

UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI PISA

Facoltà di Lettere e Filosofia

Corso di Laurea in Storia - Indirizzo Orientale

Tesi di Laurea in Storia Economica

Anno Accademico 2003 – 2004

*L'Arsenale Militare Marittimo della
Spezia: realizzazione e influenze sullo
sviluppo socio-urbanistico e sul modello
socio-economico della città*

Relatore: Chiar.ma Prof.ssa Giuliana Biagioli

Candidato: Alessio Pinza

“Così io ricordo quelle tavole di Porta Sprugola dove si è consumato lo sposalizio della Spezia (una giovinetta acqua e sapone e panni al lavatoio) con un certo Arsenale, un tipo piuttosto grigio e un poco triste. Se anche l’ha empita di bacini, specialmente sul seno, ebbene, ancora oggi non saprei dirvi se fu un incontro felice. Certo, quel matrimonio l’ha molto cambiata.”

Renzo Fregoso

Introduzione

*Lineamenti storici della Spezia*¹.

Spesso, in una miscellanea di luoghi comuni e informazioni errate, La Spezia viene definita “città senza storia”. Da oltre cento anni permane la convinzione che essa, al momento della costruzione dell’Arsenale Militare Marittimo, non fosse altro che un “piccolo borgo di pescatori”, divenuto città solo in seguito alla realizzazione di questa monumentale opera². Possiamo considerare la prima notizia certa di rilievo che troviamo circa La Spezia risalente al 1260, epoca in cui Nicolò Fieschi dei Conti di Lavagna vi stabilì la capitale della Signoria da lui creata in funzione anti-

¹ Dopo secoli di dispute, il Comune della Spezia ha stabilito definitivamente che l’articolo “La”, parte integrante del nome della città, deve essere declinato. Il provvedimento è esplicito nell’articolo 3, comma 4 dello Statuto del Comune della Spezia del 1991.

² E.A. Mori, *La Spezia*, Oto Melara Spa, Roma 1964, pag. XXIV.

genovese³. In tale epoca La Spezia vide sorgere, nel 1262, il castello che quattro secoli più tardi divenne la Fortezza di San Giorgio, per molto tempo punto di riferimento della città, e le prime fortificazioni volute nel 1271 proprio dai Fieschi, nella convinzione di poter mantenere per lungo tempo il comando della zona⁴. Nel 1273, però, il controllo del nucleo urbano spezzino venne assunto dai Doria, rivali ghibellini dei Fieschi, che lo conquistarono il 24 Marzo⁵. Dopo gli attacchi e gli incendi del 1320 e del 1326, la città cadde sotto il dominio del ghibellino “bianco” Castruccio Castracani; il nuovo signore, al contrario dei Fieschi e dei Doria, non stabilì alla Spezia la capitale dei propri possedimenti. La città ottenne tuttavia un importante riconoscimento nel 1343⁶,

³ U. Formentini, *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, EPT, La Spezia 1972, pag. 31.

⁴ F. Marmorì, *Fortificazioni nel Golfo della Spezia*, Stringa Editore, Genova 1976.

⁵ R. Pavoni, *Liguria Medievale*, Genova 1992.

⁶ AA.VV., *La Spezia. Volti di un territorio*, a cura di Spartaco Gamberini, Laterza, 1992, pagg. 208 e segg.

dopo l'elezione di Simone Boccanegra alla carica di Doge: egli assegnò infatti alla città la nuova Podesteria, e con essa il controllo di diverse importanti parrocchie della zona, prima appartenenti alla Podesteria di Carpena⁷. Nel 1371 la Podesteria di Carpena, che era stata stabilita nel 1273, venne addirittura soppressa dal nuovo Doge Domenico Campofregoso, così che La Spezia, dall'8 Giugno, poté controllare un'ulteriore fetta importante del territorio⁸. Naturalmente, vista la sua crescente importanza, la città fu dotata di mura⁹, e nel 1390 fu eretto un altro dei capisaldi della storia spezzina: il Convento di Sant'Agostino, autorizzato da Papa Gregorio XI nel 1376¹⁰. Dopo la conquista di Genova per opera di Carlo VI, con

⁷ U. Formentini, T. Valenti, *La Spezia e la sua Provincia*, Monografia edita dalla Camera di Commercio e Industria, La Spezia 1924, Cap. VII, pag. 71.

⁸ AA.VV. , *Vestigia Patrum*, Società Editrice Buonaparte, 2000.

⁹ U. Mazzini, *Le antiche mura della Spezia* in *Storia del Golfo della Spezia*, "Studi e documenti di Lunigiana" IV, Accademia Lunigianese di Scienze G.Cappellini, La Spezia 1981.

¹⁰ P.F. Ferro, *La chiesa e il monastero di S.Agostino a La Spezia*, La Spezia 1934.

il Generale Jean Le Maingre a dirigere le operazioni militari, La Spezia tornò ai Doria nel 1412. Intanto, tre anni prima, il 10 Maggio 1409, essa era divenuta sede di Vicariato. Nel 1414 il centro ligure era ormai il cuore politico-economico del Golfo: lo storico e umanista spezzino Bartolomeo Fazio, segretario alla corte del re di Napoli Alfonso I, citò addirittura l'esistenza di un porto commerciale, con un fiorente volume di scambi¹¹, facilitati oltretutto dalle leggi emanate dalla Repubblica Genovese negli anni successivi. All'epoca La Spezia contava circa 2000 abitanti entro le mura. Nel XV secolo la città fu dotata di uno Statuto, redatto nel 1407, che è il più antico fra quelli oggi conservati nell'Archivio Storico Comunale. Gli anni Trenta furono caratterizzati dalle lotte tra Adorni e Fregosi, che si disputarono il dominio sulla città. Quando, nel 1464, i Visconti riuscirono infine a conquistare Genova, La Spezia cadde sotto il dominio del Duca di Milano.

¹¹ B. Fazio, *De rebus gestis ab Alphonso primo, Lugduni*, MDLX, pag. 102.

Galeazzo Maria Sforza, nel 1470, giunse addirittura a costruire un antesignano arsenale, poi distrutto nel 1477 con la rivolta contro Milano fomentata dai genovesi¹². Si può affermare che il periodo milanese coincise con la migliore stagione culturale nella storia della città, la quale, liberata dall'oppressivo dominio genovese, vide fiorire molte iniziative di alto valore artistico, e fu frequentata da personalità di indubbio talento. Il già citato storico Bartolomeo Fazio si impose con le sue opere, in primis i dieci libri del *De rebus gestis ab Alphonso primo* (1455), come una delle personalità di spicco dell'Umanesimo. Del XV secolo sono la *Madonna Bianca* e la *Madonna di Maralunga*, di autori ignoti, la chiesa di San Francesco, i meravigliosi affreschi di Nicolò Corso, le numerose sculture realizzate da artisti stranieri e di passaggio; nel 1471 venne inoltre consacrata (anche se non ancora completamente

¹² U. Formentini, T. Valenti, *op.cit.*, pag. 74. Si veda anche U. Formentini, *Dal "Portus Lunae" al Porto della Spezia. Appunti di storia e d'economia*, Tip. Cavanna, Borgotaro 1910.

terminata) l'importante chiesa di Santa Maria¹³. Antonio Biassa divenne ammiraglio di Pio II; in seguito, il figlio Baldassarre divenne ammiraglio dell'armata navale di Giulio II, mentre i figli Giovanni e Antonio ed il fratello Giovanni servirono in mare sotto Giulio II, Leone X e Innocenzo III¹⁴. Tornata sotto la signoria dei Fieschi, poi ancora dei Doria, La Spezia vide nascere nel 1479 la sua prima struttura ospedaliera, e salì alla ribalta, fra la fine del Quattrocento e i primi decenni del Cinquecento, per alcune visite "eccellenti", come quelle della Flotta Francese nel 1494 e nel 1533, e per la concentrazione delle flotte di Carlo V nel Golfo, voluta dallo stesso nel 1541 per la spedizione d'Algeria. Pochi anni prima (1526), durante il blocco di Genova da parte degli ispano-veneziani, la Repubblica di San Marco

¹³ AA.VV. , *La Spezia. Volti di un territorio*, a cura di Spartaco Gamberini, Laterza, 1992, pagg. 725 e segg. Si veda anche U. Formentini, *La Spezia e il suo Duomo*, estratto dal Volume Quinto degli Atti e Statistiche del comune della Spezia, Tip.Moderna, La Spezia 1927.

¹⁴ U. Formentini, T. Valenti, *op.cit.*, pag.77.

aveva scelto proprio La Spezia come base logistica per le operazioni militari. Nel Settembre 1571 dal Golfo partirono diverse galee per la celebre impresa di Lepanto. Intanto nel 1542, contro le scorrerie saracene, erano stati rafforzati i castelli cittadini. Chiuse il Cinquecento, secolo in cui operarono i famosi pittori Francesco Spezzino e Antonio Carpenino, la creazione di un altro importante istituto cittadino: il Monte di Pietà, del 1597¹⁵. Nel 1607 La Spezia aveva 6022 abitanti, 2196 dei quali dentro le mura, con 469 “fochi”¹⁶. Il XVII secolo fu tutto sommato privo di eventi importanti e, per fortuna, anche di distruzioni e battaglie. Continuò a prosperare la cultura, in particolare quella musicale: è documentata la presenza in città di validi organisti e compositori, fra i quali possiamo citare Bernardino da Pietrasanta, Theodoro Negro, Giuseppe da Urbino,

¹⁵ S. Cozzani, *Il Monte dei Pegni alla Spezia. Dal Mons Pietatis alla Cassa di Risparmio*, Libri Scheiwiller, Milano 1997.

¹⁶ Secondo il censimento ufficiale della Repubblica. A tale proposito, si veda U. Formentini, *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, EPT, La Spezia 1972.

lo spezzino Giovanni Andrea Molinari, Andrea Bianchi da Sarzana e Giovanni Battista Bianchi da Massa¹⁷. L'unico pericolo per la città fu rappresentato, nel 1640, da un progetto genovese di interrimento del Golfo, che per fortuna rimase lettera morta a causa della mancanza di fondi¹⁸. L'isolamento infrastrutturale della città fu alleviato dal miglioramento delle strade, soprattutto nel momento in cui i genovesi svilupparono il collegamento Sestri Levante-Sarzana, rifacendosi all'antica via Romana citata da Polibio. Gli attacchi austriaci a Genova del 1746 e del 1748 non provocarono conseguenze di rilievo, e dopo la Pace di Aquisgrana La Spezia tornò a vivere tranquillamente sotto il comando della "Superba".

¹⁷ O. Lacagnina, I. Zolesi, *Diva Armonia. Musica Sacra e profana del Levante Ligure dal XVI al XVIII sec., vol. I*, Edizioni del Tridente, La Spezia 1992, pagg. 30 e segg.

¹⁸ U. Mazzini, *Il progetto Genovese del 1640 di scaricare la Magra nel Golfo*, in *Memorie della Società Lunigianese G.Cappellini per la Storia Naturale della Regione, vol. II*, La Spezia 1920, pagg. 17-32. Si veda anche U. Formentini, *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, EPT, La Spezia 1972, pag. 39.

Il 30 Aprile del 1757 La Spezia divenne Governatorato. Nel 1796 cominciarono a farsi sentire gli echi della Rivoluzione Francese, contemporaneamente alla discesa dei Repubblicani francesi che si scontrarono nel mar Ligure con gli inglesi. Il 22 Maggio del 1797 avvenne una sollevazione a Genova, seguita dalla Convenzione di Montebello del 5 Giugno: in seguito a questi eventi, il 2 Dicembre nacque la Repubblica Democratica Ligure. La Spezia fu dapprima, con la divisione del territorio in 32 distretti, il capoluogo del Distretto del Golfo di Venere; nel 1798, con una nuova divisione in 20 Giurisdizioni, essa divenne capoluogo della Giurisdizione del Golfo di Venere¹⁹. L'anno successivo, lo scontro fra austro-russi e francesi interessò direttamente La Spezia, alla mercè degli invasori il 2 Agosto, riconquistata dal generale francese Miollis quattro giorni dopo e di nuovo in mano agli austriaci dal 26 Agosto²⁰. Il

¹⁹ U. Formentini, T. Valenti, *op.cit.*, pag.76.

²⁰ U. Mazzini, *L'occupazione austro-anglo-russa del Golfo della Spezia, 1779-1800*, Ed. Zappa, La Spezia 1913.

dominio dell’Austria durò poco: la giornata di Marengo, datata 14 Giugno 1800, riportò La Spezia sotto il dominio francese e rappresentò l’inizio di un periodo di tranquillità per la città. Ancora una volta all’isolamento infrastrutturale non corrispondeva un isolamento culturale: a testimonianza degli importanti progressi nella cultura socio-politica della città, il nobile spezzino Marco Antonio Federici ottenne il prestigioso incarico di *Ministro di Guerra e Marina*²¹. Dopo la fine della Repubblica nel 1805, i territori in mano ai francesi furono riorganizzati sul modello degli *Arrondissements* transalpini. La Spezia, anch’essa parte dell’Impero Francese, fu dapprima destinata al Circondario di Sarzana, facente capo al Dipartimento di Chiavari. Successivamente, l’11 Maggio del 1808 Napoleone proclamò il Golfo della Spezia Porto Militare e vi istituì un “Arrondissement Maritime”, avviando i lavori per la costruzione di una strada La Spezia-Portovenere;

²¹ L. e D. Ducci, *Marco Antonio Federici e il Giacobinismo alla Spezia*, Ed. Zappa, Sarzana 2002.

nel 1811 cominciò anche la realizzazione di un forte sulla vetta del Monte Castellana. Così, con il Decreto Imperiale del 17 Marzo 1812 fu creato un nuovo Circondario, di cui La Spezia divenne capoluogo: Santorre di Santarosa ne era il Prefetto²². Con il declino dell'Impero Francese, la città fu invasa dagli austriaci e successivamente dagli inglesi. Inizialmente si pensò ad una rinascita della Repubblica, ma, con il Regio Decreto del 7 Gennaio 1815, La Spezia fu annessa al Regno di Sardegna e proclamata Capoluogo dell'Intendenza di Levante, col titolo di Sottoprefettura. Delineati gli episodi principali della storia della Spezia fino alla Restaurazione²³, si vanno ad esplicitare le motivazioni che hanno dato vita al progetto di tesi ivi sviluppato. Lo scopo di questa tesi è analizzare la situazione della Spezia prima della costruzione dell'Arsenale, cercando di metterne in luce l'impianto economico, sociale e politico e di

²² U. Formentini, T. Valenti, *op.cit.*, pag. 76.

²³ Per un quadro completo sulla storia della Spezia, si veda anche P. Cevini, *La Spezia*, Sagep Editrice, Genova 1984.

illustrarne la struttura urbanistica, per poi analizzare l'influenza che tale evento ha avuto sullo sviluppo della città sino alla vigilia della seconda guerra mondiale, senza tralasciare alcune considerazioni sull'estensione di tale influenza nel secondo dopoguerra, in particolare dal punto di vista economico. Se si esce dalla logica del "piccolo borgo", e si analizzano le varie sfaccettature della vita cittadina del XIX secolo, si scoprirà una città intellettualmente ed economicamente viva, che l'Arsenale non "creò" ma contribuì certo ad ampliare enormemente nei decenni a venire, segnandone profondamente il destino nel secolo successivo.

alla mia Famiglia

Capitolo I

La Spezia dalla Restaurazione al 1860: un caso di “città diffusa”.

1.1 La città dell'Ottocento e la sua crescita.

Una delle ragioni che hanno indotto molti studiosi a sottovalutare l'importanza e la vera fisionomia della Spezia nel periodo antecedente la costruzione dell'Arsenale è certamente il fatto che la città è sempre stata analizzata, dal punto di vista demografico, urbanistico ed economico, limitatamente alla zona che si trovava entro le mura. Nel presente capitolo verranno prese in esame le diverse sfaccettature di una città profondamente differente da quella attuale, ma economicamente attiva e vivace anche dal punto di vista intellettuale. Abbiamo diversi punti di riferimento riguardanti il disegno urbanistico della

Spezia nei secoli XVIII e XIX. Uno dei più importanti è la mappa della città tracciata dal Vinzoni nel 1749.



Fig. 1 – M. Vinzoni, *La Città della Spezia*, 1749.

Lo stesso autore tracciò una nuova carta, meno precisa perché priva del rigore geometrico della prima, nel 1773¹. Osservando tali mappe notiamo una riva del mare molto più arretrata rispetto ad oggi, oltre alla presenza della Collina dei Cappuccini, che divideva la città entro le mura dalla piana solcata dai torrenti Cappelletto e

¹ M. Vinzoni, *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, 1773. Una copia delle mappe è oggi conservata presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Dorgia, con gli aggregati abitativi di Migliarina e del Marcantone.



Fig. 2 – M. Vinzoni, *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, 1773.

L'asse principale della città, passante per piazza Sant'Agostino, via del Prione e la Cittadella, tracciava inoltre la divisione tra il settore collinare, comprendente il Castello San Giorgio, e la piazza Civica. Si nota inoltre, dal punto di vista urbanistico, un'edilizia a passo minuto, aggregata in isolati stretti e lunghi, col lato maggiore rivolto verso levante. Erano presenti sei porte, che sono state riportate nelle carte dell'epoca con nomi diversi: porta Genova (o di San Bernardino), del

Pallone (o Carmine), dei “Sette Dolori” (o della Marina), Romana (o di San Giovanni), del Fosso (o San Francesco) e dell’Ospedale (o di Biassa, o del Macello)². La porta del Fosso e quella del Pallone erano state create in epoca successiva rispetto alle prime quattro. Nella zona della piana di Migliarina, futuro asse di espansione della città dopo il Piano Regolatore del 1908, vi erano tessuti rurali orditi parallelamente al torrente Dorgia. Altri riferimenti sono il *Plan de la Spezia et de ces [sic] nouvelles fortifications*³, del Colonnello De Cotte – la carta, del 1748, è una delle prime planimetrie a scala urbana della città – e la carta di G. Ferretto e G. Brusco, ingegneri alle dipendenze della Repubblica di Genova⁴.

² F. Lena, *Mille anni nel Golfo. La storia della Spezia anno per anno*, Edizioni Cinque Terre, La Spezia 2002, pag. 69.

³ P. De Cotte, *Plan de la Spezia et de ces nouvelles fortifications*, 1748. La mappa è conservata nell’Archivio di Stato di Genova.

⁴ G. Ferretto, G. Brusco, *Delineazione della Spezia e i suoi contorni con l’indicazione de’lavori eseguiti nell’anno 1767*. Una copia della mappa è conservata presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Quest'ultima rappresenta la zona che verrà in gran parte occupata per la costruzione dell'Arsenale.



Fig. 3 – P. De Cotte, *Plan de la Spezia et de ces nouvelles fortifications*, 1748.



Fig. 4 – G. Ferretto, G. Brusco, *Delineazione della Spezia e i suoi contorni con l'indicazione de' lavori eseguiti nell'anno 1767*.

Nel periodo successivo, con gli studi francesi del periodo napoleonico e il proposito di costruire un grande arsenale, troviamo mappe molto più dettagliate. Ne è un esempio il *Plan de la Ville de la Spezzia [sic] et ses environs levé trigonométriquement*⁵, che rappresenta la morfologia del territorio in maniera molto precisa.



Fig. 5 – G. Stefanini, *Plan de la Ville de la Spezzia et ses environs levé trigonométriquement*, 1806.

⁵ G. Stefanini, *Plan de la Ville de la Spezzia et ses environs levé trigonométriquement*, 1806. Una copia della mappa è conservata presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Osservando tale carta, si nota la presenza di nove chiese nell'area urbana; tre di queste (San Gottardo, Santa Maria degli Angeli-San Felice, Santi Cipriano e Pellegrino) sono comprese nella zona che va dall'esterno delle mura fuori porta Romana a San Cipriano, particolare ben visibile anche in un'altra mappa del Brusco⁶. La Spezia, dunque, non si riduceva alla parte entro le mura e agli immediati dintorni: le attività economiche della città dimostrano legami con un indotto più ampio, tanto che si può parlare della Spezia come di una "città diffusa". Questo concetto, presente anche in Antropologia⁷, esprime l'esistenza di un rapporto fra la vecchia *civitas*, racchiusa da mura e circoscritta in spazi ben definiti, e lo spazio

⁶ G. Brusco, *Disegno della Strada o Carrozzabile o Corriera del Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone, 1784, Tavola VIII, Parte della Città della Spezia*. La mappa è conservata presso il Centro Bibliografico S. Agostino alla Spezia.

⁷ Si veda anche A. Stretti, *La Spezia fra luogo e non luogo: aspetti di una microidentità culturale urbana*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Genova, Facoltà di Scienze della Formazione, Anno Accademico 2001/2002.

esterno, attraverso l'influenza che l'economia del centro della città e le attività dei dintorni esercitano reciprocamente l'una sulle altre.



Fig. 6 – G. Brusco, *Disegno della Strada o Carrozzabile o Corriera del Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone, Tavola VIII, Parte della Città della Spezia, 1784.*

Per questo motivo, ci sentiamo di affermare che La Spezia era qualcosa di più del “piccolo borgo di pescatori” (affermazione doppiamente errata,

poiché la pesca non era certo la più importante attività dell'epoca) descritto talvolta con toni ironici in molti studi passati. Le colline attorno al centro urbano accoglievano insediamenti storicamente radicati, mentre lungo la costa occidentale del Golfo vi erano diversi paesi, come Acquasanta, Marola, Cadimare, che arricchivano la superficie comunale di ulteriori aggregati di popolazione, con continuità di popolamento, seppure per nuclei distanziati, fino a Portovenere. Il solo aggregato abitativo di Migliarina aveva, già nel 1520, 100 “fochi”, e raggiunse, secondo il Censimento Ufficiale della Repubblica, i 579 abitanti nel 1607. Nel 1822 erano presenti 145 nuclei famigliari con una media di 4,5 persone⁸; questi dati permettono di sfatare un ulteriore luogo comune, ovvero che Migliarina, fino all'ultimo decennio del XIX secolo, non fosse altro che “una zona paludosa disabitata”. Il

⁸ G. Donati, *Migliarina e la sua Parrocchia. 1838-1988*, Ed. Zappa, Sarzana 1988.

Circondario⁹ spezzino aveva una superficie di 64.061 ettari, secondo i censimenti del 1848 e del 1862¹⁰. Esso era formato da 29 Comuni, poi divenuti 28 nel 1870, con la soppressione del Comune di Trebiano Magra, il cui territorio fu aggregato al Comune di Arcola¹¹. La popolazione del Circondario raggiungeva nel 1822, secondo i risultati del censimento parzialmente pubblicati nel 1824, le 61.284 unità¹². La popolazione spezzina era di 10.281 abitanti nel 1827, e crebbe fino a 11.356 abitanti nel 1838, a 12.170 nel 1848, assestandosi tra i 12.626 del 1857 e i 13.549 del 1861. Quella del Circondario, invece, salì da 73.139 abitanti (14.788 famiglie) nel 1838, a 78.859 (15.596 famiglie) nel 1848 per poi calare ai 78.800 (16.733 famiglie) del 1857, e alle

⁹ Sino al 1857 Provincia di Spezia (o Levante).

¹⁰ Fonti del MINISTERO DI AGRICOLTURA, INDUSTRIA E COMMERCIO: *Statistica del Regno d'Italia*, Stamperia Reale, Torino 1862.

¹¹ Regio Decreto 23 marzo 1870, n. 5.600.

¹² *Calendario Generale del Regno per il 1824*, Anno I, Stamperia sociale degli artisti tipografi, Torino.

78.162 persone (16.721 famiglie) del 1861¹³.

L'economia del Circondario negli anni che andarono dalla Restaurazione all'inizio dei lavori di costruzione dell'Arsenale era basata principalmente sull'agricoltura, con forti produzioni di vino ed olio esportati anche, via mare, nella vicina Genova. Importanti erano anche le attività economiche che gravitavano attorno alla vita delle famiglie nobili¹⁴. L'industria si sviluppava, oltre che nei settori molitorio ed oleario, nel campo estrattivo, manifatturiero e edilizio. Importante era l'estrazione di marmi, minerali e pietre da taglio dai monti dei dintorni (arenaria delle cave di Biassa, marmo di Portovenere e della Palmaria), così come la produzione di laterizi e l'attività delle concerie per il pellame. Vi erano inoltre numerosi telai,

¹³ L. De Bartolomeis, *Notizie topografiche e statistiche sugli stati sardi*, Chirio e Mina, Torino 1847, Vol. IV.

¹⁴ I Doria, gli Oldoini, i Crozza e i Federici erano alcune tra le più rappresentative famiglie residenti all'epoca in città con vasti possedimenti.

laboratori di falegnameria e piccole manifatture di vari prodotti. Scendendo nel dettaglio, dei 73.139 abitanti del Circondario della Spezia, nel 1838, 1.403 erano occupati nell'industria: 600 addetti nell'industria molitoria, 250 in quella olearia, 253 nell'estrattiva e 300 nella manifattura e nell'edilizia¹⁵. Nel 1848 la produzione agricola del Circondario ammontava a 6.637.737 Lire nuove, per un valore di 113,6 Lire nuove per ettaro. La tabella che segue (Tabella I) mostra la suddivisione della produzione agricola sul finire della prima metà del secolo.

¹⁵ G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, ILTE, Torino 1961.

Tabella I

Produzione agricola del Circondario

Valori espressi in Quintali

| Prodotto | Quantità |
|-----------------|-----------------|
| Fieno | 39.975 |
| Grano | 20.986 |
| Ortaggi | 20.420 |
| Granturco | 18.496 |
| Frutta | 16.628 |
| Castagne | 11.679 |
| Arance | 9.355 |
| Patate | 8.869 |
| Legumi | 5.306 |
| Orzo | 4.169 |
| Segale | 2.931 |
| Fichi secchi | 1.427 |
| Foglie di gelso | 1.081 |
| Fave | 525 |
| Limoni | 453 |
| Noci | 252 |
| Lino | 153 |
| Canapa | 22 |
| Miglio | 20 |
| Nocciole | 9 |

Fonte: G. Casalis, *Dizionario Geografico-Storico-Statistico-Commerciale degli Stati di S.M. il Re di Sardegna*, Maspero, Torino 1850, Vol. IX, pag. 27.

La produzione vinicola nello stesso periodo era di circa 10.000 some annue, pari a 150.000 ettolitri, mentre l'olio prodotto ammontava a circa 10.000

barili, pari a 6.548 ettolitri¹⁶. La percentuale delle colture in rapporto alla produzione complessiva della Liguria era la seguente: 6,3% per il frumento, 22% per il granturco, 38,1% per i cereali minori, 7,2% per legumi e barbabietole, 6% per le patate, 4,4% per gli ortaggi, 15,5% per il vino, 12,1% per le olive, 19,9% per le castagne e 3,9% per fieno ed erba¹⁷. La Spezia aveva nel 1845 un patrimonio zootecnico di 4.850 bovini, 1.650 equini, 20.000 ovini e caprini e 3.580 suini¹⁸. Vi erano numerosi pescatori, che producevano per il consumo diretto e per la conservazione del pesce in salamoia, ma anche molti altri addetti alle attività correlate alla pesca: costruzione di reti ed altri strumenti, preparazione di scali di costruzione e di alaggio, nonché attività

¹⁶ L. De Bartolomeis, *op. cit.*, libro 2, Vol. IV, parte II, pagg. 929-935.

¹⁷ Fonte: “Rapport fait le 26 mai 1852 par le député Despine à la Commission du calastre nommée par la Chambre le 23 avril” (*Atti della Camera dei Deputati*, tornata del 21 maggio 1853).

¹⁸ L. De Bartolomeis, *op. cit.*, Vol. IV, p. II. Nel solito periodo, il Casalis cita invece la presenza di 4.609 bovini, 10.938 equini, 24.208 ovini e caprini, 1.182 suini.

artigianali legate al mare di grande valore, fra tutte la funzione di maestro d'ascia. Tuttavia occorre ricordare che l'attività legata alla pesca era relegata certamente ad un ruolo secondario nel contesto economico globale della città. Il ricavato della pesca di mare non superava le 32.500 Lire l'anno; notevoli erano la pesca di acciughe lungo la costa del Comune di Riomaggiore e di tonni a Monterosso¹⁹. Nel Circondario esistevano diversi cantieri navali per la riparazione e la costruzione degli scafi delle navi mercantili di proprietà degli armatori locali: i dati di cui siamo a conoscenza parlano di 3.398 tonnellate relative alle navi costruite dal 1837 al 1853²⁰. Alla Spezia era presente un pontile, poco lontano dalla foce del Lagora, utilizzato per lo sbarco di derrate e mercanzie per la città e per l'imbarco di lavorati,

¹⁹ L. De Bartolomeis, *op. cit.*, libro 2, Vol. IV, p. II, pagg. 970, 1570.

G. Casalis: *op. cit.*, Vol. IX, pag. 362.

²⁰ U. Marchese, *L'industria Ligure delle costruzioni navali, dal 1816 al 1859*, in "Archivio economico dell'unificazione Italiana", Roma 1957, Vol. VII, fasc. 1, pagg. 22, 23.

materiali da costruzione, laterizi, vino ed olio destinati alle città costiere. Nel Golfo, complice anche la tranquillità delle acque e la possibilità di riparo dalle tempeste, vi erano numerosi altri approdi; da segnalare la cosiddetta *Rada della Ciastra*, centro in cui veniva probabilmente imbarcato il celebre marmo bianco di Carrara, richiesto da ogni parte del mondo²¹. Per avere una fabbrica alla Spezia si dovette invece attendere il

²¹ Ho preferito indicare la “Rada della Ciastra” come probabile centro di imbarco del marmo, preferendo tale soluzione rispetto all’approdo di Marola per i seguenti motivi: Marola, in tale periodo, era un promontorio che scendeva a picco sul mare, per cui sarebbe stato difficile attraccare per un’operazione complessa come quella dell’imbarco del marmo; nelle Patenti di Sanità non v’è traccia dell’approdo di Marola; nella zona della “Rada della Ciastra”, posta all’incirca a metà strada tra il ponte da sbarco della Spezia e l’area di Marola, era presente una Casetta di Sanità, come descritto dal Vinzoni ne *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*; infine in tale area, gestita con proficui guadagni da abitanti di Fabiano e Pegazzano, vi era una Chiesa denominata *Madonna del Porto*, altro fattore che potrebbe far pensare che la “Rada della Ciastra” era probabilmente il reale centro dei traffici attribuiti a Marola. L’approdo di Marola è invece citato in G. Redoano Coppedè, *Memoria riguardante la costruzione di un ponte sul Magra*, Tip. Fratelli Ponthenier, Genova 1848.

1857, anno di costruzione della Fonderia di Pertusola, che sfruttava i giacimenti di lignite di Sarzana e Caniparola per fondere il piombo del monte Parodi, basando però la maggior parte della propria produzione sul materiale importato dalla Sardegna²²; da segnalare il fatto che la Fonderia fu la prima fabbrica di questo genere a recuperare l'argento nel processo produttivo. Tale fabbrica arrivò a produrre, nel 1860, 30.000 tonnellate di minerale, dando lavoro a 300 operai²³. Le professioni più elevate erano invece rappresentate da notai, speziali, causidici, medici e giudici, che assieme a maestri, negozianti, impiegati pubblici di rango elevato, sacerdoti e, ovviamente, ai

²² L. Gestri, in un suo dattiloscritto inedito del 1993, *Sviluppo demografico fra '800 e '900 e crescita industriale nel primo ventennio postunitario nello spezzino*, ha giustificato l'insediamento della Fonderia alla Spezia con la facilità di trasporto dalla Sardegna del minerale. In effetti, esistevano altri rapporti commerciali con la Sardegna, derivanti proprio dalla facilità di comunicazione tra le due aree. Il dattiloscritto mi è stato gentilmente concesso da G. Luvisotti.

²³ U. Formentini, T. Valenti, *La Spezia e la sua Provincia*, Monografia edita dalla Camera di Commercio e Industria, La Spezia, 1924, pagg. 184 e segg.

nobili, identificavano le classi borghesi e colte dell'epoca. Inoltre alla Spezia erano presenti vari istituti importanti per l'epoca, come il Monte di Pietà (nel 1842 venne poi fondata la Cassa di Risparmio della Spezia²⁴), un ospedale, il Corpo dei Vigili Urbani, fondato nel 1837. A tale proposito, il Casalis nel 1850 scriveva: “Nella Spezia risiedono: un intendente, un sotto-intendente, un commissario di guerra, un commissario di leva, un provveditore degli studi, un rappresentante di un protomedicato, un ufficio di sanità pubblica, l'amministrazione provinciale e comunale, un ispettore delle regie dogane, il tribunale del giudice di Mandamento, un notaio certificatore, la tesoreria provinciale, l'esattore dei regi tributi, un ricevitore principale, un venditore, un commissario alle spedizioni, un commissario alle brigate, un banchiere del sale e magazzinoiere

²⁴ Istituita con “Sovrano Rescritto” di Re Carlo Alberto il 28 Giugno 1842: da notare che La Spezia ha visto nascere la propria banca contemporaneamente ad alcune grandi città italiane, e quattro anni prima di Genova.

del tabacco, un banco del Regio Lotto, l'ufficio di insinuazione"²⁵. Se a ciò aggiungiamo la presenza di questi numerosi uffici regi, possiamo certamente affermare che, già in quel periodo, La Spezia poteva essere considerata a tutti gli effetti una città. Le attività sopra descritte dimostrano l'esistenza di un centro economico piuttosto attivo; in particolare, si può considerare il 1831 come uno spartiacque importante: con Re Carlo Alberto, infatti, il commercio interno ed estero assunsero nello Stato Sabauda un'importanza maggiore rispetto al passato, e ciò ebbe ripercussioni positive anche sulla provincia spezzina. Anche dal punto di vista culturale vi era un grande fermento. Dopo la nascita della Società d'Incoraggiamento per l'Educazione Morale-Industriale della Provincia di Levante nel 1835, il 18 Luglio del 1846 si inaugurò il teatro Civico con l'esecuzione dell'Ernani di Verdi. I lavori per il teatro, sorto sulla spianata alla destra della porta

²⁵ G. Casalis, *op. cit.*, Vol. XX, pag. 63.

a mare, furono diretti dall'architetto e progettista Ippolito Cremona, e cominciati nel 1840. Il teatro subirà alcune modifiche nel 1899, per poi essere abbattuto e ricostruito nel periodo 1930-33. Sulla via Duca di Genova (ora F.lli Rosselli) esisteva inoltre il teatro delle Varietà, in legno e tela, abbattuto e ricostruito per due volte. Nel 1859 in questo teatro ebbe un grande successo "La Traviata" di Verdi; nel 1879 vi debuttò Eleonora Duse. Il teatro delle Varietà venne demolito dal Comune, che voleva allungare la strada sino a via del Prione, nel 1885, dopo un'aspra disputa con i proprietari. Nel 1849 fu poi aperta al pubblico la prima biblioteca civica d'Italia, nucleo dell'attuale Biblioteca Civica "U. Mazzini". Nel 1849 è anche l'istituzione di una scuola "di Metodo" per la preparazione dei maestri elementari, mentre nel 1855 venne fondata la Scuola Magistrale Femminile. Era inoltre presente un collegio di istruzione superiore

con insegnanti di latino e un professore per la lingua italiana e la filosofia²⁶. La Spezia fu inoltre punto di incontro e tappa importante dei viaggi e delle esperienze di molti e celebri artisti, poeti, intellettuali. Possiamo citare ad esempio la presenza di numerosi intellettuali e artisti Russi, documentata da lettere ritrovate negli Archivi di Stato di Mosca e da opere di scultura scoperte recentemente alla Spezia, nella Canonica della Chiesa di Fezzano e in un'abitazione privata di Levanto²⁷. Celebre è inoltre la visita di Wagner, che dichiarò di aver trovato proprio in città, in una camera della Locanda Universo che affacciava sulla via del Prione, l'ispirazione per l'*incipit*

²⁶ G. Casalis, *op. cit.*, Vol. XX, pag. 396.

²⁷ Queste scoperte sono avvenute grazie agli studi approfonditi della Dott.ssa Marzia Dati, che ha analizzato con estrema cura diversi documenti in lingua originale presenti negli Archivi di Stato Russi. Nel Dicembre 2003 la Dott.ssa Dati, Presidente del *Centro di Arte e Cultura Russa N.Gogol'*, ha presentato i risultati della sua ricerca, in corso di pubblicazione, presso il Polo Universitario "G.Marconi" della Spezia, nell'ambito della Conferenza Internazionale "L'emigrazione russa nella cultura mondiale", organizzata dall'Archivio di Stato della Federazione Russa.

della celebre opera “L’Oro del Reno”; l’artista, come racconta nella sua autobiografia, avrebbe preso spunto dal rumore proveniente dalla via che brulicava di persone: questo incessante coro, da lui udito in uno stato di dormiveglia, si sarebbe trasformato, nella sua mente, nel Mi bemolle maggiore che dà il via all’opera²⁸. Negli anni ’50 La Spezia parve votarsi al turismo, con la costruzione di splendidi palazzi come palazzo Doria, palazzo Tori (poi Hotel de la Ville de Milan) e palazzo Lardon, e la nascita di numerosi alberghi. Nel 1853 la Famiglia Reale trascorse in questa città le vacanze estive, nel celebre albergo Croce di Malta.

²⁸ R. Wagner, *La Mia Vita*, Traduzione Italiana a cura di M. Mila, EDT, Torino 1982, pagg. 376-381.

1.2 Il miglioramento delle vie di comunicazione.

La crescita della città, purtroppo, non era supportata da un adeguato sistema di collegamenti stradali, e ciò derivava anche dall'antica politica della Repubblica di Genova, che spesso aveva sottovalutato l'importanza delle reti viarie, negando di fatto molte opportunità di sviluppo all'intero territorio ligure. Diverso fu invece l'atteggiamento del governo Francese; dopo una prima serie di rilevamenti sul territorio, il 10 Luglio del 1808 Gratien le Père, ingegnere in capo del Corpo Imperiale dei "Ponts et Chaussés" del Dipartimento degli Appennini, giunse alla Spezia per relazionare al Ministro della Marina²⁹ riguardo alla situazione del territorio. L'ingegnere segnalò

²⁹ La richiesta del Ministro è contenuta presso l'Archivio di Stato di Genova, *Prefettura Francese*, b. 1350.

la necessità di alcuni interventi immediati, e il governo Francese intervenne celermente: un mese dopo cominciarono i lavori per la strada La Spezia-Portovenere, completata nel Dicembre del 1812; si provvide poi al prosciugamento delle paludi della Piana di Arcola. Venne costruita una strada sull'asse della porta a mare, sul proseguimento di via del Prione, e venne allargato il passaggio obbligato del promontorio dei Cappuccini. Nel 1810 i Francesi avviarono la demolizione, poi completata dai Piemontesi nel 1823, del corpo difensivo sporgente di porta della Marina. Da segnalare anche, nel periodo Francese, le iniziative di esproprio dei beni religiosi: il caso maggiormente noto è quello della trasformazione del Convento di Sant'Agostino in caserma, avviata nel 1806; questo antico edificio è stato poi utilizzato come caserma anche dai Piemontesi, per i reparti di Fanteria e Marina³⁰. L'ospedale venne

³⁰ Archivio di Stato della Spezia, *Fondo Prefettura, Contratti Vari, Anno 1863*, v. 104.

trasferito nella Chiesa di San Francesco di Paola, sede dell'attuale Museo Lia, con Decreto Imperiale del 25/6/1806³¹. Il governo napoleonico si occupò anche della manutenzione della *Route n° Huit* (Parigi-Roma), che interessava il Circondario spezzino nei tratti Borghetto-La Spezia e La Spezia-Sarzana³². Il 28 Agosto del 1813 fu infine approvata l'estensione della strada n° 214 "di terza classe" dalla Spezia a Portovenere, con ponte sul Lagora³³. Un'adeguata politica stradale fu poi proseguita dal Regno di Sardegna: già nel 1822 si aprì la Strada Reale Sestri-La Spezia, resa carrozzabile. La strada Toscana-Piemonte fu un ulteriore passaggio importante; da notare che tale strada attraversava la distesa tra città e mare, entrando da porta della Marina e uscendo da porta Genova, mentre la

³¹ C. Bonfigli, *L'Ospedale Sant'Andrea La Spezia 1479-1979*, Agis Editrice, Genova 1979, pagg. 38-44.

³² Archivio di Stato di Genova, *Prefettura Francese*, b. 1348.

³³ Archivio di Stato di Genova, *Prefettura Francese*, 1349. 8^ Inspection du Département des Apennins par l'Ingegneur en Chef des Ponts et Chaussées pour l'exercices 1809-1810, Chiavari 16/5/1810.

vecchia strada scavalcava la Rocca dei Cappuccini entrando in città per porta Romana³⁴. Per i collegamenti ferroviari si dovette attendere molto di più: il tratto La Spezia-Sarzana fu completato nel 1864, mentre il collegamento con Chiavari, importante per la comunicazione con i paesi della riviera, fu ultimato solo nel 1874. Nella prima metà del secolo, quindi, la provincia di Levante si trovava ad essere la parte maggiormente periferica di tutta la Liguria rispetto ai collegamenti con il nucleo centrale dello Stato Sabauda. Il collegamento con Genova avveniva, via terra, tramite l'Aurelia, con l'ostacolo del Passo del Bracco, e, via mare, con navi della marina di piccolo cabotaggio. Nel 1849 La Spezia fu collegata a Torino con il telegrafo

³⁴ AA.VV. , *L'aspetto della città, piacevole da tutte le parti sarebbe magnifico: Il Golfo della Spezia dalla Repubblica Ligure all'Arsenale Militare Marittimo*, Atti del Convegno di Studi, 1° Giugno 2001, Villa Marigola-Lerici, volume edito dall' Archivio di Stato della Spezia. Si veda anche A. Faro, *Vita amministrativa e giudiziaria del Dipartimento degli Appennini (1805-1814)*, Archivio di Stato della Spezia, 2003.

ottico, con l'estensione della linea Torino-Genova del 1848, avvenuta con cinque stazioni semaforiche intermedie poste a Monte Moro, al Monte di Portofino, a Capo Manara, a Capo Mesco e sul Colle di Biassa³⁵. Questo sistema facilitò le comunicazioni con Torino, ma impedì un'altrettanto rapida comunicazione con la Toscana, visto che si arrestava ai confini con i territori estensi della Lunigiana. Nel 1853, contemporaneamente all'arrivo del treno in Liguria, dal Golfo della Spezia venne posato il cavo sottomarino che univa con il telegrafo elettrico il continente e la Corsica, alleviando così l'isolamento della Liguria. Questo il quadro generale della situazione della Spezia, che può essere considerata, per l'epoca, una media città italiana, con una consistenza demografica che la poneva al trecentesimo posto nella graduatoria

³⁵ S. Doldi, *Scienze e Tecnica in Liguria dal Settecento all'Ottocento*, ECIG, Genova 1984, pag. 288.

degli 8.789 Comuni dell'Italia nel 1861³⁶. Una città che, di lì a poco, avrebbe attraversato un cambiamento unico nella storia, sia per il suo sviluppo urbanistico nei decenni immediatamente successivi, sia per le implicazioni economico-sociali che tale svolta ha determinato sino ai giorni nostri.

