

urbano in continua ristrutturazione e la conseguente creazione di Via XX Settembre, Piazza De Ferrari, Via Roma, Piazza Corvetto eccetera con l'area antistante un porto che fin quasi alla fine del XIX secolo è ancora attestato nei suoi vecchi confini dal Molo a Santa Limbiana, zona interessata solo a fine secolo dallo stravolgimento urbanistico che porterà alla demolizione della Porta di S. Tommaso, dell'Arsenale, di tanti edifici storici e religiosi per la costruzione della Stazione Ferroviaria di Principe e la nuova Stazione Marittima, prima Federico Guglielmo e poi Ponte dei Mille. Oltre vi era solo una grande rada più o meno protetta dal Molo Nuovo e chiusa a ponente dal promontorio di San Benigno e dal Capo di Faro con la Lanterna. Ancora da tracciare la Via Carlo Alberto oggi Gramsci e in via di completamento i tunnel ferroviario e veicolare per Sampierdarena. Si può quindi



S. Pier d' Arena e campanile di S. Tommaso, tela Ippolito Caffi

dire che il bacino portuale occupava press'a poco l'area dell'attuale Porto Antico, coi Magazzini Generali (oggi denominati -forse più elegantemente ma meno propriamente- del Cotone ma che in realtà ospitavano anche caucciù, cacao, caffè e altri prodotti provenienti dalle colonie africane e asiatiche dei paesi europei) ed i vari ponti e calate che evocavano un passato fatto di famiglie illustri e lucrosi traffici commerciali: Mandraccio, Calvi, Embriaco, Morosini, dei salumi, dei formaggi, dei legnami, etc... Il tutto fino alla Darsena, coi vari varchi doganali, le terrazze di ottocentesca memoria al posto dell'attuale sopraelevata e quelle successive, realizzate in una Via Milano appena abbozzata e che avranno vita ancora più breve di quelle ricavate a Caricamento sui sottostanti magazzini portuali.

Gli scagni troveranno quindi sedi adeguate in Vico Casana, Fieno, Falamonica, salita San Matteo, zone di Soziglia, Campetto e Banchi, una allora aperta da poco e molto trafficata via San Lorenzo, i portici di Via Turati anch'essi di recente realizzazione e avulsi dalla realtà architettonica genovese perché di indubbia importazione torinese ma fin da subito utilizzati per varie attività commerciali inerenti il mondo della navigazione. E poi le arterie commerciali più importanti di allora le vie: San Luca, Luccoli, Del Campo, Lomellini, zona di Fossatello e via Prè, assieme a via Balbi unica importante arteria verso il ponente prima della realizzazione della nuova grande strada a mare. La concentrazione degli scagni in quest'area relativamente ristretta era strategica data la vicin-

anza alle strutture portuali e la mancanza, almeno fino ad un certo momento, di nuove vie di comunicazione che permetteranno in seguito di dislocarsi anche in zone più periferiche laddove e quando anche l'asse portuale e industriale comincerà ad espandersi verso Sampierdarena e oltre. Ma su questo torneremo più avanti.

Per rendere un'idea di quale poteva essere la realtà lavorativa all'interno di uno scagno rimanderei alla commedia goviana "Colpi di Timone" dove, al di là e al di fuori della trama in sé, possiamo ritrovare caratteri e dinamiche tipiche di questa istituzione. Da "Colpi di Timone" verrà tratto l'omonimo film che vedrà Gilberto Govi cimentarsi con alcuni grandi divi del momento quali Dina Sassoli, Marisa Vernati e Cesare Bettarini. Girato nel 1942 in una Genova devastata dai bombardamenti, ci restituisce l'immagine preziosa di tutto un mondo imprenditoriale e di



Gilberto Govi in "Colpi di timone"

una realtà socio-economica ormai d'altri tempi, quando tutti gli scagni, grandi e piccoli, più importanti o meno, avevano quella tipica struttura piramidale del lavoro dove al vertice, seduto appunto idealmente sul suo "scrannum", avremmo trovato il proprietario, il padrone, "O Bacàn" come si diceva allora a Genova e in tutta la Liguria. Spesso grande imprenditore che discendeva da altri imprenditori o si era fatto da sé, che aveva ormai lasciato il centro storico cittadino per trasferirsi a vivere con la famiglia nei nuovi e più ariosi e salubri quartieri di Circonvallazione a Monte o Albaro, raggiungibili comodamente grazie ai nuovi tramways elettrici che tutte le mattine lo lasciavano puntualmente in una Piazza De Ferrari ancora senza fontana o a Caricamento, nuovo crocevia per le linee del ponente aperte da poco. Di poche parole, abituato a concludere affari anche importanti con una semplice stretta di mano, era coadiuvato da un vice, quasi sempre un parente, un fratello, un cugino, spesso un figlio che, più tardi possibile ovviamente, ne avrebbe ereditato l'attività. Immediatamente sotto a questi il ragioniere, personaggio chiave e dai compiti delicatissimi in quanto responsabile della cassa e del bilancio dello scagno che doveva fare necessariamente quadrare. Nelle aziende più importanti potevano essercene pure due o tre e anche in questo caso il grande Govi ci viene in aiuto tratteggiando magistralmente la figura del ragionier Bonetti, nella commedia già citata, come esempio e paradigma di questa figura professionale. Ancora più sotto gli impiegati, il cui numero poteva variare da due, tre, quattro, cinque, fino a