

Indice

p. 13	<i>Presentazione</i>
17	<i>Introduzione</i>
23	Capitolo primo
	Il porto di Genova nella prima metà dell'Ottocento
25	1. Le strutture portuali
29	2. I ponti e gli approdi
43	3. I magazzini
45	4. I collegamenti con la città
46	a) La separatezza città-porto nell'età moderna
51	b) Carri e facchini
57	5. I collegamenti con l'entroterra
58	6. A proposito di "stagnazione"
64	7. Il traffico portuale nella prima metà del XIX secolo
64	a) Gli arrivi delle navi (unità e tonnellaggio)
65	b) La movimentazione delle merci
69	c) Il porto di Genova e la politica doganale sabauda
71	d) Il traffico dei passeggeri
73	Capitolo secondo
	Le compagnie di facchini agli inizi dell'Ottocento
75	1. I facchini nelle corporazioni: <i>Compagnia e Caravana</i>
77	a) Un elenco delle corporazioni nel porto
80	b) Quanti facchini?
84	2. Compagnia portuale, corporazione, proletarizzazione
84	a) Compagnia = corporazione?
88	b) Compagnia = "fabbrica cooperativa"?
89	c) Il "posto" come patrimonio
91	3. Facchini tra città e campagna
92	a) I facchini delle compagnie "nazionali": luogo di nascita e residenza
93	b) Facchini nati in città
95	c) Facchini della "periferia" e "foresti" (nati fuori città)

- p. 103 d) Facchini residenti in città
106 e) Facchini residenti fuori città

109 **Capitolo terzo**
La Compagnia dei "Caravana"

- 111 1. Alle radici di una storia plurisecolare
114 2. I *capitula* del 1340
115 3. Le origini bergamasche della Compagnia dei *Caravana*
120 4. I *capitula* del 1576
122 5. I facchini bergamaschi, o *camalli* del Portofranco
124 a) Conduzione e proprietà del "posto" nel 1823
126 b) Le Regie Patenti del 1823
127 6. La legge Manna (1864) e l'abolizione del Portofranco (1875)
128 7. Le dimensioni della Compagnia dei *Caravana*
129 8. I *Caravana* e l'ordine costituito
134 9. Il "lato oscuro" della Compagnia dei *Caravana*
136 10. Gli attriti tra i *Caravana* e i "facchini degli scali"
mentre il lavoro portuale si trasforma
142 11. L'epilogo della storia della Compagnia dei *Caravana*

145 **Capitolo quarto**
Le altre compagnie ottocentesche

- 147 1. I facchini "nostrali" del Portofranco
148 2. La *Caravana* della grascia
150 3. La *Caravana* dei facchini da olio
152 4. I facchini da vino
161 5. La movimentazione dei cereali
161 a) I facchini da grano
164 b) I misuratori da grano
165 6. I facchini del Ponte della Mercanzia
173 7. I facchini da carbone del Ponte Spinola
177 8. I facchini della Marinetta
178 9. I facchini del Ponte Reale
179 10. I facchini del Ponte Legna (Ponte Calvi)
180 11. I facchini dello Scalo di San Lazzaro
181 12. I facchini del Passo Nuovo della Lanterna
182 13. La regolamentazione del facchinaggio in sei categorie
182 a) L'abolizione delle compagnie
182 b) Il Regolamento sul facchinaggio del 1851

p. 187	Capitolo quinto
	Facchini e Risorgimento
189	1. Lotte delle classi e collisioni storiche
193	2. I facchini nella fase pre-risorgimentale
197	3. L'insurrezione del 1849
205	Capitolo sesto
	Il porto di Genova nel passaggio di secolo
207	1. L'incremento dei traffici delle merci
208	2. La riorganizzazione del porto imposta dallo sviluppo dei traffici
208	a) Raffaele De Ferrari e una prima ristrutturazione portuale (1877-1888)
213	b) Verso un ulteriore ampliamento
215	3. I ritardi dello Stato e le inadempienze della borghesia cittadina
216	4. La "delusione" dei trafori alpini
221	Capitolo settimo
	La battaglia del porto di Genova nella crisi di fine secolo
223	1. La legge Manna consegna i facchini in balia dei "confidenti"
227	2. Il socialismo italiano nella crisi di fine secolo
231	3. I portuali si organizzano nelle leghe
233	4. La travagliata ricostituzione della Camera del lavoro di Genova (1900)
237	5. "Cinque giorni al porto"
241	6. La <i>linea riformista del grande capitale</i>
245	7. Tradunionismo e <i>assalto democratico</i>
249	Capitolo ottavo
	Il "riformismo genovese"
252	1. Tradunionismo e politica mondiale
257	2. Il "trio": Pietro Chiesa
259	3. Il "trio": Giuseppe Canepa
261	4. Il "trio": Lodovico Calda
268	5. L'Unione regionale ligure
270	a) <i>Il Lavoro</i> , organo dell'Unione regionale ligure
272	6. La combinazione tra "riformismo genovese" e Consorzio Autonomo del Porto