³⁶ C. Barbagallo, *100 anni di vita italiana*, Vol. I, Cavallotti Editori, Milano 1950. Si veda anche F. Ferrari, *L'economia del Golfo della Spezia prima della costruzione dell'Arsenale Militare*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Parma, Facoltà di Economia, Anno Accademico 2002-2003.

Capitolo II

Un'idea di arsenale: da Napoleone a Chiado.

L'Imperatore Napoleone I, dopo la pesante disfatta navale subita dai Francesi al largo del capo Trafalgar, giudicò il Golfo della Spezia come un luogo ideale per costruire un arsenale navale capace di non temere confronti nel Mediterraneo. Nelle sue memorie redatte a Sant'Elena l'Imperatore definì la città come il più bel porto dell'Universo, descrisse la sua rada come superiore anche a quella di Tolone, aggiungendo che la sua difesa per mare e per terra sarebbe stata facile e che i progetti redatti sotto l'Impero dimostravano che gli stabilimenti marittimi sarebbero stati sicuri e chiusi in una

piazza capace di grande resistenza¹. Il legame dei Bonaparte con il territorio spezzino aveva anche altre ragioni, per le origini lunigianesi della famiglia². L'individuazione della Spezia come sede di un importante arsenale avvenne però, come detto, dopo la sconfitta di Trafalgar, avvenuta il 21 Ottobre del 1805, che rappresentò uno spartiacque nella politica francese: dopo tale disfatta emerse la necessità di affrontare l'Inghilterra sia nel Mediterraneo sia nell'Oceano, oltre all'improcrastinabile bisogno di rinnovare la marina da guerra attraverso un consistente programma di costruzioni navali. Nel progetto di riarmo fu compresa l'intenzione di affiancare agli arsenali tradizionali, il più importante dei quali era quello di Tolone, tre nuovi grandi arsenali-

¹ A. Poggiolini, *Le origini dell'Arsenale Militare*, in *La Spezia e la sua Provincia*, Monografia edita dalla Camera di Commercio e Industria, La Spezia 1924, pag. 110.

² La genia del futuro Imperatore proveniva dall'antica classe dei *burguenses* di Luni, poi emigrati a Sarzana. Si veda, a tale proposito, U. Formentini, *La "nobiltà" di Napoleone*, estratto dai nn. 1-2 del Gennaio-Giugno 1928 dell'*Archivio Storico di Corsica*.

modello: Anversa e Cherbourg sull'Atlantico e, appunto, La Spezia sul Mediterraneo. Questi arsenali, nei progetti francesi, non sarebbero dovuti essere separati dalle città che li ospitavano; rispetto al passato, quindi, vi era un'idea di militarizzazione di tutta l'area urbana, senza soluzioni di continuità tra il mondo militare e la sfera civile. Tale visione portò addirittura, come si analizzerà in seguito, al progetto di costruire una nuova grande città nel Golfo, in prossimità del nuovo arsenale: Napoleone avrebbe creato nel Golfo della Spezia il centro principale del suo potere militare. L'elaborazione del progetto si sviluppò quindi su tre fronti: l'arsenale navale e il sistema difensivo del Golfo, il miglioramento della rete viaria, di cui si è parlato nel precedente capitolo, e la possibilità di fondare una nuova città. Nel 1806 Napoleone istituì alla Spezia il Commissariato di Marina per il reclutamento di oltre mille uomini per la leva di mare; successivamente, l'11 Maggio del 1808 l'Imperatore emanò un decreto col quale si

stabiliva che “il porto della Spezia è dichiarato porto militare ed assimilato a quello di Lorient”³. Il 30 Maggio del 1808 Bonaparte istituì il VII Circondario Marittimo, che aveva come capoluogo La Spezia e il cui territorio si estendeva sino ad Orbetello⁴. Come si è visto, vi furono da parte dei francesi diversi sopralluoghi e rilevamenti cartografici nel Golfo, a partire dal 1806. In quell’anno giunsero alla Spezia due tra le più alte personalità dei *Ponts et Chaussées*, inviate dal Ministero dell’Interno: il Direttore della Scuola del Corpo, Prony, e Sganzin, uno dei suoi Ispettori Generali. Essi realizzarono un resoconto molto dettagliato⁵, che suscitò vivo

³ Paris, Archives Nationales, *Marine* DD/2/807. Decreto di Napoleone I, Bayonne, 11 Maggio 1808, in C. Corradi, *La percezione del Golfo della Spezia nella difesa della Repubblica di Genova e nella politica navale dell’impero napoleonico: due strategie a confronto (1793-1814)*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Pisa, Facoltà di Scienze Politiche, Anno Accademico 2000/2001.

⁴ *Ibidem*. Decreto di Napoleone I, Bayonne, 30 Maggio 1808.

⁵ Genova, Archivio di Stato, *Marittimarum*, 1750. Mémoire sur l’utilité que présente à la Marine de S.M. la Préfecture Maritime de Gênes. Présenté à S.M. l’Empereur des français et Roi d’Italie par le

interesse nei francesi; l'interesse crebbe soprattutto dopo la "Mémoire" del Prefetto marittimo di Genova Lescallier, il quale elogiò le qualità del porto genovese, specificando però che soltanto il Golfo spezzino possedeva determinate caratteristiche atte ad ospitare un arsenale militare di grandi dimensioni. Nel 1807 Hyacinte de Morlaincout, Colonnello del Genio Militare nominato Direttore delle Fortificazioni a Genova un anno prima, fornì un rapporto molto più preciso dei precedenti; la sua relazione era composta di sei capitoli e ben sedici carte, purtroppo andate perdute⁶. Il Morlaincout elogiò le caratteristiche del Golfo, definendolo ideale per la realizzazione di un arsenale per vari fattori, dalle dimensioni alle caratteristiche del clima, dalla possibilità di utilizzare le fortificazioni già esistenti fino alla peculiare posizione strategica,

Préfet Maritime du 7^{me} Arrondissement Maritime, Gênes, le 11 Avril 1806.

⁶ La copia originale della "Mémoire" è conservata a Vincennes, presso lo S.H.A.T. (Service Historique Armée de Terre), M.R. 1400/39.

oltre alla difficoltà di attacco. Egli pensò inoltre di integrare la città all'interno della futura struttura portuale, distinguendosi, in ciò, dai futuri progetti napoleonici e preunitari, ed elaborando una concezione progettuale che riguardo a questo tema troverà delle corrispondenze nei futuri disegni del 1860-61 di Domenico Chiodo. Il Colonnello elaborò anche un preventivo di spesa di 1.145.000 Franchi, destinati a difendere il Golfo per mare con l'utilizzo di un totale di 1.680 uomini e di 138 pezzi di artiglieria, divisi tra le varie opere di fortificazione già presenti sul territorio. Per la difesa via terra, invece, egli calcolò una spesa di ben 2.900.000 Franchi, con 2.960 uomini impiegati e 140 pezzi di artiglieria, divisi in tre zone: le alture dell'est dinanzi la Toscana, le alture del nord dinanzi Parma e Piacenza e le alture dell'ovest sul promontorio delle anse. Tuttavia, rendendosi conto che la realizzazione completa di tali opere di difesa avrebbe comportato per l'Impero una spesa ingente, Morlincout calcolò poi un altro

preventivo che comprendeva soltanto le opere più urgenti, e raggiunse un totale di spesa di 700.000 Franchi, di cui 500.000 per le fortificazioni e 200.000 per gli edifici. Come si può notare da questi minuziosi calcoli, la descrizione di Morlaincout si differenziava dalle precedenti perché aveva già i connotati del progetto e descriveva la costruzione dell'arsenale non più come una pura ipotesi, bensì come un'opera di quasi certa realizzazione. Il decreto Imperiale dell'11 Maggio 1808, precedentemente citato, era un altro segnale in tal senso, considerando che all'art. 3 recitava: “da quando il porto della Spezia sarà in attività, il porto di Genova verrà considerato come quello di Marsiglia ed interamente dedicato al commercio”. Inoltre, l'art. 4 prevedeva che il Ministro della Guerra avrebbe presentato un progetto “per le fortificazioni alla difesa del porto della Spezia” ed effettuato “un rilievo di tutto il Golfo e del terreno comprese le coste”. Infine alla Spezia, secondo l'art. 5, vi sarebbero state “un Comandante d'Armi di

seconda classe, un Sotto-direttore d'Artiglieria ed un Sotto-direttore del Genio". Le intenzioni di Napoleone erano ormai palesi: in una lettera del 28 Maggio 1808 indirizzata al Ministro dell'Interno Cretet, egli disse testualmente: "mon intention est d'etablir à La Spezia un autre Toulon"⁷. Il decreto riguardante il VII Circondario Marittimo, del 30 Maggio 1808, stabiliva già alcuni punti importanti della gestione del futuro arsenale, come l'organizzazione della forza lavoro, e ordinava addirittura alcune scadenze relative all'inizio della costruzione di "un vascello da 80, una fregata e due bricks" entro il 1° Agosto, prevedendo l'avvio delle realizzazioni di "un altro vascello dal 1° Settembre, un terzo dal 1° Ottobre, un quarto dal 1° Novembre". Queste scadenze, ovviamente, erano impossibili da rispettare: il Prefetto Marittimo Lescallier, nella sua corrispondenza con le autorità centrali

⁷ Genova, Archivio di Stato, *Prefettura Francese*, 1347. Extrait conforme d'une lettre de Sa Majesté à S.E. le Ministre de l'Interieur. Signé Montalivet, Bayonne le 28 Mai 1808.

dell'Impero, spiegò che tale progetto avrebbe richiesto del tempo⁸; consigliò inoltre l'invio di un Ingegnere dei *Ponts et Chaussées*, esperto in idraulica, in grado di elaborare una stima dei terreni da acquistare e di realizzare una pianta dell'arsenale. Ciò nondimeno, il Governo imperiale cercò di individuare celermente il sito più adatto alla collocazione dell'arsenale, stabilendo con un altro decreto del 10 Giugno⁹ che “l'edificio del Lazzaretto, il Convento delle Grazie, il forte Santa Maria, sono messi a disposizione della Marina per servire come magazzini e stabilimenti dell'arsenale”. In tale decreto inoltre si stabilì la costruzione di fortificazioni sul punto dominante della Castellana, sul punto culminante dell'isola Palmaria e sull'isola del Tino, oltre a quella di una batteria sulla punta di Maralunga.

⁸ Genova, Archivio di Stato, *Archivio Segreto*, 1750. Note sur le Golphe de La Spezia, par le Préfet du 7 ème Arrondissement Maritime, Monsieur Lescallier. Gene, le 25 Mai 1808.

⁹ Paris, Archives Nationales, *Marine* DD/2/807. Decreto di Napoleone I, Bayonne, 10 Giugno 1808, in C. Corradi, *op. cit.*



Fig. 7 – Golfo della Spezia con l’indicazione delle principali località interessate da progetti per la realizzazione di un arsenale (elaborazione dell’autore).

In questo periodo furono molte le soluzioni prospettate dagli esperti in merito all’organizzazione della difesa via mare: Francesco Pezzi, capo della commissione di Ufficiali del Genio Militare, Gratien LePère, Ingegnere in Capo del Dipartimento degli Appennini, e l’Ingegnere Militare Chasseloup-Laubat elaborarono piani diversi da quello del Morlincout e spesso entrarono in contrasto fra loro. Da sottolineare che proprio Chasseloup-Laubat progettò un’opera che avrebbe dovuto sbarrare l’entrata del Golfo, con un forte costruito sul fondo del mare, sporgente dall’acqua su due

piani, e difeso da postazioni d'artiglieria¹⁰. Di notevole importanza fu l'opera di studio svolta dall'Ingegnere dei Ponts et Chaussées Chabrol de Volvic. Egli escluse l'utilizzo dell'ansa di Panigaglia, e indicò le anse delle Grazie, del Varignano e della Castagna come sedi maggiormente idonee per la costruzione degli stabilimenti; in particolare, la maggior parte di questi si sarebbero dovuti concentrare alle Grazie, mentre nel Lazzaretto del Varignano si sarebbero dovuti collocare il magazzino generale e la corderia, oltre agli edifici della direzione dell'artiglieria e di quella dei viveri. Il fondo della baia delle Grazie sarebbe stato colmato con i materiali derivanti dagli scavi nelle montagne antistanti, volti ad ottenere più spazio, e qui si sarebbero poi collocate le officine e i capannoni su una doppia banchina, oltre che la guarnitura, la veleria, la fabbrica di pulegge, una rimessa per

¹⁰ Vincennes, S.H.A.T. (Service Historique Armée de Terre), B.G. , atlas 244, in C. Corradi, *op. cit.*

canotti e scialuppe e un edificio per l'alberatura. La riva del promontorio del Varignano avrebbe inoltre ospitato le forge e gli edifici della direzione delle costruzioni. Lo studio di Chabrol de Volvic prevedeva una spesa di 7.191.000 Franchi¹¹. A tale piano si aggiunse quello elaborato dalla commissione nominata dal successore di Lescallier, Dordelin, formata da LePère, Pestel, Chabert, Delacour e Tagliafichi: la relazione, presentata il 2 Agosto del 1808, conteneva la quantificazione dell'area necessaria alla realizzazione dell'opera, prevedendo quindi la quantità di terreno da acquistare o espropriare; tale area corrispondeva a circa 3.369,4 tese, pari a 6.665,5 metri, solo 3.173 dei quali sarebbero stati utilizzabili, a causa della ripidità delle montagne

¹¹ *Dévis estimatif des dépenses pour l'établissement d'un arsenal maritime dans le Golfe de la Spezia*, in *Inventaire des plans, dessins, mémoire relatifs à la reconnaissance du Golfe de la Spezia, faite en juillet 1808 par M. Chabrol, préfet de Montenotte*, allegato alla *Mémoire sur le Golfe de la Spezia*, s.d. ma 1808, conservata presso l'Archivio di Stato di Genova, *Prefettura Francese* 1426.

che circondavano le anse¹². Nel Settembre del 1808, il Ministro della Marina e delle Colonie sottopose all'attenzione dell'Imperatore un "rapporto sui due progetti presentati per il porto della Spezia"¹³, consigliando di respingerli entrambi a causa delle spese troppo elevate, per analizzare un nuovo progetto avanzato da Sganzin e "aggiornare i lavori sino all'esame in loco di un Ingegnere abile e scelto". Si giunse infine ad inviare nel Golfo due missioni: l'una era finalizzata ad ottenere una pianta precisa e completa delle anse di Panigaglia, delle Grazie, del Varignano e della Castagna; l'altra aveva invece lo scopo di elaborare un progetto definitivo per la costruzione dell'arsenale. La prima missione fu eseguita dalla Brigata Topografica del Genio Militare, guidata dal Capitano Clerc, capo

¹² Paris, Archives Nationales, *Marine* DD/2/807. Rapport sur les diverses question contenues dans la dépêche de S.E. du 14 Juillet 1808, relative aux établissement maritimes du port de la Spezia. Signé Dordelin, La Spezia, le 2 Août 1808, in C. Corradi, *op. cit.*

¹³ *Ibidem*. Rapport à Sa Majesté, s.a. ma, Ministro della Marina e delle Colonie, Paris, le 14 Septémbre 1808.

della topografia alla Scuola Politecnica. Per realizzare le misurazioni fu utilizzato il metodo delle curve di livello, con l'ausilio di strumenti innovativi, in particolare di una bussola dotata di una livella a bolla d'aria che consentiva contemporaneamente le operazioni del rilevamento (orizzontale) e del livellamento (verticale).



Fig. 8 – *Rilievo del sito spezzino effettuato nel 1811 tramite le misurazioni effettuate dalla Brigata Topografica guidata dal Cap. P.A. Clerc (rielaborazione dell'autore).*

Al termine delle rilevazioni fu realizzato un plastico della costa occidentale del Golfo, presentato all'Imperatore nel palazzo delle Tuileries¹⁴. La seconda missione, svolta dalla commissione guidata dall'Ingegnere Pierre Emmanuel Viotte, ebbe quindi il vantaggio di avere a disposizione un quadro molto preciso del territorio, anche se, per motivi burocratici, in principio fu difficile utilizzare i dati elaborati dalla Brigata Topografica. Viotte, giunto nel Golfo il 13 Marzo del 1809, riuscì quindi ad inviare una relazione soltanto cinque mesi più tardi; in questa erano però contenuti aspetti innovativi rispetto ai precedenti progetti. L'Ingegnere, infatti, era contrario all'utilizzo della punta del Pezzino, sia a causa dello scarso spazio a disposizione, sia per l'infelice posizione geografica che esponeva tale zona alle intemperie. Egli indicò invece come luogo molto favorevole la punta del Lazzaretto, nella quale sarebbero stati

¹⁴ P. Prost, *Les forteresses de l'empire: fortifications, villes de guerre et arsenaux napoléoniens*, Editions du Moniteur, Paris 1991, pag. 129.

collocati anche gli uffici amministrativi e le caserme. Il fulcro dell'opera sarebbe però stato rappresentato dall'ansa delle Grazie, che avrebbe ospitato sei scali di costruzione e due doppi bacini di carenaggio a ventaglio¹⁵. Lungo la riva sarebbero stati collocati i magazzini, le officine e i capannoni. L'ansa del Varignano sarebbe invece stata la sede delle residue costruzioni; avrebbe svolto la funzione di porto per i bastimenti di servizio, ed ospitato il parco legname, la fossa e l'officina per l'alberatura e le restanti officine. Le opere che richiedevano un isolamento dal contesto dell'arsenale sarebbero invece state poste lungo il lato occidentale del Golfo: il parco artiglieria e la polveriera a Panigaglia, il parco viveri a Fezzano, l'ospedale della Marina presso Cadimare. La difesa sarebbe stata organizzata con forti staccati,

¹⁵ P. Prost, *Les arsenaux napoleoniens en Europe*, in "L'aspetto della città, piacevole da tutte le parti sarebbe magnifico: Il Golfo della Spezia dalla Repubblica Ligure all'Arsenale Militare Marittimo", Atti del Convegno di Studi, 1° Giugno 2001, Villa Marigola-Lerici, volume edito dall'Archivio di Stato della Spezia.

collocati sulle alture circostanti, che avrebbero permesso di sparare a fuoco incrociato. L'Ingegnere era quindi in procinto di elaborare un Piano Generale corredato da misurazioni molto precise, piante e stime economiche, ma fu inopinatamente convocato a Parigi nel Dicembre del 1809; qui, il *Conseil des Travaux maritimes* lo invitò ad occupare soltanto due anse, quella delle Grazie e quella del Varignano. Il Viotte elaborò nei primi mesi del 1810 il *Projét de port militaire au Golphe de La Spezzia* [sic]¹⁶, nel quale si destinava ai cosiddetti “*établissements divers*” l'ansa della Castagna, risparmiando così sulle cinte di difesa, in quanto anche tali opere sarebbero state racchiuse nella stessa cinta dell'arsenale.

¹⁶ Paris, Archives Nationales, *Marine* G 219, n. 4A, 4B, 4C. (In P. Prost, *Les forteresses de l'empire: fortifications, villes de guerre et arsenaux napoléoniens*, Editions du moniteur, Paris 1991, pag. 127), in C. Corradi, *op. cit.*



Fig. 9 – E. Viotte, *Progetto per la creazione di un arsenale militare marittimo nel Golfo della Spezia*, 1810.

La spesa totale sarebbe stata di 11.500.000 Franchi; tuttavia il Viotte presentò anche altri due progetti, che avrebbero comportato rispettivamente una spesa di 7.300.000 e di 6.870.000 Franchi¹⁷. Riguardo tali progetti

¹⁷ Paris, Archives Nationales, *Marine* DD/2/807. Rapport à l'Empereur sur le Projét d'établissement maritime à La Spezia, par le Conseil des Travaux maritime. Paris, Août 1810, pag. 2, in C. Corradi, *op. cit.*

alternativi, si può notare che il *Projet 1* individuava la zona di costruzione degli scali nell'ansa del Lazzaretto, mentre nel *Projet 2* gli scali sarebbero stati costruiti sulla punta di Santa Maria.



Fig. 10 – E. Viotte, *Projet 1*, 1810.

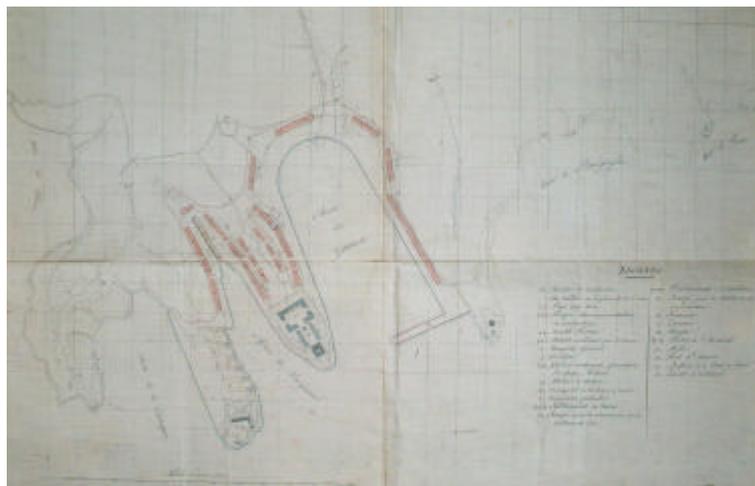


Fig. 11 – E. Viotte, *Projet 2*, 1810.

La preferenza del *Conseil* parve indirizzarsi verso il secondo progetto, il quale era più economico e avrebbe comunque potuto garantire la realizzazione di un'opera imponente e funzionale. Come si è detto in precedenza, accanto al miglioramento della rete viaria ed al progetto di costruzione dell'arsenale, i francesi realizzarono anche un disegno per l'edificazione di una città; l'Imperatore voleva costruire nel Golfo una nuova realtà urbana, la capitale militare del suo Impero. Nel nuovo capoluogo del Dipartimento degli Appennini sarebbero state trasferite la Prefettura, dipendente dal Ministero dell'Interno, e la Prefettura Marittima, dipendente dal Ministero della Marina; solo successivamente al trasferimento degli uffici suddetti sarebbe stato favorito il popolamento della città da parte degli abitanti delle zone circostanti. La scelta del Ministro dell'Interno Cretet cadde nuovamente sull'Ingegnere Chabrol de Volvic, il quale fu incaricato di esaminare la zona e redigere un

rapporto nel più breve tempo possibile¹⁸. L'Ingegnere individuò la zona della punta della Castagna come la più idonea per ospitare la nuova città, viste le caratteristiche del terreno e, fattore non trascurabile, la presenza di panorami gradevoli e pittoreschi¹⁹. Naturalmente, per invitare la popolazione circostante a trasferirsi sarebbero state necessarie certezze riguardanti le prospettive economiche; perciò, Chabrol de Volvic elaborò una previsione di sviluppo futuro fondato, oltre che sull'arsenale, sullo sfruttamento dei marmi delle zone limitrofe e sulla fabbricazione delle tele da vela. Inoltre, egli pensò di deviare il corso del fiume Vara, affluente del Magra, per sviluppare una forza motrice in grado di alimentare numerosi opifici collegati alla città. Il progetto comprendeva un preventivo di spesa di

¹⁸ La lettera inviata da Cretet a Chabrol de Volvic è conservata presso: Genova, Archivio di Stato, *Prefettura Francese*, 1426. Lettera del ministro dell'Interno, Cretet, a Mr. il Prefetto del Dipartimento di Montenotte, Chabrol de Volvic. Paris, 16 Giugno 1808. (Copia conforme in Paris, Archives Nationales, F 14. 1119).

¹⁹ C. Corradi, *op. cit.*

4.870.000 Franchi. Successivamente anche Gratien LePère, già menzionato a proposito del progetto di arsenale, e Eugène Delmas, Ingegnere del Genio Militare ed Aiutante di campo del Principe Governatore al di là delle Alpi, elaborarono due progetti riguardanti la città; risultò importante soprattutto il secondo, poiché fu l'unico a contenere una planimetria della futura città²⁰. Il LePère individuò come zona di edificazione il versante meridionale delle montagne che si estendevano dalla baia dell'Olivo sino a Portovenere; il Delmas, invece, ritenne più adatta, come Chabrol de Volvic, la punta della Castagna. Il progetto di costruire una città di grande importanza era certamente affascinante, e di certo avrebbe cambiato per sempre la storia del Golfo; presto, però, tale idea venne abbandonata a causa delle difficoltà nel rispetto dei tempi di

²⁰ Genova, Archivio di Stato, *Prefettura Francese*, 1426. Lettera del ministro dell'Interno, Cretet, a Mr. il Prefetto del Dipartimento di Montenotte, Chabrol de Volvic. Paris, 16 Giugno 1808. (Copia conforme in Paris, Archives Nationales, F 14. 1119).

progettazione dell'arsenale. Naturalmente, non sarebbe potuta esistere la *Napoleonville* italiana se prima non fosse stata realizzata compiutamente la struttura fondante del progetto di trasformazione del Golfo della Spezia. Come è noto, il grande arsenale napoleonico non fu mai realizzato: dopo le prime avvisaglie del 1811, anno in cui cominciarono a pesare sulla Francia gli effetti economici del blocco continentale, nel 1812 La Spezia perse improvvisamente ogni velleità di divenire il centro amministrativo della Liguria orientale. Il Decreto Imperiale del 17 Marzo relegò il Golfo, presso cui si sarebbe dovuta trasferire da Chiavari la Prefettura del Dipartimento degli Appennini, a semplice Sottoprefettura (affidata al Conte Santorre di Santarosa); nello stesso Decreto si stabilì inoltre che la Prefettura Marittima del 7° *Arrondissement* sarebbe stata trasferita a Genova. Il declino dell'Impero Francese successivo alla campagna di Russia inferse il colpo di grazia definitivo ai programmi di sviluppo del Golfo, rimasti

sostanzialmente lettera morta se si escludono lo sviluppo della rete viaria e le fortificazioni rappresentate dalle batterie di Lerici, di Santa Teresa e della Castagna, e la parziale realizzazione del Forte Napoleone sul monte Castellana. Il 24 Marzo del 1814 le truppe austriache entrarono alla Spezia, e cinque giorni più tardi giunse la flotta inglese di Lord Bentinck: entrambe le spedizioni superarono le scarse resistenze francesi, e all'inizio di Aprile gli inglesi minarono e fecero saltare il Forte San Gerolamo presso Marola e la Torre di Sant'Andrea al Pezzino, nell'area fra Le Grazie e Fezzano. Il 26 Aprile venne ripristinata la Repubblica di Genova, con Girolamo Serra come Presidente del Governo Provvisorio, che adottò la costituzione del 1576. Il Congresso di Vienna trasferì il territorio genovese ai Savoia; successivamente, con Regio Editto del 27 Febbraio, fu istituita la "Provincia del Levante, con giurisdizione da Portofino a Sarzana, con capoluogo La Spezia". Le ragioni che avevano spinto i francesi a considerare il Golfo come un

luogo atto ad ospitare un grande arsenale militare marittimo furono in sostanza simili a quelle che spinsero il Regno di Sardegna a progettare un'idea simile. Infatti, il Regno Sabauda aveva la necessità di ampliare notevolmente la propria flotta navale, e il Golfo era una delle poche sedi adatte per un'attività del genere. Negli anni '40 tornò quindi alla ribalta l'idea di fare della Spezia la sede di un arsenale, e un progetto in tal senso venne presentato nel 1854 dall'Ingegnere Rendel.

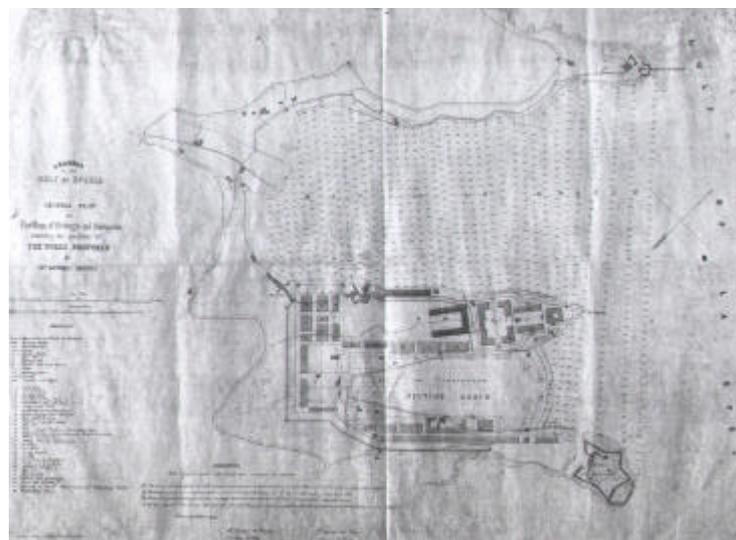


Fig. 12 – J.M. Rendel, *Arsenal in the Gulf of La Spezia*,
General plan of the maps of Le Grazie and Varignano,
showing the position of the works proposed in the M.

Rendels Report, 1854.

Tale progetto, che designava come sede di realizzazione l'ansa del Varignano e prevedeva un costo di circa 10 milioni di lire, venne però accantonato dopo la partecipazione del Piemonte alla guerra di Crimea, viste le ingenti spese sostenute dal Regno. Il 4 Luglio 1857, dopo un'aspra battaglia in Parlamento, venne finalmente approvata la legge n. 2257, fortemente voluta da Cavour, che decretava il trasferimento della Regia Marina da Genova alla Spezia. Due anni più tardi, una Commissione mista di esponenti del Genio e della Marina giudicò inadeguato il progetto Rendel, presentando poi nel Gennaio del 1860 un nuovo disegno, che prevedeva un arsenale allargato all'ansa delle Grazie e non più limitato al Varignano. Il periodo successivo fu quello che portò, con l'unità d'Italia, ai progetti dell'Ingegnere Domenico Chiodo, realizzati con l'appoggio totale di Cavour, il quale però non ebbe la soddisfazione di vedere la conclusione dell'iter parlamentare della legge che autorizzava i finanziamenti per la

realizzazione dell'Arsenale, approvata il 13 Luglio 1861: il grande statista piemontese era infatti deceduto nel mese di Giugno. Come si vedrà, questo fu il punto di partenza della realizzazione di un'opera straordinaria per l'epoca, tanto da essere considerata la più grande opera dell'800 dopo il Canale di Suez.

Capitolo III

Il progetto di Chiodo e la realizzazione dell'Arsenale.

3.1 Il progetto di Domenico Chiodo.

L'ingresso di Cavour nel Governo determinò un forte impulso all'economia del Regno Sabauda. Il Conte Camillo Benso ebbe inizialmente in gestione il portafoglio dell'Agricoltura, Commercio e Marina, per poi assumere *ad interim* il portafoglio delle Finanze. Nel Febbraio del 1852 il Ministero dell'Agricoltura, Commercio e Marina fu abolito e venne stabilita la creazione del Ministero del Commercio, Marina e Finanze, il cui portafoglio rimase a Cavour. Dopo aver contribuito al miglioramento del bilancio statale, Cavour divenne Primo Ministro nel Novembre del 1852, e fu uno dei principali propugnatori della

necessità della costruzione di un arsenale militare nel Golfo. Tre anni prima, il Regio Decreto del 30 Maggio 1849 aveva stabilito la realizzazione di tale opera nelle anse delle Grazie e del Varignano, secondo il progetto dell'Ufficiale del Genio Damiano Sauli¹. Tale disegno era ancorato ad una concezione riduttiva del ruolo della marina, ed era quindi un progetto chiaramente di basso profilo rispetto alle esigenze di una forza armata moderna. Vi furono quindi, per diversi anni, notevoli discussioni e divergenze sull'opportunità di costruire un arsenale nel Golfo della Spezia e sull'adeguatezza del progetto. Alla fine la legge 4 Luglio 1857, n. 2257, trasferì la Regia Marina alla Spezia, ma particolarmente importante risultò l'opera del ministro della Guerra Alfonso La Marmora nell'Ottobre del 1859: egli infatti, dopo una fase di stallo, riuscì ad ottenere il

¹ E. Di Marino, *Le perizie di esproprio dell'Arsenale della Spezia*, in *Entrate in Mostra. Viaggio nella Spezia dell'Ottocento attraverso i documenti fiscali*, volume edito in occasione della mostra tenutasi presso Villa Marigola-Lerici, a cura della Agenzia delle Entrate-Direzione Regionale della Liguria, Aprile 2004, pag. 49.

rifinanziamento della legge, e dispose una revisione dei progetti esistenti da effettuarsi tramite una commissione di tecnici, alla guida della quale fu posto il Maggiore del Genio Navale Domenico Chiodo. La guerra aveva causato una fase di stallo nei lavori, per i quali vi era già stata una spesa di Lire 1.150.000, ed erano cambiate, nel frattempo, le esigenze e gli obiettivi dello Stato, e con esse naturalmente le opportunità di sviluppo dell'industria bellica. Il maggiore Chiodo giudicò l'ansa del Varignano troppo piccola per poter ospitare il futuro Arsenale, viste anche le nuove esigenze di una Marina Militare forte per uno Stato in crescita. Inoltre, la zona del Varignano fu considerata inadeguata anche per l'esposizione ai venti e per la scarsa possibilità di difesa da eventuali bombardamenti navali. Chiodo propose perciò di puntare sulla zona compresa tra La Spezia e San Vito, che aveva il vantaggio di comprendere un'area pianeggiante di adeguata grandezza senza il bisogno di costosi sbancamenti, e assicurava la possibilità di futuri

ampliamenti. Tale area, inoltre, era maggiormente protetta dal mare e dai venti, oltre ad essere più facilmente difendibile dagli attacchi esterni. Questo disegno fu presentato nel progetto del 14 Aprile 1860. L'Arsenale sarebbe stato costituito da una darsena di 180 x 400 metri, quattro bacini di carenaggio, 7 scali di costruzioni navali, una veleria, una corderia e varie officine. Il territorio coperto dall'opera sarebbe ammontato a 41,8 ettari, per una spesa di circa 28 milioni di Lire e cinque anni di lavori². Il 22 Aprile, Chiado ebbe un colloquio con Camillo Benso conte di Cavour, allora Ministro della Marina, sul Colle dei Cappuccini³, e i due furono d'accordo sulla necessità di un approfondimento tecnico, e in particolare sulla realizzazione di trivellazioni per appurare quale fosse il terreno più adatto alla costruzione dei bacini. Il 1° Agosto Chiado

² G. Galuppini, *L'Arsenale di La Spezia nel centenario della sua inaugurazione*. Estratto dal fascicolo di Luglio-Agosto 1969 della *Rivista Marittima*, edita dallo Stato Maggiore della Marina, pag. 27.

³ Al principio della scalinata della Cattedrale della Spezia è affissa una lapide che commemora l'evento.

presentò un progetto di 76 pagine, 32 delle quali riguardanti le trivellazioni, in cui prevede la costruzione di una seconda darsena di 360 x 150 metri, destinata alle riparazioni; la prima darsena, invece, sarebbe stata di 360 x 180 metri, e sarebbe stata spostata verso la collina⁴. Per quanto riguardava i quattro bacini, invece, le trivellazioni nn. 21, 22, 50, 58, 66, 67, 68, 69, 70 avevano dato i risultati più incoraggianti. Vennero scelti nove scali di costruzione, e in futuro il progetto avrebbe consentito l'aggiunta di ulteriori tre bacini e uno scalo di costruzione. I magazzini da polvere per la dotazione dei bastimenti da guerra furono collocati a Panigaglia, mentre i magazzini di riserva furono destinati alla zona di Acquasanta⁵, dove era prevista anche la realizzazione di fosse

⁴ G. Galuppini, *op. cit.*, pag. 28.

⁵ Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881. Una copia delle relazioni è conservata, con il relativo *Atlante*, presso il Genio Militare della Spezia.

d'immersione per la conservazione dei legnami; a Marola sarebbe stata realizzata una colmata a mare per lo stoccaggio del carbone e dei viveri. A Nord sarebbero state invece costruite due caserme con la piazza d'armi. Il progetto comprendeva un'area di 63,585 ettari, per una spesa di 28 milioni e un tempo di esecuzione di sei anni, con la possibilità di poter utilizzare i manufatti indispensabili al trasferimento della Marina sin dalla fine del quarto anno. Tale progetto subì alcune modifiche presentate il 1°Aprile 1861, con un incremento della spesa fino a 39 milioni. Vennero previsti uno spostamento di circa 25 metri del muro di cinta verso la città, la realizzazione di una piazza e di una strada di accesso all'Arsenale dalla città, l'aumento della larghezza della seconda darsena e l'inclusione nel piano generale della piazza d'armi, a nord-ovest della quale sarebbero sorte le caserme dei Marinai e della Fanteria. Dopo l'esame della Commissione presieduta dal Generale L.F. Menabrea, il 25 Maggio vennero suggeriti ulteriori interventi di

ampliamento, e il 20 Luglio si giunse alla presentazione del terzo progetto, in cui era prevista una spesa di 46 milioni.



Fig. 13 – Genio Militare, *Topografia della zona di terreno da occupare per la costruzione del R. Arsenal della Spezia, 1860.*

Con la Legge n. 136 del 28 Luglio 1861 vennero ufficializzati i “lavori di costruzione e acquisti relativi all’Arsenale della Spezia del Dipartimento Marittimo Settentrionale, fra la città della Spezia e il paese di San Vito”. Lo stesso giorno venne emanato il Regio Decreto che stabilì gli espropri dei terreni necessari all’edificazione dell’opera; un altro decreto a completamento del primo fu emanato il 10 Aprile 1862. Il 18 Agosto 1861, con Regio Decreto n. 206, venne istituita alla Spezia una Direzione Straordinaria del Genio Militare, di cui il Luogotenente Colonnello Chiodo fu nominato Direttore; il 20 Novembre dello stesso anno Chiodo fu promosso Colonnello. Il 20 Dicembre del 1861 il progetto assunse una fisionomia definitiva: esso prevedeva due darsene con sponde murate, rispettivamente di 420 x 200 metri e di 390 x 200 metri, quattro bacini di carenaggio in muratura, due dei quali lunghi 110 metri e due lunghi 132 metri, con un’altezza d’acqua di 9,15 metri; l’area detta “di ampliamento”, compresa entro il muro di cinta,

avrebbe permesso la realizzazione di ulteriori sei bacini di carenaggio, officine e magazzini come estensione della seconda darsena, che comprendeva nella sponda di ponente due cisterne della capacità di 26.000 metri cubi d'acqua ciascuna⁶. Erano inoltre previsti nove scali di costruzione di cui tre centrali, lunghi 120 metri, e sei laterali, tre per lato, lunghi 100 metri. Il progetto comprendeva i fabbricati per la Direzione, gli Uffici, i magazzini e le officine. L'opera, che raggiungeva i 165,49 ettari di estensione, veniva completata dalla realizzazione del Cantiere di San Bartolomeo, che avrebbe svolto le principali funzioni nell'attesa della fine dei lavori di edificazione dell'Arsenale⁷.

⁶ Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881.

⁷ *Ibidem*.



Fig. 14 – D. Chiodo, *Progetto dell’Arsenale Marittimo nel Golfo della Spezia*, 1861.

La costruzione di un cantiere sulla riva orientale del Golfo, circa a metà fra La Spezia e Lerici, era già stata ideata dall’Ingegnere Pascal, ma la morte di Cavour aveva bloccato la realizzazione. Nel 1861, però, emerse l’esigenza di costruire nuovi vascelli di linea: l’impossibilità di costruirli a Genova o a Castellammare diede nuovo impulso

alla edificazione del Cantiere. Il Cantiere, la cui costruzione era cominciata il 14 Aprile 1862⁸, venne completato nel 1869, per una spesa di Lire 4.924.000⁹. Esso comprendeva: due scali da costruzione di 100 metri ciascuno, uno scalo di alaggio a strisciamento (per navi da 90 metri e 3.000 tonnellate) e uno a rotaie (per navi di 80 metri e 1.200 tonnellate), oltre a vari fabbricati per uffici, tettoie da lavoro, officine e magazzini di esercizio. Inoltre, fu realizzata una via ferrata per congiungere il Cantiere con la città e l'Arsenale. Il 20 Ottobre del 1871 fu varata nel Cantiere la nave "Palestro", la prima di questo genere ad essere realizzata alla Spezia. Per quanto concerne la diga foranea, Chiodo aveva previsto di realizzarla tra la penisola di Maralunga e Punta Scuola in Palmaria, con il collocamento di batterie antinave a Maralunga (con due cannoni da 343 mm, tre da 149 mm e tre da 57 mm a tiro rapido) e della Torre Umberto I a Punta Scuola (con una

⁸ *Ibidem*, pagg. 47-50.

⁹ *Ibidem*, pag. 17.

cupola corazzata armata di due cannoni del peso di 120 tonnellate ciascuno, lunghi 14 metri e del calibro di 400 mm, ovvero con il calibro più alto dell'epoca)¹⁰. Tuttavia, il Generale Menabrea bocciò tale ipotesi e indicò l'area compresa tra Santa Teresa e Punta Castagna. Da notare che la prima ipotesi avrebbe probabilmente fornito una maggiore protezione della baia di Lerici dai venti di libeccio, oltre ad una rada con fondali più profondi che sarebbe stata certamente utile al futuro porto commerciale della città¹¹. Se alcuni hanno visto una sorta di continuità fra i progetti francesi e la realizzazione del disegno definitivo di Domenico Chiodo, a mio avviso è opportuno specificare che tale progetto fu invece un'opera assolutamente originale ed unica nel suo genere: se, infatti, i francesi volevano edificare alla Spezia un arsenale di grandi dimensioni per l'epoca, il Regno Sabaudò costruì un complesso eccezionale,

¹⁰ *Domenico Chiodo e La Spezia. Nella vita e nelle opere*, a cura della Cassa di Risparmio della Spezia, Luna Editore 1995, pag. 22.

