

Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani
Herausgeber: Pro Grigioni Italiano
Band: 56 (1987)
Heft: 2

Artikel: Il porto nascosto
Autor: Terracini, Enrico
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43797>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 08.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

ENRICO TERRACINI

IL PORTO NASCOSTO

*... anche lungo il mare
avara è in Liguria la terra,
come misurato è il gesto
di chi nasce sulle pietre
delle sue rive. Ma se il ligure
alza una mano
la muove in segno di giustizia.*

Salvatore Quasimodo

Dicevano che il porto era il cuore dei genovesi; ma analogamente al cuore era difficile vederlo, a meno che non salissimo verso le alture, o non andassimo lungo l'ampio arco della Circonvallazione a mare, o sui poggioli, i terrazzi, le finestre delle case popolari sopra il porto. Ci spiegavano allora come da quella insenatura, sotto vento, erano partite barche di tutti i generi e la parola tonnellaggio assumeva una realtà di vento e cielo, più che i pesanti scafi, con caldaie a carbone, spesso fumo.

Del mare invisibile, se non per i fortunati di Oregina, Circonvallazione a Monte, Castelletto, ci raccontavano fiabe, storie, leggende, come se esso potesse riempire della sua voce sonora la nostra fantasia infantile. Però, in verità, più del canto del mare giungeva quello del porto soffocato dai navigli, di cui le sartie nel loro labirinto di crocicchi, e il cigolio delle gomene con il vasto cappio attorno al cabestano, rivelavano un mondo estraneo, lontano, come se appunto quel porto vivesse per conto suo, tra la nostra città amatissima, e il mare vasto, di colori vari a seconda delle stagioni.

Avevamo appreso che il nome di via Galata era stato imposto secoli prima, per rammentare idealmente la direzione dei mercanti verso la Galata del Mediterraneo orientale; la fantasia architettava la visione di viaggiatori in trambusto per la strada, oramai attraversata, in quei tempi, da un tram un poco triste nella sua solitudine, se la stazione di partenza si trovava in via Colombo, e ad esso veniva riservato un solo binario. Quindi era la brutta curva di via Serra quando la strada era ancora tanto ripida da levare il fiato.

Ma dove era il mare? Pur vicino alla piazza Corvetto, esso era terribilmente astratto e non potevamo vederlo. Lo cercavamo disperatamente come un amore, anche se di questa realtà tutto ignoravamo. Ecco potevamo vederlo dall'alto degli Appennini. Non per nulla avevamo appreso sulle pagine del De Amicis di Oneglia, ai tempi del socialismo eroico e romanticissimo, le sorti del ragazzo in viaggio verso paesi d'oltre mare, le Ande, quando dal porto genovese gli emigranti partivano tra sacchi e casse di merce varia, lacrime da morire, chitarre e mandolini per i più audaci. Restavamo inquieti a vedere quelle brutte navi. Sarebbero giunte in America? Vicino a noi i conoscitori dicevano essere brutte carrette da poche palanche.

Il cuore infantile un poco spauriva ad udire le voci: «vanno in America». Altri, per emigrazioni più brevi, quasi al confine della nostra piccola regione, aveva scritto «vanno in Maremma». La sera parlavamo di quella gente. L'avevamo vista nella sua disperata miseria in marcia verso la nave modesta, con due o tre ciminiere. Il fumo spesso del carbone aveva soffocato il cielo, ma quando la nave si era allontanata e noi avevamo fatto ritorno a

casa, ancora avevamo sentito la presenza invisibile di quel porto, anche se non l'avevamo sotto occhio.

La vita della nostra città, come oggi, dipendeva da quel porto; dalla gente in viaggio con gli scafi sovente rugginosi; da quel vibrare intenso di navi, navigli, di tutti i generi, di ferro ed, allora, anche di legno buono e robusto, per cui le fiancate tondeggianti sembravano un'opera d'arte riflessa sugli specchi acquei così avari di spazio, sotto la luce del cielo vibrante in cerchi concentrici, con i colori dell'arcobaleno sulla stessa acqua sporca.

A quel porto in cui non si trovava spazio davamo il nostro affetto e la nostra curiosità. Attendevamo il ritorno di capitano Drago dall'Estremo Oriente. Portava alcune curiosità strane di quei paesi, di cui nulla sapevamo.

I piroscafi o i bastimenti, come dicevamo, erano umani perché di stazza modesta. Il nome di stazza ci sembrava una poesia da recitare tutti i giorni, ma soprattutto a bordo delle barche, come le navi venivano chiamate da capitano Drago o da altri, guardavamo con passione il nostromo; tenevamo tra le mani la ruota del timone; imparavamo con tanta difficoltà le parole babordo o tribordo; ma non riuscivamo a stabilire mai se babordo o tribordo fossero la fiancata destra o la sinistra.