- p. 274 7. Le ripercussioni a Genova degli scontri interni al Partito socialista
274 a) L'ascesa degli "intransigenti"
276 b) Il ritorno dei riformisti e l'abbandono
dei sindacalisti-rivoluzionari
277 8. Il caso Murialdi
280 9. Verso la Grande guerra
280 a) L'impresa di Libia e la sconfitta dei riformisti
281 b) Tra neutralismo e interventismo
283 c) *Il Lavoro* chiama al "cimento supremo"!
284 10. Il riformismo genovese e la guerra
287 11. L'"edificio" nel primo dopoguerra

289

Capitolo nono

Il Consorzio Autonomo del Porto di Genova

- 291 1. La nascita del CAP nel 1903
292 2. Gli organismi del CAP
292 a) L'Assemblea consortile
295 b) Il Comitato esecutivo
296 c) Il regolamento
297 3. Il primo presidente: Stefano Canzio
300 4. La prima riunione del Comitato provvisorio
301 5. L'organizzazione del lavoro dal 1903 al 1915

307

Capitolo decimo

Il carbone: traffici e *carbuné* (1900-1922)

- 309 1. Il traffico del carbone
312 2. I *carbuné* al lavoro
317 3. Il lavoro dei *carbuné* nel 1911
320 4. Letterati e carbonai
321 5. Dallo "sciopero nero" alla costituzione del CAP (1901-1903)
324 6. La meccanizzazione del "lavoro dei carboni"
327 7. Il porto del carbone
330 8. Le Compagnie dei *carbuné*

341

Capitolo undicesimo

L'organizzazione del lavoro nelle merci varie (1900-1922)

- 343 1. I portuali delle merci varie: quanti?
347 2. Categorie, compagnie, cooperative

p. 371

Capitolo dodicesimo**Le strutture portuali agli inizi del xx secolo**

- 375 1. Il Deposito franco
- 379 2. La Darsena
- 383 3. I Silos granari
- 385 4. La Stazione marittima
- 388 5. Gli impianti ferroviari
- 390 6. Gli scali ferroviari
- 391 7. Calata Gadda
- 391 8. Calata Magazzini generali
- 393 9. Il Mandraccio
- 394 10. Ponte Spinola
- 394 11. Calata alla Rotonda
- 395 12. Ponte Calvi
- 395 13. Calata Salumi
- 395 14. Ponte Francesco Morosini
- 395 15. Calata Darsena
- 396 16. Ponte Adolfo Parodi
- 396 17. Calata Santa Limbania
- 397 18. Calata Zingari
- 399 19. Ponte Andrea Doria
- 399 20. Calata San Lazzaro
- 401 21. Ponte Cristoforo Colombo
- 401 22. Calata Chiappella
- 402 23. Approdi e collegamenti ferroviari

405

Capitolo tredicesimo**Il porto dalla Grande guerra all'avvento del fascismo**

- 407 1. Il traffico di merci e passeggeri
 - 407 a) Il periodo bellico
 - 409 b) Il primo dopoguerra
 - 410 c) Gli sbarchi di carbone tra le due guerre
- 411 2. Il biennio rosso
- 414 3. Il dopoguerra nel porto
- 415 4. Il Partito comunista d'Italia nel Genovesato
- 420 5. L'assalto fascista
- 423 6. Lo "sciopero legalitario" e la marcia su Palazzo San Giorgio
- 429 7. Dalla marcia su Roma al delitto Matteotti

p. 433 **Capitolo quattordicesimo**
Il porto nel ventennio fascista

- 435 1. Tradunionisti per tutte le stagioni
 440 2. In porto, dopo lo "sciopero legalitario"
 443 3. Gli organismi consortili
 446 4. L'ordinamento del lavoro portuale
 449 5. Le compagnie, versione fascista
 450 a) Ramo carboni minerali
 451 b) Ramo merci varie
 451 6. La condizione dei lavoratori portuali
 454 7. Portuali "a ruolo" e "occasionalisti"
 461 8. La nascita della CULMV (1946)

463 **Appendice**
La CULMV dal ciclo postbellico all'ascesa asiatica

I.

