

IL LITORALE MANCUNIENSE

DAL MERSEY ALLA BAIÀ DI MORECAMBE

1. I caratteri fisici del litorale. — Tra i massicci paleozoici del Galles e del Cumberland, il litorale del Lancashire e del Cheshire si profila sensibilmente arretrato, e rotto in quattro porzioni ineguali dagli estuari dei fiumi Dee, Mersey, Ribble e Lune. Il mare penetra più o meno profondamente nell'ondulata pianura glaciale, e le aperture di foce — entro le quali corrono impetuose, con alterno flusso, le cospicue correnti di marea — condizionano l'attuale forma della linea di spiaggia, con la conseguente enucleazione di aggetti peninsulari ora tozzi e saldi, ora affilati e quasi inconsistenti.

Dai colli di Liverpool, modellati nei depositi morenici tra i quali si innalza lievemente qualche affioramento arenaceo del Trias, la costa si snoda fino a Southport, per 35 km, su una larga banda di collinette sabbiose, di origine eolica. Questa stessa formazione si ritrova a nord dell'estuario del Ribble, da Lytham-St. Annes a Blackpool, e nel Fylde settentrionale. Le interposte sezioni del litorale sono occupate ora da coste sensibilmente alte, intagliate nei depositi morenici (Blackpool), ora invece da terreni di natura varia — alluvioni ed argille marine — umidi e poco stabili, in corrispondenza delle aperture di foce.

Durante l'alta marea, il mare si infrange con impeto contro le coste, scalzandone facilmente la base dove l'opera dell'uomo non è ancora intervenuta; o si espande largamente in corrispondenza degli estuari, risalendo per lunghi tratti i corsi dei fiumi. Lo spostamento orizzontale tra le linee di alta e bassa marea — a causa della cospicua ampiezza di questa (fino a m 8,5), e per la piatta conformazione del fondo marino — varia da un minimo di 500-1000 m nei pressi di Southport e Blackpool, a circa 12 km negli estuari che profondamente intaccano questa sezione del litorale inglese. A bassa marea, banchi sabbiosi molto ampi rimangono scoperti (e presentano qua e là solchi fluviali), ricomponendo l'unità spaziale della rotta costa mancuniense.

Queste brevi note, ed altre che seguiranno, su problemi inerenti l'Inghilterra, sono frutto delle ricerche espletate dall'aprile all'ottobre 1956 presso l'Istituto di Geografia dell'Università di Manchester, col sussidio di una borsa di studio del Comitato per la Geologia, la Geografia e la Talassografia del C.N.R.

I caratteri plastici del litorale, la natura originariamente povera dei terreni che lo compongono e la notevole ampiezza della fascia costiera che rimane scoperta a bassa marea, hanno creato un ambiente poco propizio all'insediamento umano. Ma accanto a tali caratteri del litorale, un fattore negativo senza dubbio più operante sulle attività dell'uomo fu il prolungato isolamento in cui venne a trovarsi tutta la fascia litoranea, praticamente sin verso la fine del XVIII secolo. A ciò contribuirono gli stessi caratteri geomorfologici e le condizioni pedologiche dell'immediato retroterra.

La fascia costiera, ed una estesa porzione della pianura retrostante, sono formate da un substrato di arenarie triassiche dolcemente inclinate verso ovest, sulle quali riposa una spessa coltre di depositi glaciali. Tale semplicità di struttura è stata complicata in modo notevole dai rimarchevoli spostamenti cui soggiacquero la linea di costa successivamente all'ultima glaciazione (1). L'alternarsi di un periodo di ingressione e di una successiva fase regressiva postglaciale ha infatti determinato una particolare disposizione dei vari tipi di terreno o suoli, dalla costa verso l'interno (2). In complesso, vi si possono distinguere tre fasce, che si susseguono da ovest ad est in questo ordine: 1) la fascia litoranea, formata da sabbie eoliche orlate da dune; 2) la fascia mediana, sensibilmente depressa, costituita da terreni torbosi, umidi, neri e pesanti; 3) la fascia interna, dove le argille marine e i depositi eolici si mescolano coi materiali glaciali, e costituiscono la ricca pianura agricola di Ormskirk e la regione lattifera del Fylde (fig. 1). Le distese torbose centrali hanno agito a lungo (sec. XVIII) come una zona di separazione, ostacolando tutti i rapporti tra la fascia litoranea e quella interna.

La complessa storia morfologica del litorale mancuniense (3),

(1) L'evoluzione morfologica della costa mancuniense, da Liverpool a Preston, è stata oggetto di un accurato studio di R.K. GRESWELL, *Sandy shores in south Lancashire*, Liverpool, University Press, 1953. Vedi pure, dello stesso Autore, *The geomorphology of the south-west Lancashire coastline*, in « *Geographical Journal* », XC (1937), pp. 335-349; e inoltre, J.A. STEERS, *The coastline of England and Wales*, Cambridge, University Press, 1946, a p. 488.

(2) L'attuale profilo costiero rappresenta un momento transizionale nell'evoluzione morfologica delle spiagge mancuniesi: un punto medio tra la primitiva linea diluviale — che correva dal Galle alla penisola di Galloway includendo anche le isole di Man e di Anglesey — e la sinuosissima conformazione del litorale preistorico, di età neolitica (3000 a.C.), che si spingeva all'interno fino all'altezza dei centri abitati di Mere Brow, Rufford e Burnscough Bridge (vedi fig. 1). Tale linea di costa, nota come *Hillhouse Coastline* dal nome di una località dove essa è meglio conservata, risulta evidente e chiara in molti punti, dove una falesia intagliata nei materiali glaciali si innalza di circa cinque metri su depositi più recenti.

(3) Ho ritenuto opportuno adoperare il termine « mancuniense » per indicare la costa del Lancashire, soprattutto in considerazione dei motivi storici che hanno determinato il suo sviluppo demografico ed economico. Le attività umane di questa fascia sono infatti strettamente connesse, non tanto con il porto di Liverpool — il quale ha sempre avuto la specifica funzione di scalo commerciale — quanto

che ha avuto profonde ripercussioni sul suo sviluppo, si trova ancora in una fase d'evoluzione molto attiva. Il regime delle spiagge lancashiriane risulta determinato da tre fattori principali: 1) dalla presenza di notevoli quantità di detriti sabbiosi e fangosi sottratti alle formazioni precarbonifere, carbonifere e triassiche dei bacini del Dee, del Ribble e del Mersey; 2) dall'azione del moto ondoso, che colpisce il litorale in direzione normale sotto l'influsso del vento predominante da ovest; 3) e da attive correnti costiere. Questi fattori, variamente combinati, agiscono in senso discriminante, e favoriscono ora il ripascimento ora l'erosione.

