

EDOARDO GRENDI

UN MESTIERE DI CITTÀ
ALLE SOGLIE DELL'ETÀ INDUSTRIALE

*IL FACCHINAGGIO GENOVESE
FRA IL 1815 E IL 1850*

« nella Plebbe... [che] per maggior distinzione, voglio che mi sia lecito chiamarla marmaglia... si sà che dev'entrar particolarmente una gran calca di camalli, con le lor donne e figliuoli, i quali discesi da molti anni in quà dalle montagne circonvicine, et havendo riempito le stalle, et i magazzini, a guisa di tartari, vi soffocano, e tengono messo in bricollo la nave publica, havuto riguardo da lontano agli accidenti, che ne possono nascere, in tempo di carestia ».

(*Dizion. Filosofico Politico*, ms. del sec. XVII in BIBLIOTECA UNIVERSITARIA DI GENOVA, B VIII 28, vol. V).

« Ces associations de portefaix étaient devenues extrêmement à charge pour le commerce, par les hauts prix qu'elles exigeaient, par leur arrogance, et dangereuses pour le Gouvernement, offrant une force considérable dont le mauvais parti aurait pu profiter, ces hommes vénaux étant presque toujours pour ceux qui les payent tout à fait inquiétantes dans les temps d'épidémie ou de stagnation dans le commerce ».

(Dal diario di Carlo Alberto, 12 agosto 1837, pubblicato da F. SALATA, *Carlo Alberto inedito*, Milano, 1831, p. 335).

CAP. I

LA CRISI DEL MONOPOLIO STORICO DEL FACCHINAGGIO

I facchini, i « camalli » di oggi, sono i portuali. Per quanto questi operino e si muovano in uno spazio più ristretto e rigorosamente delimitato, la lingua d'uso li indica chiaramente come gli eredi culturali degli antichi « camalli ».

Fuori della cinta portuale un riflesso dell'antica ubiquità cittadina del mestiere lo ritroviamo oggi solamente nei facchini delle stazioni marittime e in quelli dei mercati generali. Così possiamo soltanto raffigurarci l'importanza e la diffusione del facchinaggio nelle città di cento anni fa, la capacità di quest'occupazione a caratterizzare l'agglomerato urbano e, a maggior ragione, quello della città portuale. Bisogna necessariamente far riferimento a una situazione di trasporti assai elementare. L'alternativa fra trazione umana e trazione meccanica è, almeno per le operazioni di carico e scarico, ancora attuale; quella fra trazione animale e trazione meccanica, per le operazioni di porto, è già di ieri.

Al cuore della crisi del monopolio storico del facchinaggio stava un'altra, precedente, alternativa, quella cioè fra trazione umana e trazione animale. Attorno al 1830 infatti il futuro apparteneva ai carri, almeno a Genova. In una relazione ufficiale per quegli anni si può ancora gustare tutto il sapore realistico-avveniristico di affermazioni come questa: « La locomozione si è resa... non solo per mare ma anche per terra una necessità della vita sociale ». Senza dubbio, trattasi di una constatazione coraggiosa: non ce ne sfugge infatti l'enfasi progressista, diretta anche contro i facchini annoverati fra i conservatori di turno. Erano ben essi che dovevano accettare di spartire un lavoro che era loro prerogativa tradi-

zionale. Così l'autore di uno studio sui facchini di Londra spiega il contenuto dello storico monopolio del facchinaggio: « I facchini praticavano il loro mestiere prima che i veicoli a ruote venissero in uso; di conseguenza essi s'abituaronο a portare le merci non solo dalle navi e sulle navi, ma anche fra la banchina e la loro destinazione, quando il carrettiere ancora non esisteva »¹.

L'osservazione appare fin troppo ovvia, della natura quasi di un astratto enunciato teorico, tale che postula il successo dell'innovazione sulla tradizione, della trazione animale su quella umana. Tuttavia le concrete determinazioni di tale enunciato non sono tutte a svantaggio del monopolio dei facchini, almeno prima della « rivoluzione dei trasporti »². Lo stesso studioso nota anche come l'apparizione dei carri e dei carrettiere non abbia comportato « ipso facto » una sfida ai privilegi dei facchini e la loro crisi. Almeno tre fattori di continuità, e cioè di stabilità, possono essere indicati: la situazione viaria, la sistemazione portuale, l'andamento e il volume del traffico.

La morfologia urbanistica tradizionale era ancora prevalentemente quella medioevale, esasperata per giunta dagli sviluppi verticali dell'edilizia provocati dalla congestione demografica. Le vie di allacciamento fra i diversi nuclei urbani, i rettifili del cinquecento e i mercati non avevano certo trasformato, in assenza d'uno stimolo economico decisivo, lo schema stradale caratteristico³. L'osservazione dei viaggiatori — tanto più significativa in quanto frutto di un confronto — conferma questa tradizionalità, che appare ormai come palese anacronismo. Il viaggiatore poteva ammirare il « sordido-pittoresco »: « the disorderly jumbling of dirty houses — notava Dickens, un conoscitore — the passages more squalid than any in St. Gile's or old Paris »⁴; i lunghi cortei di muli, spettacolo non più comune in altre città europee;

¹ W. M. STERN, *The Porters of London*, Londra, 1960, p. 4.

² Cfr. G. FELLONI, *La rivoluzione dei trasporti in Liguria*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, V, Milano, 1962.

³ Cfr. P. BARBIERI, *Forma Genuae*, Genova, 1938, pp. 24-25.

⁴ C. DICKENS, *Pictures from Italy*, Parigi, 1846, p. 34.

la popolazione nelle strade, cacciata dai troppo angusti focolari; gli ambulanti; i bottegai fuori delle loro botteghe, la merce riversata fin sulla strada; le pratiche religiose all'aperto; i carri fermi qua e là nelle piccolissime piazze in attesa del carico per la provincia; le « leze » o strascini su e giù per i vicoli più stretti⁵.

Sono queste viuzze che Louis Simond s'attardava a descrivere con sufficiente precisione: « les moins étroites ont dans le milieu une sorte de sentier, pavé de briques et large de deux à trois pieds seulement, pour la commodité du transport qui se fait à dos de mulets et plus souvent à dos d'hommes; tout le reste est pavé de grandes dalles de pierre »⁶. Tutto questo doveva essere spiegato a Torino: « Non deve far meraviglia — scriveva nel 1815 un anonimo funzionario — se tanti sono in Genova i facchini. Questa città è singolare in tutto: i carri non circolano, le strade sono strette e non piane, le comunicazioni difficili in ogni altro modo che a braccia d'uomini... »⁷. Qui la relazione fra la morfologia urbanistica tradizionale e il monopolio del facchinaggio è indicata esplicitamente e viene precisata una fondamentale dimensione strutturale di quello che appare ancora soprattutto come un problema di polizia.

Questa situazione era esasperata dal rapporto stesso fra il porto e la città, fra la funzionalità dell'uno e dell'altra. L'area di relativa efficienza del porto era limitata al suo perimetro orientale da S. Tomaso al Mandraccio, ma di questi settecento metri di calate i nove decimi — secondo un rapporto presentato alla Camera di Commercio nel 1851 — erano « esposti al mare in tempesta ed inutili per la scarsa profondità delle acque »⁸. Lo sbarco delle merci si restringeva quasi

⁵ Le « leze » erano un veicolo rustico senza ruote trascinato generalmente dai buoi o dagli asini per i luoghi scoscesi.

⁶ L. SIMOND, *Voyage en Italie et Sicilie*, Parigi, 1838, p. 353.

⁷ ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (A.S.T.), *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova 1834, cart. 4^a (Osservazioni e contro-osservazioni: patenti 31-7-1815).

⁸ ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (A.S.G.), *Camera di Commercio*, 514, « Osservazioni circa il progetto di estendere la franchigia a tutta la città », 4-12-1851.

unicamente ai due portoni esterni del Portofranco ed era effettuato da chiatte che s'accostavano allo sbarcatoio a due o tre per volta. Il centro del movimento delle merci rimaneva ancora nell'area tradizionale: al riparo del Molo Vecchio, verso il più popoloso dei quartieri della città. Sullo specchio d'acqua che andava da S. Tomaso al Mandraccio gravitavano i settantamila cittadini affollati nei centottantasei ettari dei quattro vecchi quartieri, stipati di case, vicoli, piazze, montate, archivolti, botteghe, fondachi, scagni e magazzini. I trecentocinquantacinque magazzini del Portofranco non bastavano più; già concentrati al Molo, i magazzini da grano si erano sparsi altrove fino ai limiti di Pré, in locali prima abitati dalla popolazione.

Mal provvista per l'esercizio del suo tradizionale commercio « di commissione » la città non era naturalmente equipaggiata per il nuovo commercio di transito. La strada Reale per Torino, l'unica carrozzabile attraverso i Giovi, partiva da San Lazzaro, ove stazionavano in attesa i grossi carri, i cosiddetti « Malbrucks » che non potevano entrare in città. Le merci dovevano essere portate a San Lazzaro per mare: i facchini imbarcavano le merci ai ponti orientali, le sbarcavano a San Lazzaro, le caricavano sui carri. L'iter complesso aggravava oltre misura i costi. Questa doveva rimanere la situazione fino al 1844⁹.

L'efficienza delle operazioni nello specchio portuale, compromessa dai bassi fondali e dall'esposizione ai venti, non era certo superiore. Nel 1845 l'emporio genovese appariva « in arretrato di quattro secoli » almeno per quel che riguardava gli « strumenti di statica ». Se qualche mancina era già in funzione nel 1798, essa era stata ritirata per riapparire solo nel 1847. Le calate erano strette, certo non transitabili da carri trainati, esposte alle onde e in non felice posizione. L'uso delle chiatte era generalizzato. Il regolamento in vigore nel 1849 consentiva l'accosto alle calate solo alle navi di stazza

⁹ Ci veda A.S.G., *Camera di Commercio*, 196, « Nota dei prezzi ordinari di trasporto delle merci nella Provincia di Genova » (1838).

inferiore alle trenta tonnellate¹⁰. I barcaioli difendevano tenacemente il loro secolare privilegio. Il regolamento del gennaio 1816 aveva stabilito che i negozianti, per il travaso e lo scarico delle merci, dovessero servirsi dei barcaioli e dei loro gozzi con l'eccezione per granaglie, sali e commestibili. Tale privativa, legata alla consuetudine dello sbarco mediante chiatte, era riconosciuta ancora funzionale da una commissione nominata nel 1849 per la sistemazione dei barcaioli del porto di Genova¹¹. In effetti il monopolio dei barcaioli si doveva rivelare più solido che non quello dei facchini: questo, minacciato dalla trazione animale e poi dalla ferrovia; quello, soltanto dagli sviluppi connessi con la navigazione a vapore, in lenta ascesa dopo il 1840. Occorre rammentare che senza dubbio più antica e nobile era la tradizione corporativa dei barcaioli, che si sostanziava di un suo attributo proprietario (il gozzo) e del riconoscimento ufficiale per pubbliche funzioni (estinzione di incendi, soccorso in mare). Senza dubbio fra i padri dei moderni portuali vanno annoverati non solo i camalli ma anche i barcaioli. La superiore qualità sociale e tecnica di questa occupazione la si ritrova in seguito nella distinzione mantenuta all'interno della categoria portuale fra « stivatori » e « scaricatori ».

Per creare una decisiva rottura in questo tradizionalismo della morfologia urbano-portuale della città era necessario un vigoroso sviluppo del traffico portuale. Per converso la stazionarietà del volume del traffico annuale rappresenta fino al 1846 uno dei più importanti fattori di conservazione di quella situazione strutturale.

Così per avere un'idea più adeguata dei tempi della crisi del facchinaggio o valutare comunque le sue condizioni di cronica instabilità, occorrerebbe avere dati comparabili sull'andamento del traffico portuale negli ultimi decenni del

¹⁰ Cfr. vari memoriali e osservazioni della Camera di Commercio in A.S.G., *Camera di Commercio*, 509-514 (Verbali).

¹¹ « Relazione di una commissione riferentesi alla sistemazione dei barcaioli del porto di Genova », marzo 1849, ISTITUTO MAZZINIANO DI GENOVA (I.M.), *Carte Ricci*, cart. 87.

XVIII secolo e nel periodo napoleonico. I dati di cui finora possiamo disporre non sono però traducibili in valori di tonnellaggio. Essi comunque avvalorano la tesi di una irregolarità assai maggiore del traffico portuale, con qualche punta annuale abbastanza cospicua¹². Questo particolare mette in luce l'importanza di una considerazione delle strutture organizzative del mestiere e della pendolarità campagna-città per un adeguato studio sociologico dell'occupazione: due fattori sui quali si tornerà anche in seguito. Per ora ci si limiti a rilevare che c'è, per il periodo successivo al 1814, qualche evidenza di un incremento del traffico via terra, troppo poco comunque per rinnovare e orientare diversamente un modo di concepire e valutare il commercio consolidato da secoli di tradizione, quale specchiavasi, non a caso, nell'isolamento geografico della città.

Perduta l'indipendenza nel 1797, Genova tardava a comprendere il suo futuro commerciale nell'orbita economica di uno stato più ampio, con una prospettiva politica nazionale ed europea. I suoi negozianti e i suoi armatori continuavano a guardare a un passato ormai trascorso da tempo. Il commercio marittimo era divenuto una scienza — scriveva il cavalier Lencisa, — ma i genovesi erano tardi nell'apprenderla. Qualcuno, « tocquevillianamente », rimproverava loro la mancanza di spirito d'associazione¹³. Non c'erano coscienza di classe e di gruppo, non dibattito di idee, non spirito pubblico. E il commercio stagnava proprio mentre Marsiglia triplicava

¹² Questi dati riguardano: il numero delle « vele quadre » (150-900 tons) e « vele latine » (12-150 tons) dal 1773 al 1809 nella statistica redatta dal Capitano del Porto A. Lomellini e pubblicata da L. BULFERETTI, *Il regresso del commercio di Genova nel periodo napoleonico*, in *Studi in onore di A. Saponi*, II, Milano, 1957, p. 1372; il numero dei bastimenti (escluso il cabotaggio) desumibile dagli *Avvisi di Genova* per il periodo 1785-1794, statistica annessa alla *Relazione sul commercio e l'industria della Provincia di Genova della Camera di Commercio e Arti di Genova*, Torino, 1874, Tavv. VII e VII-bis.

¹³ A.S.T., *Paesi*, 16, « Memoria sul decadimento del commercio di Genova » pubblicato da E. GUGLIELMINO, *Genova dal 1814 al 1849. Gli sviluppi economici e l'opinione pubblica*, Genova, 1948, Appendice.

il suo volume di traffici e Livorno veniva crescendo in concorrenza diretta, giovandosi anche degli apporti personali genovesi¹⁴.

Di conseguenza il monopolio dei facchini avrebbe dovuto continuare indiscusso. Se ciò non accadde è perchè, come vedremo, il problema del facchinaggio era anche e soprattutto un problema demografico, direttamente legato alla vicenda della miseria urbana. D'altra parte quei tre fattori di stabilità e continuità che si sono sopra illustrati risultano tali proprio a confronto con elementi di novità e di trasformazione: novità tecnologiche, urbanistico-economiche, amministrative e politiche.

R. J. Forbes ha notato che il punto critico per il traffico a ruote nelle città europee fu raggiunto già nel XVI secolo, donde la politica restrittiva che ne derivò. Nella Londra elisabettiana solo 420 carri erano stati ammessi in città. A Parigi nel 1624 fu regolata la dimensione dei veicoli circolanti. A Genova apparentemente fu vietata la stessa entrata in città dei carri¹⁵. Certo nel secolo XVIII la pavimentazione a mattone delle città italiane non era inferiore a nessun'altra. A Genova tuttavia mancò, come s'è visto, un deciso intervento nel sistema viario, simile a quello per esempio che, fra la fine del '600 e gli inizi del '700, servì a decongestionare la città vecchia di Marsiglia, che si venne ampliando modellandosi sul disegno del porto¹⁶. Lo stesso traffico delle carrozze, più libero, rimane a Genova considerevolmente limitato, espres-

¹⁴ Cfr. i « Rapporti » nei citati « Verbali » della Camera di Commercio. A Marsiglia fra il 1825 e il 1847 il tonnellaggio del traffico portuale passò da 906.941 a 2.932.005 tons. Per un confronto fra l'andamento del commercio granario a Genova e a Livorno nel periodo 1823-1830 cfr. A.S.G., *Prefettura Sarda*, 423.

¹⁵ R. J. FORBES, *Roads to c. 1900*, in *A History of Technology*, a cura di C. SINGER e altri, vol. IV, Oxford, 1958.

¹⁶ Cfr. G. RAMBERT, *Marseille. La formation d'une grande cité moderne*, Marsiglia, 1934. A Genova almeno due concezioni tradizionaliste s'opponevano allo sviluppo del porto: la concezione del porto e delle calate come luogo di diporto e passeggiate (dove il porticato del Gardella innalzato di fronte a strada Carlo Alberto, pochi anni prima che

sione anch'esso di uno spinto tradizionalismo sociale. Le numerose grida del XVIII secolo sulla circolazione delle carrozze in città servono solo a illuminare una delle più sciagurate espressioni della boria aristocratica.

Gli interventi del Settecento e del primo Ottocento nella struttura viaria della città furono dettati dalla necessità di migliorare l'accesso alla città dalle ville signorili di Sampierdarena e di Albaro. Anche l'opera del Barabino, architetto del Comune, che realizzò il primo sistema viario carrozzabile continuo attraverso la città a nord dei vecchi quartieri, deve essere intesa in questo quadro ideologico tradizionale. La prima riforma viaria di carattere economico fu così l'apertura di Strada Carlo Alberto, carrozzabile a mare lungo l'asse orizzontale del porto (1837-1844), conclusa del resto solo pochi anni prima che s'inziassero i lavori per la strada ferrata. Nondimeno il piano, ineseguito, del Barabino schiudeva prospettive nuove e moderne per lo sviluppo edilizio e l'ingrandimento della città verso levante. « Si può stabilire per principio — postillava nel 1838 un esegeta conservatore, C. Pallavicino — che l'ampliamento di una città esige l'apertura di strade carrozzabili: infatti per ingrandire una città, se non si vogliono ammonticchiare le case le une presso le altre... conviene fabbricare in fuori, ed occupare uno spazio molto esteso ». Se il Pallavicino poteva sostenere l'importanza del commercio interno « ostacolato da ristrettezze di contrade, ripidezze di salite e discese, mancanze di accessi carrozzabili e di piazze aperte », questo avveniva perchè il commercio esterno via terra andava acquistando importanza, perchè la città veniva saldandosi sempre più al suo complesso ambiente fisico e geografico¹⁷. Ai contemporanei non ne mancò l'in-

iniziassero i lavori per la strada ferrata) e la concezione militare di Genova città fortificata che ostacolava lo sfruttamento commerciale della Darsena (ove era l'Arsenale) che si voleva trasformare in *dock*, e lo sviluppo verso ponente. Queste idee animeranno ancora la polemica fra il 1850 e il 1870.

¹⁷ C. PALLAVICINO, *Considerazioni economiche sopra l'ampliamento e abbellimento della città di Genova*, Chiavari, 1838, p. 49.

telligenza. Canobbio, ad esempio, vedeva chiaramente la relazione fra la sistemazione di strade e piazze e l'evoluzione dei sistemi di trasporto — dai muli a « quegli ampi e lunghi carri che sembrano magazzini ambulanti » — coi problemi che essa poneva, di stazionamento, caricamento e scaricamento. Le nuove piazze — S. Domenico, P. Colombo e P. Dogana — parevano sottolineare in una città, tradizionalmente priva di ampie piazze, un'era nuova nella storia tecnologica dei trasporti¹⁸.

Intorno al 1840 le carrozze private e pubbliche già si contavano a centinaia. In tutto l'anno, duemila carrozze arrivavano ormai in città. Il proclama dell'Ufficio Edile del 2 gennaio 1844 apriva l'attraversamento della città ai « carri di qualsiasi dimensione » e dava norme per lo stanziamento dei carri sulle piazze principali, ai confini occidentali e orientali della città, ma anche in centri cruciali come Piazza Caricamento, Piazza del Molo, Piazza San Domenico, Piazza Pammatone, Piazza dei lavatoi della Marina¹⁹. Le modificazioni del sistema viario permettevano l'affermazione della nuova tecnologia della locomozione. L'area del monopolio dei facchini veniva così considerevolmente ristretta. Non c'è da stupire che Carlo Alberto già nel 1831 avesse intuito la possibilità di regolare in termini di intervento urbanistico l'assillante problema di polizia posto dalla presenza dei facchini in città, spianando la via al rinnovamento tecnologico dei trasporti²⁰.

Ovviamente la direzione naturale dell'espansione economica della città era verso ponente, lungo l'ampio arco del porto. Per questo naturalmente erano essenziali grandi lavori portuali, quei lavori che il traffico a vapore, il maggior vo-

¹⁸ G. B. CANOBBIO, *Topografia fisica della città e dei contorni di Genova*, Genova, 1840, pp. 87-88.

¹⁹ Il Manifesto regolava ancora: il traffico di carrozze e carri mossi da una sola bestia o dei carri a quattro ruote trainati da due buoi, delle carrette, degli strascini. Si vedano anche le leggi sulla locomozione del 21-7-1835. Per la serie delle opere pubbliche di questi anni si veda R. DRAGO, *Contributo alla storia del Municipio di Genova*, Genova, 1907, Appendice.

²⁰ F. SALATA, *Carlo Alberto inedito*, Milano 1931, p. 251.

lume delle navi, lo stesso volume di certe merci (fecci di zucchero, balle di cotone) dovevano rendere sempre più urgenti. Tuttavia fino al 1875 il porto doveva conservare la sua struttura tradizionale, irrimediabilmente anacronistica. Dopo il 1820 s'era provveduto finalmente a sgomberare e rendere di facile transito i passi di San Benedetto. Il decentramento dei magazzini verso San Lazzaro cominciava già a verificarsi, ulteriormente favorito dall'apertura della carrozzabile S. Lazzaro-Caricamento.

Questi sviluppi dovevano recare colpi decisivi al monopolio dei facchini, un tipico mestiere di città. Le « tariffe di porto » infatti scoprivano soltanto le zone entro l'arco delle mura. Di più, la forza sociale di quel monopolio era nella consuetudine: di qui rampollava quel diritto di porto al quale costantemente i facchini facevano appello di fronte alle autorità e di fronte ai facchini concorrenti. Contava il fatto di aver sempre portato quelle merci, da quei ponti, da quelle strade, a quei magazzini, a quei negozi, a quei privati. La consuetudine è per eccellenza relazione con gli uomini, le cose, i luoghi. Sotto questo aspetto la vulnerabilità dei facchini era massima. Avversari non erano soltanto l'eversore tecnologico, cioè la trazione animale (o ferroviaria), ma anche l'evoluzione della città, lo spostamento delle sue vie commerciali, il decentramento delle operazioni di carico, scarico, trasporto. Questo è sufficiente per ribadire ancora una volta il legame intimo, tecnico-culturale, dell'occupazione con la morfologia urbanistica di Genova.

Abbiamo visto finora come il confronto fra il facchino e il carro assuma concretezza storica proprio dall'essere collocato entro una particolare realtà urbano-portuale; come il tradizionalismo della morfologia di Genova non consenta di pensare quella relazione in termini socialmente traumatici, e come tuttavia l'affiorare e l'imporsi di quel confronto sia stato reso possibile dalla creazione di nuovi sistemi viari (se non ancora portuali) e dal diverso carattere dei traffici stessi.

Nessuna spiegazione in termini di determinismo geografico sembra accettabile: gli uomini ci sono per qualcosa. Non rispondono perchè mancano gli strumenti d'intervento, manca

la cultura e la struttura sociale è troppo antica. I facchini sono una componente indubitabile della vitalità della morfologia urbana tradizionale e il loro destino è legato ad essa. Ma i facchini sono anche membri di una società civile e rappresentano per questa un problema d'ordine pubblico e un problema sociale.