¹¹ *Ibidem*.

senza eguali nel mondo per imponenza ed efficienza, e tanto più sbalorditivo se si pensa alla relativa celerità con la quale fu realizzato con gli esigui mezzi tecnici allora a disposizione. Per avere un'idea della modernità e della funzionalità dell'Arsenale progettato da Chiodo, basti pensare al fatto che questa struttura, costruita negli anni '60 dell'Ottocento, ha continuato a svolgere a pieno regime le sue funzioni mantenendo la sua fisionomia sino ad oggi, nonostante gli enormi cambiamenti sopravvenuti, in un secolo e mezzo, sia relativamente alle esigenze dell'industria bellica e della flotta, sia riguardo ai notevoli progressi nel campo della tecnologia. Nel 1866 il governo prussiano studiò il progetto spezzino come modello per la realizzazione di un porto militare a Kiel¹².

¹² T. Calderai, *Della vita e delle opere del commendatore Domenico Chiodo, maggiore generale del Genio*, Firenze, 1871, pag. 95, nota 31.

3.2 Le perizie di esproprio.

La zona di costruzione dell'Arsenale comprendeva diversi tipi di beni, dai terreni agli immobili, sia civili, sia religiosi. L'esproprio dei beni non fu semplice, soprattutto perché molti rifiutarono le somme offerte per concedere il proprio terreno o la propria casa; fu perciò necessario affrontare i ricorsi presso la Prefettura da parte di diversi cittadini. Nella tabella in appendice (Tavola I) vengono presentati i principali dati contenuti nelle perizie di esproprio, utili a fornire un'idea generale delle rendite fondiarie e immobiliari della zona e dei costi sostenuti dallo Stato per acquisire l'intera area. Le perizie furono elaborate in un periodo piuttosto breve dalla *Direzione straordinaria per i lavori marittimi*, guidata dal Tenente Colonnello Domenico Chiodo e di cui facevano parte il perito Allegro, il disegnatore Muledo e pochi altri

dipendenti civili¹³. Purtroppo, ad oggi è impossibile reperire almeno 22 perizie mancanti perché non versate presso l'Archivio, come si evince dal sistema di numerazione adottato, che non permette però di verificare la mancanza di perizie suppletive. Questi documenti sono molto utili perché, oltre a fornire dati interessanti dal punto di vista economico, forniscono una dettagliata mappatura di ogni terreno e fabbricato espropriati, e potrebbero permettere, quindi, una dettagliata ricostruzione della zona. Inoltre, ogni perizia è corredata da dati molto precisi sui vari tipi di coltivazioni esistenti, e sarà quindi possibile, in futuro, un'analisi completa dell'area dal punto di vista urbanistico, economico, geografico, botanico e architettonico, analisi già avviata da un gruppo di studiosi appartenenti al Centro di Ricerche Etnografiche e Storiche della

¹³ E. Di Marino, *op. cit.*, pag. 50.

Spezia¹⁴, che ha ricomposto la carta corografica dell'area prima della costruzione dell'Arsenale.

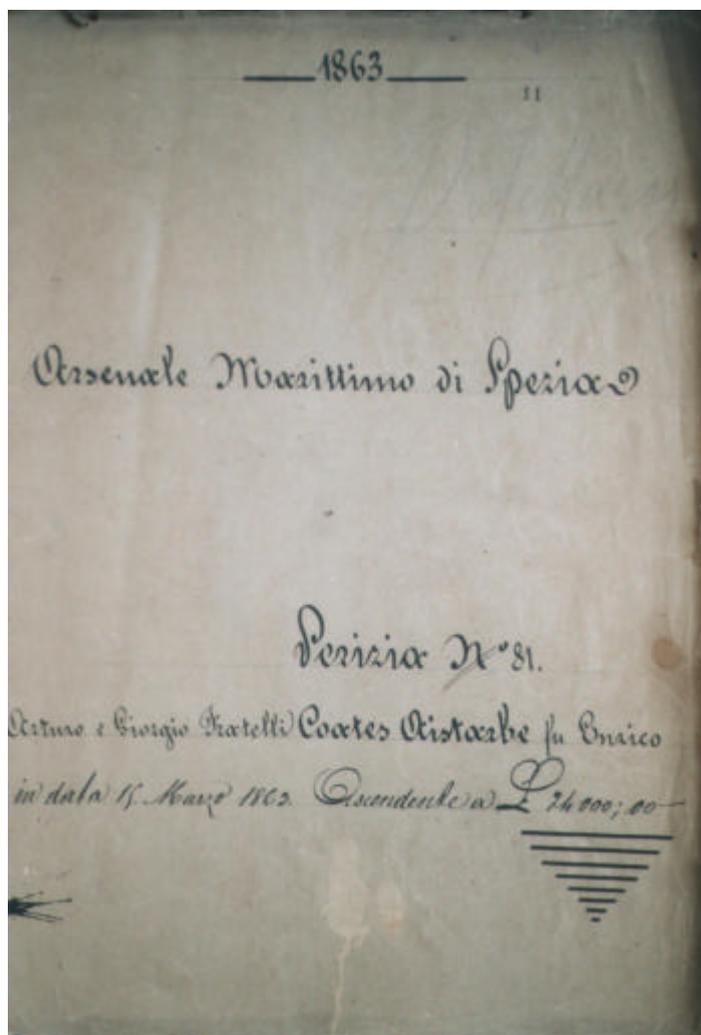


Fig. 15 – Frontespizio di una perizia di esproprio.

¹⁴ Il gruppo è formato da E. Di Marino, C. Falchi, O. Garbarino, F. Mariano, R. Marmorì, C. Nardini, R. Ricci, A. Rizzo e R. Spiller.



Fig. 16 – *Perizie di esproprio: terreno relativo al tratto di strada corrispondente all'attuale viale Garibaldi.*

La struttura delle perizie ha inoltre permesso l'individuazione di oltre 250 toponimi scomparsi e di oltre 650 nomi di persone, spesso con indicazioni rilevanti sulla loro professione o condizione sociale, che costituiscono un campione del 5% circa della popolazione cittadina del 1861¹⁵. Ogni perizia fornisce una descrizione dettagliata del bene, la descrizione delle operazioni effettuate per le valutazioni e i dati relativi alla misura e alla valutazione dei beni; a questo proposito, il reddito dominicale viene capitalizzato al tasso del 4% e il reddito dei

¹⁵ E. Di Marino, *op. cit.*, pag. 53.

fabbricati al 5%. Vengono poi illustrate le eventuali indennità relative ai raccolti pendenti e ai danni comportati dall'occupazione dell'immobile, oltre al valore di eventuali opere d'arte presenti nell'area e alla rendita di eventuali opifici; in alcuni casi dalla valutazione totale è detratta una quota relativa allo spoglio delle piante esistenti lasciate al proprietario come legna da fuoco.

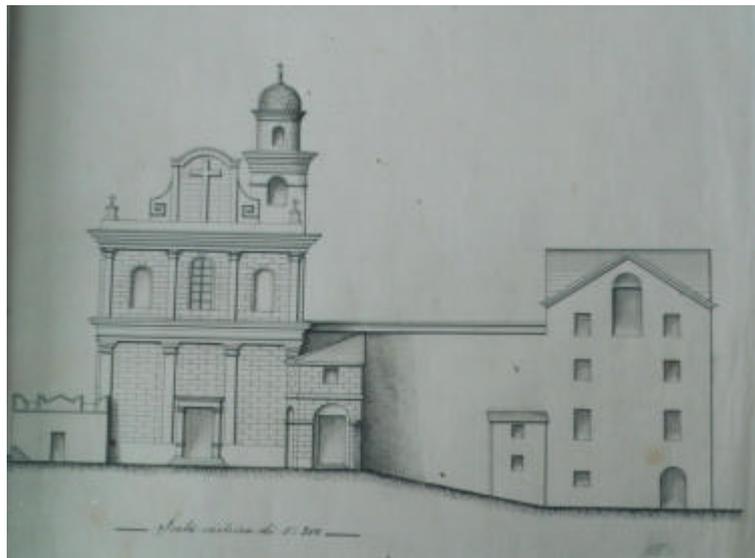


Fig. 17 – *Disegno della perizia relativa al Convento di San Francesco.*

Tutte le perizie sono firmate da Giuseppe Allegro, “Commissario Anziano Perito pel Regio Governo”, e da Domenico Chiodo. Nella Tabella

Il sono elaborate le somme dei valori relativi al totale delle perizie divise per busta. Il totale degli indennizzi per i terreni ammonta a 1.906.412,82 Lire, mentre il totale delle rendite fondiariae ammonta a 70.297,64 Lire. Per ciò che riguarda gli immobili, invece, rileviamo un totale indennizzi di 481.015,15 Lire e una rendita di 39.217,85 Lire. Il totale assoluto degli indennizzi è di Lire 2.387.428,32 Lire, mentre il totale delle rendite ammonta a 109.515,49 Lire. Si può effettuare una proiezione dei dati in nostro possesso per ottenere un totale approssimativo della spesa per gli indennizzi comprendente i dati relativi alle perizie mancanti. Le perizie presenti all'Archivio di Stato della Spezia sono 273, mentre quelle mancanti, come detto, risultano essere 22. Se si calcolano le medie per perizia relative a tutti e quattro i dati, si ottengono le seguenti cifre: 6.983,20 Lire di indennizzo terreno; 1.761,96 Lire di indennizzo immobili; 257,50 Lire di rendita fondiaria; 143,66 Lire di rendita immobiliare. Moltiplicando tali medie per

il numero delle perizie totali comprensivo delle 22 sicuramente mancanti, ovvero per un totale di 295 perizie, si ottengono i seguenti totali: 2.060.094 Lire di indennizzi terreni; 519.778,20 Lire di indennizzi immobili; 75.962,50 Lire di rendite fondiarie; 42.379,70 Lire di rendite immobili. Il totale indennizzi così calcolato ammonta a 2.579.872,20 Lire, mentre il totale rendite è pari a 118.342,2 Lire.

Tabella II

Somme divise per buste

Valori espressi in Lire

| Busta | Ind Terreni | Ind Immobili | Ren Terreni | Ren Immobili |
|--------------|--------------------|---------------------|--------------------|---------------------|
| Busta 1 | 171.278,8 | 96.565,32 | 6.803,95 | 3.693,62 |
| Busta 2 | 284.945,9 | 13.117,2 | 9.910,08 | 634,02 |
| Busta 3 | 194.681 | 24.625,02 | 9.111,89 | 1.259,35 |
| Busta 4 | 357.445,9 | 25.533,98 | 13.545,74 | 1.180,85 |
| Busta 5 | 313.046,4 | 86.244,41 | 15.025,92 | 3.724,39 |
| Busta 6 | 249.019,89 | 44.357,13 | 5.826,29 | 2.658,97 |
| Busta 7 | 56.658,53 | 56.658,55 | 1.217,76 | 347,42 |
| Busta 8 | 98.884,79 | 53.937,1 | 3.689,69 | 21.178,03 |
| Busta 9 | 146.301,18 | 49.048,83 | 4.180,15 | 2.295,91 |
| Busta 10 | 34.150,43 | 30.927,61 | 986,17 | 2.245,29 |
| | TOTALE | TOTALE | TOTALE | TOTALE |
| | 1.906.412,82 | 481.015,15 | 70.297,64 | 39.217,85 |

3.3 I lavori di costruzione dell'Arsenale.

Il 15 Ottobre 1861 venne pubblicato il Capitolato d'Oneri, le cui offerte furono esaminate nel mese di Dicembre. Venne dichiarato vincitore il Sig. Giovan Pietro Bolla, nato a Volta Mantovana e residente a Torino in via Nuova n° 1. Il contratto prevedeva un importo di 26.731.250 Lire, e venne sancito con Decreto Ministeriale del 7 Febbraio 1862. L'amministrazione richiese un deposito di Lire 300.000 in cedole del debito pubblico, ed un ulteriore deposito in tre obbligazioni per la complessiva cifra di tre milioni¹⁶. Per eseguire gli scavi, erano già stati commissionati sei cavafanghi a vapore provenienti da Tolone, per una spesa di tre milioni di Lire. I lavori, cominciati il 21 Aprile 1862 per gli scavi subacquei ed il 13 Agosto per gli scavi a secco e le opere murarie, furono inizialmente ostacolati da varie difficoltà. I problemi derivarono in principio dalle opposizioni

¹⁶ G. Galuppini, *op. cit.*, pag. 35.

dei proprietari dei terreni, che rallentarono non poco l'esecuzione degli espropri. Successivamente vi fu un ostacolo ancora maggiore: l'impresa Bolla, in data 25 Marzo 1863, si dichiarò "impossibilitata a procedere nei lavori". La Direzione del Genio, alla fine dello stesso anno, riappaltò i lavori a diverse imprese, probabilmente per cautelarsi dal possibile ripetersi di un fatto così grave.

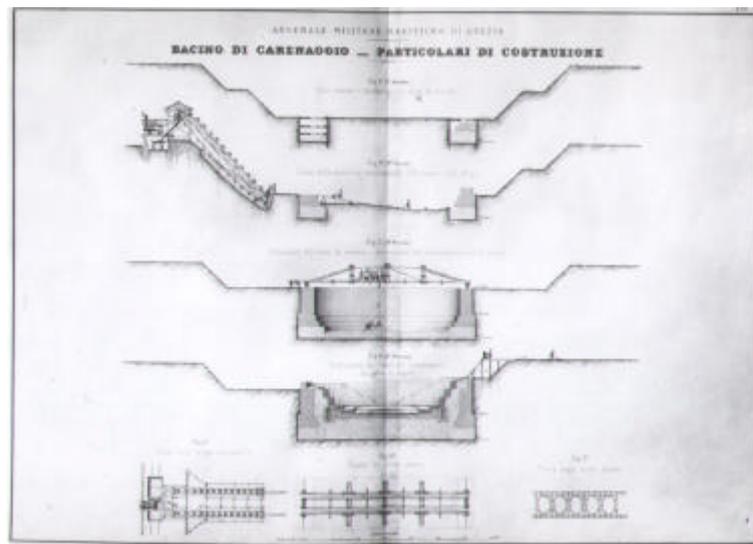


Fig. 18 – *Bacino di carenaggio – Particolari di costruzione.*

I bacini di carenaggio, i muri di sponda delle due darsene e delle calate dell'avamposto, le scogliere e tutti i fabbricati vennero concessi all'impresa

Rosazza Magnani. Gli scavi subacquei furono invece commissionati all'impresa Giorgio Furness; infine, i canali, le strade, il muro di cinta e le opere minori vennero affidate all'impresa Lapini, che però abbandonò i lavori alla fine del 1865, così tali opere furono proseguite dalle altre due imprese¹⁷.



Fig. 19 – *Lavori di costruzione dell'Arsenale Militare Marittimo.*

¹⁷ Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881, pag. 15.

Un ulteriore rallentamento fu provocato dal sopraggiungere della guerra nel 1866, perciò i lavori di costruzione non poterono continuare a pieno regime, dovendosi limitare all'esecuzione delle opere più urgenti; ciò nonostante, a metà del 1869 la prima parte dei lavori era terminata, e fu possibile inaugurare l'Arsenale. Erano stati realizzati, dei nove previsti, solo tre scali di costruzione. Particolarmente interessante è la realizzazione degli scavi a secco: per gli scavi superiori a 1,50 metri furono utilizzati i cavafanghi a vapore citati in precedenza, mentre gli scavi di profondità inferiore furono effettuati addirittura a mano da galeotti trasferiti appositamente al Varignano. Per il funzionamento dei cavafanghi, si pensò di utilizzare la lignite di Caniparola al posto del Carbone di Cardiff per tentare di risparmiare fondi; i risultati scadenti, però, suggerirono ben presto un ritorno al carbone, che garantiva una resa tanto superiore da essere considerato maggiormente conveniente¹⁸.

¹⁸ Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni*

L'Arsenale venne inaugurato il 28 Agosto del 1869.



Fig. 20 – *Inaugurazione dell'Arsenale, 28/08/1869.*

La fisionomia dell'opera non era ancora quella definitiva: in seguito, dal 1870 al 1880, furono realizzati altri due bacini, l'escavazione di un avamposto di 100 ettari, la costruzione di 23 fabbricati arsenalizi, il raccordo ferroviario con la Ferrovia Ligure Alta Italia, una rete ferroviaria interna di circa 6 chilometri, il ponte girevole, la gru idraulica da 160 tonnellate, la caserma del

intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881.

Corpo Reali Equipaggi della capacità di 1.500 uomini (per una spesa di Lire 1.250.000), l'ospedale militare con 300 posti letto (per una spesa di Lire 866.32,44) e la piazza d'Armi di 25 ettari di superficie, con uno sviluppo di circa tre chilometri di strade che la collegavano alle strade nazionali¹⁹. I ritardi furono determinati, oltre che dalle difficoltà finanziarie, da un'epidemia di colera scoppiata nel 1866.

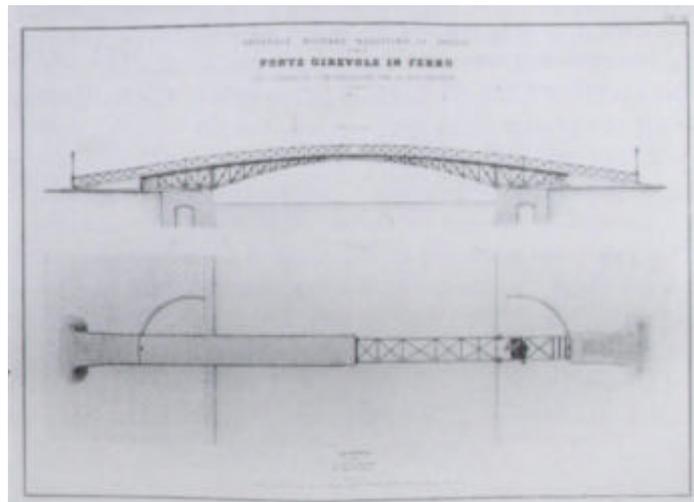


Fig. 21 – Ponte girevole in ferro.

¹⁹ *Domenico Chiodo e La Spezia. Nella vita e nelle opere*, a cura della Cassa di Risparmio della Spezia, Luna Editore 1995, pag. 23. Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881, pagg. 18, 19.



Fig. 22 – *Fotografia del vecchio ponte girevole, risalente al 1880.*

Il ponte girevole in ferro, mirabile esempio di ingegneria, fu costruito dall'impresa Guppy di Napoli per una spesa, complessiva dei lavori murari, di Lire 42.000, e pesava 71 tonnellate; aveva una luce di 30 metri, una corda massima di 4 metri ed era largo 3 metri. Successivamente fu sostituito da un ponte più lungo, disposto obliquamente all'asse del canale con una luce di 62 metri, in occasione dell'allargamento del canale fra le due darsene da 30 a 60 metri; seguì successivamente l'edificazione di una galleria subacquea²⁰.

²⁰ Ministero della Marina, Direzione Centrale del Genio Militare, *La galleria subacquea del canale navigabile fra le due darsene del Regio Arsenal Militare Marittimo della Spezia*, Roma, Tipo-lit. del Ministero della Marina, 1931.



Fig. 23 – *Il ponte girevole, oggi.*

La gru idraulica venne commissionata alla ditta Armstrong di Newcastle, per un costo totale di Lire 650.000. Essa aveva uno sbraccio di metri 12,20 fuori del muro di sponda e poteva sollevare pesi sino a 20 metri di altezza grazie ad un pistone idraulico di 12 metri di corsa²¹.

²¹ Roma, Istituto di Storia e di Cultura dell'Arma del Genio, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881, pagg. 91-94. *Atlante delle Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881, Tavole XXIV e XXV. Una copia delle relazioni è conservata, con il relativo *Atlante*, presso il Genio Militare della Spezia.

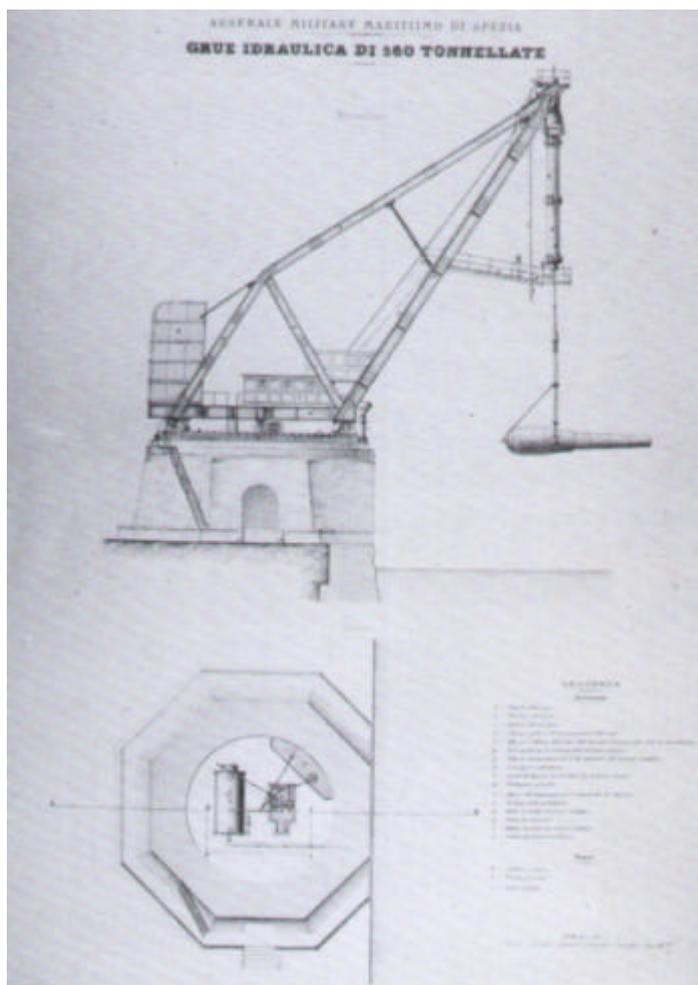


Fig. 24 – *Grue idraulica di 160 tonnellate.*

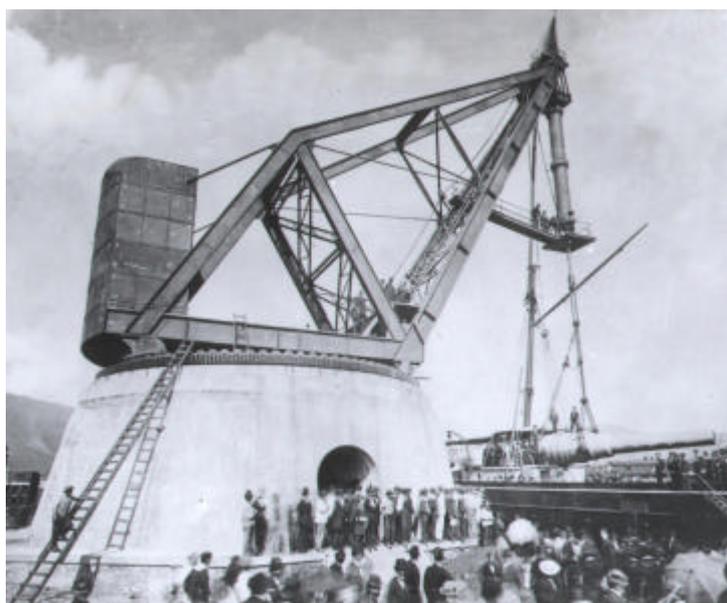


Fig. 25 – *Inaugurazione della gru idraulica.*

La spesa finale, come risulta dalle Relazioni del Genio, raggiunse la cifra di Lire 56.832.000, comprensiva delle spese iniziali per il Varignano, delle spese per l'Arsenale e il Cantiere di San Bartolomeo, e dei fondi stanziati nel decennio 1870-1880 per le opere complementari.

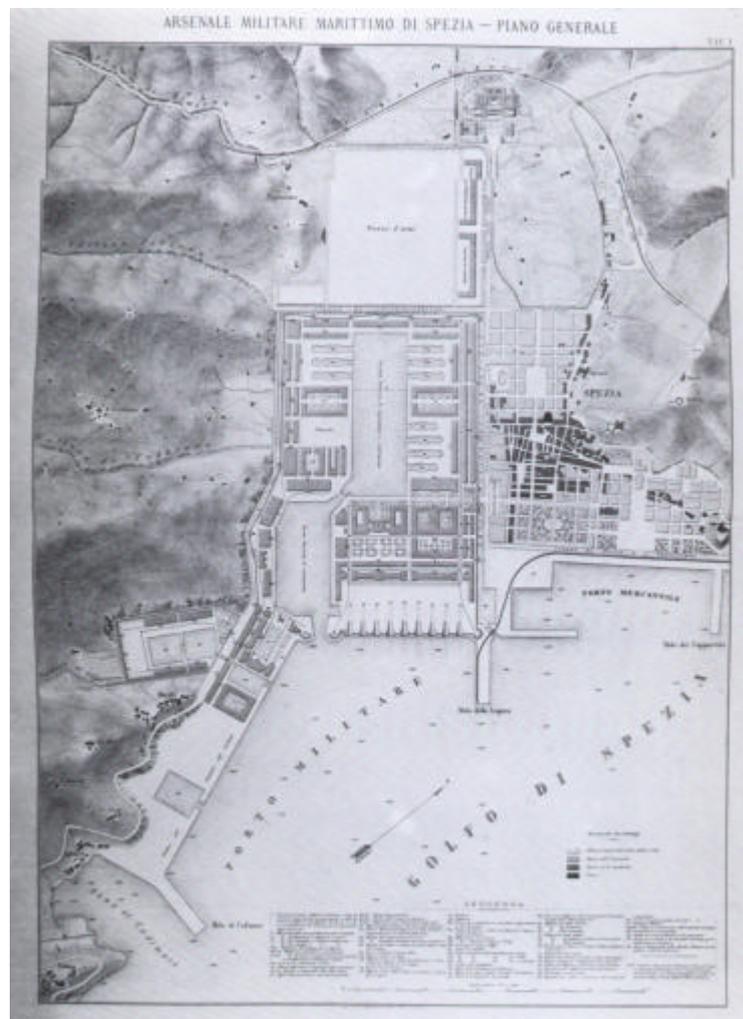


Fig. 26 – *Arsenale Militare Marittimo, Piano Generale,*
1881.

Successivamente, nel 1884 si progettò un nuovo bacino della lunghezza di 220 metri, e poco più tardi un ulteriore bacino lungo 160 metri; i lavori, cominciati nel 1886, terminarono nel 1891 per il primo bacino e nel 1899 per il secondo. Dal 1902 al 1923 furono realizzati il molo di Marola, un piccolo specchio acqueo all'imbocco della prima darsena (poi denominato "baia di Assab") e una diga frangiflutti per limitare la darsena foranea. Venne inoltre ampliato nel 1912 l'impianto dell'acquedotto, con l'immissione di acqua pompata dalla sorgente Sprugola e depurata con ozonizzatori²². Con la realizzazione di queste opere si può considerare completata l'edificazione dell'Arsenale, che, pur con alcuni interventi successivi di manutenzione e risistemazione, ha mantenuto la sua fisionomia sino a pochi anni fa. Fu invece la città ad affrontare, da questo momento, una serie di cambiamenti davvero significativi: dal punto di vista demografico, con le due "ondate" immigratorie; dal punto di vista

²² G. Galuppini, *op. cit.*, pag. 57.

urbanistico, con i nuovi piani regolatori e la costruzione del Quartiere Umberto I; dal punto di vista economico, con lo sviluppo di un indotto creato in funzione dell'industria militare.

Capitolo IV

Lo sviluppo demografico della città determinato dalla realizzazione dell'Arsenale.

4.1 La crescita della popolazione.

La popolazione della Spezia aumentò in modo vertiginoso nel periodo che andò dalla costruzione dell'Arsenale Militare Marittimo agli anni trenta del Novecento. Anche se tale aumento fu influenzato in parte dallo sviluppo di altri settori industriali e dalla crescita del Porto Mercantile, si può affermare con certezza che l'Arsenale fu il primo vero fattore che creò un salto demografico senza precedenti in Italia. Per fornire dati certi si utilizzeranno di seguito le stime ufficiali dell'epoca realizzate dal Ministero di Agricoltura,

Industria e Commercio¹. Secondo tali stime, la popolazione del Comune quasi raddoppiò dai 13.212 abitanti del 1861 (sui 91.936 del Circondario) ai 26.076 del 1871 (112.966 nel Circondario). Tale aumento fu dovuto al massiccio afflusso di persone giunte alla Spezia per la realizzazione dell'Arsenale e successivamente ivi stabilitesi. Con la crescita dell'indotto si assiste ad uno sviluppo davvero peculiare nei decenni successivi: il censimento del 1881 stima la popolazione in 32.961 unità (119.707 nel Circondario), mentre solo vent'anni più tardi si ha un dato pari a 70.603 abitanti per un totale relativo al Circondario di 171.077². Il saggio medio annuo di variazione della popolazione comunale per mille abitanti, secondo la formula dell'interesse composto, risulta pari a

¹ Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio. Direzione Generale della Statistica: *Annali di Statistica Industriale*, in G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, ILTE, Torino 1961.

² G. Felloni, *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, ILTE, Torino 1961, Tabella IV, pag. 362.

70,4 per il periodo che va dal 1862 al 1871, mentre per i periodi 1872-1881 e 1882-1901 i valori attestano rispettivamente a 23,7 e 40,7³. Relativamente al Circondario spezzino si dispone di dati molto precisi riguardanti la classificazione per professione e condizione degli abitanti al 31 Dicembre del 1881, ovvero dodici anni dopo l'inaugurazione dell'Arsenale⁴. Osservando tali stime, si nota immediatamente che, pur permanendo una forte componente legata all'attività agricola, nel Circondario spezzino (e, in particolare, nella città) è nata tutta una serie di attività di manifattura, edilizia, servizi e amministrazione legate all'attività dell'Arsenale. Considerando le professioni sicuramente correlate al solo Arsenale, troviamo un numero di 1.026 addetti nella manifattura e di 3.013 addetti alla difesa militare; se, però, allarghiamo l'indagine ad altre professioni direttamente connesse all'esistenza dell'Arsenale ed ai settori industriali

³ *Ibidem*, pag. 369.

⁴ *Ibidem*, Tabella XLI, pagg. 406, 407.

funzionali allo sviluppo della base spezzina, il numero di addetti salirebbe sino ad una cifra potenziale di oltre 10.000 persone⁵, senza considerare che il vertiginoso aumento della popolazione ha certamente influito su varie altre attività occupazionali, dal settore alimentare all'edilizia, dal commercio, al credito, all'educazione. Vent'anni dopo, nel 1901, ben 10.807 uomini nel Circondario della Spezia figurano come addetti alla categoria "Difesa del paese", 2.117 dei quali appartenenti all'esercito e 8.690 inquadrati nell'Armata navale⁶. Lo sviluppo dell'Arsenale Militare Marittimo ha rappresentato la reale discriminante fra una crescita demografica tradizionale e un aumento di popolazione improvviso seguito da una vera esplosione

⁵ Ho preso in considerazione i settori legati alla lavorazione dei metalli e costruzione di macchine, ai prodotti chimici, ai trasporti, alla manovalanza generica.

⁶ L. Gestri, *Sviluppo demografico fra '800 e '900 e crescita industriale nel primo ventennio postunitario nello spezzino*, dattiloscritto inedito, 1993. (Si veda il capitolo I, nota 22, della presente Tesi).

demografica dovuta alla permanenza in città di moltissimi addetti provenienti da ogni parte d'Italia. Non si dispone di dati certi relativi alla provenienza del flusso migratorio verso la città nel periodo antecedente al 1901; a tale riguardo possiamo invece desumere alcuni dati relativi al periodo 1901-1921⁷. Il totale degli immigrati ammonta a 69.182, dei quali 17.679 giunsero dalla Toscana, 17.364 dalla Liguria, 5.528 dalla Campania, 5.274 dall'Emilia, 3.917 dalle Puglie, 3.695 dal Veneto, 2.969 dal Piemonte, 2.648 dalla Sardegna, 2.572 dalla Lombardia ed i rimanenti dalle altre regioni italiane. L'immigrazione proveniente dalle Puglie, dal Veneto e dalla Sardegna era legata prevalentemente a cause prettamente militari, visto che molte persone furono trasferite alla Spezia dagli Arsenali Militari di Taranto e di Venezia e dalla base navale dell'Isola Maddalena. Anche dalla Campania giunsero molti addetti legati

⁷ U. Formentini, *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, EPT, La Spezia 1972, pag. 47.

all'industria militare, in particolare 4.513 da un cantiere di Stato di Napoli. L'immigrazione proveniente dalla Lombardia e dal Piemonte riguardò invece una destinazione prevalentemente operaia, mentre quella proveniente dal Veneto aumentò in corrispondenza del 1917 per l'afflusso dei profughi di guerra. Analizzando i dati delle regioni più rappresentate, si nota in Toscana il primato della Provincia di Massa-Carrara (5.682), seguita da Pisa (3.217), Firenze (2.724) e Livorno (2.669). La maggior parte delle persone provenienti dalla Liguria giunse da Genova (17.005), seguita da Porto Maurizio (359). In Emilia, invece, la città maggiormente rappresentata nell'emigrazione verso La Spezia fu Parma (1.573), seguita da Reggio (1.145), Bologna (811), Modena (625) e Piacenza (244). Dalla zona compresa entro i confini storico-geografici della Lunigiana si stabilirono alla Spezia 16.120 persone. La maggior parte di esse proveniva da Arcola (2.425), Portovenere (1.676), Vezzano Ligure (1.673), Carrara (1.494); ebbero

una discreta rappresentanza anche Sarzana (822), Lerici (794), Fivizzano e Comano (736), Pontremoli (604), Follo (555), Massa (529) e Aulla (511).

4.2 Analisi di un campione di addetti assunti dal Genio Militare stabilitisi alla Spezia dal 1857 al 1917.

L'analisi di un *Elenco Matricolare del Personale Lavorante*, da me ritrovato presso il Genio Militare della Spezia⁸, potrebbe fornire un campione affidabile di persone giunte alla Spezia per lavorare in Arsenale negli anni della costruzione e nei decenni immediatamente successivi ad essa. L'*Elenco* contiene infatti informazioni dettagliate sul luogo di provenienza e sulla professione precedente l'accettazione di

⁸ La Spezia, Genio Militare, *Elenco matricolare del personale lavorante*.

216 addetti assunti dal Genio Militare⁹ della Spezia dal 1857 al 1917¹⁰. Si possono trarre alcune conclusioni relativamente al luogo di provenienza dei lavoranti. Su 216 addetti, 65 (pari al 30,09% del totale) provengono dalla Liguria, e di questi 60 sono originari del Circondario spezzino. Le altre regioni maggiormente rappresentate, su un totale di 16 regioni italiane,

⁹ Il Corpo Reale del Genio Militare e Civile (dal 1823 Corpo Reale del Genio) nacque nel 1816 in continuità con l'antico Corpo Reale degli Ingegneri, al servizio dell'Armata Sabauda prima dell'occupazione francese. Nel 1861 la denominazione mutò in *Arma del Genio*. Le diverse Specialità dell'Arma del Genio furono in grado di assolvere numerosi compiti tecnici di supporto alle altre Forze Armate, sia sul campo durante le guerre, sia nel settore dell'ingegneria. Alla Spezia, oltre che nella partecipazione alla realizzazione delle opere collegate all'Arsenale Militare Marittimo, descritte nel capitolo VI della presente Tesi, l'Arma del Genio ebbe un ruolo importante nella ricostruzione del secondo dopoguerra, con il ripristino di tubazioni idriche, binari ferroviari, rete stradale, edifici e banchine.

¹⁰ La maggioranza degli addetti fu assunta con la qualifica di Operaio, Lavorante e Capo Lavorante. Nella Tavola II dell'Appendice presente al termine dell'opera i 216 addetti al Genio Militare della Spezia presenti nell'*Elenco Matricolare* sono catalogati in ordine crescente di matricola, con l'indicazione dei dati maggiormente rilevanti ai fini della presente indagine.

sono la Toscana (40 addetti, pari al 18,52% del totale, di cui 9 dalla vicina Provincia di Massa-Carrara), l'Emilia-Romagna (31 addetti, il 14,35%) e il Lazio (29 addetti, il 13,43%). Tali dati, che vanno ad integrare quelli riguardanti il totale degli immigrati, presenti nel paragrafo precedente, sembrerebbero smentire la tesi secondo la quale la popolazione spezzina del Novecento sarebbe stata la risultante della fusione di immigrati da ogni parte d'Italia: infatti, secondo la statistica sopra elaborata, la maggior parte degli immigrati sarebbe provenuta dalle regioni più vicine alle antiche radici della popolazione della zona, o che comunque avevano realizzato gli scambi più intensi con l'area spezzina e lunense, ovvero le attuali Liguria, Toscana, Emilia e Lazio. La presenza di numerosi addetti provenienti dal Lazio, unico fattore di discordanza fra le due analisi, conduce all'elaborazione di un'ulteriore considerazione: la maggioranza di essi svolgeva mestieri generici, e questa tendenza non è un caso rispetto

all'andamento generale. Analizzando infatti nel complesso il campione degli addetti presenti nel *Libro Matricolare*, si può notare il fatto che la maggiore lontananza dalle regioni confinanti con la Liguria è inversamente proporzionale alla specializzazione nel lavoro¹¹. Riguardo invece le professioni svolte in precedenza dagli addetti presenti nel Libro Matricolare, si riscontra una forte componente di marinai (26), pari al 12,03% del totale. E' interessante notare la presenza di varie professioni specialistiche, in particolare nel settore edilizio e ferroviario: a questo proposito, osservando le date di assunzione degli operai, si può notare come, per la maggior parte, gli ex addetti al settore delle ferrovie siano stati ingaggiati dopo gli anni '80 dell'Ottocento, nell'ottica di un loro impiego nella costruzione e nella gestione delle infrastrutture ferroviarie della base navale. Le professioni menzionate nel Libro Matricolare sono ben 66, molte delle quali

¹¹ La Tavola III dell'Appendice contiene i dati completi sulla provenienza.

rappresentate da un solo addetto¹². Scendendo nel particolare del Circondario della Spezia¹³, le tabelle sottostanti mostrano l'analisi dei dati relativi al numero degli addetti originari della città e degli altri Mandamenti del Circondario spezzino, con l'analisi della loro precedente occupazione.

Tabella III

Addetti provenienti dalla città della Spezia

| Professioni | Mandamento di Spezia | % Circondario | % Nazionale |
|-------------|----------------------|---------------|-------------|
| Marinai | 19 | 31,66 | 8,8 |
| Muratori | 4 | 6,67 | 1,85 |
| Fuochisti | 4 | 6,67 | 1,85 |
| Generici | 5 | 8,33 | 3 |

¹² Tali professioni sono enumerate nella Tavola IV dell'Appendice.

¹³ Ho ritenuto opportuno considerare La Spezia come Circondario di provenienza degli addetti che nel Libro risultano provenienti dal Circondario di Genova, ma comunque all'interno del territorio che sarebbe poi stato incorporato nel Circondario della Spezia. Lo stesso discorso vale per gli addetti che risultano originari del Circondario di Levante, per ovvi motivi di data.

| Professioni | Mandamento di Spezia | % Circondario | % Nazionale |
|--------------------|---------------------------------|--------------------------|------------------------|
| Cant.Ferr. | 2 | 3,33 | 0,93 |
| Congegnatori | 2 | 3,33 | 0,93 |
| Contadini | 2 | 3,33 | 0,93 |
| Aggiustatori | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Fanalisti | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Disegnatori | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Palombari | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Capodraga | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Nocchieri | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Elettricisti | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Carpentieri | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Scalpellini | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Armatori Ferr. | - | - | - |
| Magazzinieri | - | - | - |
| Giardinieri | 1 | 1,67 | 0,46 |

Fra gli addetti provenienti dalla città, si può notare, rispetto a quelli originari degli altri Mandamenti, una più alta densità di specializzazione, e si conferma la forte percentuale di marinai, tanto più logica vista la localizzazione e le tradizionali attività della città: essa vanta una percentuale di ex-marinai dell'8,8% sul totale nazionale.

Tabella IV

Addetti provenienti dagli altri Mandamenti

del Circondario spezzino

| Professioni | Altri Mandamenti | % Circondario | % Altri Mandamenti | % Nazionale |
|--------------------|-----------------------------|--------------------------|-------------------------------|------------------------|
| Marinai | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Muratori | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Fuochisti | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Generici | 3 | 5 | 27,27 | 1,39 |
| Cant.Ferr. | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Congegnatori | - | - | - | - |
| Contadini | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Aggiustatori | - | - | - | - |
| Fanalisti | - | - | - | - |
| Disegnatori | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Palombari | - | - | - | - |
| Capidraga | - | - | - | - |
| Nocchieri | - | - | - | - |
| Elettricisti | - | - | - | - |
| Carpentieri | - | - | - | - |
| Scalpellini | - | - | - | - |
| Armatori Ferr. | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Magazzinieri | 1 | 1,67 | 9,09 | 0,46 |
| Giardinieri | - | - | - | - |

Negli altri Mandamenti vi è infatti una forte presenza di operai generici (3 su un totale di 11), che, unita alla presenza di un muratore e di un contadino, determina il fatto che quasi la metà degli addetti provenienti dai Mandamenti esterni alla città spezzina svolgesse, prima dell'assunzione, mestieri umili e non specializzati.

Tabella V

*Totale addetti provenienti dal Circondario
della Spezia*

| Professioni | Totale Circondario | % Professioni Circondario | % Nazionale |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| Marinai | 20 | 33,33 | 9,26 |
| Muratori | 5 | 8,33 | 2,31 |
| Fuochisti | 5 | 8,33 | 2,31 |
| Generici | 8 | 13,33 | 3,70 |
| Cant.Ferr. | 3 | 5 | 1,38 |
| Congegnatori | 2 | 3,33 | 0,93 |
| Contadini | 3 | 5 | 1,38 |
| Aggiustatori | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Fanalisti | 1 | 1,67 | 0,46 |

| Professioni | Totale Circondario | % Professioni Circondario | % Nazionale |
|--------------------|-------------------------------|--------------------------------------|------------------------|
| Disegnatori | 2 | 3,33 | 0,93 |
| Palombari | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Capodraga | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Nocchieri | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Elettricisti | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Carpentieri | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Scalpellini | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Armatori Ferr. | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Magazzinieri | 1 | 1,67 | 0,46 |
| Giardinieri | 1 | 1,67 | 0,46 |

Tabelle III-IV-V: Elaborazione sui dati dell' *Elenco*

Matricolare del Personale Lavorante.

