

MEMORIE DEL PORTO

di Giovanni Panella

La storia di un grande scalo può essere narrata su tanti piani diversi. Di solito si privilegiano i soggetti più imponenti, le navi che attraggono gli sguardi: un tempo i “transatlantici” e oggi le navi da crociera. Ma prima della diffusione della motorizzazione, dell’elettricità e dell’avvento dei contenitori, il porto pullulava di navigli minori: chiatte, gozzi da barcaioli, da ormeggiatori e piccoli rimorchiatori a vapore.

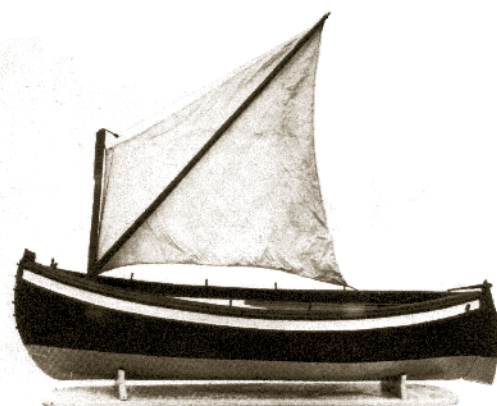
La consultazione delle pagine ingiallite di una “Guida del porto di Genova”, scritta da Cesare Festa e datata 1911, può aiutarci a ricordare un mondo ormai scomparso.



“Poi si lasciò andare, giù al porto. L’acqua era verde d’acqua, il cielo era blu cielo, le navi sarchiavano il mare (i loro scafi color minio). Le banchine sapevano di cordami, di catrame, di legno, di salmastro.

Sulle calde chiatte sostavano i facchini con gli occhi colanti. Un battello appariva; quando usciva dal porto, emetteva un piccolo grido per farsi coraggio; e





lasciava una scia d'acqua; la pipì del fifone. Certamente si trattava di un battello alle prime armi..." Henry de Montherlant. (1)

Ponte Spinola, il molo che ospita l'Acquario di Genova, termina con una banchina dedicata al cantautore Fabrizio de André. Chi ne percorre tutta la lunghezza giunge all'"Isola delle chiatte", un'ampia piattaforma montata su chiatte, che è attrezzata con panchine e protetta da vetrate che riparano dalle raffiche di Tramontana. Da qui si può godere uno splendido panorama della città, mentre sotto i piedi si avverto-

no i cigolii e le leggere oscillazioni dei galleggianti. L'"isola delle chiatte", che prende nome dal compositore Luciano Berio, vuole essere un monumento al lavoro di un tempo, quando sulle banchine gran parte delle merci era movimentata a braccia. Nelle acque del porto le imbarcazioni più diffuse erano allora i gozzi, grandi e piccoli, oltre alle chiatte. Queste erano imbarcazioni prive di motore, a fondo piatto, non pontate, che erano utilizzate come unità di servizio e da trasporto, ma anche come magazzini temporanei. Avevano lunghezze che variavano usualmente dai 13,60 ai 15,60 metri, ma potevano anche raggiungere i 20 metri. I cantieri specializzati nella loro costruzione erano distribuiti nella Riviera di Ponente, tra Prà, Arenzano e Varazze. Per quanto riguarda i materiali, fino alla metà del Novecento erano realizzate in legno e solo dopo la Seconda Guerra Mondiale sono state introdotte quelle in acciaio saldato. Nella storia del porto di Genova le chiatte hanno svolto un

ruolo particolarmente rilevante, che è strettamente collegato alla lenta e difficile evoluzione delle strutture portuali. Fino alla metà dell'Ottocento, l'organizzazione e la struttura del porto non era mutata rispetto ai secoli precedenti: prevedeva un limitato accosto delle navi maggiori alle poche banchine esistenti, che in genere presentavano fondali poco profondi. Le navi si ancoravano quindi al centro del porto e qui il carico era passato su chiatte di varie dimensioni, che poi erano portate in banchina per lo scarico definitivo. Allora la funzione delle chiatte presentava qualche affinità con quella dei vagoni ferroviari, che potevano fungere anche da deposito, temporaneo, delle merci.

In alto, a destra, modello di gozzo del 1700. A sinistra, "Veduta del porto di Genova con rimorchiatori". Olio su tela di Andrea Figari (1858-1945).

In basso, scarico delle chiatte. Nella pagina accanto, chiatte e pernaccin all'ormeggio in Darsena.