CAP. II

L'AMMINISTRAZIONE PUBBLICA E IL FACCHINAGGIO

Il criterio principale al quale i facchini e le autorità preposte alla loro sorveglianza facevano costantemente ricorso nella discussione delle petizioni e nelle decisioni amministrative era quello della consuetudine. Lo speciale deputato al camallaggio doveva fare la sua relazione sugli usi della piazza, e, qualunque fosse la decisione, dettata spesso da intenzioni perequative, l'uso di porto veniva sempre attentamente considerato. I documenti per esplorare questo uso-diritto sono il materiale vario delle successive codificazioni, e anzitutto il Regolamento del 2 nevoso dell'anno XVI (23 dicembre 1805), il più importante e completo ma non certo il primo dei regolamenti generali; poi i successivi regolamenti particolari, i convegni fra le compagnie di facchini, le deliberazioni delle autorità, i privilegi concessi, le consuetudini invalse, ecc. La mobilità stessa di questo diritto sempre elastico e in espansione, ma frazionato, diviso fra le varie compagnie — una divisione malleabilissima, dipendente da molti fattori, permutabile, contrattabile, reversibile — spiega l'importanza di un *pedigree* tradizionalistico, valido certo di più per i facchini che vivevano del porto, ma anche per le autorità, preoccupate di definire criteri di equanimità. Il diritto dei facchini — teorizzavano i provveditori — nasce sui lavori che si fanno sulle pubbliche strade e mai nell'interno delle abitazioni e dei magazzini. L'articolo VIII del Regolamento del 2 nevoso diceva testualmente: « E' permesso a ciascheduno di trasportare da sè stesso i propri effetti ad eccezione di ciò che può riferirsi direttamente al commercio o alla provvista di botteghe e magazzini ». Questo era il diritto del cittadino: ogni altro trasporto in città rappresen-

tava il diritto collettivo dei facchini, un bene diviso fra le varie compagnie, continuamente ridiscusso e ridiviso¹.

Quante erano le compagnie? Tre le Caravane straniere: i bergamaschi del Portofranco, i Grassini di Domodossola, gli svizzeri della Caravana dell'olio. Assai più numerosi i nazionali: i facchini degli scali, quelli da grano, da vino e da carbone, i facchini delle corbette, i camalletti nostrali del Portofranco, i facchini da sale. Un totale, attorno al 1815, di circa 2.500 facchini registrati come tali².

Di certo appare un utopista quel deputato al camallaggio che nel 1829 avocava una divisione del lavoro per aree e quartieri: sogno di logica distributiva che nasceva dalla frustrazione esecutiva³. Per area e per zona (aree e zone interne) si distinguevano solo i facchini da bussola e di piazza, nominati dal nome di una piazza e pur impegnati a estendere il loro diritto sulle strade di raccordo. Protesi sul mare, i ponti, perpendicolari alla città, indicavano una diversa via di traffico: facchini di zona in parte erano i facchini degli scali, ma anche facchini di merce, cioè senza confine geografico. Facchini di merce erano le Caravane degli stranieri — merci particolari, provviste di un differenziato rango doganale — ma anche facchini di zona, i bergamaschi del Portofranco. Scalo, merce, piazza o zona, sono criteri che si sovrappongono, comportano cioè un continuo mescolarsi di facchini diversi, e pur appaiono relativamente semplici. Del resto il terreno di contestazione fra facchini e fra questi e i committenti riguardava anche la natura delle operazioni di trasporto: arrivo, sbarco, spedizione, imbarco, deposito in dogana e Portofranco, introduzione in città, trasporto a San Lazzaro, arrivo sui carri o a spalla, pesatura, travaso, ecc. Ma oltre

¹ « Regolamento relativo alla classificazione e distribuzione del lavoro per i facchini », 2 Nevoso anno XIV. Carte in I.M., 988.

² La nomenclatura era più varia: distingueva facchini di ruolo da « abusivi », facchini da « operai ». Nel 1834 i Provveditori sostennero che come « operai » (e quindi alle loro dipendenze) andavano considerati mulattieri, spaccalegna, misuratori e invigilatori.

³ I.M., 988, lettera del 17-10-1829.

all'operazione di trasporto, anche la destinazione della merce aveva la sua importanza.

Se si collocano ora queste varietà di specificazioni e criteri nel quadro commerciale, amministrativo ed urbanistico della città, continuamente cangiante, si comprende chiaramente il carattere dinamico, espansivo e rivendicativo del diritto di porto. Su di esso incidono non soltanto lo sviluppo del traffico dei carri, l'apertura di nuove carrozzabili e le variazioni dei luoghi di sosta dei carri medesimi, ma anche le decisioni delle autorità amministrative (militari, doganali e municipali) nonchè l'andamento dei traffici, il loro spostamento (dal mare alla terra) e la loro diversa composizione merceologica. La trasformazione della Darsena, destinata a porticciuolo e Arsenale militare nel 1815, l'ampliamento della zona di Portofranco ai magazzini del Molo (1826), le variazioni di tariffe e regolamenti doganali (di alcune merci si riduce così l'importazione, altre acquistano il diritto di deposito franco, e altre vengono tolte a certi scali e destinate ad altri): queste e simili decisioni non hanno, certo, minor importanza per i facchini dell'intensificato movimento dei carri o della nuova strada carrozzabile Carlo Alberto, che è destinata a soppiantare la dogana di San Lazzaro.

La materia giudiziale era così senza dubbio complessa a motivo delle istanze delle diverse compagnie di facchini, pungholate da un'endemica situazione di scarsità di lavoro, e in ragione dell'instabilità stessa del diritto di porto, soggetto, come consuetudine, a ogni sorta d'interferenza e decisione amministrativa⁴. Ma non solo le decisioni delle varie autorità interferivano e spesso contrastavano fra loro: la situazione era resa ancor più complessa dal fatto che al controllo stesso dei facchini erano preposte due distinte autorità. Queste autorità erano quelle finanziarie e di dogana e quelle amministrative interne, municipali, o extra-municipali, preposte le prime alle Caravane straniere, le seconde ai facchini nazionali.

⁴ La storia di questo diritto è documentata dalle cartelle 988, 989, 990 e 991 dell'Istituto Mazziniano e da altre fonti sparse. Qui, per non appesantire il lavoro, se ne è tralasciata l'esemplificazione.

Al tempo della Repubblica aristocratica il controllo spettava agli appaltatori di San Giorgio e al Magistrato della Consegna⁵. La Costituzione del 1798 creava una nuova situazione amministrativa distinguendo per la prima volta fra municipio e Stato, distinzione che doveva essere ribadita in seguito con l'annessione alla Francia e al Regno di Sardegna. Ne doveva risultare un più complesso conflitto fra le autorità esecutive (locali e nazionali) e fra queste e il potere giudiziario. Il Comitato dei Pubblici Stabilimenti fu la nuova autorità amministrativa preposta ai facchini nazionali. Fallito l'esperimento liberistico tentato con la Costituzione del 1798, che aboliva tutte le corporazioni, i poteri e le funzioni di ordinamento e sorveglianza del facchinaggio affidati al Comitato furono arricchiti e ampliati con una serie di leggi passate fra il 1799 e il 1803⁶.

La Casa di San Giorgio mantenne il controllo dei Caravana del Portofranco, la cui personalità corporativa era stata rispettata: nel 1805 però tale autorità passava alla nuova Camera di Commercio. Dopo il 1815 il potere disciplinare del nuovo Ufficio dei Provveditori fu pressochè universale, ma nel 1823 i bergamaschi passarono alle dipendenze delle Regie Dogane e del Ministero delle Finanze. Ricostituito così il solito dualismo d'autorità, esso si rivelò duraturo. Le novità riguardano il passaggio del potere dagli organismi locali a quelli centrali e viceversa. Così nel 1834 l'autorità dell'Ufficio dei Provveditori municipali fu sostituita da una Regia Commissione che dipendeva, tramite il Governatore di Genova, dal Segretariato degli Interni. Quando fra il 1837 e il 1840 furono soppresse le compagnie dei facchini nazionali, il con-

⁵ Questa Magistratura fu istituita nel 1628 e il suo compito principale era quello di purgare la città di gente inutile, « cioè a dire che non ha di che vivere », badare ai forestieri e cacciare i mendicanti. Inoltre « haverà detto Magistrato il pensiero di contenere li camalli e camalletti et ordinare che niuno possi fare tal mistero senza farsi scrivere negli atti del Magistrato concernenti il loro mestiere... », A.S.G., *Archivio Segreto*, 1035.

⁶ Disposizioni e regolamenti ritrascritti in fascicolo successivo, I.M., 988.

trollo passò direttamente a Torino tramite l'autorità di polizia.

La crisi del 1848-49 segnò un capovolgimento di questa tendenza. Il potere sui facchini nazionali passò al nuovo Municipio democratico e quello sui Caravana di Portofranco e sui facchini del Deposito Salumi (eredi degli antichi Grassini) passò alla Camera di Commercio. Tuttavia la nuova autorità di Pubblica Sicurezza manteneva il controllo sul facchinaggio interno rimasto libero, e la Dogana sui facchini di Dogana (istituiti nel 1839) e su quelli del sale. Accanto alla tendenza accentratrice, evidente nell'attribuzione di funzioni di controllo a un corpo specializzato di polizia responsabile direttamente al Governo di Torino, fa spicco dunque nella situazione di « crisi nazionale » l'emergere delle autorità locali, il Municipio elettivo e la Camera di Commercio.

Ci pare evidente il senso di modernità di questi sviluppi amministrativi. Tale vicenda amministrativa è l'espressione di modi diversi e spesso antagonisti di concepire il problema del facchinaggio, come problema d'ordine pubblico e come problema sociale. La stessa consuetudine, la formula del « diritto di porto », inglobava una soluzione di questi problemi concepita e realizzata entro il tradizionale quadro amministrativo della Repubblica aristocratica. La trasformazione di questo quadro comportava che tutti i termini di questa soluzione venissero rimessi in discussione secondo le diverse prospettive ideologiche e le diverse esigenze esecutive delle nuove autorità amministrative.

Un problema può essere indicato come centrale per la considerazione tanto del problema sociale come di quello dell'ordine pubblico: il problema dell'eccessivo numero di facchini. Dal numero nascevano la miseria e la forza (il pericolo!) dei facchini. Ed era il numero stesso che, intaccando la sostanza dei ruoli, sconvolgeva le consuetudini del diritto di porto, l'ordinamento tradizionale garante di lavoro e sussistenza. Per quanto questo del numero fosse problema già ben vivo e presente durante la lunga crisi commerciale del periodo francese, quando nel Portofranco « crebbe la malerba, e allo

strepito dei traffici assordanti seguì sepolcrale silenzio »⁷, esso si rivelò singolarmente acuto nel 1815, nel 1830, nel 1849 e nel 1855, in occasione di significative svolte politiche.

L'Amministrazione poteva ben pensare di limitare questo numero, attraverso la riduzione dei ruoli o il libero lavoro: la pressione demografica finiva col rivelarsi il fattore decisivo.

Le cifre riportate nella tabella 1 non dicono tutto: non tengono conto degli abusivi, sono riferite ai « ruoli ». Già i Provveditori nel giugno 1816, parlano di « 4.000 facchini e più », e non di 2.429, quanti risultano dai ruoli del 1815; il Governatore, nel 1834, denuncia 2.186 facchini sottoposti ai Provveditori « più almeno altrettanti che esercitano abusivamente »⁸.

L'uso di far lavorare figli e familiari, l'uso delle iscrizioni a mezza posta e con l'obbligo verso terzi, l'uso dei bettolanti di esercitare anch'essi, l'accettazione di sussidiari e temporanei, spiegano questo fenomeno. Da una parte stavano la memoria e la consuetudine del valore patrimoniale del posto di lavoro, dall'altra la pressione della domanda.

Ci furono le grandi ammissioni in massa; nel 1797 per premiare coloro che si erano distinti nella Rivoluzione; nel 1814-15 per accogliere i reduci dalle armate francesi e molti altri miserabili; nel 1837-40, quando fu instaurato il libero lavoro e centinaia di persone corsero a registrarsi, compresi i giovanetti di 10-12 anni. Circostanze straordinarie sicuramente, e passeggere, seguite da diminuzioni di numero; ciò non toglie, però, che l'incremento risulti cospicuo anche in condizioni più normali, al di là di quello che dicono le cifre della tabella 1.

Nel 1836 il facchinaggio era un'occupazione vecchia, senza dubbio più vecchia di quanto tollerasse l'efficienza commerciale (cfr. tavola 3 pag. 65). La politica della riduzione del numero rivelava chiaramente il suo rovescio della medaglia: era impossibile insieme « congelare » i ruoli e ringiovanire

⁷ N. MALNATE, *Della storia del porto di Genova dalle origini all'anno 1892*, Genova, 1892, p. 164.

⁸ A.S.T., *Paesi*, Genova, 12, lettera al Segretario Interni 8-2-1836.

TABELLA 1

NUMERO DEI FACCHINI DI CIASCUNA COMPAGNIA IN ANNI DIVERSI

Compagnie	1745	1797	1808	1814	1815	1818	1831	1834	1837	1849	1855
Portofranco	78	220	220	190	220	225	—	220	245	250	250
Vino ¹	123	225	310	310	440	308	240	240	234	324	367
Mercanzia	77	80	110	110	210	171					
Marinetta	15	24	28	36	73	48	218	235	183	265	240
Cassagnini	?	?	?	?	?	26					
Ponte Spinola	109	130	104	160	370	279	277	300	230	450	396
Grano	146	550	450	450	681	718	745	790	568	991	891
Ponte Reale	17	115	24	40	74	60	42	50	32	66	78
San Lazzaro ²	?	16	16	16	16	16	?	?	?	40	?
San Lazzaro-Scalo	13	22	24	22	26	31	29	32	26	*	*
Passo Nuovo	?	21	21	21	19	18	17	18	14	*	*
Ponte Legna	?	20	30	33	38	31	43	40	31	48	44
Piazza	371	300	252	224	227	249	222	222	*	*	*
Grassini ³	12	12	12	12	12	20	20	18	?	40	40
Olio	18	18	18	18	19	37	37	37	37	—	—
Dogana	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24	—
Sale	?	?	?	?	?	?	?	61	55	?	?
Camalletti P.f.	?	50	50	50	50	50	52	52	50	50	30

L'asterisco indica camallaggio « libero ».

Fonti: Varle, ISTITUTO MAZZINIANO, ARCHIVIO DI STATO DI GENOVA (*Prof. Sarda*), ARCHIVIO DI STATO DI TORINO (*Commercio*).

¹ Facchini Darsena e vino. Alla cifra 1797 vanno aggiunti parte dei facchini del Ponte Reale; ² San Lazzaro - Mercè Transito (nazionali) dal 1848; ³ Grassini e facchini addetti al Deposito Salumi istituito nel 1847. I facchini di Dogana furono istituiti nel 1830, scelti 24 nazionali del Ponte Mercanzia, Mercanzia, Marinetta e Cassagnini divennero corpo unico nel 1831. Le date di rilevazione per alcuni anni sono: 22 - 5 - 1797; 19 - 3 - 1814; 3 - 12 - 1815; 20 - 1 - 1818; 1 - 12 - 1831.

l'occupazione. Come si vedrà, le vittime del libero lavoro sarebbero state proprio i vecchi, gli anziani e gli invalidi. L'occupazione ne sarebbe risultata, nel 1851, cospicuamente ringiovanita, ma non certo ridimensionato il numero: il mercato cioè non s'era «aggiustato»; la stessa autorità municipale, dopo un primo proposito di contenimento, avrebbe ripreso l'antica strada delle ammissioni per raccomandazione⁹. Certo non si poteva contenere il numero dei facchini riservando le iscrizioni alla mano d'opera locale; il Governo Provvisorio volle escludere radicalmente i non-genovesi, ma per i Provveditori valse, almeno sulla carta, la regola dei tre cittadini ogni singolo campagnolo.

In seguito, in occasione dello scioglimento delle Corporazioni, il Ministero si oppose, come contrario ai principii del libero lavoro, alla esclusiva dei genovesi, per accettarla poi, ma solo in via temporanea e come soluzione di emergenza. Nei Manifesti del 1848 e nel Regolamento del 1851, si fa riferimento, in armonia coi tempi risorgimentali, ai cittadini sardi dimoranti da almeno un anno entro le mura, articolo che conserva un suo significato polemico nei confronti dei bergamaschi e degli altri facchini stranieri.

Questo problema del numero, il problema sociale per eccellenza, il problema d'ordine per eccellenza, fu così al centro dell'attenzione di tutte le autorità amministrative, sia che le ispirasse una pessimistica ideologia mercantilistica, sia che le orientasse un'utopia liberistica. Nondimeno, poichè ogni autorità amministrativa compendia un periodo storico, val la pena illuminarne l'azione seguendole nella loro successione cronologica.

1. — All'Ufficio dei Provveditori, creato dal nuovo «Regolamento per il regime economico della città di Genova» promulgato da Vittorio Emanuele I il 31 luglio 1815, erano stati devoluti anche i compiti di controllo e ispezione del facchi-

⁹ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Tursi*, Cat. 3, classe 2, 556, «Rapporto al Consiglio», 19-2-1849.

naggio¹⁰. L'Ufficio si rinnovava per metà ogni anno, e questo certo non favoriva la continuità politica. Si aggiunga che aveva altri incarichi di importanza non minore (annona, macelli, ecc.) e che agiva sì in stretto legame con la politica cittadina, ma piuttosto isolato, a quel che sembra, da altri istituti amministrativi. Quasi mai i sindaci di nomina regia si presentavano alle riunioni dell'Ufficio. Lo stesso Consiglio Generale dei Decurioni, che pur era tenuto per legge a convalidare i regolamenti promulgati dai Provveditori, non si radunò di fatto fino al 1824, nè in seguito dimostrò particolare vitalità o efficienza¹¹.

Due membri dell'Ufficio in particolare erano eletti deputati al camallaggio, ma per uno o due anni soltanto. Su di essi piovevano innumerevoli richieste, suppliche, lettere di raccomandazione di parroci, notabili, cittadini, superiori. Fuori dell'Ufficio della Censoria era la solita calca di miserabili e supplicanti, donne di facchini, bambini di facchini, e vecchi facchini, facchini: « la solita apparenza tanto propria ai facchini, di miserabilità, di divozione, di rispetto » — secondo l'espressione di uno degli stessi deputati.

Per la polizia che li fiancheggiava — una polizia scarsa, corrotta, disorganizzata, sempre pronta a cercare con provvedimenti « economici » le soluzioni di compromesso e di quieto vivere — il facchinaggio rappresentava una specie di domicilio sorvegliato. Così Ponte Spinola era divenuto il ritrovo degli scarti degli altri scali, « ex galeotti, ladri, omicidi e ogni sorta di viziosi ». Ci si poteva rifiutare di ammetterli? Il Pallavicino allargava le braccia: « Se ne interessano perchè siano [ammessi] il Governo, il Giudice stesso che li ha condannati, la Polizia, il Vescovo, il Clero, tutte le classi più elevate della città »¹². Ci si redimeva « camallando ».

¹⁰ « Regolamento per il regime economico della città di Genova », Patenti 31-7-1815.

¹¹ Cfr. V. VITALE, *Un documento sull'Amministrazione Comunale e lo spirito pubblico di Genova dopo il 1814*, in *La Liguria nel Risorgimento*, Genova, 1925.

¹² I.M., 991, lettera di A. Pallavicino, dicembre 1831.

Il « criminale » dimesso veniva assegnato a quella classe di facchini che comprendeva i rifiuti della civile società. La concentrazione dei criminali era concepita come terapia sociale della criminalità: la sorveglianza e il controllo della polizia ne erano infatti facilitati. L'ideologia sociale è in funzione dell'opportunismo amministrativo: il bisogno crea il delitto e i bisognosi erano tanti, fuori e dentro il facchinaggio. Quelli fuori, tanto valeva ammetterli; per quelli dentro occorreva eliminare il bisogno, assicurare la sussistenza. Niente di straordinario allora se anche i miserabili apprendevano la lezione: è pericoloso — ammoniva Gio Batta Capurro, chiedendo di essere riammesso — « togliere a chi non sa, nè può fare altra cosa, l'ultimo rifugio che gli resta, quello cioè di fare il facchino ». Ma per uno che era o era stato facchino, quanti si presentavano a ripetere: « non so fare alcun mestiere, ho bisogno di mangiare, vorrei lavorare da facchino! »¹³.

D'altronde questo tema del diritto alla sussistenza rientrava nella tradizione di Governo delle vecchie classi dirigenti genovesi. Non c'era stato alcun profondo mutamento nel ceto dirigente: i Provveditori infatti erano nominati fra gli ottanta decurioni che costituivano il Consiglio Generale, diviso fra i quaranta rappresentanti della nobiltà e i quaranta della borghesia — professionisti e negozianti, certo non tutti solleciti ad accettare cariche pubbliche.

Se non c'era stato un profondo rinnovamento del ceto dirigente, nemmeno si poteva parlare di rinnovamento dello spirito pubblico. I Provveditori accettavano generalmente la valutazione tradizionale circa la superiore moralità delle Caravane straniere. Poichè era impossibile — essi argomentavano — sostenere un analogo livello morale fra i nazionali, tanto valeva ammettere galeotti e miserabili d'ogni sorta. Il numero dei facchini si sarebbe gonfiato, ma la città avrebbe trovato un certo sollievo ai suoi più assillanti problemi sociali.

Tradizione e pigrizia amministrativa si davano la mano. E poichè la pigrizia è una qualità universale, lo stesso mi-

¹³ I.M., 313, supplica del 9-9-1823.

nistro di Torino sanciva quella prassi. Può essere pericoloso non ammettere un facchino che ha scontato la pena per furto — ammoniva il Borgarelli: « correndosi il rischio con ciò di costringerlo a più gravi delitti, privandolo dei mezzi per procurarsi onestamente la sussistenza »¹⁴. Conforme alla prassi settecentesca dell'antica Repubblica, i Provveditori concepivano il loro ruolo amministrativo nei termini di un opportunistico adeguamento alla pressione della miseria e della piazza, senza disegni a lunga scadenza, senza preoccupazioni preventive. Essi avevano difficoltà a riconoscere che le loro decisioni erano « figlie dei reclami dei facchini »: negare ai facchini da vino, per esempio, il diritto di operare ovunque sul genere di merce di loro competenza, significava minacciare la loro sussistenza e, in principio, quella dei facchini tutti. Tale linea politica si saldava così esplicitamente con la tradizione del diritto di porto¹⁵.

Da questa preoccupazione centrale per la sussistenza dei facchini nascevano tanto l'interesse per la ripartizione del lavoro quanto quello per la trasformazione delle compagnie in Caravane. Lo scontro con l'autorità doganale era una conseguenza naturale del potere che aveva questa di dare alle forme e alle pratiche doganali il giro che più conveniva ai facchini alle sue dipendenze. Dove due gruppi di facchini soggetti alle due distinte autorità lavoravano assieme, come nel caso dei facchini da grano e di S. Lazzaro, il conflitto aveva natura strutturale. Altrove la tensione poteva svilupparsi fra

¹⁴ I.M., 313, « Osservazioni al progetto di regolamento » (del 1816).

¹⁵ I.M., 900, « Risposta ai sindaci » del giugno 1924. Diverso il punto di visita del Pallavicino, presidente dell'Ufficio nel 1831, che scriveva al Governatore: « Ignoro se chi va a succedermi nell'Ufficio... nel proporre il numero dei facchini, pensando forse più giusto di me, stimerà che il vero utile consista solo nel far vivere il maggior numero possibile sopra una determinata industria. Io penso che la gloria di ogni corpo sociale consista nella prosperità e non nel numero, e che sia nella prima che si ritrovano le garanzie morali; poichè in falta di questa, e risalendo fino all'ordine di natura, ogni uomo che esiste ha il diritto di vivere non importa a spese di chi, e non è possibile far argine all'impeto dei bisogni e delle convenienze individuali, se queste non presentano margine sufficiente da potersi stabilire sopra la sanzione della legge ».

compagnie di nazionali e di stranieri quando un provvedimento organizzativo alterava la tradizionale distribuzione del lavoro. Così l'ampliamento del Portofranco fino a comprendere i magazzini del Molo aumentava i lavori propri dei bergamaschi, facchini del Portofranco, a danno dei nazionali della Mercanzia e della Marinetta. Dopo il 1828 la tensione fra questi facchini si venne acutizzando. E' illustrativa del tradizionalismo amministrativo dei Provveditori la lentezza con la quale essi s'adeguavano a quel conflitto per riprodurlo a livello diverso, come conflitto fra le autorità, e avviarlo allo scioglimento del 1830, con la transazione che passò sotto il nome di « Regolamento Barbaroux »¹⁶.

Tale ritardo, in questa come in altre occasioni, denunciava altresì una relazione burocratizzata col corpo del facchinaggio. Il legame ufficiale fra questo e l'autorità era rappresentato dai consoli, per lo più di nomina amministrativa e mantenuti in carica per molti anni di seguito, contro il regolamento. I Provveditori consideravano legittime solo le suppliche presentate dai consoli, trascurando le altre come opera e iniziativa di mestatori; ma questi consoli, legati alla burocrazia amministrativa con la quale non di rado erano in combutta d'interessi, non potevano essere sufficientemente sensibili agli umori di facchini che non avevano alcun controllo democratico su di essi. Quando però la pressione dal basso cresceva pericolosamente, i Provveditori non avevano quel ritegno a soddisfarla che è proprio di autorità centrali moderne, più preoccupate di « cedere alla piazza ».