Nel totale relativo al Circondario, oltre alla forte percentuale di marinai e generici, è da rilevare la presenza di 5 muratori, fra i quali un maestro muratore proveniente dalla località Le Grazie, nel mandamento spezzino, e di 5 fuochisti.

Capitolo V

La costruzione del quartiere

Umberto I e la trasformazione urbanistica della città.

5.1 Dal Piano Regolatore del 1865 alla realizzazione del quartiere operaio.

La progettazione e la costruzione del quartiere Umberto I furono contrassegnate da due peculiari caratteristiche, riguardanti la sua collocazione nell'ambiente urbanistico della città e il particolare accordo economico che fu stipulato fra gli enti interessati. Il quartiere fu, infatti, inserito nel quadrante che Domenico Chiodo aveva scelto come area di sviluppo della città dopo la costruzione dell'Arsenale Militare: l'area era adiacente alla zona abitata dalle famiglie più ricche e importanti, al fine di evitare il rischio di

creare una sorta di ghetto per gli operai e le loro famiglie. Nell'ottica di tale scelta, fu deciso di affidare all'edilizia borghese il compito di creare la piazza del quartiere popolare. Lo scopo dell'operazione fu certamente raggiunto, visto che, nel giro di pochi decenni, piazza Brin divenne il cuore del quartiere nord-ovest della Spezia, ed ancora oggi rappresenta il primo pensiero degli emigrati spezzini nel momento in cui domandano notizie della loro città. Ciò fu dovuto anche al fatto che la piazza divenne anche il centro del commercio e dei servizi del quartiere: visto che nell'edificazione delle case operaie non era stato lasciato spazio a negozi, essi si concentrarono nella piazza stessa¹. L'accordo

¹ Nella piazza, oltre a vari negozi di commestibili, erano presenti all'inizio del Novecento: una farmacia, una gelateria, due latterie, due osterie, una farinateria-fiaschetta, una drapperia-bottoneria, due macellerie, due drogherie-pasticcerie (di cui una adibita a tabacchino), due acconciatori parrucchieri, oltre a vari tipi di servizi non commerciali (si veda anche, a tale proposito, l'intervista a Sergio Fregoso, al paragrafo 3 del presente capitolo). Dati desunti dal testo allegato alle *Tavole* di Giorgio Sciacaluga (v. nota 27 del presente capitolo).

economico tra Comune, Ministero della Marina e Cassa di Risparmio di Milano fu invece costituito da una triangolazione fra questi enti: il Comune, con l'allora Sindaco G.B. Paita, anticipò i fondi grazie ai finanziamenti agevolati concessi dalla banca; successivamente, il Ministero della Marina avrebbe restituito i soldi al Comune in 20 anni, e lo stesso Comune avrebbe beneficiato della pigione per la permanenza nelle case trattenuta sui salari degli operai². Al termine della durata convenzione ventennale il Ministero avrebbe dovuto riscattare gli alloggi, cosa che poi non avvenne. Prima di affrontare le caratteristiche del quartiere, è opportuno puntualizzare che alla fine dell'Ottocento sorgeva ormai ovunque, non solo alla Spezia, il problema dell'assetto urbanistico da approntare a città che venivano invase dalla nuova classe operaia. Tale questione fu anche fonte di contrasti tra chi, come avvenne alla Spezia,

² La Spezia, Genio Militare, *Convenzione fra il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia per la costruzione di case per gli operai al servizio della R.Marina*, Art. 12.

ritenne giusto riformare le città rendendole conformi alle nuove esigenze e chi, invece, si pose a difesa delle antiche strutture cittadine, proponendo di riservare agli operai le zone marginali. Il primo Piano Regolatore della città spezzina, presentato nel Maggio del 1862 ed approvato con Regio Decreto del 17/12/1865, aveva posto come limite occidentale il viale lungo il canale Lagora, e come trasversale obbligata la via Militare (oggi viale Garibaldi); esso prevedeva anche l'allargamento del quartiere che, estendendosi da via Da Passano, sarebbe giunto alla scomparsa via San Gottardo, nell'antico quartiere del Torretto. L'ottica di tale progetto era rappresentata da uno sviluppo verso nord/ovest, con il proseguimento di corso Cavour, con la sua tipica direzione obliqua verso nord che si sarebbe accentuata con l'allontanarsi dal centro urbano, e di via del Prione. Ad est, invece, la strada maestra dell'espansione sarebbe stata via Chiodo. Nel secondo Piano Regolatore, redatto col Decreto 20

Settembre 1871³, si lasciò intatto il vecchio borgo, correggendo il quartiere ad oriente della via Da Passano, oltre la quale via Chiodo avrebbe subito una riduzione in larghezza; vennero progettati piazza Verdi e il teatro Politeama Duca di Genova (inaugurato, con l'opera "Aida", il 30 Luglio del 1880), oltre alla stazione ferroviaria (che verrà realizzata soltanto nel 1887) e ad una strada di circonvallazione, l'attuale via XX Settembre. In tale epoca non erano ancora state completate le aree di espansione previste dal Piano precedente, tra il viale Militare e la collina dei Cappuccini. Il Piano del 1871 era basato sulla solita logica di sviluppo verso nord/ovest del precedente, con una delimitazione urbanistica verso est e un disegno in parte condizionato dalla morfologia dell'Arsenale. In quest'ottica, la strada per Le Grazie fu vista da alcuni come una strada "di ronda" intorno alla struttura arsenalizia. Intanto, nel Maggio del 1865 erano cominciati i lavori per la strada del cantiere

³ Una copia del Decreto è conservata presso la Biblioteca Civica "U. Mazzini" della Spezia.

di San Bartolomeo, completata nel 1868. Negli anni Settanta vennero realizzati anche il cimitero, in località Boschetti, e, nel 1872, un giardino pubblico a mare della via Chiodo.



Fig. 27 – *Piano Regolatore per l'ingrandimento della città approvato con Regio Decreto 20 Settembre 1871.*

Anche nel terzo Piano, del 1884, non si faceva ancora menzione del quartiere operaio⁴; venne stabilito il prolungamento di via Regina Maria Adelaide (l'attuale via Gramsci) nel quartiere di Sant'Antonio. Sin dal 1865, però, si era sentita l'esigenza di realizzare un'opera che potesse alleviare i disagi vissuti dagli operai giunti in città per i lavori di costruzione dell'Arsenale, residenti in gran parte in via del Torretto. Le condizioni igieniche delle abitazioni operaie erano pessime, visto che essi vivevano in stanze piccole, male areate ed umide, prive di acqua e di servizi igienici. La realizzazione del quartiere fu resa oltremodo necessaria a seguito di una terribile epidemia di colera che scoppiò il 22 Agosto del 1884⁵. Dopo aver abolito il Lazzaretto del Varignano, il Comune e la Regia Marina si accordarono firmando, il 10 Gennaio 1885, la

⁴ F. Cresci, *Il quartiere Umberto I*, in *La Spezia oggi*, n. 2/1984.

⁵ F. Pierotti, *Il colera a Spezia. Sua origine, sua diffusione, etc.*, a cura dell'Ufficio d'Igiene Municipale, La Spezia 1884. Si veda anche *Città della Spezia, Bollettino annuale meteorologico, demografico, sanitario*. Anni I-IX (1898-1906).

convenzione che determinò il patto economico sopra descritto⁶. In particolare, il mutuo fu concesso al Comune dalla Cassa di Risparmio di Milano, con la fidejussione a garanzia da parte della Provincia di Genova⁷. Fu deciso di costruire il quartiere nella località denominata *Piandarana*, area oggi oggetto di studi approfonditi da parte di un gruppo di studiosi locali⁸. Fra il Settembre e l'Ottobre 1885 vennero effettuati gli espropri dei terreni della zona di costruzione, e l'appalto per la realizzazione fu aggiudicato all'impresa Mazzorin-Boccolari di Milano, per una somma complessiva di Lire 5.408.664,67. Il Comune, in realtà, spese in totale una cifra di 6.512.123,44 di Lire. Il Ministero della Marina pagò, complessivamente, Lire 5.800.000 alla Cassa di

⁶ La convenzione è riprodotta nell'Appendice della presente Tesi.

⁷ La Spezia, Genio Militare, *Città della Spezia. Memoria in ordine alla cessione allo Stato del Quartiere per gli operai del R.Arsenale alla Spezia*. E' opportuno ricordare che, in quel momento, la Provincia della Spezia non era ancora stata costituita.

⁸ Si veda il capitolo III, nota 14, della presente Tesi.

Risparmio di Milano⁹. Il Capitolato d'Appalto venne pubblicato l'8 Ottobre del 1885¹⁰. In esso si stabilivano gli obblighi degli appaltatori nella realizzazione dei lavori, e si dettavano in ogni dettaglio le condizioni riguardanti la tipologia dei materiali e la sistemazione delle stanze componenti gli appartamenti. Il 20 Marzo 1886 cominciarono i lavori, e l'inaugurazione del quartiere avvenne alla presenza di Re Umberto I e del Kaiser Guglielmo II, il 15 Agosto del 1889, anche se l'opera fu completata del tutto solo il 30 Maggio dell'anno successivo. La Tabella VI mostra la paga giornaliera corrisposta alla manodopera divisa per mansioni.

⁹ Nell'Appendice della Tesi è riprodotta una tabella (Tavola V) riguardante tale pagamento in rate semestrali, tratta dalla *Convenzione fra il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia per la costruzione di case per gli operai al servizio della R.Marina*.

¹⁰ *Capitolato d'Appalto dei lavori di costruzione delle case operaie in Piandarana*, Tip. Tori, La Spezia 1885. Una copia originale è conservata presso la Biblioteca Civica "U. Mazzini" alla Spezia.

Tabella VI

Dati principali della mano d'opera¹¹.

| Mansione | Paga |
|-------------------------------------|---------|
| Capo Mastro muratore | L. 5 |
| Muratore di 1a classe | L. 4 |
| Muratore di 2a classe | L. 3,60 |
| Terrazziere | L. 3 |
| Manovale | L. 2,40 |
| Garzone | L. 1,40 |
| Capo falegname | L. 4,50 |
| Falegname | L. 3,80 |
| Carpentiere | L. 4,50 |
| Fabbro (Forgerone) | L. 4 |
| Fabbro da banco | L. 3,80 |
| Carrettiere con carro ad un cavallo | L. 7 |
| Carrettiere con carro a due cavalli | L. 10 |

Fonte: *A.Raddi, op. cit., pag.11.*

Vennero realizzati 992 appartamenti, dotati di servizi igienici e impianto idrico, concessi agli

¹¹ Giorno lavorativo di circa dieci ore. Il costo è riferito al periodo Marzo 1886-Maggio 1890.

operai a cifre d' affitto molto vantaggiose: Lire 15 per un alloggio di quattro vani, Lire 18 per cinque vani, compresa l'acqua potabile e l'uso di lavatoi e del cortile¹². Gli appartamenti erano divisi fra 62 case, ed il quartiere raggiungeva la superficie di 178.400 metri quadrati. Ogni casa aveva 16 appartamenti, 2 scale e 70 stanze (4 o 5 per appartamento). La superficie media di ogni alloggio era di 61,27 mq, quella di ogni casa di 451,93 mq¹³. Gli operai avrebbero avuto la possibilità di divenire proprietari degli alloggi in un periodo di dieci anni. In realtà tale riscatto non avvenne mai: successivamente si preferì, a mano a mano che i discendenti dei primi abitanti persero il diritto, ristrutturare le case per adeguarle alle nuove normative di sicurezza.

¹² A. Raddi, *Il nuovo quartiere operaio Umberto I a Spezia*, in *Ingegneria Sanitaria*, Tip. Roux, Torino 1891, pag. 28.

¹³ A. Raddi, *op. cit.*, pagg. 10, 11. I dati contenuti nell'opera dell'Ingegnere Raddi furono forniti dall'Ufficio Tecnico Comunale su autorizzazione del Sindaco. Per questo motivo, essi possono essere considerati i dati maggiormente attendibili riguardanti il quartiere.

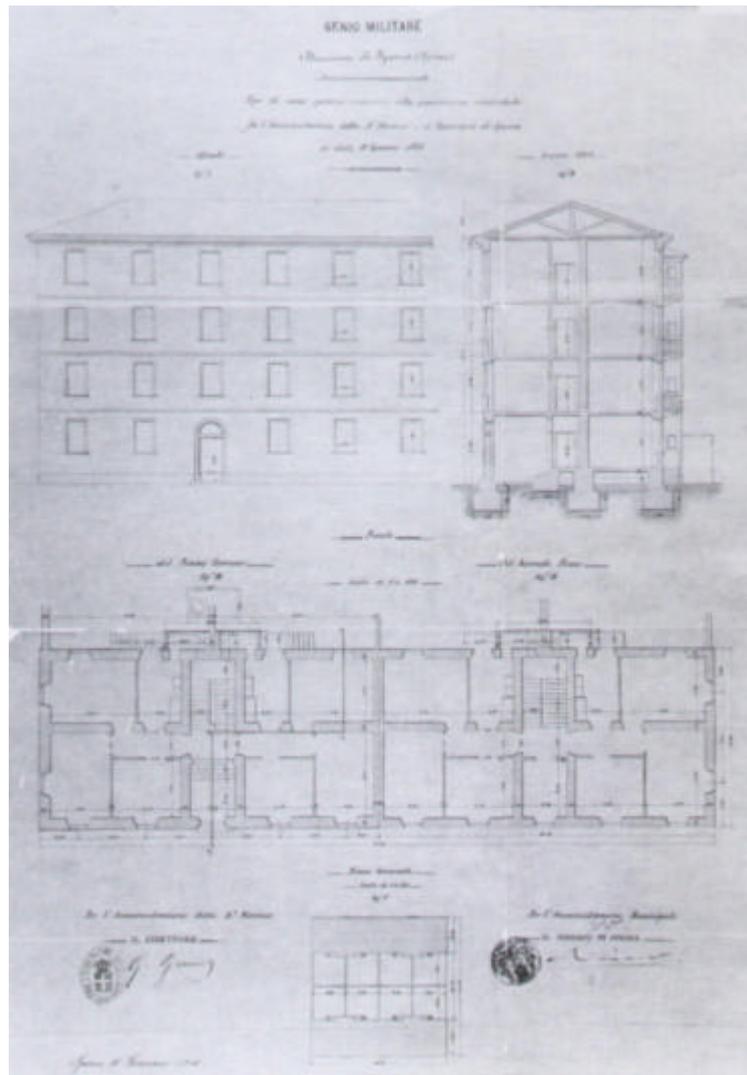


Fig. 28 – *Tipo di casa operaia del quartiere Umberto I.*

Nel 1890 venne realizzata anche l'illuminazione a gas dalla ditta milanese Siry-Lizars, per un importo di 3.800 Lire.

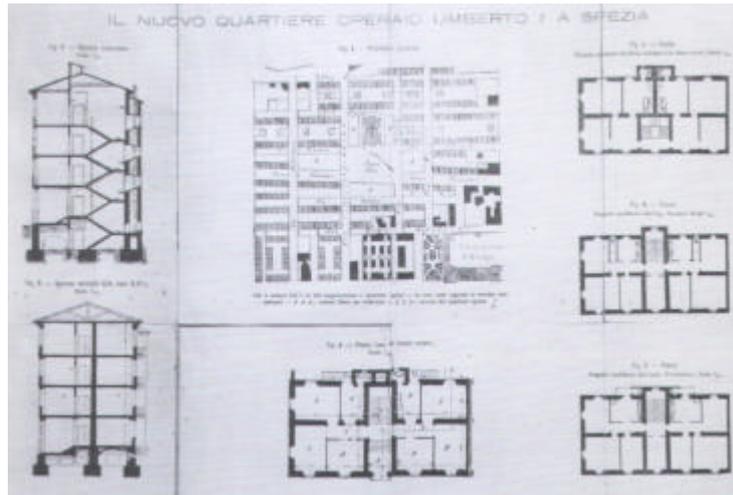


Fig. 29 – A. Raddi, *Il nuovo quartiere operaio Umberto I° a Spezia, Tav. VIII, 1891.*

Il Comune aveva riservato per la realizzazione della piazza principale del quartiere delle aree destinate alle costruzioni private, con l'intento di interrompere lo schema urbanistico formato dalle sole case operaie: in tale area sorsero cinque palazzi con porticati e la Chiesa Parrocchiale della Madonna della Salute¹⁴ (detta della Scorza), con a fianco altri due palazzi. Venne così completata la piazza che, intitolata ad Umberto I, divenne successivamente piazza Brin, in onore di

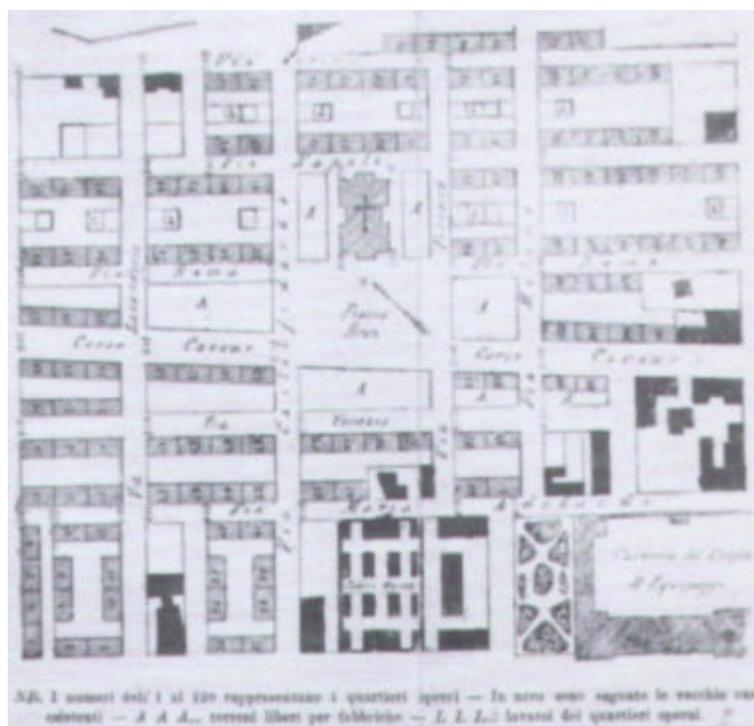
¹⁴ I due campanili che caratterizzano oggi la Chiesa furono realizzati nel 1915, per opera della ditta di carpenteria in ferro Parodi.

Benedetto Brin¹⁵. La qualità della vita degli operai migliorò notevolmente: due relazioni sulle ispezioni igieniche effettuate dal Governo dimostrarono il calo della mortalità e delle malattie infettive. La prima, del 1893, rilevò un calo della mortalità in città, dal 23 per mille del 1891, al 18 per mille del 1892. Negli stessi anni, il Comune aveva fatto registrare cifre pari rispettivamente al 28,9 e al 24 per mille. La seconda ispezione, del 1894, dimostra ancora una minor mortalità nel quartiere rispetto a quella del Comune nel suo complesso (del 20 per mille contro il 24,7). Il quartiere, nel 1893, aveva circa 6.000 abitanti, sui 50.174 registrati nel Comune al 30/12¹⁶. Nel 1896 la convenzione tra Comune e Marina riguardante l'affitto delle case operaie fu

¹⁵ Benedetto Brin, Generale del Genio Navale, era nato a Torino nel 1833; più volte Ministro della Marina e Ministro degli Esteri nel biennio 1892-93, progettò diverse navi varate alla Spezia. Brin morì nel 1898.

¹⁶La Spezia, Genio Militare, *Città della Spezia. Memoria in ordine alla cessione allo Stato del Quartiere per gli operai del R.° Arsenal e alla Spezia*, Allegato 12 e Allegato 13.

modificata con un contratto¹⁷ che prolungò di 20 anni la sua durata con un ritocco dell'importo che la Marina avrebbe dovuto versare al Municipio; il 10 Gennaio del 1925, allo scadere del contratto di locazione col Governo, il quartiere passò in gestione al Comune.



¹⁷ Il contratto del 30 Novembre 1896 è riprodotto nell'Appendice della presente Tesi.

5.2 La trasformazione della città nei decenni successivi.

La realizzazione del quartiere Umberto I rappresentò il principio di una profonda trasformazione che avrebbe, in pochi decenni, investito la città. I piani regolatori successivi a quello del 1884 programmarono lo sviluppo della città sull'asse lungo via Chiodo, fino a giungere ad un'espansione nella piana di Migliarina. Tale zona, al contrario di quanto spesso è stato affermato, non era totalmente paludosa né disabitata¹⁸. Le prime iniziative per un'espansione su tale direttiva nacquero nel 1887, con la nascita della “Società di Migliarina”, che acquistò dai Doria vasti appezzamenti di terreno in previsione di realizzare fabbricati lungo viale San Bartolomeo, di fronte al porto mercantile da poco progettato. Nel 1892, con l'aumento della popolazione e la crescita della città,

¹⁸ Si veda il capitolo I, nota 8, della presente Tesi.

l'Amministrazione Comunale decise di impiantare una rete tranviaria. L'esigenza di uno sviluppo urbanistico verso l'area di Migliarina era però ostacolata dalla presenza della collina dei Cappuccini, che segnava un confine netto tra la città e la zona rurale.



Fig. 31 – *Veduta della collina dei Cappuccini nei primi anni del Novecento.*

Dal 1887 al 1889 furono elaborati quattro progetti per l'espansione nella piana di Migliarina: i progetti di Pontremoli e Raddi e i due progetti della Commissione Municipale. Tutti i progetti prevedevano l'abbattimento della collina, oltre ad una piazza nel quartiere migliarinese che avrebbe dovuto svolgere la funzione di "cerniera" tra la parte nord/ovest e quella sud/est (perpendicolare

al mare e al viale di San Bartolomeo) del nuovo sito individuato come area di espansione della città. Il progetto Pontremoli, del 1887, prevedeva il collocamento della stazione ferroviaria a termine del viale Umberto I.



Fig. 32 – *Progetto Pontremoli, 1887.*

Il progetto Raddi, del 1889, era caratterizzato invece da un asse centrale che avrebbe dovuto collegare la stazione e il porto (che verrà completato nel 1900). Tale progetto elaborava un

tracciato geometrico non legato al proseguimento rettilineo di viale Umberto I, al fine di non tagliare obliquamente le vie che partivano da viale San Bartolomeo, e di non creare figure irregolari che avrebbero rappresentato un ostacolo alla fabbricazione.

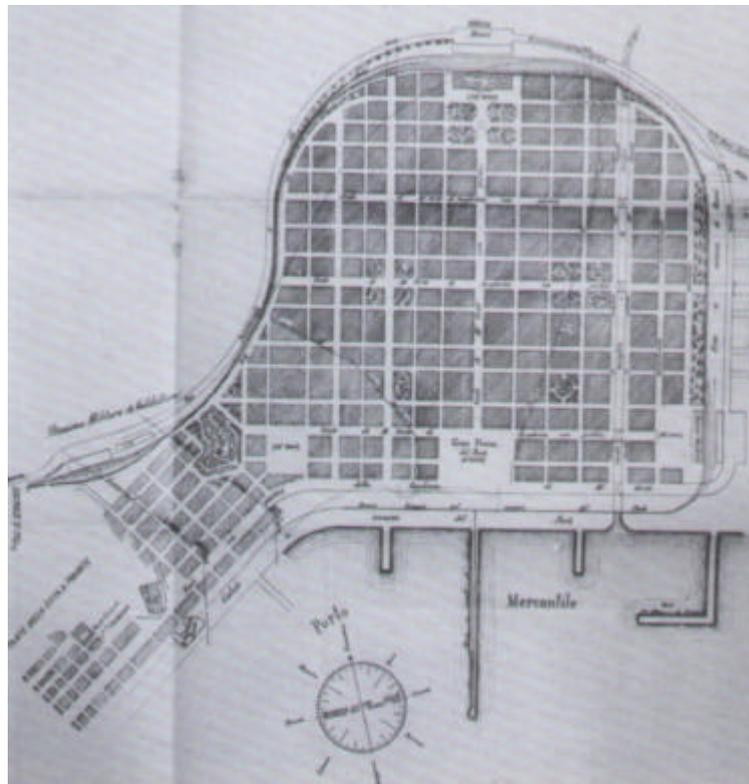


Fig. 33 – *Progetto Raddi*, 1889.

Il primo progetto della Commissione Municipale si basava su una maglia geometrica in continuità con l'impianto ottocentesco. Esso prevedeva

inoltre la realizzazione dell'ospedale sulla collina di San Cipriano.

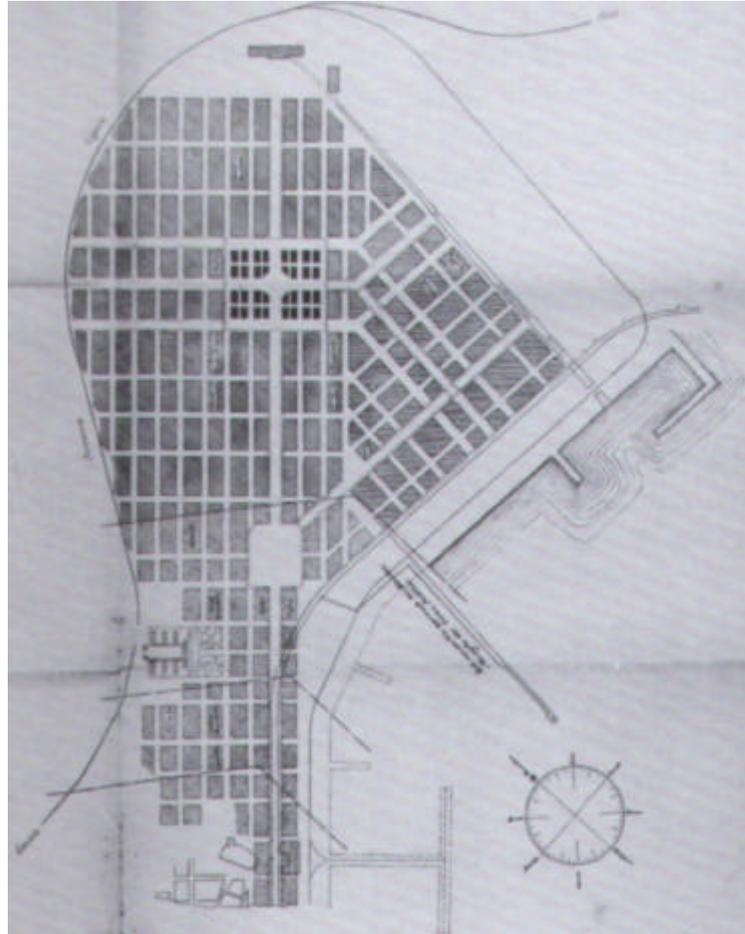


Fig. 34 –*Progetto 1 - Commissione Municipale, 1889.*

Il secondo progetto della Commissione Municipale, approvato in Consiglio Comunale il 7 Ottobre 1889, conservava una sostanziale continuità con i principi ispiratori dei precedenti. Viale Umberto I rimaneva l'asse urbano primario, e la stazione era collocata a fondale del viale

stesso. Il progetto era caratterizzato da un ampio sistema di spazi aperti e da un insieme di piazze tra le due aree urbane. Il principale difetto di tale piano fu la presenza di ampie zone senza definizione.



Fig. 35 – *Progetto 2 - Commissione Municipale, 1889.*

Nel 1904, l'Ingegnere Farina si dedicò alla realizzazione di un nuovo Piano Regolatore, che

venne approvato con la Legge n. 275 del 4 Giugno 1908. Il Piano prendeva in esame la parte della città che dal promontorio della collina dei Cappuccini giungeva fino a circa 900 metri a levante del molo del Porto Mercantile, e dal viale San Bartolomeo alla ferrovia La Spezia-Pisa fino alla località Tribbio, proseguendo poi per metri 765 dal viale per la parte a levante di Tribbio. La zona interessata aveva un'estensione di 128,76 ettari, 61,40 dei quali destinati a strade e giardini, 62,23 a fabbricati. In questo progetto venne stralciata l'ipotesi di spostare la stazione ferroviaria a Migliarina. Fu confermata inoltre la volontà di spianare la collina dei Cappuccini e di abbattere il teatro Politeama di piazza Verdi (lavori eseguiti, rispettivamente, nel 1921 e nel 1933). Il nucleo storico della città rappresentava, in questo progetto, la "cerniera" tra il nuovo quartiere operaio e l'area d'espansione della piana di Migliarina; viale Umberto I e viale Savoia erano invece gli assi che avrebbero dovuto fungere da armatura della città. In particolare, la

strada principale, ottenuta dal prolungamento di viale Umberto I, doveva avere una larghezza di 29 metri, e collegare la Rocca dei Cappuccini con il ponte sul torrente Dorgia, presso la Chiesa di Migliarina, per una lunghezza totale di 2.300 metri.



Fig. 36 – A. Farina, *Città della Spezia, Progetto di Piano Regolatore per l'ingrandimento della città nella pianura di Migliarina*, 1908.

In questo periodo, nel 1906, era nata, dopo gli accordi dell'anno precedente, la “Vickers Terni Soc. Italiana Artiglierie ed Armamenti”, dal 1929 Odero Terni Orlando¹⁹. Nel 1914 fu inaugurato il

¹⁹ G. Pagani, *L'OTO Melara verso il centenario*, a cura della Unitech, La Spezia 1991.

nuovo ospedale, in località San Cipriano, tuttora attivo. L'estensione della struttura urbana subì un rallentamento notevole negli anni successivi, soprattutto a causa della prima guerra mondiale. Dopo la costruzione del palazzo del Comune, che era stato ultimato nel 1907 e che verrà successivamente distrutto dai bombardamenti subiti durante la seconda guerra mondiale, il centro amministrativo della città, divenuta capoluogo di Provincia²⁰ nel 1923, si sviluppò negli anni '20 e '30 del Novecento. Nel 1928 venne inaugurato il "palazzo del Governo" (ora palazzo della Provincia), oltre alla parte di via Veneto che partiva da piazza Verdi e giungeva poco oltre via Crispi. Nel 1929, su progetto dell'Architetto Zanazzo, venne inaugurato il teatro Monteverdi, il più grande della regione. Tale anno fu anche testimone del trasferimento

²⁰ Regio Decreto 2 Settembre 1923. Approvato nel regolamento della Corte dei Conti il 15 Settembre 1923 (Reg. 216, Foglio 52). Si veda anche, a tale proposito, la raccolta di atti *Provincia di La Spezia: Tre anni di amministrazione fascista (1924-1927), Vol.I*, a cura dell'Amministrazione Provinciale della Spezia.

alla Spezia della sede vescovile, e della costruzione dell'Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini", erede di un'antica associazione geologica, nei pressi del Convento delle Clarisse distrutto dai bombardamenti. Il terreno di riporto ricavato dalla demolizione della collina dei Cappuccini venne utilizzato per realizzare il tratto di viale Italia che, dall'angolo con via San Cipriano, giunge nell'attuale piazza della Concordia a Migliarina; il viale fu inaugurato il 28 Ottobre del 1930. Nello stesso giorno di due anni più tardi venne inaugurato il primo tratto di via XXIV Maggio, da viale Mazzini a via San Cipriano; venne inaugurato inoltre lo stadio intitolato ad Alberto Picco, medaglia d'oro al valor militare. Il 12 Novembre del 1933 venne invece inaugurato il palazzo delle Poste, opera dell'Architetto Mazzoni e decorato con quattro mosaici, all'interno della torre che l'affianca, realizzati da Prampolini e Fillia. Nello stesso anno venne completata la ricostruzione del teatro Civico, demolito tre anni prima. Tornando

ai progetti di risistemazione urbana, si può affermare che il Piano Regolatore di Farina non fu mai compiutamente realizzato, anche a causa del primo conflitto mondiale e delle mutate condizioni della città nel periodo fra le due guerre. Negli anni Trenta, solo alcune delle opere previste dal Farina erano già state approntate, soprattutto nel campo della rete stradale: erano stati tracciati i prolungamenti di via Chiodo e di viale Umberto I, mentre non era stata realizzata la piazza ovale. Mutate le esigenze di traffico e di insediamento urbano, nel 1930 l'Amministrazione Straordinaria del Comune avvertì l'esigenza di elaborare un nuovo Piano Regolatore, del quale incaricò il Gruppo Urbanisti Romani (GUR). Nel 1932 venne iniziato lo studio del progetto che comprendeva la zona dell'area della ferrovia. Nel frattempo, l'anno successivo venne demolito il teatro Politeama Duca di Genova, per dare maggiore spazio a piazza Verdi, che era divisa in due parti dal teatro. Venne inoltre demolita, dopo la costruzione della nuova chiesa di San Giovanni,

l'antica chiesa del quartiere di Migliarina, dopo oltre otto secoli di vita; attualmente, nel luogo in cui sorgeva l'antica chiesa, transita via Sarzana, all'incrocio tra la fine di via del Canaletto ed il principio di via Buonviaggio.



Fig. 37 – Gruppo Urbanisti Romani, *La Spezia, Piano Regolatore*, 1939.

Il Piano Regolatore del Gruppo Urbanisti Romani fu approvato il 29 Maggio del 1939. Il GUR elaborò molto dettagliatamente la rete stradale principale, la rete minore e il piano edilizio, prevedendo la realizzazione di zone verdi, giardini, passeggiate e campi sportivi. Il progetto stabiliva la prosecuzione degli assi principali verso la piana di Migliarina, con via Chiodo che proseguiva su via Vittorio Veneto e viale Mazzini su via XXIV Maggio. Particolarmente curata fu

l'analisi della distribuzione dei vari percorsi e delle correnti di traffico. Uno dei limiti del Piano di Farina del 1908 era stato il fatto che via Chiodo, asse della città con viale Umberto I - con il quale avrebbe dovuto unirsi all'incrocio con il corso Nazionale, da dove il traffico si sarebbe redistribuito nelle varie diramazioni - costringeva il traffico della parte nord della città vecchia a confluire verso il mare, per convergere poi ad angolo retto. A questo proposito, per il traffico interno gli Urbanisti Romani sottolinearono la necessità di realizzare una via che dalla città vecchia tagliasse in diagonale la scacchiera ottocentesca, per abbreviare il percorso evitando la strettoia del corso Cavour e sboccando verso est: una sorta di diagonale che da piazza Cavour si sarebbe innestata in via del Prione, passando per piazza S. Agostino e via del Torretto allargata in piazza Verdi, a fianco del palazzo delle Poste. Per quanto riguarda invece il traffico al di là della collina dei Cappuccini, il GUR studiò la realizzazione di una galleria, prolungamento di

viale Garibaldi, verso la piana di Migliarina, nella quale far confluire i mezzi pesanti e il traffico industriale. Il Piano del 1932 diede inoltre molta importanza alla creazione di un centro cittadino che unisse la città vecchia e la nuova: perciò si pensò alla realizzazione di una grande piazza (l'odierna piazza Europa) aperta verso il mare, con a monte la nuova Chiesa Cattedrale e ai lati la possibilità di realizzare edifici pubblici. Fu altresì prevista la realizzazione di una passeggiata a mare nell'area compresa tra piazza Chiodo e la stessa piazza Europa. Per le industrie, invece, fu ritenuta idonea la zona terminale della pianura di Migliarina, nella zona del cimitero. Va sottolineato, comunque, che fino al secondo dopoguerra i progetti furono spesso marginali rispetto al reale processo di espansione della città, che avvenne talvolta in maniera spontanea. Il Piano del GUR tuttavia pose le basi per la conformazione odierna del centro città, e venne ripreso, nelle sue linee essenziali, dall'Architetto Messina e dall'Ingegnere Pinchera, autori del Piano

di Ricostruzione del 1946²¹. E' opportuno, al termine di questa analisi, soffermarsi su quanto avvenne nell'aspetto generale della città nel settore dell'edilizia. L'edilizia pubblica, dopo la realizzazione del quartiere Umberto I, conobbe un rallentamento e lasciò il posto all'edilizia privata. In particolare, l'architettura residenziale borghese si sviluppò soprattutto nella parte alta di corso Cavour, in via Spallanzani e nella zona della stazione ferroviaria, per poi allargarsi alle alture circostanti dopo l'apertura di via dei Colli; l'edilizia popolare trovò invece sviluppo tra piazza Brin e la zona della Chiappa, oltre che nella piana di Migliarina. Un altro fattore da mettere in evidenza è l'affermazione, in luogo dello stile architettonico Neoclassico dell'Ottocento, del nuovo stile Liberty, che si sviluppò nei primi anni del Novecento caratterizzando il XX secolo con connotati

²¹ Per un'analisi della conformazione e dello sviluppo urbanistico della Spezia, si veda anche P. Caputo, *Un progetto per La Spezia. L'area IP nel destino della città*, Electa, Milano 1990.

particolarmente interessanti nella città della Spezia²².

Appendice al capitolo V

La testimonianza di un abitante del quartiere operaio: intervista a Renzo Fregoso.

Renzo Fregoso, nato alla Spezia nel 1922, è uno degli ormai rari discendenti da famiglia autenticamente spezzina. Autore di diverse pubblicazioni in lingua e dialetto, ha raccontato la sua spezzinità nell'opera "Demóa d'Amóe"²³,

²² Si veda, a tale proposito, il volume di V. Scandellari, *Il carattere del Liberty nell'architettura spezzina del Novecento*, a cura del Centro Studi Val di Vara, Sarzana 1989.

²³ R. Fregoso, *Demóa d'amóe*, a cura dell'Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini", La Spezia 2002.

“trasformando una piazza e un quartiere spezzino in un angolo poetico dell’universo”²⁴.

D. – In quale periodo ha vissuto nel quartiere operaio?

R. – “Sono nato nel 1922 in piazza Brin²⁵, nel cuore del quartiere Umberto I, dove ho vissuto sino agli inizi degli anni ’60. Oggi, pur se trasferito in una zona della città che per la sua posizione mi consente un colpo d’occhio sul quartiere, continuo a frequentare quasi quotidianamente la piazza.”

D. – Perché parla di piazza Brin come del “cuore del quartiere”?

R. – “Cuore come centro, come pulsare di ogni attività, perché piazza Brin è sempre stata un luogo vivo, meglio, vivace, a volte turbolento. Ha sempre adempiuto, cioè, alla funzione specifica di luogo di aggregazione e di scontro. Ma a conferire

²⁴ Citazione dall’Attestato del Centro di Studi Umanistici “Niccolò V”, Castiglione del Terziere 1998.

²⁵ R. Fregoso, *op. cit.*, pag. 153.

alla piazza una ulteriore importanza è stata la particolare concezione delle case operaie, progettate senza fondi, senza, cioè, la possibilità di ospitare negozi, per cui la piazza – realizzata invece dall’edilizia privata – divenne anche centro di tutti i servizi e del commercio, per rispondere alle necessità della gente: dalle Cooperative di Consumo, al piccolo ambulatorio delle Suore infermiere.



Fig. 38 – *Piazza Brin nei primi anni del Novecento. Si noti l’assenza dei campanili, non ancora realizzati.*

Per noi bambini però era, soprattutto d’estate, un’arena aperta – allora non c’erano alberi né

aiole – ai nostri giochi²⁶, interrotti solo dalla sirena dell’Arsenale, che a mezzogiorno segnalava la pausa dal lavoro. Noi allora correvamo a Porta Sprugola per portare ai nostri padri il “*fagotto*” con i viveri.”

D. – Come avvenne l’integrazione con i bambini provenienti da altre città?

R. – “Molto naturalmente, soprattutto attraverso la Scuola. La Scuola, così totalmente estranea al nostro mondo, l’abbiamo accettata come un’ineluttabilità, con tutto quello che “conteneva”, compresi i nuovi compagni, senza distinzione di provenienza, e l’olio di fegato di merluzzo. L’integrazione fra adulti avvenne grazie anche alla familiarità agevolata dalle strutture “aperte” dei fabbricati, con i cortili dotati di “*tregi*”, i

²⁶ Giorgio Sciacaluga, nel testo allegato alle sue *Tavole* (v. nota seguente), cita fra i principali giochi maschili la *cavallina*, il *Giro d’Italia*, con scatolette di latta o coperchi delle scatolette tonde del lucido di scarpe, il *bolaco* (calcio alla latta da conserva), e, ovviamente, il *calcio*, giocato con un “pallone” realizzato da stracci raccolti in una calza da donna. Successivamente, divennero comuni le biglie e le figurine. Le bambine, invece, realizzavano giochi “drammatici”, in cui simulavano situazioni di vita reale degli adulti.

lavatoi pubblici, dove le donne esponevano i panni e le loro vicende. Donne all'acqua e sapone, ma, allora, con diverso significato. Oggi, la nuova immigrazione ripropone, specialmente nel quartiere ma con forte evidenza nella piazza, una condizione analoga ma con maggiori difficoltà, accentuate dalla constatazione che la nuova immigrazione è giovane, mentre cresce negli attuali residenti il numero degli anziani.”

D. – A proposito della prima immigrazione, e della trasformazione della società spezzina, avvenuta principalmente per l'intervento esterno, crede che abbia influito sulla perdita di certe tradizioni, soprattutto sulla perdita del dialetto?

R. – “Penso proprio di sì. Ma c'è una ragione ancora più radicale: la nuova città che nacque per partenogenesi dall'Arsenale, soprattutto lo stesso Arsenale, furono calati dall'alto, capitarono come una vincita alla lotteria senza che gli spezzini avessero giocato, e capitarono “in italiano”. Da quel momento, il dialetto fu sentito come una

forma di arretratezza, di ignoranza, di cui bisognava liberarci. Complici in questo furono anche la Scuola e il Fascismo che la permeava. I nostri genitori, che tra loro parlavano in dialetto, si rivolgevano a noi in italiano. Meno male che per la mia generazione e dintorni ci furono l'ascolto dei nonni e la frequentazione della piazza, con i giochi svolti tutti in dialetto.”



Fig. 39 – *Piazza Brin nel 1920. In tale epoca erano già stati costruiti i due campanili.*

D. - Si viveva bene nel quartiere operaio?

R.- “Sì. Forse il ricordo di quel tempo è influenzato dall’averlo vissuto con l’animo, con gli occhi del bambino in cui tutto si trasfigura, si legge come una novità; un album illustrato in cui

alle pagine dei nostri giochi stagionali si alternavano le pagine della piazza vestita a festa, vuoi nelle manifestazioni religiose – la Fiera di Beneficenza che invadeva la piazza, la processione del Cristo Morto per le strade del quartiere magicamente illuminate dalle fiaccole - vuoi in quelle più ludiche: gli acrobati, l'uomo del filo Ivo Aprigliano, il funambolo in equilibrio su un cavo teso fra i cornicioni di due palazzi (e noi tutti col naso all'aria), il primo Luna Park, il primo teatro di Marionette, e nel cortile, il circo "Padella" con i cagnolini addestrati, il cortile ipnotizzato dal repertorio a tinte forti della Compagnia "Pipetto". Un amico di allora, Giorgio Sciacaluga, ha reso omaggio a quella stagione e al quartiere, riproducendoli in disegni e parole²⁷: uno spaccato degli interni e del cortile delle case operaie."

