

Il porto di Marina di Carrara e i commerci sulla costa apuana dall'antichità ai giorni nostri.

In epoca protostorica una vasta area d'Europa era abitata da una popolazione d'origine indoeuropea, i Liguri, che divisa in tribù occupava un'area che andava dalle foci del Rodano all'alta valle dell'Arno, a nord arrivava alla Valpadana, nella quale popolazioni d'origine Ligure si frammischiavano a popolazioni d'origine celtica. La zona che andava dal fiume Magra all'Arno era abitata dai Liguri Apuani.

Diodoro Siculo nel I secolo A.C. dà questa descrizione dei popoli liguri:

"I Liguri abitano una terra sassosa e del tutto sterile e trascorrono un'esistenza faticosa e infelice per gli sforzi e le vessazioni sostenute nel lavoro... A causa del continuo lavoro fisico e della scarsità di cibo si mantengono, nel corpo, forti e vigorosi. In queste fatiche hanno le donne come aiuto, abituate a lavorare nel medesimo modo degli uomini... Vivendo, di conseguenza, sulle montagne coperte di neve ed essendo soliti affrontare dislivelli incredibili, sono forti e muscolosi nei corpi... Le donne sono forti e vigorose come gli uomini e questi come le belve. Alcuni affermano anche che talvolta nei combattimenti un Gallo grande e grosso, avendo combattuto da solo con un Ligure assai esile per sfida, venne da questi battuto... Essi sono coraggiosi e nobili, non solo in guerra... Come mercanti solcano il mare di Sardegna e quello Libico, slanciandosi coraggiosamente in pericoli senza soccorso..."

Diodoro li descrive come mercanti dediti al commercio marittimo, si deve quindi ovviamente presumere che lungo la costa esistessero diversi porti o approdi nei quali svolgere i commerci.

Nell'epoca protostorica, nei secoli VII e VIII A.C., il Mediterraneo era percorso da una fitta rete di rotte commerciali, che servivano per il commercio di minerali e metalli semilavorati (rame e stagno per la produzione del bronzo dal quale ricavare oggetti ornamentali come braccialetti, collane ed armi) e per il commercio di stoffe, ceramiche, vino ed olio. Queste rotte marittime percorse da navi greche, fenicie, etrusche e liguri, mettevano in comunicazione il bacino orientale del Mediterraneo con quello occidentale. Le prime fonti scritte parlano in modo impreciso di un porto che è stato successivamente collocato dagli storici nel golfo di La Spezia. Non va però dimenticato che in quei secoli la linea della costa era molto arretrata rispetto a quella di ora e che l'insediamento ligure di Amelia godeva di una posizione talmente invidiabile da far pensare impossibile che la foce del fiume Magra non sia stata utilizzata come porto commerciale e come rifugio per le navi sorprese da burrasche durante la navigazione sottocosta.

E' nostra opinione che i due porti, quello all'interno del golfo di La Spezia e quello dentro la foce della Magra, nelle fonti antiche, per la difficoltà di riscontrare quanto affermato dai naviganti, siano diventati un unico "Porto della Luna"

Il primo insediamento marittimo romano nella zona risale al 177 A.C, anno della nascita della colonia romana di Luni. La città è fondata in posizione leggermente sopraelevata rispetto alla costa, di circa 6/7 metri, e si estende fino alla riva orientale del fiume Magra.

Il porto di Luni è un importante scalo del commercio romano verso la Gallia e la Spagna.

A cavallo della seconda e terza guerra Punica, Roma occupa la Grecia e la Macedonia. Inizia una migrazione di statue dalla Grecia verso Roma e successivamente sorgono, in Roma e nei dintorni, laboratori specializzati nella produzione di statue di marmo che sono utilizzate sia in ambito religioso, sia in ambito laico. Il marmo delle Apuane, che nelle fonti più antiche non è mai menzionato, era quello che per posizione geografica era più vicino a Roma, oltre che essere di ottima qualità. Ben presto iniziò un fiorentissimo traffico commerciale tra Luni e Roma che fece la fortuna economica della città già al I secolo A.C.