Non v'è da stupirsi così che tale prassi suscitasse scandalo e diffidenza nei circoli governativi della Torino carloalbertina, dove anzi si considerava negativamente ogni consolidamento dei decadenti istituti corporativi. Viceversa, per i Provveditori, l'istituto della Caravana soddisfaceva fondamentali esigenze di sussistenza e d'ordine. La Caravana comportava fra l'altro la raccolta comune dei guadagni dei facchini e un'egualitaria spartizione di lavori e guadagni. Con essa il corpo dei facchini s'impegnava a garantire ai commit-

¹⁶ I.M., 991, carte sulla vertenza.

tenti la merce manipolata. Di più, nella Caravana trovavano espressione e pratica realizzazione le tradizionali istanze mutualistiche. L'istituto della cassa comune doveva eliminare la sperequazione dei guadagni e le estreme miserie; la responsabilità finanziaria attribuita alla compagnia doveva ridar vita autonoma alla corporazione, impegnandola ad auto-controllarsi e semplificando così i compiti della sorveglianza poliziesca. Se il marchese Raggi, direttore di polizia fra il 1816 e il '21, era stato sempre contrario, il suo successore Bottoni sosteneva la generalizzazione e caldeggiava i progetti dei Provveditori.

La prima Caravana, quella dei facchini da vino, fu creata nel 1821, sotto la pressione dei facchini e contro i fondachieri; per la seconda, la Caravana riunita dei facchini della Mercanzia e della Marinetta, fu necessario attendere la crisi di lavoro del 1830 e l'agitazione del giugno che strappò contro i Caravana del Portofranco il « Regolamento Barbaroux ». Costituita in un primo tempo per decisione dei consoli interessati, la Caravana ebbe i suoi capitoli nel dicembre del 1831. Ci volle un'altra agitazione per convincere prima il Governatore (maggio 1833) e poi i Provveditori dell'opportunità di istituire una Caravana per i facchini del Ponte Spinola, progetto che la sfavorevole reputazione di quei « nazionali » aveva fin allora fatto considerare inconcepibile. Un nuovo progetto dei Provveditori, poi base di lavoro per la stessa Regia Commissione al suo inizio, prevedeva la costituzione di un'unica Caravana che unisse i nazionali del Ponte Mercanzia, Ponte Reale, Ponte Legna, San Lazzaro e Passo Nuovo della Lanterna — oltre la cinta delle nuove mura quindi. Questo gran disegno amministrativo veniva lanciato però quando ormai l'autorità dei Provveditori era posta decisamente in discussione.

Fu con amarezza che i Provveditori si videro privati del loro potere sui facchini. Le Regie Patenti che trasferirono tale autorità a un'apposita Commissione furono pubblicate il 10 aprile 1834. L'opinione che trionfò nei circoli governativi non era nuova: già nell'agosto del 1821 il conte di San Severino s'era dichiarato favorevole a un controllo più di-

retto del Governo sulle compagnie, a spese della loro autonomia e dell'autorità del Corpo Civico¹⁷. L'insidiosa linea politica del rappresentante governativo presso il Corpo Decurionale fu rivolta a contestare la giurisdizione dell'Ufficio dei Provveditori sulle contese fra facchini e committenti e a favorire un controllo più diretto dell'autorità di polizia, traendo lo spunto dai reclami dei negozianti che s'appoggiavano al nuovo Tribunale di Prefettura.

Con Patenti del 1827 però i Provveditori avevano ottenuto il riconoscimento esplicito della giurisdizione contestata. D'altra parte il più efficiente funzionamento della macchina amministrativa permise loro d'attenersi a quell'ortodossia procedurale che essi qualche volta erano stati indotti a trascurare, per le difficoltà di ottenere da un Consiglio Generale del Corpo di Città che non si riuniva quasi mai la sanzione di nuovi regolamenti per il facchinaggio¹⁸.

Il Commissario Regio appariva certamente come il paladino dei committenti, ma insieme anche come il custode di principii e norme amministrativo-giuridiche la cui fonte era il Governo di Torino. Il contrasto coi Provveditori ha quindi, innegabilmente, il sapore di un contrasto fra i due livelli di autorità, quello locale e quello nazionale. L'Ufficio seguiva invece la prassi e la politica tradizionale della Repubblica aristocratica, quando ancora non esisteva distinzione d'autorità. Il suo poteva parere così un pericoloso abuso di potere. E' probabile infatti che le ragioni del trasferimento d'autorità debbano ricercarsi in circostanze politiche. Erano gli anni in cui Raimondo Doria « propalava » la congiura mazziniana e il Ministro di Polizia veniva raccogliendone le fila, pronto a uscire al momento giusto dal segreto delle in-

¹⁷ A.S.T., *Paesi*, Genova, 8, lettera al Segretario Interni 23-8-1821.

¹⁸ Lo scontro col Commissario Regio avveniva perciò su due piani: quello del normale disbrigo delle pratiche quotidiane e quello della sanzione di regolamenti nuovi che i Provveditori emettevano sotto la pressione dei facchini. Il secondo piano soltanto era stato disciplinato (Patenti 31-7-1815). Per quanto riguarda invece il primo continuità giuridica e nuove norme di « libero contratto » si opponevano decisamente.

formazioni e delle delazioni. Si temevano i facchini, ma non solo i facchini: si temeva Genova. La cospirazione non coinvolgeva forse anche alcune notabili famiglie patrizie? Non è prudente — si giudicava a Torino — che alcuni consiglieri di città, e forse un solo impiegato civico, possano all'occorrenza disporre di un massa di gente capace di sovvertire l'ordine pubblico¹⁹. Conformemente all'avviso del San Severino, i Commissari Regi avevano già insistito per il controllo della polizia, almeno sulla nomina dei consoli: ma la riforma doveva essere più radicale. Occorreva tornare all'ordinamento precedente al 1815, al controllo del Governo politico. Il nuovo Governatore, Paolucci, vedeva il problema d'ordine di Genova soprattutto nei termini di « un'influenza diretta sui facchini » — attivo strumento, fino allora, delle agitazioni popolari. Bisognava guadagnarne l'obbedienza e l'affezione « col doppio movente che tanto impera sul cuore degli uomini di simile fatta: quello cioè dei sussidi e delle ricompense, e quello del castigo »²⁰. Questo il programma della nuova Regia Commissione: programma di bastone e carota quindi e — occorre sottolinearlo — non semplice soluzione poliziesca. Solo un'autorità amministrativa locale poteva somministrare anche la carota: fu il Governatore di Genova a presiedere la Commissione.

2. — E' dubbio che la soppressione delle corporazioni dei facchini fosse già stata progettata dal 1834 come doveva dichiarare in seguito la Corte di Torino; è certo però che la Regia Commissione fu istituita per una politica diversa. L'articolo 2 delle Patenti del 18 febbraio 1834 è in tal senso esplicito: « Precipuo scopo di detta Commissione quello essendo di assicurare pienamente la giornaliera sussistenza dei facchini, qualora per straordinarie circostanze venisse a sta-

¹⁹ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1834, cart. 4^o, Relazione anonima.

²⁰ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1834, cart. 4^o, « Progetto di Regia Commissione ».

gnare il commercio... La Commissione dovrà avvisare il modo di provvedere al loro sostentamento, utilizzandoli a vantaggio del Regio e pubblico servizio coi fondi che saranno messi a sua disposizione dal Regio Erario ». D'Escarène confermava al Governatore di Genova, con una lettera del 19 febbraio, il senso delle Regie Patenti: a una sorveglianza più attenta andava aggiunto il soccorso che si voleva devolvere a quella classe sia con sussidi, sia con la provvidenza di un giudice particolare, sia con la possibilità di impiegare i facchini in lavori pubblici²¹.

La preoccupazione di garantire la sussistenza ai facchini è evidente (e per di più con mezzi e garanzie che andavano ben oltre quelli dell'Ufficio dei Provveditori). La stessa continuità politica risultava chiaramente. Il « Progetto di Regolamento », preparato dalla Commissione nel novembre 1834, accettava in pieno l'ultimo gran progetto dei Provveditori per il riordinamento e l'estensione dell'istituto della Caravana.

Il programma per una riduzione del numero dei facchini, affermato già dalle Regie Patenti, ove a chiare lettere si sanzionava il criterio mercantilistico del monopolio dei genovesi e finanche dei figli dei facchini in servizio, doveva essere portato avanti anche nei fatti: dopo due anni il numero dei facchini era stato ridotto di 412 unità; dopo tre, di 500²². Nè la Commissione s'era opposta alle iscrizioni a mezza posta o con obblighi verso terzi. Di più: la « politica di sussistenza » della Commissione la poneva in aperto contrasto col direttore delle Regie Dogane. La Commissione rivendicava per i nazionali il trasporto dei tabacchi e dei piombi destinati alle manifatture nonchè i lavori del Deposito di San Lazzaro e per i facchini da grano il trasporto delle granaglie che giungevano via terra ovunque esse venissero sbarcate. Si considerino inoltre i vantaggi di una magistratura speciale, con giudice senza fiscalità e polizia alle sue dirette dipendenze.

²¹ A.S.T., *Paesi*, Genova, 12, lettera della Regia Segreteria degli Interni al Governatore, col parere del Consiglio di Stato, 19-2-1834.

²² A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6ter (da invent.), verbali della Commissione.

Si consideri anche l'attivo intervento assistenziale. Il colera del 1835 richiese provvedimenti straordinari. Fra l'agosto e il settembre furono pagate 3.650 giornate di lavoro per lavori pubblici al Bisagno, al Lagaccio, al Castellaccio, a Monteratti e al Begato. La mercede era bassa, da lire nuove 1 a 1,20: la Commissione v'aggiunse un sussidio fino a lire 2 e pagò direttamente 398 giornate di pioggia. La Commissione di Sanità infatti aveva declinato ogni responsabilità di assistenza ai facchini, la classe forse più colpita dall'interruzione del commercio. Di qui l'iniziativa della Regia Commissione: il Governatore pensò addirittura a un trasferimento in massa di centocinquanta facchini da grano ridotti in grande miseria. Come sempre accade quando la miseria diviene contagiosa e pericolosa, la si venne allora scoprendo.

Il Governo di Torino insisteva che si sospendessero i sussidi: i facchini guadagnavano bene comunque. Ma in realtà il traffico non poteva riprendere di colpo. Nobili e negozianti avevano disertato la città: e i facchini erano in stato di agitazione. Così i sussidi non furono sospesi. Fra il 1835 e il '37, furono soccorsi 553 facchini, alcuni ripetutamente. Negli ultimi due anni però il contributo più sostanzioso venne dai facchini stessi. A tal fine infatti la Commissione aveva riorganizzato le casse delle compagnie, istituendone ove mancavano, e aumentando i contributi.

Questo pesante intervento amministrativo della Commissione aveva notevolmente irritato i facchini abituati a contributi assai più bassi e a una utilizzazione più personale dei fondi di cassa. D'altra parte essi risentivano anche il più deciso intervento disciplinare della nuova autorità: a tutto il 1837 furono sospesi 205 facchini, con punte massime fra i facchini di piazza e quelli di Ponte Spinola²³. Ovviamente, come e più dei Provveditori, la Commissione era interessata al controllo sui consoli e sugli ufficiali delle compagnie. I successi ottenuti nella riduzione del numero e nella disciplina non mutarono però ai suoi occhi la grave realtà del problema

²³ Si trattò di 45 sospensioni fra i primi e 56 fra i secondi: A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6ter (da invent.).

sociale: ancora dopo gli anni colerici, nel 1838, i facchini sovvenzionati, vecchi e invalidi, ammontavano a 200²⁴.

Nel frattempo però il contrasto fra il Governo e la Commissione sulla questione dei sussidi era maturato in una nuova decisione politica liberistica. Ancora non era finita la falcidia colerica del 1835, che già Torino protestava presso il Governatore: le Regie Patenti erano state erroneamente interpretate come un impegno di Sua Maestà per la sussistenza dei facchini. Si era fatto dei facchini un ordine privilegiato distinto dagli altri operai. L'istituzione di un giudice speciale v'aveva avuto la sua parte: minacciato dai facchini, questi finiva sempre col dar loro ragione. I facchini intanto — continuava l'anonimo relatore — non cessano dal gridare: « Se non ci fate giustizia, andremo dal nostro padre, faremo valere le nostre ragioni, ci faremo sentire da S. E. il Governatore ». E il Governatore era solito invitare ad avere pazienza, « trattandosi, egli suol dire, di povera gente »²⁵.

Se nell'ottobre del 1835 la direttiva degli Interni era stata quella di puntare sulla riduzione del numero, l'idea della soppressione delle compagnie poteva però essere ripresa e suscitare maggiori consensi. Dapprima fu modificato l'equilibrio interno della Commissione con la nomina dell'Intendente Generale Brunet e dell'Avvocato Generale presso il Senato, Bermondi. Poi, nell'agosto del 1847, gli Interni presentarono un piano di soppressione delle corporazioni che Carlo Alberto approvò immediatamente: la decisione veniva comunicata ufficialmente e apposite istruzioni inviate alla Commissione. « Ben si deve prevedere — scriveva il Ministro — che, stabilita una volta la libera concorrenza del lavoro, questo lavoro stesso formerà da sè solo la regola delle persone che vi si vorranno dedicare, cosicchè il numero di queste si ridurrà necessariamente a quel tanto che può essere neces-

²⁴ A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6ter (da invent.), lettera del cav. Bermondi in data 30 marzo 1838.

²⁵ A.S.G., *Prefettura Sarda*, 424, « Questioni circa la Commissione di facchinaggio e i facchini ».

²⁶ I.M., 313, lettera ai sindaci del 19-2-1838.

sario²⁶. Sovrano e Ministro erano probabilmente favorevoli anche alla soppressione del privilegio dei bergamaschi in Porto Franco, ma la resistenza del Ministro delle Finanze fu decisiva. Al Governatore viceversa non restò che subire la perdita di un prezioso prestigio cittadino.

Le soppressioni delle compagnie finirono col succedersi a un ritmo diverso dal previsto: si cominciò coi facchini da piazza, poi coi facchini da vino (1 maggio 1838), i facchini da carbone (1 aprile 1839), quelli della Mercanzia, Marinetta e Ponte Legna (1 settembre 1839), le compagnie del Ponte Reale, San Lazzaro, Passo Nuovo della Lanterna, i Grassini e la Caravana Olio (1 gennaio 1840) e, da ultimo, i facchini da grano (1 giugno 1840). L'ultima ordinanza sanciva così « l'abolizione di tutto l'antico sistema di facchinaggio », concedendo « facoltà a negozianti e particolari di valersi non solo delle persone che meglio stimeranno; ma eziandio di quei mezzi ravvisati più idonei pel movimento delle merci e oggetti di qualunque genere: onde vengano così agevolate le operazioni commerciali e lasciato libero a tutti il concorso ai lavori di facchinaggio »²⁷.

La nuova carrozzabile — si pensava — avrebbe coadiuvato la riforma. La « soppressione delle corporazioni » s'accompagnava così puntualmente con la dichiarazione della fine del monopolio tecnologico dei facchini. Non era tuttavia così semplice: il facchinaggio era un servizio che andava in qualche modo organizzato. Una delle prime conseguenze del « libero lavoro » fu l'iscrizione al camallaggio di un gran numero di persone: a tutto il gennaio 1838 gli individui iscritti al libero facchinaggio di piazza erano 367. Il 15 marzo erano saliti a 494, due volte e mezzo più che i facchini delle vecchie compagnie. I facchini da grano raddoppiarono di numero, poi aumentarono ancora: nel giugno 1840 erano 1.358, rispetto ai 508 dei vecchi ruoli. Lo stesso accadde per gli altri facchini. Fin dal marzo 1838 il Governatore aveva chiesto a gran voce provvedimenti per fermare l'afflusso di nullatenenti in

²⁷ Copia di tutti i manifesti in A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 3.

città e impedire lo spopolamento delle campagne. L'autorità di polizia, sulle cui esili spalle cadevano compiti di controllo e di sorveglianza eccezionali, chiedeva anch'essa che si limitasse l'iscrizione ai domiciliati in Genova: soprattutto occorreva organizzare, dividere, alloggiare in qualche modo le masse di facchini.

Il Segretario degli Interni rivelò però una sensibilità acuta per la dimensione psicologica della riforma. Facendo obiezioni alle varie proposte circa l'obbligo d'iscrizione, l'uso di speciali distintivi, il lavoro riservato ai genovesi, l'assegnazione agli scali, la preferenza per gli ex facchini, ecc., egli scriveva infatti: « Premendo che si disperda l'idea del già stabilito ordine di cose, non conviene mantenere nei facchini la reminiscenza materiale dell'antica loro posizione »²⁸. Lo soccorreva opportunamente l'utopia liberistica. Regolarmente il Bermondi ribatteva al Governatore che l'afflusso era temporaneo ed eccezionale, e destinato comunque a rientrare; che del tutto improbabile era l'affluenza dei forestieri e per la saturazione del mercato del lavoro e perchè « i poveri amano i luoghi natali »: « Tanto è vero che — concludeva — nell'umana società le cose tendono di per sè all'equilibrio... »²⁹.

La conclusione non era poi tanto errata se, com'è vero, le cose tendevano a continuare come prima. Gli antichi « camalli » avevano il vantaggio concorrenziale di conoscere il mestiere, di essere conosciuti dai committenti: così non furono certo i più solleciti a iscriversi. Le antiche tariffe regolavano sempre i servizi e sul Molo continuava l'antico rito del « bagone »³⁰. Pareva impossibile opporsi a questa massiccia autodisciplina collettiva. « Ciò pareva sulle prime — scriveva nell'agosto 1840 la Direzione di Polizia — coll'accontentamento di tutte le parti, facchini cioè e negozianti e compratori, cosicchè dimostratasi la cosa siccome l'effetto di un

²⁸ A.S.T., *Ministero Interni*, Copialettere, 29-1-1838.

²⁹ A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6ter (da invent.), lettera del 22-3-1838.

³⁰ Il « bagone » (scarafaggio in genovese) era anche un gioco basato sulla conta. I facchini ponevano le loro placche in fila sul molo, e il lavoro veniva assegnato a sorte secondo i numeri successivamente estratti.

convegno fra le parti stesse, non aveva la Polizia motivo di opporvisi »³¹.

Ma Torino insisteva: il regime liberista doveva essere imposto. E il Governo non mancava di una sua astuzia politica: accettava a malincuore le necessità d'ordinamento e d'inquadramento della classe dei facchini, avanzate dal Governatore e dalla polizia, ma non spingeva la sua coerenza teorica fino a negare cittadinanza alle società di facchini che si venivano formando, centri autonomi di reclutamento del lavoro che gareggiavano concorrenzialmente a favore, certo, anche del commercio, ma soprattutto a favore dei loro organizzatori e con danno naturalmente per la compattezza dei facchini³².

Nel contempo fu distrutta anche la solidarietà sociale coi facchini anziani e inabili. Certo — argomentava il Bermondi — non si può abbandonarli senza sussidi. Meglio — come ha suggerito il Segretario agli Interni — ricoverarli nell'Albergo dei Poveri. Se il Brignole Sale, direttore dell'Albergo, rispondeva che poteva accogliere solo i 48 facchini da vino, ma non tutti gli altri, non importava. Si poteva comunque tentare il *bluff*: offrire a tutti il ricovero. Infatti, « stante la generale ripugnanza che hanno i poveri a rimanere ivi chiusi, molti vi si ricuserebbero », di modo che i ricoverati sarebbero rimasti pochi, e « la doglianza » non avrebbe più avuto legittimo corso.

Il Governo Sardo poteva ben compiacersi dei « buoni effetti » della riforma: una relazione ufficiale del 1841 sosteneva perfino che i guadagni dei facchini erano aumentati³³.

³¹ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 2, Rapporto al Governo della Divisione, 18-8-1840.

³² A.S.T., *Ministero Interni*, Copialettere, 1-7-1840.

³³ *Relazione sul Governo Sardo dal 1831 al 1840*: « fin d'ora si è potuto riconoscere che il guadagno che ora fanno i facchini col lavoro libero, non solo agguaglia, ma supera molte volte persino quello che i medesimi facevano prima quando erano riuniti nelle compagnie privilegiate... Ed è massima infatti certa del pari che generosa, essere cioè miglior cosa che i sudditi facciano parte della società che non di privilegiate corporazioni » (pp. 18-19).

3. — La Camera di Commercio ci appare in questo periodo come l'espressione degli interessi dei grossi negozianti (del Portofranco e delle granaglie) e, solo in sottordine, degli interessi mercantili³⁴.

Si rammenti che il Portofranco era un *trust* della Camera, la quale aveva esercitato anche il controllo sui Caravana fra il 1805 e il 1814. Se essa naturalmente era ben lungi dal rappresentare gli interessi di tutti i committenti di facchini (negozianti minori, sensali, magazzinieri, fondachieri, bettolanti, mugnai, bottegai, privati, ecc.), la sua funzione rappresentativa appare accresciuta verso il '48. Il nuovo dinamismo di questi anni riflette una nuova coscienza politica, una solidarietà municipale, una più ampia visione economica, una valutazione più moderna dell'importanza del commercio interno e del movimento delle merci entro l'angusto quadro viario cittadino.

E' del 1848 un giudizio ufficiale della Camera, sui due sistemi di organizzazione del lavoro dei facchini: il « sistema corporativo » dispiaceva ai negozianti solo in quanto poteva pregiudicare la loro convenienza a far sbarcare le merci ove volessero. Assai più gravi erano riconosciute le vessazioni e gli abusi che subiva la popolazione. Col « sistema del libero lavoro » non era cessata la pretesa dei facchini che certe merci dovessero sbarcare soltanto a certi ponti. Nel contempo però s'erano create situazioni di monopolio del lavoro a danno dei facchini, perchè il negoziante, non sapendo più a chi confidare le sue mercanzie, era costretto a subappaltare il lavoro a un confidente che ne assumeva la responsabilità³⁵. E' dubbio che i negozianti e la Camera siano stati partigiani entusiasti dell'abolizione delle compagnie³⁶. Si consideri il

³⁴ Cfr. il tentativo di analisi del contrasto fra interessi commerciali e mercantili tentato, sulla scorta della controversia sui diritti differenziali, da E. GUGLIELMINO cit., passim.

³⁵ A.S.G., *Camera di Commercio*, 10, Carte senza data.

³⁶ Le autorità di Torino lo dubitavano espressamente. E' pur vero tuttavia che in questo periodo la Camera veniva facendo una campagna per la riforma delle antiche tariffe.

significato commerciale dell'alternativa: da una parte il costo delle operazioni di trasporto, ripetute e complesse, « tanto più anacronistiche quanto più carrozzabili s'aprivano, quanti più carri circolavano »; dall'altra le garanzie di una organizzazione tradizionale consolidata — gli « usi della piazza », vale a dire un tesoro di relazioni personali, l'antica « praticaccia ». Infinitamente più vessatori, più insopportabili, perchè continuamente cangianti e sempre più esosi, apparivano i mille regolamenti doganali, i dazi e i balzelli. Gli operatori economici erano abituati ai facchini. Di « nuovo » c'era quella macchina burocratica che obbediva alle rigide direttive fiscali di Torino, strumento di « incompetenti » amministratori.

Nella pratica il monopolio dei facchini risultava più temperato, più ragionevole. Più che la garanzia delle Caravane, contava quell'istituto del facchino di confidenza che era qualcosa di più che una garanzia, un elemento condizionatore dello stesso monopolio del facchinaggio. Il facchino di confidenza era per definizione facchino privilegiato: facchini di confidenza erano quei facchini da carbone cui il committente faceva fido, quasi più mediatori che facchini; facchini di confidenza quei sei palleggiatori della prima squadra e quei due facchini da grano delle successive squadre designati dai magazzinieri, i quali, trasferendosi ad altri lavori, cedevano i primi a percentuale: anche qui un'aristocrazia del privilegio in aperta violazione della sacralità del bagone; facchini di confidenza ancora quei facchini da vino, impiegati a giornata da mercanti e fondachieri, che, sostenuti da questi, s'opposero alla Caravana del 1821.