²⁷ G. Sciacaluga, *Le tavole della leggenda del quartiere Umberto I.*

Alcune tavole, donatemi dall'autore tramite Renzo Fregoso, sono riprodotte nell'Appendice della presente Tesi.

D. – La piazza fu anche un luogo di aggregazione politica?

R. – “Di aggregazione e di scontro. Mi raccontavano che gruppi anticlericali anarchici e massonici tentarono di danneggiare la Chiesa col fuoco. Ancora oggi all’interno della Chiesa è esposto un Cristo in parte annerito dal fumo. E mi raccontavano di tempestosi comizi in piazza, di chi contestava l’intervento dell’Italia nella Prima Guerra Mondiale. Durante il Fascismo ricordo la piazza in assetto di guerra, con i portici chiusi dai “paraschegge”, il quadrante dell’orologio del campanile “oscurato” e venato e i due rifugi ricavati al centro della piazza per ripararci durante i bombardamenti. E le scorribande delle Brigate Nere nella Chiesa dopo l’arresto di Don Mori, l’allora parroco. Dopo la guerra, la piazza è stata luogo di contrapposizione tra la Cellula – non inganni la leggerezza del nome: si trattava di zoccolo duro – e la Parrocchia, altrettanto agguerrita. Non a caso, allora era chiamata “della Scorza”.



Fig. 40 – *Piazza Brin alla fine degli anni Settanta.*

Le idee, allora, erano sostenute da una forte testimonianza pratica: ricordo la comparsa del primo “quadro murale”, collocato nella piazza dai giovani comunisti e socialisti, al quale venne presto affiancato il quadro dei giovani cattolici. Piazza Brin fu, quindi, anche una “palestra” per la cultura politica.”

D. – Le condizioni di affitto e di riscatto delle case erano vantaggiose?

R. – “L’affitto era a prezzi politici, quindi sostenibile anche da un operaio. Il riscatto delle case, pur previsto dalla convenzione, non è mai avvenuto. I figli degli operai avevano diritto a

mantenere l'alloggio in caso di morte dei genitori, tranne nel caso in cui i figli stessi avessero lasciato la casa paterna per dar vita ad un altro nucleo familiare. A metà degli anni Settanta fu distribuito alle famiglie un questionario per un eventuale acquisto delle case, ma esse non furono poi vendute. Ci si orientò quindi verso una ristrutturazione delle case, anche per adeguarle alle nuove norme di sicurezza, da attuare a mano a mano che le famiglie perdevano il diritto alla permanenza. Oggi, nel quartiere, sta avvenendo una nuova rivoluzione, per la presenza sempre più numerosa di giovani famiglie di immigrati provenienti dalla Repubblica Dominicana: una nuova sfida di integrazione affidata al quartiere Umberto I.”

Capitolo VI

L'Arsenale e la città fino al secondo conflitto mondiale.

6.1 L'evoluzione dell'Arsenale Militare Marittimo e la sua produzione.

La Regia Marina raggiunse nel giro di pochi decenni dall'unità d'Italia un posto di primo piano nel contesto internazionale relativamente alla qualità del potenziale navale. L'Arsenale della Spezia fu certamente il fulcro dell'attività di costruzione, e in esso vennero create importanti unità navali. Naturalmente, nell'ottica di una crescita qualitativa sempre maggiore, fu necessario realizzare sulle strutture dell'Arsenale nuovi interventi, che ebbero ripercussioni anche nel resto delle industrie cittadine. Fu nel 1875, per armare con cannoni da 100 tonnellate (i più grandi allora esistenti) le corazzate Duilio e

Dandolo, che si decise di installare la già citata gru idraulica realizzata dalla ditta W.G. Armstrong di Newcastle, della portata di 160 tonnellate¹. L'esigenza di costruire navi sempre più grandi costrinse ad apportare alcune modifiche agli scali dell'Arsenale: lo scalo n. 1 venne portato nel 1899 da 100 a 140 metri di lunghezza, per poi subire un ulteriore allungamento di 43 metri nel periodo 1909-12; lo scalo n. 2 raggiunse nel 1900 i 138 metri di lunghezza, e dal 1892 si cominciò la costruzione dello scalo n. 3, lungo 100 metri. Si pensò inoltre di realizzare, sin dal 1887, l'ampliamento della seconda darsena, opera che venne portata a compimento solo dal 1912 al 1927, e che comportò, come detto in precedenza, la realizzazione nel 1914 di un nuovo ponte girevole in ferro, della luce di 62 metri, in corrispondenza di quello esistente e in posizione obliqua rispetto ad esso²; nello stesso anno, vennero predisposti

¹ Si veda il capitolo III, pagg. 99, 100 della presente Tesi.

² Si veda il capitolo III, pagg. 97-99 della presente Tesi.

due pozzi profondi 18 metri per accedere ad una galleria subacquea, parallela a detto ponte, che fu ultimata nel 1927³. Il vecchio ponte girevole fu comunque abbattuto soltanto dopo il collaudo del nuovo ponte, tuttora esistente. Un'opera che merita una citazione particolare è la *vasca per gli esperimenti di architettura navale*, la prima in Italia, realizzata dal 1887 al 1889⁴. La *vasca*, che consentiva di studiare su modelli di navi i flussi idrodinamici, al fine di realizzare con precisione le carene delle navi e i profili degli scafi, divenne presto uno dei fiori all'occhiello della tecnologia militare spezzina. Da ricordare inoltre la “Scuola Garzoni”, nota come *scuola allievi operai*, realizzata nel 1888 all'interno dell'Arsenale e organizzata in due corsi elementari, tre preparatori

³ Ministero della Marina, Direzione Generale del Genio Militare, *La galleria subacquea del canale navigabile fra le due darsene nel R.° Arsenale Marittimo della Spezia*, Roma 1931. Una copia conforme all'originale è presente presso la Biblioteca del Genio Militare della Spezia.

⁴ G. Rota, *La Vasca per le esperienze di architettura navale nel R.° Arsenale di Spezia*, a cura dell'Ufficio Idrografico, Genova 1898.

e due professionali: in essa, fino al 1990, data della cessazione dei corsi, sono stati formati 3.917 operai dell'Arsenale. Dal 1880 al 1900 vennero inoltre realizzati l'*officina lavorazioni di grosse artiglierie* a San Vito, l'*officina lance e remi*, il complesso di stabilimenti e depositi per esplosivi e munizioni che va da Pagliari a Ferrarezzola (oggi nei pressi della centrale ENEL) e varie officine per i materiali di artiglieria e munizioni e per i collaudi delle armi. In tale epoca, è giusto sottolineare l'importanza degli esperimenti svolti presso l'Arsenale della Spezia da Guglielmo Marconi: invitato dal Ministro della Marina a compiere esperimenti di radiotelegrafia nel 1897, Marconi poté disporre delle officine arsenalizie per realizzare le apparecchiature necessarie. Il 14 Luglio 1897 ebbero inizio gli esperimenti di comunicazione terra-mare, tra San Bartolomeo e il rimorchiatore n. 8, giunto alla distanza di 12.700 metri⁵. Tale collaborazione durò fino al

⁵ A. Della Riccia, *Gli apparecchi del Marconi. Le esperienze alla*

1902, con la campagna nel mare del Nord (Baltico, Atlantico, Mediterraneo) dell'incrociatore Carlo Alberto, dotato di apparecchiature radiotelegrafiche realizzate nell'Arsenale della Spezia. A San Vito venne realizzata una stazione radiotelegrafica, con un'officina e due magazzini; un primo sito iniziato nel 1901 sarà ampliato nel 1909, mentre sin dal 1903 si effettuarono esperimenti di radiotelegrafia alla Palmaria. Negli anni precedenti il primo conflitto mondiale si ebbe una forte crescita dell'edilizia militare. Le principali opere realizzate in questo periodo furono la caserma Gandolfo a Pagliari, la nuova capitaneria di porto, l'*officina torpediniere* in Arsenale e nuovi locali nell'ospedale militare. Venne inoltre installato a Pegazzano un impianto di depurazione delle acque che alimentavano l'acquedotto dell'Arsenale; l'impianto, che sterilizzava l'acqua tramite ozono, fu costruito dalla Società italiana

Spezia, Tip. Voghera, Roma 1897. Estratto dalla *Rivista d'artiglieria e genio*, vol. IV, 1897.

Lahmeyer di elettricità con materiali provenienti dalla Ozongesellschaft di Berlino, e fu installato dal Genio Militare⁶. Nel 1917 sorse l'importante *officina sommergibili*, realizzata in un anno e successivamente ampliata nel 1930.



Fig. 41 – *L'officina sommergibili nel 1952.*

Negli anni immediatamente precedenti la Grande Guerra e durante la stessa furono costruite basi aeree per dirigibili, idrovolanti ed aerei della Regia Marina (l'Aeronautica verrà costituita solo nel 1923).

⁶ Ministero della Marina, Ispettorato del Genio Militare, *La sterilizzazione con l'ozono delle acque del R.° Arsenal militare marittimo di Spezia*, Roma 1914.

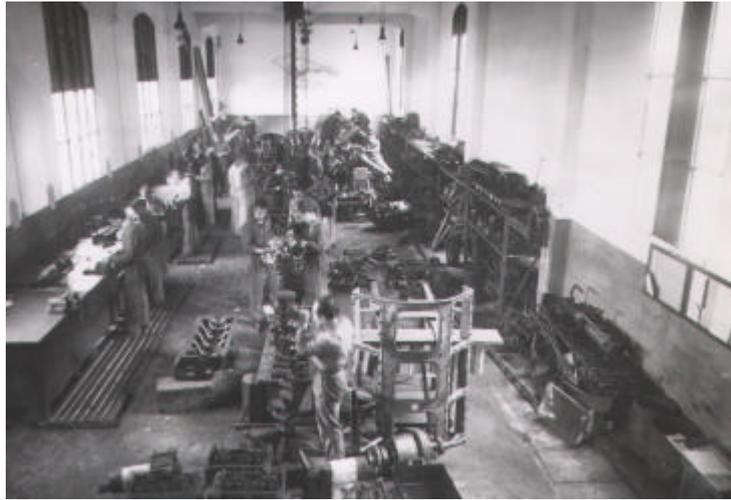


Fig. 42 – *Interno dell'officina sommergibili nel 1950.*

Durante la guerra vennero inoltre realizzati il molo Pagliari, la caserma dei pompieri in Arsenale, vari magazzini e depositi, oltre all'ampliamento della caserma Duca degli Abruzzi e al deposito di benzina all'Antoniana, della capacità di ottomila tonnellate e con una galleria doppia (per acqua e benzina) collegata con il porto mercantile. Nel periodo fra le due guerre, si dovette in particolare operare alla ricostruzione delle opere danneggiate e distrutte, fra cui il molo Pagliari. Nell'area del porticciolo Lagora si edificò la nuova sede della Commissione Permanente per gli Esperimenti sui Materiali da Guerra (MARIPERMAN). In

Arsenale, venne ampliata la vasca sperimentale⁷, e furono realizzate la *sala medica* (1934), l'*officina pitture* (1937), il *magazzino pezzi di rispetto* (1939), oltre al prolungamento del sesto bacino. Nella zona di Piazza d'Armi furono realizzate la sede del Comando superiore del Corpo Reale Equipaggi Marina (CREM), oggi sede del Comando in Capo del Dipartimento Marittimo dell'Alto Tirreno (MARIDIPART), e la sede del Genio Militare (MARIGENIMIL) nel 1932, oltre al complesso dell'Opera Nazionale Dopolavoro (OND), attuale sede del Circolo Ricreativo Dipendenti Difesa (CRDD). La caserma Gandolfo di Pagliari assunse, alla fine degli anni Trenta, le funzioni precedentemente svolte dal magazzino viveri di San Bartolomeo. Per ciò che riguarda, invece, le costruzioni navali e belliche realizzate dall'Arsenale, si può affermare che in esso vennero create le maggiori navi della Regia Marina. Nel periodo compreso fra la data dell'inaugurazione dell'Arsenale e l'inizio del

⁷ Nel 1929, ad opera degli Ingegneri Cavallini, Cei e Pozzoli.

primo conflitto mondiale vennero realizzate nello stesso Arsenale, dopo la nave Palestro (costruita nel Cantiere di San Bartolomeo e varata il 20 Ottobre del 1871), le corazzate Dandolo, Doria, Sardegna, Regina Margherita, Regina Elena, Cavour e Doria (II), e gli incrociatori Montebello, Monzambano, Confienza, Calabria e Carlo Alberto⁸. Nel seguente prospetto (Tabella VII) le navi realizzate in Arsenale in tale periodo sono elencate per categoria, con la data del varo e il nome del progettista.

⁸ Nell'Appendice della Tesi è presente una galleria fotografica delle principali navi realizzate nell'Arsenale Militare Marittimo della Spezia.

Tabella VII

Navi costruite nell'Arsenale Militare

Marittimo della Spezia dalla sua inaugurazione sino al primo conflitto mondiale

CORAZZATE DI 1a CLASSE

| Nave | Data | Progettista |
|-------------------|-------------------|--------------------|
| Enrico Dandolo | 10 Luglio 1878 | B. Brin |
| Andrea Doria | 21 Novembre 1885 | G. Micheli |
| Sardegna | 20 Settembre 1890 | B. Brin |
| Regina Margherita | 30 Maggio 1901 | R.A. Micheli |
| Regina Elena | 19 Giugno 1904 | V. Cuniberti |
| Roma | 21 Aprile 1907 | V. Cuniberti |
| Conte di Cavour | 10 Agosto 1911 | E. Masdea |
| Andrea Doria (II) | 30 Marzo 1913 | E. Masdea |

INCROCIATORI

| Nave | Data | Progettista |
|---------------|-------------------|--------------------|
| Carlo Alberto | 23 Settembre 1896 | E. Masdea |
| Montebello | 14 Marzo 1888 | B. Brin |
| Monzambano | 14 Marzo 1888 | G. Pullino |
| Confienza | 28 Luglio 1889 | M.M. |
| Calabria | 20 Settembre 1894 | E. Masdea |

TORPEDINIERE

| Nave | Data |
|-------------|----------------|
| Gabbiano | 9 Aprile 1907 |
| 39 R.M. | 12 Agosto 1915 |

CANNONIERE

| Nave | Data |
|-------------|------------------|
| Guardiano | 1 Maggio 1874 |
| Sentinella | 31 Dicembre 1874 |

SOMMERGIBILI

| Nave | Data | Progettista |
|-------------|-------------------|--------------------|
| Delfino | 1895 | G. Pullino |
| Pullino | 21 Luglio 1913 | V. Cavallini |
| Ferraris | 9 Novembre 1913 | V. Cavallini |
| Micca | 3 Giugno 1917 | V. Cavallini |
| Galvani | 26 Gennaio 1918 | V. Cavallini |
| Toricelli | 16 Giugno 1918 | V. Cavallini |
| Marcello | 29 Settembre 1918 | V. Cavallini |
| Emo | 23 Febbraio 1919 | V. Cavallini |
| Mocenigo | 26 Luglio 1919 | E. Masdea |

Da notare che gli incrociatori Montebello e Monzambano furono varati lo stesso giorno, a soli venti minuti di distanza l'uno dall'altro: le due

navi rappresentarono il primo esempio al mondo di costruzione in serie. Più tardi, furono costruite la Nave Reale Savoia (varata il 1° Settembre 1923) e la Porta Idrovolanti Miraglia (varata il 20 Dicembre 1923)⁹. Le ultime navi costruite interamente nell'Arsenale della Spezia furono il rimorchiatore Tavolara, varato il 13 Ottobre del 1956, e la nave cisterna Bormida (III), del 1974. Pur non avendo fornito un quadro onnicomprensivo delle opere realizzate dall'Arsenale Militare Marittimo e dal Genio Militare alla Spezia, per descrivere le quali sarebbe necessario uno studio specifico supportato

⁹ G. Giorgerini, A. Nani, *Almanacco storico delle navi militari italiane. La Marina e le sue navi dal 1861 al 1975*, a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1978. Per i dati sui sommergibili: A. Turrini, O.O. Miozzi, *I sommergibili italiani*, a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1963. Per un quadro approfondito riguardante le navi costruite alla Spezia, si veda anche D. Valentini, *Tutte le navi costruite alla Spezia*, Luna Editore, La Spezia 2003. Per le navi costruite nel cantiere del Muggiano, si veda anche G. Marchetti, *OTO: Storie di uomini, navi e cantieri. Il cantiere del Muggiano dal 1883*, a cura dell'Accademia Cappellini, La Spezia 2003.

da adeguate conoscenze tecniche, ritengo di aver citato le principali realizzazioni avvenute fino alla vigilia della seconda guerra mondiale. La trattazione delle opere s'interrompe a tale periodo storico poiché questo è il momento di massima espansione della Regia Marina, prima che il secondo conflitto mondiale la segnasse con profonde ferite condivise dalla città della Spezia. Come si vedrà nelle conclusioni, l'influenza della costruzione dell'Arsenale sull'economia spezzina continuerà invece ad essere percepita anche nel periodo successivo al 1945.

6.2 La produzione delle industrie cittadine.

Dopo l'inaugurazione dell'Arsenale Militare, alla Spezia sorsero diverse realtà industriali per la maggior parte, ma non esclusivamente, finalizzate alla produzione navale. Una delle principali fu il cantiere del Muggiano, nato nel 1886 nel tratto di costa fra il cantiere di San Bartolomeo e lo stabilimento di Pertusola. Il cantiere Muggiano si

unì nel 1906 al cantiere Fiat-San Giorgio, prendendo il nome di Ansaldo-San Giorgio; esso crebbe rapidamente ed estese la sua produzione dalle costruzioni mercantili ai navigli militari, tanto da insidiare il primato ad altri cantieri italiani, e da occupare 4.500 operai.

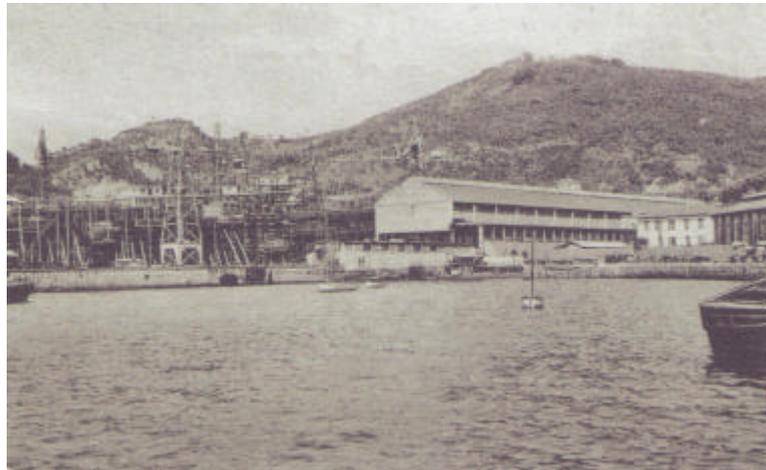


Fig. 43 – *Il cantiere Ansaldo-San Giorgio nel 1920.*

Altrettanto importante nella storia industriale della città è stato il cantiere Orlando, nato dalla fusione fra lo stabilimento Baffico e la ditta Larini & Nathan, acquisiti nel 1902 dall'Ingegnere Orlando che li cedette alle ditte Orlando di Livorno e Odero di Genova. Nello stesso periodo nacquero diversi cantieri navali, fra cui quelli di

Fossamastra, Cadimare e Marola, e, nella zona di Melara, sorse lo stabilimento Vickers-Terni, che si sviluppò in seguito, come citato nel precedente capitolo¹⁰, nella celebre impresa OTO Melara, cardine dell'industria spezzina del Novecento, così come la Società CerPELLi, poi Termomeccanica, stabilimento dedicato alla produzione dei macchinari destinati alla pompatura di liquidi e gas sorto nel 1913. Tale industria, unita alla presenza dei cantieri di costruzione e degli stabilimenti per l'armamento, rendeva di fatto autarchica l'industria militare italiana.

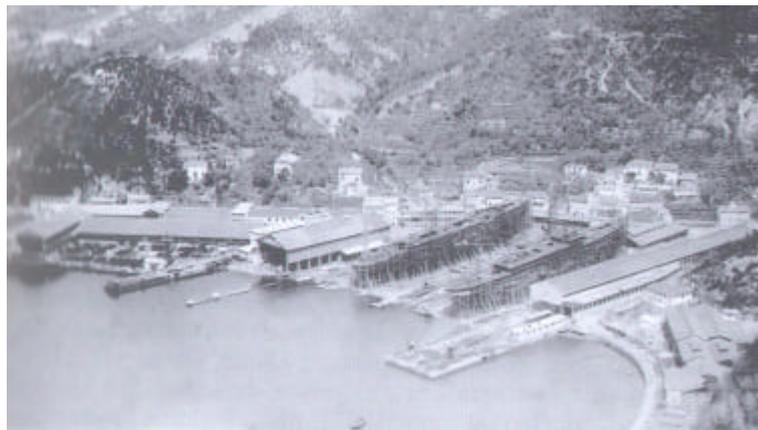


Fig. 44 – *L'OTO Melara negli anni Trenta.*

¹⁰ Si veda il capitolo V, nota 19, della presente Tesi.

Fra gli insediamenti non direttamente connessi alle costruzioni navali militari, si possono citare lo stabilimento Pirelli per l'armatura dei cavi sottomarini, nato nel 1887 a Pagliari, e la fonderia di Pertusola, attiva fin dal 1853. Tali insediamenti risentiranno della scarsa disponibilità di energia elettrica, che l'industria militare produceva in proprio; questa situazione di disagio finì con l'intervento della Società idroelettrica ligure, che nel 1908 completò una linea elettrica trifase da 30.000 volt che conduceva l'energia dagli impianti del Lagastrello, per poi procedere alla costruzione di una centrale termica di riserva in via della Pianta, alla periferia orientale della città, e realizzare, nel 1912, una seconda linea trifase a 30.000 volt. Così si ebbe un'ulteriore spinta alla crescita industriale: oltre alle citate Vickers-Terni e CerPELLI, nel 1913 sorse lo Jutificio della Spezia, in seguito Jutificio Montecatini. Oltre alle attività correlate al porto mercantile, in questi anni si svilupparono varie realtà industriali, quali la citata Società idroelettrica ligure, l'Azienda

municipalizzata per la distribuzione del gas, la Società Lunense acqua e forza per gli acquedotti e la Società tramvie elettriche, che si occupò dell'estensione del servizio tranviario nato nel 1902. L'istituzione della piazzaforte militare marittima pose La Spezia, in tale periodo, in una posizione particolare nel contesto italiano, poiché il potere civile fu largamente condizionato da quello militare; tale situazione condusse ad un ulteriore sviluppo, a tratti caotico, delle attività industriali legate alle esigenze delle Forze Armate. La produzione delle industrie cittadine si concentrò, come nel resto d'Italia, su un modello di produzione fortemente condizionato dalla guerra. Tale situazione generò anche un forte aumento del numero dei dipendenti delle industrie locali, riferibile in particolare ai cantieri dedicati alla produzione di navi e armamenti. Una volta terminata la guerra, l'industria bellica attraversò un periodo di crisi dovuto al naturale calo della domanda, con conseguenti licenziamenti di manodopera. Tale condizione durò fino allo

sviluppo militare promosso dal Fascismo. Nel 1929 fu creata, nel frattempo, la raffineria della Società nafta, in seguito Shell e infine Industria Italiana Petroli (IIP): sorto come deposito costiero di benzina e nafta a tre chilometri dal mare, a cui era unito tramite una condotta, diventerà nel secondo dopoguerra il primo stabilimento di raffineria italiano e il secondo in Europa. Nel 1929 fu realizzato anche un nuovo elettrodotto da 60.000 volt. Fra le industrie non connesse alle costruzioni navali militari sorte negli anni fra le due guerre, sono da segnalare la Società Verzocchi e la SIRA (refrattari), la Fabbrica derivati del piombo, la SIO (produzione e distribuzione di ossigeno) e la Società industria freddo della Spezia (frigoriferi). Nel settore militare sorsero invece: le Officine Mordenti, Toselli, Sgorbini; le Acciaierie Faggian, la cooperativa Tomaso di Savoia, la Società Argo carpentieri, la INMS, la San Giorgio, la Galeazzi e la Officine Patrone. Il periodo fra le due guerre vide però svilupparsi in primo luogo l'industria

edile, con le imprese Ceretti & Tartarini, Cozzani, Oriana, Pozzoli e Ferrari. La crisi economica del 1929 portò alla chiusura temporanea di alcuni importanti stabilimenti locali, fra i quali il mulino Merello e la Società carbonifera italiana. Nel 1933 dal governo fascista venne creato l'IRI, e ciò ebbe importanti conseguenze per l'industria navale e meccanica privata della Spezia, poiché il Cantiere navale del Muggiano e la CerPELLi passarono sotto il controllo dell'industria di Stato. Come affermato nel paragrafo precedente a proposito della presenza della Regia Marina nella città, si può affermare che in questo periodo si assistè al massimo sviluppo dell'industria alla Spezia, sviluppo interrotto bruscamente dalle violente distruzioni della seconda guerra mondiale, al termine della quale, come si vedrà nelle conclusioni, il mondo industriale spezzino fu chiamato a fare i conti con la necessità di una problematica riconversione della produzione.

6.3 Le distruzioni del secondo conflitto mondiale.

La presenza della base militare alla Spezia fu senza dubbio determinante nell' esporre la città agli attacchi nemici durante i due conflitti mondiali. Nella guerra del 1915-18, La Spezia fu una delle pochissime città italiane ad essere bombardate. Tuttavia, l'episodio dell'11 Luglio 1916 – data in cui un velivolo austriaco lanciò alcune bombe sulla zona dell'Arsenale provocando 20 feriti e 4 morti – fu solo una dimostrazione della tattica del bombardamento strategico che venne applicata, poco più di vent'anni dopo, in maniera sistematica e con esiti ben più drammatici. Fu infatti nel secondo conflitto mondiale che La Spezia subì attacchi disastrosi dal cielo, che distrussero molte strutture industriali e abitazioni civili, oltre a minare il morale di una cittadinanza che presto scelse di allontanarsi dal centro della città per cercare rifugio altrove. Il primo allarme per i cittadini

spezzini fu rappresentato dalla proclamazione, dal 16 Giugno 1940, dell' *oscuramento*. In tale periodo, però, non era ancora concreto il pericolo di incursioni aeree nemiche. Una prima avvisaglia di quanto sarebbe successo negli anni successivi avvenne il 22 Novembre 1940, quando un ricognitore inglese sorvolò dalle ore 18 alle 19,30 il cielo della Spezia, provocando il primo allarme aereo¹¹. Pochi mesi dopo, il 29 Aprile 1941, furono sganciate le prime bombe, senza però provocare grossi danni. Il 29 Settembre dello stesso anno, invece, la città – e con essa il suo Arsenale – vissero il primo drammatico capitolo della guerra: un gruppo di 22 bombardieri della Vickers Wellington, staccatisi da un battaglione che stava sorvolando Genova e Savona, colpì l'Arsenale e vari fabbricati civili, attaccando da circa 4.500 metri di altezza (quindi con concrete possibilità di errore) per evitare la risposta delle

¹¹ F. Martinelli, *Città italiana in tempo di guerra. La Spezia 1940-45*, Liguori Editore, Napoli 2000, pag. 64.

batterie antiaeree¹². Per tutto il 1941 e nell'anno successivo vi furono bombardamenti, anche se si trattò di incursioni minori. Il 1943 fu invece l'anno in cui la città subì gli attacchi più violenti. Nei giorni 4 e 14 Febbraio La Spezia fu violentemente bombardata, e successivamente, il 14 e il 19 Aprile, fu bersaglio dei bombardamenti più pesanti, che colpirono duramente la città distruggendo o danneggiando numerosi edifici civili.



Fig. 45 – *Un'immagine delle distruzioni belliche: la Porta Centrale dell'Arsenale Militare Marittimo.*

¹² *Ibidem*, pag. 76.

Dopo i nuovi attacchi di Maggio e Giugno, il 27 Agosto fu proclamato lo *stato d'assedio*, e venne ordinato il *coprifuoco* dalle 21,30 alle 5,30 di ogni notte. Anche per tutto il 1944, senza più navi e con pochi abitanti rimasti in città¹³, La Spezia fu colpita dalle incursioni aeree nemiche, fra le quali si ricordano quelle diurne del 13 e 19 Maggio¹⁴. Per comprendere la portata degli effetti che la guerra produsse sulla città, è opportuno citare alcune considerazioni. Al momento dell'inizio degli attacchi aerei del 1941, il Piano Regolatore del 1939 era in piena fase di attuazione, soprattutto nella fase di espansione a nord/est e di creazione del nuovo centro urbano. La popolazione era salita dalle 81.149 unità del 1936 ai 95.168 abitanti del 1942. Al termine della guerra, il bilancio fu drammatico: 220 case erano state distrutte, 440 semidistrutte e 1.000

¹³ Al 3 Febbraio del 1944 risulta un dato pari a 40.997 sfollati dalla Spezia nei Comuni limitrofi. La Spezia, Archivio di Stato, *Fondo Danni di Guerra*, Busta 54, Fascicolo 3.

¹⁴ F. Martinelli, *op. cit.*, pag. 399.

gravemente danneggiate, oltre a 1.400 lievemente danneggiate. Meno di 3.000 erano gli edifici civili intatti¹⁵. Circa 40.000 persone erano rimaste senza casa.



Fig. 46 – *Un interno dell’Arsenale dopo i bombardamenti del secondo conflitto mondiale.*

Per quanto riguarda le industrie cittadine, i bombardamenti del secondo conflitto mondiale avevano quasi completamente distrutto il porto mercantile e l’Arsenale Militare Marittimo; i

¹⁵ A. Fara, *Le città nella storia d’Italia. La Spezia*, Laterza, Roma-Bari 1983, pag. 102.

danni alle strutture commerciali ammontavano a
circa 12.500.000 Euro¹⁶ dell'epoca.

¹⁶ La Spezia, Archivio di Stato, *Fondo Danni di Guerra*, Busta 140.

Conclusioni

L'Arsenale e l'industria militare: un ostacolo allo sviluppo di una competitività di mercato?

L'Arsenale Militare ha rappresentato, per La Spezia, un fattore determinante nel processo di sviluppo dell'economia cittadina. Non è facile, a circa 140 anni dalla sua fondazione, tracciare un bilancio del condizionamento che esso ha esercitato sulla vita della città. Indubbiamente, la crescita dell'Arsenale e lo sviluppo industriale ed urbanistico della Spezia sono strettamente connessi, ed è ovvio affermare che, senza l'Arsenale, questa città sarebbe stata certamente molto diversa, sia nell'aspetto, sia dal punto di vista dello sviluppo economico. L'Arsenale ha determinato una crescita impetuosa della popolazione, con l'arrivo di persone da ogni parte d'Italia, e ha creato le condizioni per la nascita di

varie industrie minori ad esso collegate. Fintanto che la congiuntura economica è stata positiva per l'industria militare, il connubio Arsenale-industria-città ha funzionato alla perfezione. Intere famiglie di spezzini hanno trovato in Arsenale un impiego sicuro, una sistemazione per la vita, e nel quartiere Umberto I si è realizzata un'integrazione totale fra la popolazione locale e i nuovi arrivati. Con le guerre mondiali si sono avute le prime influenze negative della presenza dell'Arsenale. Come si è visto nel precedente capitolo, i due conflitti mondiali (ma, ovviamente, soprattutto il secondo), hanno rappresentato, per La Spezia, un periodo ancora più drammatico che per il resto del Paese, soprattutto a causa della presenza della base militare. Dopo il secondo conflitto mondiale, La Spezia, oltre a piangere i propri caduti e a dover sopportare gli oneri di una difficile ricostruzione, ha dovuto fare i conti con una pesante depressione economica. Alcune fra le principali industrie spezzine hanno operato una riconversione delle proprie attività: l'OTO

Melara, ad esempio, prima di riprendere la sua tradizionale produzione si è dedicata alla costruzione e alla riparazione di materiale ferroviario, di trattori agricoli e di macchine per la lavorazione della lana. La San Giorgio, sorta nel 1954 come azienda autonoma, e la Raffineria INPET (ex Nafta, poi Shell e IIP) sono state le uniche aziende capaci di investire in settori, come quello degli elettrodomestici e quello dei combustibili, che potevano in quel momento assicurare un avvenire sereno. Diverse industrie minori sono scomparse, e negli anni Sessanta La Spezia, in controtendenza rispetto alle maggiori città industriali italiane, è stata investita da una profonda recessione, con la quale, pur con qualche tentativo di ripresa (degli anni Settanta sono la creazione dello stabilimento SNAM a Panigaglia, per la rigassificazione del metano, e l'istituzione di un centro integrato di riparazioni e demolizioni navali¹), l'economia cittadina si è avviata verso un

¹ Il centro disponeva di un'area operativa di 900.000 m², di cui 270.000 coperti, con un fronte a mare di 8.580 metri. Su di esso erano

lento declino, culminato nella crisi degli anni Ottanta e nella condizione di deficit occupazionale cui si assiste oggi. Pur non essendo possibile, in questo contesto, analizzare

usufruibili 56 accosti di punta e 59 accosti di fianco, oltre ad altri 208 accosti per naviglio minore e a 69 boe di ormeggio. I pontili erano in numero di 25, di cui 12 completamente attrezzati per le operazioni di allestimento, e ad essi si affiancavano 36 scali di alaggio e vario di diverse dimensioni (il più grande lungo 260 m), oltre a 8 scali per l'alaggio delle carcasse di navi in demolizione. I mezzi di sollevamento di cui il centro disponeva erano 56 gru semoventi su binari da 70 tonnellate, 99 gru semoventi su ruote o cingoli da 100 t, 13 gru fisse da 10 t, 18 gru a portale da 18 t, 166 carri ponte da 150 t. I bacini di carenaggio erano in numero di 11, di cui 4 galleggianti, e potevano ospitare navi fino a 40.000 t di portata. I mezzi navali disponibili erano rappresentati da: 21 pontoni attrezzati con gru di portata diversa, fino a 110 t, 19 rimorchiatori e 49 bettoline. Dati desunti da *La Spezia: centro integrato di riparazioni e costruzioni navali*, a cura della Cassa di Risparmio della Spezia e dell'Unione Industriali della Spezia, La Spezia 1976. Il centro integrato di riparazioni, costruzioni e demolizioni navali funzionò fino a quando le condizioni di mercato non spostarono queste attività nelle aree dell'Estremo Oriente che presentavano condizioni economiche più vantaggiose rispetto a quelle praticabili dalle industrie europee. Dopo tale epoca, scomparse completamente le demolizioni navali, rimasero alla Spezia soltanto le lavorazioni più specializzate, come quelle relative alla manutenzione degli yacht d'epoca o le operazioni di "alta chirurgia navale".

approfonditamente la storia economica spezzina degli ultimi sessant'anni, si è ritenuto opportuno elaborare alcune considerazioni nel tentativo di dare una spiegazione a questo declino e alla mancanza, a tutti i livelli, di una seria politica di riconversione industriale per la città. Anche su questo argomento, spesso si assiste alla enunciazione di una serie di luoghi comuni che non sono certo utili ad elaborare soluzioni per il futuro: uno dei più diffusi è quello secondo il quale gli spezzini non avrebbero saputo assicurare alla città uno sviluppo equilibrato nel dopoguerra, né raccogliere le nuove sfide dell'integrazione europea e del mercato globale, perché incapaci per natura di operare sul mercato economico. Di fronte a tali affermazioni, che non valgono neppure la pena di essere commentate, il dovere dello studioso è quello di contrapporre un'analisi che abbia un fondamento nella storia e nello studio del modello di sviluppo della città. A mio parere, la crisi attuale della città, che come detto comincia a svilupparsi sin dai primi anni del

secondo dopoguerra, potrebbe essere una diretta conseguenza di uno dei fattori portanti del modello economico nato con la creazione dell'Arsenale, e quindi con la comparsa e l'affermazione dell'industria militare, che aveva come unico referente lo Stato italiano. Per di più tale unico referente si dimostrava tanto sensibile agli aspetti qualitativi del prodotto, quanto poco sensibile a quelli economici della sua produzione, inducendo così gli operatori a comportamenti che poco avevano a che fare con le problematiche tipiche di un mercato di libera concorrenza. Il condizionamento prodotto da quanto appena esposto, unito alla monocultura economica – fattore già di per sé dannoso nel lungo periodo – ha creato uno stato di sofferenza, quando l'economia cittadina ha dovuto compiere un vero e proprio “salto”, senza passaggi intermedi, da una produzione basata su un rapporto con un unico referente alla necessità di convertirsi ad un modello dettato dal libero mercato. E' la combinazione della monocultura e della

particolare caratteristica dell'unico referente che ha creato una situazione particolare, meritevole di essere studiata. Nel momento in cui il rapporto con lo Stato non ha avuto più ragione di esistere, a causa della drastica riduzione della domanda di prodotti militari, la città è stata travolta dall'incapacità di relazionarsi con un mercato che già si stava globalizzando. Di conseguenza l'economia spezzina, per il suo particolare modello di sviluppo, non era adatta a mettersi in gioco nel mercato globale. In questo senso, l'integrazione europea potrebbe aver rappresentato addirittura una condizione peggiorativa per l'economia della città. A questi risvolti si è aggiunta la scarsa lungimiranza di chi ha diretto lo sviluppo economico cittadino, nonché l'assoluta mancanza di un piano di interventi statali nei decenni successivi al secondo dopoguerra, che sarebbe stato necessario non già come misura di assistenzialismo, ma come risarcimento di un triplo sconvolgimento eteroindotto, avvenuto:

1. con la costruzione dell'Arsenale Militare Marittimo, che, costringendo l'economia locale ad un primo "salto", ne ha impedito l'evoluzione sulle direttrici esistenti a metà del XIX secolo;
2. con le distruzioni belliche, descritte nel paragrafo 3 del precedente capitolo;
3. con l'abbandono, da parte dello Stato, di quel tipo di politica, soprattutto nel settore degli Esteri, che aveva reso necessario l'intervento invasivo, massiccio e condizionante di cui al punto 1.

Oggi, La Spezia attraversa una forte crisi occupazionale, che la allinea da questo punto di vista a molte città del Sud Italia, e a causa della quale molti giovani sono costretti ad emigrare verso altre città per avere delle prospettive future che offrano una sicurezza economica. Nel periodo che stiamo vivendo, la città si interroga profondamente sul proprio futuro, e lo stesso Arsenale, già drasticamente ridimensionato, si

avvia verso il definitivo allineamento alle necessità di una Marina Militare che, dalle 302.000 tonnellate di consistenza nel 1911 (momento davvero non culminante del suo sviluppo, nel quale, tuttavia, allineava ben 16 “capital ships²” dell’epoca), è passata alle circa 100.000 tonnellate attuali (tra le quali non vi è alcuna “capital ship”)³. Sarà compito degli amministratori locali, magari coadiuvati da esperti capaci di analizzare con serietà e professionalità i problemi e i bisogni dell’economia cittadina, fornire alla Spezia un paradigma di sviluppo che le consenta di uscire dalla crisi e di poter guardare al futuro con serenità, nel tentativo magari di ripercorrere in altri settori, questa volta maggiormente protetti dai cambiamenti della

² *Capital Ship*: Termine inglese, usato in tutte le marine per indicare la nave da guerra con il massimo potere offensivo, cioè la corazzata o nave da battaglia. Definizione in AA.VV. , *Dizionario enciclopedico marinaresco*, a cura della Lega Navale Italiana, Mursia, Milano 1972.

³ La spesa per la Marina Militare Italiana, allora Regia Marina, fu di 350 milioni di Euro. Dati desunti dall’*Annuario Navale*, a cura della Lega Navale Italiana, Roma 1911.

congiuntura politica, la spettacolosa crescita che riuscì a compiere, oltre cento anni fa, con la realizzazione di una delle maggiori opere del XIX secolo.

“Chi ha sa che ha, ma non sa quello che ha. Vi si adatta il proverbio suddetto, amici spezzini, miei concittadini, perché avendo il bene di vivere alla Spezia, non potete sapere che siete 120.000 (o giù di lì) privilegiati...”

Solo noi spezzini, lontani dalla Spezia, esuli, emigrati, proscritti; solo noi che la nostra città possiamo recuperare soltanto nella memoria, a lampi, a fette, a spicchi, con la fatica di precisare, il più possibile, i colori, le voci, i rumori e il profilo del diadema montuoso sullo sfondo del cielo volubile: solo noi, con moti d’invidia che ci mordono le viscere, sappiamo quale e quanta sia la fortuna che voi non sapete di avere.”

Giancarlo Fusco

“La cosa più bella di Milano è la stazione, perché vi è un treno che parte per La Spezia.”