Che importava?

Quello era il porto di Genova da visitare la domenica e ottenere, forse, di salire su qualche nave per visitare la cambusa, il ponte di comando, vedere l'ancora grossa di riserva, le catene. Sembra di ieri appena la passeggiata, muti e meravigliati, lungo l'inferriata che da piazza Cavour, seguendo la piazza Raibetta e più oltre verso la strettoia strozzata del colle di San Benigno, con la caserma rossa di non so più quale reggimento di stanza da quelle parti, come in castigo.

Vedevamo i soldatini tristi la sera. Ma più che di quelli cercavamo di riconoscere la fisionomia del porto, sempre gremito, come vittima di un destino più forte dei suoi

uomini, con le poppe avvinghiate da cavi alla terra ferma, le prue rivolte verso il mare libero. Talvolta il vento portava via gli scricchiolii misteriosi degli scafi, abitati certamente da fantasmi, e allora, anche se lontano dai moli, udivamo parole, mugugni, bestemmie, rimproveri se, nonostante le gomene ben tese, il vento sommuoveva gli scafi con pericolo di bugne, forse di avaria.

Ci sembra che in quei nostri tempi infantili la diga foranea non fosse ancora terminata, ma che di quella storia se ne parlasse ovunque come di una vergogna cittadina. I giornali che leggevamo, compitando a caso, e senza molto comprendere le parole, accennavano anche all'apertura del nuovo porto a Sampierdarena.

Ma quando? Nessuno osava pensare a far cadere il colle di San Benigno; questo sembrava un mostro duro di roccia, un boa constrictor il breve tunnel sotto cui correva il tram.

Ritornavamo al porto. Era sempre nascosto, quasi imbacuccato come un vecchio signore di alto lignaggio, cosciente della propria forza e saggezza, indifferente agli onori. La sua biblioteca vastissima aumentava continuamente di scafi o enormi volumi stretti uno all'altro, cigolanti nei venti di libeccio o di tramontana. Le vele del «Maria Madre» raccoglievano la luce dei tramonti, il brigantino «Adelfo» si allontanava, un rimorchiatore d'alto mare prendeva il largo. Il viaggio tra la città alta e quel porto sepolto terminava a sera. Le sirene erano lontane, un canto appena lieve. Dovevamo pur riprendere il fiato dopo tante emozioni acquisite a bordo delle navi attraccate; far tacere la fantasia illuminata dal brivido dei mari di diverso colore, ammirati sui mappali dei vecchi atlanti scolastici, diversi da quello ligure, tutto nostro, da stringere nel palmo di una mano. Ci sprofondavamo quasi in quelle merci, accumulate sui moli il giorno prima, o sotto le tettoie dei magazzini, che pure per noi, per quanto caricate su carri lunghi e grossi, con le ruote cerchiare di lucido acciaio non

possedevano più il loro odore originale, ma già quello nostrano del porto. I cavalli sembravano bestioni immensi, con le membra possenti e solide, l'incedere bello al trotto. Scintille sprizzavano tra i ferri degli zoccoli e il selciato di granito. Qualcuno diceva: «vengono dal porto».

Ora siamo certi che questa visione dei cancelli aperti ai carri, con il carrettiere in serpa, non farà più ritorno e che la razza di quei cavalloni deve esser sparita, svanita.

Era proprio un porto da persone dabbene; da gente di vecchio stampo; qualcosa che sapevamo unica perché dava respiro alla città ed alla regione ligure, che avevamo conosciuto a menadito anche da ragazzi. Il viaggio verso il libero orizzonte si perdeva da queste parti, ed anche tra Sottoripa e la Darsena.

O forse, e per dire meglio, questo porto ci sembra così favoloso, perché nella sua lontananza geografica e nel perduto tempo, assume ormai le giallastre linee di un dagherrotipo consunto dalla luce? Lievi e appena tinte sono le ombre degli edifici tra piazza Cavour e quella di Raibetta. Sui carri rivedo le balle di lana, di pelli, i barili, le bande stagnate: si salgono le scale dei magazzini. Mi sembra, anche se distante, di sostare avvolto da quegli odori di spezie di oltre mare, di ammirare le ombre dei doganieri con diverse uniformi, gli uomini con il sottanino blu, stretto attorno ai fianchi, i nobilissimi caravana o camalli. Era un porto tutto chiuso di breve respiro. Le sue sirene si accompagnavano ai rauchi tram giallastri, degni per colore delle bandiere di quarantena. Il gran pavese era una vera festa.