Si considerino anche la possibilità dei confidenti di controllare gli uffici delle compagnie, il loro stretto legame coi datori di lavoro, e, come ufficiali, con la stessa autorità. La figura del confidente, ancora « bruco » o « crisalide », secondo l'eziologia del Malnate³⁷, nel « periodo corporativo », era invece già una figura sociale con i suoi attributi caratteristici, e figura prominente nel mondo del lavoro. Reale era quindi

³⁷ N. MALNATE, *Le corporazioni operaie e la libera concorrenza nel porto di Genova*, Genova, 1901, passim.

la possibilità per i committenti o, meglio, per taluni di essi, di controllare effettivamente la mano d'opera. Antica o nuova che fosse, tale autorità era certo funzionale come rispettosa e attenta custode del patrimonio del mestiere, fatto di forza fisica e abilità di porto. C'è da credere infatti che le competenze dei contraenti, committenti e facchini, avessero una certa influenza nel determinare le gerarchie dei privilegi: quell'influenza precisamente che tornerà in gioco in seguito per correggere il caos provocato dal libero lavoro.

Nella questione del facchinaggio come in altre durante questo periodo pre-industriale protagonista cittadina è la Camera di Commercio, e i suoi naturali antagonisti la Direzione delle Dogane e il Segretariato delle Finanze. Era in discussione soprattutto il servizio della Caravana dei bergamaschi del Portofranco: questo spiega anche in quest'ambito particolare l'intreccio della questione economica col tema nazionale. La Camera aveva protestato energicamente contro la nuova tariffa dei bergamaschi del 1 aprile 1834. In un rapporto di poco successivo, sui « mezzi per attirare il commercio » le tariffe dei facchini erano denunciate come « una delle principali cause dell'allontanamento del commercio da Genova »³⁸.

Poco dopo furono soppresse le compagnie dei nazionali e, naturalmente, ridimensionate le tariffe di porto. Ma il cruciale servizio del Portofranco passava indenne attraverso la tempesta liberistica. Ben presto l'offensiva contro la « rancida privativa » dei bergamaschi si vien precisando oltre la semplice questione tariffaria. La Camera non intendeva in alcun modo sciogliere le corporazioni che lavoravano all'interno del Portofranco: « se si sciogliessero le corporazioni attuali, non si potrebbe fare a meno di crearne delle nuove » — concludeva esplicitamente un rapporto del 1842³⁹. La Camera lamentava anzitutto la completa indipendenza della Caravana dai committenti, onde era « tramontato l'antico rispetto verso i negozianti »; il servizio lasciava grandemente

³⁸ A.S.G., *Camera di Commercio*, 508, Rapporto del 12 giugno 1837.

³⁹ A.S.G., *Camera di Commercio*, 509, Memoriale del 2-9-1842.

a desiderare: nulla era l'organizzazione e massima l'indolenza; nè potevansi introdurre sistemi e mezzi più razionali per sbarchi, imbarchi, trasporti ed elevazioni per rimediare alla grave arretratezza tecnica. « Forse — diceva un memoriale del novembre 1843 — vi osta il riflesso che un uomo o due al più potrebbe da sè solo fare il lavoro di otto, dieci o dodici, quindi sollevato il commercio dall'eccessiva tariffa, e perciò diminuita la somma dell'annuo introito »⁴⁰.

E intanto, come veniva amministrato un introito che assommava a centinaia di migliaia di lire? La Camera, con l'approvazione ministeriale, nominava nel novembre del '43 una Commissione per l'esame della situazione economica della Caravana. Le scoperte della Commissione, comunicate in due rapporti, del dicembre e dell'ottobre successivi, furono esplosive: vi erano documentati lo straordinario regime amministrativo della compagnia, la struttura oligarchica e lo strapotere del Deputato Straordinario Serafino Cavagnis, il clima d'intimidazione e omertà che vi regnava, l'esistenza di un secondo riparto, ad arbitrio, degli utili, tenuto segreto, un « resto » cospicuo di oltre 160.000 lire destinato sì a cimentare l'oligarchia ma anche — e questo convincimento diede un particolare veleno alla polemica in corso — a foraggiare i burocrati delle Dogane e del Segretariato delle Finanze⁴¹.

L'incartamento fu inviato al Ministero. La difesa di Barratta, direttore delle Dogane, perse rispettabilità, ma non per questo si affievolì. Nell'aprile del 1845 la Commissione, istituita a seguito delle denunce e ormai unica autorità amministrativa sui bergamaschi, si trovava a un punto morto⁴². La Camera aveva affermato il suo diritto — riconosciutole da un Regolamento del 1815 — a un controllo periodico dei Cara-

⁴⁰ A.S.G., *Camera di Commercio*, 509, Memoriale del 10-11-1843.

⁴¹ A.S.G., *Camera di Commercio*, 510, Relazioni successive sulla compagnia. Già nel marzo 1832 Carlo Alberto parlava nel suo diario di una « canaille génoise » al Ministero delle Finanze, tollerata dal conte Caccia: F. SALATA, cit., pp. 230-31.

⁴² Lo denunciava a chiare lettere il Brunet in una lettera del maggio: A.S.G., *Prefettura Sarda*, 424.

vana: chiedeva che venissero ridotti le tariffe e il numero dei bergamaschi e questi sostituiti gradualmente con facchini nazionali. Chiedeva garanzie per l'introduzione di manchine e verricelli, un inizio di meccanizzazione alle cui spese doveva concorrere la riduzione delle tariffe.

Una serie di incidenti di lavoro contribuì a rendere ancor più tese le relazioni: di più le osservazioni delle Finanze sulle frodi e i regolamenti di sorveglianza in Portofranco irritarono oltremodo la Camera. Il Direttore della Dogana veniva accusato di voler sottrarre alla Camera l'autorità nel Portofranco, come già le aveva sottratto la sovrintendenza dei Caravana⁴³. Questa tensione spiega l'impotenza della Commissione temporanea, la sua impossibilità di prendere decisioni.

Nelle periodiche, ma sporadiche sedute della Commissione fu fissata d'ufficio la mercede dei Caravana, fu vietata la chiamata di nuovi facchini da Bergamo, esaminata la riduzione tariffaria, imposto il rinnovo degli ufficiali della compagnia, controllata la gestione economica, ecc.⁴⁴ I documenti sembrano suggerire un contrasto a largo raggio che interessava la segreteria degli Interni, pronta a intervenire per via amministrativa a tutela del commercio, e quella delle Finanze, che era contraria all'estensione dell'autorità della Camera.

Gli inizi dell'agitazione popolare del 1848 diedero alla Camera di Commercio la grossa occasione: d'intelligenza col Governo, il 16 marzo 1848, essa annunciava con un Manifesto la revoca del privilegio esclusivo della Caravana bergamasca per i lavori interni in Portofranco e a San Lazzaro. Ai nazionali furono immediatamente assegnati i lavori a San Lazzaro e si deliberò di nominare 15 facchini nazionali in Portofranco, in sostituzione dei Caravana inabili al lavoro. Furono le ultime decisioni della Commissione temporanea; con decreto del 2 maggio 1848 le attribuzioni di essa passarono alla Camera di Commercio. Il numero dei Caravana veniva fissato a 250; si

⁴³ A.S.G., *Camera di Commercio*, 10, Relazione su una lettera del Segretario delle Finanze, 18-3-1845.

⁴⁴ A.S.G., *Prefettura Sarda*, 424, Sommario delle sedute della Commissione.

stabiliva il principio della surroga con i nazionali e si traevano a sorte i primi 15 facchini; si riorganizzava la cassa per il fondo pensioni e malattie.

Nel novembre 1849 la Camera approvava un nuovo regolamento della Caravana del Portofranco in sostituzione di quello del 1832. Ma ormai la crisi sociale era superata, e i bergamaschi tornavano alla carica. Il vice-presidente Carlo Grendy si raccomandava a Vincenzo Ricci: non si conosce — scriveva — l'impiego di una somma di 50-60.000 lire. « Ciò fa credere — aggiungeva — che i capi della compagnia spendano tali somme segretamente, e che con ciò abbiano dei potenti protettori negli impiegati al Ministero delle Finanze ». Il regolamento attendeva ancora la sua sanzione: « Non è una cosa veramente strana di vedere i bergamaschi liberi dal servizio militare sardo e andare invece a compierlo nelle armate austriache, e dopo aver mangiato il pane nostro, rivolgerci contro le armi come nemici? »⁴⁵.

4. — Gli anni turbolenti 1848-49 furono anni economicamente non infelici. Si era cominciato con cortei, i *Te Deum*, le celebrazioni di Balilla e alcuni nobili liberali di Genova in veste di politici moderatori; si concluse con il bombardamento di La Marmora, la guerra civile, le violenze anti-piemontesi e piemontesi e i repubblicani per qualche tempo padroni della città.

Ai movimenti popolari corrispose un nuovo impegno delle classi dirigenti: ai movimenti salariali della prima metà del 1848 si rispose con una politica di lavori pubblici. Alle agitazioni dei facchini nazionali (contro i bergamaschi) e a quelle dei facchini da grano (giugno) si rispose coi « Manifesti » e le repentine decisioni di riforma. Nel 1849 non si

⁴⁵ I.M., *Legato Ricci*, 1570. Dieci mesi più tardi la Camera insisteva ancora presso il Cavour: protetti da irrequieti avvocati, i bergamaschi provocavano i nazionali per poi ricorrere con successo al Tribunale di prima istanza che non poteva non riconoscere il vecchio Regolamento del 1832. Cfr. lettera di C. Grendy al Cavour: A.S.G., *Camera di Commercio*, 199.

parlava più dei facchini sprezzantemente, come di « contadini che amano più l'ozio della città che i lavori della campagna », massa immorale e pericolosa: un rapporto municipale del dicembre parla testualmente dell' « indole piuttosto pieghevole dei facchini »⁴⁶. La distanza fra autorità e facchini, distanza apparentemente incolmabile, nutrita di diffidenza e miseria, di paura e corruzione, si era venuta riducendo in corrispondenza col primo grosso successo del movimento risorgimentale.

Genova conquistava l'autogoverno municipale: di più cominciava a vedere, e con uno spirito di autonomia che non poteva non preoccupare Torino, il suo avvenire economico nella futura comunità nazionale. Nella lotta e nell'intuizione di una sua prospettiva politica il suo ceto commerciale portava una visione dei rapporti di classe fondamentalmente paternalistica: qualcosa di più e di diverso dal vecchio opportunismo aristocratico, poichè gli uomini si conoscevano assai più davvicino e le clientele non erano sostanziate solo dal prestigio, ma anche da un quotidiano rapporto di lavoro. Alle proteste e alle agitazioni dei facchini si cedette come nel 1821, come nel 1830, ma per ragioni che andavano al di là della preoccupazione per l'ordine pubblico. E si cedette cioè per opportunità e non solo per opportunismo.

Non era la stessa Camera di Commercio che si era decisamente dichiarata, fin dal 1844, contraria al monopolio dei bergamaschi in Portofranco? La pressione popolare fu decisiva per risolvere una situazione che la burocrazia della Dogana e delle Finanze aveva bloccato. E che cosa più naturale di quella di ristabilire l'uso del bagone fra i facchini da grano, quando l'enorme calca in P. Molo vietava comunque la libera scelta? Una Commissione mista di negozianti e funzionari, convocata il 15 marzo dall'Intendente Generale, approvava un regolamento che ricostituiva in pratica le compagnie degli scali: garantito l'istituto del facchino di confidenza, il principio della ripartizione del lavoro veniva riconosciuto uff-

⁴⁶ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Tursi*, Cat. 3, classe 2, cart. 556.

cialmente. Niente di straordinario allora se ritornano i vecchi temi: temi mercantilistici a cui i tempi danno apparenza di spiriti ultrademocratici nel manifesto dell'Intendente Castelli — « libertà vera non esiste se tutti indistintamente i cittadini non hanno onesto modo di procacciarsi onde vivere » —; più moderati appaiono i principii, le giustificazioni e il linguaggio dei Provveditori, impegnati a difendere il loro Manifesto del 2 maggio, nei confronti del Ministro Ricci. La decisione dell'Intendente infatti, benchè provvisoria, era stata giudicata troppo precipitosa a Torino. Poichè le pressioni dei facchini per una sanzione governativa del provvedimento continuavano, il Ministro degli Interni Ricci trasferì l'autorità al Corpo Civico, autorizzandolo a tentare, se lo credeva necessario, una classificazione dei facchini con intento pacificatorio, salva la riserva del Governo, fermo alla difesa del principio della libertà del lavoro⁴⁷.

Il Manifesto dei Provveditori aveva però ricalcato quello dell'Intendente. Tale misura — insistevano i Sindaci — « ha salvato la città da non lievi pericoli »: nè altro poteva farsi data l'esiguità del commercio e il numero dei facchini « che per una successione a così dire ereditaria si sono sempre occupati del trasporto delle mercanzie ». Poichè il libero accesso favoriva i disordini e l'immigrazione di gente forte dalle campagne disposta a svilire le loro prestazioni, occorreva limitare tale libertà per il bene sociale che « costituisce poi la vera autorità dello stato »⁴⁸. Mentre i Manifesti del 21 aprile e del 2 maggio emanati dall'Intendenza e dai Provveditori senza sanzione governativa erano ritenuti dai facchini vere e proprie leggi e integrati con usi e consuetudini trascorse (tariffe, autorità dei consoli, retribuzioni, spese utensili, soccorsi, ecc.), il loro patente vizio di forma offriva un facile appiglio alle proteste e alle citazioni legali dei negozianti ostili al ripristino delle antiche tariffe, che i Provveditori avevano fissato come *maximum*.

⁴⁷ A.S.T., *Paesi, Genova*, 18, lettera 12 aprile 1848.

⁴⁸ I.M., *Legato Ricci*, 1570, Memoria dei sindaci di Genova sugli ordinamenti del facchinaggio, 31-5-1848.

Infine, un nuovo « Regolamento e tariffa pel servizio dei facchini di Genova » preparato nel 1850 da una commissione mista di negozianti e consiglieri municipali fu approvato dal Re e vidimato dal Ministero, « unicamente per soddisfare alle istanze e del Municipio e della Camera di Commercio »⁴⁹. Il Regio Decreto del 15 febbraio 1851 non fu però pubblicato nella collezione ufficiale delle leggi: l'Avvocato Generale di Genova espresse parere di incostituzionalità e nello stesso senso decise anche il Tribunale (caso Venzano). Del resto, esso doveva rimanere in vigore solo « fino a che venga definitivamente organizzato il servizio dei facchini in questa città ». In questa norma, in queste incertezze e contrasti, è palese il destino temporaneo e provvisorio del nuovo ordinamento⁵⁰.

D'altra parte merita di essere sottolineata per dare sostanza all'impressione di un ritorno all'ordinamento corporativo, una certa continuità con l'antica politica dell'Ufficio dei Provveditori. Nel regolamento del 1851 non veniva sancita alcuna limitazione di numero nè alcuna limitazione delle assunzioni. Però, nonostante che il 26 giugno 1849 il Consiglio Municipale avesse votato contro nuove iscrizioni, un mese dopo venivano ammessi « provvisoriamente » 68 individui « genovesi senza mestiere ». Altre ammissioni sostitutive venivano praticate d'ufficio. E intanto crescevano le domande e le pressioni di cittadini e contadini: la città cresceva con un ritmo nuovo, crescevano i traffici, e cresceva la popolazione. I facchini da vino, i facchini da carbone ripresero a invadere la città interna, terra esclusiva del libero facchinaggio. Il Regolamento del 1851 aveva riconosciuto il diritto di porto dei primi nell'interno della città; in seguito fu ricostituita la Caravana del 1821.

Nel settembre 1860 i consoli del Ponte Mercanzia, Ponte Reale, Ponte Legna e Ponte Spinola richiesero la fusione delle

⁴⁹ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Tursi*, Cat. 3, classe 2, cart. 556, lettere dell'Intendente Piola al sindaco, 27-5-1851.

⁵⁰ L'Avvocato Generale di Genova sostenne l'incostituzionalità del Regio Decreto del 15 febbraio 1851 che sanzionava il nuovo « Regolamento »; per simili provvisori sarebbe stata necessaria una legge. Lettera al Cavour, in I.M., *Legato Ricci*, 1570.

compagnie in un'unica Caravana, per evitare gli abusi dei singoli facchini: ritornava il vecchio disegno dei Provveditori, il canto del cigno della loro passata amministrazione⁵¹. Una Commissione d'indagine sulle corporazioni nominata dai commercianti denunciava l'eccessivo numero dei facchini, tale che imponeva in tempo di carestia l'intervento del Governo e del Municipio per evitare l'indigenza: l'indulgenza era stata eccessiva; il diritto di nomina dei consoli — una novità apparentemente democratica — si rivelava controproducente; il bagone escludeva troppo radicalmente il diritto di scelta dei negozianti⁵². Tutto questo era stato obiettato anche alla politica del vecchio Ufficio dei Provveditori.

Pertanto se non era mutata quella continua tragica pressione del mercato del lavoro, quella domanda strutturalmente eccessiva, che ogni immigrazione, ogni crisi economica ancora gonfiava, qualcosa era pur mutato. Il lavoro era rimasto libero nelle piazze interne — parlavasi di un migliaio di facchini — a San Lazzaro e alla Lanterna. Ma questo non era il più. Si guardi la tariffa del 1851. La divisione delle zone di porto, partendo dai ponti, era stata semplificata in sei zone, e s'era previsto l'accumularsi dei trasporti entro la prima zona. Si trattasse di merce sbarcata o da imbarcare, i commercianti avevano il diritto di caricarla sui carri o scaricarla dai carri entro quel primo limite della città: era così salvato quel diritto del « progresso tecnico » che i Manifesti di abolizione delle Compagnie avevano rivendicato nel 1838-40. In questo modo si chiudevano i facchini di ruolo nell'area immediatamente prossima agli scali. Nella sua relazione al Consiglio Comunale del settembre 1849, Elena aveva caldeggiato il trasferimento dell'autorità sul facchinaggio alla Camera di Commercio sostenendo l'incompetenza del Municipio, giacchè « il lavoro avviene fuori delle mura e riguarda solo in pic-

⁵¹ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Tursi*, Cat. 3, classe 2, cart. 556, appello dei consoli del 12-9-1860 per evitare gli abusi dei facchini che, spacciandosi per « confidenti » intavolavano trattative sulle merci.

⁵² A.S.G., *Camera di Commercio*, 10, Rapporto e Inchiesta.

cola parte il commercio locale »⁵³. Potevasi immaginare una simile argomentazione nel 1820, nel 1830? Lavoro fuori delle mura, oltre le porte di mare — così veniva definito il camalaggio ormai quasi completamente escluso dal commercio interno della città, e tale esso diveniva sempre più e per la libertà del facchinaggio interno e per la frequenza con cui i carri accedevano alla « prima zona »: alla prima zona, ora; alle calate stesse, domani, creato che si fosse lo spazio. Così si voleva la ferrovia il più vicino possibile al Portofranco.

Spinti irresistibilmente verso il mare i facchini si trasformavano, si modernizzavano, diventavano portuali.

⁵³ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Tursi*, Cat. 3, classe 2, « Rapporto » dell'11-9-1849.

CAP. III

STORIA SOCIALE E POLITICA DEI FACCHINI

Il 1746 è divenuto l'anno simbolico del riscatto nazionale; il 1797 l'anno vergognoso del sanfedismo popolare. Questa familiare volgarizzazione storica delle più clamorose manifestazioni politiche del popolo genovese evita ovviamente il problema dei contenuti della politica popolare nella Genova pre-industriale.

Possiamo indicarne alcune caratteristiche generali: la mancanza di prospettive a lunga scadenza, gli spiriti locali, rionali ed esclusivisti, il condizionamento delle clientele e della parrocchia o dell'oratorio, l'ideologia naturalmente religiosa, la componente criminale.

Per il nostro periodo un problema particolare può essere quello di ricostruire l'evoluzione della mentalità collettiva popolare fra una tradizione, non priva anch'essa di temi ribelli, e quella grande corrente rivoluzionaria, quella febbre europea del primo ottocento, alla quale un funzionario di polizia e il re Carlo Alberto attribuivano la magica possibilità di sommuovere una popolazione per il solito calma e tranquilla. Naturalmente non si possono neppure trascurare altre realtà economiche e sociali. Così nel caso del facchinaggio dobbiamo certamente tenere presente la natura di un mestiere quale esso in realtà era: « mestiere » perchè richiedeva doti fisiche particolari, forza e più ancora destrezza; perchè era privilegiato; perchè aveva una tradizione propria originale. Nondimeno, prescindendo dalla crisi generale dell'ordinamento corporativo, questo « mestiere » si presentava straordinariamente indifeso confinando direttamente con quella massa di giornalieri e miserabili che l'infelice campagna riversava continuamente sulla città e che questa cresceva nell'abbruttimento e nell'ignavia famelica.

Nessun dubbio è possibile sulla partecipazione dei facchini alla « contro-rivoluzione » del 22 maggio 1797: come già nel 1746 muovono da Portoria, dove Nicolò Pinelli Cattaneo li ha incitati con le parole e con l'oro, « carbonari e facchini dei ponti della Legna e degli Spinola ».

« Portefaix, charbonniers et domestiques » — testimonia Poussiègue, che li descrive poi nell'azione caratteristica: « disseminés par pelotons de 15 à 20 dans chaque rue », attaccano « à coupe de croffe » i filo-francesi, i « giacobini ». « Viva Maria! Viva il nostro Principe, morte ai Francesi! » — è il grido di battaglia. Con la connivenza del Gran Consiglio saccheggiano l'armeria e distribuiscono 14.000 fucili. Nessun furto avvenne all'insegna del « Viva Maria! » che — scrive lo Sbertoli — era divenuto nel 1746 « il motto del ladronccio ». Ma l'illusione dura poco: carbonai, facchini e « gli abitanti di S. Vincenzo » sobillati dal padre Cesare Cerruti, si abbandonano al saccheggio delle case dei « giacobini » e dei francesi. I carbonari — e qui lo Sbertoli ci offre una classica indicazione di religiosità popolare — vanno dai Gesuiti in Carignano per vedere se ci sono francesi nascosti¹.

Spiega G. Serra: « l'ereditaria affezione della moltitudine che ha in dispetto gli uomini nuovi, e più volentieri ubbidisce a chi ubbidivano i suoi padri " spinse all'azione " quella classe di popolo principalmente che vive alla giornata, carbonai, legnaioli, facchini ». Ma quando s'attacca la proprietà, non si può più « chiudere un occhio »: di conseguenza aristocratici e giacobini costituiscono quella Giunta che, operando d'accordo col Doge e accontentando i francesi, creò il nuovo Governo del 14 giugno che, come tutti i governi conservatori, s'annunciava governo della pacificazione².

Poche citazioni sono sufficienti a darci tutto il sapore di

¹ S. POUSSIÈGUE, *Rélation de la Révolution de Gênes*, Genova, 1797, p. 16; F. DÉSOUDARDS, *Istoria della Repubblica Francese*, Genova, 1799, XV, 1895; G. D. SBERTOLI, *Appunti storici*, ms. del sec. XVIII in Biblioteca Universitaria di Genova, B, V, 23.

² G. SERRA, *Memorie per la storia di Genova dagli ultimi anni del secolo XVIII alla fine dell'anno 1814*, in *Atti della Società Ligure di Storia Patria*, LVIII, 1930, pp. 66-67 e segg.

un episodio caratteristico di politica popolare: l'idealismo tradizionalista, l'influenza diretta dei nobili e dei parroci, il grido di battaglia religioso, l'indicazione anti-gesuitica, il momento « puro » della rivolta (non si ruba!), poi il saccheggio della proprietà, la violenza. A questo punto il movimento ha acquistato tutta la sua autonomia: i proprietari divisi si ricongiungono e le tradizionali influenze personali vengono rimesse in movimento per frenare e per far rientrare il tumulto. La testimonianza del Serra è così altrettanto significativa.

Passiamo al 1848: questo tipo d'azione politica popolare anti-liberale noi lo ritroviamo non più nella città ma in centri più autoctoni, più lontani dalla sua influenza, più tradizionalisti, in Voltri e nella Polcevera, in Murta ad esempio. Non si può più contare sui facchini per la difesa dell'ordine costituito: facchini e studenti sono dal '21 in poi i gruppi che più turbano i sonni del Governatore e della Polizia. Non per questo però essi possono esser presentati come la massa d'urto del movimento risorgimentale. Si vedrà invece la rilevanza di una politica corporativo-sindacale direttamente impegnata con le autorità: ciò per altro non toglie carattere di novità agli allineamenti radicali dei facchini nelle crisi del 1821 e del '48, non esclude la loro permeabilità alle influenze carbonara e mazziniana, nè la loro ricettività alle ondate della febbre rivoluzionaria europea.

Il '48 non è il '97 e non ne è neppure l'antitesi. Lo studio dell'evoluzione sociale e politica dei facchini fra queste due date ci permetterà di chiarire significati vecchi e nuovi dei due episodi.