Gino Patroni

Appendice

Tavola I*Analisi delle Perizie di Esproprio**Valori espressi in Lire***Busta I**

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Mori Nicola | 19.510,28 | | 805,94 | |
| Perazzo Giuseppe fu Antonio | 3.488,77 | 36.244,19 | 859,71 | 1.410,54 |
| Mensa Parrocchiale di S. Vito | 23.809,95 | | 1.316,2 | |
| Paoletti Luigi fu Giuseppe | 27.398,21 | 24.729,2 | 850,72 | 1.236,46 |
| Mori Filippo fu Antonio | 4.046,97 | | 191,93 | |
| Mori Veschi fu Giacomo | 1.213,05 | | 54,47 | |
| Fiori Lorenzo fu Francesco | 6.842,91 | | 267,90 | |
| F. ^{lli} Cammillo e Giulio Comparetti eredi del fu Gerolamo | 12.073,87 | 15.239,49 | 453,32 | 729,04 |
| Lupi Angelo di Antonio | 3.986,39 | 2.705,36 | 139,98 | |
| Parentini Gaetano fu GioBatta | 209,98 | | 8,46 | |
| Pellegrini Rocco fu GioBatta | 214,09 | | 8,75 | |
| Campi Francesco fu Gerolamo | 8.116,18 | | 253,16 | |
| Vernetta Tito fu Vincenzo | 29.029,99 | 10.067,02 | 826,31 | |
| Mensa Vescovile di Sarzana | 752,68 | | 31,78 | |
| Foce don Giuseppe fu Francesco | 20.814,94 | 7.580,06 | 492,44 | 317,58 |
| Accorsi Bartolomeo del fu Francesco | 3.193,40 | | 48,88 | |
| Paoletti Luigi fu Giuseppe* | 1.213,24 | | 38,65 | |
| Fiori Lorenzo fu Francesco* | 3.207,48 | | 95,00 | |
| Giuseppe e F. ^{lli} Lupi eredi del fu Angelo* | 820,09 | | 17,04 | |
| Mensa Vescovile di Sarzana* | 209,26 | | 7,98 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Mori Filippo fu Antonio* | 1.127,1 | | 35,33 | |

Busta 2

| | | | | |
|---|------------|----------|----------|--------|
| Compiani Giuseppe fu Tommaso | 8.710,93 | 3.024 | 261,37 | 89,07 |
| Gallotti Antonio del fu G.Maria | 25.352,30 | | 904,29 | |
| Merani Giuseppe del fu Angelo | 16.319,83 | | 590,24 | |
| Oratorio della Confraternita di N. S. della Concezione di S. Vito | 15.000 | | | |
| Mori Giuseppe erede del fu Agostino | 706,30 | | 18,47 | |
| Falconi Nicola fu Giuseppe | 986,78 | | 25,30 | |
| Faggioni Francesco fu Giovanni | 851,39 | | 17,94 | |
| Guglielmi Giuseppe fu GioBatta | | 3.800 | | 164,31 |
| F.lli Mori eredi fu Stefano | 1.128,21 | | 27,62 | |
| Chiesa o Fabbriciera di S. Vito | 2.000 | | 65,60 | |
| Marselli Adriano di Pietro | 1.500,96 | | 55,46 | |
| Curletti Francesco fu Francesco | 1.979,39 | | 50,15 | |
| Sig.ri Giuseppe e Vito F.lli Guglielmi fu Giuseppe | 650,00 | | 17,74 | |
| Guglielmi Giuseppe fu Giuseppe | 3.800 | | 110,12 | |
| Sig. ^{re} Giorgio M. ^{se} Doria del fu Ambrogio | 11.765,31 | | 441,72 | |
| Guglielmi Domenico fu Giovanni | 452,51 | | 13,56 | |
| Bertonati Giuseppe fu Simone | 2.450,58 | | 48,75 | |
| Marselli Adriano di Pietro* | 219,25 | | 6,62 | |
| Giacomo e Gio Batta F. ^{lli} Ansaldo fu Gerolamo | 806,56 | | 24,20 | |
| Sig. ^{re} Filippo M. ^{se} Oldoini fu Grimaldo | 100.985,23 | 6.293,27 | 3.720,69 | 380,64 |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|-------------------------------------|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Brizzi GioBatta fu Antonio | 3.141,53 | | 119,41 | |
| Carrani Massa Giuseppe fu Francesco | 28.800 | | 1.115,22 | |
| Reverendo Parroco di Portovenere | 8.638,76 | | 332,33 | |
| Vico Luigia in Castagnola | 48.700,05 | | 1.943,28 | |

Busta 3

| | | | | |
|--|-----------|----------|----------|--------|
| Federici eredi del fu Giuseppe | 14.746,59 | | 567,68 | |
| Reverendo Parroco di Fabiano | 1.742,49 | | 67,91 | |
| Zanazzo Gerolamo fu Lorenzo | 8.031,69 | 6.732,30 | 30,77 | 328,43 |
| Peloso Giuseppina erede Castagnola fu Giulio | 28.819,43 | | 1.106,88 | |
| Sig. ^{re} Francesco M. ^{se} Castagnola fu Baldassare | 47.778,8 | | 1.839,5 | |
| Devoto Pietro fu Giuseppe | 3.761,39 | | 144,01 | |
| Farina Luigi fu Francesco | 8.072,11 | 894,15 | 309,52 | 40,79 |
| Farina Giovanni fu Giuseppe | 3.847,05 | | 147,20 | |
| Farina Emanuele fu Giuseppe | 2.760,19 | 628,81 | 107,26 | 37,32 |
| Farina Pietro del fu Giuseppe | 1.714,20 | 987,89 | 67,30 | 40,79 |
| Farina Domenico fu Nicola | 4.724,09 | | 169,93 | |
| D'Imporzano Domenico fu Emanuele | 6.419,74 | 713,36 | 243,65 | 37,32 |
| Ospizio civico di S. Andrea di Spezia | 606,62 | | 7,88 | |
| Bardi GioBatta fu Giuseppe | 1.100,85 | | 15,56 | |
| Federici Teramo fu Marco | 63.339,63 | | 2.581,19 | |
| Vernetta Giuseppe fu Vincenzo | 11.312,67 | 2.964,36 | 441,28 | 126,89 |
| Zanazzo Domenico fu Pietro | 865,82 | 4.634,18 | 31,81 | 294,68 |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Bertucelli Tommaso fu Nicola ed erede Bertucelli Rosa fu Giulio | 32.816,45 | | 1.232,56 | |
| Zanazzo Antonio fu Pietro | | 2.610,86 | | 128,66 |
| Eredi Del Santo fu Giuseppe | | 2.000 | | 97,04 |
| Mariotti Cristoforo fu Gaspare | | 2.459,11 | | 127,43 |

Busta 4

| | | | | |
|--|------------|----------|----------|--------|
| Sig. ^{re} Giorgio M. ^{se} Doria fu Ambrogio* | 89.382,04 | | 3.339,92 | |
| Farina Antonio fu Domenico | | 1.500 | | 74,64 |
| Crozza Paolo fu Enrico | 104.892,08 | 2.501,34 | 3.949,80 | 135,40 |
| Crozza Cesare fu Carlo | 29.338,46 | 887,25 | 1.170,88 | 53,74 |
| Mensa Parrocchiale di Spezia | 13.203,03 | | 472,15 | |
| Pubbliche scuole della città di Spezia | 29.524,62 | | 1.142,89 | |
| De Negri Dot. ^{re} Andrea fu Giacomo | 21.789,82 | 3.256,58 | 875,91 | 159,29 |
| Crozza Cesare fu Carlo* | 470,24 | 1.301,65 | 17,46 | 44,79 |
| Bernabò Giuseppa fu GioAntonio in Marchi Giuseppe | 13.316,24 | 4.141,25 | 509,12 | 238,93 |
| Sig. ^{re} Francesco M. ^{se} Castagnola fu Baldasare* | 3.159,90 | | 116,64 | |
| Eredi De Nobili della fu Sig. ^{ra} Anna Federici | 16.640,46 | 4.405,03 | 659,03 | 149,29 |
| Merani Giuseppe fu Angelo M.* | 5.590,79 | 6.409,46 | 209,30 | 262,82 |
| Gallotti Antonio fu GioMaria* | 924,64 | | 4,17 | |
| Oldoini M.se Filippo fu Grimaldo* | 2.630,19 | | 97,75 | |
| Paoletti Luigi fu Giuseppe | 138,35 | | 5,00 | |
| Bertucelli Tommaso fu Nicola e Rosa fu Giulio* | 1.264,14 | 536,00 | 38,28 | 26,12 |
| Mensa Vescovile di Sarzana* | 7.051,36 | | 253,35 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| M.se Doria Sig. ^{re} Giorgio fu Ambrogio* | 2.336,64 | | 87,90 | |
| M. ^{se} Doria Sig. ^{re} Giorgio fu Ambrogio* | 5.935,74 | | 214,56 | |
| Faggioni = Compiani Giuseppe fu GioBatta* | 663,90 | | 23,29 | |
| Gallotti Antonio fu GioMaria* | 1.350,38 | | 46,61 | |
| Mori Filippo fu Antonio* | | 695,42 | | 35,83 |
| Guglielmi Vito e Giuseppe F. ^{li} fu Giuseppe* | 154,00 | | 5,51 | |
| Mori Nicola fu Nicolò* | 411,82 | | 14,30 | |
| Mensa Parrocchiale di S. Vito* | 146,26 | | 5,42 | |
| Guglielmi Giuseppe fu Giuseppe* | 62,98 | | 2,33 | |
| Crozza Paolo fu Enrico* | 7.067,77 | | 284,17 | |

Busta 5

| | | | | |
|--|-----------|----------|---------|--------|
| Formentini Antonio fu Mario | 21.000 | | 750,71 | |
| Mori Agostino fu Stefano | 2.853,20 | | 111,23 | |
| Albani Antonio fu GioBatta | 2.391,55 | 2.608,45 | 88,47 | 141,82 |
| Albani Giovanni fu Giuseppe | 3.074,91 | 2.640,16 | 106,67 | 127,43 |
| Albani GioBatta fu Domenico | 2.656,26 | 3.093,74 | 88,67 | 199,11 |
| Carrani Massa Francesco fu Egidio | 33.195,10 | | 1316,44 | |
| Mozzachioldi Giovanni fu Michele | 9.566,54 | 2.580,85 | 363,96 | 119,46 |
| F. ^{li} Fresco fu Nicola | 25.529,26 | 3.470,74 | 972,69 | 107,49 |
| Mori eredi fu Gerolamo | 2.426 | | 90,97 | |
| Neri Pietro del fu Giacomo | 11.604,09 | | 435,79 | |
| Mori Filippo fu Antonio e figli e Maggi Catterina Ved. ^a Reboa | 16.341,88 | 5.398,74 | 628,53 | 199,11 |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Arturo e Giorgio F.lli Coates Aistabe fu Enrico | 15.623,11 | 8.376,89 | 578,47 | 438,04 |
| Montale eredi fu Gaetano | 42,15 | | 1,49 | |
| F. ^{lli} Cattaneo M. ^{si} fu Pietro | 8.451,30 | 3.583,97 | 2.295,17 | 156,75 |
| De Nobili Raffaele del fu GioBatta | 37.051,54 | | 1.491,55 | |
| Castello Pasquale del fu Angelo | | 9.200 | | 423,79 |
| Del Santo F. ^{lli} eredi del fu Giuseppe | | 3.600,04 | | 194,33 |
| Mori Filippo fu Antonio- Reverendo Antonio e Pietro- Padre e figli e Reboa Carlo fu Giovanni* | | 2.400 | | 135,85 |
| Paganini don Giuseppe fu G.B. e F.lli Paganini fu Antonio | 40.953,28 | 22.266,40 | 1.403,66 | 1.113,32 |
| De Nobili don Francesco Canonico fu Tommaso | 96.773,84 | 17.024,43 | 3.671,20 | 836,25 |
| Dinegro Ferdinando fu Giacomo | 14.610,98 | | 548,63 | |
| Mori Filippo fu Antonio e figli e Reboa Carlo fu Giovanni* | 2.096,46 | | 81,62 | |

Busta 6

| | | | | |
|--|----------|----------|--------|--------|
| Falconi F.lli eredi del fu Domenico | | 3.133,31 | | 149,29 |
| M. ^{se} Castagnola Sig. ^{re} Filippo fu Baldassare | 13.000 | | 502,74 | |
| Chiesa Parrocchiale di Santa Maria di Spezia | 848,09 | | 39,27 | |
| Benedetti Francisca nata Poggi | 5.500 | | 83,33 | |
| Da Pozzo Luigi del fu Pietro | 768,42 | | 30,04 | |
| Da Pozzo Domenico fu Pietro | 631,70 | | 24,71 | |
| Da Pozzo Giuseppe del fu Domenico | 1.670,53 | 797,61 | 65,21 | 66,90 |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Da Pozzo Maria del fu Pietro | 418,48 | | 16,12 | |
| Da Pozzo Luigia del fu Francesco | 475,69 | 797,61 | 18,50 | 66,90 |
| Mori Francesca Ved. ^a del fu Agostino | 1.940,27 | 459,73 | 61,41 | 22,39 |
| Merani Luigia fu Angelo | 4.983,56 | 4.016,44 | 187,85 | 203,09 |
| Pontremoli Anna fu Gerolamo Moglie del Sig. ^{re} vivente Not. Zappa | 5.239,37 | 2.560,63 | 206,07 | 119,43 |
| Ballestri Rocco fu Vincenzo | | 4.454,42 | | 270,79 |
| Barone D'Isengard Cav.re Teodoro fu Francesco | 42.064,84 | | 1.569,03 | |
| Colombo Giuseppe del fu Stefano | 1.903,24 | | 58,12 | |
| Ballestri Vincenzo del fu Pietro | | 1.924,78 | | 119,46 |
| Faggioni Prospero ed Edoardo F. ^{li} fu Francesco | 12.474,11 | | 431,75 | |
| Nasi Giulio del fu Nicola | 4.858,78 | | 167,25 | |
| Bernabò Antonietta in Galeazzi Gerolamo | 3.027,78 | | 94,87 | |
| Manfrone eredi fu Luigi | | 3.111 | | 162,72 |
| Castagnola M.se Filippo fu Baldassare* | 4.757,06 | | 185,82 | |
| Figoli F. ^{li} eredi fu Matteo | 36.114,82 | | 1.377,55 | |
| Cassa Ecclesiastica/Chiesa Convento ed ...(?) | 103.225,51 | | 580,29 | |
| Crozza Cesare fu Paolo e Crozza Paolo fu Enrico | | 14.501,60 | | 1.032 |
| Beverini F. ^{li} del vivente Pietro | 280,14 | | 9,48 | |
| Giulio Cesare M. ^{se} Da Passano fu Luigi | 2.232,56 | | 15,43 | |
| Sanguinetti Giuseppe e Maggiani GioBatta | | 8.600,00 | | 446,00 |
| Reverendo Parroco di Pegazzano | 2604,94 | | 101,45 | |

Busta 7

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Antico Cimitero di San Vito / spettante alla Fabbriceria di San Vito | | 925,74 | | 15,45 |
| Mori Laura fu Giobatta ved. ^a del fu Falconi Domenico | 1.099,26 | | 40,42 | |
| Mori Agostino del fu Giacomo | 879,52 | | 30,99 | |
| Tronfi Antonio fu Giuseppe | | 2.700,24 | | 132,86 |
| Compiani Antonio fu Giuseppe | 764,31 | | 27,18 | |
| Pellizza Antonio fu Domenico | 587,10 | | 20,87 | |
| Della Torre Cav. ^{re} Bartolomeo fu Giulio | 11.601,77 | | 436,79 | |
| Brusone Luigi e Giobatta fratelli e figli di Bartolomeo | 403,39 | | 14,34 | |
| Faggioni F. ^{lli} Giuseppe e Giobatta figli di Francesco fu Giuseppe | 3.569,91 | | 132,40 | |
| Patroni Francesco fu Giobatta | 146,60 | | 5,21 | |
| Falconi Antonio fu Giuseppe | 248,78 | | 8,86 | |
| Faggioni Francesco fu Giuseppe e figlio Giorgio e Giobatta | 1.740,72 | | 58,34 | |
| Federici Stefano fu Marco | 1.857,85 | | 65,24 | |
| Porretti Francesca fu Luigi moglie Zignego Matteo | 147,98 | | 4,98 | |
| Fabbriceria della Chiesa parrocchiale di Fabbiano (oratorio di N. S. del Porto) | | 2.600 | | |
| Oratorio di Sant' Antonio appartenente alla Fabbriceria della Chiesa parrocchiale di Cadimare | | 1.200 | | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Grassi Paolo fu Giuseppe | 67,55 | | 2,64 | |
| Mori Nicola ed Eredi della fu Rosa Manfrone | 1.156,83 | | 36,52 | |
| Parollo Gregorio fu Antonio | 8.335,39 | 4.303,15 | 326,02 | 199,11 |
| Faggioni Felice fu Domenico | 238,65 | | 6,96 | |
| Municipio di Spezia | 23.812,92 | | | |

Busta 8

| | | | | |
|--|-----------|----------|----------|--------|
| Mensa parrocchiale di Spezia* | 276,18 | | 10,96 | |
| Pontremoli Anna fu Gerolamo moglie Notaio Vincenzo Zappa* | 840,03 | | 33,09 | |
| Paganini don Giuseppe fu Giobatta ed Eredi fu Antonio* | 647,35 | | 25,91 | |
| Merani Notaro Giuseppe fu Angelo* | 1.224,11 | | 47,99 | |
| Formentini Antonio fu Mario | | 2.700,33 | | 131,37 |
| Castagnola Marchese Francesco fu Baldassare* | 272,16 | | 10,71 | |
| Faggioni Giuseppe fu Giuseppe | 1.148,17 | | 42,70 | |
| Pubbliche scuole della città di Spezia* | 144 | | 5,70 | |
| Giribaldi Antonio fu Giovanni | 341,36 | 2.353,64 | 12,63 | |
| Centinaro Paolo fu Giuseppe | 2.000 | | 67,02 | |
| Falconi Agostino fu Domenico | 3.377,77 | | 65,20 | |
| Tori Giuseppe fu Vito | 1.741,18 | 292,04 | 58,17 | |
| Paganini don Giuseppe fu Giobatta e Giobatta Domenico ed Avv. Filippo F. ^{lli} fu Antonio zio e nipoti* | 26.649,08 | | 1.039,61 | |
| Falconi Eredi fu Domenico* | 12.157,38 | 4.170,29 | 470,64 | |
| Merani Luigia fu Angelo* | 1.506,74 | | 57,95 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Tori Pietro fu Nicola | 12.185,69 | | 443,67 | |
| Pubbliche scuole della città di Spezia* | 4.055,03 | | 161,38 | |
| Figoli F. ^{lli} Eredi fu Matteo* | 2.253,38 | | 87,61 | |
| Parollo Gregorio fu Antonio* | 1.725,09 | | 67,93 | |
| Bertucelli Tommaso fu Nicola e Rosa fu Giulio* | 12.094,86 | 1.905,59 | 461,09 | 89,84 |
| Vernetta Tito fu Vincenzo* | 1.829,72 | | 73,13 | |
| Castagnola M. ^{se} Francesco fu Baldassare* | 3.420,20 | | 130,61 | |
| Pelizza Francesco fu Francesco | 1.340,96 | 14.397,76 | 25,16 | 737,49 |
| Fabbriceria della Chiesa parrocchiale delle Grazie | | 16.000 | | 17.124 |
| Dalla Torre Cav. ^{re} Bartolomeo fu Giulio* | 3.600 | | 138,25 | |
| Carassale Giacomo fu Agostino | 773,95 | | 27,79 | |
| Mensa parrocchiale delle Grazie | 973,34 | 4.226,66 | 37,77 | |
| Galliberti Fratelli Eredi fu Filippo | 1.151,40 | | 41,87 | |
| Reboa Maria ved. ^a Tori | 396,45 | | 13,66 | |
| Massà Maria ved. ^a Tori | 450,00 | | 16,35 | |
| Chiesa parrocchiale del Fezzano | 309,21 | 4.490,79 | 15,14 | |
| Falconi Agostino fu Domenico* | | 3.400 | | 3095,33 |

Busta 9

| | | | | |
|---|-----------|--------|--------|-------|
| Beverini F.lli del vivente Pietro* | 16.029,11 | | 622,08 | |
| Fabbriceria della Chiesa Parrocchiale di S. Vito* | | 550,00 | | 33,75 |
| Fresco F. ^{lli} fu Nicolosio | 464,01 | | 19,11 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|---|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Sommovigo Luigi fu GioBatta | 871,19 | | 18,96 | |
| Sommovigo Giobatta ed Alessandro F. ^{lli} di Luigi | 1.309,59 | | 49,99 | |
| Merani Not. ^o Giuseppe fu Angelo* | 700 | | 25,35 | |
| Oldoini M.se Filippo fu Grimaldo* | 16.708,01 | | 637,28 | |
| Stratta F. ^{lli} fu Angelo | 1.933 | | 75,77 | |
| Torrini Agostino fu Bernardo | 600 | | 17,04 | |
| Beverini F. ^{lli} di Pietro* | 604,34 | | 23,66 | |
| Sommovigo Luigi fu GioBatta* | 461,25 | | 16,51 | |
| Sommovigo Giobatta ed Alessandro di Luigi* | 159,79 | | 6,22 | |
| Tronfi eredi fu GioBatta | 1.386,46 | | 54,67 | |
| Zappa Francesco fu Polo | 7.148,38 | 1.556,39 | 268,23 | 701,47 |
| Merani Not. Giuseppe fu Angelo* | 175 | | 5,99 | |
| Bonatti Giovanni fu Andrea | | 10.000 | | 663,88 |
| Bonati Maria fu Luigi Falconi | | 8.800 | | 557,50 |
| Mensa Parrocchiale di S. Vito* | 19,53 | | 0,66 | |
| Gallotti Antonio fu Gio Maria* | 1.152,72 | | 39,43 | |
| Bertonati Giuseppe fu Simone* | 244,60 | | 5,97 | |
| Curletti Giacomo di Gerolamo fu Cristoforo | | 5.000 | | 322,46 |
| Crozza Paolo fu Enrico* | 292,72 | | 6,62 | |
| Beverini F. ^{lli} di Pietro* | 1.867 | | 365,83 | |
| Strata Antonio fu Domenico | 516,93 | | 19,62 | |
| D'Imporzano Emanuele di Domenico | | 442,24 | | 16,85 |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Della Torre Cav. ^{re} Bartolomeo fu Giulio* | 815,77 | | 36,20 | |
| Della Torre Cav. ^{re} Bartolomeo fu Giulio* | 179,25 | | 6,71 | |
| Beverini GioBatta fu Antonio | 268,04 | | 9,52 | |
| Bertonati Giuseppe fu Simone* | 1.153,54 | | 42,49 | |
| Mazzoni Egle in Beverini | 518,17 | | 20,03 | |
| Zappa Francesco fu Polo* | 1.050 | | 38,67 | |
| Cattaneo M. ^{si} Giobatta e Tommaso Fratelli fu Pietro* | 695,04 | | 27,03 | |
| M. ^{se} Doria Giorgio fu Ambrogio | 8.601,23 | | 329,17 | |
| Doria M. ^{se} Giorgio fu Ambrogio* | 4.975,63 | | 205,71 | |
| Oldoini M. ^{se} Filippo fu Grimaldo* | 3.421,23 | | 133,64 | |
| Avanzini eredi fu Francesco | 61.627,76 | 22.700,20 | 700,80 | |
| Ponzoni Vincenzo ed Angelo F. ^{li} di Giacomo | 2597,97 | | 97,96 | |
| M. ^{se} Castagnola Francesco fu Baldassarre* | 2.017,74 | | 70,03 | |
| Castagnola M. ^{se} Filippo fu Baldassare* | 244,69 | | 9,65 | |
| Binaghi Eugenio di Angelo | 200,16 | | 6,15 | |
| Cerretti Luigi fu Giuseppe | 742,60 | | 27,58 | |
| Rebollini Luigi fu Gerolamo | 257,16 | | 9,60 | |
| Rebollini Paolo fu Gerolamo | 226,35 | | 9,05 | |
| Rolla Gerolamo fu Paolo | 295,04 | | 11,80 | |
| Paoletti Luigi fu Giuseppe* | 998,61 | | 19,82 | |
| Fiore Lorenzo fu Francesco* | 105,79 | | 3,23 | |
| Accorsi Bartolomeo fu Francesco* | 449,95 | | 10,08 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Nocetti F. ^{III} fu Leonardo ed eredi di Giuseppe Guerini Ferrari | 538,53 | | 18,53 | |
| Ricci F. ^{III} fu Gerolamo | 1.145,45 | | 38,97 | |
| Meneghini Anna Ved. ^a Venturini | 532,47 | | 18,74 | |

Busta 10

| | | | | |
|--|----------|----------|-------|--------|
| Accorsi Avv. Egidio fu Bartolomeo | 121,96 | | 4,85 | |
| Falconi Agostino fu Domenico* | 460,32 | | 17,49 | |
| Zappa Francesco fu Paolo* | 154,42 | | 5,93 | |
| Comune di Arcola | 2.316,10 | | 91,69 | |
| Torrini Agostino fu Bernardo* | 274,81 | | 10,21 | |
| Michi eredi fu GioAngelo e Cozzani F. ^{III} fu Leonardo | 1.810,19 | | 64,67 | |
| Michi F. ^{III} eredi fu GioAngelo | 831,34 | 3.092,03 | 26,07 | 179,14 |
| Tori Pietro fu Nicola* | 1.901,80 | | 63,19 | |
| Cerretti Giuseppe fu Giuseppe | 547,62 | | 20,34 | |
| Municipio di Spezia* | 960,25 | | | |
| Guglielmi Giuseppe fu Giuseppe* | 894,56 | 4122,02 | 30,55 | 223,93 |
| Costa eredi fu Giuseppe di Giuseppe | | 9.200 | | 600,22 |
| Mori Giuseppe fu Agostino | 1.024,24 | | 35,55 | |
| Mori Gerolama moglie ad Adami Luigi fu GioBatta | 495,85 | | 19,00 | |
| Mori Giacomo del fu Pietro | 424,30 | | 16,20 | |
| Falconi Nicola fu Giuseppe* | 376,19 | | 12,04 | |
| Falconi eredi fu Domenico | 103,63 | | 3,78 | |
| Faggioni Giuseppe fu Francesco | 60,20 | | 2,14 | |
| Gallotti Antonio fu GioMaria* | 1.035,41 | | 34,30 | |
| Falconi Atonia Ved.a Pelizza | 150 | | 5,27 | |

| <i>Titolare</i> | <i>Indennizzo terreno</i> | <i>Indennizzo immobile</i> | <i>Rendita fondiaria</i> | <i>Rendita immobili</i> |
|--|---------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Crozza Sig. ^{re} Paolo fu Enrico | 9.753 | | 294,77 | |
| Suvero Giovanni Battista fu Emanuele* | 4.520,50 | 11.945,74 | 19,87 | 1.242 |
| Falconi eredi fu Domenico* | 701,89 | | 23,37 | |
| Calzolari Gerolamo fu Luigi | 64,95 | | 2,63 | |
| Chiara Monteverde Ved. ^a Paoletti | 4.232,32 | 2.567,82 | 149,26 | |
| Chiara Monteverde di Giovanni Ved. ^a Paoletti GioBatta* | 617,51 | | 21,61 | |
| Mensa Vescovile di Sarzana | 317,07 | | 11,39 | |

N.B.: Le Perizie contrassegnate dal simbolo (*) sono

Perizie Suppletive.

Fonte: Archivio di Stato della Spezia, *Fondo Prefettura*, Perizie di stima dell'Arsenale.

Tavola II

Elenco matricolare del personale lavorante

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|----|----------------------|------------|------------------------|-------------------|----------------------|------------|--------------------|
| 1 | Borrini Carlo | 10/02/1835 | Monsummano | Lucca | Lucca | 01/10/1863 | Fuochista |
| 2 | Tori Andrea | 16/01/1836 | Fezzano | Spezia | Genova | 01/04/1863 | Marinaio |
| 3 | Ferrari Paolo | 24/11/1846 | Pizzighettone | Pizzighettone | Cremona | 17/02/1872 | Muratore |
| 4 | Lorenzini Gaetano | 07/12/1832 | Madonna dell'Acqua | Pisa | Pisa | 01/01/1866 | Armatore Ferr. |
| 5 | Bibolini Pietro | 31/03/1837 | Lerici | Spezia | Genova | 01/08/1862 | Marinaio |
| 6 | Fazzi Carlo Lamberto | 22/02/1854 | Massa | Massa | Massa | 29/09/1879 | Marinaio |
| 7 | Pastori Giovanni | 10/05/1841 | Magnago | Cuggiano | Abbiategrasso | 01/01/1880 | Ferratore ferrovie |
| 8 | Tincani Pietro | 21/03/1849 | Carpinetti (Pantano) | Carpinetti | Reggio Emilia | 11/10/1875 | Giornaliero |
| 9 | Maggiani Giuseppe | 06/01/1841 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/04/1880 | Marinaio |
| 10 | Cestari Daniele | 12/11/1851 | Santa Maria Maddalena | Occhiobello | Occhiobello (Rovigo) | 01/10/1880 | Cantoniere |
| 11 | | | | | | | |
| 12 | Zamolo Giuseppe | 19/09/1834 | Tolmezzo | Tomezzo | Tolmezzo | 04/04/1864 | Muratore |
| 13 | Zanazzo Agostino | 24/01/1829 | Spezia | Spezia | Genova | 01/01/1866 | Giardiniere |
| 14 | Monticelli Flaminio | 22/05/1831 | San Casciano (Cascina) | Pisa | Pisa | 02/01/1882 | Cantoniere |
| 15 | Antonietti Michele | 08/05/1841 | Fornovo di Taro | Parma | Parma | 06/11/1871 | Bracciante |
| 16 | Giberti Raffaele | 24/10/1850 | Montefiorino | Montefiorino | Pavullo nel Frignano | 01/08/1883 | Giornaliero |
| 17 | Guidetti Giuseppe | 23/10/1850 | Montefiorino | Montefiorino | Pavullo nel Frignano | 01/04/1883 | Giornaliero |
| 18 | Triglia Carlo | 04/06/1848 | Castelnuovo Monti | Castelnuovo Monti | Reggio Emilia | 01/10/1883 | Giornaliero |
| 19 | Zamolo Natale | 29/12/1865 | Spezia | Spezia | Genova | 01/02/1884 | Aggiustatore |
| 20 | Manzi Roberto | 07/02/1863 | Massa | Massa | Massa | 01/04/1885 | Disegnatore |
| 21 | Galli Benigno | 03/06/1858 | Acquanegra | Pizzighettone | Cremona | 29/05/1882 | Fabbro ferraio |
| 22 | Villa Giuseppe | 05/05/1832 | Milano | Milano | Milano | 01/09/1863 | Scrivano |
| 23 | Gandolfi Francesco | 29/05/1837 | Portoferraio | Portoferraio | Portoferraio | 01/09/1865 | Studente |
| 24 | Marchi Alfredo | 09/11/1834 | Livorno | Livorno | Livorno | 01/12/1879 | Muratore |
| 25 | Iotti Eugenio | 02/06/1841 | Villa Masone | Reggio Emilia | Reggio Emilia | 07/11/1864 | Muratore |
| 26 | Zenoglio Adolfo | 09/12/1861 | Spezia | Spezia | Spezia | 16/02/1888 | Congegnatore |
| 27 | Cappelli Francesco | 26/01/1859 | Poggibonsi | Poggibonsi | Siena | 01/05/1885 | Disegnatore |
| 28 | Colombo Giovanni | 21/10/1847 | Trecate | Trecate | Novara | 29/06/1885 | Muratore |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|----|---------------------|------------|----------------------|-----------------|---------------|------------|----------------------|
| 29 | Pandarese Antonio | 08/03/1858 | Messina | Messina | Messina | 13/07/1885 | Scrivano |
| 30 | Bottari Pio | 17/04/1862 | Pietrasanta | Pietrasanta | Lucca | 01/09/1885 | Scritturale |
| 31 | Leporati Giovanni | 01/02/1850 | Berceto | Berceto | Borgotaro | 16/01/1886 | Muratore |
| 32 | Benifei Torquato | 22/02/1861 | Monterotondo | Massa Marittima | Grosseto | 01/04/1886 | Telegrafista |
| 33 | Valori Guglielmo | 02/06/1849 | Montopoli Val d'Arno | San Miniato | San Miniato | 01/07/1886 | Bracciante |
| 34 | Doato Giuseppe | 02/04/1842 | Monticello | Vicenza | Vicenza | 01/07/1886 | Minatore |
| 35 | Lanaro Angelo | 12/11/1855 | Vezzano | Vezzano | Spezia | 01/07/1886 | Lavorante |
| 36 | Moriondo Giuseppe | 18/05/1829 | Trofarello | Moncalieri | Torino | 01/09/1886 | Muratore |
| 37 | Giustini Antonio | 08/12/1846 | Livorno | Livorno | Livorno | 08/05/1887 | Disegnatore |
| 38 | Rebandengo Giulio | 11/02/1852 | Cuneo | Cuneo | Cuneo | 16/05/1887 | Disegnatore |
| 39 | Macera Gaetano | 13/03/1833 | Le Grazie | Spezia | Spezia | 01/07/1887 | Marinaio |
| 40 | Giribaldi Vincenzo | 11/12/1823 | Le Grazie | Spezia | Spezia | 01/07/1887 | Fanalista |
| 41 | Lavagnini Francesco | 26/12/1834 | Le Grazie | Spezia | Spezia | 01/07/1887 | Marinaio |
| 42 | Fratti Natale | 24/12/1864 | Firenzuola | Firenzuola | Firenze | 13/07/1885 | Bracciante |
| 43 | Conti Cesare | 11/11/1864 | Firenzuola | Firenzuola | Firenze | 10/03/1886 | Bracciante |
| 44 | Canese Francesco | 22/02/1836 | Portovenere | Spezia | Spezia | 21/10/1861 | Marinaio |
| 45 | Bertocchi Martino | 20/11/1858 | Gallo | Poggio Renatico | Reggio Emilia | 01/08/1888 | Assistente |
| 46 | Mariani Bettino | 28/05/1860 | Buggiano | Buggiano | Lucca | 01/04/1887 | Disegnatore |
| 47 | Calzolari Giovanni | 26/05/1858 | Pitelli | Vezzano Ligure | Spezia | 01/12/1888 | Muratore |
| 48 | Castagna Giuseppe | 04/08/1862 | Falcinello | Sarzana | Spezia | 01/02/1889 | Assistente ai lavori |
| 49 | Colombelli Carlo | 06/12/1865 | Colico | Colico | Como | 01/07/1888 | Geometra |
| 50 | Faita Stefano | 24/08/1861 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/01/1889 | Contadino |
| 51 | Nuolari Giuseppe | 04/08/1862 | Castel d'Ario | Castel d'Ario | Mantova | 01/02/1889 | Muratore |
| 52 | Beccarini Federico | 19/06/1862 | Rapolano | Rapolano | Siena | 10/08/1887 | Disegnatore |
| 53 | Zosi Aristide | 14/06/1866 | Bologna | Bologna | Bologna | 19/04/1889 | Agente di commercio |
| 54 | Tivegna Salvatore | 12/06/1866 | Le Grazie | Spezia | Spezia | 13/03/1887 | Muratore |
| 55 | Sanvenero Cesare | 28/11/1854 | Spezia | Spezia | Spezia | 19/08/1888 | Muratore |
| 56 | Martini Domenico | 03/05/1852 | Fezzano | Spezia | Spezia | 01/02/1890 | Marinaio |
| 57 | Pedrazzi Primo | 19/05/1852 | Reggio Emilia | Reggio Emilia | Reggio Emilia | 01/05/1887 | Impiegato |
| 58 | Negri Francesco | 08/07/1862 | Como | Como | Como | 01/07/1888 | Assistente ai lavori |
| 59 | Sanvenero Guglielmo | 18/06/1863 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/10/1888 | Muratore |
| 60 | Barsanti Guido | 27/01/1863 | Pietrasanta | Pietrasanta | Lucca | 01/06/1889 | Scritturale |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|----|------------------------|------------|------------------------|----------------|------------------------|------------|-------------------------|
| 61 | Coli Giuseppe | 18/11/1860 | Firenze | Firenze | Firenze | 23/01/1889 | Impiegato |
| 62 | Fidanza Giuseppe | 12/12/1847 | Milano | Milano | Milano | 03/03/1888 | Macchinista |
| 63 | Merlino Emanuele | 14/01/1859 | Torino | Torino | Torino | 15/04/1890 | Impiegato |
| 64 | Pederzoli Andrea | 15/07/1862 | Novi in Modena | Novi in Modena | Modena | 15/07/1888 | Giornaliero |
| 65 | Anfossi Giuseppe | 01/12/1864 | Maggia | Maggia | San Remo | 01/07/1888 | Fuochista |
| 66 | Pontevia Camillo | 14/07/1848 | Montegrino | Luino | Varese | 01/01/1889 | Muratore |
| 67 | Vanni Achille | 20/04/1864 | Firenzuola | Firenzuola | Firenze | 18/07/1887 | Bracciante |
| 68 | Stagno Giuseppe | 11/08/1861 | Lori | Lori | Genova | 01/07/1888 | Fuochista |
| 69 | Morelli Alessandro | 05/06/1842 | Pieve ad Elici | Camaione | Lucca | 28/02/1890 | Giornaliero |
| 70 | Giberti Roberto | 12/06/1844 | Parma | Parma | Parma | 01/09/1889 | Assistente ai lavori |
| 71 | Nidola Luigi | 06/02/1868 | Milano | Milano | Milano | 11/02/1889 | Assistente |
| 72 | Ghini Domenico | 23/04/1837 | Luino | Bologna | Bologna | 04/03/1890 | Bracciante |
| 73 | Orsini Vincenzo | 09/03/1862 | S.Pietro Capo Fimma | Budrio | Bologna | 01/05/1892 | Perito Agr. |
| 74 | Colein Francesco | 20/10/1849 | Roma | Roma | Roma | 01/07/1891 | Assistente ai lavori |
| 75 | Canoria Lodovico | 03/09/1872 | Spezia | Spezia | Levante | 07/10/1889 | Scritturale- Disegn. |
| 76 | Cipriani Agostino | 31/05/1835 | Sassari | Sassari | Sassari | 01/07/1893 | Assistente ai lavori |
| 77 | Culiolo Natale | 16/11/1837 | La Maddalena | La Maddalena | Tempio | 01/04/1885 | Pensionato |
| 78 | Debernardi Giuseppe | 30/11/1832 | Santhia | Santhia | Vercelli | 28/11/1885 | Carraiuolo |
| 79 | Angelini Eugenio | 16/12/1861 | Assisi | Assisi | Spoletto | 01/01/1893 | Cameriere |
| 80 | Accinelli Luigi | 18/06/1871 | Genova | Genova | Genova | 07/01/1893 | Impiegato |
| 81 | Barsanti Vittorio | 23/04/1861 | Pietrasanta | Pietrasanta | Lucca | 01/04/1893 | Scritturale |
| 82 | Giacopini Giuseppe | 05/08/1847 | Fezzano | Spezia | Spezia | 09/02/1893 | Marinaio |
| 83 | Bussi Francesco | 29/04/1856 | Roma | Roma | Roma | 01/08/1893 | --- |
| 84 | Marchi Benedetto | 18/09/1865 | Viareggio | Viareggio | Lucca | 02/07/1891 | Vetturino |
| 85 | Pugno Pietro | 05/08/1859 | Cozzo | Candia | Morlana (Lomellina) | 01/02/1894 | Assistente |
| 86 | Ghironi Angelo | 27/01/1854 | Bagnone | Pontremoli | Pontremoli | 17/12/1884 | Contadino |
| 87 | Mazzoni Sante | 01/11/1859 | Agnino | Pontremoli | Pontremoli | 09/11/1885 | Giornaliero |
| 88 | Rebaudi Adolfo | 12/07/1862 | Castelvittorio | Dolceacqua | S.Verno | 11/11/1889 | Mulattiere |
| 89 | Ferri Daniele | 11/05/1864 | Bomporto | Modena | Modena | 18/08/1890 | Lavorante |
| 90 | Gabrielli Pacifico | 27/10/1863 | Bargecchia | Viareggio | Lucca | 11/11/1889 | Lavorante |
| 91 | Ruffini Giuseppe | 10/06/1861 | Vezze | Reggio Emilia | Reggio Emilia | 07/06/1883 | Agganc. Ferroviario |
| 92 | Nardini Agostino | 16/01/1854 | Follo | Vezzano Ligure | Spezia | 09/11/1885 | Contadino |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|-----|---------------------|------------|---------------------|--------------------|-----------------|------------|--------------------|
| 93 | Maracci Emilio | 06/10/1861 | Mulazzo | Pontremoli | Pontremoli | 07/12/1884 | Agricoltore |
| 94 | Coselli Costantino | 07/06/1850 | Mulazzo | Mulazzo | Pontremoli | 26/04/1886 | Lavorante |
| 95 | Peirano Nicola | 12/01/1862 | Zoagli | Rapallo | Chiavari | 01/01/1894 | Contadino |
| 96 | Pruchmayer Paolo | 18/02/1863 | Torino | Torino | Torino | 08/01/1883 | Impiegato |
| 97 | Molinari Alcibiade | 05/01/1877 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/03/1895 | Lavorante |
| 98 | Longhi Giovanni | 01/04/1866 | Roma | Roma | Roma | 25/02/1889 | Falegname |
| 99 | Dandini Ignazio | 16/11/1850 | Anagni | Anagni | Frosinone | 16/08/1889 | Inserviente |
| 100 | Carlini Achille | 20/06/1855 | Roma | Roma | Roma | 01/02/1894 | Elettricista |
| 101 | Pasquali Pasquale | 26/10/1869 | Terracina | Terracina | Velletri | 01/01/1895 | Elettricista |
| 102 | Biagi Giosuè | 04/06/1845 | Castelnuovo Monti | Castelnuovo Monti | Reggio Emilia | 01/07/1889 | Falegname |
| 103 | Viviani Fedele | 17/10/1857 | Pietrasanta | Pietrasanta | Lucca | 16/07/1893 | Lavorante in marmo |
| 104 | Barontini Raffaele | 23/08/1852 | S.Maria a Monte | San Miniato | San Miniato | 10/05/1886 | Lavorante |
| 105 | Bellini Pietro | 29/09/1865 | Redonesco | Canneto sull'Oglio | Mantova | 01/10/1888 | Cestaio |
| 106 | Iengo Michele | 26/02/1857 | Isernia | Isernia | Isernia | 13/08/1896 | Impiegato |
| 107 | Bisio Virgilio | 27/09/1843 | Fezzano | Spezia | Spezia | 01/08/1870 | --- |
| 108 | Imperatori Guido | 07/10/1880 | Roma | Roma | Roma | 17/05/1898 | Studente |
| 109 | Dandini Ignazio | 16/11/1850 | Anagni | Anagni | Frosinone | 16/08/1889 | Inserviente |
| 110 | Zoppi Alfio | 29/08/1855 | Villa Aniozzo | Reggio Emilia | Reggio Emilia | 11/09/1872 | Aggiustatore |
| 111 | Putti Elmo | 21/08/1867 | Arcola | Vezzano Ligure | Spezia | 15/08/1897 | Studente |
| 112 | Vomero Pasquale | 24/01/1859 | Napoli | Napoli | Napoli | 17/05/1899 | Inserviente |
| 113 | Conti Cesare | 05/02/1856 | Roma | Roma | Roma | 01/07/1900 | Inserviente |
| 114 | Leonardi Guglielmo | 16/03/1858 | Arcola | Vezzano Ligure | Levante | 01/04/1890 | Disegnatore |
| 115 | Tartarini Biagio | 09/09/1861 | Marinasco | Spezia | Spezia | 21/12/1900 | Palombaro |
| 116 | Passano Giuseppe | 21/12/1852 | Fezzano-Portivenere | Spezia | Levante | 07/12/1899 | Marinaio |
| 117 | Antonangeli Modesto | 18/02/1869 | Aspra | Poggio Mirteto | Rieti (Perugia) | 01/01/1902 | Fabbro |
| 118 | Calzini Amedeo | 05/07/1880 | Roma | Roma | Roma | 01/09/1902 | Falegname |
| 119 | Pasini Gio Batta | 22/04/1873 | Marola (Com.Spezia) | Spezia | Spezia | 02/06/1903 | Marinaio |
| 120 | Brocini Domenico | 11/07/1845 | Pegazzano (Spezia) | Spezia | Spezia | 18/05/1903 | Scalpellino |
| 121 | Quattrocchi Alfredo | 09/11/1882 | Napoli | Napoli | Napoli | 01/01/1899 | --- |
| 122 | Paladini Carlo | 04/03/1860 | Treviso | Treviso | Treviso | 21/09/1885 | Imprenditore |
| 123 | Bertocchi Pietro | 21/11/1871 | Poggio Renatico | Poggio Renatico | Cento-Ferrara | 17/02/1889 | Impiegato |
| 124 | Armand Giuseppe | 14/10/1874 | Cuneo | Cuneo | Cuneo | 16/04/1896 | Impiegato |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|-----|------------------------|------------|-------------------------|-------------|-----------------------|------------|---------------------|
| 125 | Carassale Agostino | 05/03/1850 | Fezzano | Spezia | Spezia | 16/10/1890 | Marinaio |
| 126 | Lucchini Guglielmo | 02/09/1844 | Fezzano | Spezia | Spezia | 16/10/1890 | Marinaio |
| 127 | Monticelli Sabatino | 19/07/1861 | S.Lorenzo a Pagnatico | Cascina | Pisa | 01/05/1883 | Ferroviero |
| 128 | Bardi Matteo | 13/10/1854 | Portovenere | Spezia | Spezia | 01/07/1885 | Capo Draga |
| 129 | Tullo Carlo | 18/09/1866 | Spezia | Spezia | Spezia | 28/09/1905 | Cong. Eletttricista |
| 130 | Imperatrice Ettore | 28/04/1887 | Napoli | Napoli | Napoli | 10/06/1907 | Assist. lav.murari |
| 131 | Tronfi Emanuele | 24/07/1889 | Spezia | Spezia | Spezia | 18/03/1907 | Assist. lav.murari |
| 132 | Lombardo Alfredo | 16/11/1882 | Firenze | Firenze | Firenze | 26/08/1907 | Assist. lav.murari |
| 133 | Bosco Giuseppe | 19/03/1884 | Spezia | Spezia | Spezia | 13/03/1907 | Assist. lav.murari |
| 134 | Acquapendente Domenico | 18/09/1843 | Moggio (Fraz. di Rieti) | Rieti | Rieti | 03/09/1896 | Muratore |
| 135 | Cecchini Terenzio | 30/03/1846 | Terni | Terni | Spoletto | 22/08/1898 | Manovale |
| 136 | Di Ludovico Giovanni | 20/08/1877 | Monte reale | Monte reale | Aquila | 01/08/1901 | Muratore |
| 137 | Gentili Achille | 04/10/1850 | Cocullo | Pescina | Avezzano | 21/12/1896 | Muratore |
| 138 | Perfetti Cesare | 27/03/1860 | Lerici | Lerici | Levante | 01/07/1887 | Marinaio |
| 139 | Orlandi Carlo | 13/04/1865 | Rivarolo Fuori | Bozzolo | Mantova | 01/03/1889 | Cantoniere Ferrov. |
| 140 | Carassale Francesco | 29/04/1864 | Portovenere | Spezia | Levante | 01/12/1887 | Nocchiere |
| 141 | Bonfiglio Bartolomeo | 10/03/1858 | Riomaggiore | Spezia | Levante | 01/03/1887 | Marinaio |
| 142 | Loreti Luigi | 17/02/1857 | Campobasso | Montercate | Aquila | 17/12/1905 | Inserviente |
| 143 | Carotenuto Francesco | 17/07/1878 | Roma | Roma | Roma | 01/09/1909 | Congegnatore |
| 144 | Belloni Cesare | 09/11/1863 | S.Stefano Magra | Sarzana | Spezia | 01/02/1908 | Magazziniere |
| 145 | Zunierle Giuseppe | 01/04/1878 | Colognola ai Colli | Piave | S.Bonifacio (Verona) | 06/02/1897 | Muratore |
| 146 | Adamini Gino | 10/07/1885 | Portovenere | Spezia | Spezia | 01/01/1910 | Assistente |
| 147 | Giovannelli Giuseppe | 20/01/1870 | Spezia | Spezia | Spezia | 10/06/1897 | Congegnatore |
| 148 | Ponticelli Giovanni | 01/05/1871 | Palangano | Parma | Parma | 01/09/1893 | Guardiano Ferrov. |
| 149 | Simonelli Umberto | 21/04/1879 | Fivizzano | Fivizzano | Massa-Carrara | 01/01/1911 | --- |
| 150 | Boschi Silvio | 11/05/1863 | Monghidoro | Bologna | Bologna | 26/02/1889 | Fabbro Aggiustatore |
| 151 | Micolucci Giuseppe | 27/08/1882 | S.Caterina di Bagni | Radicefani | Montepulciano (Siena) | 22/01/1914 | Inserviente |
| 152 | Guidi Tullio | 15/06/1886 | Castel Cellesi | Viterbo | Viterbo | 16/01/1912 | Manovale |
| 153 | Margutti Alfredo | 26/05/1888 | Roma | Roma | Roma | 01/07/1912 | Manovale |
| 154 | Nicolai Enrico | 21/12/1888 | Roma | Roma | Roma | 01/07/1912 | Manovale |
| 155 | Granata Ettore | 10/04/1863 | Milano | Milano | Milano | 01/07/1911 | App. Eletttricista |
| 156 | Pellegrino Nicola | 02/03/1885 | Lucera | Lucera | Foggia | 01/10/1912 | Fiaccheraio |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|-----|---------------------|------------|----------------------|----------------------|----------------------|------------|------------------|
| 157 | Secci Efisio | 23/10/1881 | Quartu S.Elena | Quartu S.Elena | Cagliari | 03/08/1912 | --- |
| 158 | Agrilli Cesare | 06/12/1863 | Roma | Roma | Roma | 01/05/1913 | Cocchiere |
| 159 | Marziali Pietro | 20/12/1887 | Roma | Roma | Roma | 01/05/1913 | Inserviente |
| 160 | Ranzini Emilio | 02/07/1888 | Cazzo Lomellina | Candia Lomellina | Mortara | 01/05/1913 | Carrettiere |
| 161 | Cecchini Armando | 03/09/1889 | Roma | Roma | Roma | 01/09/1913 | Macellaio |
| 162 | Di Giorgio Cesare | 21/02/1884 | Roma | Roma | Roma | 01/09/1913 | Inserviente |
| 163 | Cerchi Pietro | 29/06/1877 | S.Felice sul Pavano | S.Felice sul Pavano | Mirandola | 02/04/1897 | Elettricista |
| 164 | Lombardo Saverio | 27/02/1888 | Rocchella Jonica | Gerace | Gerace | 01/03/1914 | Marinaio |
| 165 | Calamo Ludovico | 18/07/1887 | Palermo | Palermo | Palermo | 01/03/1914 | Marinaio |
| 166 | Parisi Salvatore | 21/12/1886 | Riposto | Riposto | Acireale | 01/05/1914 | Pescatore |
| 167 | Giordani Vincenzo | 17/05/1878 | Roma | Roma | Roma | 01/08/1914 | Manovale |
| 168 | Mirante Luigi | 02/01/1882 | Sesfa Aurunica | Sesfa Aurunica | Gaeta | 01/08/1914 | Falegname |
| 169 | Falconi Virgilio | 25/04/1877 | Guarramo | Guarramo | Frosinone | 16/09/1914 | Manovale |
| 170 | Polapaoli Roberto | 05/01/1890 | Napoli | S.Ferdinando | Napoli | 16/09/1914 | Fattorino |
| 171 | Ghezzi Pietro | 30/10/1870 | Livorno | Livorno | Livorno | 12/01/1903 | Congegnatore |
| 172 | Costa Ettore | 26/10/1864 | Spezia | Spezia | Spezia | 02/04/1897 | Carpentiere |
| 173 | Giacomelli Vittorio | 07/10/1860 | Cigoli | San Miniato | San Miniato | 16/08/1889 | Inserviente |
| 174 | Mesfori Pietro | 05/09/1851 | Fiorano | Sassuolo | Modena | 01/04/1889 | Guardiano Ferr. |
| 175 | Dotti Giuseppe | 13/08/1845 | Concordia | Concordia | Mirandola | 16/09/1891 | Cantoniere Ferr. |
| 176 | Fulgeri Luigi | 23/12/1869 | Pavullo nel Frignano | Pavullo nel Frignano | Pavullo nel Frignano | 01/05/1890 | Cantoniere Ferr. |
| 177 | Scaglioni Felice | 21/05/1857 | Festa | Vignola | Modena | 21/10/1893 | Cantoniere Ferr. |
| 178 | Bisi Antonio | 18/01/1864 | Quantirolo di Carpi | Carpi | Modena | 01/10/1890 | Cantoniere Ferr. |
| 179 | Ghidoni Nicodemo | 10/04/1850 | Concordia | Concordia | Mirandola | 01/04/1892 | Cantoniere Ferr. |
| 180 | Zangani Pio | 14/02/1861 | S.Stefano Magra | Sarzana | Spezia | 16/07/1891 | Cantoniere Ferr. |
| 181 | Giacchè Agostino | 11/09/1844 | Marola | Spezia | Spezia | 05/06/1884 | Marinaio |
| 182 | De Fraia Filippo | 23/05/1847 | Livorno | Livorno | Livorno | 01/02/1890 | Marinaio |
| 183 | Rollando Gio Batta | 23/07/1866 | Riomaggiore | Spezia | Spezia | 18/07/1889 | Fuochista |
| 184 | Zignego Alberio | 04/03/1880 | Portovenere | Spezia | Spezia | 02/05/1900 | Marinaio |
| 185 | Bonanno Bartolomeo | 02/02/1863 | Salina | Lipari | Messina | 01/08/1892 | Marinaio |
| 186 | Ferracciolo Matteo | 14/10/1877 | Maddalena | Maddalena | Tempio | 01/06/1893 | Congegnatore |
| 187 | Lauteri Antonio | 23/05/1864 | Orte | Orte | Viterbo | 01/07/1912 | Manovale |
| 188 | Fabbri Agostino | 10/03/1866 | Misano | Coriano | Rimini | 05/09/1915 | Manovale |

