

Lo squero Panfili

17 luglio 1789.

Non è uno sbaglio. Non è la data della presa della Bastiglia che era successa 3 giorni prima e di cui a Trieste non si sapeva ancora nulla. Ma è una data forse più importante per la nostra città e la sua storia cantieristica. Infatti in quel giorno fu stilato un regolare contratto articolato su 9 capitoli, tra il rappresentante del governo cesareo, Consigliere Francesco Filippo de Roth ed il costruttore navale Odorico Panfili. Concedeva alcuni fondi, oltre il nuovo quartiere Teresiano, per la realizzazione di uno squero. Incominciava così la moderna cantieristica triestina.

Odorico, che da poco aveva assunto quella grafia nel suo cognome che originariamente a Venezia, città delle sue origini, era Pamphili, era succeduto al padre Giuseppe nella conduzione dello squero di San Nicolò. Questi si era trasferito ai primi del secolo da Venezia, dove probabilmente aveva frequentato la scuola per proto (capocantiere, direttore dei lavori, ingegnere navale) nel glorioso e centenario Arsenale, per recarsi Rovigno, allora una fiorente cittadina dove esistevano vari cantieri per la costruzione di barche e naviglio di piccolo tonnello. In uno di questi, quello della famiglia Borri, nota a Veglia fin dal '400, trovò impiego ed anche l'amore convolando a nozze con la diciassettenne figlia del proprietario di nome Domenica da cui ebbe ben 8 figli. Comunque verso il 1749 lasciò l'Istria per accettare l'incarico di direttore al citato squero di San Nicolò a Trieste.

Questo cantiere era praticamente l'unico esistente in città, che pur avendo una millenaria tradizione marinara (anche se la sua nomenclatura preferiva le rendite terriere sul Carso ed in Carniola oltre che lo sfruttamento delle saline ed il contrabbando del sale), la città non ne aveva una analoga cantieristica, limitandosi alla realizzazione di barche da pesca o di piccolo cabotaggio. Lo squero di San Nicolò, che sorgeva alle spalle dell'attuale piazza Unità, sul sedime ora in parte occupato dal ex palazzo del Lloyd, utilizzando uno dei vecchi porti romani, faceva risalire le sue origini al 1588 quando 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 poi raccolte nello "Statuto di Matricola" (Mariegole) per la protezione dei pescatori e dei marittimi. Con il tempo acquisì tutta una serie di benefici (ed obblighi tra cui tenere acceso un "fanale" sulla cima del "Molo della Porporella" all'ingresso del porto) per cui ottenne una specie di monopolio anche sulle costruzioni navali.

Ciò non andava a genio ai veri signori di Trieste, cioè alle loro cesaree Maestà, che vollero far acquisire alla città una maggior importanza nel campo marittimo (anche contro le aspirazioni dei maggiorenti locali). Carlo VI nel 1719 (18 marzo) istituì i porti

franchi di Trieste e Fiume trasferendo nella città giuliana la sede della neocostituita Privilegiata Compagnia Orientale Imperiale (*Kaiserliche privilegierte orientalische Kompagnie*) e fece costruire un nuovo cantiere (circa dove oggi sorge il Tergesteo) da dove presero il mare la "Primogenita", così come i tre navigli "S. Leopoldo", "S. Francesco" e S. Elisabetta". Poi la Compagnia fallì, mutarono le condizioni geopolitiche e nonostante vari altri tentativi tutto andò a catafascio. Solo dopo il 1774 quando la arciduchessa d'Austria e regina di Ungheria, Boemia, Croazia e Slavonia etc.etc. cioè la erede al trono Maria Teresa, aveva emanato l'editto Politico di Navigazione, che regolava tutto il diritto navale influenzando anche sulla formazione dei marittimi e sulle costruzioni navali, si presentarono nuove occasioni per la città, con lo sviluppo di nuove attività e l'incremento demografico ed edilizio.

Sarebbe stato coinvolto anche lo squero di San Nicolò, alla cui conduzione, nel 1749 era andato il citato Giuseppe Panfilo (Pamphili) cui probabilmente alla sua morte nel 1773, succedette Odorico. Questi era certamente ben introdotto nella città dove aveva comperato case e proprietà e nel piccolo mondo cantieristico avendo sposato Luchina Davanzo, figlia di un imprenditore che con il Cesareo Costruttore Navale Piero Nocetti possedeva fondi vicino alle saline ed un piccolo cantiere.

Odorico si rese presto conto che lo squero che dirigeva non poteva espandersi per far fronte alle nuove esigenze e pensò di realizzarne uno nuovo di sua proprietà. Dopo vari tentativi si giunse infine alla data del 17 luglio 1789 quando fu autorizzata la costruzione del nuovo cantiere (poi noto come Panfilli – altra dizione del cognome) su un'area 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 10360 mq. Tali fondi si estendevano su un terreno già occupato da saline, sulla sponda sinistra del torrente Klutsch (chiave in italiano) (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) formava 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 profondità. Il prezzo viene indicato in 30 fiorini al klafter quadrato, che farebbe salire la somma a 86340 fiorini, pagabili in un decennio al tasso del 4%.

In un tempo molto breve, considerate le dimensioni del cantiere su cui potevano essere impostate fino a 7 o 8 navi su altrettanti scali, e tutte le pertinenze (magazzini, laboratori, fucine, alloggi, uffici) di circa uno e due anni, il lavoro fu completato e varate le prime navi, già allora di ottima fattura, tanto che ciò è comprovato da una lettera inviata ad Odorico dal governatore della città e porto di Trieste, conte Carlo de Zinzerdorf che nel dic. 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 attività.