Ma forse migliore festa era il ritorno di capitan Drago, le cui sorelle stavano in via Fieschi, o di capitan Marsano. Non stava forse questi in San Martino? I familiari comunicavano a tutti l'arrivo degli uomini di mare. Come vecchi amici anche noi bambini gli andavamo incontro. I grandi discutevano da par loro la manovra. In quei tempi si sapevano molte cose del

mare, dei navigli, delle macchine, delle vele. Era bello sporgersi a poppa, o ai bastinaggi di navi che avevano sfidato le onde ribelli, o avevano imbarcato come fosse niente, grevi pacchetti di spuma cattiva. Non c'era forse da vedere una piccola avaria sulla fiancata? Ci sporgevamo ancor più. Sotto era il mare. Udivamo la voce aspra di un marinaio: «mia figgêu gh'è l'aegua sotto...». Lo sapevo ma volevo vedere il pannello infranto dall'onda violenta. Nulla. La mano dell'uomo mi portava via dal bastinaggio, il sogno restava annegato nell'acqua sporca.

Ci mescolavamo ai caravana. Li guardavamo increduli della loro mole. Ci dicevano che da quegli uomini era venuto fuori lo stesso Maciste, visto sugli schermi tremanti dei cinematografi, al suono di pianoforti strimpellati.

Intanto le balle salivano lente, appese a gru di limitata altezza. Tutto era in rapporto ad una modesta visione umana.

Quello fu il porto dell'infanzia e della speranza. La città era pulita bene, con la biancheria bianca di bucato alle finestre; eterno il caravanserraglio dei carri con i cavalli lungo la Circovallazione a Mare.

Fosse la sera, fosse il mattino, essi, un dopo l'altro in processione, si allontanavano dalle calate, le corde ben tese sul carico, quasi a penetrare nella massa viva della merce, a lasciar la propria traccia di canapa. Non erano state ben avvolte, strette, all'angano dietro il carro, quello a ruote ingranate sulla leva, su cui il carrettiere aveva pesato con tutto il suo corpo, per inchiavardare il carico?

Quando saremmo stati uomini, avremmo appreso, a nostre spese, che anche la vita è un carico pesante, stretto da invisibili corde sul nostro corpo di genovese. Mentre questo, cogli anni, è divenuto più pesante, noi stessi stanchi di portarlo già con la memoria ci sediamo in piazza Corvetto, a rivedere i volti dei passanti, e con quelli i ricordi.

(Dove è il porto se, nel silenzio, le voci delle squadre dei camalli più non risuona-

no nello spazio? Tutto dorme tra i moli sempre sovraccarichi di merce. Tra i bacini velieri e piroscafi si addensano. Tra gli scafi che escono e quelli che entrano corrono saluti di sirene rauche, voci, tanto sono accostati, gli uomini parlano dei loro viaggi. Ahimè le vele si sono involate, svaniscono; il mio porto è un ricordo infantile).

Sul fare della notte, con altri ragazzi, ci piaceva recarci sul piazzale in fondo a via Corsica, o a Castelletto. Da quei siti, si vedeva l'alterno bagliore della magica Lanterna nella sua favolosa storia di luce tenace e continua.

Su tutto il vasto spazio dei mari, non poteva esserci faro più abbagliante, e quasi stellare, nel gioco luminoso dei cristalli a prisma, nella luce concentrata in un semplice raggio, che nel suo tragitto illuminava il porto.

Ci conducevano a casa; i sogni erano impregnati di queste forme nere, le navi eterne come i loro viaggi dove la luce era spiovuta per un attimo, prima di essere imprigionate ancora dalla notte. Apprendevamo con il solito stupore infantile che sì, questa Lanterna dei naviganti da secoli indicava il nostro porto, che il suo fato girava tutta la notte. Non poteva interrompersi.

Un giorno montammo le ripide scale per salire fino al gabbiotto dove i cristalli spessi, pur di giorno, vibravano di misteriosa luce; più tardi altri, in dialetto genovese, cantarono la mirabile Lanterna e il sentimento che essa provocava, con il fascio luminoso, nella gente ligure e nella marineria straniera.

Come era l'architettura della piccola stazione marittima quando questa serviva non i turisti ma la massa immane degli emigranti? «Vanno in America», ritornava come stornello di uomini tristi, in pena per abbandonare, per sempre, i loro paesi. Non rammento l'edificio. Mi sembra solo di vederlo come una cartolina illustrata, di quelle grigie da pochi soldi e mal stampata, tutta ombre nel prospetto.

Dalle vetrine del «Lloyd Sabaudò» si vedevano gli impiegati al lavoro. Ma oltre quella Compagnia di navigazione si parlava in città degli armatori liberi di buon nome, gente robusta anche nelle membra e non solo quanto a palanche nelle banche, o meglio ancora proprio nei tiretti (erano i cassetti) dei mobili di noce, tenuti gelosamente nelle case, sotto la luce verdastra dei becchi a gas, di cui talvolta, per non dire spesso, le retine di amianto tessuto bruciavano in un'improvvisa fiammata. Beh, ci si poteva servire, quella sera, di qualche candela, o dei vecchi lumi a petrolio puzzolenti, intanto i conti ritornavano esatti (in banca naturalmente).