Se nei primi decenni del Novecento il numero delle chiatte si moltiplicò, ciò non portò alla scomparsa dei mezzi che erano utilizzati nell'età della vela: i “pernacchin”. Erano così chiamate le chiatte minori, dalle forme che ricordano quelle dei gozzi, propulse unicamente (e faticosamente) dai remi. Le immagini del porto nei primi decenni del Novecento ci ricordano la sopravvivenza di questi panciuti gozzi da carico, che presentavano lunghezze di 8-10 metri: è soprattutto in Darsena che se ne possono individuare di grandi e piccoli, attraccati accanto ai gozzi dei barcaioi, alle chiatte e ai pontoni. “Sono barche che si possono confondere facilmente con le chiatte vere e proprie ma presentano una pernaccia appena abbozzata (da cui il loro nome); le estremità più affinate; una certa insellatura dei bordi; i dritti di prua e di poppa verticali e gli scalmi per la voga. La loro struttura era molto robusta, il bordo era largo, per essere usato come corridoio di camminamento e presentava un bottazzo esterno” (2).

Le chiatte persero gradualmente la loro funzione negli ultimi decenni dell'Ottocento, quando nel porto si diffuse l'uso dei piccoli rimorchiatori a vapore, le cui caldaie sviluppavano potenze che consentivano di movimentare chiatte di dimensioni maggiori e offrivano quindi lo



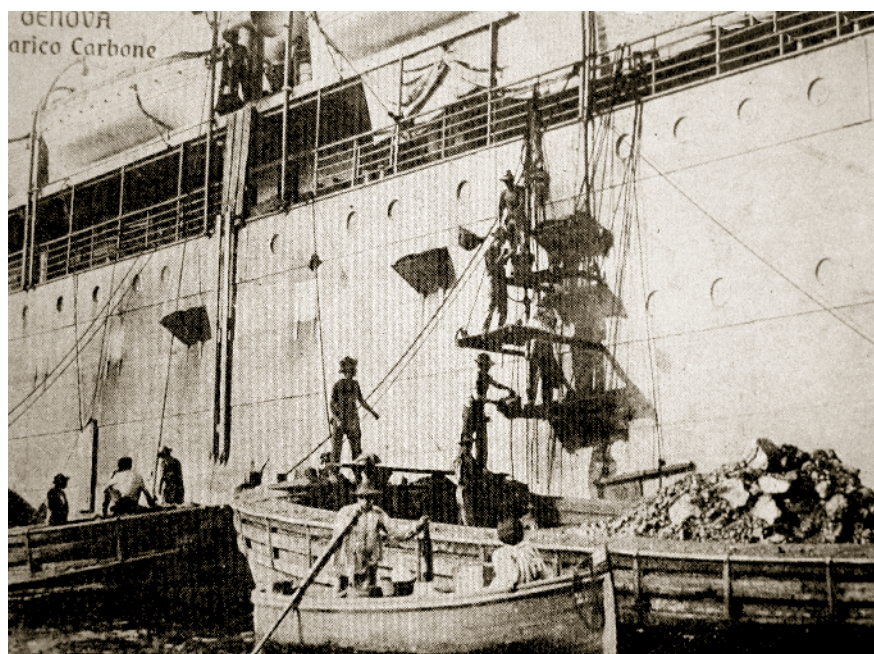
stesso tipo di servizio dei gozzi da carico, ma con una maggiore capienza. Visto che per i loro spostamenti le chiatte dipendevano dai rimorchiatori, è probabile che l'evoluzione delle loro forme e dimensioni sia derivata dagli incrementi di potenza di questi ultimi. In effetti, il binomio rimorchiatore-chiatte divenne inscindibile. Nella prima decade del Novecento a Genova erano registrati come rimorchiatori 128 natanti. Poco più di cento con meno di 100 cavalli – ma per la maggior parte intorno ai 50 cavalli – una quindicina intorno ai 150 cavalli e solo cinque superano 200 cavalli”. E' evidente che i veri rimorchiatori, quelli che potevano prendersi carico della manovra di navi di una certa dimensione perché avevano propulsori che erogavano almeno un centinaio

di cavalli, erano poco più di una ventina. Gli altri, molti dei quali non erano altro che delle piro-barche, trovavano impiego nelle mille attività e servizi di movimentazione, propri di un grande scalo.