1. — Mancava a Genova quella distinzione all'interno del camallaggio fra facchini-imprenditori e facchini-salariati che era caratteristica delle grandi metropoli europee³. Non le si può paragonare infatti quel diffuso istituto del confidente che

³ E' il caso dei rapporti fra i *porteurs* veri « *officiers du roi de la ville* » dai quali dipendevano *gagne-déniers* o *plumets* a Parigi, dei *City's*, *porters of alien goods* e *tacklehouse porters* che occupavano, come subalterni, i *ticket-porters* a Londra. Non dissimile era la situazione a Livorno.

potrebbe caratterizzarsi nei termini di una locazione o subappalto del posto di lavoro. Nondimeno la distinzione fra le Caravane straniere, privilegiate dal punto di vista degli introiti e dell'auto-governo, e le compagnie di nazionali era netta. Chiamati al servizio di particolari gabelle, dogane e zone franche, le prime rispondevano alla fiducia con un impegno, esplicito nei loro « Capitoli », di moralità e disciplina ferree. Il loro « pedigree » di nobiltà era indiscutibile.

Distinzioni esistevano tuttavia anche fra i facchini nazionali. Il 28 agosto 1624 i Padri del Comune avevano consentito la costituzione dei camalli in arte⁴: ma oltre l'arte dei facchini da vino, i cui capitoli risalgono al 1585, e la Caravana di quei di Darsena (1636), non sappiamo quali altre arti furono istituite. Elenchi di tutti gli « artisti » della città, del 1557 e della prima metà del '700, enumerano rispettivamente 81 e 84 categorie di « artisti », ma fra essi vi sono solo i camalli da Caravana (bergamaschi), dell'olio e del vino⁵. E' certo tuttavia che, se anche non si giunse all'approvazione di altrettanti capitoli quante erano le categorie di facchini, vi fu una regolamentazione pubblica di esse: così fa ritenere una distinta di nominativi di facchini del 1798 che dimostra l'effettiva personalità delle diverse compagnie⁶. Non c'è possibilità così di pensare a una situazione di « libero lavoro »: non per niente si doveva pagare una cifra per essere ammessi al camallaggio e negli ultimi tempi della Repubblica la tendenza, proprio come nel caso delle altre arti, era quella di aumentare questa tassa d'entrata. Politica difensiva certo, ma in funzione del privilegio⁷. Questo non autorizza certamente una conclusione ottimistica sulla situazione passata dei facchini: è probabile invece che solo in quanto si mantenevano proprietari — manenti nei monti e in riviera, bettolanti e ri-

⁴ A.S.G., *Artium*, 176.

⁵ A.S.G., *Antica Finanza*, 1364. Lista più antica citata da G. GIACCHERO, *Storia economica del Settecento genovese*, Genova, 1951, p. 244, nota 13.

⁶ A.S.G., *Antica Finanza*, 1397.

⁷ I.M., 988 e A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6bis da invent.

venditori in città — essi riuscissero a distinguersi dai giornalieri. Comunque i loro guadagni, anche nei casi più favorevoli, non fruttavano loro un rango sociale elevato⁸.

Quale che sia stata la loro fortuna nell'ultimo secolo della Repubblica i facchini genovesi non potevano certo evitare quella crisi generale della categoria che fu comune a tutte le città dell'Europa settecentesca e ottocentesca: in Genova, in conseguenza di una serie di modificazioni strutturali che possono essere riassunte nel tramonto degli elementi patrimoniali del mestiere (e quindi maggior concorrenza al lavoro, concorrenza coi carri e fra gli uomini); nell'opposizione dell'autorità alla comune pratica del facchinaggio come occupazione integrativa; nell'aumento del numero (senza corrispondente aumento del movimento delle merci) e, infine, nel progressivo urbanamento dell'occupazione.

Già si è accennato al problema dell'aumento del numero e al fallimento della politica volta a contenerlo, rimasta semplice proposito almeno fino al 1835. I « ruoli » registrano fra il 1797 e il 1818-22 l'aumento di un terzo del numero dei facchini: fra le due date ci fu una sensibile contrazione del traffico portuale⁹. Le statistiche del 1849 seguono un incremento di altri due terzi; del 100 % rispetto al 1797. E' probabile però che esse fossero meno nominali, cioè più corrispondenti alla realtà, delle cifre fornite ufficialmente per gli anni precedenti¹⁰.

La denuncia delle migliaia di facchini « abusivi » risale già al 1815. Con tutta probabilità non si trattava però di una situazione nuova. Il fenomeno tuttavia e la cronica impotenza dell'autorità a chiudere i ruoli e a far rispettare il privilegio, testimoniano eloquentemente la decisiva pressione del mercato del lavoro: giornalieri, contadini, ciabattini, lavoratori,

⁸ Si può considerare come indice di rango sociale l'ordine delle arti nella processione del Corpus Domini: « laboratores caravanae, olei et vini » precedevano soltanto « sabaterii » e « strapperii »: cfr. G. GIACCHERO cit., p. 244.

⁹ A.S.G., *Prefettura Sarda*, 382, Rapporto della Camera di Commercio, 1819.

¹⁰ Cfr. la tabella 1.

muratori, garzoni di negozio, lavoranti falegnami, ecc. — erano queste le occupazioni che alimentavano il facchinaggio¹¹. Il riferimento alla provenienza rurale del facchinaggio genovese era pressochè d'obbligo. L'idea del « camallo » era e rimane naturalmente associata con quella della forza fisica e questa, molto probabilmente allora, con l'origine rurale¹².

Nessun dubbio è possibile sulla provenienza rurale e sui persistenti legami col mondo rurale delle compagnie privilegiate, quelle straniere provenienti dalla Val Brembana, da Domodossola e dalle vallate svizzere e quella dei facchini da vino della Darsena, costituiti in Caravana nel 1636, possidenti dei Monti Liguri, del Bisagno e rivieraschi, che venivano in città all'epoca dei maggiori traffici, dai primi di novembre a tutto Carnevale¹³. Questa soluzione del problema del lavoro stagionale con la temporanea immigrazione di coltivatori e contadini valeva anche per i facchini da grano il cui carattere rurale rimase spiccato per tutto il nostro periodo. Di quegli stessi « carbonari » che costituirono la forza d'urto lealista nel 1797, il Gaffarel scrive che erano « rudes montagnards habitués aux privations dans leur ventes de l'Apennin »: si può supporre in effetti una continuità di personale fra i carbonari della Polcevera, i minutanti di carbone di Genova e i facchini del Ponte Spinola che lavoravano a fido¹⁴. Così c'è qualche evidenza che nel 1798 una buona parte

¹¹ A.S.T., *Commercio, Cat. IV*, 6ter, da invent., « Stato nominativo degli individui che a tutto gennaio 1838 dichiarano volersi dedicare abitualmente al facchinaggio ».

¹² In una relazione del 1835 si lamenta la perdita di salute dei facchini inurbati. La situazione igienica è resa grave per la presenza di tanti poveri, non più tenuti fuori città dai bassi costi dei generi di prima necessità. Un tempo i facchini ad esempio « abitavano i sobborghi del Bisagno e del Polcevera ove lavoravano la terra, e quindi meno ozio e meno vizii, miglior cibo e aria migliore e più salute per essi e per l'universalità dei cittadini che ne subisce l'influenza », Rapporto dell'Ufficio Edili, 20-9-1835; I.M., 274.

¹³ ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Rosso*, 196.

¹⁴ Secondo il Casaccia, « carboné » vale « carbonajo e carboniere. Colui che fa, vende e porta carbone »: CASACCIA, *Vocabolario genovese-italiano*, Genova, 1873.

dei facchini di piazza fossero rurali: 19 sui 46 di San Lorenzo, 11 sui 26 di Strada Nuova, 12 sui 25 di Piazza dell'Arco. I contadini « pagavano la piazza », e poi restavano a lavorare i campi, pronti ad accorrere in città nei periodi di più intenso traffico o semplicemente conservando quel diritto come ottimo rifugio per un periodo di carestia. Rurali in gran parte erano anche i facchini da bussola pel costume dei patrizi di reclutare la servitù nelle loro terre. In conclusione risulta indubbia la pressione del mondo rurale sull'occupazione: l'urbanamento dei facchini appare come la conseguenza della protratta crisi strutturale dell'agricoltura e della crisi dell'industria rurale¹⁵.

Col 1797-98 però l'autorità politica prese a favorire i cittadini genovesi: fra gli altri provvedimenti furono abolite le arti privilegiate ma non i Caravana del Portofranco; si premiarono i filo-francesi iscrivendoli ai ruoli; si ruppe il monopolio dei facchini della Darsena e i nuovi facchini da vino furono eletti fra i nativi del centro. Tale fu pure la politica delle successive autorità. Si rammenti che il Regolamento del 2 Nevoso, la citata *Magna Charta* del facchinaggio genovese, vietava ai facchini di assentarsi dalla città per più di tre giorni (con eccezione dei facchini da grano). Nel caso dei facchini da vino si combattè per questa strada il privilegio della vecchia Caravana della Darsena. La « piazza » veniva perdendo così le sue libere condizioni d'usufrutto: occorreva scegliere, o abbandonare il diritto o trasferirsi in città.

Le « Liste Civiche » del 1806 per i quartieri di Portoria, Maddalena, S. Vincenzo e San Teodoro riportano 774 facchini con rispettive parrocchie di residenza: molti altri facchini risiedevano nei vicini borghi di Marassi, Staglieno, San Fruttuoso e Albaro. Problematico rimane, per le ragioni già dette,

¹⁵ Non s'è avuta alcuna « età dell'oro » nella storia dell'agricoltura ligure, la campagna costituendo nei secoli un'inesauribile riserva demografica. L'occupazione industriale cadde del 50-60-% in conseguenza del blocco napoleonico con incidenza massima nel cotone dove gli occupati passarono da 6.500 a meno di 150, ARCHIVIO NAZIONALE DI PARIGI, *série F*¹⁶, 1003 b.

stimare quale percentuale rappresentassero costoro fra tutti i facchini di Genova¹⁶. Nel 1851 la percentuale dei residenti in città s'aggirava sull'80 % e si può ritenere che il numero dei facchini residenti nei sobborghi sia ancora aumentato. Probabilmente i facchini da grano, più tenacemente « rurali » degli altri, forniscono l'evidenza più conclusiva dal punto di vista della residenza: nel 1798 solo il 29 % abitava entro la cinta delle mura; nel 1851 soltanto il 29 % abitava ancora fuori delle mura.

Più decisiva e significativa appare comunque l'evidenza sull'urbanamento dell'occupazione da un confronto dei luoghi di nascita: si misura così l'« estrazione » dei facchini oltre la semplice circostanza della residenza. I dati a disposizione riguardano il 1836 e il 1851¹⁷.

Le statistiche del 1836 sono fornite dalla Regia Commissione sul facchinaggio che registrava una situazione ereditata dalle precedenti amministrazioni. Le statistiche del 1851 sono desunte dagli attestati di buona condotta presentati dai facchini, a norma del Regolamento del 1851. Esse testimoniano approssimativamente la situazione del 1848 quando, per l'intervento delle autorità locali, erano stati costituiti nuovi ruoli ratificando il numero dei facchini in servizio. Poichè tale situazione era il prodotto di parecchi anni di « libero lavoro » (da nove a dodici secondo le compagnie) le statistiche documentano scelte spontanee sottratte all'influenza della tradizionale politica mercantilistica delle assunzioni. Si può così apprezzare l'accrescimento del tasso di urbanamento dell'occupazione (percentuale dei nati nel comune di Genova) che risulta tanto dal confronto cumulativo degli aggregati rilevanti — nativi di Genova e dei sobborghi — come da quello

¹⁶ A.S.G., *Prefettura Francese*, 871 e 1041.

¹⁷ Le tabelle 2 e 3 sono ricavate dall'elaborazione dei seguenti dati. Per il 1836 un « Elenco generale dei facchini » in A.S.T., *Commercio Cat. IV 6ter* (da invent.) che offre i seguenti dati: nome, età, luogo di nascita e residenza, anno dell'ammissione al facchinaggio, numero dei familiari. Per il 1851 la serie dei certificati di buona condotta presentati a norma del Regolamento del 1851 (nome, luogo d'origine, età) e raccolti in ARCHIVIO MUNICIPALE DI GENOVA, *Palazzo Rosso*, 412-414-415-416.

TABELLA 2
DISTRIBUZIONE PERCENTUALI PER LUOGO DI NASCITA DI ALCUNE
COMPAGNIE DI FACCHINI NEL 1836 E 1851

<i>Luogo di nascita</i>	<i>Facchini da grano</i>		<i>Facchini da vino</i>		<i>Facchini da carbone</i>		<i>Totali</i>	
	1836	1851	1836	1851	1836	1851	1836	1851
Comune di Genova	19,2	28,8	55.	58,8	75.	67,5	46,5	41.
Sobborghi (levante)	28,5	28,8	14.	13.	14,7	17,5	17,7	29,5
Sobborghi (ponente)	10.	7,2	4.	6.	—	3.	6,3	5,5
Litorale	14,2	12,7	12.	10,7	6.	4,6	11,5	9,5
Montagna	28,1	22,5	15.	11,5	4,3	7,4	18.	14,5
	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.	100.

Fonti: A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6bis (da invent.); Palazzo Rosso 412-414-416.

TABELLA 3
DISTRIBUZIONE PERCENTUALI PER CLASSI DI ETÀ' DI ALCUNE COMPAGNIE
DI FACCHINI CONFRONTATA CON LA POPOLAZIONE DEL CIRCONDARIO

		<i>Classe</i>	<i>Classe</i>	<i>Classe</i>	<i>Classe</i>	<i>Classe</i>	<i>Classe</i>	<i>Totali</i>
		20-29	30-39	40-49	50-59	60-69	70-79	20-79
Facchini vino	1836	11,4	28,9	18.	21,4	13,5	6,8	100.
	1851	23.	25,1	22,2	16,4	10.	3,3	100.
Facchini grano	1836	0,4	15.	31,6	29,5	15.	8,5	100.
	1851	24.	28,2	19,2	13,2	11,6	3,8	100.
Facchini carbone	1836	17,6	21,2	28,6	16,3	11,7	4,6	100.
	1851	34,2	24,4	17,3	10,3	11,4	2,4	100.
Diverse compagnie facchini	1806	22,4	31,7	22,1	14,4	6,9	2,5	100.
	1836	6,4	20,8	27,6	24.	14.	7,2	100.
	1851	27,6	26,1	19,2	13,4	10,7	3.	100.
Popolazione del circondario ¹	1938	29,7	23,6	21,4	13,4	8,2	3,7	100.
	1848	31,8	23,9	18,5	14.	8,5	3,3	100.

¹ Popolazione maschile oltre i 20 anni.

Fonti: A.S.G., *Prefettura Francese*, 971 e 1041; A.S.T., *Commercio*, Cat. IV, 6ter da inv. Palazzo Rosso, filze citate; G. FELLONI, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, Torino, 1961, Tab. XXVII, p. 388.

particolare delle altre principali compagnie di facchini: dal 70,5 % del 1836 si passa infatti al 77,2 % del 1851. Le percentuali per le singole compagnie esprimono più o meno marcatamente la stessa tendenza, e in modo inversamente proporzionale al carattere urbano già acquisito dalla categoria nel 1836.

Il mercato del lavoro insomma era rifornito soprattutto dai giornalieri di città e, solo mediamente, dai contadini. Questa evoluzione, documentata fra il 1836 e il 1851, ma con tutta probabilità già in corso dal 1806, è ovviamente la conseguenza di un rinnovamento dei quadri quale viene illustrato dalla tabella 3 che confronta la composizione dei facchini per classi di età nel 1806, 1836 e 1851.

I facchini del 1806 rappresentano un campione di 832 persone comprese le Caravane straniere; quelli del 1836 i nazionali degli scali e delle piazze per un totale di 1.547 persone; quelli del 1851 i facchini da grano, da vino, da carbone e altri per un totale di 1.216 persone.

Per quanto si debba tener conto che il « campione » del 1806 comprende gruppi diversi, il risultato complessivo di un decennio di « libero lavoro » sembra esser stato quello di aver ristabilito una situazione compromessa da trent'anni di politica dei Provveditori. Per contro il carattere « vecchio » dell'occupazione nel 1836 ci permette di considerare la composizione per classi di età in quest'anno come particolarmente significativa per un confronto fra le diverse compagnie esemplificate nella tabella 3.

Si vedrà che manca una relazione uniforme fra la senilità e l'origine dei facchini (Tabella 2), proprio perchè, fino a un certo punto almeno ciascuna compagnia ha una storia distinta. Del resto, come s'è già accennato, il carattere urbano della compagnia non corrisponde all'esistenza di un privilegio come nel caso dei facchini ufficiali di Londra e di Parigi. A Genova accadde invece che i facchini privilegiati (stranieri e Caravana Darsena) furono reclutati fuori delle mura della città. Si tratta di un fenomeno davvero significativo per una storia sociale e politica comparata: il privilegio come contro-partita della fiducia poteva esser concesso solo ai forestieri.

L'urbanamento era del resto stimolato dalla politica dell'Amministrazione rivolta a escludere dai ruoli chi già esercitava altra occupazione: ciò significava negare uno dei fondamenti del valore patrimoniale del ruolo. La saltuarietà del lavoro era tradizionalmente legata alla possibilità di esercitare un'occupazione integrativa: si ricordi che si poteva comprare una piazza di facchino anche perchè si esercitava un'altra occupazione remunerativa. Fintantochè s'ammettevano due occupazioni si poteva difendere il privilegio dei ruoli. La pubblica protezione, s'è visto, non bastò: per i suoi interessi politici, d'ordine pubblico, l'autorità non poteva risolversi ad erigere una solida barriera fra i facchini di ruolo e quella massa di casuali e giornalieri che costituivano l'inesauribile riserva di lavoro della città. La via naturale del passaggio al libero camallaggio è infatti rappresentata da quella politica di veto a una seconda occupazione sulla quale l'autorità pubblica doveva insistere sempre più decisamente. Essa s'accordava del resto con la direttiva di restringere il lavoro ai cittadini: il lavoro agricolo era infatti la principale occupazione integrativa.

Ciò apriva un grave problema sociale: quello di far coincidere un'occupazione stagionale per natura con un'esigenza di sussistenza¹⁸. Un prospetto dei facchini da grano del 1798 distingue 175 giornalieri contadini, una settantina di manenti e possidenti, poi ortolani, fornari, bottegai, ostieri, pellari, soldati, callegari e financo un bancalero, un barcarolo e un negoziante. Ancora più straordinarie sono le ricorrenti qualifiche « camallo puro » o « manente puro » — tanto era conaturato alla società settecentesca il fenomeno della doppia occupazione.

Così un prospetto dello stesso anno ci rende noto che fra i facchini di San Luca c'erano 15 impiegati, 2 osti, 2 sol-

¹⁸ Già il ministro Borgarelli s'era opposto al divieto della doppia occupazione, « giacchè — egli scriveva — molti i quali possono avere mezzi di sussistenza nella bella stagione, ne mancherebbero forse nell'inverno »: I.M., 33, « Osservazioni al progetto di Regolamento dei Provveditori ».

dati, 2 fruttaroli, un fondachiere, un marinaio, un gendarme, un fornaro e, infine, un facchino da grano¹⁹! Così i facchini da vino erano spesso bettolanti e quelli da carbone venditori al minuto. I Capitoli delle nuove Caravane dei facchini da vino e del Ponte Mercanzia (sorte rispettivamente nel 1821 e 1831) proibivano esplicitamente ai facchini di avere interessi commerciali, anche per tramite delle loro consorti. Viceversa la stessa Commissione sul Camallaggio nel 1834 riconosceva opportuno che i facchini da grano avessero altre occupazioni: la massa infatti non poteva essere normalmente occupata e in certe stagioni un terzo dei facchini non lavorava del tutto²⁰.

Forse tuttavia il punto cruciale nella serie delle trasformazioni strutturali dell'occupazione noi lo tocchiamo nel tramonto, lento invero e continuamente contrastato, del carattere ereditario del mestiere. Qui venivano toccate la famiglia, la discendenza, il diritto di piazza faticosamente acquistato, la proprietà dei poveri: un bene che fino al 1797 veniva comprato, come poteva essere alienato? La « piazza » era affittata, venduta, ceduta dietro corresponsione di un vitalizio, trasmessa dal vedovo e dalla vedova ai figli, al genero.

Questa comune prassi assunse carattere scandalistico nel caso dei bergamaschi del Portofranco: qui il sistema dell'affitto della piazza fu generalizzato. A quel che sembra, tale prassi si stabilì, per abuso, in occasione dei successivi aumenti dei ruoli: 90 nel 1763, 220 nel 1822. I vecchi facchini si divisero successivamente la proprietà delle nuove piazze che divennero altresì « oggetto di compra, di vendita, di eredità, di vincoli ipotecari, di obbligazioni dotali ». Interessato subito all'abuso qualche potente, il sistema si consolidò e si costituì un'oligarchia di proprietari, composta di famiglie bergamasche come i Pesenti e i Luiselli, ma anche di nobili genovesi come i marchesi De Mari; proprietari divennero anche preti di Bergamo e di Genova, parrocchie, opere pie,

¹⁹ Prospetti in A.S.G., *Antica Finanza*, 1364.

²⁰ A.S.T., *Paesi*, Genova 12.

vedove, pupilli, ecc. Nel 1823 ben 173 posti risultavano in affitto e 47 in proprietà²¹.

Le Regie Patenti del 10 novembre 1823 dichiaravano nullo quel diritto di proprietà, ma insieme assicuravano ai proprietari un indennizzo decennale di lire nuove 250 annue a carico dei « conducenti »²². C'è da credere che la decisione non sia stata presa solo per spirito filo-proprietario (ancorchè si trattasse di proprietà abusiva) ma che sia stata influenzata dalla corrente accettazione di un principio consuetudinario nel facchinaggio, la proprietà personale della piazza. Non avvertiva nel 1831 l'Ufficio dei Provveditori, e a chiare lettere, che la scelta dei facchini era assegnata dalla legge alla libera collazione dell'Ufficio e non era perciò nè fidecommesso, nè proprietà ereditaria?²³

Se ai facchini da vino era stato esplicitamente negato nel settembre 1814 il diritto di trasmettere la piazza ai figli, categorie privilegiate, come quella dei misuratori da grano, ottennero riconoscimento esplicito di questo diritto. La stessa richiesta, per nulla « stravagante » — c'è da crederlo — ritorna nelle suppliche, anche in quelle collettive: nel 1826 è la Caravana dei facchini da vino che chiede nel contempo l'ammissione pregiudiziale dei figli dei facchini « ancorchè inabili alla stanga » (cioè giovanissimi) e la licenza per esercitare commercio al minuto. Nel 1831 sono i facchini da car-

²¹ A.S.G., *Prefettura Sarda*, 424: « Osservazioni intorno all'abuso del mercimonio del posto ». Dei 173 posti 63 appartenevano a diversi fra i 47 proprietari-conduttori, 69 spettavano a famiglie bergamasche e 41 a famiglie genovesi. I « conduttori semplici » erano 160: altri conduttori erano proprietari solo in parte.

²² Il prezzo della « piazza » riflette la congiuntura economica: fra il 1765 e il 1795 una « piazza » costava L. 7.500; dopo il 1797 cadde a L. 3.000 e nel 1820 fu venduto un solo posto per L. 2.200. Il bene era divisibile: un Caravana pagava ad esempio le sue L. 300 di fitto annuo a 13 creditori del « bergamasco » che, in precedenza padrone della piazza, era morto.

²³ Della questione delle « piazze » s'interessò anche il legato austriaco Lutzof, ma il Petitti dispose facilmente delle sue pretese. I « convegni » fra proprietari e conduttori del 1792 e del 1811 non avevano valore legale: cfr. A.S.T., *Paesi*, Genova, 9.

bone a richiedere che sia ammesso ai ruoli un figlio per ogni attuale facchino: e questo nonostante che al Ponte un sesto almeno dei facchini rimanesse ogni giorno senza lavoro. Del resto c'era già chi faceva lavorare, imponendoli con la forza, i propri figli, e provocando così risse generali ²⁴.

