapore che avrebbe percorso l'Adriatico. Si sarebbe dovuto chiamare *Imperatrice Carolina d'Austria*, moglie da due anni dell'Imperatore Francesco I (una storia la sua alquanto complicata) e zia del futuro imperatore Francesco Giuseppe, ma il governo austriaco non acconsentì. Così la nave assunse solamente il nome di Carolina. Era in realtà un piroscampo a pale, mosso da due ruote laterali, tipo quelle che si sono viste in molti film navigare sul Mississippi, azionate da una macchina a vapore alternativa di due cilindri costruita a Glasgow da James Cook, a carbone. La nave era lunga circa ventidue metri, aveva anche un albero per issare delle vele (qualora la macchina si rompesse), aveva un paio di cabine ed al centro montava un lunghissimo camino, che sarebbe stato presente anche sulle successive navi a vapore per evitare che i bruscoli incandescenti del carbone cadessero sul ponte incendiando qualcosa²³.

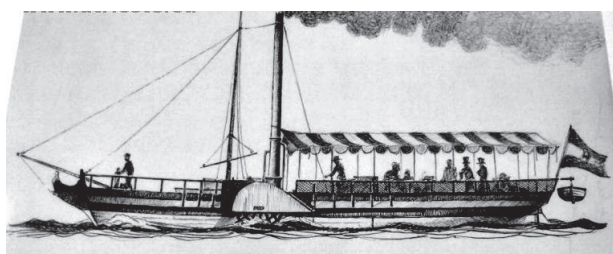


Fig. 6 - La nave Carolina (Archivio Arena di Pola n. 1764, 3.11.1971) (squero 34 bis.png)

L'iniziativa era legata al fatto che l'Austria, a differenza di altri stati, non aveva ancora nessun bastimento in grado di viaggiare controcorrente. Così il governo, circa un anno prima, lanciò un invito ad organizzare una linea di navigazione

23 AA.VV., *Quassù Trieste*, Cappelli, Treviso, 1968, p. 188.

concedendo al proprietario il monopolio e l'esenzione da ogni dazio. Un americano di Filadelfia, tale John Allen, stabilitosi da tempo a Trieste si offrì di organizzare la linea di navigazione Trieste – Venezia e commissionò la nave (ancora in legno) allo squero Panfilli. Il varo fu un successo e ricevette l'acclamazione di una gran folla di cittadini. Un mese dopo la nave effettuò le prove in mare percorrendo 18 miglia marine in due ore con grande soddisfazione dell'Allen che si complimentò anche per l'eleganza dello scafo uscito dal cantiere. Il 4 dicembre 1818 la nave fece il viaggio inaugurale arrivando a Venezia dopo undici ore. Sembra un tempo lunghissimo, ma per quel periodo era un successo dato che la nave portava molte persone e merci che altrimenti avrebbero dovute essere veicolate su carri o carrozze. Il servizio su terra più veloce impiegava almeno il doppio di tempo. Il prezzo del biglietto variava da otto a cinque fiorini e poco più a seconda del posto. L'anno dopo l'Allen vendeva la nave ad un inglese, anche lui residente in Trieste, tale William Morgan che continuava l'attività. Ma nel dicembre del 1819 la nave ebbe un'avaria davanti Grado e fu rimorchiata a Trieste, dove fu demolita (forse a Venezia) e la macchina montata su un'altra nave, la Carolina seconda, armata a Venezia, che però, dopo il primo viaggio del 15 aprile 1821 sotto la bandiera della I.R. Privilegiata Compagnia di navigazione a vapore tra Trieste – Venezia, dovette durare pochi anni²⁴.

Interessante anche se non fortunata avventura, fu quella della nave Civetta, lanciata in mare dal nostro cantiere nel luglio del 1829. Lo scafo era stato progettato dal proto Vincenzo Zanin e finanziato da Carlo Fontana che poi avrebbe sposato Emilia Panfilli, figlia del successivo proprietario del cantiere. I Fontana erano un'importante e ricca famiglia che si illustrò anche per meriti mecenatici a vantaggio dell'arte e della pittura raccogliendo una ricca collezione di opere. Dal loro matrimonio nacque Pia, accanita collezionista, che sposò a sua volta Giacomo Zammattio che sarebbe divenuto un importante architetto autore, tra l'altro della Stazione Marittima di Trieste. Comunque, il Fontana, abile imprenditore, finanziò questa nave a due alberi, sempre in legno, di 48 tonnellate di stazza che montava una macchina a vapore da sei cavalli pari a 4,4 kW con caldaia in ghisa, realizzata dalle officine Schwarzenberg di St. Stephan in Stiria. Dato che in Stiria ci sono varie cittadine con quel nome non si è in grado di maggiori precisazioni. La cosa notevole era che tale macchina azionava non le due solite ruote laterali, ma un asse centrale fuoriuscente dalla poppa, tra timone e stella morta, su cui si

24 M. DI BEVILACQUA, *Descrizione della fedelissima imperiale e regia città e porto franco di Trieste*, Italo Svevo, Trieste, 1982, p. 87.

innestava un'elica a vite di Archimede, ideata da un macchinista chiamato Francesco Hermann. Il tutto seguiva il progetto di Giuseppe Ressel che si riteneva il primo ad aver sistemato l'asse con l'elica non fuoribordo lateralmente, ma in linea con la mediana della nave²⁵.

