

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.”(5) 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, chiattoioli, 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 cadrài!”. Ma la 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 “.

In coperta di Giovanni Descalzo (6)

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 maggiorenni 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 eser-



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

citare liberamente il loro traffico soltanto dal sorgere al tramonto del sole.”

“ Per tutta la mattina il cadraio era sfilato sotto le murate gridando: “Stocche e bacilli, stocche e bacilli” e dai ponti avevano calato gamelle fiasche e pignatte 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”.”(7)

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 per trasporto passeggeri

Un altro servizio portuale era offerto dai barcaioli, 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 dimensioni 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