Ma è soprattutto nelle numerose suppliche personali che s'avverte la forza consuetudinaria di questo diritto patrimoniale. La tradizione veniva invocata a salvaguardia della propria sussistenza: così nella supplica di quella Maria Casaccia vedova di facchino da vino che chiede che sia accettato in sostituzione del marito, un Domenico Molfino che s'è impegnato a corrisponderle un mensile di lire 12; o in quell'altra di vedova di facchino che chiede sia data la piazza al giovane che le ha sedotto la figlia con obbligo di sposarla — lui pure è figlio di facchino! Così tutt'altro che raro è il caso di quel Repetto, facchino di Piazza San Lorenzo che, ormai senza forze, si fa sostituire da un lavorante calafato che s'obbliga a versargli 24 centesimi al giorno vita natural durante. Il diritto dei vecchi a campare trovava così la sua fortunata soddisfazione nel quadro di una prassi tipicamente patrimoniale. E quale sciagura o qual sogno di gloriosa sbornia possiamo immaginare dietro quella rinuncia del De Martino che cede la « piazza » nell'ottobre del 1834 per la modicissima somma di quindici lire nuove? E quale più esplicita testimonianza di quella dei Grassini che, ricorrendo contro il Regolamento Barbaroux, lamentano che esso svalorizza le piazze acquistate a fatica e distrugge così « il patrimonio familiare » ²⁵?

E' significativo che la Regia Commissione sul facchinaggio considerasse i sussidi da essa distribuiti come un compenso per la revoca del diritto dei figli di succedere ai padri, diritto che — essa diceva — « fu riconosciuto dai Provveditori ». Nella prospettiva di un regime di libero lavoro questo era un passaggio politicamente obbligato. Il diritto veniva sostituito da un sussidio che, concesso ad arbitrio dell'auto-

²⁴ Lettera dei Provveditori ai sindaci: I.M., 991.

²⁵ Suppliche sparse: I.M., 313, 286 e 334.

rità, poteva da questa esser revocato, come avvenne di fatto quando furono soppresse le compagnie.

Così a poco a poco fu creato il primo cospicuo gruppo di proletariato urbano. Proletari erano i facchini nel senso etimologico della parola che allude alla massa, al numero; proletari nel senso precisato da Toynbee, « uomini coscienti di esser stati diseredati dal loro posto tradizionale nella società », e proletari secondo il concetto di Marx, come salariati non proprietari. Trattasi certamente di un gruppo proletario caratteristico: per l'ambiente di lavoro, che è la città intera (il cui sviluppo, s'è visto, ne condiziona le fortune), e per la situazione di lavoro. Alla base della proletarizzazione del facchino proprietario della « piazza » sta la perdita della sicurezza del lavoro: una condizione quindi di lavoro casuale. Questo casualismo rende ragione del modo in cui si determinano le gerarchie del mestiere, senza un preciso fondamento tecnico, come frutto di arbitrio politico, clientelismo e corruzione.

Nondimeno è difficile pensare a un'età d'oro del facchinaggio. La crisi del monopolio del facchinaggio coincide certamente con una crisi generalizzata degli elementi patrimoniali dell'occupazione. Questo patrimonio tuttavia non era giuridicamente istituzionalizzato come negli ordinamenti delle arti ove erano indicati fra l'altro un periodo di addestramento e le norme per l'assunzione. Patrimonio di sangue, di parentela, la « piazza » conquistata andava continuamente difesa e soprattutto il mestiere poteva essere iniziato ed esercitato in mille modi, non facilmente discriminabili. Cosicché la fisionomia caratteristica del facchinaggio è certo più antica del 1800, precedente alla serie di crisi strutturali che si sono delineate innanzi. Li si notava fra la « plebe », la « marmaglia » della Genova secentesca appunto per la loro presenza più distintiva, più vivace, per una forza di gruppo indisciplinabile e pericolosa: socialmente essi sono nettamente collocati fuori della società rispettabile, ben distinti dall'artigianato. E' sintomatico che questo giudizio di Antonio Spinola sia stato ripreso quasi due secoli dopo da

Carlo Alberto²⁶. Nell'ambito di questa continuità culturale, di questa unità tradizionale l'esperienza associativa e la lotta rivendicativa dei facchini vanno intese tuttavia come una risposta a una crisi storica di fondo, quale si rivela sempre più la crisi del monopolio dei facchini.

2. — « Les Génois sont dévots — annotava il Gorani nel 1793 —. Cette faiblesse va jusqu'au cagotisme le plus outré. C'est à cela qu'il faut attribuer la plupart des crimes qui se commettent dans cet état ». Parlava la coscienza oltraggiata del razionalista. Genova — egli osservava — ha 30 parrocchie e 70 monasteri²⁷. E avrebbe potuto aggiungere: 57 compagnie raggruppate in 21 casacce e più di cento oratorii. Era religiosità nutrita di superstizione, violenza e mondanismo, proprio per la realtà di questo forte associazionismo popolare.

La ricchezza di questa vita associativa non è concepibile senza un'intensa vitalità nella società cittadina di spiriti localistici, parrocchiali, rionali: un fenomeno che è proprio della città pre-industriale e, nell'ottocento avanzato, solo dei tradizionali centri rurali. L'associazione religiosa era forse la più idonea per la soddisfazione di esigenze mutualistiche e per l'espressione di « opinioni generali », che nell'associazione di mestiere erano subordinate ai superiori interessi di corpo.

Ai governanti non sfuggivano le possibilità e il carattere occasionalmente politico di queste confraternite. Nello stesso tempo le valutavano come un divertimento-sfogo che era pericoloso comprimere. Così il Senato della Repubblica; così quel consigliere di prefettura che scriveva delle confraternite nel 1809 che « elles étaient effectivement influencées par des

²⁶ Cfr. i brani citati in appendice al titolo. Antonio Spinola è il probabile autore del « Dizionario filosofico-politico ».

²⁷ J. GORANI, *Mémoires secrètes et critiques des cours, des gouvernements et des moeurs des principaux états de l'Italie*, Parigi, 1793, tomo III, p. 368.

personnes marquantes des différent classes; mais à présent elles amusent le peuple »²⁸. Quando, nel 1811, furono estesi a Genova i decreti di soppressione, fu stabilito che i beni fossero incamerati dai parroci: soluzione ottima al fine di contenere la libera espressione della religiosità popolare, tanto è vero che essa produsse, a detta del prefetto, « un ammirevole effetto sui curati »²⁹. Il clero secolare, se non ne traeva grandi vantaggi finanziari, conquistava però un potere decisivo di controllo su quella tradizionale forma di concorrenza religiosa.

Così la Restaurazione in questo campo non restaurò affatto, nè fu particolarmente solerte nel concedere la riapertura degli oratorii, almeno laddove questi non si erano già spontaneamente ricostituiti come era avvenuto soprattutto nelle parrocchie rurali. In città la rifioritura fu limitata: delle 21 casacce solo 4 furono ricostituite. Gli oratorii che risorsero rimasero sotto il controllo diocesano. La cronaca del primo ottocento ricorda ancora alcune splendide « sortite » delle casacce di S. Giacomo: per quanto il Cevasco insista sulla vitalità di quell'istituto popolare, appare chiaro che i provvedimenti del 1837 e del 1841 colpirono un istituto ormai agonizzante³⁰.

Nessun dubbio si può comunque avanzare sul ruolo tradizionale dei facchini come protagonisti della religiosità popolare: operai, facchini, tintori e pescatori sono citati come i protagonisti della processione ottocentesca. Non celebrava forse la Casaccia oltre il grande sfarzo, quella maestria del porto del pesantissimo Cristo e della Cassa — porto che giovani patrizi non sdegnavano e che per ventura era proprio il mestiere dei facchini? E questi in realtà non erano

²⁸ A.N.P., *série F²⁰*, « Mémoire » di J. Dattili, 22-10-1809. Il Commissario di Polizia scriveva al prefetto nell'ottobre del 1811 che le disposizioni repressive del 1811 potevano aver l'effetto di dar nuova vita a istituti « qui s'éteignaient d'elles-memes tout doucement »: A.S.G., *Prefettura Francese*, 12.

²⁹ A.S.G., *Prefettura Francese*, 169.

³⁰ G. CEVASCO, *Statistique de la ville de Gênes*, vol. I, Genova, 1838.

dei semplici presta-opera, chè anzi avevano costituito proprie confraternite di mestiere.

Esploriamo dunque questa presenza religiosa nelle Caravane e nelle compagnie. Nelle più antiche Caravane la *pietas* religiosa è richiesta esplicitamente e vale come assicurazione di lealtà professionale: obblighi di messa sono citati nei Capitoli dei facchini da vino e dei grassini; doveri di devozione espressi dettagliatamente nei capitoli dei bergamaschi del Portofranco. Tale normatività manca invece nei Capitoli delle nuove Caravane dei facchini da vino e di quelli del Ponte Mercanzia. Se sotto la guida del loro « Priore grosso » i bergamaschi celebravano e adoravano in comune (e i capitoli della Caravana medesima prevedevano impegni mutualistici adeguati), i membri dell'antica arte dei facchini da vino avevano istituito una propria confraternita nel 1797: i capitoli prevedevano la collazione dei contributi per l'arte con quelli per la confraternita, cui era obbligo iscriversi. Tale prassi ricalcava quella tenuta precedentemente da altre arti.

I camalli da grano sovvenzionavano, a norma della tariffa del 1773, la Compagnia della Cassa di S. Giacomo della Marina, loro « florido sodalizio », che ancora nel 1819-20 contava 300-400 facchini iscritti³¹. Nel 1773 essi presero a sovvenzionare la Confraternita di Nostra Signora degli Angeli e San Zaccaria costituita da 8 facchini da grano, la quale in seguito doveva accettare anche le iscrizioni dei facchini da piazza³². I facchini da bussola costituivano nel 1754 il nucleo prevalente della Compagnia della Cassa di San Giacomo delle Fucine, casaccia con la quale erano presumibilmente associati anche i facchini da carbone³³.

³¹ Cfr. M. LABÒ, *L'oratorio di San Giacomo della Marina e le sue opere d'arte*, Genova, 1924, p. 10.

³² A.S.G., *Atti del Senato*, 644.

³³ *Libro dei Capitoli della Compagnia della Cascia*, nell'attuale oratorio in piazza Sarzano. Altra confraternita di N.S. del Rifugio dei peccatori esisteva nel « posto dei portantini » nel chiostro di S. Ambrogio: A.S.G., *Atti Senato*, 3199.

Tutte queste attività religiose non vanno considerate altrimenti che nei termini di un inserimento dei facchini nelle strutture culturali e negli istituti della società genovese del tempo loro. La loro « religiosità » deve così essere interpretata tenendo presente lo speciale significato della « religiosità popolare », intrisa di mondanità e di superstizione (dove il ruolo lealista dei facchini nel 1797), e la direzione anticlericale che spesso assumeva la vita e la celebrazione delle confraternite e segnatamente delle casacce. L'esperienza delle confraternite può altresì considerarsi come una scuola del mutualismo, il mutualismo per l'al di là (i confratelli si tassavano per le messe di suffragio) premessa al mutualismo per l'al di qua. Scopi e finalità sacre e profane nella raccolta di fondi tendevano già a manifestarsi allora: così i facchini da grano destinavano la quota speciale « opere pie » della loro tariffa a usi vari, per pagare cerimonie religiose e lumi, per funerali, per soccorrere fratelli ammalati e anche, sembra, per ottenere favori speciali da qualche impiegato dell'Ufficio Provveditori³⁴; e i facchini della Darsena raccoglievano un fondo comune per sostenere l'oratorio di S. Sabina, i facchini vecchi e le figlie da maritare³⁵. Del resto proprio in questo senso l'insegnamento delle « arti » era stato abbastanza chiaro.

Anche sotto questo aspetto i tempi nuovi attaccavano ed erodevano una spontanea e autonoma tradizione popolare: i Regolamenti delle nuove Caravane sancivano speciali provvisori per facchini vecchi e ammalati, e la Commissione sul facchinaggio doveva sopprimere con la pubblica amministrazione dei sussidi e lo stretto controllo delle casse comuni lo stesso spirito autonomo e comunitario che regolava il mutua-

³⁴ Insinuavano i molinari che la trattenuta fatta per N. S. e S. Zaccaria ammontasse a 5 o 6 mila lire all'anno e che « questa cassa così detta della Madonna fa avere molta devozione a qualche impiegato dell'Ufficio... »: I.M., 334.

³⁵ I.M., 990. Nel 1796 i facchini da vino costituivano la confraternita dei SS. Fabiano e Sebastiano: A.S.G., *Notaio A. M. Botto*, 13-11-1796.

lismo delle Caravane³⁶. Fu in base a questa concezione di moderna razionalizzazione amministrativa dell'assistenza, che furono soppresse le casacce e in questa medesima direttiva ideologico-amministrativa le confraternite divennero, nello stato moderno, « opere pie ». Non c'è da stupirsi allora del tono e del frasario cristiano del nuovo movimento associativo che risorse nel 1851 con le società di mutuo soccorso. Certo non bisogna avere fretta nell'individuare il processo di « laicizzazione » della classe lavoratrice, processo lento, non univoco, che va esplorato con finezza. Esso è collegato naturalmente con le modificazioni e con l'evoluzione della struttura sociale complessiva, ma anche con le esperienze sociali e politiche dei facchini³⁷.

Nel nostro periodo la lotta politica fu combattuta nel quadro tradizionale delle compagnie e delle caravane fra i poli dell'opportunismo corporativo e della ribellione aperta. Lo spirito d'autonomia di gruppo stimolava certamente nei facchini un persistente schema d'azione di tipo corporativo: la difesa del privilegio e la ricerca dell'appoggio di questa o quella autorità, a seconda delle crisi politiche che si succedevano.

Ciò nonostante la mentalità e l'etica corporative si dissolvono nella nuova situazione strutturale dell'occupazione. La dinamica compagnia-caravana viene acquistando rilievo politico: non è più in questione l'antico privilegio, quanto piuttosto una rivendicazione che riveste qualche contenuto democratico e egualitario. Di fronte alla compagnia dei « ruoli », il cui significato esclusivistico e privilegiato va perdendo rapidamente sostanza, la Caravana rappresenta una rivendicazione di tipo gestionale. Infatti, se da una parte la compagnia dei facchini fornisce agli operatori commerciali adeguate

³⁶ Nel caso dei facchini da grano fu destinato alla cassa-sussidi il fondo devoluto generalmente a beneficio dell'oratorio e « speso per le casacchie »: A.S.T., *Paesi*, Genova, 12 (Progetto di Regolamento...).

³⁷ Cfr. le prospettive di ricerca storico-sociologica indicate da F.A. ISAMBERT, *Christianisme et classe ouvrière. Jalons pour une étude de sociologie historique*, Parigi, 1961.

garanzie per le merci da essa manipolate, dall'altra la ripartizione tendenzialmente perequata del lavoro ne consente ai consoli (almeno teoricamente) una più efficiente organizzazione. Inoltre l'area variabile del « confidente », del facchino di fiducia e della corruzione da parte del committente, viene più saldamente disciplinata e limitata.

Il Commissario Regio intuiva chiaramente il senso di questa riforma quando nel 1822 protestava contro la costituzione della Caravana dei facchini da vino: « Infine che coloro (i facchini)... restano divisi d'interesse e stanno in continua e salutare rivalità di lavoro e di lucro, il timore e il pericolo che causa la loro esistenza, diminuisce di molto... Ma cosa dovrà dirsi quando tra i facchini cessa ogni specie di rivalità e diffidenza, quando sono raccolti in una stessa famiglia, in comunione di opere e d'interesse, quando insomma formano un corpo solo, un collegio, legati insieme di sentimento, e sono oltreciò numerosi e dipendenti dagli ordini di uno o più capi? »³⁸. Come esprimere in termini più espliciti la coscienza di un preciso antagonismo di classe? Ma qual'era la situazione dall'altra parte?

Possiamo partire dall'illustrazione di questa « continua e salutare rivalità di lavoro e di lucro ». Realtà di concorrenza al lavoro, certamente: ma questo significa ancora poco. Chi erano i favoriti? Come si erano formati i privilegi, consolidati gli interessi delle minoranze? E come questa realtà incideva sul funzionamento democratico delle compagnie e nella relazione con l'autorità pubblica? E' a simili domande che occorre rispondere, analizzando successivamente la situazione delle diverse categorie.

A parte vanno considerate le Caravane straniere, soprattutto quella del Portofranco, di gran lunga la più importante. Col progredire della crisi strutturale dell'occupazione il privilegio dei bergamaschi, nettissimo, veniva sempre più acquistando la fisionomia dell'usurpazione. Particolare, e del tutto indipendente dalla relazione città-campagna della zona geno-

³⁸ A.S.T., *Paesi*, Genova, 8, Relazione dell'8 settembre 1821.

vese, era il rapporto di queste Caravane coi centri di reclutamento della Val Brembana e di Domodossola, nei confronti dei quali i consoli godevano ampi poteri discrezionali. E' caratteristico che le due lunghe crisi della Caravana bergamasca siano derivate entrambe da grossi abusi d'autorità. I capitoli cautelavano solo contro le dannose congreghe familiari. Spettando tuttavia il controllo delle assunzioni ad un Consiglio composto di tre consoli, tre sindaci e sette consiglieri, questo potere discrezionale costituiva il naturale strumento di una oligarchia interessata a perpetuarsi — la quale disponeva inoltre di grandi mezzi finanziari e di strumenti formidabili di ricatto e coercizione sui poveri e sperduti montanari inurbati. Ancora più facilmente s'intende come questa oligarchia divenisse lo strumento attivo di una politica dei « proprietari » contro i miserabili « conduttori ». I primi esigevano infatti lire 400 di regalia per nomina e un quarto della mercede per fitto³⁹. In una supplica del 1821 gli ufficiali sono direttamente accusati di fare elemosine arbitrarie, prelevando somme dalla cassa comune, di imporre multe non regolamentari, di concludere appalti per lavori a vantaggio dei proprietari e a spese dei fittavoli⁴⁰. Tanto più straordinario appare il relativo successo dei « conduttori » che si appoggiarono agli unici ufficiali eletti dall'intera congrega, i quattro deputati: questi probabilmente agirono come autorità straordinaria eccezionale richiamando le autorità pubbliche alla realtà dei grossi abusi perpetrati in violazione dei capitoli⁴¹. E pertanto la crisi doveva ripetersi in seguito, quando l'oligarchia ebbe modo di cementarsi più saldamente attorno a un Deputato Straordinario, autorità suprema eletta per iniziativa della direzione di Dogana e responsabile solo presso di essa.

Sebastiano Cavagnis, detto « il Serafino », in carica fin dal 1828, divenne il *ras* della Caravana, raccogliendo intorno

³⁹ I.M., 988, Note di un L. Piaggio s.d.

⁴⁰ I.M., 988, supplica del 25-6-1821.

⁴¹ L'elezione annuale dei quattro deputati sembra sia stata decisa nel « convegno » del 20 novembre 1798 fra proprietari e conduttori approvato dai Padri del Comune nel gennaio del 1799.

a sè una chiusa, inamovibile accolta di ufficiali: « autorità pericolosa (la sua) — dice un rapporto — in persona colta, molto più lo è in facchini »⁴². E' caratteristico che furono il lusso e l'ostentata ricchezza a tradire la nuova oligarchia. Fin dal 1833, da quando cioè era cessato il contributo annuale dovuto ai proprietari, i registri erano stati truccati in modo da far apparire un guadagno di soli 33 soldi al giorno: disponevasi così di una somma formidabile per l'esercizio della corruzione sui facchini sottoposti e sui burocrati della Dogana⁴³. La denuncia venne solo nel 1843, ma è probante dimostrazione della poderosa radice del nuovo potere il fatto che solo il clima e le agitazioni del 1848 permisero la prima decisiva rottura sanzionando l'abolizione di principio del monopolio dei bergamaschi in Portofranco e il ritorno del controllo sulla Caravana alla Camera di Commercio. Fu così la minaccia dell'azione diretta dei facchini nazionali (rivolta anche contro i bergamaschi) che pose fine agli abusi e alle connivenze, almeno per il momento.

Sono essi in effetti, i « nazionali », i reali protagonisti di una politica operaia autonoma sul terreno corporativo-sindacale. Vediamo ora le condizioni e l'esito di questa lotta rivendicativa. Questi anni registrano due successi e due insuccessi: i facchini da vino e quelli del Ponte Mercanzia ottennero la Caravana, rispettivamente nel 1821 e nel 1831. I facchini da carbone vi giunsero vicini; viceversa la cosa rimase completamente fuori della portata politica dei facchini da grano. Nel 1837-39 tutti furono ugualmente sconfitti e tutti furono vittoriosi nel 1848. Non per nulla le minoranze privilegiate erano rilevanti fra i facchini del Ponte Spinola e i facchini da grano, relativamente deboli fra i facchini da vino e quelli del Ponte Mercanzia. Nel primo caso infatti il lavoro

⁴² « L'essere ammessi e ben accolti nella Compagnia, l'esserne discacciati o sospesi, privati della carta di commissione o promossi, financo lo scegliere una consorte era di dipendenza di siffatta autorità »: Rapporto in A.S.G., *Prefettura Sarda*, 424.

⁴³ I.M., 334, lettera della direzione di polizia al governatore, 26-6-1840.

stesso appare nettamente diviso fra facchini da carbone e facchini dello scalo, fra facchini da grano di mare e di terra (dipendenti da ufficiali diversi — i piloti e i consoli — e da diverse pubbliche autorità).

In ragione del carattere del lavoro di mare, legato a una pubblica gabella, si giunse prima a una definizione precisa del numero e del diritto dei facchini da grano chiattaioli: 14 squadre composte ciascuna da un pilota, due aiutanti e dieci facchini, del tutto indipendenti da consoli e Provveditori. Stava ai facchini di terra, più numerosi, escludere i loro colleghi di mare dai lavori di terra mantenuti ancora promiscui. La situazione di questi facchini era ancora più grave per il fatto che i sei palleggiatori e i confidenti dei magazzinieri potevano optare per altri lavori interessanti lo stesso magazzino, cedendo il primo ad altri facchini in compenso di una percentuale del guadagno. Tutto ciò rappresentava una clamorosa violazione del bagone, del principio cioè dell'assegnazione del lavoro a sorte. Nel « bagone » si concretava infatti l'aspirazione egualitaria e collettiva dei facchini da grano, un « diritto » costantemente conculcato ma la cui forza, il cui appello sociale erano enormi. Lo si vide chiaramente nel 1840 quando, nello speciale clima di tensione creato dalla recente abolizione della compagnia, i facchini continuarono a deporre le medaglie in fila sul Molo per essere successivamente chiamati al lavoro. Ed è espressamente al « bagone » che si torna nel 1848 per ristabilire l'ordine in Piazza Molo e controbattere il monopolio delle squadre di palleggiatori: fu, a detta del governatore Regis, « una manifestazione imponente », l'ammutinamento dei facchini da grano al Ponte Reale e a Caricamento contro i magazzinieri che volevano servirsi dei confidenti⁴⁴.

Era comunque chiaro che la compagnia non era idonea per essere ridotta a Caravana: si adduceva a ragione la dispersione dei magazzini, l'incertezza e la saltuarietà degli arrivi, il carattere « rurale » dei facchini, la varietà del ser-

⁴⁴ A.S.T., *Paesi*, Genova, 18.

vizio. Un altro aspetto dell'arretratezza politica dei facchini da grano fu la difficoltà ad avere consoli propri. All'inizio del secolo infatti erano stati consoli i magazzinieri, in seguito furono consoli i palleggiatori ⁴⁵.

Nel caso invece dei facchini da carbone sembra si possa parlare di frustrazione politica. Sistemático e funzionale al lavoro medesimo appariva il regime di privilegio; non vigea alcun criterio di ripartizione del lavoro e grande era la divisione interna. Di conseguenza l'azione unitaria fallì. C'è motivo di credere che la divisione fra facchini privilegiati e non-privilegiati finisse con l'identificarsi con quella fra i facchini da carbone e i facchini dello scalo: un tipo di divisione simile a quella corrente fra i facchini da grano. Fra i facchini da carbone anzi esisteva un'oligarchia più ristretta: in una supplica dell'8 giugno 1833 fu denunciata la camarilla di quattro misuratori e sei facchini da carbone ⁴⁶. Tuttavia l'opposizione alla Caravana si rivelò assai forte. Il carbone è genere che si compra a fido dai clienti, i quali si servono all'uopo di facchini di conosciuta probità — così ribattevano 120 facchini contrari al progetto della Caravana. Non negavano di guadagnare di più, ma questo era premio ben meritato: la Caravana avrebbe tolto questo « stimolo ad essere virtuosi ».

Fra suppliche e contro-suppliche, rivendicazioni e contro-rivendicazioni, è difficile intendere quale realmente fosse il numero dei favorevoli e dei contrari, certamente un numero rilevante da entrambe le parti. Ovviamente l'argomento dello « stimolo alla virtù » non doveva avere molto peso presso l'Ufficio dei Provveditori, che argomentava contro il progetto della Caravana la presenza a Ponte Spinola « di una

⁴⁵ Carte varie in I.M., 334 e 990.