| N° | Nome | Nato il | Città | Mandamento | Circondario | Assunto il | Professione |
|-----|---------------------|------------|-------------------------|----------------|---------------|------------|----------------------|
| 189 | Ballarini Serafino | 06/01/1881 | S.Giovanni in Marignano | Rimini | Rimini | 22/04/1912 | Manovale |
| 190 | Di Bucci Romolo | 04/12/1894 | Roma | Roma | Roma | 02/07/1911 | Elettricista |
| 191 | Pagliucchi Umberto | 03/11/1893 | Aquila | Aquila | Aquila | 16/05/1915 | Elettricista |
| 192 | Testa Benedetto | 31/03/1888 | Roma | Roma | Roma | 20/06/1917 | Pittore di Ferro |
| 193 | Iotti Umberto | 17/09/1869 | Spezia | Spezia | Spezia | 05/03/1894 | Assistente ai lavori |
| 194 | Belloni Alberto | 18/04/1870 | Le Grazie (Portovenere) | Spezia | Spezia | 01/02/1893 | Maestro Muratore |
| 195 | Spicaglia Francesco | 09/10/1874 | Canino | Tuscania | Viterbo | 23/10/1917 | Ebanista |
| 196 | Bertini Antonio | 16/06/1869 | San Miniato | San Miniato | San Miniato | 12/05/1902 | Inserviente |
| 197 | Pelizza Giovanni | 17/02/1883 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/07/1911 | Marinaio |
| 198 | Peri Antonio | 12/01/1871 | Dolanolo Rainero | Casalmaggiore | Casalmaggiore | 01/10/1905 | Cantoniere Ferr. |
| 199 | Canesi Umberto | 24/10/1882 | Portovenere | Spezia | Spezia | 01/07/1913 | Marinaio |
| 200 | Drovandi Emanuele | 08/06/1875 | Portovenere | Spezia | Spezia | 01/06/1899 | Marinaio |
| 201 | Piccioli Biagio | 03/02/1876 | Viano | Fosdinovo | Massa-Carrara | 11/11/1904 | Cantoniere Ferr. |
| 202 | Pasquali Enrico | 10/03/1888 | Spezia | Spezia | Spezia | 18/05/1907 | Cantoniere Ferr. |
| 203 | Picedi Luigi | 18/12/1888 | Arcola | Spezia | Spezia | 16/10/1910 | Cantoniere Ferr. |
| 204 | Menozzi Pietro | 06/02/1873 | Portovenere | Spezia | Spezia | 01/09/1894 | Fuochista |
| 205 | Marchetti Cesare | 20/04/1873 | S.Maria a Monte | Fucecchio | San Miniato | 01/05/1904 | Inserviente |
| 206 | Pagliari Giuseppe | 27/06/1889 | Spezia | Spezia | Spezia | 20/05/1915 | Contadino |
| 207 | Guidotti Cesare | 26/11/1870 | Granaglione | Vergato | Vergato | 09/09/1909 | Cantoniere Ferr. |
| 208 | Giorgi Giovanni | 06/01/1882 | Tresana | Licciana | Massa-Carrara | 01/11/1911 | Cantoniere Ferr. |
| 209 | Baccarini Annibale | 20/10/1893 | Vezzano Ligure | Vezzano Ligure | Spezia | 10/05/1909 | Armatore Ferr. |
| 210 | Conti Umberto | 13/04/1893 | Roma | Roma | Roma | 20/06/1911 | Elettricista |
| 211 | Battolla Eugenio | 06/02/1897 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/04/1912 | Fuochista |
| 212 | Faggioni Alfredo | 29/08/1875 | Cadimare | Spezia | Spezia | 03/03/1903 | Marinaio |
| 213 | Carlevaro Pasquale | 24/02/1881 | Spezia | Spezia | Spezia | 01/07/1913 | Fuochista |
| 214 | Ciaccio Giovanni | 16/08/1889 | Palermo | Palermo | Palermo | 11/03/1914 | Marinaio |
| 215 | Morachioli Alcide | 28/02/1885 | Castelnuovo Magra | Sarzana | Spezia | 05/07/1915 | Fuochista |
| 216 | Marignetti Ruggero | 26/09/1893 | Roma | Roma | Roma | 02/05/1911 | Fuochista |
| 217 | Savelli Enrico | 26/07/1900 | Roma | Roma | Roma | 18/01/1916 | Aggiustatore |

Fonte: La Spezia, Genio Militare, *Elenco Matricolare del Personale Lavorante*.

Tavola III

Regioni di provenienza degli addetti

| Regione | Addetti | % sul totale |
|-----------------------|----------------|---------------------|
| Piemonte | 7 | 3,24 |
| Liguria | 65 | 30,09 |
| Lombardia | 16 | 7,41 |
| Veneto | 4 | 1,85 |
| Friuli Venezia-Giulia | 1 | 0,46 |
| Emilia-Romagna | 31 | 14,35 |
| Toscana | 40 | 18,52 |
| Umbria | 2 | 0,93 |
| Lazio | 29 | 13,43 |
| Abruzzo | 4 | 1,85 |
| Molise | 1 | 0,46 |
| Campania | 5 | 2,31 |
| Sardegna | 4 | 1,85 |
| Calabria | 1 | 0,46 |
| Puglia | 1 | 0,46 |
| Sicilia | 5 | 2,31 |

Elaborazione sui dati della Tavola II

(Genio Militare della Spezia, *Elenco Matricolare del*

Personale Lavorante).

Tavola IV

Professioni svolte dagli addetti prima dell'assunzione presso il Genio Militare

| Professione | Addetti | % sul totale |
|--------------------------|----------------|---------------------|
| Agente di commercio | 1 | 0,46 |
| Agganciatore ferroviario | 1 | 0,46 |
| Aggiustatori | 1 | 0,46 |
| Agricoltori | 1 | 0,46 |
| Apprendisti elettricisti | 1 | 0,46 |
| Armatori di ferrovia | 2 | 0,93 |
| Assistenti lavori murari | 4 | 1,85 |
| Assistenti | 4 | 1,85 |
| Assistenti ai lavori | 6 | 2,78 |
| Braccianti | 6 | 2,78 |
| Camerieri | 1 | 0,46 |
| Cantonieri | 2 | 0,93 |
| Cantonieri ferr. | 13 | 6,02 |
| Capi draga | 1 | 0,46 |
| Carpentieri | 1 | 0,46 |
| Carraiuoli | 1 | 0,46 |
| Carrettieri | 1 | 0,46 |
| Cestai | 1 | 0,46 |
| Cocchieri | 1 | 0,46 |
| Congegnatori elettr. | 1 | 0,46 |
| Congegnatori | 5 | 2,31 |
| Contadini | 5 | 2,31 |
| Disegnatori | 7 | 3,24 |
| Ebanisti | 1 | 0,46 |
| Elettricisti | 6 | 2,78 |
| Fabbri | 1 | 0,46 |
| Fabbri aggiustatori | 1 | 0,46 |
| Fabbri ferrai | 1 | 0,46 |
| Falegnami | 4 | 1,85 |
| Fanalisti | 1 | 0,46 |
| Fattorini | 1 | 0,46 |
| Ferratori ferroviari | 1 | 0,46 |
| Ferrovieri | 1 | 0,46 |
| Fiaccherai | 1 | 0,46 |
| Fuochisti | 9 | 4,17 |
| Geometri | 1 | 0,46 |
| Giardinieri | 1 | 0,46 |
| Giornalieri | 7 | 3,24 |

| Professione | Addetti | % sul totale |
|----------------------|----------------|---------------------|
| Guardiani ferroviari | 2 | 0,93 |
| Impiegati | 8 | 3,70 |
| Imprenditori | 1 | 0,46 |
| Inservienti | 11 | 5,09 |
| Lavoranti | 6 | 2,78 |
| Lavoranti in marmo | 1 | 0,46 |
| Macchinisti | 1 | 0,46 |
| Macellaio | 1 | 0,46 |
| Maestri muratori | 1 | 0,46 |
| Magazzinieri | 1 | 0,46 |
| Manovali | 9 | 4,17 |
| Marinai | 26 | 12,04 |
| Minatori | 1 | 0,46 |
| Mulattieri | 1 | 0,46 |
| Muratori | 17 | 7,87 |
| Nocchieri | 1 | 0,46 |
| Palombari | 1 | 0,46 |
| Pensionati | 1 | 0,46 |
| Periti agr. | 1 | 0,46 |
| Pescatori | 1 | 0,46 |
| Pittori di ferro | 1 | 0,46 |
| Scalpellini | 1 | 0,46 |
| Scritturali | 3 | 1,39 |
| Scritturali disegn. | 1 | 0,46 |
| Scrivani | 2 | 0,93 |
| Studenti | 3 | 1,39 |
| Telegrafisti | 1 | 0,46 |
| Vetturini | 1 | 0,46 |
| Senza professione | 5 | 2,31 |

Elaborazione sui dati della Tavola II
(Genio Militare della Spezia, *Elenco Matricolare del
Personale Lavorante*).

Tavola V

Dettaglio del pagamento da parte del Governo in quaranta rate semestrali

| Semestri | Scadenza | Colonna 3* | Colonna 4** | Differenza |
|----------|---------------|----------------|----------------|----------------|
| 1 | 27/12/1895 | 229.830 - 63 | 208.968 - 75 | 20.861 - 88 |
| 2 | 27/06/1896 | 229.830 - 63 | 206.212 - 50 | 23.618 - 13 |
| 3 | 27/12/1896 | 229.830 - 63 | 203.456 - 25 | 26.374 - 38 |
| 4 | 27/06/1897 | 229.830 - 63 | 200.700 - --- | 29.130 - 63 |
| 5 | 27/12/1897 | 229.830 - 63 | 197.943 - 75 | 31.886 - 88 |
| 6 | 27/06/1898 | 229.830 - 63 | 195.187 - 50 | 34.643 - 13 |
| 7 | 27/12/1898 | 229.830 - 63 | 192.431 - 25 | 37.399 - 38 |
| 8 | 27/06/1899 | 229.830 - 63 | 189.675 - --- | 40.155 - 63 |
| 9 | 27/12/1899 | 229.830 - 63 | 186.918 - 75 | 42.911 - 88 |
| 10 | 27/06/1900 | 229.830 - 63 | 184.162 - 50 | 45.668 - 13 |
| 11 | 27/12/1900 | 229.830 - 63 | 181.406 - 25 | 48.424 - 38 |
| 12 | 27/06/1901 | 229.830 - 63 | 178.650 - --- | 51.180 - 63 |
| 13 | 27/12/1901 | 229.830 - 63 | 175.893 - 75 | 53.936 - 88 |
| 14 | 27/06/1902 | 229.830 - 63 | 173.137 - 50 | 56.693 - 13 |
| 15 | 27/12/1902 | 229.830 - 63 | 170.381 - 25 | 59.449 - 38 |
| 16 | 27/06/1903 | 229.830 - 63 | 167.625 - --- | 62.205 - 63 |
| 17 | 27/12/1903 | 229.830 - 63 | 164.868 - 75 | 64.961 - 88 |
| 18 | 27/06/1904 | 229.830 - 63 | 162.112 - 50 | 67.718 - 13 |
| 19 | 27/12/1904 | 229.830 - 63 | 159.356 - 25 | 70.474 - 38 |
| 20 | 27/06/1905 | 229.830 - 63 | 156.600 - --- | 73.230 - 63 |
| 21 | 27/12/1905 | 229.830 - 63 | 153.843 - 75 | 75.986 - 88 |
| 22 | 27/06/1906 | 229.830 - 63 | 151.087 - 50 | 78.743 - 13 |
| 23 | 27/12/1906 | 229.830 - 63 | 148.331 - 25 | 81.499 - 38 |
| 24 | 27/06/1907 | 229.830 - 63 | 145.575 - --- | 84.255 - 63 |
| 25 | 27/12/1907 | 229.830 - 63 | 142.818 - 75 | 87.011 - 88 |
| 26 | 27/06/1908 | 229.830 - 63 | 140.062 - 50 | 89.768 - 13 |
| 27 | 27/12/1908 | 229.830 - 63 | 137.306 - 25 | 92.524 - 38 |
| 28 | 27/06/1909 | 229.830 - 63 | 134.550 - --- | 95.280 - 63 |
| 29 | 27/12/1909 | 229.830 - 63 | 131.793 - 75 | 98.036 - 88 |
| 30 | 27/06/1910 | 229.830 - 63 | 129.037 - 50 | 100.793 - 13 |
| 31 | 27/12/1910 | 229.830 - 63 | 126.281 - 25 | 103.549 - 38 |
| 32 | 27/06/1911 | 229.830 - 63 | 123.525 - --- | 106.305 - 63 |
| 33 | 27/12/1911 | 229.830 - 63 | 120.768 - 75 | 109.061 - 88 |
| 34 | 27/06/1912 | 229.830 - 63 | 118.012 - 50 | 111.818 - 13 |
| 35 | 27/12/1912 | 229.830 - 63 | 115.256 - 25 | 114.574 - 38 |
| 36 | 27/06/1913 | 229.830 - 63 | --- | 229.830 - 63 |
| 37 | 27/12/1913 | 229.830 - 63 | --- | 229.830 - 63 |
| 38 | 27/06/1914 | 229.830 - 63 | --- | 229.830 - 63 |
| 39 | 27/12/1914 | 229.830 - 63 | --- | 229.830 - 63 |
| 40 | 27/06/1915 | 229.830 - 63 | --- | 229.830 - 63 |
| | TOTALE | 9.193.225 - 20 | 5.673.937 - 50 | 3.519.287 - 70 |

* **Colonna 3:** Somma da pagarsi dal Governo per ogni Semestre.

** **Colonna 4:** Somma dovuta alla Cassa di Risparmio di Milano per capitale, interessi e R.M.le al 13,575%.

Fonte: Genio Militare della Spezia, *Convenzione fra il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia per la costruzione di case per gli operai al servizio della R.Marina, Allegato 11, Tabella dimostrativa del pagamento per parte del Governo in quaranta rate semestrali della somma di L. 5.800.000, al 5% fra capitale e frutti verso la cessione a farglisi delle Case operaie di Piandarana e dimostrazione dell'ammortizzo con tale somma del prestito di L. 4.500.000, residuo a L. 3.937.500, al 27 Giugno 1895, in trentacinque rate semestrali colla Cassa di Risparmio di Milano a datare dal 27 Dicembre 1895.*

CONVENZIONE STIPULATA FRA IL MINISTERO DELLA MARINA E IL MUNICIPIO DI SPEZIA in data 10 Gennaio 1885

per la costruzione di case per gli operai al servizio della R. Marina

Approvata con Decreto Ministeriale 9 Febbraio 1885.
Registrata alla Corte dei Conti il 25 stesso mese.

Registro 11 Foglio 40 del Bilancio Marina (V. Dispaccio 3 Marzo 1885, N. 488).

CONVENZIONE che si stipula fra il Ministero della Marina e il Municipio di Spezia per la costruzione di case per gli operai al servizio della R. Marina.

L'anno mille ottocento ottantacinque ed allì 10 del mese di Gennaio, in Spezia, nell'Ufficio della Direzione straordinaria del Genio Militare pei lavori della R. Marina, sia noto che:

Il danno derivante all'Amministrazione della R. Marina, del pari che alla città di Spezia, dalla scarsità di alloggi in detta città, dove per tal fatto la numerosa classe degli operai trovansi in condizioni gravissime tanto dal lato economico quanto da quello igienico, ha indotto il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia a stipulare di comune accordo apposita convenzione per la costruzione di case per gli operai al servizio della R. Marina.

E per ciò fra il Ministero della Marina nella persona del Signor Grassi Cav. Giovanni Tenente Colonnello del Genio Direttore, appositamente delegato con dispaccio Ministeriale in data 8 Gennaio 1885 N. 63 ed il Signor Sindaco della città di Spezia si è convenuto e pattuito quanto segue:

Art.1 ° - Il Municipio di Spezia assume di costruire a sue spese nel territorio del Comune od in siti prossimi e di mettere a disposizione dell'Amministrazione della R. Marina tante case capaci di alloggiare 992 (novecentonovantadue) famiglie di operai.

Art.2 ° - Il Municipio è in facoltà o di costruire le dette case per suo conto o di concederne la costruzione ad altri. In ogni caso esso rimane garante verso il Governo degli effetti derivanti dalla presente convenzione.

Art.3 ° - I terreni necessari ai nuovi fabbricati e così pure quelli occorrenti per le strade e piazze da formarsi attorno ai medesimi saranno acquistati a spese del Municipio.

Art.4 ° - Le località dei terreni da acquistarsi dal Municipio per la erezione delle nuove case saranno scelte dal Municipio stesso, ma però la Amministrazione della Marina si riserva la facoltà di approvarne la scelta.

Art.5° - Le case dovranno costruirsi in conformità del tipo risultante dall'annesso disegno (allegato C) Fig. 1-2-3 ed agli articoli di lavoro risultanti dall'estimativo qui pure unito (allegato D) ed alle condizioni da specificarsi in apposito capitolato che verrà compilato dalla Amministrazione della R. Marina non si tosto sia approvata la presente convenzione. Ogni alloggio terreno avrà un giardinetto di m² 100 (cento), almeno, come è indicato nel disegno alla fig. 4.

Art.6° - L'Amministrazione Comunale si obbliga di sistemare le strade di accesso alle nuove case e di provvedere alla loro manutenzione ed alla illuminazione per quelle che verranno costruite nel recinto della città. La larghezza delle strade confinanti con quelle fra le nuove case da costruirsi in pianura e non comprese nel piano regolatore della città, non dovrà essere inferiore a metri 15 (quindici).

Art.7° - La detta Amministrazione Comunale si obbliga pure di far costruire a sue spese nei pressi delle nuove case e per uso esclusivo degli abitanti delle medesime:

1°) Uno o più fabbricati per stabilimenti di bagni economici. L'esercizio dei suddetti stabilimenti sarà fatto a cura e spese del municipio e ciascun bagno sarà pagato dagli operai al prezzo di 10 centesimi (dieci).

2°) Uno o più fabbricati per lavatoi.

La stessa Amministrazione Comunale si obbliga inoltre di far costruire a sue spese in località adatta uno o più fabbricati con grandi dormitoidi capaci di ricoverare non meno di 200 (duecento) operai della infima classe. I predetti dormitoidi saranno guarniti di quanto occorre perché gli operai vi possano trovare un alloggio igienico. Il prezzo giornaliero da pagarsi dagli operai per ciascun posto sarà di centesimi venti. I progetti dei detti fabbricati saranno preventivamente sottoposti all'approvazione dell'Amministrazione della Regia Marina.

Art.8° - L'acqua potabile per le nuove case e l'acqua per i grandi dormitoidi degli operai e per gli stabilimenti dei bagni sarà fornita per la durata della presente Convenzione a spese dell'Amministrazione della Marina.

Art.9°- Le nuove case dovranno essere compiute per la metà entro 18 (dieciotto) mesi dal giorno in cui andrà in vigore la presente convenzione e per l'altra metà entro i 18 (dieciotto) mesi successivi. I fabbricati accennati all'Art. 7° dovranno essere ultimati contemporaneamente alla seconda metà delle case predette.

Art.10° - Le nuove case saranno affittate agli operai addetti al servizio della R. Marina, al prezzo non superiore a L. 4,00 (quattro) al mese per ogni stanza comune, ed al prezzo di L. 3,00 (tre) per ogni stanza minore, cioè per

quelle soprastanti all'atrio e per ogni cucina, ed a L. 2,00 (due) al mese per ogni giardino annesso.

Art.11° - Qualora parte degli alloggi non fosse occupata da operai al servizio della R. Marina, il Municipio potrà affittarla ad altri previa autorizzazione dell'Amministrazione della R. Marina.

Art.12° - Oltre la quota di fitto che a termini dell'Art. 10° il Municipio di Spezia percepirà dagli operai, l'Amministrazione della R. Marina corrisponderà direttamente al predetto Municipio, per ogni alloggio affittato e per anni venti, centesimi trentacinque al giorno ch'essa preleverà dagli assegni per mano d'opera come aumento alla mercede di ciascuno degli operai utenti. Il pagamento del suddetto canone sarà fatto dall'Amministrazione di Marina a trimestri maturati in base ad un certificato presentato dal Sindaco di Spezia ed approvato dal Consiglio dei lavori del R. Arsenale.

Nessun compenso è dovuto al Municipio di Spezia per la costruzione dei fabbricati e l'esercizio degli Stabilimenti nominati all'Art. 7° che saranno quindi a totale carico dell'Amministrazione Municipale.

Art.13° - Il Municipio di Spezia si obbliga di tenere N° 320 (trecentoventi) alloggi a disposizione di quelli operai dell'Arsenale che saranno ammessi a fare versamenti mensili, secondo le norme che saranno stabilite dal Regolamento accennato all'Art. 16° della presente convenzione, per diventare proprietari dell'alloggio che affittano ed occupano.

Coerentemente all'obbligo che si assume il Municipio col presente articolo, subito che sarà ultimata la costruzione dei predetti 320 (trecentoventi) alloggi, sarà fissato d'accordo fra l'Amministrazione della Marina e quella Municipale il prezzo di costo di ciascuno di essi, e tale prezzo rappresenterà l'ammontare della somma che ciascun

operaio dovrà raggiungere coi predetti versamenti e relativi interessi per diventare proprietario dell'alloggio che affitta ed occupa.

Art.14° - L'Amministrazione della R. Marina si riserva la facoltà di sorvegliare la costruzione delle nuove case di cui all'Art. 1° e dei fabbricati di cui all'Art. 7° per accertarsi dell'adempimento delle condizioni stabilite colla presente Convenzione.

Art.15° -L'Amministrazione della R. Marina si riserva la facoltà di richiedere al Municipio di Spezia, entro tre anni dalla data della presente convenzione, la costruzione di altri 496 (quattrocentonovantasei) alloggi per famiglie di operai dell'Arsenale. Verificandosi una tale richiesta il Municipio di Spezia si obbliga di far costruire, entro 18 (dieciotto) mesi dalla data della richiesta stessa, le necessarie case secondo il tipo o le condizioni specificate dall'Art. 5° nonché i corrispondenti fabbricati per stabilimenti di bagni economici e per lavatoi ad uso esclusivo degli abitanti delle case, ed un fabbricato con grandi dormitori per 100 operai dell'infima classe alle condizioni dichiarate nell'Articolo 7°. In corrispettivo l'Amministrazione della R. Marina pagherà al Municipio per anni 20 il prezzo stabilito per ogni alloggio all'Articolo 12° della presente convenzione e fornirà l'acqua potabile per le nuove case e l'acqua per i bagni come è detto all'Articolo 8°.

Art.16° - Con regolamento da compilarsi d'accordo fra l'Amministrazione della R. Marina e quella Municipale di Spezia saranno stabilite le modalità per l'affitto degli alloggi delle nuove case agli operai dell'Arsenale e per i versamenti mensili da farsi dagli operai che intendono diventare proprietari dell'alloggio che affittano ed occupano.

Art.17° - La presente Convenzione sarà di nessun effetto se non avrà riportato la Superiore approvazione del Ministero della Marina.

Art. 18° - Tutte le spese di bollo, copia, registro ed altre relative sono a carico dell'Amministrazione della R. Marina.

PER IL MUNICIPIO DI SPEZIA: F° B.Riccio

PER IL MINISTERO DELLA MARINA: Il Tenente
Colonnello del Genio - Direttore F° F.Grassi

Fonte: Genio Militare della Spezia, *Città della Spezia.*
Memoria in ordine alla cessione allo Stato del Quartiere
per gli operai del R.Arsenale alla Spezia.

CONTRATTO stipulato col Municipio di Spezia in data 30 Novembre 1896 per prolungare di altri 20 anni la convenzione 10 Genn. 1885 circa l'affitto agli operai dell'Arsenale delle Case Operaie

Approvato con Decreto Ministeriale del 9 Dicembre 1896

CONVENZIONE fra il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia per prolungare di altri 20 anni la durata della convenzione 10 Gennaio 1885.

Premesso che in forza della convenzione 10 Gennaio 1885, approvata con Decreto del Ministero della Marina del 9 Febbraio 1885, registrato alla Corte dei Conti il 25 dello stesso mese, il Municipio di Spezia ha costruito a sue spese e tiene a disposizione dell'Amministrazione della R. Marina 62 case ripartite in 992 alloggi, che la detta Amministrazione concede in affitto agli operai dell'Arsenale di Spezia con famiglia, alle condizioni fissate nella convenzione predetta.

Che a mente dell'Art. 12° della Convenzione stessa, l'obbligo del Municipio di tenere a disposizione della R. Marina gli alloggi delle case in discorso, ha la durata di anni 20 e scade quindi nell'anno 1905.

Che il Municipio di Spezia ha dichiarato che, per la natura del fatto troppo per esso oneroso, e per gl'imperiosi bisogni delle sue finanze, non potrebbe continuare a fornire gli alloggi in parola alle condizioni portate dalla detta Convenzione; ed anzi, non sopravvenendo un nuovo accordo, si troverebbe fin d'ora nella necessità da un lato, di fare risolvere il Contratto, con rifusione di danni, per essere sproporzionato il corrispettivo avuto a quello che era negli intendimenti delle parti per le spese incontrate nella costruzione, e dall'altro, di combinare con terzi una operazione finanziaria sulle case operaie, da cui potere trarre quel maggiore utile che è consentito dal valore

attuale delle case suddette.

Che da ciò consegue il doppio pericolo, vale a dire di una lite attuale di cui non si possono prevedere le conseguenze per ambo le parti, e soprattutto per la Marina che le case operaie passino in possesso di terzi che potrebbero farne oggetto di speculazione, e ad ogni modo, allo scadere della convenzione 10 Gennaio 1885, cesserebbe per gli operai dell'Arsenale di Spezia il beneficio degli alloggi sani ed economici che l'Amministrazione della Marina si era prefissa di loro procurare con la Convenzione stessa.

Che, per rispetto alle condizioni presenti ed alle prevedibili condizioni future di Spezia in fatto di abitazioni, si rende invece necessario per l'Amministrazione della Marina d'assicurare agli operai così la fermezza dell'attuale Convenzione come la continuazione ulteriore del beneficio che ne deriva.

Fra il Ministero della Marina, rappresentato dal Signor Colonnello Direttore Territoriale del Genio di Spezia, ed il Signor Sindaco di Spezia, all'uopo autorizzato dal Consiglio Municipale con le deliberazioni del 14 e 25 Agosto 1896 debitamente approvate dalla Giunta Provinciale Amministrativa, con decisione in data 4 Settembre 1896 (la cui copia si allega alla presente), si è convenuto e pattuito quanto segue:

Art. 1° — La scadenza della Convenzione 10 Gennaio 1885 stipulata fra il Ministero della Marina ed il Municipio di Spezia è prorogata al 10 Gennaio 1925, alle medesime condizioni in essa contenute, tranne la modificazione di cui nell'Art° Seguento.

Art. 2° — Il canone giornaliero che l'Amministrazione della Marina, in forza dell'Art. 12 della precitata convenzione 10 Gennaio 1885 corrisponde al Municipio, viene stabilito, a decorrere dalla data dell'approvazione della presente

Convenzione a centesimi *cinquantacinque*.

Art. 3° — Mediante il corrispettivo di cui all'Art° precedente, il Municipio di Spezia si dichiara anche tacitato di ogni e qualsiasi ragione che gli fosse potuta per avventura competere in base al precedente contratto 10 Gennaio 1885, e quindi rinunzia a qualsiasi sua pretesa per il passato.

Art. 4° — Il presente atto sarà trascritto per gli effetti giuridici verso i terzi, a mente dell'art⁰ 1932 N° 5 del Codice Civile.

Art. 5° — Tutte le spese di bollo, copie, registro e trascrizione, sono a carico dell'Amministrazione della Marina.

Art. 6° — La presente convenzione sarà di nessun effetto, se non avrà riportato la Superiore approvazione del Ministero della Marina.

Spezia li 30 Novembre 1896

IL COLONNELLO DIRETTORE

IL SINDACO DI SPEZIA

Fonte: Genio Militare della Spezia, *Città della Spezia*.
*Memoria in ordine alla cessione allo Stato del Quartiere
per gli operai del R.Arsenale alla Spezia.*

*Galleria fotografica dei vari tipi di
edificio del quartiere Umberto I,
con l'evoluzione derivante da
interventi di manutenzione e
trasformazione.*

Foto e rielaborazione grafica dell'autore.

I disegni sono opera di G. Sciacaluga (capitolo V, nota 27, della presente Tesi).



La casa di via Roma nn. 176-182 è quella che all'esterno mantiene esattamente l'aspetto originario. Le uniche modifiche adottate nel tempo riguardano i servizi igienici.



Lievi modifiche all'aspetto originario sono state apportate ad alcune case in occasione dell'intervento radicale sui servizi igienici. La casa di via Gramsci nn. 213-215 ne è un esempio.



Negli anni Cinquanta alcuni edifici sono stati interessati da interventi più estesi, che hanno comportato anche la costruzione di balconi. Questa è la casa di via Roma n. 197.



La palazzata di via Napoli nn. 67-77 è quella che ha subito i più radicali lavori degli anni Novanta, che, fra le altre cose, hanno comportato l'edificazione di un piano in più.



Il quartiere Umberto I fu da tutto inizio dotato di edifici scolastici. Questo è quello di via Gramsci.



Altro edificio scolastico di cui fu inizialmente dotato il quartiere Umberto I è quello qui rappresentato, sito in via Trento.



Negli anni Trenta, in via Napoli, venne realizzato il presente edificio scolastico che ospitava Scuole Elementari e Medie.



Derivante dalla trasformazione di una casa popolare, qui vediamo il Liceo Scientifico "Pacinotti", realizzato dopo il secondo conflitto mondiale.



In occasione della ricostruzione post-bellica, anche la casa popolare di via Milano, all'angolo con via Napoli, subì la trasformazione in Scuola Elementare e Materna.



Il nuovo quartiere Umberto I richiamò anche quanti si dedicavano all'apostolato. Oltre alla Chiesa Cattolica, che vi costruì, fra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, due grandi Santuari (Nostra Signora della Salute e Nostra Signora della Neve) divenuti poi Parrocchie, anche i Protestanti Evangelici vi costruirono, nel 1926, un loro edificio, ove si trasferì per alcuni decenni quella "THE SPEZIA MISSION FOR ITALY AND LEVANT", fondata nel 1866, che fu la sede referente di tutte le comunità Evangeliche esistenti all'epoca in Italia.



Una notevole e storica funzione aggregatrice hanno svolto i cortili del quartiere Umberto I. Nati come spazi necessari a diradare l'effetto costipante delle nuove costruzioni, oltre ad accogliere i lavatoi delle case, accolsero i giochi di generazioni di bimbi che qui crebbero.



Negli anni Trenta, il Comune della Spezia vendette a privati alcune case popolari che vennero trasformate in case di civile abitazione. Qui vediamo l'edificio di corso Cavour nn. 378-388.



Nei pressi del precedente, in corso Cavour nn. 375-411, si vede in questa immagine un altro esempio di trasformazione.



In corso Cavour nn. 295-313, un altro esempio di trasformazione di casa popolare in edificio residenziale.



La necessità di non ghettizzare gli abitanti delle case operaie portò alla decisione di lasciare all'iniziativa privata l'edificazione dei palazzi intorno alla piazza principale del quartiere. Qui vediamo uno dei palazzi Bertonati, a destra della Chiesa di Nostra Signora della Salute.