Erano uomini che conoscevano il fatto loro quanto a noli interessanti, il buon accordo con i mediatori di piazza e con quelli dei porti stranieri; avveduti sempre in caso di acquisto o di vendite delle vecchie navi, da utilizzare ancora, prima di vederle andare ai ferri vecchi.

Avevano le mani e il viso intrisi di salino, quasi corrosi; forse erano un po' aspri, quanto ai tratti, con gli uomini della marineria, e le imprese dei viveri a bordo non erano tra le migliori quanto a qualità di cibo. Sapevamo che la frutta non era offerta all'equipaggio; il vino grosso rompeva lo stomaco; le cuccette delle cabine per la ciurma avevano un materassino tanto basso che il dorso dei marittimi ne soffriva.

Pure questi armatori vivevano aspramente, negli scagni senza luce e senza riscaldamento; con il ritratto degli avi appeso al muro, la riproduzione a colori di qualche loro vecchio legno, magari andato a ramengo, o nel caso migliore, il primo da cui era nata la loro flotta mercantile.

Essi stessi prima di essere padroni e di rifiutare la parola di caratura, di partecipazione, e magari dalla stessa finestra dell'ufficio, di contare con un cannocchiale, le proprie barche, sotto, nel porto genovese, erano andati per i mari a far mietitura di esperienze; di storie da insegnare gelosamente ai figli per farsi le ossa, in-

creduli all'usura di se stessi.

Due fari, un timone ed una bussola di quelle antiche. «Comandante lei è il padrone dopo Dio. Un carico la attende... Addio». La terminologia della navigazione non aveva misteri. Le navi erano solo di Genova, forse di Savona e di Camogli. Il porto, l'unico porto al mondo era quello e quindi il loro, il nostro.

Arrivavano, partivano. Io non so se i bimbi ancora recitano la filastrocca: «è arrivata una nave carica di . . . ».

Dopo molti anni, ascoltando la voce ben genovese di Francesco Berlingieri, pensai che tutta la sua teoria di diritto marittimo era impostata solo sulla navigazione delle navi. Diceva come una profonda verità, e lo era: «le navi sono fatte per navigare». Probabilmente pensava, anche se non lo affermava, che tutto il resto, le norme, i regolamenti, le carte, il libro primo di navigazione, il ruolo, erano storie fasulle... L'essenza del porto era quell'a di enormi, intensificati traffici, da cui la nostra città avrebbe acquisito ricchezza da distribuire tra tutti, come una manna proveniente dal mare).

Ma anche allora il porto trovava ardue difficoltà per allargarsi. Nulla da fare per la costa di levante. Qui tutto era preso. Non esisteva una bella rada naturale per riparo del naviglio. Forse si poteva strappare un poco di moli, e di specchi acquei alla costa di ponente.

Comunque il porto tenace si allargava, anche se la ricerca del prezioso spazio non era fruttuosa. Le navi divenivano di anno in anno più imponenti; i velieri sereni erano spariti; gli specchi acquei facevano sempre crudelmente difetto, come se il porto di Genova fosse afflitto dalla malattia dello spazio che mai si trovava, come un reperto archeologico, intravvisto sotto terra, ma che nessuno poteva cogliere e di cui si aveva bisogno.

Dicevamo: «andiamo al porto». Discendevamo a piedi per i vicoli.

Sbucavamo in Sottoripa. Osterie di camalli e di signori, sulla soglia di negozi con

gialle gabbane d'incerato appese fuori della porta, i padroni ci guardavano come se noi stessi fossimo gente del mare. Ahimè! Da sotto quegli archi bassi, con qualche recente pozzanghera della solita pioggia non si vedeva il mare.

Però il sartame filettato, con tante corde, scale a pioli, le ciminiere o fumaioli che fossero, alcuni velieri sempre più rari, ancora privi di motore, o forse già muniti, in quei tempi, di macchina a carbone, sì che riempivano il cielo, e quasi lo invischiarono. Anche senza la visione del mare il porto vibrava come una realtà viva. Il mare non aveva più significato. Non c'era più. Lo dimenticavamo nel porto, così zeppo di barche, di legni, di scafi, di vecchie consunte chiglie, di qualche prua netta e nuova, ben pulita di bacino, di navi il cui odore era ancora di cantiere, e dello strutto bruciato durante il varo.