L'azione del mare tende verso un profilo d'equilibrio più stabile di quello attuale, procedendo ad una rettifica della linea di spiaggia, la quale risulta rotta da numerosi aggetti peninsulari che si alternano con larghe e svasate bocche fluviali. I tratti di costa più abrasa si allungano infatti in corrispondenza delle prominenze più pronunciate, come a Formby Point, dove l'arretramento della spiaggia è di circa 7 m all'anno, mentre risultano oltremodo ripasciuti i litorali di Southport, l'estuario del Ribble e il Crosby Channel, ossia la parte esterna dell'estuario del Mersey. In entrambe le foci, anzi, l'insabbiamento è così notevole da rendere necessario il dragaggio periodico dei canali.

In conseguenza di tale duplice, e contrastante, azione del mare, su questo tratto di litorale inglese si assiste a due ben distinte reazioni dell'uomo. Lungo le spiagge basse, in fase di protendimento, i terreni sono stati riscattati in gran parte, gradualmente, mediante l'erezione di lunghi banchi ed argini (4), e sono stati messi a coltura, in modo definitivo. Sulle coste erose, al contrario, sono state costruite imponenti opere di difesa, ed altre se ne stanno allestendo. Tali ripari, eretti a mo' di balconate che sopportano le famose « Promenades » delle città costiere, si notano da Fleetwood a Blackpool, da St. Annes a Lytham, e da Blundellsands a Liverpool (5): cioè nei tratti nei quali l'insediamento e le attività umane hanno assunto un più notevole sviluppo.

2. Lo sviluppo dell'insediamento umano. —

La natura dei terreni litoranei, prevalentemente sabbiosi e coperti da una vegetazione di tipo xerofilo nelle parti più elevate, e di carattere decisamente palustre nelle depressioni che raggiungono la falda acquifera (*slacks*), non presenta grandi risorse per l'insediamento umano. La fascia retrostante, formata

con la regione industriale del Lancashire di sud-est, imperniata sull'agglomerazione di Manchester, la *Mancunium* dei Romani.

(4) R.K. GRESWELL, *Sandy shores in south Lancashire*, già cit., p. 60 e fig. 18.

(5) R.K. GRESWELL, *Sandy shores in south Lancashire*, già cit., pp. 104-114.

da suoli torbosi, ha costituito per di più una valida barriera repulsiva all'espansione delle attività umane lungo tutta la zona costiera.

Questa duplice fascia, dotata di magre risorse naturali, è rotta trasversalmente, in alcuni punti, da piccole insinuazioni di materiali glaciali, più rilevati sui terreni circostanti e pertanto più asciutti, e verso sud, alla bocca del Mersey, da affioramenti triassici che ricompaiono al di qua del fiume, nella penisola di Wirral. I reperti umani più antichi, neolitici e dell'età del bronzo, sono stati rinvenuti solo in queste sezioni del litorale: cioè in posizioni sensibilmente arretrate rispetto al battente marino. Tre aree ben circoscritte, e separate tra di loro, costituiscono la base d'azione delle popolazioni preistoriche: la prima ad ovest di Blackpool, sui poggi morenici del Fylde che si spingono in questo tratto fino al mare; la seconda a nord-est di Southport, su resti della stessa origine al limite tra la fascia sabbiosa marina e le distese torbose; la terza, sui colli arenacei di Liverpool.

L'insediamento, come suggerisce la localizzazione dei reperti archeologici (6), era più sviluppato nei dintorni di Liverpool: favorito dalla natura dei terreni, risultava sensibilmente rilassato nello spazio. Nelle vicinanze di Southport e di Blackpool, appariva al contrario oltremodo accentrato e compatto. Questi nuclei di insediamento preistorico, insieme a quelli situati entro le attuali aree urbane di Lancaster e di Preston, rappresentavano punte avanzate del popolamento: una larga fascia, stendentesi dal Lune al Mersey, li divideva dal Lancashire orientale, che ha morfologia più rotta e suoli più fertili, dove si sono trovati resti molto più numerosi, sparsi su tutta la regione.

L'occupazione romana delle Isole Britanniche non ha quasi lasciato impronta nel Lancashire costiero. La strada che da *Deva* (Chester) si inoltrava verso i bassopiani occidentali della Scozia, passava per Warrington, Wigan (*Coccium*), Walton le Dale (Preston) e Lancaster, dove furono costruite o città fortificate o semplici stazioni di sosta. La regione posta ad ovest della strada romana restò praticamente disabitata in modo continuo. Solo a Fleetwood, alla foce del Wyre, sarebbe sorto un porto romano; ma la localizzazione di questo insediamento, noto come *Portus Setantiorum*, rimane tutt'ora molto dubbia, né è suffragata, sul sito di Fleetwood, da alcun reperto archeologico. Secondo l'ultima edizione della *Map of Roman Britain*, quasi tutto il Fylde risulta privo di qualsiasi tipo di insediamento; solo a sud, presso

(6) Alcuni oggetti, quasi tutti del periodo celtico, sono stati trovati pure nelle vicinanze del Pilling Moss, in quella parte del Fylde sita oltre il Wyre. Vedi: VICTORIA COUNTY HISTORY, *Lancashire* (Londra, 1906), Vol. I, tav. f.t. a pag. 211.

Kirkham, per la prima volta è stato segnato un forte permanente (7).

Una vivace spinta alla diffusione dell'insediamento umano si attuò durante il periodo anglo-normanno. Esso fu soprattutto intenso nelle regioni agricole orientali, ad est della fascia torbosa. Entro questa fascia, i minuscoli insediamenti pare fossero localizzati ai margini degli stagni che occupavano le aree più depresse, come testimonia il ritrovamento di una canoa di legno a Martin Mere, a nord-est di Southport (8). La cimosà di sabbie lungo la costa sembra sia rimasta ancora priva di qualsiasi tipo di insediamento umano.

Nel tardo Medio Evo, del resto, il litorale appare ancora scarsissimamente abitato. Il censimento di Guglielmo il Conquistatore (*Domesday Book*), espletato nella seconda metà del secolo undecimo (1086) con intendimenti fiscali, dà una immagine sufficientemente chiara e precisa delle risorse e dell'intensità del popolamento anche per questa zona costiera del Lancashire. I villaggi ed i nuclei abitati sono ora molto più numerosi, ma si distribuiscono all'interno del battente marino, al limite tra la fascia sabbiosa e la distesa dei suoli torbosi (fig. 1). Essi formano come una lunga catena, dai limiti settentrionali dell'attuale Liverpool fino al fiume Lune, e sorgono di preferenza sulle piccole « isole » moreniche ancora esistenti (localmente dette *hummocks*) (9), rilevate sui terreni alluvionali e torbosi. Solo alcuni aggregati, quali Lytham e Crowsby, si trovano sulla fascia sabbiosa del litorale. La zona mediana delle torbiere rappresenta pertanto una sensibile soluzione nella continuità del paesaggio umano. Questa « terra di nessuno » è stata rivendicata alle colture solo nei secoli successivi (XIV-XIX); la bonifica fu promossa contemporaneamente dalle popolazioni contermini, cosicché oggi tale fascia risulta divisa a metà tra i villaggi del litorale e quelli dell'entroterra.