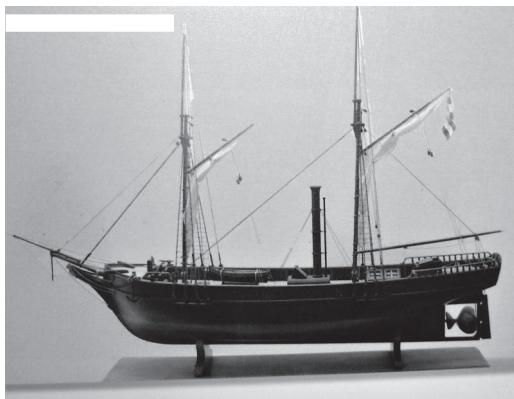


Fig. 7 - La nave Civetta (civetta.png)

- 25 A. TOROS, *L'elica di Ressel*, in "Piccolo Illustrato", n. 46, Trieste, 1979, Cherca (Krka in croato) dove aveva fatto i primi esperimenti con le eliche. Ora continuò i suoi studi sull'argomento facendo esperimenti per la loro applicazione sulle navi facendosi costruire dallo Hermann un'elica di 50 cm di diametro. Nel 1827 ottenne un brevetto austriaco per la sua invenzione ma non riuscì a farsi finanziare il progetto e fallì anche il suo tentativo di fondare la Società Austriaca di navigazione con navi a vapore munite di elica. Nel 1829 andò a Parigi per ottenere consensi. Realizzata un'altra elica suscitò l'interesse di molti, ma per ingenuità venne truffato da una società francese e tornò a Trieste dove il governo austriaco aveva dimostrato nuovo interesse allo sviluppo dell'idea. Si arrivò quindi alla costruzione della Civetta ed alle prove con un'elica di 1,5 m. Purtroppo le prove a mare non furono un successo, anzi furono un fallimento, non per carenze della nave o errori di progettazione, ma perché scoppiò una conduttura del vapore per cedimento di una saldatura a stagno. I suoi detrattori si rivolsero al Capo della Polizia di Trieste che, prudentemente, vietò la riparazione e la continuazione delle prove. Ressel ricorse, il processo durò più di un anno e lui fu finanziariamente rovinato. Ma c'è di più e di peggio. Attorno al 1840 sarebbe arrivata a Trieste una goletta a vapore inglese chiamata Archimedes che montava un sistema di propulsione analogo a quello del Ressel, costruita nel 1838 da a Londra. In realtà studi sulla propulsione ad elica erano stati condotti da tempo finché nel 1835, due inventori in Gran Bretagna, e Francis Pettit Smith, iniziarono a lavorare separatamente sul problema. Smith, un agricoltore che fu affascinato dalla propulsione ad elica, fu il primo a depositare un brevetto per la propulsione ad elica il 31 maggio, mentre Ericsson, un ingegnere svedese che lavorava in Gran Bretagna, registrò il suo brevetto sei settimane dopo (il brevetto austriaco era del 1827). Ressel fu altamente contrariato ed incominciò a cercare di ottenere giustizia. Poco dopo il governo inglese indisse un concorso con un premio di 20.000 sterline per appurare e premiare la primogenitura. Ressel inviò tutta la documentazione ma gli fu detto che questa era andata perduta. Così il premio fu suddiviso tra cinque inglesi. Deluso, Ressel abbandonò la sua attività di inventore occupandosi solo della sua attività di forestale (i boschi di pino nero attorno a Trieste sono opera sua) ammalandosi purtroppo di tifo a morendo a Lubiana nel 1857. Solo un anno dopo ebbe un tardivo riconoscimento. In Italia e nemmeno a Trieste (dove gli è stata dedicata una via) non è abbastanza noto e riconosciuto, anche se proprio pochi mesi orsono gli è stata finalmente eretta una statua sulle Rive. Non così in Austria (e nel suo paese natale) dove gli era stata dedicata la banconota da 500 scellini che sul verso riporta l'immagine proprio della nave Civetta.