Forse tra le prime paratie stagne di allora, ancora risuonava il grido, che era anche un invito al traffico, al commercio, ai viaggi «per la grazia di Dio, tagliate...». Saltavano le strutture di legno. E nell'urto disumano della folla in festa lo scafo discendeva nel mare a poca distanza dal porto.

Di tutti i vari possedevamo un ricordo. Tristi rammentavamo lo scafo rovesciato sul mare. Qualche operaio o ansaldino (così si chiamavano i lavoratori della grande fabbrica Ansaldo) aveva pianto quella domenica. Ma questa attività apparteneva al porto.

Però ora eravamo là dentro a far nuovamente raccolta visiva di ancore belle, gommene nuove o sfilacciate, suoni della campana ancora sul cassero, a far mostra di scienza nautica con il parlare di trinchetri, di bringantini, golette. Restavamo estasiati di fronte alle scalette di corda, alle passerelle. Se qualche marinaio ancora si trovava sugli alberi ammiravamo i suoi movimenti. Dicevamo entusiasti che quelle mani avvinghiate alle corde dovevano essere di acciaio, e di ferro, le giunture delle dita.

Qualche volta uno sconosciuto e vecchio

comandante di mare, proprio alla buona, ci lasciava montare a bordo. L'impiantito vibrava e fremeva sotto i nostri passi. La stiva doveva essere vuota.

Però conveniva meglio al nostro spirito avventuroso e fanciullesco vedere la rete piena di merci varie, appesa al braccio movente della gru. Questa oscillava per un poco prima di discendere nell'avidità stiva aperta. Osservavamo gli uomini, addietro a impilare le casse, a sistemare le balle, a riempire con ordine gli spazi.

Potevamo rientrare in città, nella nostra casa. Il porto era stato per qualche ora una diversa casa, anche se cara e cordiale. Il sole si oscurava. Le bianche vele fuori della diga foranea si allontanavano nelle loro ali maestose di uccelli leggeri sul mare. Nel giro di mezz'ora appena sulla riviera di Ponente o di Levante gli ultimi velieri avrebbero fatto coincidere la loro ombra con quella dei cimiteri sulla costa.

Qui era solo il porto con il suo profondo respiro un poco salso. Allora i nostri amici degli Appennini, o delle spiagge liguri durante i mesi estivi si chiamavano Croce, Corrado, Cameli, Costa, altri. Solo più tardi apprendemmo meravigliati essere essi i figli degli armatori liberi, i padroni delle navi.

Possibile?

Non riuscivamo a comprendere come si potesse essere padroni di una nave. Non potevamo afferrare che questa fosse attraccata al nostro porto. Talvolta lo avremmo voluto vedere libero, non zeppo di scafi, per ammirarlo nella sua perfetta forma. A breve distanza le case si alzavano. Da queste uscivano all'alba gli uomini del mare. Fantasie e sogni di ragazzi, di bambini. Se il porto era sepolto, se il porto era coinvolto in difficili movimenti di mille e mille navi, pure dal porto transitavano le profumatissime spezie, la cannella, la vaniglia, il pepe, lo zenzero, le carrube, il carbone, il grano, il cotone, le ferraglie. I silos nella loro mole ravvivavano il nostro entusiasmo. Assistevamo all'estrazione dalle stive di grano dorato, non più por-

tato in sacchi di juta, ma fiume riversato senza inciampi. Sembrava di udire il picchettio dei granelli, immaginavamo una canzone.

Altra merce giungeva da territori sconosciuti di cui sapevamo solo il nome, appreso malamente sui banchi della scuola. Però riconoscevamo i tronchi pesanti di quebracò, quelli squadrati di mogano africano, le balle di sughero provenienti dalla Sardegna, dalla Spagna; correvamo dietro qualche sacco di pistacchi, come li chiamavamo, ma che erano arachidi crude, ingrate al palato.

Gli autocarri lentamente si sostituivano ai carri trainati dai cavalli.

Anche questi carri, questi cavalli portavano un poco del vicino porto, una ideale corrente da quello scaturita. Erano lunghi cortei di carri. Zeppi di merce provenienti dalla Darsena o da altre parti del porto; vuoti quando facevano ritorno ai cancelli; la manovella del freno a mano era stata girata rapidamente, i ceppi avevano bloccato le ruote.

La vita del porto si propagava verso i centri industriali, lungo le valli che conducevano verso gli Appennini quasi invalicabili, attraverso il colle dei Giovi, che spingeva in avanti carri e merci.