I caratteri del popolamento rimasero pressoché immutati fin verso la metà del XVIII secolo. Le antiche carte della contea, da quella di C. Saxton (1577) a quella di J. Speed (1610), e successivamente a quelle di Pigot (1825-30), non mostrano in sostanza nessun mutamento. Vaste estensioni sono ancora coperte da stagni palustri, ed i villaggi appaiono atrofizzati nella forma e nelle funzioni (10). Le sole eccezioni — e veramente notevoli

(7) ORDNANCE SURVEY, *Map of Roman Britain*, alla scala approssimativa di 1:1.000.000, 3ª ediz., Chessington (Surrey), 1956.

(8) Sul ritrovamento e sull'età delle canoe lancashiriane, vedi: V.C.H., *Lancashire*, Vol. I, già cit., pp. 248-251.

(9) Sull'insediamento umano, vedi: H. KING, *The geography of settlements in south-west Lancashire*, in « *Geography* », XIV (1927-28), pp. 193-200.

(10) Cope di queste carte sono conservate presso la Biblioteca della Facoltà di Lettere dell'Università di Manchester (Scaffale C della Historical Map Room). Per una esatta valutazione storica delle stesse, vedi: W. HARRISON, *Early maps of Lancashire and their makers*, Manchester, 1908.

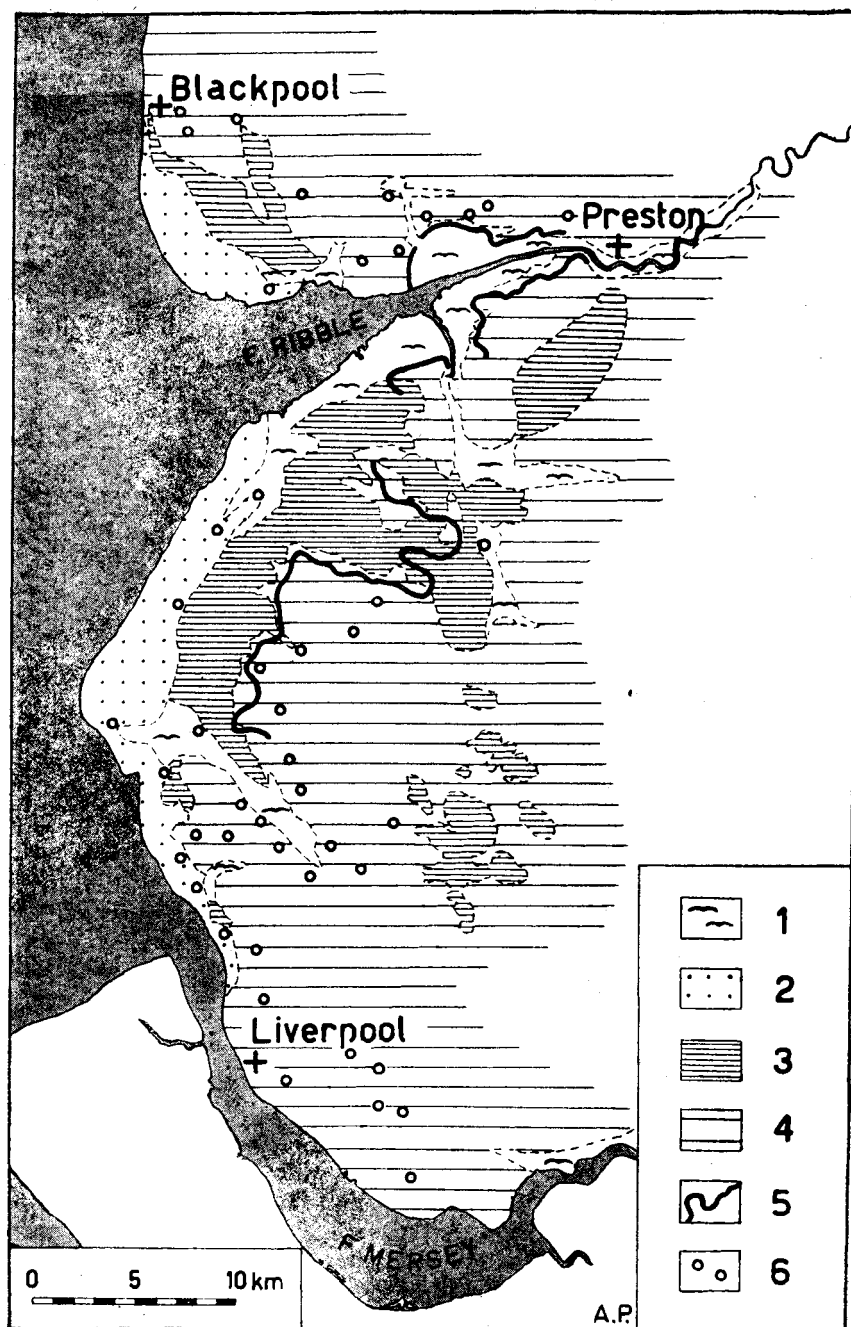


FIG. 1. - STRUTTURA DEI SUOLI E INSEDIAMENTO MEDIOEVALE NELLA PIANURA DI ORMSKIRK E NEL FYLDE.

1, terreni alluvionali e argille marine recenti; 2, suoli eolici; 3, suoli torbosi; 4, suoli formati da materiali glaciali, con affioramenti di arenarie triassiche; 5, linea della spiaggia postglaciale (3000 anni a.C.), secondo R.K. Greswell; 6, insediamenti medioevali (sec. XI-XII).

in rapporto alla futura evoluzione delle attività umane — sono costituite dalla comparsa di due piccoli villaggi: Southport e Blackpool. Southport appare per la prima volta sulla carta di E. Bowen del 1760 col nome di South Hawes (11); e Blackpool su una carta dello stesso cartografo, datata 1771 (12). Ancora più recente risulta l'insediamento di Fleetwood: la prima casa costruita sul sito dell'attuale centro peschereccio risale solo al 1836, allorché cominciarono i lavori della linea ferroviaria Preston-Wyre (13).

3. Lo sviluppo moderno della costa mancuniense. — Durante la seconda metà del secolo XVIII una grande rivoluzione tecnica ha posto le basi per una profonda trasformazione della struttura economica, demografica e sociale dell'Inghilterra, ed in particolare del Lancashire; ma la fascia costiera mancuniense rimase ancora quasi ignorata, e sensibilmente intatta da ogni soffio innovatore. Lo sviluppo moderno di questo litorale è invero un frutto o effetto indiretto dell'evoluzione industriale della regione, e come tale di origine più recente.