A Giuseppe deceduto nel 1813 erano succeduti nella conduzione dello squero i suoi fratelli che già vi lavoravano, Gerolamo morto nel 1831 e Vincenzo Andrea morto nel 1822. I lavori procedevano bene e le commesse numerose. Conseguentemente ci si aspettava un futuro roseo. E lo sarebbe stato se non fosse intervenuto il citato testamento di Odorico che stabiliva che gli utili si sarebbero dovuti dividere non solo tra gli eredi diretti, ma anche tra i loro eredi, anche se non contribuivano ai lavori. Per questo motivo, visto che gli utili si disperdevano in molti rivoli, anche improduttivi, generando incomprensioni e dispute tra i vari membri, la famiglia decise, in comune accordo, di attivare un'altra clausola del testamento che prevedeva la possibilità di vendere il cantiere e metterlo al pubblico incanto. Così fu fatto nel 1834. Inaspettatamente la gara fu vinta da un altro Panfilli e precisamente Antonio Francesco Giuseppe, figlio di Gerolamo, nato nel 1810 e quindi all'epoca abbastanza giovane (24 anni). Questi aveva già lavorato nel cantiere e il padre aveva provveduto a dargli un'ottima preparazione tecnica in Inghilterra e presso altri importanti cantieri esteri. Non sentendosi forse all'altezza del compito questi decise di associarsi ad un tecnico di grande fama e capacità, Gaspare Tonello, titolare dal 1820 della cattedra di costruzioni navali all'Istituto Nautico di Trieste erede (tra varie vicissitudini) di una scuola fondata da Maria Teresa nel 1753 nel suo tentativo di creare una tradizione marinara austriaca. Tonello avrà poi nei decenni successivi notevole successo come fondatore del Cantiere San Marco (1839) la cui storia è molto interessante ma esula da questa relazione²⁶. Tonello introdusse nello squero Panfilli le nuove metodiche di costruzione che erano proprie della sua preparazione ingegneristica e scientifica. Ciò fu prodromo di nuovi successi. La Prima Società di Navigazione sul Danubio, fondata a Vienna nel 1829 da due inglesi, dopo aver pensato di affidare una commessa di costruzione di sei navi a cantieri inglesi, fu convinta, anche grazie alla buona fama del cantiere triestino, di affidargli i lavori. Nel 1834 fu varata la prima nave, la Maria Dorotea, sempre in legno e a pale, costata 102.000 fiorini che alle prove in mare superò la velocità di dieci nodi. Grazie a questo successo la Società confermò la commessa e furono costruite il Principe Clemente Metternich, lo Stambul, il Ferdinando, il Seripersas ed infine il Crescent²⁷.

Questi risultati però mettevano in evidenza un fatto che non poteva sfuggire ai benpensanti ed effettivamente era ben chiaro anche ad Antonio Francesco Giuseppe. Le aumentate esigenze dei trasporti richiedevano navi sempre più grandi

26 A. RAMPATI, *Un Leonardo dei giorni nostri*, Italo Svevo, Trieste, 2007, p. 25.

27 G. PINGUENTINI, *San Giacomo*, in "La Porta Orientale", n. 5-6, Trieste, 1948, p. 43.

e sempre più veloci. Ciò comportava stazze e dimensioni sempre maggiori e motori sempre più potenti. Le navi in legno non potevano rispondere a queste esigenze e sarebbero state sostituite da navi in ferro. Ciò richiedeva personale specializzato di diversa e più complessa preparazione e soprattutto scali più grandi e bacini di varo più profondi e maggiori. Cosa che lo squero Panfilli non poteva assicurare neppure con grandi sforzi. Già nel 1834 Antonio aveva avanzato un'istanza al governo perché fosse dragato il fondo marino antistante e costruito un molo aumentando la capienza del cantiere. Nel 1835 il costruttore veniva convocato e dopo alcuni mesi assicurato che la sua domanda era all'esame. Ma avendo successivamente il governo ipotizzato una nuova sistemazione del Borgo Tereciano, che tra l'altro prevedeva la realizzazione di quello che sarebbe diventato poi il Corso Cavour (già via della Stazione) che avrebbe strangolato il cantiere privandolo dell'accesso al mare, la pratica venne archiviata.

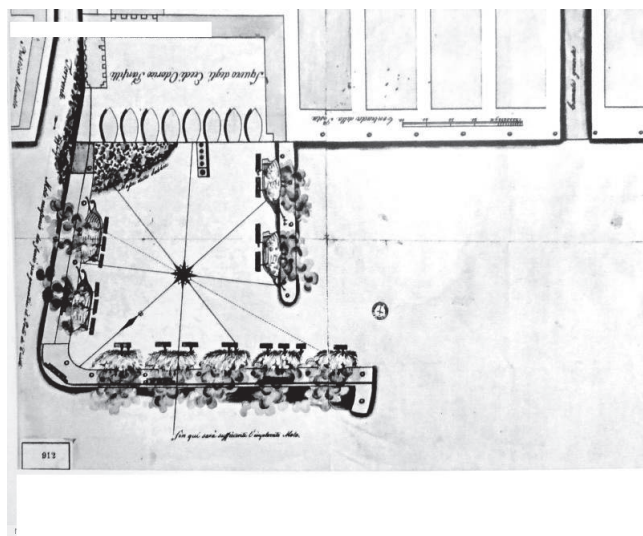


Fig. 8 - Progetto di ampliamento dello squero

Nel frattempo, la cooperazione con il ricordato Tonello, che ambiva ad avere un cantiere proprio, veniva prima ad incrinarsi e poi ad interrompersi anche per vie legali. Pur tuttavia nel 1844, in occasione della visita dell'Imperatore Ferdinando I, questi presenziò al varo della scuna Hitra ed elogiò la meritevole opera del Panfilli. Questi, l'anno precedente, aveva fatto abbattere alcuni edifici di servizio del cantiere guardanti sulla piazza dei Carradori facendo erigere un notevole edificio lungo tutta la piazza. Doveva ospitare la direzione ed anche fungere da abitazione per la famiglia del Panfilli, cosa che fece effettivamente fino al 1882.

Era dotata di due grandi portoni sovrastati da due targhe in bronzo riportanti la scritta Cantieri Panfilli anno MDCCCXXXIII sormontata da un'immagine di una figura femminile dietro la quale si intravede il cantiere con una nave sullo scalo. L'edificio esiste tutt'ora sulla piazza già chiamata dei Carradori e poi della Chiesa Evangelica e, dal 1942, M.O. Odorico Panfili, e la facciata, restaurata, è rimasta intatta.