Sotto la strada della Circonvallazione il mare continuava la sua vecchia storia di andare e venire contro gli scogli e la muraglia di sostegno della strada. Vicino al porto, i fiumi, la gente diceva la sua. Il viaggio solo dalla Darsena alla Caserma dei Pompieri sembrava lungo. I carichi da oltre mare o dalle vicine coste insulari, o africane, o dal Medio Oriente erano pesanti. Ma poi un camallo di passaggio porgeva generosa la sua spalla, si udiva uno schiocco più vibrante della frusta indemoniata, la mano robusta del carrettiere serrava le briglie a sangue sotto le froge, i cavalloni si alzavano.

Si poteva proseguire la strada, anche se gli occhi dei quadrupedi erano ancora dilatati di terrore convulso, e una schiuma

giallastra affiorava sul loro manto. Il porto non permetteva soste per le strade.

Il porto premeva sulla città e non già questa su quello. Il porto doveva riempirsi come una sacca e vuotarsi come un polmone. Non c'era modo di trovare qualche metro quadrato in più dentro i cancelli, oltre gli ingressi doganali, dove a noi piaceva sostare. Quello era il terribile problema del porto. La gente ne parlava. Tutto si poteva dire, fare, ma lo spazio era la vita del porto e quello si riduceva con i traffici crescenti.

In quei tempi il recarsi fino a Prato a Pontedecimo, era considerato un viaggio da farsi a tappe. L'asfalto non esisteva. Era polvere bianca bella e buona (anche se il porto era sempre presente). Però in Val Bisagno, proprio lungo le sponde del torrente, il cui letto arso e pietroso lasciava vedere i residui industriali, s'innalzavano le fabbriche della grande industria conciaria del genovesato, tradizione e orgoglio di una città che da secoli sciorinava suola, di quelle belle «schiappe» di macello di cuoia esotiche.

Il porto entrava violento in questa valle; sostava tra queste mura, dove lentamente giungevano le nuove macchine. Piaceva ancora la concia lenta, nelle fosse attorno a cui operai genovesi, con tanto di padroni paternalistici, muovevano con ramponi le cuoia nel bagno del tannino vegetale. S'ignoravano ancora le norme artefatte della chimica industriale. Si credeva solo nella realtà delle cose costruite, create a mano. Anche il porto, era una vita condotta da uomini e non da macchine.

In verità la città nata attorno al porto si estendeva; disgraziatamente il porto rimaneva un poco immobile. I nostri pubblici pesatori facevano legge. La tolleranza calo peso in nome della onestà possedeva un significato superiore alla regola del puro numero aritmetico.

Ma oltre le pelli e la lana, a noi care per commercio di famiglia, condotto lungo le colline astigiane prima della grande emigrazione, c'erano da importare il sego per

il sapone, lo zucchero biondo da raffinare, le ferraglie da fondere per i laminati, il grano duro per la pasta, la lana, il cotone, il carbone. Alle pelli provenienti dall'America del Sud, guardavano un poco sarcastiche quelle buone di macello, anzi del pubblico macello, che sorgeva dove oggi c'è il Palazzo di Finanza. I conciatori genovesi avevano atteso a usare le pelli esotiche, che sbarcavano nel porto.

Per anni, per secoli forse, avevano preferito quelle nostrane, quelle vacche di Romagna che non erano «slandre». Al macello genovese giungevano pure i bovi bianchi della Toscana, le scottone brune alpine del Bergamasco, i vitelloni del Piemonte. Quanto al bestiame della Liguria si affermava che questo fosse difettoso a causa dei grammi pascoli appenninici, degni tutto al più di ospitare capre e montoni disperati. Io lo rammento il passaggio triste del bestiame condotto verso la fine, rivedo quel cancello che si apriva in una specie di corridoio attraversato da un rigagnolo di sangue spesso. Da quell'edificio, talvolta, le pelli di macello discendevano al porto per imbarcarsi verso l'Inghilterra. I conciatori inglesi menavano vanto di impiegarle per la suola, in concorrenza con quella genovese.

In verità se s'importava molto — ma il carbone tutto seppelliva con il suo volume quando giungevano le carrette cariche del minerale, imbarcato nei porti inglesi, in quelli scozzesi — si esportavano pure materie liguri, oltre che gli oggetti manufatturati delle attigue regioni, della Lombardia, del Piemonte, di altre regioni. S'ignorava quasi il petrolio, la nafta, la benzina. In Genova vivevano molti inglesi. A loro si doveva la creazione della famosa squadra calcistica Genoa Football Club and Cricket Club. Davidson, il presidente, era un illustre nome. Calzoni rigati, giacche nere e bombette e bastone esprimevano una civiltà, non un costume, caro ai commercianti di piazza Banchi o di piazza Campetto, o di via di Scurreria.