I blocchi di marmo erano staccati dal monte da schiavi e fatti scivolare al piano di carico per mezzo di lizze [vedi il link sulla storia della lizza] per essere poi caricati su carri che raggiungevano il porto di Luni, qui erano caricati su navi costruite appositamente per il trasporto di marmo. Queste navi raggiungevano Roma navigando dapprima sottocosta e poi risalendo il Tevere.

L'età d'oro del commercio del marmo dura per tutto il periodo di splendore dell'impero romano e cessa del tutto con le invasioni barbariche, durante le quali la città di Luni subisce numerosi attacchi. Nel frattempo alla foce del Magra si sono formati tomboli sabbiosi che hanno provocato l'avanzamento della costa, il porto si insabbia e la costa diventa paludosa e soggetta alla malaria. Per tutto questo insieme di motivi la città è pian piano abbandonata e la popolazione si trasferisce nella vicina città di Sarzana, controllata dai Vescovi di Luni.

Iniziano quelli che sono stati definiti i "Secoli Bui", nei quali i commerci cessano quasi del tutto, il mare è infestato dai pirati e l'economia si riduce ad un'economia di mera sussistenza. E' con la fine del Medio Evo e l'inizio del Rinascimento che le cave di marmo ricominciano ad essere utilizzate. La nuova committenza è costituita dal Papato che vuole riportare Roma al suo antico splendore e dai nobili delle casate fiorentine, genovesi e veneziane che si stanno arricchendo con le nuove attività. Da lì a poco il commercio del marmo assume dimensioni europee, blocchi e statue sbazzate sono caricate su navigli sulla spiaggia di Lavenza con il metodo della "capra" o "vetta". Questo sistema di caricamento dura fin quasi alla fine dell'Ottocento.

E' infatti nel 1851 che è costruito sulla costa il primo pontile di caricamento ad opera dell'industriale inglese Walton che era, allora, proprietario di una società all'avanguardia nella tecnologia dell'escavazione e della lavorazione del marmo.

Già nel 1871 si costruisce il secondo pontile, il terzo è terminato nel 1880. La rapidità con la quale sono

costruiti i pontili testimonia la velocità con la quale il commercio di marmo in blocchi e lavorato si sta espandendo su scala mondiale.

I pontili sono percorsi da binari sui quali corre il locomotore che trasporta i vagoni con i blocchi di marmo dalle cave al mare [vedi link sulla storia della Ferrovia Marmifera].

Gli operai del porto, addetti alle operazioni di carico delle navi, come i cavatori sulle montagne, lavorano in condizioni di grande pericolo per una misera paga, la "busca" dalla quale deriva il termine dialettale "buscaiol" con il quale sono conosciuti.

I pontili sono costruiti da poco e già si inizia a parlare della costruzione di un porto artificiale che permetta di accrescere i volumi di commercio e faciliti le operazioni di carico e scarico che nei giorni di burrasca possono essere svolti solo con grande difficoltà.

Al momento del matrimonio di Maria Teresa Cybo, duchessa di Massa e Carrara, con Ercole Rinaldo d'Este, duca di Reggio e Modena, la duchessa porta in dote, oltre alle cave più prestigiose, una porzione di litorale di circa 12 chilometri. Il padre di Rinaldo, duca Francesco III, dà incarico all'ingegnere inglese Aschenden di costruire un grande bacino da adibire al carico e allo scarico di marmi e merci varie.

E' però nel 1922 che il Ministero dei Lavori Pubblici dà il via alla realizzazione del porto di Marina di Carrara. I lavori procedono però lentamente e la prima diga è ultimata solo nel 1942, giusto in tempo per essere distrutta dagli eventi bellici.

I lavori di ricostruzione riprendono subito dopo la guerra grazie all'impulso della Compagnia dei Lavoratori Portuali. Nel 1954 risultano costruite le due banchine di levante e di ponente e il porto, come lo conosciamo oggi, entra in attività.