Nel 1845 nel cantiere fu gettato e varato il più grande veliero mai allestito a Trieste, chiamato Nuova Argentina, ordinato dal commerciante triestino barone Ambrogio Ralli di famiglia originaria dall'isola greca di Chios, giunto a Trieste nel 1821 che già aveva commissionato tre brigantini (Ambrogio, Agesilao e Costantino). Nel 1850 il cantiere Panfilli realizzò quella che rimane la sua commessa più prestigiosa, tanto nel ruolo, quanto nella committenza: si trattava della prima nave da guerra moderna costruita a Trieste, la corvetta a vapore S. Lucia. Il progetto, a cura di Giuseppe Tonello (1810-1869), era stato voluto dallo stesso governo austriaco, specificatamente dal viceammiraglio dell'Imperial regia marina Dahlerup. Una nave "imperiale", insomma. Il 16 maggio 1850 il giovanissimo imperatore Francesco Giuseppe ammirò il cantiere Panfilli dall'alto della coperta della corvetta, ormai ai suoi ultimi ritocchi. L'ingegner Scheffer gli mostrò anche il nuovo modello di timone, inventato dal francese Fouqué. Il varo della nave, il 24 giugno 1850, avvenne invece alla presenza dell'Arciduca Giovanni. Mentre i triestini si affollavano sul molo Klutsch, la nave venne fatta scivolare dolcemente lungo lo scalo. Tuttavia, a causa delle intense piogge dei giorni precedenti, il legname dello scivolo si era ingrossato e presto la corvetta rimase incastrata. Oltre duecento operai provarono, mentre l'arciduca guardava perplesso, a smuovere l'imbarcazione. Verso le diciassette (il varo avrebbe dovuto avvenire alle dieci), la nave si smosse di qualche metro, salvo bloccarsi nuovamente. Infine, alle venti di sera, la corvetta finalmente scivolò in acqua, tra gli applausi dei presenti.

Ma ormai il cantiere era alla fine della sua vita. Nel 1851 venne ricoperto il torrente Klutsch e nel 1857 fu terminato il tratto finale – da Lubiana a Trieste (progetto di Carlo Ghega cui fu intitolata proprio una via vicino allo squero) delle Ferrovie Meridionali ed approvata la costruzione della stazione di testa che è quella centrale sulla Piazza della Libertà – della Vienna-Trieste, terminata nel 1878. Ciò avrebbe potuto anche permettere la sopravvivenza dello squero, pur con le limitazioni già ricordate, se non fosse stato deciso di collegare la parte centrale della città, prolungando via della Posta, con il nuovo piazzale della erigenda stazione (quella via che diverrà corso Cavour), tagliando fuori il cantiere dal suo sbocco sul mare, riducendone gli spazi e soprattutto impedendo i vari. Fu

così che nel 1852 (pare il 23 ottobre) si avviarono le trattative tra l'Amministrazione comunale ed il Panfilli per la definizione della controversia ed il 18 giugno 1853 veniva stipulata una convenzione che prevedeva la cessione al Comune di parte dell'area su cui sorgeva lo squero con la conferma di proprietà al titolare per la restante parte e l'aggiunta di un ulteriore lotto ottenuto in parte da altri lotti ed in parte dalla copertura del torrente Klutsch. Restava di proprietà privata anche l'edificio direzionale di Piazza dei Carradori.

Per inciso il contratto prevedeva che tutta l'area ceduta al comune avrebbe dovuto essere impiegata per il bene pubblico e occupata anche da giardini. Pare che molto dopo il Comune non ottemperasse compiutamente a questa clausola e gli eredi Panfili aprirono un contenzioso legale da cui risultarono soccombenti. Comunque sia, in breve si giunse al completo abbattimento di tutti gli annessi al cantiere ed agli scali e la successiva realizzazione della Via della stazione e di un edificio della Dogana.

Terminò così la vita di una realtà imprenditoriale durata dal 1789 al 1853, poco meno di un secolo, che aveva resa famosa la cantieristica triestina rendendola apprezzata in tutto il mondo. Se ciò comportò anche la fortuna della famiglia proprietaria, fatto indiscutibile, comportò altresì il benessere di molti triestini e nel suo piccolo, di tutta la città.

LA FAMIGLIA PAMFILI

Quando ai primi del '600 la famiglia acquistò grande fama e potenza grazie all'elezione a Papa (Innocenzo X) di un suo membro e il successivo aumento del suo prestigio con il titolo principesco e la concessione di grandi proprietà terriere, di feudi e di ricchezze, gli scrittori di cronache, per ingraziarsi i potenti del momento, inventarono fantasiose genealogie facendo ascendere la famiglia addirittura al secondo re di Roma Numa Pompilio (754-673 a.C.), mitico introduttore nell'urbe della religione e dei costumi civili. Secondo loro, questi si sarebbe in realtà chiamato Numa Pamfili essendo stato poi il suo nome corrotto in Pompilio nei secoli successivi. Ma non era il caso di andare così tanto indietro nel tempo. Ci sono documenti lapidei che certificano a Roma, negli ultimi anni prima di Cristo e nei secoli successivi, la presenza di una *gens* che avrebbe dovuto avere una certa importanza. Uno di questi frammenti è stato rinvenuto proprio in Piazza Navona (l'antico stadio di Domiziano) che sarebbe diventata in seguito il baricentro del potere della famiglia (il relativo primo palazzo, un altro sarebbe

stato edificato all'inizio di via del Corso, la chiesa di Sant'Agnese, la fontana dei quattro fiumi). In realtà molti di queste iscrizioni sono riferibili a liberti che però portano tutti il nome "*Pamphilius*" che, secondo l'uso, avrebbe dovuto essere quello del padrone che li aveva liberati di cui assumevano il "*nomen*" integrandosi così in quella gens.