Il porto era la voce della tradizione e della

correttezza. Bastava la parola. La fama di onestà si formava su questa. Era una grande civiltà quella di sapere che non necessitavano carte, firme, burocrazia. Detto fatto. Il porto vedeva signori e popolani di buon'ora. Le albe genovesi, il vento di pioggia di luce, illuminavano uomini al lavoro prima del sole; la focaccia alla cipolla rivelava un rito ed una sicurezza; le regole di una religione conosciuta solo dai genovesi, alba, lavoro, pranzo, lavoro, cena. E alle ore ventuno il letto. Il porto era il lavoro, il lavoro il porto. Non si sostava. Se qualche vecchio stanco seguiva l'avviso dei figli o del dottore di ritirarsi, ma sempre esperto, trovava morte e non riposo. Per i vecchi genovesi del porto, nonostante i dinieghi, la vita era il tenace, costante, assiduo lavoro. Ignoravano la fatica.

In quei tempi non si aveva necessità di affermare «olio vergine di oliva, olio purissimo, ecc., ecc.». No, «olio di oliva» e basta. Le scarpe avevano suole di cuoio e basta. Bastava dire cuoio, lana, olio senza attributi per specificare queste merci o quei prodotti. Dormivamo su materassi di lana. Questa veniva dalla Scozia. Essa era composta di velli lunghi, appesi come chioie femminili a ganci fuori dei negozi. Portavano con loro il salino della navigazione, delle Isole Ebridi, delle valli scozzesi, delle colline tra Dundee e Inverness.

Il nostro porto mediava tutto questo alla città, anche se le lingue straniere erano poco conosciute. Però menavano vanto che in altri porti il genovese fosse compreso come una lingua franca. Parlavamo con fierezza della Boca. Conoscevamo fatti e fattacci della gente di mare e quella portavamo in palmo di mano. Non facevano essi vivere la città? Da via San Giorgio a pochi metri dal porto, i vicoli si aprivano quasi a raggiera. In quelli si trovavano le fabbriche di cioccolata estratta dalla fava del cacao, i cento negozi a dir poco del caffè abbrustolito, anche se nelle case lo si rosolava a mano, in padelle un poco chiuse sopra il fuoco di carbonella. Caffè, cacao, le spezie e con questi prodotti d'ol-

tremare ancora il porto. Esso entrava vigoroso e vibrante, era la presenza di una realtà insopprimibile.

Il mondo di oltre mare, quello americano, africano, asiatico, le cui lettere erano illuminate da francobolli suggestivi, giungeva attraverso il porto.

Dall'Italia meridionale salivano i velieri carichi di vino, sovente sfuso nelle ampie cisterne o nei bottali o nelle damigiane, ove esso fosse non da taglio. Imparavamo gerghi e espressioni di tecnica commerciale, solo improntate al nostro dialetto, stupivamo alle spiegazioni, tanto queste erano nostre anche se erano parlate da gente del Mezzogiorno. I cavalieri del lavoro non avevano necessità di decorazione per esserne insigniti. Lo erano per conto loro e senza riconoscimento ufficiale. Non erano essi i padroni del mondo se in quel porto di Genova tutto il mondo giungeva con i suoi traffici, serrati e in labirintico ordine? Il porto non si vedeva, però la città viveva di questo e in questo si tuffava per rinnovarsi ogni giorno e per mantenere la tradizione, senza storie di pochi soldi con inganni.

Era la vita con le sue strutture ben più complesse di quelle navali a rivelarci che se non sapevamo che cosa fosse veramente il porto, appunto per questa ignoranza lo stesso ampio rifugio marino esprimeva l'ansia della nostra esistenza umana che, là appunto, anche senza sestante, carte di navigazione, rotte tracciate da secoli, trovava un sentimento di orgoglio mai appagato, di vita compiuta.

Questo era il porto. Giungevano le partite di grasso, di strutto per fabbricare il sapone. Per questo era la Val Polcevera a parlare. Si difendeva bene, anche se era stretta, polverosa, percorsa da un torrente che ingrossava come i suoi stabilimenti, una pompa che aspirava le merci del mare.

Le strade con il groviglio dei binari erano una peste; l'asfalto sconosciuto, le buche grosse e fonde. Non si poteva sostare. A sera i carri facevano ritorno. Qualcuno portava sotto la lanterna a petrolio o a olio

dalla fioca luce. Sembrava che per i carrettieri e i cavalli stanchi non si potessero trovare case e stalle. Pure da qualche parte esse dovevano esistere.

La città nelle sue ramificazioni di Val Bisagno e Val Polcevera, con la costa di Ponente, proprio tra Sestri e Voltri, cercava di dormire un poco. Già i nitriti si mescolavano alle sirene, i mugugni, i gridi. Le finestre si aprivano. Il giorno dopo il porto ancora si sarebbe risvegliato tra gli odori grevi. Le vele sempre più rare, come una ricchezza che si perdeva ogni giorno, si sarebbero gonfiate di vento ligure, aspro, salso, amarognolo, ma caro a noi, anche se esso, scivolando lungo le spiagge, avrebbe portato via la nostra infanzia, i nostri ricordi, noi stessi, nel breve passaggio sulla terra, che amavamo questo porto come la nostra migliore parte.

