



I 150 ANNI DELL'ARSENALE MILITARE

A sinistra, una foto scattata alle ore una e tre quarti del 28 agosto 1869: quel giorno il generale Domenico Chiodo inaugurò formalmente l'impianto non ancora completato, dando il via all'allagamento dei bacini appena costruiti. Nella foto piccola, il varo dell'incrociatore torpediniere Montebello, costruito in Arsenal: era il 14 marzo 1888

Dalla zappa alla draga Come la città diventò il far west dell'Italia



di SILVANO
BENEDETTI

LA costruzione dell'Arsenale, iniziata il 14 aprile 1862, ebbe un impatto socio-culturale vasto e rapidissimo in un'area ancora rurale che in pochi anni passò da zappa, mulini ad acqua e telai a mano direttamente alla draga a vapore, con un enorme impatto emotivo ma anche ambientale e sociale: l'arsenale occupava un'area dieci volte superiore a quella dell'abitato, tutta la piana di San Vito tra i borghi di Spezia, Rebocco e Marola. L'unico settore economico che ne risentì negativamente fu il turismo: il panorama che si presentava al visitatore non era più quello del piccolo tranquillo borgo di mare con sullo sfondo un golfo incontaminato, ma quello di un immenso cantiere militare in pianura e in collina che imponeva una serie di scoraggianti divieti e restrizioni. Ma, mentre nel resto d'Italia si viveva un'emigrazione epocale verso le Americhe e il nord Europa, Spezia dal 1862 divenne la nuova frontiera, il far west italiano, con un incremento della popolazione paragonabile per rapidità solo alle città del Nuovo Mondo e che addirittura costrinse le autorità a ridurre gli afflussi dalle valli vicine, Lunigiana e Garfagnana in testa, la cui popolazione più giovane, per la forte incertezza economica, si trasferiva in massa nel golfo.

IL COMUNE crebbe di pari passo con l'Arsenale, passando in soli venti anni dagli 11.000 abitanti del 1861 ai 31.000 del 1881 e continuò a crescere allo stesso ritmo per molti decenni ancora; seguì uno sviluppo repentino dell'agglomerato urbano che provocò non pochi disagi sociali e sanitari. Una crescita simi-

Il forte impatto sociale che il nuovo polo militare e industriale ebbe sul Golfo

le toccò anche gli altri paesi del golfo, segno che l'arsenale aveva modificato le prospettive economiche in tutta l'area. Il piano di sviluppo iniziato da Domenico Chiodo, e sviluppato dopo la sua morte da Marina e Comune insieme, era poderoso e andava a colmare secoli di immobilismo: collegamento ferroviario con Genova, regimazione delle acque, quartieri residenziali e popolari, un poderoso sistema di fortificazioni con vie di accesso rotabili, area artigianale e industriale per piccole imprese, costruzioni edili, cantieristica navale, porto mercantile. Un polo militare-industriale stava sorgendo dal nulla a opera dello Stato e tutte le grosse iniziative, seppur in mano statale o straniera, assorbirono la poca forza lavoro disponibile sul posto e ne richiamarono in massa dall'esterno, lasciando piccoli spazi al privato; questo provocò un torpore dell'iniziativa privata locale che, malgrado le cono-



scenze tecniche, non riuscì mai a svilupparsi adeguatamente, forse anche conseguenza di una disillusata cultura rurale propensa al salario fisso dopo le delusioni patite nei secoli precedenti. Nella seconda me-

Il contrammiraglio Silvano Benedetti ha concluso la sua lunga carriera nella Marina militare come direttore, tra il 2013 e il 2017, del Museo tecnico navale della Spezia, curando il riallestimento e la riapertura delle nuove sale dedicate alle polene e a Guglielmo Marconi. Si interessa di storia, ha all'attivo la pubblicazione di cinque libri ed è stato curatore di decine di eventi di carattere storico e tecnico. Collabora con la Marina militare nell'organizzazione delle attività del 150esimo anniversario dell'Arsenale spezzino



Il piroscafo Cambria sullo scalo del San Bartolomeo (1875 circa)

tà del secolo il neonato commercio trasformò la città in un centro vivace ma senza una corrispondente diffusione della ricchezza perché la popolazione era costituita in stragrande maggioranza da operai con bassi salari che soffrirono l'aumento del costo della vita. La realizzazione dell'Arsenale e delle fortificazioni fece sì da innesco alla nascita di una miriade di piccole imprese, ma queste rimasero sempre dipendenti dagli appalti pubblici e non raggiunsero mai dimensioni importanti. Si creò una larga classe operaia, proveniente prevalentemente dalle vallate vicine e dal sud Italia, che guardava a questa nuova realtà con grandi speranze.

I TEMPI di costruzione furono molto serrati, direi oggi utopistici: nel 1869 l'inaugurazione dell'arsenale, nel 1885 il completamento delle 42 fortificazioni, delle mura cittadine e la diga foranea subacquea, che consentì l'ampliamento del porto commerciale, destinato a offrire lavoro a coloro che al termine delle grandi opere pubbliche militari non avrebbero avuto futuro. I giornali nazionali parlavano spesso della Spezia e nell'immaginario collettivo era un sogno che si avverava: il riscatto del Bel Paese, per secoli colonizzato e ridicolizzato dalle potenze straniere! La produzione di navi da guerra, prima in Arsenal e poi nei cantieri navali civili, iniziò subito febbrile e già alla fine del secolo la Marina italiana si trovò in posizione di eccellenza in ambito europeo, quasi al pari di quella francese. La cittadina aveva perso completamente il suo carattere paesano e la gente assunse l'atteggiamento caustico e disilluso che ancora la contraddistingue. Come ogni città di mare, Spezia aveva spiagge, passeggiata e il mare era parte integrante del paesaggio e della vita; con l'ampliamento del porto e l'arrivo delle grandi industrie questi spazi sparirono uno dopo l'altro ed oggi rimangono un ricordo sbiadito su fotografie in bianco e nero.

LUNIGIANA

E la Ferrovia spazzò via la Francigena

ALLA fine del secolo XIX si rese necessario il collegamento del golfo anche verso Parma e il nord Italia per incentivare il polo industriale e il porto: espansione temuta e ostacolata da Genova e Livorno che, come in un film già visto, fecero di tutto per far rinviare opere come la linea ferroviaria Spezia - Parma che, una volta realizzata, ebbe un impatto sociale ed economico sulla Lunigiana paragonabile a quello della base navale sul golfo, con uno spostamento a valle straordinario della popolazione e lo sviluppo di nuovi centri urbani. Fu la fine di molti borghi montani e dell'antica via Romea o Francigena, utilizzata per secoli dai pellegrini che dal nord Italia andavano a Roma.

PER approfondire: La Spezia 1856 - 1925 - Edizioni del Tridente - 1979; Susanna Poli e Silvano Benedetti - La Sala Polene del Museo Tecnico Navale della Spezia - Edizioni Brain - 2018); Silvano Benedetti - tesi di laurea "Il golfo di La Spezia tra passato e futuro" - Università di Pisa - 2006