

Dai carbonai ai barcaioli

Gli antichi mestieri di San Pier d'Arena



La fine del XIX secolo segnava il declino della marineria commerciale e militare a vela ed il progressivo incremento delle navi di ferro e a vapore. Le esigenze portuali si modificavano, l'incremento del traffico commerciale, con navi sempre più grandi, crearono l'esigenza di trovare nuovi spazi. San Pier d'Arena, da borgo marinaro e luogo di villeggiatura per la ricca aristocrazia genovese, diventava la culla della nascente industria pesante, la Manchester italiana. Negli stabilimenti Ansaldo di San Pier d'Arena veniva costruita la prima locomotiva a vapore e i cannoni chiesti dal governo per assecondare la nascente voglia coloniale di una "nuova" nazione che cercava "un posto al sole". La spiaggia, che aveva visto la nobiltà di mezza Europa "prendere i bagni di mare", diventava la sede di numerosi cantieri navali e attività

legate alla nautica. A partire dalla seconda metà dell'ottocento, la nomenclatura politica e industriale sampierdarenese senti il bisogno di creare un porto di servizio per l'industria e per accogliere navi, sempre più grandi, cariche di merci per i numerosi opifici. Solo però nei primi anni trenta del XX secolo furono costruiti i primi ponti: Etiopia ed Eritrea, seguiti dopo dal Somalia, dal Libia e dal Canepa. L'aumento delle attività portuali a fine ottocento, ha richiesto sempre più manodopera: carbonai, camalli o giornalieri, chiattoioli, minolli, pesatori, imballatori, barilai, cassai e barcaioli.

I camalli o giornalieri perché retribuiti a giornata, erano addetti allo stivaggio e allo scarico delle merci nei bastimenti, un lavoro decisamente faticoso. Anticamente erano chiamati i "caravana" ed erano raccolti in associazione (arte) fin dal XIV secolo. A questo proposito bisogna ricordare che nel XVII secolo i camalli del porto erano di origine bergamasca, montanari forti come tori, che avevano ricevuto questo privilegio come ringraziamento da parte della Serenissima Repubblica. Durante la peste del seicento, quella resa famosa dal Manzoni, i bergamaschi, già impiegati in gran numero nel porto, si erano offerti di fare i becchini e portare via degli ospedali e dalle case i morti causati dalla pandemia. In cambio

di questo prezioso servizio reso alla città si decretò che i camalli dovessero provenire dalle valli del bergamasco. In seguito le mogli dei camalli andavano a partorire nel paese d'origine dei mariti per garantire ai propri figli, in futuro, un "lavoro fisso", perché solo chi nasceva in provincia di Bergamo poteva lavorare come scaricatore. Nel XIX secolo questa usanza era però andata persa, non però la tradizionale forza degli scaricatori. I chiattoioli, il cui lavoro era strettamente legato a quello dei giornalieri, ricevevano le merci destinate all'imbarco al ciglio delle calate, le sistemavano sulle chiatte, le dividevano in partite a seconda delle esigenze e le distribuivano alle varie navi che le dovevano trasportare. Imbragati i colli li consegnavano sotto paranco ai camalli che provvedevano a sistemarli nella stiva. Nelle operazioni di scarico invece, ricevute le merci estratte dalle stive, le sistemavano nelle chiatte e le portavano fino alla banchina consegnandole ai facchini. Le funzioni dei camalli e dei chiattoioli erano fondamentali per il normale disimpegno delle attività portuali, in quanto il loro lavoro era il trait d'union fra la nave e la calata. Il consorzio del porto a questo proposito si interessò parecchio a questi lavoratori per disciplinarne i compiti, l'orario di lavoro e la retribuzione.

I minolli, il cui lavoro è ricordato da una piazza a San Pier d'Arena, piazza dei Minolli, erano addetti a caricare o scaricare la zavorra dalle navi. A Genova e comunque in Italia, si usava come zavorra sabbia o pietre. Gli inglesi, la cui passione per gli alcolici è ancestrale, quando si resero conto che i vini dolci e alcolici, come il Madeira e il vino delle Canarie, miglioravano con un lungo viaggio per nave, soprattutto se passava l'equatore, iniziarono già alla metà dell'ottocento ad usarlo come zavorra, caricandolo nei luoghi di produzione, per poi rivenderlo, dopo essere andati in India o in Australia o dove avevano interessi commerciali al di là dell'equatore, nella loro isola a caro prezzo.

I barilai, pesatori e ricevitori, imballatori, cassai erano essenziali, con lo svolgimento delle loro attività, al disimpegno delle operazioni portuali, le quali schematicamente si possono tradurre nel movimento della merce dalla stiva al vapore alla calata, da questa al carro a trazione animale o al vagone ferroviario o viceversa (carico), salvo i casi di sosta sia sulle chiatte che sulla banchina e le altre operazioni sussidiarie



come il peso, la misura, la riparazione delle balle, dei sacchi, delle casse, dei barili, in pratica dei camalli più specializzati.