L'avvento della ferrovia scosse dal torpore i minuscoli centri abitati del litorale: nel 1840 fu raggiunta Fleetwood, nel 1846 Blackpool, nel 1848 Southport. Tutta la frangia costiera cominciò ad essere apprezzata per la mitezza del clima, l'aria pura e salubre, il prolungato periodo diurno dell'insolazione. Tali caratteri acquisirono un valore sempre più significativo, mentre le verdi distese della pianura del Lancashire si trasformavano in un ambiente grigio, caliginoso ed opprimente.

Ancora all'inizio del secolo scorso, quando fu compiuto il primo censimento delle Isole Britanniche (1801), nei territori di Southport, Formby, Fleetwood e Blackpool si contavano, rispettivamente, appena 1096, 1045, 617 e 475 abitanti. Lo sviluppo dei centri costieri ebbe inizio verso il 1850, e da allora non conobbe tentennamenti o involuzioni. A tale riguardo, risulta oltremodo significativo il confronto dell'andamento demografico generale di Blackpool e Southport, le più importanti città del litorale, con quello di Preston e di Lancaster (fig. 2), sorte sulla stessa costa, ma all'interno, sui fiumi Ribble e Lune, nei punti dove l'onda di marea vien meno. La curva di Preston è tipica delle città industriali dell'interno, le quali, dal 1921 ad oggi, manifestano chiari segni di stasi o inflessione de-

11) Il nome di Southport, dato al villaggio solo nel 1798, compare per la prima volta nella carta del Lancashire di Pigot, del 1825-30. Sulle circostanze che hanno portato al cambiamento di nome, cfr.: E. BLAND, *Annals of Southport and District*, Manchester-Southport, 1887 (vedi a p. 56).

12) Sul sito di Blackpool esistevano già alcune case sparse e fattorie nel sec. XVI. Vedi: A. CLARKE, *The story of Blackpool*, Manchester, 1923 (cfr. p. 91).

13) J. HEYWOOD, *Fleetwood*, Manchester, 1900 (vedi p. 7).

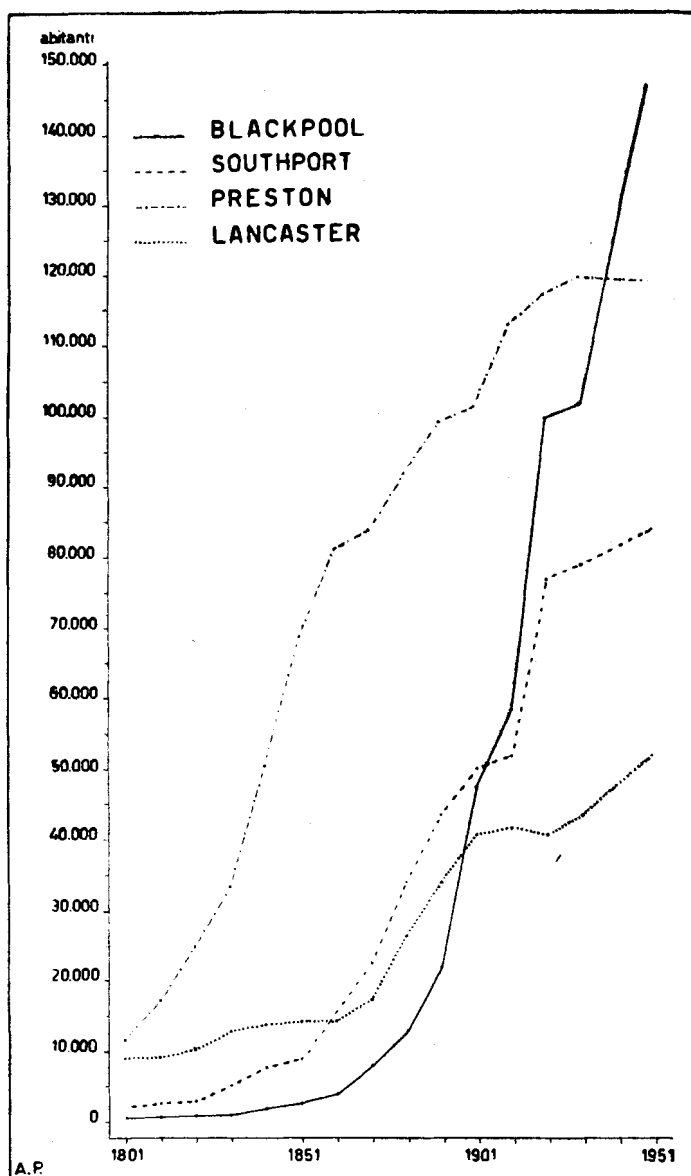


FIG. 2. - SVILUPPO DEMOGRAFICO DI BLACKPOOL, SOUTHPORT, PRESTON E LANCASTER FRA IL 1801 E IL 1951.

mografica a causa della grave contrazione verificatasi nell'industria cotoniera. La curva di Lancaster, al contrario, rispecchia

il tardivo sviluppo delle città storiche inglesi situate al di fuori delle regioni carbonifere, ed il loro lento ma costante incremento. La mancanza di un accrescimento spasmodico e la più equilibrata struttura economica della città sembra che l'abbiano preservata, fino ad oggi, da qualsiasi crisi.

Le città della costa, invece, sono tutte in fase di incremento. Per comprendere questo processo, occorre considerare la struttura demografica degli insediamenti costieri. Essi si sono sviluppati come centri balneari e residenziali, richiamando a sé non solo numerosissime folle durante la stagione estiva, ma anche la popolazione anziana ed i pensionati dei distretti industriali del Lancashire, nonché una notevole parte della classe dirigente: essi si sono stabiliti qui in modo permanente, facilitati dall'esistenza di contatti pressoché continui e veloci tra la costa e le città dell'interno. Il flusso immigratorio fu sempre così cospicuo che nascose la curva reale del movimento naturale della popolazione: questo risulta sempre negativo, con l'unica eccezione di Fleetwood. Questa città sta infatti a sé sul litorale mancuniense; le sue funzioni sono diverse, e strettamente vincolate con le attività pescherecce. Mentre Fleetwood, dal 1931 al 1948, ha avuto un incremento naturale di 2989 abitanti, Blackpool ha accusato una perdita di ben 6729 unità; ma l'immigrazione vi ha fatto affluire, nello stesso periodo, 52.134 persone, di contro alle 1170 stanziatesi a Fleetwood (14).

Tutta la fascia litoranea raggruppava nel 1801 meno di 7000 abitanti: essa era per la maggior parte una zona deserta. Oggi, sulla stessa linea di spiaggia si ammassano più di 300.000 persone: la banda di suoli sabbiosi, poco fertili e senza ripari naturali adatti alla navigazione, già sfuggita dall'uomo, si è trasformata in un animatissimo nastro umano, con sensibili soluzioni di continuità tra Great Crosby e Southport, ma ormai saldamente vincolato in una successione continua da Lytham a Fleetwood. Blackpool conta quasi 150.000 abitanti, ed è superata, nel Mar d'Irlanda, solo da Liverpool, Dublino e Belfast. Southport raggruppa circa 85.000 persone e le altre città da 25 a 30 mila, con la sola eccezione di Formby (10.000). La sezione costiera del Fylde è quella più intensamente popolata, con 205.000 abitanti.