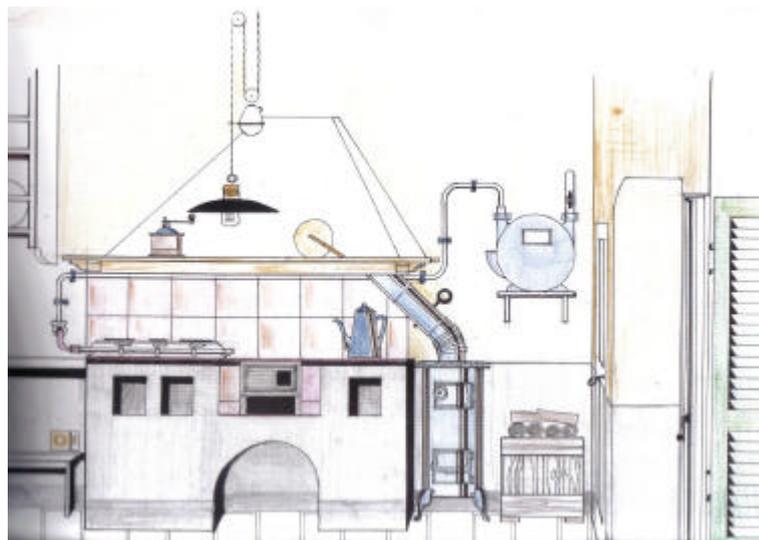
Altro edificio residenziale, che chiude il lato a mare della piazza Benedetto Brin.



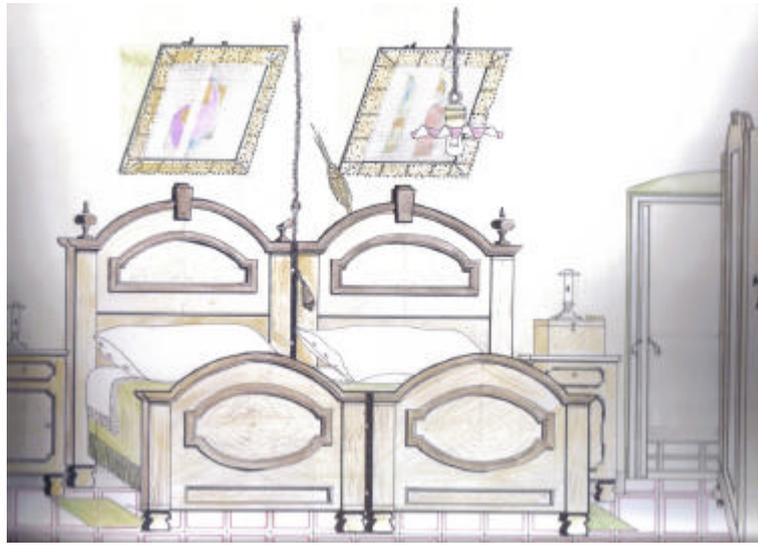
Uno scorcio del lato orientale del cuore del quartiere Umberto I, ossia della piazza Benedetto Brin. La Chiesa di Nostra Signora della Salute, opera dell'Architetto Maurizio Dufour, tra i due palazzi Bertonati, è inserita nel fronte della via Roma interamente fiancheggiata dalle case popolari.



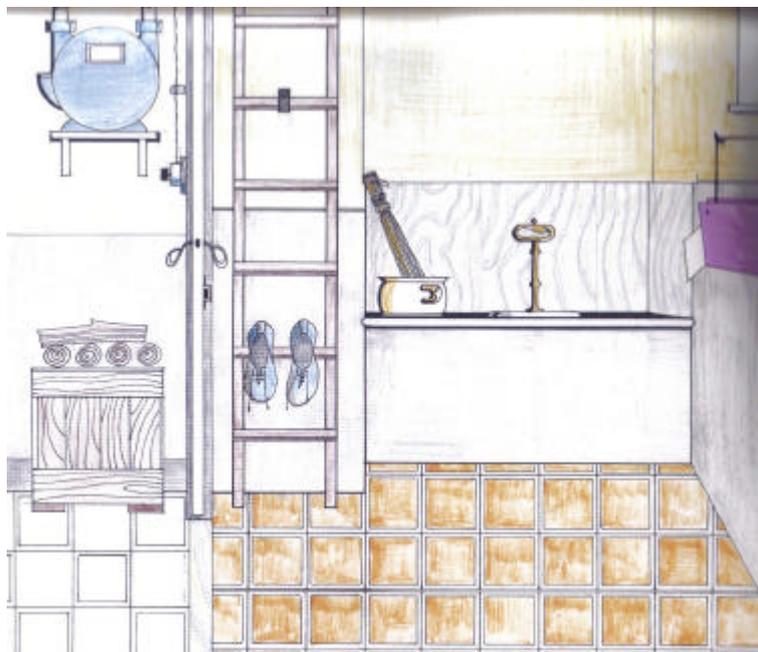
Particolare di un tipico balcone delle case operaie del quartiere Umberto I



Cucina di casa operaia: si può notare l'evoluzione della cucina dai fornelli a carbone all'introduzione dell'impianto a gas.



Camera da letto



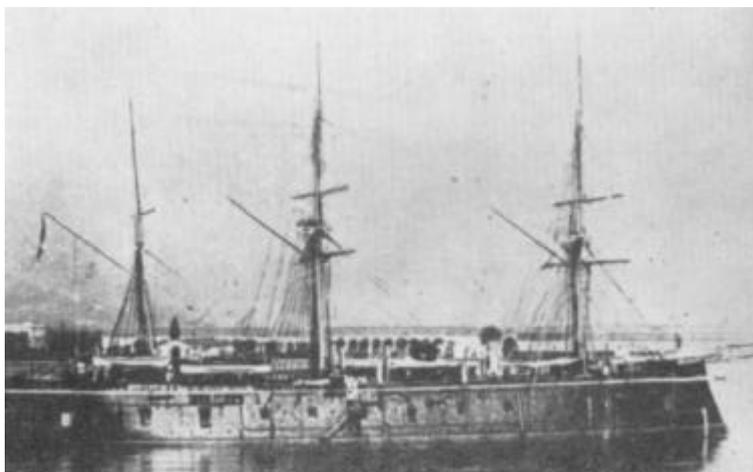
Bagno

***Galleria fotografica delle più
importanti navi realizzate
nell'Arsenale Militare Marittimo
della Spezia.***

Foto: Laboratorio Fotografico dell'Arsenale

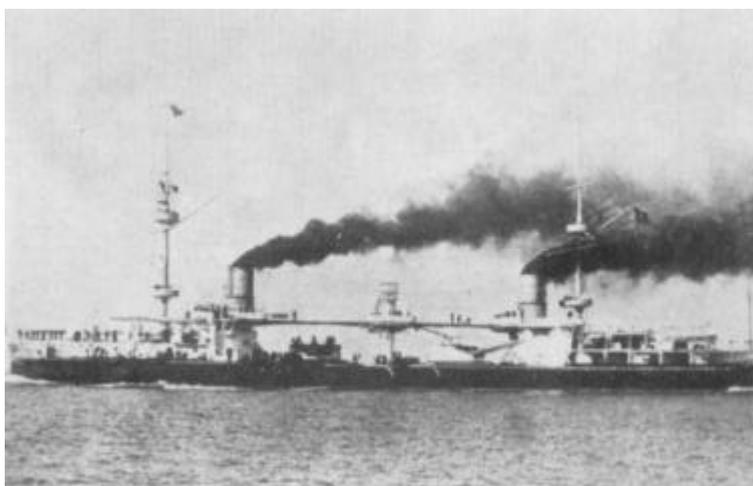
La foto delle navi "Savoia" e "Tavolara" mi sono state gentilmente concesse da E. Di Marino.

La foto della nave "Bormida", proveniente dalla Collezione A. Burla, è tratta da D. Valentini, *Tutte le navi costruite alla Spezia*, pag. 177, Luna Editore, La Spezia 2003.

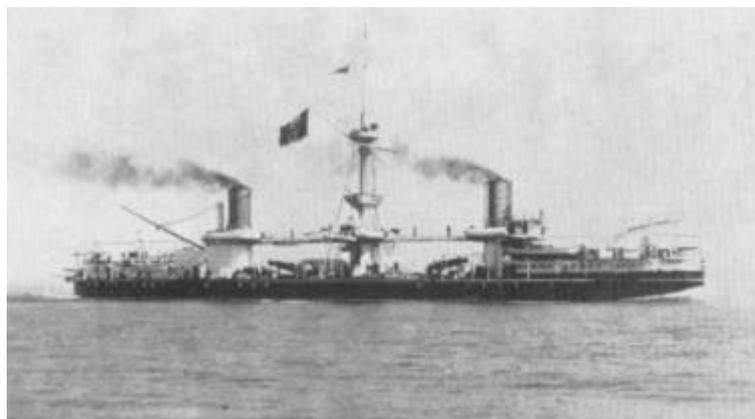


Corazzata "Palestro"
varata il 20 Ottobre 1871
Dislocamento carico normale: 5.854 tonnellate

(Prima nave costruita alla Spezia, ma non in Arsenale,
realizzata nel cantiere di San Bartolomeo)



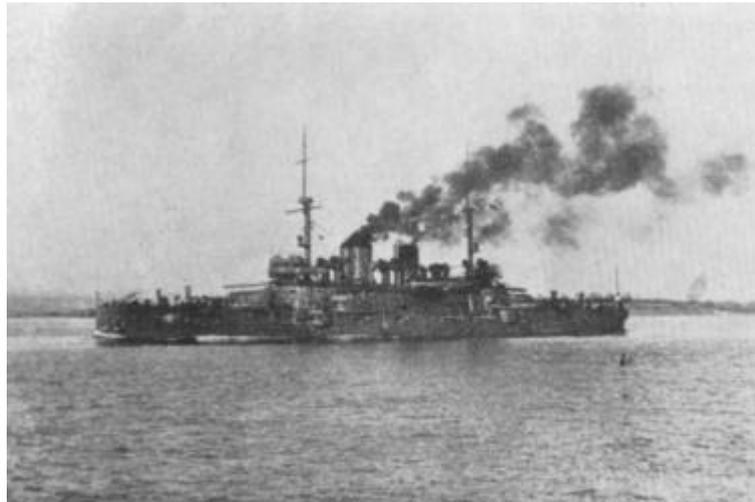
Corazzata "Enrico Dandolo"
varata il 10 Luglio 1878
Dislocamento carico normale: 11.138 tonnellate



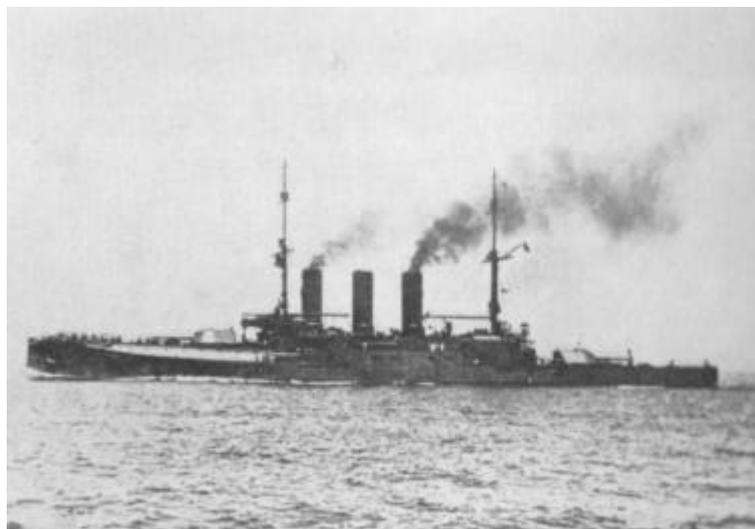
Corazzata “Andrea Doria”
varata il 21 Novembre 1885
Dislocamento carico normale: 11.204 tonnellate



Corazzata “Sardegna”
varata il 20 Settembre 1890
Dislocamento carico normale: 13.860 tonnellate



Corazzata “Regina Margherita”
varata il 30 Maggio 1901
Dislocamento carico normale: 13.427 tonnellate



Corazzata “Regina Elena”
varata il 19 Giugno 1904
Dislocamento carico normale: 12.691 tonnellate



Corazzata “Roma”

varata il 21 Aprile 1907

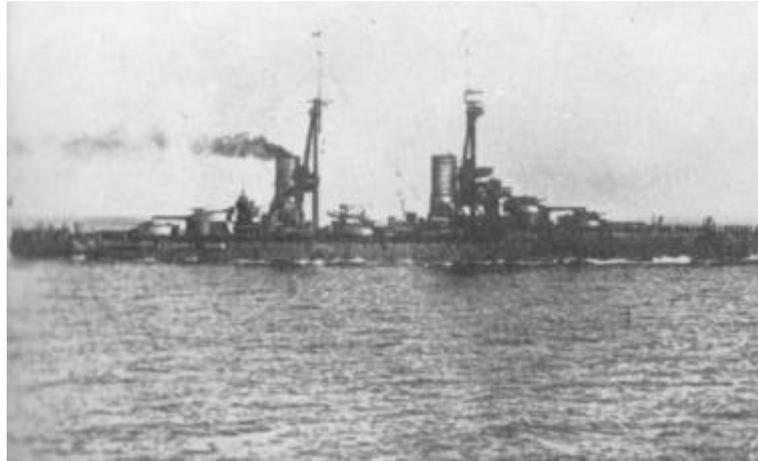
Dislocamento carico normale: 12.791 tonnellate



Corazzata “Conte di Cavour”

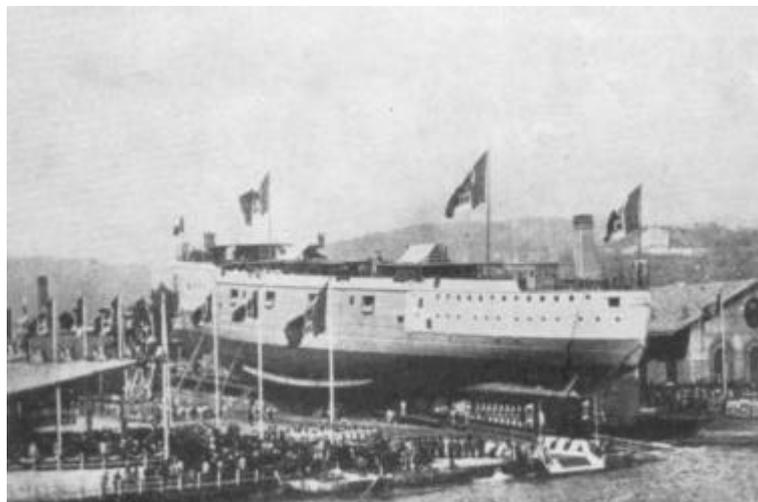
varata il 10 Agosto 1911

Dislocamento carico normale: 23.088 tonnellate



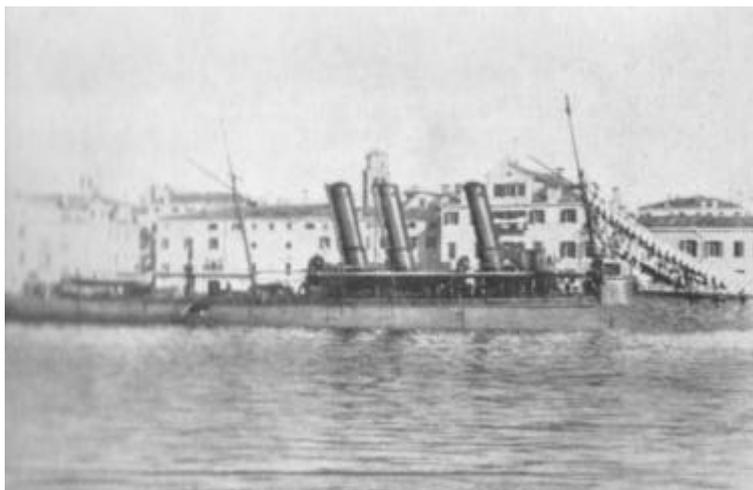
Corazzata “Andrea Doria” (II)
varata il 30 Marzo 1913

Dislocamento carico normale: 22.964 tonnellate



Incrociatore “Carlo Alberto”
varato il 23 Settembre 1896

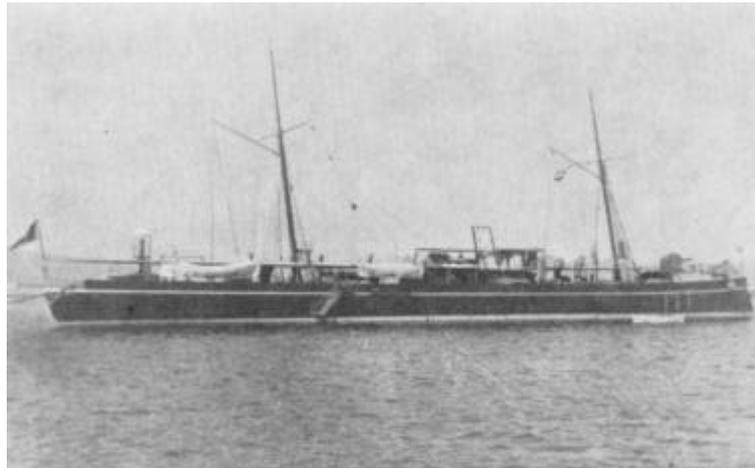
Dislocamento carico normale: 6.832 tonnellate



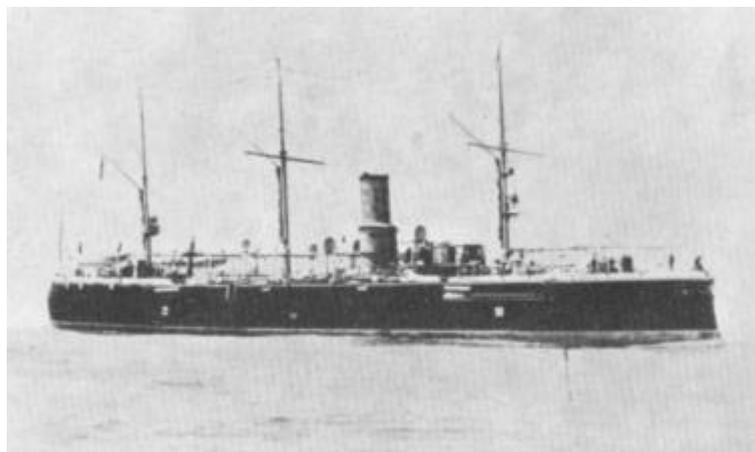
Incrociatore “Montebello”
varato il 14 Marzo 1888
Dislocamento carico normale: 814 tonnellate



Incrociatore “Monzambano”
varato il 14 Marzo 1888
Dislocamento carico normale: 870 tonnellate



Incrociatore “Confianza”
varato il 28 Luglio 1889
Dislocamento carico normale: 768 tonnellate



Incrociatore “Calabria”
varato il 20 Settembre 1894
Dislocamento carico normale: 2.389 tonnellate



Torpediniera "Gabbiano"

varata il 9 Aprile 1907

Dislocamento carico normale: 162 tonnellate



Sommergibile "Delfino"

varato nell'anno 1895

Dislocamento in immersione: 98 tonnellate

Dislocamento in superficie: 108 tonnellate



Sommergibile “Pullino”

varato il 21 Luglio 1913

Dislocamento in immersione: 355 tonnellate

Dislocamento in superficie: 405 tonnellate



Sommergibile “Ferraris”

varato il 9 Novembre 1913

Dislocamento in immersione: 355 tonnellate

Dislocamento in superficie: 405 tonnellate



Sommergibile “Micca”

varato il 3 Giugno 1917

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate



Sommergibile “Galvani”

varato il 26 Gennaio 1918

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate



Sommergibile “Torricelli”

varato il 16 Giugno 1918

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate

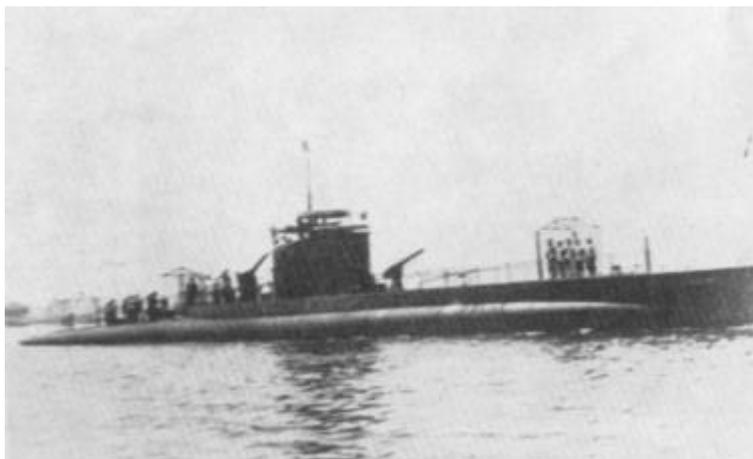


Sommergibile “Marcello”

varato il 29 Settembre 1918

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate

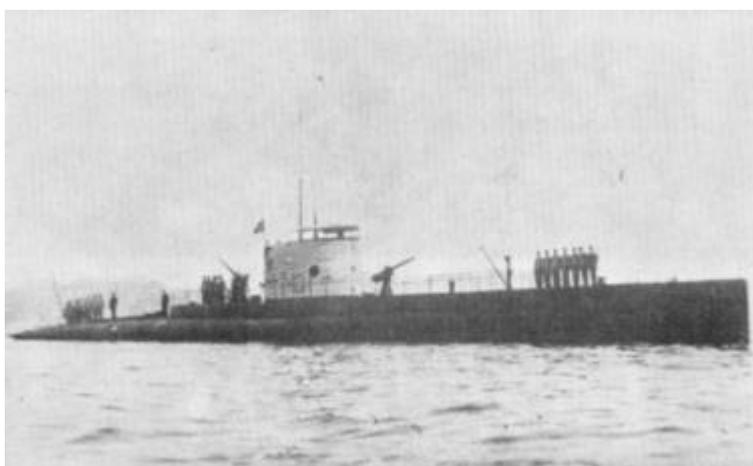


Sommergibile “Emo”

varato il 23 Febbraio 1919

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate



Sommergibile “Mocenigo”

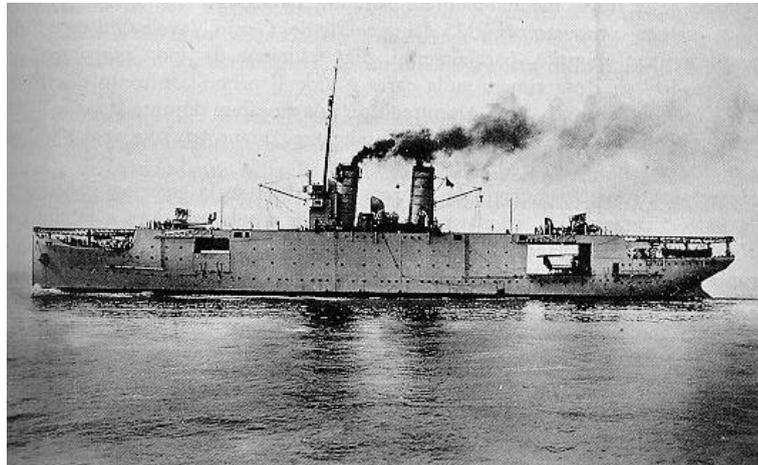
varato il 26 Luglio 1919

Dislocamento in immersione: 842 tonnellate

Dislocamento in superficie: 1244 tonnellate



Nave Reale “Savoia”
varata il 1° Settembre 1923
Dislocamento: 4.675 tonnellate



Porta Idrovolanti “Miraglia”
varata il 20 Dicembre 1923
Dislocamento carico normale: 4.960 tonnellate



Rimorchiatore “Tavolara”
varato il 13 Ottobre 1956
Dislocamento carico normale: 66,6 tonnellate



Nave Cisterna “Bormida” (III)
varata nel 1974
Dislocamento carico normale: 471 tonnellate

(Ultime due navi interamente realizzate nell’Arsenale
Militare Marittimo della Spezia)

Bibliografia

AA.VV. , *Annuario Navale*, a cura della Lega Navale Italiana, Roma 1911.

AA.VV. , *Dizionario enciclopedico marinaresco*, a cura della Lega Navale Italiana, Mursia, Milano 1972.

AA.VV. , *Domenico Chiodo e La Spezia. Nella vita e nelle opere*, a cura della Cassa di Risparmio della Spezia, Luna Editore 1995.

AA.VV. , *La Spezia. Volti di un territorio*, a cura di Spartaco Gamberini, Laterza, 1992.

AA.VV. , *La Spezia: centro integrato di riparazioni e costruzioni navali*, a cura della Cassa di Risparmio della Spezia e dell'Unione Industriali della Spezia, La Spezia 1976.

AA.VV. , *Vestigia Patrum*, Società Editrice Buonaparte, 2000.

Barbagallo C. , *“100 anni di vita italiana”*, Vol. I, Cavallotti Editori, Milano 1950.

Bonfigli C. , *L'Ospedale Sant'Andrea La Spezia 1479-1979*, Agis Editrice, Genova 1979.

Calderai T. , *Della vita e delle opere del commendatore Domenico Chiodo, maggiore generale del Genio*, Firenze, 1871.

Caputo P. , *Un progetto per La Spezia. L'area IP nel destino della città*, Electa, Milano 1990.

Cevini P. , *La Spezia*, Sagep Editrice, Genova 1984.

Corradi C. , *La percezione del Golfo della Spezia nella difesa della Repubblica di Genova e nella politica navale dell'impero napoleonico: due strategie a confronto (1793-1814)*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Pisa, Facoltà di Scienze Politiche, Anno Accademico 2000/2001.

Cozzani S. , *Il Monte dei Pegni alla Spezia. Dal Mons Pietatis alla Cassa di Risparmio*, Libri Scheiwiller, Milano 1997.

Cresci F. , *Il quartiere Umberto I*, in *La Spezia oggi*, n. 2/1984.

De Bartolomeis L. , *Notizie topografiche e statistiche sugli stati sardi*, Chirio e Mina, Torino 1847.

Della Riccia A. , *Gli apparecchi del Marconi. Le esperienze alla Spezia*, Tip. Voghera, Roma 1897. Estratto dalla *Rivista d'artiglieria e genio*, Vol. IV, 1897.

Di Marino E. , *Le perizie di esproprio dell'Arsenale della Spezia*, in *Entrate in Mostra. Viaggio nella Spezia dell'Ottocento attraverso i documenti fiscali*, volume edito in occasione della mostra tenutasi presso Villa Marigola-Lerici, a cura della Agenzia delle Entrate-Direzione Regionale della Liguria, Aprile 2004.

Doldi S. , *Scienze e Tecnica in Liguria dal Settecento all'Ottocento*, ECIG, Genova 1984.

Donati G. , *Migliarina e la sua Parrocchia. 1838-1988*, Ed. Zappa, Sarzana 1988.

Ducci L. e D. , *Marco Antonio Federici e il Giacobinismo alla Spezia*, Ed. Zappa, Sarzana 2002.

Fara A. , *Le città nella storia d'Italia. La Spezia*, Laterza, Roma-Bari 1983.

Faro A. , *Vita amministrativa e giudiziaria del Dipartimento degli Appennini (1805-1814)*, Archivio di Stato della Spezia, 2003.

Fazio B. , *De rebus gestis ab Alphonso primo, Lugduni, MDLX*.

Felloni G. , *Popolazione e sviluppo economico della Liguria nel secolo XIX*, ILTE, Torino 1961.

Ferrari F. , *L'economia del Golfo della Spezia prima della costruzione dell'Arsenale Militare*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Parma, Facoltà di Economia, Anno Accademico 2002-2003.

Ferro P.F. , *La chiesa e il monastero di S.Agostino a La Spezia*, La Spezia 1934.

Formentini U. , *Dal "Portus Lunae" al Porto della Spezia. Appunti di storia e d'economia*, Tip. Cavanna, Borgotaro 1910.

Formentini U. , *Istituti, popolazioni e classi della Spezia medievale e moderna*, EPT, La Spezia 1972.

Formentini U. , *La “nobiltà” di Napoleone*, estratto dai nn. 1-2 del Gennaio-Giugno 1928 dell’”Archivio Storico di Corsica”.

Formentini U. , *La Spezia e il suo Duomo*, estratto dal Volume Quinto degli Atti e Statistiche del comune della Spezia, Tip.Moderna, La Spezia 1927.

Formentini U. , Valenti T. , *La Spezia e la sua Provincia*, Monografia edita dalla Camera di Commercio e Industria, La Spezia 1924.

Fregoso R. , *Demóa d’amóe*, a cura dell’Accademia Lunigianese di Scienze “G. Capellini”, La Spezia 2002.

Galuppini G. , *L’Arsenale di La Spezia nel centenario della sua inaugurazione*. Estratto dal fascicolo di Luglio-Agosto 1969 della *Rivista Marittima*, edita dallo Stato Maggiore della Marina.

Gestri L. , *Sviluppo demografico fra ‘800 e ‘900 e crescita industriale nel primo ventennio postunitario nello spezzino*, dattiloscritto inedito, 1993.

Giorgerini G. , Nani A. , *Almanacco storico delle navi militari italiane. La Marina e le sue navi dal 1861 al 1975*, a cura dell’Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1978.

Istituto di Storia e di Cultura dell’Arma del Genio, Roma, *Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881.

Lacagnina O. , Zolesi I. , *Diva Armonia. Musica Sacra e profana del Levante Ligure dal XVI al XVIII sec.*, Vol. I, Edizioni del Tridente, La Spezia 1992.

Lena F. , *Mille anni nel Golfo. La storia della Spezia anno per anno*, Edizioni Cinque Terre, La Spezia 2002.

Marchese U. , *L'industria Ligure delle costruzioni navali, dal 1816 al 1859*, in "Archivio economico dell'unificazione Italiana", Roma 1957.

Marchetti G. , *OTO: Storie di uomini, navi e cantieri. Il cantiere del Muggiano dal 1883*, a cura dell'Accademia Cappellini, La Spezia 2003.

Marmorì F. , *Fortificazioni nel Golfo della Spezia*, Stringa Editore, Genova 1976.

Martinelli F. , *Città italiana in tempo di guerra. La Spezia 1940-45*, Liguori Editore, Napoli 2000.

Mazzini U. , *Il progetto Genovese del 1640 di scaricare la Magra nel Golfo*, in *Memorie della Società Lunigianese G.Cappellini per la Storia Naturale della Regione*, Vol. II, La Spezia 1920.

Mazzini U. , *L'occupazione austro-anglo-russa del golfo della Spezia, 1779-1800*, Ed. Zappa, La Spezia 1913.

Mazzini U. , *Le antiche mura della Spezia* in *Storia del Golfo della Spezia*, "Studi e documenti di Lunigiana" IV, Accademia Lunigianese di Scienze G.Cappellini, La Spezia 1981.

Ministero della Marina, Direzione Centrale del Genio Militare, *La galleria subacquea del canale navigabile fra le due darsene del Regio Arsenale Militare Marittimo della Spezia*, Roma, Tipo-lit. del Ministero della Marina, 1931.

Mori E.A. , *La Spezia*, Oto Melara Spa, Roma 1964.

Pagani G. , *L'OTO Melara verso il centenario*, a cura della Unitech, La Spezia 1991.

Pavoni R. , *Liguria Medievale*, Genova 1992.

Pierotti F. , *Il colera a Spezia. Sua origine, sua diffusione, etc.*, a cura dell'Ufficio d'Igiene Municipale, La Spezia 1884.

Poggiolini A. , *Le origini dell'Arsenale Militare*, in *La Spezia e la sua Provincia*, Monografia edita dalla Camera di Commercio e Industria, La Spezia 1924.

Prost P. , *Les arsenaux napoleoniens en Europe*, in "L'aspetto della città, piacevole da tutte le parti sarebbe magnifico: Il Golfo della Spezia dalla Repubblica Ligure all'Arsenale Militare Marittimo", Atti del Convegno di Studi, 1° Giugno 2001, Villa Marigola-Lerici, volume edito dall'Archivio di Stato della Spezia.

Prost P. , *Les forteresses de l'empire: fortifications, villes de guerre et arsenaux napoléoniens*, Editions du Moniteur, Paris 1991.

Raddi A. , *Il nuovo quartiere operaio Umberto I a Spezia*, in *Ingegneria Sanitaria*, Tip. Roux, Torino 1891.

Redoano Coppedè G. , *Memoria riguardante la costruzione di un ponte sul Magra*, Tip. Fratelli Ponthenier, Genova 1848.

Rota G. , *La Vasca per le esperienze di architettura navale nel R.° Arsenale di Spezia*, a cura dell'Ufficio Idrografico, Genova 1898.

Scandellari V. , *Il carattere del Liberty nell'architettura spezzina del Novecento*, a cura del Centro Studi Val di Vara, Sarzana 1989.

Stretti A. , *La Spezia fra luogo e non luogo: aspetti di una microidentità culturale urbana*, Tesi di Laurea, Università degli Studi di Genova, Facoltà di Scienze della Formazione, Anno Accademico 2001/2002.

Turrini A. , Miozzi O.O. , *I sommergibili italiani*, a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Roma 1963.

Valentini D. , *Tutte le navi costruite alla Spezia*, Luna Editore, La Spezia 2003.

Vinzoni M. , *Il Dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*, 1773.

Wagner R. , *La Mia Vita*, Traduzione Italiana a cura di M. Mila, EDT, Torino 1982.

Indice delle Illustrazioni

Fig. 1 [pag. 18]: M. Vinzoni, *La Città della Spezia*, 1749. Genova, Archivio di Stato, Disegni, b. 17 bis, 1094. Copia conforme presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Fig. 2 [pag. 19]: M. Vinzoni, *La Spezia*, 1773, in *Il dominio della Serenissima Repubblica di Genova in Terraferma*. Per gentile concessione di Riccardo Ricci.

Fig. 3 [pag. 21]: P. De Cotte, *Plan de la Spezia et de ses nouvelles fortifications*, 1748. Genova, Archivio di Stato, Disegni, b. 17 bis, n. 1097. Copia conforme presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Fig. 4 [pag. 21]: G. Ferretto, G. Brusco, *Delineazione della Spezia e i suoi contorni con l’indicazione de’lavori eseguiti nell’anno 1767*. Genova, Archivio di Stato, Disegni, b. 17 bis, n. 1096. Copia conforme presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Fig. 5 [pag. 22]: G. Stefanini, *Plan de la Ville de la Spezia et ses environs levé trigonométriquement*, 1806. Roma, Istituto Storico e di Cultura dell’Arma del Genio. Copia conforme presso la Biblioteca Civica “U. Mazzini” della Spezia.

Fig. 6 [pag. 24]: G. Brusco, *Disegno della Strada o Carrozzabile o Corriera del Fiume Magra fino al Villaggio di Pignone, Tavola VIII, Parte della Città della Spezia*, 1784. La Spezia, Centro Bibliografico S. Agostino.

Fig. 7 [pag. 54]: *Golfo della Spezia con l'indicazione delle principali località interessate da progetti per la realizzazione di un arsenale*. Elaborazione dell'autore.

Fig. 8 [pag. 58]: *Rilievo del sito spezzino effettuato nel 1811 tramite le misurazioni effettuate dalla Brigata Topografica guidata dal Cap. P.A. Clerc*. Rielaborazione dell'autore da P. Prost, *Les forteresses de l'empire*, Éditions du moniteur, Paris 1991.

Fig. 9 [pag. 62]: E. Viotte, *Progetto per la creazione di un arsenale militare marittimo nel Golfo della Spezia*, 1810. Paris, Archives Nationales, Marine, G. 219, 1, n. 4 A, B, C. In P. Cevini, *La Spezia*, Sagep Editrice, Genova 1984 pag. 76.

Fig. 10 [pag. 63]: E. Viotte, *Projet 1*, 1810. Paris, Archives Nationales, Marine, G. 219, 1, n. 6B, in P. Cevini, *op. cit.*, pag. 78.

Fig. 11 [pag. 63]: E. Viotte, *Projet 2*, 1810. Paris, Archives Nationales, Marine, G. 219, 1, n. 6A, in P. Cevini, *op. cit.*, pag. 78.

Fig. 12 [pag. 69]: J.M. Rendel, *Arsenal in the Gulf of La Spezia, General plan of the maps of Le Grazie and Varignano, shewing the position of the works proposed in the M. Rendels Report*, 1854. Genova, Collezione fotografica del Comune, n. 1114, VI, 26/1). La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 13 [pag. 78]: Genio Militare, *Topografia della zona di terreno da occupare per la costruzione del R. Arsenale della Spezia*, 1860. La Spezia, Genio Militare.

Fig. 14 [pag. 81]: D. Chiodo, *Progetto dell'Arsenale Marittimo nel Golfo della Spezia*, 1861. Roma, Istituto di Storia e Cultura dell'Arma del Genio, FT 65B, 4121, in P. Cevini, *op. cit.*, pag. 90.

Fig. 15 [pag. 87]: *Frontespizio di una perizia di esproprio*. La Spezia, Archivio di Stato, Fondo Prefettura. Fotografia gentilmente concessa da Riccardo Ricci.

Fig. 16 [pag. 88]: *Perizie di esproprio: terreno relativo al tratto di strada corrispondente all'attuale viale Garibaldi*. La Spezia, Archivio di Stato, Fondo Prefettura. Fotografia gentilmente concessa da Riccardo Ricci.

Fig. 17 [pag. 89]: *Disegno della perizia relativa al Convento di San Francesco*. La Spezia, Archivio di Stato, Fondo Prefettura. Fotografia gentilmente concessa da Riccardo Ricci.

Fig. 18 [pag. 93]: *Bacino di carenaggio – Particolari di costruzione.* Da *Atlante delle Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia, Tav. IV*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881. La Spezia, Genio Militare.

Fig. 19 [pag. 94]: *Lavori di costruzione dell'Arsenale Militare Marittimo.* La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 20 [pag. 96]: *Inaugurazione dell'Arsenale,* 28/08/1869. La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 21 [pag. 97]: *Ponte girevole in ferro.* Da *Atlante delle Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia, Tav. XI*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881. La Spezia, Genio Militare.

Fig. 22 [pag. 98]: *Fotografia del vecchio ponte girevole, risalente al 1880,* in A. Fara, *Le città nella storia d'Italia.* La Spezia, Laterza, Roma-Bari 1983, pag. 64.

Fig. 23 [pag. 99]: *Il ponte girevole, oggi.* Foto dell'autore.

Fig. 24 [pag. 100]: *Grue idraulica di 160 tonnellate.* Da *Atlante delle Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia, Tav. XIX*, a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881. La Spezia, Genio Militare.

Fig. 25 [pag. 101]: *Inaugurazione della gru idraulica.* La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 26 [pag. 101]: *Arsenale Militare Marittimo, Piano Generale,* 1881. Da *Atlante delle Relazioni intorno ai principali lavori eseguiti nello arsenale militare marittimo di Spezia, Tav. XIX,* a cura del Comitato delle Armi di Artiglieria e Genio, Roma 1881. In P. Cevini, *op. cit.*, pag. 104.

Fig. 27 [pag. 124]: *Piano Regolatore per l'ingrandimento della città approvato con Regio Decreto 20 Settembre 1871.* Roma, Istituto di Storia e Cultura dell'Arma del Genio, CAS 43B, 3674, in P. Cevini, *op. cit.*, pag. 92.

Fig. 28 [pag. 130]: *Tipo di casa operaia del quartiere Umberto I.* Allegato alla *Convenzione del 10 Gennaio 1885.* La Spezia, Genio Militare.

Fig. 29 [pag. 131]: A. Raddi, *Il nuovo quartiere operaio Umberto I° a Spezia, Tav. VIII,* 1891. La Spezia, Biblioteca Civica "U. Mazzini".

Fig. 30 [pag. 133]: *Particolare della planimetria del quartiere* (ibidem).

Fig. 31 [pag. 135]: *Veduta della collina dei Cappuccini nei primi anni del Novecento.* La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 32 [pag. 136]: Progetto Pontremoli, 1887, in A. Raddi, *Ampliamento della città di Spezia, piano regolatore d'ingrandimento a Migliarina e porto mercantile, studii che precederono il progetto del piano regolatore, Tav. I*, 1890. La Spezia, Biblioteca Civica "U. Mazzini".

Fig. 33 [pag. 137]: Progetto Raddi, 1889, in A. Raddi, *Ampliamento della città di Spezia, piano regolatore d'ingrandimento a Migliarina e porto mercantile, studii che precederono il progetto del piano regolatore, Tav. II*, 1890. La Spezia, Biblioteca Civica "U. Mazzini".

Fig. 34 [pag. 138]: Primo progetto della Commissione Municipale, 1889, in A. Raddi, *Ampliamento della città di Spezia, piano regolatore d'ingrandimento a Migliarina e porto mercantile, studii che precederono il progetto del piano regolatore, Tav. III*, 1890. La Spezia, Biblioteca Civica "U. Mazzini".

Fig. 35 [pag. 139]: Secondo progetto della Commissione Municipale, 1889, in A. Raddi, *Ampliamento della città di Spezia, piano regolatore d'ingrandimento a Migliarina e porto mercantile, studii che precederono il progetto del piano regolatore, Tav. IV*, 1890. La Spezia, Biblioteca Civica "U. Mazzini".

Fig. 36 [pag. 141]: A. Farina, *Città della Spezia, Progetto di Piano Regolatore per l'ingrandimento della città nella pianura di Migliarina*, 1908. Roma, Archivio Centrale dello Stato, *Raccolta Leggi e Decreti del Regno d'Italia*, R.D. 4 Giugno 1908, n. 275, Vol. III, pag. 2283. Copia conforme presso la Biblioteca Civica "U. Mazzini" della Spezia.

Fig. 37 [pag. 145]: Gruppo Urbanisti Romani, *La Spezia, Piano Regolatore*, 1932. Roma, Archivio Centrale dello Stato, *Raccolta Leggi e Decreti del Regno d'Italia*, Legge 29 Maggio 1939 (XVII), n. 956, Vol. IV, pag. 2632. Copia conforme presso la Biblioteca Civica "U. Mazzini" della Spezia.

Fig. 38 [pag. 151]: *Piazza Brin nei primi anni del Novecento*. La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 39 [pag. 154]: *Piazza Brin nel 1920*. La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 40 [pag. 157]: *Piazza Brin alla fine degli anni Settanta*. La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 41 [pag. 164]: *L'officina sommergibili nel 1952*. La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 42 [pag. 165]: *Interno dell'officina sommergibili nel 1950*. La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 43 [pag. 172]: – *Il cantiere Ansaldo-San Giorgio nel 1920*. La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 44 [pag. 173]: *L'OTO Melara negli anni Trenta.* La Spezia, Archivio Fotografico del Comune.

Fig. 45 [pag. 180]: *Un'immagine delle distruzioni belliche: la Porta Centrale dell'Arsenale Militare Marittimo.* La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.

Fig. 46 [pag. 182]: *Un interno dell'Arsenale dopo i bombardamenti del secondo conflitto mondiale.* La Spezia, Laboratorio Fotografico dell'Arsenale Militare.