L'origine probabilmente va ricercata nella regione della costa meridionale dell'attuale Turchia chiamata Panfilia (in latino *Pamphylia*), poi unita alla Licia nella omonima provincia romana, che avrebbe preso il nome dal leggendario eroe eponimo Panfilo. Il suo nome deriverebbe da due diverse parole greche che hanno praticamente la stessa grafia. La prima vorrebbe dire "di tutte le stirpi o di tutte le lingue" dato che il dialetto parlato, riflettendo la molteplicità delle stirpi che popolavano la regione, era un misto di vari dialetti; secondo l'altra voleva dire "amico di tutti". Erano bravi costruttori navali che avrebbero ideato e prodotto un tipo di nave simile ad una galea chiamata *panfilo* da non confondere con il battello attuale dallo stesso nome, ma di tutt'altra costituzione. Non sappiamo come abitanti di questa regione, che sarebbero stati chiamati con il nome della zona di provenienza, siano giunti a Roma ma dato che pare abbiano rivestito anche cariche pubbliche, anche quella di console, si può ritenere abbiano costituito una gens di sicura importanza.

Dallo sviluppo futuro della loro storia si deve pensare che qualcuno di loro, o per motivi di commercio o perché rivestenti cariche pubbliche, si siano trasferiti in Franconia, che è una provincia dell'attuale Baviera allora romana, da cui non si sarebbero spostati alla caduta dell'Impero Romano. Riappaiono ai tempi di Carlo Magno quando un certo cavaliere francone chiamato Amanzio Pamfili unì il suo contingente a quello del sovrano nella sua discesa in Italia contro i Longobardi o nella campagna del 773 o più probabilmente in quella del 776. Una breve riflessione che illumina l'origine della famiglia.

Quel lontano cavaliere aveva due caratteristiche: aveva un nome certamente non germanico, ma chiaramente di derivazione latina (*che deve essere amato*), tramandatosi nei secoli dai suoi antenati; aveva un cognome, il che non era nella tradizione germanica ma invece in quella romana. Ciò conforta l'ipotesi che la sua famiglia si fosse trasferita a suo tempo da Roma, avesse ricoperto cariche di prestigio, avesse acquisito ricchezze e posizione di comando, mantenute anche dopo la caduta dell'Impero Romano e che a metà dell'VIII secolo fosse una delle famiglie comitali al servizio dei re franchi. In questa veste Amanzio seguì Carlo Magno servendolo in modo egregio tanto che questi l'investì di feudi e possedimenti nei dintorni di Gubbio, in Umbria (tra cui la signoria di Serra "*supra*

Asinum”), in cui gli servivano degli elementi fedeli in grado di contrastare gli ultimi duchi longobardi di Spoleto e tenere libera la strada per Roma. Gli confermò il titolo comitale, che era proprio dei Franchi, e gli concesse l’uso delle armi di Francia, cioè tre gigli, in capo al suo proprio, che era uno stemma parlante in quanto recava una colomba segno di amore.

La famiglia si installò anche nella città di Gubbio ed anzi uno dei suoi membri, Pietro, pronipote di Amanzio, fu uno degli artefici della ricostruzione della città, già umbra e romana, distrutta dagli Ungari nel 917, acquisendo grande prestigio e potere. Uno dei suoi figli, Landolfo, si diede alla vita religiosa fondando il celebre eremo di Fonte Avellana nel 977 sul Monte Catria (non lontano da Gubbio), che poi sarebbe stato rimaneggiato da San Romualdo, fondatore di Camaldoli e della relativa Congregazione, e da San Pier Damiani che agli inizi del secolo successivo ne sarebbe diventato priore. Avrebbe ospitato anche Dante, che lo ricorda nel canto XXI del Paradiso e che lo visitò nel 1311. Landolfo (o Lodolfo) era detto il Colombino, sia in riferimento allo stemma della famiglia sia per il suo carattere mite. Dopo essersi ritirato nell’eremo da lui fondato, sarebbe stato richiamato a furor di popolo a Gubbio che lo volle vescovo. Qualcuno ritiene sia stato santificato ma ciò non è confermato, probabilmente gli spetta solo la qualifica di Beato.

Negli archivi del Comune di Gubbio si ritrova una completa genealogia della famiglia, presente in essi dal 917, troppo ampia per essere compiutamente descritta. Ricordiamo che Pietro ed Alberto, fratelli, assieme al cugino Bruno, presero parte alla prima crociata nel 1099 nel contingente eugubino che ricevette i complimenti dallo stesso Goffredo di Buglione, protettore del Santo Sepolcro (in pratica il primo dei re latini di Gerusalemme) in quanto, pur provenendo da una piccola città erano più numerosi dei cavalieri forniti dalla stessa Milano. Giovanni e Lodolfo parteciparono alla infelice settima crociata indetta da Re Luigi IX (il Santo) trovando la morte nel 1240 assieme ad altri ventidue cavalieri concittadini. Antonio, nel 1461, fu amicissimo del duca Federico d’Urbino che lo visitò varie volte in Gubbio, dove, peraltro, era nato nel 1422. Nello stesso anno Jacopo e Francesco ottennero dall’Imperatore Federico III, che li stimava, il titolo di Conti del Sacro Romano Impero.