Questo imponente sviluppo demografico si è riflesso in una intensa occupazione del suolo: l'esempio più significativo è offerto da Blackpool. L'antico villaggio dal quale doveva prendere forma la più cospicua città del litorale mancuniense dopo Liverpool, era formato verso la metà del XVIII secolo da poche ca-

(14) LANCASHIRE AND MERSEYSIDE INDUSTRIAL DEVELOPMENT ASSOCIATION, *The Lancashire coast area*, Manchester, 1951 (cfr. tavole statistiche a pp. 38-39).

panne sparse (15). Nel 1801 aveva appena 473 abitanti, e 2564 nel 1851. L'impianto urbano si riduceva a ben piccola cosa: due file di case lungo il mare, con una propagginazione stradale verso il retroterra. Sulla carta del Lancashire di E. Bowen del 1771 si vedono chiaramente 30 casette o *cottages*. La successiva evoluzione fu rapida e senza soste. Due furono le principali direttrici dello sviluppo topografico dell'abitato: lungo la linea di spiaggia, dove furono incorporati i villaggi di Norbreck e Cleveleys a nord e dove si sta raggiungendo St. Annes a sud; e lungo le strade che portano al Fylde agricolo, verso Thornton, Poulton le Fylde e Lytham-St. Annes. Per quanto l'estrema punta occidentale del Fylde sia tutta occupata da campi ricreativi, il centro peschereccio di Fleetwood si è ormai saldamente unito con Thornton, e quindi con Blackpool. In effetti, da Fleetwood a Lytham-St. Annes l'insediamento umano forma una fascia continua, anche se a volte piuttosto smilza, senza soluzione di continuità.

Aspetti molto dissimili ha assunto l'insediamento umano a sud del Ribble. In questo tratto di litorale ciascun abitato si è evoluto con una forma peculiare ed autonoma. Southport si è allungata sulla fascia sabbiosa litoranea, lasciando libere le ineguali dune che si allungano sulla spiaggia, e sfuggendo l'umido ed instabile *moss* torboso che le sta a tergo. In tal modo, la forma dell'impianto urbano risulta strettamente vincolata alla natura dei suoli sui quali la città è sorta e si è sviluppata, e tende pertanto ad espandersi e a plasmarsi secondo la disposizione topografica della fascia sabbiosa. A sud, Formby ha acquisito una struttura rilassata, a giardino, che ben si adatta alle funzioni residenziali. Ulteriormente a sud, Crosby si presenta con lo stesso aspetto, ma l'influenza di Liverpool è qui ormai così forte e prepotente che la città va assumendo il carattere di sobborgo industriale, in modo sempre più marcato. Anche la struttura economica della città si sta trasformando, arricchendosi di nuove funzioni.

4. Le attività economiche del litorale. — La profonda trasformazione della fascia costiera del Lancashire fu dovuta — come si è visto — soprattutto a due fattori: al diffondersi dell'uso delle bagnature e allo sviluppo della zona come area residenziale per la presenza di un ambiente sano, luminoso e quieto, in contrasto con l'atmosfera caliginosa delle regioni industriali. Ancor oggi, tutte le città del litorale, con l'unica eccezione di Fleetwood, sono saldamente legate ai bagni

(15) C. ROEDER, *Blackpool: a sketch of its rise and growth*, in «Transactions of the Historic Society of Lancashire and Cheshire», Vol. LIV, Manchester, 1903 (cfr. p. 7 dell'estratto). Vedi pure W. HUTTON, *Description of Blackpool in Lancashire, frequented for sea-bathing*. Manchester, 1879.

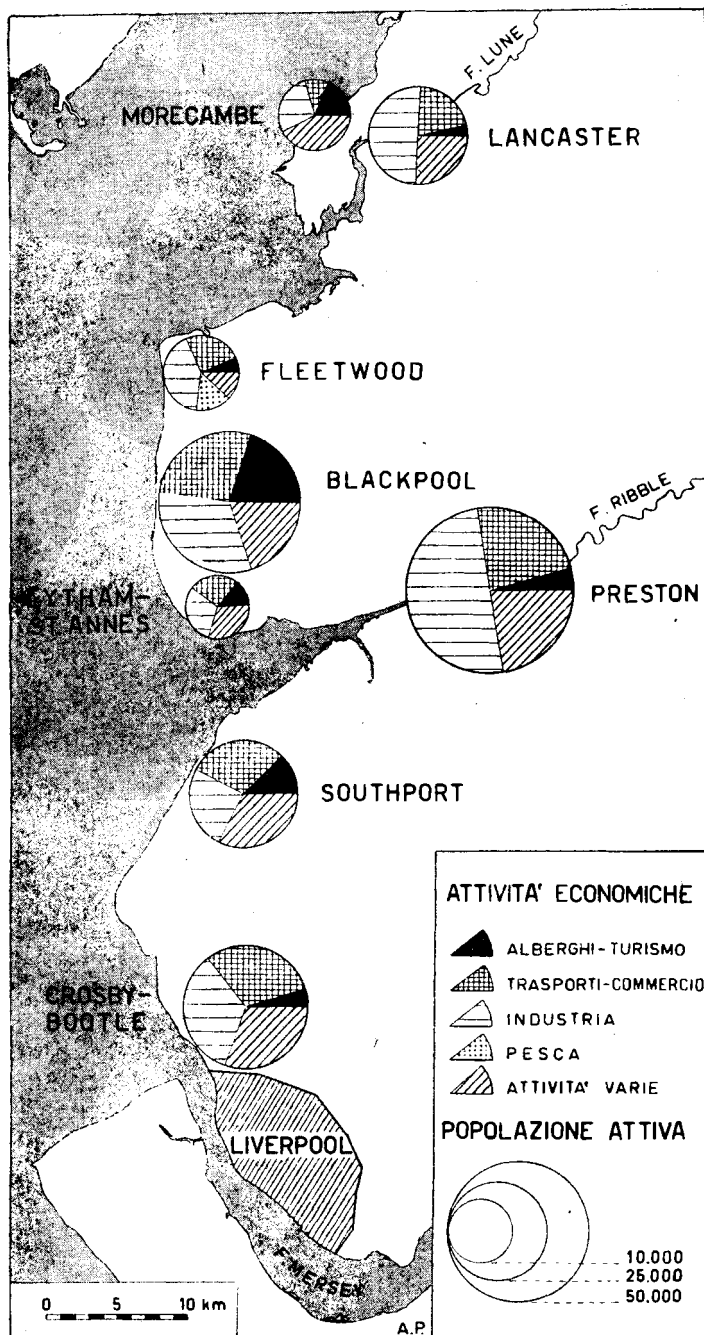


FIG. 3. - STRUTTURA ECONOMICA DELLE CITTA' COSTIERE DEL LANCASHIRE, IN BASE ALLE OCCUPAZIONI DELLA POPOLAZIONE ATTIVA.

e al turismo. Una cospicua parte della popolazione è occupata negli alberghi e ristoranti, nei ritrovi di divertimento e nei servizi connessi. Al commercio minuto, alle comunicazioni e alle costruzioni è vincolata un'altra forte percentuale di lavoratori: e pure queste attività sono fiorite accanto all'industria turistica (fig. 3).