Le banchine erano scarse e quindi le navi scaricavano in avamporto, impiegando una gran quantità di chiatte. Erano centinaia e centinaia quelle che facevano la spola tra la nave e il loro provvisorio ormeggio davanti al Molo Vecchio, in un groviglio di legni che non a caso era chiamata “isola delle chiatte... Nelle immagini del porto di fine Ottocento la flotta più numerosa si raccoglieva sotto la Lanterna: erano le chiatte destinate allo sbarco del carbone e all'alimentazione dei carbonili dei piroscafi, che adotteranno la nafta come combustibile solo a partire dagli



A destra, battellieri in servizio all'idroscalo. In alto, alcuni gozzi da barcaioi e, accanto, l'Isola delle Chiatte, struttura galleggiante ideata da Renzo Piano e intitolata al grande musicista Luciano Berio (1925-2003).



anni Venti. In quegli anni sulle banchine genovesi operavano più di 7.000 lavoratori e tra le merci prevaleva il carbone, la cui movimentazione si faceva a mano, con coffe portate sulle spalle. Anche i carbonili dei vapori erano riforniti con lo stesso sistema, che prevedeva che per superare l'altezza delle fiancate delle navi, le coffe fossero sollevate dai "carbunè" creando una catena di braccia: gli uomini si sistemavano a diversi livelli, uno sopra l'altro su delle piattaforme appese con cime alla frisata della nave e sollevavano poi le coffe passandole di mano in mano, fino a portarle all'altezza dell'imbocco dei carbonili.

Un'estesa "isola delle chiatte", composta di decina di unità attraccate le une alle altre e ingombre di merce, è sopravvissuta davanti ai Magazzini del Cotone fino agli anni '70.

Agli inizi del Novecento il carico delle chiatte era spesso compiuto a braccia, oppure servendosi di gru, di cui oggi sopravvivono due esemplari. La prima è stata collocata in Darsena, davanti al museo "Galata". È una gru da banchina della metà dell'Ottocento, realizzata in ghisa, che veniva (faticosamente) azionata a mano tramite manovelle, che ne permettevano la rotazione su 360°. Un altro esemplare degno di nota è situato accanto al "Bigo": qui la gru "Tannet & Walker" da 10 tonnellate di tiro, ci ricorda una rivoluzionaria (e dimenticata) applicazione dell'energia idraulica. "È l'unica testimonianza rimasta di un grandioso impianto di meccanizzazione dell'intero

porto, realizzato a partire dal 1887 per adeguare le attrezzature di movimentazione delle merci allo sviluppo dei traffici commerciali... Utilizzava un nuovo sistema organico di gru azionate ad acqua in pressione, con la generazione centralizzata dell'energia, che poteva consentire di operare prontamente e simultaneamente con macchine disposte in punti diversi del porto: una sola centrale di pompaggio veniva messa in pressione tutte le mattine prima dell'inizio delle operazioni portuali e gru, argani e verricelli da essa alimentati erano pronti a operare in qualsiasi punto del porto servito dalla rete di distribuzione. Era una tecnica che si stava diffondendo non solo in molti porti, ma anche in alcune città, come Londra, ove esistevano reti idrauliche per alimentare macchine, presse, ascensori di diversi utenti, o come Parigi, ove era in costruzione la torre Eiffel, con ascensori azionati ancor oggi così"(3).

La rete idrodinamica del porto di Genova poteva azionare ben 58 diverse macchine idrauliche, tra gru, argani e verricelli. Il tutto era asservito a una grande centrale di pompaggio, azionata da due caldaie a carbone, che inviava l'acqua in pressione (e leggermente saponata per migliorarne la tenuta), attraverso una rete di distribuzione interrata, lunga quasi 6 chilometri. In anni recenti molti ex gruisti ricordano quanto questi mezzi di sollevamento fossero efficienti e docili ai comandi e venissero quindi preferiti alle più moderne gru elettriche. Le gru ad acqua rimasero in funzione fino agli anni '70 del Novecento.



La gru idraulica Tannet & Walker, da dieci tonnellate di tiro, situata accanto al "Bigo". In alto, a destra, gru a mano da banchina collocata davanti al Museo "Galata". A sinistra, carico del carbone fino all'imbocco dei carbonili sulla fiancata della nave.

