

portarle all'altezza dell'imbocco dei carbonili.

Un'estesa "isola delle chiatte", composta di decine 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", dove la "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 nel 1887 per adeguare le attrezzature di movimentazione delle merci allo sviluppo dei traffici commerciali... Utilizzava un nuovo sistema 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 era messa in pressione tutte le mattine prima dell'inizio delle operazioni portuali e gru, argani e verricelli da essa alimentati erano pronti ad operare in qualsiasi punto del porto, servito dalla rete di distribuzione. Era una tecnica che in quei tempi 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". (4)

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 fossero quindi preferiti alle più moderne gru elettriche. Le gru ad acqua rimasero in funzione fino agli anni '70 del Novecento.

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 di-



La gru Tannet & Walker

mensioni che risale alla metà del Settecento e che è 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



Modello di gozzo del '700