La paralisi del porto genovese durante la guerra, p. 465 – Il porto di Genova nel ciclo postbellico, p. 465 – Le navi della ripresa capitalistica, p. 466 – Il caos dei trasporti, p. 467 – Camion alleati e borsaneristi, p. 467 – La silenziosa corsa delle autostrade, p. 468 – Lo sviluppo industriale del porto, p. 469 – La piccola borghesia degli scagni, p. 469 – La notte "alle carni" e il "nero fumo", p. 470 – L'industria delle rinfuse, p. 471 – Il lavoro "alla scarsa" e "a cottimo", p. 471 – La Compagnia "Unica", p. 472 – Forme di aristocrazia operaia, p. 473 – Limiti dell'unità di classe, p. 474 – Dal riformismo all'opportunismo, p. 474 – Giugno del 1960, p. 475 – Autonomie funzionali e merci varie, p. 476 – Il Ramo industriale, p. 477 – Lo sviluppo imperialistico, p. 477 – Il picco delle giornate nel 1963, p. 478 – Sfruttamento "assoluto" e "relativo", p. 479 – Vento di Tramontana, p. 480 – La difesa dell'occupazione, p. 481 – Un *pacciugo* clientelare, p. 481 – Profitto commerciale e profitto industriale, p. 483 – La linea riformista del grande capitale, p. 483 – Voltri vista dal 1967, p. 484 – Il Rotterdam-debate, p. 485 – Meno giornate, più picchi, p. 485 – Il tentativo di collettivizzazione del cottimo, p. 486

II.

I giovani del 1976, p. 487 – L'interclassismo del PCI, p. 488 – Contro la linea dei sacrifici, p. 489 – Il Collettivo operaio portuale, p. 490 – La crisi di ristrutturazione, p. 491 – Una ritirata disordinata, p. 492 – I sindacati liquidano la scala mobile, p. 493 – Il console e il manager, p. 494 – La ristrutturazione ritardata del porto di Genova, p. 494 – Le nuove imprese

portuali, p. 495 – I “Libri Blu” del craxismo, p. 496 – Le giravolte del PCI, p. 497 – Lo scontro con D’Alessandro, p. 498 – La notte romana di Pizzinato, p. 498 – Il commissariamento della CULMV, p. 499 – Il console, il manager e il cardinale, p. 500 – La scuola di Arrigo Cervetto, p. 501 – Genova punta avanzata, p. 502 – L’estate della Thatcher, p. 503 – Il vento europeo, p. 504 – I decreti Prandini, p. 504 – La marcia degli utenti portuali, p. 505 – Uniti contro i portuali, divisi negli affari, p. 506 – Il crollo del “falso socialismo”, p. 508

III.

Nascono i terminalisti, p. 509 – Il vincolo europeo della Siderurgica Gabrielli, p. 509 – Voltri laboratorio europeo, p. 510 – La controassicurazione del terminal Multipurpose, p. 511 – I giovani degli anni Novanta, p. 512 – Il patto Gallanti, p. 513 – Una borghesia litigiosa, p. 514 – La gara e la crisi, p. 515 – “I militanti leninisti al fianco dei portuali”, p. 516 – Emmo za dato, p. 517 – Il boccone del luasso, p. 518 – La scomparsa del console Paride Batini, p. 518 – L’Asia, l’Europa e il Mediterraneo, p. 519 – La Compagnia nel nuovo millennio, p. 520 – Grandi navi, grandi picchi, p. 521 – Il Ponte Morandi, p. 522 – Quattro gruppi mondiali in quaranta chilometri, p. 523 – Nuova spartizione, p. 524 – La Via della Seta, p. 524

p. 527 *Repertorio fotografico*

549 **Allegati**

- 551 1. I soprannomi dei facchini
 558 2. Schema di ordinamento del lavoro di carico, scarico, stivaggio e disistivaggio delle merci a bordo delle navi
 565 3. I membri «operai» dell’Assemblea generale consortile

567 **Note**

- 569 Note ai capitoli
 650 Note all’appendice
 655 Note agli allegati

657 *Repertorio delle fonti bibliografiche*

667 *Profili biografici*

699 *Indice dei nomi*