⁴⁶ « Temono essi specialmente — era scritto nella supplica — che coll'erigere la richiesta società si perda il loro diritto di consuetudine, col quale hanno da lungo tempo intrapreso di assicurare i padroni dei bastimenti, sulla estrazione del carbone radunando a un soldo per sacco circa 12.000 lire all'anno ». Di queste, L. 1.500 sarebbero andate agli impiegati dell'Ufficio Provveditori: A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, 1834, *Genova*, cart. 4.

quantità di individui coperti delle macchie più nere, ex-galeotti, ladri, assassini... »⁴⁷. Nel maggio del 1833 una dimostrazione per la Caravana di un centinaio di facchini finì per convincere il Governatore, ma, dopo gran parlare, non se ne fece nulla. La tesi dello « scalo-espurgo » esprimeva, nel linguaggio dei conservatori, la realtà di un'effettiva demoralizzazione dei facchini dello scalo⁴⁸.

Al contrario, nonostante i privilegi e gli abusi dei singoli, i facchini da vino riuscirono a sviluppare una politica unitaria. L'opposizione era certo meno nutrita, se è vero che i Provveditori non poterono contare che 26 oppositori alla Caravana, sostenuti dalla ben più rilevante ostilità dei fondachieri⁴⁹. Le fortune dei « confidenti » dei fondachieri (pagati a giornata) erano nate col tramonto del monopolio degli sbarchi alla Darsena e con la nuova organizzazione privatistica del commercio del vino in città⁵⁰. I facchini che abbandonavano la Darsena, dove ormai veniva sbarcato solo poco vino estero, trovarono i magazzini controllati dai facchini di confidenza: questi obiettavano che la ripartizione uguale degli utili avrebbe prodotto un guadagno assolutamente insufficiente per vivere.

Nel 1821 comunque fu ottenuta la Caravana⁵¹. A norma

⁴⁷ I.M., 991, Relazione del deputato al camallaggio, 21-1-1831.

⁴⁸ Gli oppositori della Caravana obiettavano che la ripartizione perequata dei guadagni avrebbe fruttato soltanto 10 soldi al giorno per ciascun facchino. Tale argomentazione circa la povertà della « torta da dividere » fu avanzata anche dai facchini da vino contrari alla Caravana.

⁴⁹ I.M., 990, lettera ai sindaci, 6-6-1821.

⁵⁰ Un Magistrato dei Provvisori del vino era stato costituito nel 1588, ma la privativa statale era stata abolita dopo il 1797. « Dopo la rivoluzione il vino s'introdusse da tutti gli scali di mare, e si permisero gli abitanti di aprire bettole ed osterie in qualunque angolo della città compreso sulle piazze, senza provvedersi dalla Magistratura, il cui diritto esclusivo venne meno ». L'esclusività dei facchini di Darsena era stata abolita nel 1801. Così secondo un rapporto del 1822: I.M., 990. Pubbliche regolamentazioni sulla libera apertura di bettole e osterie furono sancite solo nel dicembre 1822.

⁵¹ Anche qui l'« argomento della virtù »: « Ogni individuo dei facchini può mettersi al livello d'un altro, coll'emularlo nella fedeltà, nel-

dei regolamenti di tale Caravana i consoli dovevano essere eletti dai Provveditori sulla lista dei facchini « letterati » membri della Caravana. In questa ambigua posizione degli ufficiali e nelle continue tentazioni individualistiche che offriva il mestiere, difficile a invigilarsi per tutta l'area cittadina, vanno individuati i continui motivi di tensione nella vita della nuova Caravana: inefficienza e autoritarismo degli ufficiali, insufficienza del riparto a cagione delle troppe tratte dei singoli facchini.

I Provveditori conoscevano questa situazione: fu tentato l'esperimento degli invigilatori di confidenza, sperimentato il pagamento a rendimento dei consoli stessi, ventilata l'idea di un superiore console-capo. D'altra parte però l'Ufficio permise la permanenza in carica dei medesimi consoli per più anni di seguito, suscitando il risentimento degli ottanta « letterati » della Caravana che richiedevano una rotazione adeguata delle cariche: è probabile che qui come altrove consoli e burocrati dell'Ufficio Provveditori facessero combutta.

I medesimi abusi furono denunciati del resto anche dai facchini del Ponte Mercanzia: una supplica del 1826 accusa gli ufficiali della compagnia come « capi di rivoluzione dell'arte », i cui arbitrii minacciavano « totale sterminio all'arte medesima »⁵². Nelle dimostrazioni contro i bergamaschi del 28 giugno 1830 la guida fu assunta dai facchini « più turbolenti », ma l'iniziativa per la Caravana fu presa da consoli convenuti in vico Serra il 17 febbraio 1831. Il passo era stato possibile e per la mancanza di una valida opposizione e per il crescere della pressione democratica nella lunga disputa contro i bergamaschi. I Capitoli della Caravana del 1831 sal-

l'esattezza, onde ripromettersi la confidenza dei committenti, e con ciò causa la pretesa ingiustizia della sorte»; da una supplica dei facchini contrari alla Caravana: I.M., 990.

⁵² Il console era in carica da undici anni: « sono dodici anni che gli infermi e i vecchi languiscono senza sollievo e si destina ad altro la bussola, frutto della carità degli operai ». Ai facchini vecchi e inabili era tradizionalmente consentito farsi sostituire da contadini: suppliche varie, I.M., 989.

vaguardavano l'adeguata ripartizione del lavoro, stabilivano provvisioni assistenziali e ribadivano l'autorità dei Provveditori, ai quali competeva l'elezione degli ufficiali fra i facchini « letterati ».

Con la soppressione delle Compagnie, il destino dei facchini parve unificarsi. Del resto già prima del 1837 si era pensato a Caravane che unissero più compagnie: il particolarismo di porto veniva perdendo significato con il progressivo ridursi del porto nelle « zone » cittadine. Non per niente nel 1860 i facchini del Ponte Mercanzia, Ponte Spinola, Ponte Reale e Ponte Legna chiederanno una Caravana riunita⁵³.

Quale che fosse l'opinione ufficiale, l'esperimento di otto-dieci anni di libero facchinaggio non era stato un successo; e tuttavia non bisogna esagerare la frattura che sarebbe stata creata dalla decisione di sopprimere le compagnie: occorre interpretarla invece nei termini di un acceleramento di trasformazioni strutturali dell'occupazione già in corso da lungo tempo, e fra queste, *in primis*, la nuova inflazione del numero. Del resto furono ancora le stesse persone, gli stessi gruppi che imposero il successo del privilegio monopolistico: magazzinoieri e fondachieri, invigilatori e misuratori, palleggiatori e piloti, « confidenti » di ogni tipo e risma⁵⁴. Così solo superficialmente i provvedimenti del 1848 e del 1851 possono essere indicati come una restaurazione corporativa: « altro non si è fatto — venne obiettato con fondamento agli oltraggiati liberisti — che... dare alcune norme, riconoscere il personale addetto al facchinaggio e assicurare le merci dai furti »⁵⁵.

⁵³ Fuori avrebbero dovuto rimanere i facchini da vino che avevano Caravana propria, i facchini di piazza e quelli degli scali occidentali rimasti fuori dalla « restaurazione » del 1848.

⁵⁴ L'« iniziativa privata » non mancava: un bettolante ex-facchino, certo Vallebona, formò una squadra di facchini che egli andava propagando ed offrendo negli scagni dei negozianti e sensali di biade: A.S.G., *Prefettura italiana (Gabinetto)*, 2.

⁵⁵ La Camera di Commercio riteneva improprio applicare ai facchini dei ponti, soggetti al Municipio, la qualifica di corporazioni. Il « Rapporto sulle corporazioni del porto » del 1856 esclude i facchini: A.S.G., *Camera di Commercio*, 10.

Questi erano indubbiamente i limiti tradizionali del corporativismo dei facchini, più sostanzioso però nel caso delle Caravane. A differenza che in altri porti, mancava una gerarchia istituzionalizzata fra i facchini stessi e lo spirito mercantile viveva soltanto nell'autonomo ordinamento del lavoro, nelle garanzie date ai committenti, nella prassi mutualistica, nel richiamo a un diritto di porto consuetudinario e tradizionalista, nel conservatorismo tecnologico — elementi in gran parte comuni anche alle semplici compagnie. Nel controllo della pubblica autorità, esercitato mediante l'elezione dei consoli e la sorveglianza poliziesca, leggiamo piuttosto lo spirito paternalistico, tradizionale nella politica della Repubblica verso le corporazioni: come s'è visto, del resto, il rapporto tra autorità e facchini diveniva complesso e delicato inquantochè l'assegnazione dell'area di servizio e dell'area di privilegio derivano dal concorso-scontro di più che una autorità.

Si è accennato al ruolo politico, con tutta probabilità non nuovo, dell'azione diretta dei facchini: legato a particolari situazioni di categoria prima del 1837, apparentemente più unitario nel 1848. Il 1848 non è una replica del 1797, episodio caratteristico di una forma storica di politica popolare: il 1848, anno cruciale di un certo processo risorgimentale fu in Italia episodio di popolo solo in parte, a Genova comunque forse più che altrove. Scegliamo allora un tema d'indagine più comune. Poniamo cioè il problema dei rapporti tra la politica operaia dei facchini e il movimento risorgimentale, cercando di vedere in quest'ultimo qualcosa di più preciso che uno « spirito » e una generica volontà: un'iniziativa sociale, un'azione politica per l'appunto.

3. - La vecchia Repubblica era finita ingloriosamente nel 1797. Contro il popolo, che la difendeva a modo suo, i suoi nemici e gli aristocratici del Gran Consiglio avevano preferito accordarsi per una soluzione di compromesso. Nel 1805 era subentrato il dominio diretto della Francia; nel 1814 la breve stagione del Governo Provvisorio, poi l'annessione coatta al Piemonte. Ogni nuovo Governo aveva cominciato col ridurre

i dazi: ma questo non poteva cancellare il fatto, fortemente incidente sull'evoluzione della mentalità collettiva, delle successive crisi d'autorità. Vi si aggiunga che erano stati anni, nel complesso, di vitalità economica e commerciale, ai quali doveva seguire un trentennio di ristagno.

L'ambiente genovese era, negli anni successivi al 1815, saturo di spiriti ribelli. Si ha notizia di carbonari in Genova fin dal 1814; già nel '18 Genova era indicata come il centro della carboneria nazionale. E' una passione civica generale, di non-collaborazione in certi casi, di ribellione e protesta in altri: questa la linfa che nutre la tradizione risorgimentale genovese fin dagli inizi. E' difficile in effetti esagerare l'importanza che dovette avere una siffatta tradizione sull'evoluzione dell'opinione popolare, come fermento critico corrosivo, universalmente diffuso, dell'ordine costituito. La dissacrazione di un'autorità acquista, nei momenti di crisi, significato universale nel senso della dissacrazione di tutte le autorità, e questo per quel procedimento di generalizzazione astrattiva che è tipico della rapida evoluzione della mentalità collettiva. Aggiungiamo l'usura di prestigio cui fu sottoposta l'aristocrazia come autorità sociale tradizionale, privata dei suoi essenziali attributi d'intervento e responsabilità politica.

La spia austriaca Frizzi nel 1819 assegnava al « partito aristocratico » « tutta la nobiltà, un gran parte della cittadinanza possidente, pressochè tutto il basso popolo e i contadini del Ducato »: minoritari figuravano il « partito democratico » (negozianti e professionisti), quello bonapartista indipendente (avvocati, impiegati civili e marinai) e il « partito austriaco ». E tuttavia il Frizzi non disconosceva una certa influenza sul popolo da parte degli impiegati civili napoleonisti⁵⁶. Va tenuta presente infatti l'enorme influenza sociale che ebbe la coscrizione obbligatoria imposta da Napoleone. Essa provocò sì la fuga nell'Appennino, un banditismo endemico e una vasta corrente popolare di tradizionalismo politico, ma essa comportò anche leva in massa e sodalizio in armi attraverso le

⁵⁶ Rapporto pubblicato da C. BORNATE, *L'insurrezione di Genova nel marzo 1821*, Torino, 1923.

praterie d'Europa, per anni e anni — a volte fino a dieci, dodici e quindici anni. Questi reduci affluirono nel 1814-15 nelle compagnie dei facchini, certo un'influenza non sedativa per una classe generalmente turbolenta. Non c'è da stupire che una relazione dell'ottobre 1815, dopo aver dipinto a fosche tinte la natura rissosa dei genovesi, sostenga la necessità di una fortezza per domare eventuali tumulti « in vista massime che questa città, avendo un gran numero di carbonai, facchini da grano, da vino, da portantina e simili, sono costoro nei movimenti popolari molto pericolosi »⁵⁷.

Di fatto il Piemonte impose a Genova una guarnigione di ben 8.600 uomini, e si preoccupò di rafforzare adeguatamente i forti di Castelletto e di San Giorgio. Proprio i sottufficiali di questa truppa si rivelarono, assieme alla gente di mare, i più sensibili alla penetrazione carbonara prima e a quella mazziniana poi. Possiamo supporre che il ricordo di un comune sodalizio nelle armate napoleoniche (facchini, sotto-ufficiali e marinai) abbia agito da elemento coordinatore e ispiratore del moto del 1821?

Rivediamo la testimonianza di uno dei processati, l'ex-ufficiale G. C. Pavese: « La rivolta di Genova ebbe vari aspetti: nei primi giorni i capi rivoluzionari si sono serviti dei facchini e di altra simile bassa gente sul supposto di poterli indurre nel partito della Costituzione di Spagna... e volevano la consegna dei forti, del che furono tacitati con danaro ». In piazza nelle giornate del 21-23 marzo si videro anche i facchini, a Ponte Reale e in Piazza Banchi dove si formarono i grandi assembramenti di folla. Sovvenzioni di lire 1,20 al giorno furono distribuite fra i facchini ridotti quasi senza lavoro per l'interruzione del normale commercio: in questi stessi giorni i facchini da vino strapparono la concessione della Caravana. L'una e l'altra circostanza furono ricordate ad usura in seguito: nessun dubbio quindi sulla forte pressione della categoria. Ai processi per i fatti del '21 si sentì parlare soprattutto dei facchini da carbone, « classe di persone

⁵⁷ I.M., *Legato Ricci*, 3503, pubblicato da E. GUGLIELMINO cit., in appendice.

— come disse un calzolaio di Scurreria — che hanno sempre per il passato fatto sciaratti ». Facchini da carbone furono coloro che invasero il negozio dell'archibugiere Franchini, che assalirono e catturarono il governatore Des Geneys, che lo custodirono poi. E a loro toccò anche di costituire il nerbo di una compagnia della Guardia Nazionale, la compagnia estremista, quella che il D'Ison disse « la più sciagurata di tutte e capace di qualunque tumulto ». La guidava Pasquale Badino, liquorista cinquantenne già distintosi nel 1797 e solito tenere circolo democratico nella sua bottega: egli aveva un forte ascendente sul popolo e segnatamente sui facchini da carbone che arruolò come suoi fidi. I « carbonai » furono in conclusione « traditi » dai capi, congedati con pane e farinata, ma la loro partecipazione alla Guardia Nazionale (ciò che non avvenne per l'elemento popolare nel 1848) illumina vivamente il carattere popolare del moto del 1821, un moto che non è ancora stato analizzato a fondo nelle sue radici sociali⁵⁸.

Una semplice rapida lettura dei « compromessi » del '21 ci rivela quanto fossero implicati i gruppi borghesi: probabilmente il 1821 va valutato come la congiuntura più critica dell'opposizione cittadina al regime sabaudo⁵⁹. Non v'è dubbio del resto che la pressione diretta dei facchini non avesse bisogno di crisi politiche eccezionali per imporsi sul terreno della lotta rivendicativa. Così i facchini da vino nel 1824, quando imposero al gen. Righi, comandante della divisione, il riconoscimento di un diritto di porto particolarmente prezioso; così i facchini del Ponte Mercanzia nel 1829, anno di miseria e di epidemia, e poi ancora il 28 giugno 1830, quando i facchini in massa occuparono il palazzo dell'Ufficio dei Provveditori mentre il deputato Biale teneva udienza; così quei cento facchini da carbone che nel maggio del 1833 invasero il palazzo del Governatore reclamando a gran voce la concessione della Caravana.

⁵⁸ A.S.G., *Processi Politici*, anno 1821 e appendice documentaria in C. BORNATE cit.

⁵⁹ A.S.T., *Carte di Polizia*, Pandetta generale degli indiziati.

Fra questa gente turbolenta, inquieta e pugnace, quotidianamente impegnata sul posto di lavoro e fuori in una guerra di nervi e di punture di spillo coi funzionari delle dogane e coi poliziotti (una sorta di rivalità e ostilità professionale divideva questi dai facchini), la propaganda mazziniana doveva ben tentare le sue carte. Le prime voci allarmistiche sono dell'aprile 1832: « on essaye de jeter parmi eux des ferments insurrectionnels, on dit que les consuls des portefaix sont presque tous séduits »; nelle « gargotes » frequentate dai facchini si legge: « L'Istruzione al popolo italiano »⁶⁰. La serie di inchieste, ricerche poliziesche e i processi pei fatti del 1833 illuminano singolarmente la classe dei facchini. Ricordiamo che la Commissione sul facchinaggio fu istituita anche per assicurarne il controllo governativo più diretto e sottrarre i facchini all'influenza delle autorità civili della città. Era infatti buona strategia mazziniana il tentativo di subornare i facchini, cioè la forza più tradizionalmente irruente della città, la più idonea a costituire quelle bande necessarie alla guerra d'insurrezione di cui aveva scritto e teorizzato il Bianco nel 1830⁶¹.

Le « propalazioni » del Pianavia e del Gastaldi ci hanno rivelato il piano dei congiurati mazziniani: si doveva entrare di sorpresa nell'Arsenale dello Spirito Santo (al tempo della messa) « con tutta la bassa gente diretta dai loro consoli », rifornirsi d'armi e correre tosto al Palazzo Ducale per controllare il tesoro. Un congiurato per ogni contrada avrebbe distribuito gratuitamente del pane a tutte le persone del volgo e pubbliche mense sarebbero state istituite: quindi tutto il popolo sarebbe stato incitato alla rivolta⁶². Scriveva il Ruffini a G. Re: « I negozianti sono avari e alieni da ogni

⁶⁰ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, cart. 4.

⁶¹ Cfr. P. PIERI, *Carlo Bianco di Saint-Jorioz e il suo trattato sulla guerra partigiana*, in *Bollettino storico-bibliografico subalpino*, 1957, fasc. 2 e V. PARMENTOLA, *Carlo Bianco, Giuseppe Mazzini e la teoria della insurrezione*, in *Bollettino Domus Mazziniana*, Pisa, 1959, n. 2.

⁶² « Propalazioni » pubblicate da E. PASSAMONTI, *Nuova luce sui processi del 1833 in Piemonte*, Firenze, 1930 e *Un propalatore in extremis*, in *Risorgimento Italiano*, 1928, fasc. 4.

pensiero di rivoluzione; i nobili non vogliono sentir parlare di repubblica: spero solo nella gioventù studiosa, nella classe media e nel popolo, quando non mancassero denari per farlo insorgere »⁶³. Ma della massa d'urto di cui si veniva diviso l'impiego facevano parte anche i contadini del Begato e i domestici dei congiurati aristocratici, del Cambiaso, del Rovereto, del Faraggiana, del Durazzo⁶⁴. Come si vede, trattasi di due modi tradizionali di reclutamento: è pertanto caratteristico che quel mezzo di propaganda che s'usava con ufficiali e bassi ufficiali (il banchetto e il festino « femminile ») valesse anche per i facchini, coi quali il Rovereto, l'Arduino e gli altri fraternizzavano alla « Rasciana », una nota trattoria dal Bisagno.

La *leadership* comunque non era tutta così tradizionale: l'autorità paventava in modo particolare quei mazziniani che avevano un ascendente naturale sui facchini, come il magazziniere Dapino, a loro legato per rapporti di lavoro; un ruolo particolare era assegnato nella congiura a un Boggiano di Oregina, persona fornita di mezzi e « uomo dedito al bel sesso, ed in grado distinto nella fazione dei carbonari » — incaricato in modo particolare della propaganda fra gli associati plebei e i facchini. Come il Badino nel 1821, il Boggiano aveva rapporti coi facchini da carbone, che soleva intrattenere a tavola e aiutare in altri modi, un vero gruppo di « fidi »⁶⁵.

Non c'è dubbio che il controllo della Commissione sul facchinaggio si rivelò nelle mani del governatore Paolucci un eccellente strumento per controllare l'ordine pubblico. L'ingerenza assistenziale colpiva uno dei fondamenti dell'associazionismo operaio; la sospensione e la rimozione dai ruoli permetteva di colpire a tempo i possibili capi della ribellione; la presenza di un singolo capo di prestigio, dipendente direttamente da Torino, consentiva di sviluppare al massimo

⁶³ E. PASSAMONTI cit., p. 360.

⁶⁴ Cfr. A. DEL PIN, *Patrizi genovesi nei processi del '33*, in *La Liguria nel Risorgimento* cit., pp. 139-155.

⁶⁵ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1833, cart. 4.

la demagogia: si commentava acidamente che i facchini credevano ormai che il loro destino fosse assicurato dal tesoro pubblico, che al Governatore essi si rivolgevano « come a un padre ». Lo spirito tradizionalistico, sempre vivo, poteva facilmente risorgere: esso spiega le latenti istanze corporative. Se accettavano il paternalismo disciplinare del governatore, i facchini, quando la Commissione violava le loro consuetudini, potevano pensare con nostalgia all'antico Ufficio dei Provveditori o far appello direttamente al re. Si valutò il significato tradizionalistico e paternalistico della « supplica », che era pur sempre il solo modo tollerato con cui consoli e facchini potessero far presenti le loro istanze alle autorità. Si potevano inviare suppliche a tutte le autorità secondo una scala progressiva che illudeva sul loro progressivo successo.

Rimane comunque l'impressione di una maggior pieghevolezza della classe dei facchini dopo il 1834 e fino al 1847-48. I provvedimenti di soppressione, la cui esecuzione tanto paventava il Governo, passarono fra i « mugugni », le « voci » e solo qualche minor incidente⁶⁶. Fosse la confidenza dei facchini di poter conservare il privilegio, fosse un parziale ritorno alla doppia occupazione, sta di fatto che il passaggio al nuovo regime fu meno arduo del previsto: la polizia in questa occasione non calcò la mano.

Senza dubbio non sparì la miseria. I rapporti del Luciani sullo spirito pubblico a Genova, generalmente ottimistici, confermano, dal 1842 almeno, la buona disposizione delle due classi che « per memoria delle passate benchè remote politiche vicende » furono sempre oggetto di particolare attenzione, gli studenti cioè e i facchini: nessun complotto fra i primi, nessuna sinistra influenza sui secondi. E questo nonostante che siano cessati i privilegi e nonostante la grave indigenza. Il rapporto del primo semestre del 1843 è esplicito: « I risultati dello scrutinio sullo spirito pubblico confermano ancora l'opinione che se questa popolazione può

⁶⁶ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1839, cart. 2.

essere scossa da un grande avvenimento e trascinata nella corrente di altri popoli, tale però non è da farsi capo ad una sommossa...»⁶⁷. Era anche l'opinione di Carlo Alberto che, parlando della « nuova devozione » dei genovesi, aveva annotato sul suo diario: « le nombre de personnes qui sont adverses au gouvernement, ne le sont que par suite de la fermentation européenne; et plus, par désir de revenir ce qu'ils étaient »⁶⁸.

Sarebbe interessante speculare se queste valutazioni centravano una nuova fase dei rapporti liguri-piemontesi al livello dei gruppi dirigenti o se invece, superata la psicosi legittimista del periodo della Restaurazione, valevano come rilievo della situazione obiettiva e delle possibilità per una spontanea iniziativa popolare.

Le valutazioni del Luciani hanno un chiaro sapore tradizionalistico. Si tratta di una popolazione — egli dice dei genovesi — poco curante della politica a meno che non ne siano colpiti gli interessi privati. Il gruppo più politico gli appariva ancora il primo ordine, « implacabile sempre con l'idea del perduto potere »: invece, nonostante il languore del commercio e dell'industria, la classe dei commercianti era « dai propri interessi resa partito conservatore od almeno contraria a movimenti che possono compromettere le sue speculazioni ». Inconciliabili erano la Società della Maddalena, comprendente le prime famiglie genovesi, alcuni parroci delle Riviere, e la Giovine Italia, gruppi assai differenti, ma che in circostanze favorevoli avrebbero potuto formare una coalizione politica: « però intanto qui aggiungesi per certo che, ove mai le circostanze si verificassero, essa per agire, suo primo tentativo sarebbe il guadagnare i facchini e la gente di mare, i più facili ad essere coll'oro subornati, come l'esperienza degli andati tempi il dimostrò »⁶⁹. Il problema di polizia appariva sostanzialmente il medesimo: al-

⁶⁷ A.S.T., *Atti Riservati di Polizia, Carte Segrete*, 6, 7, 8, 9, « Rapporti politici semestrali dal 1841 al 1846 ».