Nel 1471 Antonio fu chiamato a Roma dal Papa Sisto IV per impieghi in Curia. Trasferitosi con tutta la famiglia acquistò una casa in piazza del Pasquino e poi i suoi successori, divenuti sempre più ricchi e potenti, allargarono i propri beni fino a possedere tutto un lato della Piazza Navona. Da Antonio si generò il ramo romano che tenne a lungo contatti con i parenti umbri. Suo pronipote Gerolamo,

per anni Auditore di Curia, fu fatto cardinale da Clemente VIII attorno al 1600 e aiutò vieppiù la famiglia nella sua ascesa anche con matrimoni con famiglie sempre più potenti. Nel 1644 suo nipote Giovambattista, figlio di suo fratello Camillo, già potente cardinale, ascese al soglio con il nome di Innocenzo X tra gravi contrasti tra il partito filofrancese, sostenuto dai Barberini, e filospagnolo.

Nonostante il suo sfacciato nepotismo (fu succube della cognata Olimpia Mairaldichini, moglie di suo fratello Pamfilio e creò il loro figlio Camillo prima Capitano generale della Chiesa e poi Cardinale Nepote, titolo che abbandonò per sposare Olimpia Aldobrandini ricca vedova del principe Borghese divenendo poi principe di San Martino al Cimino e di Valmontone) fu un buon papa che abbellì grandemente Roma, intervenne in campo dottrinario, agì in campo politico scontrandosi con il Mazzarino cardinale di Francia, subì la pace di Westfalia come conclusione non gradita della Guerra dei Trent'anni²⁸.

Dal citato Camillo si sviluppò il ramo principesco della famiglia, che produsse Giambattista, la cui figlia primogenita sposò Filippo II Colonna, che ebbe poi tre figli maschi: Innocenzo che gli premori, Camillo Filippo morto nel 1709 senza eredi e Gerolamo che successe al fratello, avendo due mogli, due figlie femmine monache (che non vollero lasciare il convento per assumere l'eredità del padre) ed un maschio Benedetto, che purtroppo nel 1757 venne a morte per un banale intervento chirurgico (pare riduzione di una parafimosi) precedendo il padre, morto nel 1760 senza così lasciare eredi. Con un breve del 1763 il papa Clemente XIII trasferì gli enormi beni della famiglia ed i relativi titoli nobiliari, alla famiglia Doria Landi (genovesi discendenti dal famoso ammiraglio Andrea Doria) con la motivazione che Anna, figlia di Camillo e sorella quindi di Gianbattista aveva sposato nel lontano 1671 Giovanni III Andrea Doria. Forse non era la discendente più diretta ma tanto bastò.

In tal modo il ramo romano della famiglia si estinse (i suoi sedicenti eredi non hanno neppure lontanamente una goccia del sangue originario essendo tra l'altro stati adottati), ma sopravvissero i numerosi rami eugubini che secondo gli storici si illustrarono secoli in vari campi, sia militare che giuridico, in tutta Europa (Napoli, Savoia, Francia, Ungheria). Se ne potrebbero elencare a decine. Quello che ci interesserebbe da vicino sarebbe un tale Guglielmo (Bilhelmo) che favorito dall'Imperatore Federico III (lo stesso della nomina a conti dell'Impero

28 A. BAGATTA, *Le vite di Innocenzo X e Alessandro VII regnante fino all'anno MDCLXIII*, in *Le vite de' Pontefici del Platina et altri*, Venezia, 1643, pp. 852-866. Si veda pure G. BRUSONI, *Historia d'Italia*, Venezia, 1676, pp. 10-33.

ai cugini romani) nel 1444 sarebbe stato capitano di Pordenone conquistata poi da Bartolomeo d'Alviano per Venezia nel 1508.

Tale Guglielmo risulterebbe passato a Venezia dove la famiglia fu iscritta nell'albo delle famiglie nobili²⁹. L'albero genealogico, con i dubbi espressi in precedenza, dovrebbe essere: Guglielmo (~1455), Antonio (~1500 d.C), Francesco (~1544 d.C), Antonio (~1576 d.C), Gentile (~1600 d.C), Pamfilio (~1625 d.C), Gentile (~1650 d.C), Francesco (~1670 d.C), Giuseppe (1698-1773). Da questo Giuseppe (Iseppo) si diparte la storia che è stata narrata prima. Come già detto Iseppo ebbe vari figli. Odorico il quartogenito (1730-1799) avrebbe seguito le orme del padre. Da lui sarebbe nato Gerolamo (1757-1831) e da questo il ricordato Antonio Francesco Giuseppe (1810-1885) che avrebbe stabilito la chiusura del cantiere. Purtroppo non rimase con le mani in mano. Il governo lo aveva risarcito, oltre che con alcuni fondi adiacenti alla sua proprietà, con una ingente somma di danaro. Aveva inoltre varie altre proprietà già di famiglia, varie partecipazioni azionarie e carature navali. Fu anche generoso benefattore, contribuendo alla fondazione dello Stabilimento di Pietà ed all'Asilo di carità per l'infanzia. Nel 1875 decise di far costruire su parte dei suoi fondi, proprio di fronte alla nuova stazione, un grande palazzo, iniziato nel 1878 e terminato nel 1881 su progetto degli architetti viennesi Gross e Jelinick, palazzo noto come Panfilli ed esistente tuttora.