Le rare immagini che ci sono pervenute fotografano molto bene il tipo del carbonaio, grande e muscoloso, tutto sporco di nero dovuto al carbone, con un sacco di iuta in testa e che, passando sopra ad un traballante asse di legno, portava a spalla avanti e indietro, dalle navi a terra, cuffe di carbone di circa 50 chilogrammi. Il lavoro dei carbonai iniziò ad essere fondamentale, impiegando centinaia di addetti, con l'aumento delle industrie metallurgiche di San Pier d'Arena che richiedevano tonnellate di carbone per alimentare le fornaci delle fonderie. I carbonai costruirono, sempre nella nostra delegazione, un circolo o club dei carbonai, ancora esistente, dove potersi riunire per giocare a carte o per bere ma anche dove esponenti politici, solitamente socialisti, all'inizio del secolo arringavano le folle

proletarie per una maggiore equità sociale. Fino agli anni 30 del secolo scorso San Pier d'Arena era divisa da Genova da un ripido promontorio. Nei primi anni del Novecento fu costruita una galleria per permettere un più agevole passaggio; nonostante ciò per raggiungere Genova era più comodo prendere una barca, ovviamente quando il mare non era in burrasca, e così è stato fino all'inaugurazione di via di Francia. Numerosi barcaioli trasportavano le persone e le cose dalla spiaggia fino nel cuore di Genova o viceversa. Inoltre trasportavano a terra dalle navi in rada chi doveva sbarcare o il contrario, oppure consegnavano oggetti o scorte alle navi in fonda. C'era anche si era attrezzato e portava in grosse pentole, tenute in qualche modo al caldo, cibo come stoccafisso o minestrone o trippe, a chi stava lavorando a bordo delle navi e durante l'ora di pausa non riusciva a scendere a terra per mangiare.

Romano Villa

Paròlle de Zena



Giocattolo in genovese si dice *demôa*, per questo chi ama giocare e fare scherzi come i bambini è detto *demoêlôn* (bambinone). Il termine per indicare la bambola è *bugatta*, ma anche *poponn-a* o, più modernamente, *bamboccia*. Ma il termine più curioso e che varia moltissimo da luogo a luogo è quello che denota la trottola; qui a Genova si dice *ziàrdoa* (o talvolta *zoàrdia*). La *ziàrdoa* ruota su un pernetto (*o færo*): se è ben arrotondato e la *ziàrdoa* gira senza traballare allora è detta *minn-a*, altrimenti si dice *tronn-a*. Nella *Canson da Cheulia* un verso dice: *e che e ziàrdoe fisan minn-e s'occupàimo con piaxe!* Una volta i *battosi* (monelli) lanciavano le *ziàrdoe* una contro l'altra proprio per impossessarsi del perno di ferro; questo gioco era detto *spacca legno, piggia færo*. L'aquilone ha il nome romantico di *cometa*, mentre l'intramontabile girandola è detta *ventoêla*. Il *sâtamartin*, tra le altre cose, denota anche un oggetto verticale che, a causa di un peso nascosto nella parte inferiore, sta sempre ritto: quello che quando ero bambino si chiamava "Ercolino sempre in piedi". Il *bansigo* è l'altalena, chi *zeuga a scondilô*, gioca a nascondino, il rincorrersi è detto *scorîse*; scrive Petrucci in una poesia: *se scôran i figgeu zugando a l'eua*.

Fanni comme mi: parla in zeneize tutte e vòtte che ti peu!
Franco Bampi

Le regole di lettura sono reperibili nel Gazzettino di aprile 2006 e all'indirizzo Internet http://www.francobampi.it/zena/mi_chi/060429gs.htm.

In zeneize co-o Carlo

Franco Bampi a colloquio in genovese con Carlo Tardito, l'orologiaio di piazza Vittorio Veneto.

F: Aloa, Carlo, cöse ti me conti ancheu?

C: Sto chi o l'é 'n fæto vëo. Gh'ea doe seu che stavan in Strada Vegia, dita pöi via Chiusa, vixin a-a Pòrta da Lanterna, quella Pòrta ch'a divideiva San Pè d'Ænn-a da Zena.

F: T'eu dî quella rifæta da-i Savoia che òua a l'é sott'a-a Lanterna?
C: Sci, quella lì. Ben, un giorno e doe seu doveivan anà a Zena. Fæti quelli trexento metri pe arivà a-a Pòrta, dæto che stavan intrando a Zena, a çittæ grande, 'na seu a dixè a l'atra: «Seu, demmose man che semmo p'òu mondo! Chi a-o pan ghe dixan micche».

F: E za, Carlo. 'Na vòtta, ma no goæi tempo fa, a gente a se mesciava de meno!

C: E fòscia stavan meglio liatri che niatri che semmo de longo in remescio.



Nuova Vetrometalliche sas

AVVOLGIBILI DI SICUREZZA - SERRAMENTI IN ALLUMINIO
PORTE BLINDATE E DA INTERNI - PERSIANE ALLA GENOVESE

Laboratorio: Via degli Arditi, 20 r - Esposizione: Via Dottesio, 61 r.
16149 GENOVA - SAMPIERDARENA
Tel. 010 465863 Fax 010 414913