⁶⁸ F. SALATA cit., p. 59.

⁶⁹ A.S.T., *Carte Segrete*, 6.

lora come nel 1833, come nel 1821, come nel 1797. Donde la conferma, ci pare, della posizione strategica dei facchini, della loro relativa compattezza di nuovo gruppo proletario della città portuale: com'è vero che difficilmente si possono immaginare i facchini del 1848, ma anche quelli del 1821 e del 1833 e delle varie lotte rivendicative, guidati dai preti al grido di « Viva Maria! ».

Ma soprattutto nella crisi del 1848-49 si rivelano più chiaramente gli elementi di novità e di tradizione nell'ambito della politica popolare cittadina: a cominciare dagli ultimi mesi del 1847, quando l'unanimità era ancora grande e Giorgio Doria, capo dei moderati, « non sdegnava a bere, far evviva e amplessi colla plebaglia nelle bettole di Portoria »⁷⁰. Per finire con l'assedio di Lamarmora e il saccheggio dei bersaglieri nell'aprile 1849, quando la città fu difesa dai repubblicani, dagli artiglieri disertori e da quelli della Civica, dagli ammutinati del Corpo Real Navi e da gruppi di immigrati e di marittimi. Quando tutto fu finito, un corrispondente ministeriale dette questa valutazione della partecipazione popolare: « Se vogliansi togliere i marinai, i facchini, gli stranieri, può dirsi con certezza che la popolazione genovese fornì un ben tenue numero di sediziosi, fra coloro che comprendono il mordente delle azioni. La gente minuta agevolmente si concita, o se ne infervorano le passioni ad essa raffigurando presupposte sventure, togliendo ogni freno di legge, e col dischiudere la via d'insoliti guadagni senza stento e fatica »⁷¹. Vedremo però come il modello dell'agitazione popolare risulti più ricco, proprio sul piano più inconfondibile dell'azione rivendicativa di categoria.

Cosa voleva il popolo trascinato ed eccitato dal clima nuovo delle riforme giuridiche? Come consumatore lo interessavano il caro-prezzi, il dazio sul vino di Sardegna, il dazio

⁷⁰ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 56, Rapporto Direzione di Polizia, 11 dicembre 1840. Cfr. le poesie di STEVA PARODI, *Storia di fatti più importanti successi in Zena da o giorno éutto settembre 1847 a tutto o giorno sei Arvi 1849*, ottave, Genova, 1850.

⁷¹ A.S.G., *Ministero Interni (Gabinetto)*, 2.

sul sale. Moderati e repubblicani non avevano naturalmente alcuna difficoltà a sostenere queste richieste. Si era imposto il gusto della simbolica fratellanza delle classi: cento fra aristocratici, avvocati e medici si erano dati convegno per un pranzo in gennaio dove ciascuno avrebbe portato con sé « un invitato tolto dagli ultimi ceti, facchini e artigiani »⁷². Cionondimeno i moderati, ancora alla guida del movimento, temevano (o fingevano di temere) la partecipazione popolare ai canti e ai cortei serali. Il « disordine » cresce col nuovo anno: la corrente repubblicana e la corrente popolare stanno sfuggendo a poco a poco al controllo dei moderati, e resistono al previsto incanalarsi dell'agitazione nella prassi delle petizioni, delle manifestazioni simboliche e del legalismo. D'altra parte la polizia ha le mani legate per la presenza minacciosa in porto di molti marittimi — classe di lavoratori naturalmente cosmopolita e primo veicolo della « febbre » europea. Una nota di polizia del 18 gennaio 1848 dà come cessata l'influenza che sul popolo minuto « aveva acquistato la classe più elevata e particolarmente gli esaltati »: non per questo però il malcontento è cessato, chè anzi la crescente disoccupazione lo veniva avviando verso sbocchi diversi⁷³.

Marzo-aprile sono mesi « caldi »: si comincia con l'assalto ai gesuiti — questo tradizionale obiettivo polemico della religiosità popolare —; seguono l'istituzione della Guardia Civica (dalla quale viene però escluso l'elemento popolare) e la nomina del genovese Pareto nel nuovo Ministero costituzionale del Balbo. La concessione dello Statuto da parte di Carlo Alberto non impedisce alla situazione di radicalizzarsi. E innanzitutto proprio sul terreno operaio: il 15 marzo si sollevano i facchini i quali chiedono che cessi il privilegio della Caravana bergamasca; il 16 marzo barcaroli, calafati, minolli e marinai tumultuano in Sampierdarena contro il capitano del porto Barbarino⁷⁴; il 17 riprende l'agitazione

⁷² A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 56.

⁷³ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 64.

⁷⁴ A.S.T., *Paesi*, 18. Cfr. anche E. CELESIA, *Diario degli avvenimenti di Genova nell'anno 1848*, in *Genova nel 1848-49*, Genova, 1950.

dei facchini: facchini da grano e facchini del Ponte Spinola chiedono la restaurazione dell'antica privativa. L'agitazione di piazza ha successo: i maggiorenti locali del commercio e della polizia decidono la pubblicazione di un Manifesto (21 marzo) che ordina provvisoriamente i facchini degli scali in sei categorie di servizio ristabilendo i ruoli e il « bagone ».

La provvisorietà del provvedimento mantiene in agitazione i facchini in attesa di una sanzione del Corpo Civico, al quale il ministro Ricci, contrario al Manifesto firmato dall'Intendente, aveva provvisoriamente delegato ogni potere: verso metà aprile si ha l'ammutinamento dei facchini da grano, la grandiosa manifestazione di piazza Caricamento contro i magazzinieri. Il 2 maggio i Provveditori pubblicano infine il loro Manifesto, le cui provvisorie e regole, ancorchè date come provvisorie, assunsero per i camalli il significato di leggi definitive: di più esse rappresentavano una saldatura con gli antichi ordinamenti, ristabilivano una continuità giuridica che era stata interrotta e permettevano all'azione rivendicativa tutta la sua tradizionale dinamica espansiva sulla base del diritto di porto.

Ancora una volta la città aveva sentito così la pressione diretta dei suoi facchini, capaci di riportare, nel clima politico singolarmente favorevole, una strepitosa vittoria. La « novità » del 1848 sta nella generalizzazione di questo movimento rivendicativo, tanto che la polizia ebbe modo di denunciare che « la moda francese » delle coalizioni e degli « ammutinamenti » operai aveva attecchito (compositori, tipografi, calzettari, lavoranti sarti, lavoranti tintori, legaballe, vetturini), e paventava « in una città dove cominciano le coalizioni operaie » l'arrivo di giornalieri e operai dalla Francia. Si avvertiva insomma il significato nuovo di questi « ammutinamenti »: le riunioni segrete, i pranzi di sarti e tipografi avevano una qualità diversa e nuova, rispetto ai tumulti dei facchini che costruivano la loro solidarietà immediatamente, sulla piazza.

Le società di mutuo soccorso destinate a moltiplicarsi nel 1851-52 furono la diretta eredità delle « novità » del 1848. Ma c'era anche l'antico, e nuovo e antico coesistevano. E non

solo nell'immaginazione dei moderati che dietro i tumulti popolari denunciavano ora la presenza dei gesuiti, ora quella di estremisti repubblicani. Di fatto la tradizionale violenza anti-liberale la ritroviamo nel 1848 a Voltri, ove, in odio alla milizia comunale, si vogliono bruciare le cartiere, e nelle campagne del Polcevera, ove villici e pro-austriaci si scontrano nell'agosto con le guardie civiche⁷⁵. Ma non è solo nel Voltrese che lo spirito di parte si viene manifestando in funzioni religiose: notiamo che le forme della tradizione religiosa sono ancora i modi d'espressione naturale d'un movimento che ha ispirazione liberale. Come tacere del ruolo dei *Te Deum* in cattedrale nel punteggiare le fasi salienti dell'entusiasmo quarantottesco, o quello delle messe solenni, delle processioni, ecc.? Non sono forse i repubblicani che sostengono contro i moderati le solenni passeggiate popolari al Santuario del Monte: squadre diverse in rappresentanza delle arti, e cantando inni a « guisa delle antiche casacce »? In Genova un quartiere, San Teodoro, insorse in ottobre in difesa di un suo illustre residente, il marchese Pareto. E come testimonianza della persistente rilevanza delle influenze rionali e clericali nella politica cittadina, ricordiamo le folle che chiedevano al vicario il bando degli imprudenti parroci, e le altre folle provinciali che richiedevano invece il richiamo degli amati curati costretti ad allontanarsi dall'odio liberale⁷⁶.

In maggio sono in auge i moderati: nel luglio-agosto invece le sfortunate vicende della guerra e l'abbandono di Milano creano una svolta radicale che porta in primo piano i repubblicani nel clima di una crescente ostilità al Piemonte e di un separatismo filo-lombardo che sorride del resto agli operatori economici e commerciali. La paura del Governo cresce e circolano progetti per la segregazione coatta nei forti

⁷⁵ Corrispondenza di polizia: A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 65 e 66.

⁷⁶ A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1848, cart. 1. Trattavasi dei parroci di San Giovanni di Pré, S. Sabina, Carmine, S. Luca, S. Marco, S. Rocco, S. Marcellino, Foce, Fegino e Cornigliano: A.S.T., *Gabinetto Particolare di Polizia*, Genova, 1848, cart. 1.

dei 300-400 facchini più robusti e turbolenti: ancora una volta i facchini rappresentano la prima preoccupazione per l'ordine pubblico⁷⁷. Ma la situazione precipita con la distruzione del forte San Giorgio, gli incendi dell'Ufficio di Polizia, il contrasto popolare con la Civica e la truppa, l'assalto a palazzo Tursi: il centro direttivo dei repubblicani non riesce a controllare l'evolversi della situazione.

L'ambasciatore francese L. Favre era troppo drastico nel suo diniego della partecipazione popolare; questa ebbe tuttavia un andamento oscillatorio secondo un ritmo difficilmente controllabile e regolabile, tale da scoraggiare i repubblicani. Gianué accusò in seguito la mancanza di un capo, necessario a suo dire « quando il popolo non è maturo ». Commentando i cruciali fatti del dicembre (tumulti a Palazzo Ducale) scriveva: « Non bisogna tacerlo: ora il popolo mal vestito, e particolarmente i facchini, vive passabilmente bene; quei manigoldi dell'antica Polizia che tanto l'opprimevano più non se li vede davanti; la costituente per lui che non sa leggere e che non è ancora educato alla libertà, non ha quelle attrattive che possono farlo muovere; ... per conseguenza verso la mezzanotte tutto rientrava nell'ordine »⁷⁸. La Rivoluzione rimaneva un'idea senza sostanza, senza passione propria e autonoma.

S'è detto del complesso modello della politica popolare, fatto di « novità » e di tradizione, del particolarismo che la nutriva. Era pur sempre decisivo l'apporto dei corpi più numerosi e compatti: marinai, barcaroli, facchini. E' caratteristica nelle ultime battute della crisi del 1847-49 la disponibilità di costoro ad allinearsi con questa o con quella delle parti, i barcaroli col nuovo governatore Buffa, i facchini col Municipio, i marittimi piuttosto col triumvirato repubblicano di Avezzana⁷⁹. Nel marzo 1849 infatti il Municipio tentò un'a-

⁷⁷ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 188.

⁷⁸ A. GIANUÉ, *Cenni intorno ai fatti di Genova*, s.d., p. 47.

⁷⁹ Cfr. la cronologia di E. CELESIA cit. e F. ALIZERI, *Commentario delle cose accadute in Genova in marzo e aprile 1849*, nel vol. *Genova nel 1848-49* cit.

zione di mediazione fra le fazioni e distribuì ai facchini, aggregati alla terza legione della Civica, 800 fucili. Il tentativo fallì e al popolo mancò l'animo di difendere fino all'ultimo la città assediata dai piemontesi di Lamarmora. Uno studioso recente dell'intricato episodio quarantottesco genovese nega che si possa parlare di una « questione sociale »: « Genova — egli scrive — attraversa allora un periodo prospero: certo anche lì i lavoratori beneficiano della crisi politica ottenendo migliori condizioni di vita: ma il lavoro è ancora chiuso nel quadro tradizionale a base corporativa »⁸⁰. In realtà il « quadro » del mondo del lavoro è ben complesso, la situazione politica più fluida, certo non univocamente tradizionalistica.

E' un fatto che il 1848, e le libertà che produsse, misero in moto qualcosa che ebbe la sua fioritura nel 1851 e '52, quando furono costituite la maggior parte di quelle 30-40 società di mutuo soccorso che erano in vita nell'anno successivo⁸¹. Già nel 1850 l'autorità di polizia ne paventava lo sviluppo a Genova, denunciandole come possibili veicoli dei principii di Proudhon, di Blanc e del socialismo⁸². Nel novembre del 1851 l'Intendente ne scriveva allarmato al Questore denunciandone l'ispirazione politica. Quattro mesi dopo l'opinione del Questore era però più favorevole: nessuna delle società, eccetto una, aveva carattere politico, e gli operai generalmente non s'interessavano di politica. Egli ammetteva tuttavia che come corpi morali esse avrebbero potuto acquistare un ruolo non indifferente in caso di « commozioni politiche »: gli emblemi non avevano alcun significato politico — servivano solo a distinguere gli associati operai « come lo dimostra la loro analogia con le diverse arti e mestieri »⁸³.

⁸⁰ C. BAUDI DI VESME, *Genova dal luglio 1848 all'aprile 1849 nella relazione del console francese*, in *Rassegna Storica del Risorgimento*, 1950, I - 4, pp. 55-86.

⁸¹ Statuti e Regole di 32 società in A.S.T., *Società Operaie*, busta unica.

⁸² A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 76, nota al ministero degli Interni, 19 gennaio 1850.

⁸³ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 113 e A.S.T., *Paesi*, Genova, 19.

Come si vede, trattasi di un importante rilievo di continuità. Si rilegga uno qualsiasi di quegli statuti, impregnati tutti di uno spirito evangelico e popolare. Pertanto, se esse certamente erano associazioni laiche, non si deve insistere sul loro *operaismo*: la più « universale » di esse, fondata nel febbraio 1851, ammetteva « operai e capi d'industria, di negozio, od esercenti professioni, arte e mestiere che non hanno sotto di loro ordinariamente un numero di operai maggiore di dieci ». Altre certo erano più esclusive: le più poi erano limitate al mestiere ⁸⁴.

E' consuetudine individuare l'origine del movimento operaio moderno nel mutualismo di questa società. Si tratta infatti del primo nucleo autonomo e laico del mutualismo operaio, e soprattutto artigiano, e a questo sforzo, a questa disciplina educativa erano interessati anche quei borghesi, professionisti, sensali, avvocati, medici, ecc. ai quali l'esperienza delle lotte risorgimentali aveva insegnato l'importanza e la urgenza dell'educazione operaia: incontro che, politicamente, non poteva esprimersi a Genova che nel solco della tradizione repubblicana e mazziniana. Si tratta a buon conto di qualcosa di diverso dalla tradizionale relazione fra cospirazione e facchini, barcaioli e marinai. Nel 1852 anche i facchini da portantina, quelli del Ponte Mercanzia, del Ponte Spinola e quelli da vino ebbero la loro società ⁸⁵. E senza dubbio i facchini ebbero un loro ruolo nel nascente movimento operaio, non secondario davvero: ciò non toglie che il fronte di questo movimento si presentasse più equilibrato fra le varie occupazioni, più universale, più moderno. Due curiose liste di

⁸⁴ Cfr. B. MONTALE, *La Confederazione Operaia Genovese e il movimento mazziniano in Genova dal 1864 al 1892*, Pisa, 1962, cap. 11° e G. PERILLO, *Gli albori dell'organizzazione operaia nel Genovesato in Il Movimento Operaio e Socialista in Liguria*, 1959, fasc. 5 e 6, 1960, fasc. 2 e 3. La citazione è tratta dal *Regolamento dell'Associazione di M.S. degli Operai di Genova*, approv. il 23-2-1851.

⁸⁵ Nella citata « busta unica » dell'A.S.T. sono anche i Regolamenti dell'Associazione di M.S. facchini del Ponte Mercanzia (14-2-1852) e dell'Associazione Fratellanza facchini del Ponte Spinola addetti alle Mercanzie (29-6-1852).

polizia di individui « capaci d'azione e di organizzare bande » e di individui « di idee esaltate », ci danno un'idea approssimativa della natura occupazionale dell'opposizione operaia: facchini sì, e giornalieri, ma altrettanto numerosi erano i calzolai, i barilai, i falegnami, i fabbri, i muratori e i venditori ⁸⁶.

Dal 1845 il volume del traffico era venuto crescendo; nel 1846 s'erano iniziati i lavori per la strada ferrata: con l'« Ottocento » — in ritardo di 50 anni — s'annunciava anche il movimento operaio. Ma nel nuovo secolo industriale questo movimento ereditava fra l'altro dall'età pre-industriale, le tradizioni di lotta, la rapida ma non duratura compattezza, la complessa fisionomia psicologica e sociale di un gruppo precocemente proletario, i facchini — quel gruppo che appunto l'Ottocento doveva battezzare col nome nuovo, e a noi più familiare, di « lavoratori portuali » o, semplicemente, « portuali ».

CONCLUSIONE

In questo studio sulla trasformazione del camallaggio genovese, si sono veduti di volta in volta gli aspetti atti a definire la situazione del mestiere. Dapprima l'aspetto tecnologico: trattandosi di tecnologia dei trasporti è stato necessario tener presente non solo l'evoluzione degli strumenti di trazione e di spostamento delle merci (carri, navi, verricelli, manchine), ma anche la trasformazione dell'ambiente di lavoro, della città cioè e del porto, sistema viario e attrezzature.

Ad illustrare l'aspetto « giuridico » valgono le due formule, « diritto di porto » (consuetudine) e « libero lavoro », formule beninteso ma tali da compendiare le oscillazioni politiche di questi anni, le varie soluzioni delle amministrazioni e il loro vario modo di affrontare il problema sociale e quello d'ordine pubblico posti dal facchinaggio. Per illumi-

⁸⁶ A.S.G., *Prefettura Italiana (Gabinetto)*, 113, Note del 1858.

nare tali provvedimenti s'è tentato pure uno schizzo di storia amministrativa. L'iniziativa per una politica di « libero lavoro » spetta al Governo di Torino. L'allineamento della città con questa politica sarà assai più tardo: era necessario, perchè questo avvenisse, che si formassero efficienti organismi di rappresentanza e governo locali e che sempre più i gruppi dirigenti acquistassero coscienza delle esigenze economiche e politiche poste dalla « rivoluzione dei trasporti ». Fra il 1815 e il 1850 questi gruppi genovesi svolgono, tendenzialmente almeno, una politica di difesa del privilegio dei facchini, privilegio del resto di cui essi soltanto conoscevano limiti e precarietà.

Schematizzandone le vicende, si può dire che il facchinaggio passa attraverso quattro fasi: una fase d'« ancien régime » coi Provveditori; fase di paternalismo di stato con la Regia Commissione; fase di « libero lavoro » (sulla quale ovviamente siamo peggio informati) e fase della « crisi nazionale », caratterizzata da limitate ma significative solidarietà di classe locali.

Più direttamente vien toccato in seguito il tema della situazione del mestiere quando ne vengono studiati il processo di urbanamento e la crisi degli elementi patrimoniali (proprietà della piazza, doppia occupazione, diritto di trasmettere la piazza ai figli). Sarebbe certo desiderabile poter ampliare questo studio degli aspetti della situazione del mestiere: per esempio alla questione dei guadagni. Problema arduo in epoche più recenti ed evolute della coscienza statistica, il calcolo dei guadagni dei portuali è impossibile per i facchini del nostro periodo ⁸⁷.

⁸⁷ I pochi dati a disposizione ci dicono in verità poco più che confermarci la tradizionale sperequazione fra Caravane straniere e nazionali: sperequazione tuttavia che risulta considerevolmente ridotta attorno al 1855 quando tuttavia ancora notevolissime rimangono le sperequazioni fra i diversi « nazionali ». Del resto il carattere casuale del lavoro e le sperequazioni all'interno di ogni compagnia (specie ove mancava la disciplina della Caravana) rendono impossibile qualsiasi generalizzazione.

Tenuta presente la condizione strutturale del mercato del lavoro dei facchini, caratterizzato senza soluzione di continuità da un pauroso eccesso della domanda, si sono poste così le premesse per tentare quello studio dell'iniziativa sociale e politica dei facchini che riflette l'evoluzione della loro mentalità collettiva e insieme le nuove influenze operanti nella società del tempo: dal contrasto interno per l'area di porto all'azione rivendicativa; dalle confraternite di mestiere alle società di mutuo soccorso; dal « sanfedismo » del 1797 al « patrottismo » del 1848.

Trasformazione e continuità: naturale è il gusto drammatico per le tesi di trasformazione; più sottile e forse più seducente la ricostruzione, la ricucitura delle continuità. Certamente gli aspetti della situazione di mestiere sono stati messi in evidenza in una prospettiva di trasformazione — che appare soprattutto per certi aspetti chiaramente fondata. Nell'insieme però è indiscutibile che i limiti cronologici dello studio comprimono troppo il tempo di tale processo: sarebbe desiderabile conoscere meglio il tempo-prima, meno intuitibile che non il tempo-dopo, che è più vicino a noi.

La « rivoluzione dei trasporti » porta al logico compimento del processo. Ma, come s'è accennato, non si tratta più della storia dei facchini, quanto invece di quella dei portuali. Non è semplice questione di nomi: non per niente s'è definito il facchinaggio come un mestiere specifico, mestiere antico che è poi tramontato.

Quali i segni più caratteristici della continuità? Forse la rapidità con cui il diritto di porto riprende a distanza di tempo il suo slancio espansivo avvolgendo la città nella sua tela di ragno; forse l'importanza del facchinaggio come elemento della struttura politica della città: incubo di tutte le polizie e di tutte le autorità, i facchini sono un po' il *leit-motiv* dell'ordine pubblico. Lo sono sempre stati? Antonio Spinola si fa eco delle paure secentesche. Ma come interpretare il fiorire di confraternite di mestiere fra i facchini nell'ultimo Settecento? Forse che la lunga marcia dei facchini verso il rango artigianale era ormai vicina a compimento, costituitasi finalmente una solida posizione di privilegio? Inu-

tile dire che questa ipotesi appare assai seducente per confortare la nostra tesi di una trasformazione-deterioramento. Occorre tener presente la posizione dei facchini nella società urbana: di qua dalla sfera artigianale, ma insieme di là dal ghetto della plebe. Al di là, o forse soltanto « protagonisti epici » del ghetto? Nella descrizione di alcuni facchini miserabili si ritrovano facilmente i « tartari » di Antonio Spinola: si tratta di facchini soccorsi durante l'epidemia colerica⁸⁸. Sperequazione di guadagni e diversità di condizioni di vita non annullano però e non cancellano la fisionomia distintiva del gruppo cittadino.

Certo, bisogna ancora studiare i facchini del '700. Con questo studio tuttavia noi abbiamo l'ambizione di aver centrato un periodo significativo per la storia del mestiere. E in due direzioni almeno esso aspira a fornire delle indicazioni. Per mantenerci nella tradizione dei nostri studi politici tradizionali, esso porta un contributo alla *vexata quaestio* della partecipazione popolare al Risorgimento e la pone nella prospettiva che crediamo giusta, come studio innanzitutto della politica popolare⁸⁹. In secondo luogo lo studio vuol presentarsi come un'illustrazione della trasformazione moderna di un mestiere: crisi patrimoniale del mestiere, urbanamento, « libero lavoro » ecc. sono tutti aspetti d'un fenomeno generale che ha una precisa direzione e una precisa collocazione storica, alle soglie del mondo industriale moderno.

⁸⁸ I.M., 334, Prospetti della miseria di due categorie di facchini (Ponti Mercanzia e Spinola).

⁸⁹ Cfr. A. GHISALBERTI, *Ancora sulla partecipazione popolare al Risorgimento*, in *Rassegna Storica del Risorgimento*, 1944-46 e l'ottima sintesi divulgativa di G. QUAZZA, *La lotta sociale nel Risorgimento*, Torino, 1951.