Gozzi da ormeggiatori

Un tempo, per le manovre all'interno del porto, si utilizzavano solo i piloti e i barcaioi. A Genova questi ultimi sono quelli che vantano la storia più antica, perché hanno origine da una corporazione che si è costituita, nel Quattrocento, come "Ars Barcharoliorum". Fino alla metà dell'Ottocento, quando furono sciolte le corporazioni privilegiate, furono proprio i barcaioi a gestire gran parte dei servizi portuali, incluso quello di ormeggio. La storia degli ormeggiatori è ben rappresentata dal più antico gozzo portuale esistente, un modello di grandi dimensioni che risale alla metà del Settecento e che è



La Gazzetta di Genova del 30 giugno 1921, dedica la prima pagina ai “cadrai”, brette naviganti.

In alto, l'arrivo in porto dei “cadrai”, barche di vivandieri cui si rivolgevano i lavoratori che non potevano scendere a terra.

ospitato nella sede del Gruppo Antichi Ormeggiatori di Ponte Andrea Doria. Per secoli, gli ormeggiatori hanno lavorato a forza di braccia: “Possiamo immaginare quanto fosse duro in passato, quando gli ormeggiatori dovevano recarsi sottobordo con un gozzo a remi e prendere un cavo di manilla grosso e pesante. Calcolando poi che il cavo bagnato aumentava ancora di peso e tendeva ad affondare, possiamo comprendere ancor meglio quanto fosse difficile vogare verso terra per passare il cavo all'altra squadra. Alle fatiche

si univa spesso anche il rischio perché, prendendo il primo cavo quasi sempre di poppa, bisognava stare attenti agli improvvisi movimenti dell'elica. Per avere un'idea del pericolo che si correva, ci basti pensare a quella volta che un gozzo fu fatto a pezzi da un'elica e gli uomini se la cavarono per un pelo, agguantandosi a un cavo che pendeva.”(4)

A Genova, l'ultimo gozzo a remi fu mandato in disarmo nel 1964 e fino agli anni Ottanta furono utilizzati gozzi di legno a motore. Avevano forme caratteristiche: una poppa larga, una pernaccia appena accennata, un bordo libero basso e un timone a ruota che lasciava libera tutta la zona poppiera, dove poggiano i cavi d'ormeggio.

Gozzi Cadrai

Nel porto di un tempo, animato da una folla di camalli, chiattaioli, carpentieri, operai e barcaioli, oltre a centinaia di navi e velieri che ingombravano ogni angolo e ogni specchio d'acqua, non tutti riuscivano a raggiungere una trattoria per l'intervallo del mezzogiorno e quindi non poteva mancare un'imbarcazione caratteristica: quella dei “cadrai” o “catrai”. E' un termine che probabilmente deriva dall'inglese “to cater, catering”. Il linguaggio del mare è ricco di tali influssi linguistici: basti ricordare “scuna”, da schooner o lo strano “barco bestia” che deriva da best barque (o bark). I cadrai erano i gozzi portuali utilizzati come spacci galleggianti: adibiti alla vendita di cibi cotti e di generi d'uso quotidiano. Per cucinare, a bordo trovava posto un rudimentale fornello di ghisa o di terracotta. Come tutti gli ambulanti del mondo, i cadrai richiamavano l'attenzione del cliente con grida caratteristiche, e non c'è portuale di una certa età che non ricordi il loro “He! Oh! Gh'è

o cadrâi!”. Ma loro presenza, come avviene per tanti venditori ambulanti, non era sempre ben accolta:

“Una barca dei soliti vivandieri che s'intrufolano tra una nave e l'altra offrendo gasose, frutta, pani imbottiti e, a una cert'ora, anche minestrone e stufatino, per comodo dei giornalieri che non vogliono scendere a terra nell'ora dei pasti o dei marinai pigri e sprovvisti, rasentò la nostra goletta e mise in evidenza la sua mercanzia”. (5)

I cadrai erano già in giro di primo mattino, all'inizio del turno di lavoro, per vendere vino bianco, focaccia, caffè e anche per raccogliere le prenotazioni per il pranzo di mezzogiorno, quando, aiutati da un garzone, ritornavano sottobordo alle navi, o ai moli non serviti da osterie, con i tradizionali piatti della cucina casalinga, dal minestrone allo stoccafisso e alle varie qualità di torte salate. Un aspetto notevole per quei tempi era che a quest'attività potevano partecipare anche le donne. Come recita la “Guida del Porto di Genova del 1911” del Festa: “La concessione relativa è rilasciata dal Consorzio del porto di Genova a mezzo di pubbliche gare a scheda segreta... Purché a bordo del battello sia tenuto in permanenza un marittimo, possono concorrere alle gare anche le vedove o le figlie maggiorenne dei cadrai defunti. La concessione ha di solito la durata di 5 anni. I battelli devono avere un numero di colori e dimensioni speciali. Possono circolare ed esercitare liberamente il loro traffico soltanto dal sorgere al tramonto del sole.”