La spiaggia più frequentata è quella di Blackpool. Quasi 11.000 persone, cioè il 20,5% della popolazione attiva, sono occupate nell'industria alberghiera e turistica (16). Essa vanta una attrezzatura moderna ed imponente: vi si contano 5000 alberghi e pensioni. Annualmente, le giornate di ospitazione si aggirano sui 5 milioni, pari all'intera popolazione del Lancashire. Le spiagge minori di Morecambe e Lytham-St. Annes sono meno affollate, ma il litorale, aperto e sabbioso, ha favorito lo sviluppo di centri balneari più signorili, frequentati in gran parte dalle classi agiate. Anche il tipo di insediamento urbano è stato influenzato: Morecambe e Lytham-St. Annes sono molto più simili alle nostre marine adriatiche che a Blackpool e Southport.

Nonostante il predominio dell'industria turistica, la struttura economica delle città costiere è soggiaciuta in questi ultimi decenni ad una evoluzione particolarmente vivace, e si è arricchita di nuove funzioni. Il fortissimo incremento demografico mantenutosi anche durante la guerra ha saturato tutta la zona costiera con una notevole massa di manodopera: essa è rifluita qui, durante la crisi cotoniera, soprattutto dai distretti della filatura e della tessitura. La presenza di lavoratori qualificati ha favorito il sorgere di nuove attività. Le industrie meccaniche leggere sono sorte accanto a quelle dell'abbigliamento, il trattamento delle fibre nuove — rayon, nylon, terylene — a fianco delle industrie chimiche e dei prodotti plastici. A Fleetwood, inoltre, le costruzioni navali sono state integrate dalla presenza di opifici per l'essiccazione del pesce e dall'industria delle ceste e delle reti da pesca.

Né vanno dimenticate due nuove attività, inseritesi di recente nell'economia del litorale mancuniense: la cittadina di Morecambe, già nota come stazione balneare, ha ora allargato la sua fama come uno dei principali centri inglesi per la produzione di petrolio da « idrogenazione », insieme a Billingham-on-Tees (Durham) e Bolsover (Derbyshire), mentre numerose distillerie di petrolio estero hanno dato una ben più solida base economica al porticciolo di Heysham.

L'integrazione economica operatasi dal 1920 al 1930 ha

(16) Desidero ringraziare Mr. A. Holt e Mr. E.G.W. Allen, della « Lancashire and Merseyside Industrial Development Association », i quali gentilmente mi hanno lasciato attingere alle cartelle manoscritte riguardanti le varie categorie di impiego nelle città costiere del Lancashire (1955). Di questi stessi dati mi sono servito per costruire la fig. 3.

avuto benefici effetti sulla cospicua massa di abitanti qui costipata, offrendo maggiori possibilità di impiego ed alleviando la disoccupazione stagionale, particolarmente grave durante l'inverno (17). In aggiunta, le industrie meccaniche hanno assorbito una gran parte della manodopera maschile, che difficilmente può essere impiegata in numero notevole ed in modo continuativo nella industria alberghiera. Il decentramento industriale del periodo bellico si è pure ripercosso in maniera favorevole sulla fascia costiera, in un momento in cui l'immigrazione dalle colpite zone industriali era molto attiva. A Blackpool, la costruzione di una fabbrica governativa di esplosivi portò il numero degli addetti nelle industrie varie da 881 nel 1939 a 14.000 nel 1944. La maggior parte è ora impiegata nella costruzione di autocarri e nella produzione di alcuni tra i più moderni aerei militari, quale l'aerogetto supersonico Hunter.

L'attuale consistenza industriale della fascia costiera, quasi tutta concentrata a Blackpool, Southport e Fleetwood, non è sufficiente ad alimentare il flusso sempre maggiore della manodopera disponibile. Se queste città, per la loro stessa importanza demografica, hanno agito come centri di attrazione regionale, richiamando quotidianamente nelle loro industrie un discreto numero di impiegati dalla campagna e dalle città vicine, la corrente migratoria quotidiana da Blackpool e Southport appare senza dubbio più importante e degna di considerazione. Nel 1951, circa 11.000 abitanti di Blackpool e 7000 di Southport si recavano a lavorare a Manchester, Fleetwood, Blackburn, Preston, Bolton, Burnley, ed in altre città industriali del Lancashire (18). Il raggio d'azione delle due città come centri industriali è molto più limitato. Blackpool esercita una particolare influenza sul Fylde con una rimarchevole digitazione lungo il Ribble, verso Preston e Blackburn; a sud del Ribble la zona di influenza di Southport risulta limitata soprattutto al distretto rurale di Ormskirk, con punte fino a Liverpool, Wigan e Preston (fig. 4).

* * *

Le antiche attività della fascia litoranea — agricoltura e pesca — hanno subito un mutamento radicale durante il secolo scorso. La particolare evoluzione della costa mancuniense ha provocato un sensibile arretramento delle attività agricole, ed un confinamento altrettanto significativo delle attività pescherecce.

I caratteri peculiari dello sfruttamento agricolo nel Fylde e

(17) Sulla disoccupazione in quest'area del Lancashire, vedi: L.M.I.D.A., *The Lancashire coast area*, già cit., p. 24.

(18) GENERAL REGISTER OFFICE, *Census 1951, England and Wales. Report on usual residence and workplace*, Londra, Stationary Office, 1956.