Odorico sarebbe spirato il 7 settembre 1799, lasciando una cospicua fortuna, divisa, secondo le sue disposizioni testamentarie, tra figli, figlie e moglie (costituita da varie voci ammontanti a circa 100000 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 partecipazioni 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 30 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 60000 fiorini e si traferiva a Graz dopo vi sono tracce abbia acquistato un castello per poi rivenderlo in breve.

Incominciava un periodo alquanto convulso per la città con il susseguirsi dei governi austriaci e francesi (tre di diversa durata) ed il conseguente ristagno del commercio anche per il blocco imposto dalla flotta inglese. Dopo il 1815 sarebbe ritornata la calma e la ripresa anche dell'attività cantieristica.

Nel frattempo Giuseppe, il nuovo gestore dello squero, era morto il 3 maggio 1813 giusto in tempo per non vedere i danni che il bombardamento effettuato dalle navi inglesi in appoggio alle truppe austriache, avevano apportato anche al suo cantiere che gli occupanti francesi, nel progetto di potenziamento della loro flotta cui a Trieste erano stati destinati 540000 franchi con i quali si sarebbe dovuto fortificarlo, demolire alcune navi russe preda bellica e soprattutto riarmare alcuni vascelli e costruire uno da 74 cannoni (nave di linea) ed una fregata pesante da 44, avevano giudicato non idoneo ideando un nuovo impianto (nella zona del Lazzaretto Nuovo), poi mai realizzato.

Sotto la gestione di suo fratello, Gerolamo, che sarebbe morto nel 1831, si progettano e varano innumerevoli navi tutte di ottima qualità tanto che vengono giudicate a livello internazionale molto migliori per disegno e durata, delle analoghe scandinave ed inglesi. Due sono le più importanti realizzazioni che hanno un'importanza mondiale.

Il 2 nov 1818, festa del patrono di Trieste, 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, azionate da una macchina a vapore alternativa di due cilindri costruita a Glasgow da James Cook, a carbone. Collegava Trieste con Venezia che raggiungeva in 11 ore con un biglietto del costo di 5-8 fiorini. Ancor più importante, anche se sfortunata, fu la vicenda della nave Civetta, lanciata in mare dal cantiere nel luglio del 1829. Lo scafo era stato progettato dal proto Vincenzo

Zanin e finanziato dal Carlo Fontana che poi avrebbe sposato Emilia Panfilli, figlia del successivo proprietario del cantiere. La nave a due alberi, sempre in legno, di 48 ton di stazza montava una macchina a vapore da 6 cavalli pari a 4,4 kW con caldaia in ghisa, realizzata dalle officine Schwarzenberg, ma soprattutto era azionata, per la prima volta al mondo, da asse centrale fuoriuscente dalla poppa, tra timone e stella morta, su cui si innestava un'elica a vite di Archimede. L'elica era stata costruita da un macchinista chiamato Francesco Hermann. Il tutto seguiva il progetto di Giuseppe Ressel che era il primo ad aver sistemato l'asse con l'elica non fuoribordo lateralmente, ma in linea con la mediana della nave. Ressel è stato un geniale inventore nato in Boemia nel 1793 a Chundrum. Lavorò come ingegnere forestale sia a Trieste, sia in Istria, sia nella Carniola e fece altri studi ingegneristici. Purtroppo la Civetta non ebbe buona sorte per colpa della caldaia di cui scoppiò una condotta. Gli esperimenti furono sospesi e Ressel non ebbe mai riconosciuta, per vari motivi, la primogenitura della sua invenzione. Alla morte di Gerolamo, sorte varie dispute tra i numerosi eredi, si decise nel 1834 di chiudere lo squero e di metterlo al pubblico incanto. Lo vinse Antonio Francesco Giuseppe, figlio di Gerolamo, nato nel 1810 e quindi all'epoca abbastanza giovane (24 anni). Abile ed intraprendente uomo di affari aveva studiato in Inghilterra e si fece aiutare nella gestione del cantiere da un eccellente tecnico di grande fama e capacità, Gaspare Tonello, titolare dal 1820 della cattedra di costruzioni navali all'Istituto Nautico di Trieste che avrebbe poi fondato un suo cantiere che sarebbe diventato il cantiere San Marco. Gli affari andavano bene. Nel 1834 fu varata la Maria Dorotea, sempre in legno e a pale, costata 102000 fiorini che alle prove in mare superò la velocità di 10 nodi. Grazie a questo successo la Società committente, Prima Società di Navigazione sul Danubio, confermò la commessa e furono costruite il Principe Clemente Metternich, lo Stambul, il Ferdinando, il Seripersas ed infine il Crescent. Nel settembre del 1844 in occasione della visita dell'Imperatore Ferdinando I, questi presenziò al varo della schooner 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 sua famiglia, 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 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 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 (era nato nel 1830 ed assunto al trono nel 1848) 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 17 (il varo avrebbe dovuto avvenire alle 10), la nave si smosse di qualche metro, salvo bloccarsi nuovamente. Infine, alle 20 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, 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 ott) si avviarono le trattative tra l'Amministrazione comunale ed il Panfilli per la definizione della controversia ed il 18 giu 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.

Così dopo poco meno di un secolo di prestigiosa quanto travagliata attività lo Squero che aveva resa famosa la cantieristica triestina rendendola apprezzata in tutto il mondo chiuse i battenti. 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.

Bruno Pamfili