Per questo nonostante gli studi classici presso il Liceo Andrea Doria, invidiavamo gli adolescenti di piazza Palermo con il suo Istituto Nautico. Nel cortile dell'alto edificio era rizzato un albero maestro con pennoni, trinchetti ed altri aggeggi della marineria per le esercitazioni, per impartire una base tecnica come si affermava, anche se solo il mare avrebbe trasformato in uomini i ragazzi.

Più tardi apprendemmo che nella terra ligure e genovese erano apparsi poeti, ricchi di sottile emozione lirica, evocazioni profonde delle nostre coste della grigia maretta che tutto consuma, ma non i narratori del mare, e soprattutto del porto genovese, così nascosto sotto le montagne, sì proprio una meraviglia di altri tempi e sempre eterno. Perché? Ma forse non c'era necessità di raccontare il romanzo del porto tanto esso veniva scritto tutti i giorni da uomini la cui letteratura era la vita e non di porre nero su bianco, sempre vano, una scommessa sempre perduta da chi osa affrontare il vento delle parole.

No, non c'era bisogno di illuminare i ragazzi su questi traffici favolosi, queste resse alle barriere doganali, la vita di quegli illustri canavana, i cui padri, nel tempo dei

tempi, erano venuti dalla Val Seriana, dalla Brembana, da quella Chisone nel Bergamasco. Non erano uomini di mare ma delle Prealpi. Poi furono «i nostri». Si chiamavano Bacci, Gian, Luca ecc.

Chi aveva dimestichezza con il porto, e non era da tutti (altro ci voleva per conoscere le sue strade, le sue leggi, i suoi costumi, i suoi uomini migliori), aveva confidenza con gli uomini del gonnellino e il gancio infilato alla cintura. Rapidi lo estraevano per afferrare una palla o un sacco, e riporre i carichi sulle spalle. I gesti erano pacati e sicuri. Camminavano senza tremare sotto il peso immane. Il silenzio era sereno come un canto di cristallo. Le loro parole appartenevano alla saggezza.

Più tardi, con ineffabile letizia, usammo proprio il nostro porto grazie ad un battello a ruote motrici. Si chiamava «Bon Voyage». Pochi debbono ancora rammentarlo.

Un giorno di mare grosso ci recammo fino a Savona. Il viaggio ci parve spaventoso. Nelle onde alquanto agitate le coste erano lontane, Cogoleto, Arenzano, Varazze, Celle nascosti nella bruma del cielo basso e grigio.

Già il naufragio del «Maria Mafalda» al largo delle coste brasiliane veniva dimenticato. Però l'ombra del suo scafo non si era perduta anche se i «Conti» si avvicinavano al suo vecchio molo.

Le navi divenivano grandi, superavano con le prue i moli di attracco. Bisognò prolungare quelli, spostare i cabestani, cercare altri specchi d'acqua per i traffici, costruire rimorchiatori più potenti. I piloti erano sempre i veri padroni.

C'erano le storie con Marsiglia, il traffico con la Svizzera, la corsa delle tariffe concorrenziali, le stallie e le controstallie; ma lentamente il porto svaniva un poco, or che allontanandoci dai ricordi raccolti in quello, anch'egli come un pontone si allontanava verso l'alto mare. Forse porta via i nostri stessi ricordi.

Avevamo visto la progressiva estensione del porto. Si erano perdute, per sempre,

le vele. Di quelle erano restate e restano, suppongo, i bianchi gabbiani, le sirene, la Lanterna e coloro di cui la morte angoscia i vivi, quando dei sepolti, si è appreso, che essi non saranno più visti tra le navi, i moli, le merci del nostro porto. Erano gli amici.

Quando oggi rivedo il nostro porto non lo riconosco più. Dicono che il mondo muta, e ci credo; che il tempo avanza e ne sono persuaso; che il volto di noi non è più quello. In realtà siamo già estranei all'ora che volge. Pure quando transito per

pochi giorni nella mia vecchia città, dove la lingua genovese sparisce quotidianamente (e la morte di una lingua è la morte di una tradizione) anche se il porto, così vivo, non è più quello mio, vado solitario nei luoghi da dove è possibile vedere il lampeggiare alterno della Lanterna nella sera occidua.

Se quella ancora rifrange non solo la luce, ma le distanze ai naviganti, essa dice anche che un giorno, un suo raggio rischiarò il porto dei sogni e della infanzia, e che il porto nascosto è sempre nel cuore.