Di notevoli dimensioni – cinque piani in stile rinascimentale con motivi barocchi – avrebbe ospitato la numerosa famiglia del proprietario ed in parte altri inquilini, tra cui l'armatore Tripcovich. Secondo alcune notizie riservate parrebbe che l'edificio sarebbe stato strutturato in modo da poter divenire, almeno in parte, un albergo. Antonio risulta morto a Raibl, di ritorno da Vienna dove sarebbe andato a trovare un figlio. Ne ebbe infatti sette, di cui sei maschi ed un'unica figlia, Emilia, già ricordata come sposa di Carlo Fontana. Il primogenito, Antonio Carlo (1842-1923) entrò come cadetto nella marina austroungarica, partecipando come sottotenente di vascello alla battaglia di Lissa (1866), contro la flotta italiana. Era imbarcato come ufficiale addetto ai tiri, sulla cannoniera Steiter che faceva parte della squadra dell'ammiraglio Tegetthoff, varata nel 1862 nell'Arsenale di Trieste e comandata da un certo Ungewitter. Raggiunto il grado di Capitano di corvetta, nel 1884 si sarebbe ritirato nella sua casa di Trieste. Il figlio maschio primogenito Egon (1873-1951) seguì le orme paterne entrando nella marina austroungarica. Nel 1914, al comando del caccia Ulan, fu protagonista

29 N. ORSINI de MARZIO *Stemmi delle famiglie patrizie di Venezia*, Orsini de Marzio, 2008.

di una delle prime battaglie navali della Prima guerra mondiale, contro le flotte congiunte di Francia e Gran Bretagna (l'Italia non era ancora in guerra). Davanti ad Antivari l'incrociatore leggero Zenta ingaggiò battaglia, contro forze nettamente superiori, venendo affondato pur infliggendo gravi perdite al nemico. L'Ulan che assieme al Zenta aveva l'incarico di pattugliare le acque montenegrine, riuscì a defilarsi gettandosi sotto costa. Il Panfilli venne decorato con l'Ordine della Corona Ferrea. Nel prosieguo della guerra ebbe vari incarichi e promozioni senza partecipare ad altre azioni belliche. Nel 1910 si era sposato a Budapest con una contessina ungherese (Edina Radesics de Cuta) da cui ebbe due figli. Il maggiore, Odorico come i suoi avi, abbandonò le tradizioni in qualche modo marinaresche della famiglia e studiò medicina a Bologna laureandosi nel 1935, superando poi l'esame di Stato a Padova dove incominciò la carriera di chirurgo nel locale ospedale. Chiamato alle armi ed ottenendo altre due specializzazioni all'università di Firenze mentre frequentava la Scuola di Applicazione di Sanità militare, verrà poi assegnato, come allievo ufficiale medico, al III reggimento di artiglieria da montagna a Gorizia. Fervente patriota chiederà insistentemente di essere mandato in zona di operazioni. Accontentato, sarà assegnato prima a Massaua, poi all'ospedale militare di Addis Abeba, diventata italiana dal 1936. Promosso sottotenente, dietro ulteriore sua richiesta, verrà assegnato ad un reparto coloniale impegnato nella repressione di residui focolai di guerra. Il 17 luglio, pur potendo, per le sue funzioni, rimanere nelle retrovie, volle seguire in combattimento i suoi soldati impegnati in duri scontri con i ribelli. Vedendo cadere accanto a sé il suo comandante ed amico, S. Ten. Minocchia, abbandonava la postazione dove i suoi si erano arroccati a difesa e si lanciava per cercare di recuperarne il corpo per evitare lo strazio che i ribelli erano usi fare sui caduti nemici. Ferito ad un fianco, soccombeva ad altre ferite meritandosi una medaglia d'oro alla memoria concessagli l'anno dopo. Nel 1942 per decisione prefettizia gli fu intitolata parte della ex piazza dei Carradori, già piazza della Chiesa Evangelica, fronteggiante quel palazzo che costituiva la parte posteriore dello squero di famiglia.

Una breve nota. Per i soliti errori di scrittura i suoi avevano assunto il cognome Panfili con una sola "elle" e lui stesso, anche in documenti ufficiali, viene chiamato erroneamente Teodorico. Infine, il padre dello scrivente, che pur essendo molto più giovane aveva frequentazione con il padre dell'eroe, il citato Egon che gli avrebbe anche dato parte del suo archivio con note manoscritte, riferiva che sarebbe stato volere del governo fascista, forse in occasione della visita a Trieste di Mussolini nel 1938, procedere ad una solenne consegna della medaglia al

padre superstite. Questi avrebbe accettato con la clausola che sarebbe intervenuto indossando la sua uniforme da ufficiale della marina austroungarica e le relative medaglie. Non se ne fece naturalmente nulla. Ultima annotazione. Il nonno dello scrivente, Antonio Luigi Giovanni, ufficiale della marina mercantile, allo scoppio della prima guerra, essendo di sentimenti filoitaliani, esulò, rifugiandosi in Italia ed entrando nella marina militare. Alla liberazione di Trieste, per alcuni anni, come ufficiale della regia marina, ebbe incarichi nella conduzione del porto. Contemporaneamente, un suo cugino (sia pur lontano), il citato Egon, combatteva dall'altra parte. Per fortuna non risulta che si siano mai affrontati in battaglia.