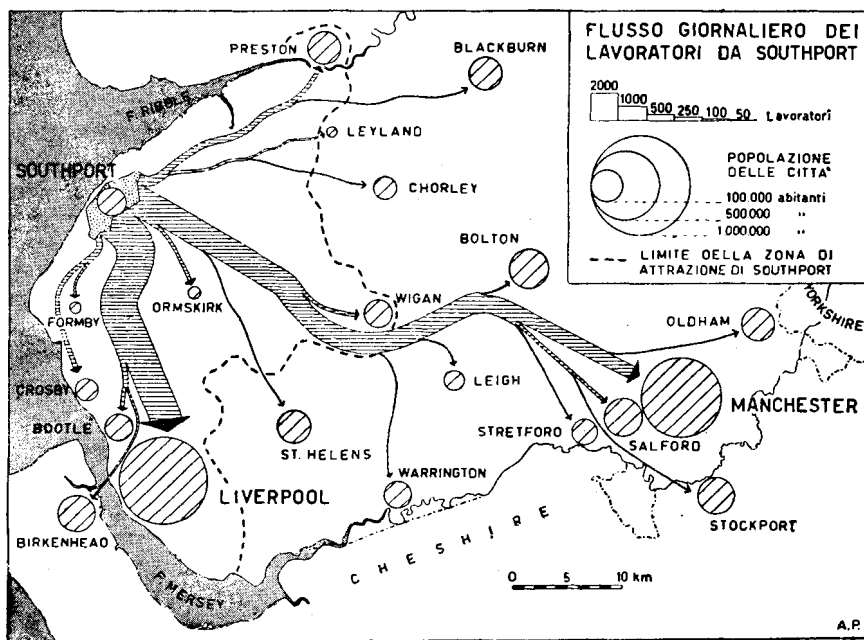


FIG. 4. - INTENSITA' E DIRETTRICI DEL MOVIMENTO GIORNALIERO DEGLI IMPIEGATI E OPERAI DA SOUTHPORT, E LIMITE DELLA ZONA DI ATTRAZIONE DELLA CITTA'.

nella piana di Ormskirk presentano contrasti veramente notevoli e degni di rilievo. Il Fylde, considerato nel Medio Evo come il granaio del Lancashire, è soggiaciuto nel sec. XIX ad una profonda evoluzione che l'ha trasformato in una delle più ricche regioni di allevamento bovino (19). L'obiettivo principale della nuova azienda rurale rimane, come nel secolo scorso, l'approvvigionamento del latte alle città industriali del Lancashire meridionale e ai centri balneari della costa. La pollicoltura è pure intensivamente sviluppata in fattorie specializzate, ed è legata agli stessi mercati urbani. Molti motivi, al contrario, hanno favorito una diversa evoluzione agricola nella piana di Ormskirk. Le minori precipitazioni, il più lungo periodo d'insolazione e la leggerezza dei suoli hanno determinato il predominio dell'arativo. Vi si coltivano, con buoni risultati, le patate, il grano e l'avena; pure

(19) W. SMITH, *The agricultural geography of the Fylde*, in «Geography», XXII (1937), pp. 29-43.

Sull'utilizzazione del suolo nel sec. XVI, vedi: H.B. RODGERS, *Land use in Tudor Lancashire: the evidence of the final concords, 1450-1558* in «The Institute of British Geographers, Transactions and Papers», Vol. 21 (1955), pp. 79-97.

i cavoli e i piselli sono cresciuti a pieno campo. Il bestiame, invece, è quasi del tutto assente. Questo tipo di sfruttamento agricolo è quindi particolarmente intensivo e specializzato, ed i prodotti ottenuti sono immessi sul mercato direttamente dai produttori.

La presenza di una notevole massa di abitanti lungo la sezione costiera del Lancashire ha comunque modificato sensibilmente le caratteristiche dell'agricoltura nel Fylde e nel distretto di Ormskirk, nella banda di terreni che si trovano a contatto con i centri abitati. Questa frangia, formata da suoli sabbiosi e torbosi, sopporta una orticoltura specializzata, ad alta produttività. Si coltivano soprattutto i pomodori, i cavolfiori, e vari tipi di insalate verdi (lattughe). La fascia a orticoltura, per altro non continua, ha un'ampiezza da 100 fino a 300 metri, ed in gran parte è contraddistinta da numerose alte serre di vetro, entro le quali crescono le primizie. Data la notevole variabilità del clima lancashiriano e le temperature estive non troppo elevate, i pomodori costituiscono un tipico prodotto di serra. La lattuga, che viene coltivata a pieno campo nei mesi estivi, rimpiazza il pomodoro nelle serre dall'autunno alla primavera, insieme al crisantemo. Durante la stagione fredda le serre vengono riscaldate con appositi forni, e con l'immissione di vapore caldo ottenuto con macchine a carbone.

L'orticoltura si basa soprattutto sulla grande azienda a carattere capitalistico, e differisce pertanto in modo sostanziale dai piccoli orti che circondano Manchester e le altre città industriali; sia per la struttura dell'azienda che per il ciclo produttivo, essa è molto simile agli orti del Chat Moss. Questa speciale branca dell'attività agricola si è sviluppata lungo la fascia costiera in un periodo relativamente breve (20). Ciò nonostante, essa ha raggiunto una tale espansione ed un così alto grado di produttività che ora alimenta, oltre ai centri litoranei, anche i mercati urbani di Manchester, Leeds, Huddersfield, Bradford, Sheffield e York. L'area di maggior concentrazione di aziende orticole si sviluppa nel Fylde di sud-ovest, da Blackpool a Lytham-St. Annes: l'antico centro di irradiazione si trova subito a nord nei dintorni di Newton, Staining e Little Marton.

* * *

A differenza delle attività agricole, ovunque presenti lungo la fascia costiera, la pesca costituisce un appannaggio di Fleetwood. L'economia della città è strettamente connessa con la pesca: ad

(20) Ancora nel 1941 l'orticoltura doveva essere molto meno sviluppata. Non se ne fa cenno, infatti, nella parte relativa al Lancashire della collezione « The Land of Britain » (Vedi: W. SMITH, *Lancashire*, Parte 45, Londra, 1941, cfr. pp. 64-69). Nello studio più particolareggiato sull'agricoltura del Fylde (già cit., p. 34), lo stesso W. Smith ne accenna succintamente; ma una piccola zona è rappresentata sulla carta dell'ORDNANCE SURVEY, *Land Utilisation of Great Britain*, Foglio N. 2, alla scala 1:625.000. Southampton, 1942.

essa precipuamente si deve lo sviluppo dell'abitato. Come Grimsby, Yarmouth e Lowestoft, anche Fleetwood si può considerare una creazione delle compagnie ferroviarie: il porto peschereccio fu appunto costruito in funzione del grande mercato del Lancashire.

L'estremo lembo del Fylde, in cui sorge la città di Fleetwood, era praticamente disabitato ancora nel 1836. In quell'anno, l'architetto Decimus Burton vi tracciò con l'aratro la prima strada dell'impianto urbano (21), e pose le basi del nuovo porticciolo. I bacini furono ricavati a sud della città, entro la bocca di foce del Wyre, dove si stendevano larghe piane paludose. Il fiume offriva un ottimo riparo naturale lungo la costa importuosa del Fylde, ed era accessibile in ogni stato del mare. Il commercio era per altro molto limitato: prima del 1857 consisteva soprattutto di cotone americano, di legname e di grano (22). Due fattori trasformarono le possibilità di una sistematica evoluzione di Fleetwood e del suo porto: la costruzione di un nuovo bacino nel 1878 ad opera della *Lancashire and Yorkshire Railway*, ed il passaggio di una fiorente impresa peschereccia da Grimsby sulle acque del Wyre, nel 1892. Si ponevano così le basi della specializzazione funzionale della città, che ora rappresenta il più importante centro peschereccio di tutta la costa occidentale della Gran Bretagna.