“Per tutta la mattina il cadraio era sfilato sotto le murete gridando: “Stocche e bacilli, stocche e bacilli” e dai ponti avevano calato gamelle fiasche e pi-



In alto, una delle ultime chiatte.

A sinistra, gozzi e chiatte a Genova.

In basso, il "cadrai" e i suoi clienti, camalli, chiattoioli, carpentieri, operai e barcaioi.

gnatte appese a delle cordicelle, perché tra tutti i marinai del mondo è giustamente diffusa la fama dello stoccafisso con i ceci ed il vino bianco di Riviera, e in ciascuna delle loro ignote lingue c'è una frase che dice a chiare lettere "Stocche e bacilli".(6)

Nel 1911 battelli cadrai, in tutto il porto, erano 40, ma in seguito il loro numero scese finché nel 1932 ve ne erano 10, che si ridussero a 3 nel 1953-54.

I cadrai scomparvero a causa dei mutamenti nell'organizzazione portuale, che portò alla cessazione del lavoro con le chiatte, ma anche per i sempre più severi regolamenti di igiene e per l'apertura di nuove osterie.

Gozzi da trasporto passeggeri

Un altro servizio portuale era offerto dai barcaioi, i cui gozzi trasportavano bagagli e passeggeri tra terra e le navi alla fonda. La loro attività (come quella dei moderni taxi) era disciplinata da un regolamento che specificava le di-

mensioni delle barche (almeno 5 metri di lunghezza, 1,65 di larghezza e 0,75 di altezza), le attrezzature obbligatorie a bordo e le tariffe. Si specificava inoltre che: "Ogni battello di dimensioni regolamentari non può portare più di otto persone per volta. Deve essere convenientemente dipinto, mantenuto pulito e provveduto durante la stagione estiva di tenda. Deve, inoltre, essere armato con due remi, in caso di cattivo tempo di quattro, e in ogni caso con due remi di rispetto... I barcaioi addetti allo sbarco dei passeggeri debbono essere inseriti in apposito registro. Si dividono in squadre di 20 individui al massimo con un capo squadra elettivo responsabile del servizio, riconoscibile dalla dicitura: "Capo barcaioi", scritta sulla striscia rossa del berretto di panno."

Questi gozzi si distinguevano per i loro parabordi di cavo intrecciato, per una pernaccia di dimensioni modeste e una prua verticale, fatta per accostarsi fa-

cilmente alle banchine. Una vecchia immagine ci ricorda che questi mezzi servivano anche per prendere...l'aereo. Negli anni Venti sotto la Lanterna fu inaugurato l'Idroscalo, uno specchio d'acqua sul quale atterravano gli idrovolanti, con regolari collegamenti aerei che spaziavano da Londra all'Egitto e che rimase in funzione fino al 1955. 🌊

Note:

Cesare Festa "Guida del porto di Genova", Giangrande e Rossi, 1911.

1) De Montherlant H. "Le Démon du bien", in Marcenaro G. "Viaggio in Liguria", Genova, Sagep, 1992.

2) Panella G. "Gozzi di Liguria", Genova, Tormena, 2003.

3) Biasetton P. "Gru idraulica Tannet & Walker", "Quaderni di archeologia industriale n° 5, a cura di Guido Rosato", Genova 2013.

4) Berti P. "Brevi cenni sull'origine del gozzo ligure e della sua classificazione", appunti inediti, 1986.

5) Descalzo G. "In coperta", Torino, Paravia, 1944.

6) Maggiani M. "La regina disadorna", Milano, Feltrinelli, 1998.

LA RICETTA DI "STOCHE E BACILLI"

I "bacilli" sono piccole fave secche, prodotte in Tunisia e in altri paesi mediterranei, che si trovano in vendita nel mese di novembre. Lessare lo "stocche" (stoccafisso) e le fave separatamente. Queste ultime possono anche essere sostituite dai ceci. Condire insieme lo stocche e i bacilli con un intingolo composto di olio, sale, succo di limone e un po' di pepe macinato. Si può aggiungere aglio in fette sottili e pomodoro lessato e poi passato al setaccio. È un piatto antico, tipico di Genova e di Savona (dove era il menù del giorno dei morti), che è stato esaltato dai cantautori dialettali.