Il fratello di Odorico, Antonio, non ebbe figli maschi e così si estinse quel ramo discendente da Iseppo. Ma lo stesso Iseppo, come ricordato, ne aveva altri di figli. Di molti si sono perse le tracce, ma dell'ultimo, Giambattista, nato a Rovigno nel 1746 e morto a Trieste nel 1793, abbiamo notizie certe. Ebbe un solo figlio (il primogenito Giovanni Antonio morì a poco più di un anno), Giuseppe, nato a Trieste nel 1773 ed ivi morto nel 1824, che ebbe ben undici figli tra maschi (otto) e femmine. L'ottavo figlio, Antonio Carlo, nato a Trieste nel 1816 e morto nel 1880, assunse per primo, di nuovo, il cognome originario di Pamfili, con la "emme". Ebbe tre figli, due maschi, Giuseppe (1848-1925), Giambattista (1854-1900) ed una femmina Maria Giovanna. Il primogenito Giuseppe ebbe a sua volta dieci figli. Il primogenito maschio sopravvissuto, Antonio Luigi Giovanni, già ricordato, (1880-1935) ebbe due figli maschi sopravvissuti, di cui Giovanni (1913-1985) ebbe a sua volta due maschi, il secondo dei quali, Bruno (1946) è l'autore delle presenti note. Per vari motivi tutti i rami provenienti da Iseppo si sono estinti senza lasciare discendenza maschile. L'ultimo maschio vivente, e quindi l'erede nominale della tradizione di famiglia, è proprio Bruno che comunque ha un figlio maschio, Federico (oltre ad una femmina, Francesca, che a sua volta ha tre figlie femmine, Giulia, Chiara e Gaia), padre di due figli maschi.

SAŽETAK

ŠKVER PANFILLI. POVIJEST JEDNE TVRTKE I NJEZINE OBITELJI

Ovo je djelo nadahnuto piščevom privatnom arhivom, raznim dokumentima i knjigama lako dostupnim u knjižarama ili na internetu te člankom čiji su autori K. Baker i A. i D. Panfilli (Egonovi unuci) i koji je objavljen u svesku XXII. (1992.) časopisa *Atti Centra za povijesna istraživanja Rovinj*. Srećom, kao što je i logično, budući da se temelje na stvarnim i dokumentiranim činjenicama, sve informacije su praktički podudarne i integriraju se jedna s drugom. Prati se povijest brodogradnje od prapovijesti koja se stoljećima razvijala u Trstu i dijelu Istre. U tom kontekstu nalazimo i priču o obitelji Pamfili koja ima vrlo staro podrijetlo i koja se, nakon preseljenja iz Venecije u Rovinj početkom 1700-ih s Iseppom aktivnim u škveru Borri, preselila u Trst gdje je njegov sin Odorico Panfilli osnovao 1789. istoimeno brodogradilište aktivno do 1853. godine. Ondje su se proizvodili brodovi poznati diljem Europe po kvaliteti korištenih materijala i dizajnu konstrukcije. Između ostalih, brod *Carolina*, prvi brod na parni pogon na Jadranu, te *Civetta*, prvi s propelerom kojeg je dizajnirao Ressel.

POVZETEK

ŠKVER PANFILLI. ZGODOVINA PODJETJA IN NJEGOVE DRUŽINE

To delo je navdihnjeno s pisateljjevim zasebnim arhivom, z različnimi dokumenti in knjigami, ki so lahko dostopni v knjigarnah ali na internetu, ter člankom, ki so ga avtorji K. Baker ter A. in D. Panfilli (Egonovi vnuki) objavili v XXII. zvezku. (1992) revije *Atti Centra za zgodovinska raziskovanja Rovinja*. Na srečo, kot je logično, ker temeljijo na resničnih in dokumentiranih dejstvih, se vse informacije med seboj praktično ujemajo in integrirajo. Spremlja se zgodovina ladjedelništva od prazgodovine, ki se je stoletja razvijalo v Trstu in delu Istre. V tem kontekstu najdemo tudi zgodbo o družini Pamfili, ki ima zelo staro poreklo in se je po selitvi iz Benetk v Rovinj v začetku 1700. z Iseppom, ki je deloval v ladjedelnici Borri, preselila v Trst, kjer je njegov sin Odorico Panfilli leta 1789 ustanovil istoimensko ladjedelnico, aktivno do leta 1853. Tam so izdelovali ladje, ki so po vsej Evropi znane po kakovosti uporabljenih materialov in konstrukcijski zasnovi. Med drugim ladja *Carolina*, prva ladja na parni pogon v Jadranu, in *Civetta*, prva s propelerjem, ki ga je oblikoval Ressel.