Il porto è formato essenzialmente da tre parti: dall'insenatura o baia esterna, e da due bacini scavati nella zona paludosa che si stende subito a ridosso di essa: il Wyre Dock e il Fish Dock (fig. 5).

La baia esterna, entro la foce del fiume, è frequentata solo dalle piccole imbarcazioni, e dai pescherecci di ogni tipo che necessitano di riparazioni. Tutti gli impianti sono azionati elettricamente. Dalla baia esterna si accede ai due bacini attraverso una chiusura lunga 76 m e larga 15: il Wyre Dock ha uno specchio di 4 ettari ed il Fish Dock di 4,5. Data la disposizione in serie dei due bacini, l'accesso al Fish Dock avviene attraverso il primo. L'equipaggiamento dei bacini è modernissimo: gru, scaricatori e caricatori elettrici, impianti specializzati per il carico del carbone, del ghiaccio e del petrolio si distribuiscono in punti opportunamente scelti, in modo da non creare difficoltà al commercio del pesce per la presenza di polvere di carbone. Il Fish Dock può essere frequentato esclusivamente dai pescherecci, mentre il Wyre Dock serve anche per le altre merci: oltre al petrolio, si importano ghisa e caolino, e si esportano carbone e sale. Ma la maggior parte della corrente commerciale di Fleetwood è stata recentemente assorbita dal nuovo porticciolo di Heysham,

(21) R. MILLWARD, *Lancashire*. Sta in « The making of the English landscape », Vol. III. Londra, Hodder e Stoughton, 1955. Vedi a p. 99.

(22) J. HEYWOOD, *Fleetwood*, già cit., p. 23.

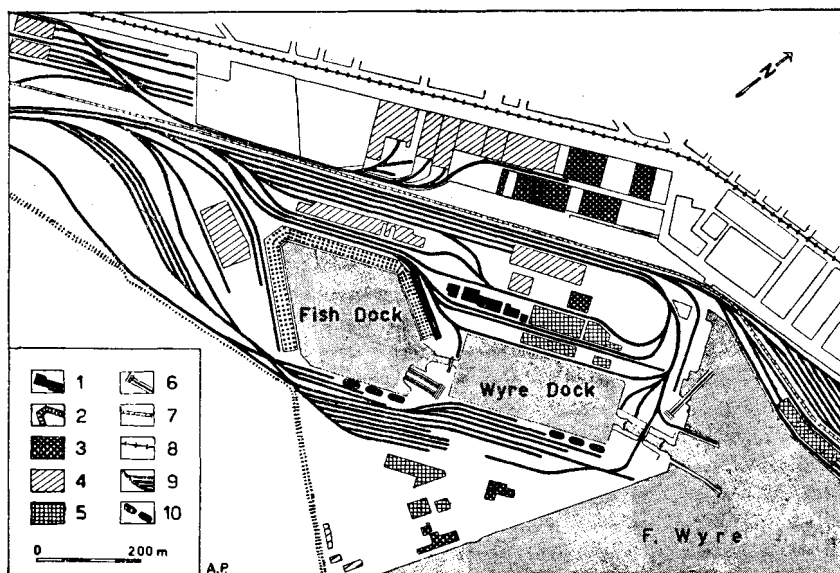


FIG. 5. - IL PORTO PESCHERECCIO DI FLEETWOOD.

1, uffici direttivi; 2, mercato del pesce; 3, industrie conserviere del pesce; 4, industrie meccaniche; 5, magazzini e depositi; 6, cantieri per motopescherecci e riparazioni navali; 7, ferrovia Preston-Fleetwood; 8, tramvia Blackpool-Fleetwood; 9, binari adibiti al traffico del porto peschereccio; 10, attrezzature per il caricamento del carbone.

sorto nel 1905 nel piccolo Fylde, a circa 5 chilometri a sud di Morecambe.

Nell'area portuale sono sorte, accanto ai magazzini necessari al traffico normale, numerose industrie connesse soprattutto con le attività pescherecce: salatura del pesce, olio di pesce, fabbriche di ghiaccio, officine meccaniche per la riparazione di navi e motori. Su tre lati del bacino romboide riservato ai pescherecci si innalza un capace e ben attrezzato mercato ittico, lungo 610 m e largo 30; una fittissima rete ferroviaria permette il rapido inoltro delle cassette di pesce fresco verso i mercati di consumo.

Fleetwood è il centro di una cospicua flotta peschereccia. Possiede 113 battelli da pesca, di cui 90 sono a propulsione meccanica, e 22 risultano dotati di motore ausiliario (23). La maggior parte di queste navi, come a Grimsby, Hull e Aberdeen, è di notevole tonnellaggio: 58, cioè circa il 50%, superano le 50 tonnellate, e 49 oltrepassano le 100. Attualmente, si nota un rimarchevole cambiamento nell'uso tradizionale del combustibile: il

(23) PISCATORIAL PRESS LTD., *British Fisheries Directory and Buyers Guide*, Londra, 1955.

carbone cede sempre più il posto al petrolio. La propulsione di tipo « diesel » si impone per vari motivi: soprattutto per il minor prezzo del combustibile liquido, e per la maggior pulizia che tale combustibile comporta. Nonostante il bacino carbonifero del Lancashire sia vicino, si preferisce un prodotto di importazione. Tutti i più recenti motopescherecci sono dotati di un motore diesel, e già su molti altri battelli si è provveduto alla conversione degli apparati di propulsione meccanica.

La posizione geografica di Fleetwood spiega l'importanza assunta dalla nuova cittadina nel campo delle attività pescherecce. Essa è poco distante dai campi di pesca dell'Atlantico nord-orientale, ed in stretta prossimità di alcune importanti regioni industriali, fittamente popolate: il Lancashire, la Black Country ed i Ridings dello Yorkshire. La flottiglia di Fleetwood frequenta soprattutto le distese marine che circondano la Scozia di NO, l'Irlanda di NO e le Shetland. Vi si portano ben 70 dei 113 pescherecci qui di stanza, ed i viaggi durano 10-13 giorni (24). Venticinque motopescherecci si dirigono ancor più lontano nell'Atlantico settentrionale, stazionando fuori porto circa 15 giorni. Le aree marine più battute sono quelle che si stendono a sud dell'Islanda, per circa 200 km in direzione ovest-est; ma alcuni motopescherecci si portano saltuariamente fin lungo le coste della Groenlandia durante l'estate, e lungo quelle norvegesi d'estate e d'inverno. Pochi sono i pescherecci che limitano il loro raggio d'azione al Mar d'Irlanda, soprattutto a sud dell'Isola di Man: in complesso sono 18, e stazionano fuori porto per 4-7 giorni. Ad essi vanno però aggiunte circa 30 altre imbarcazioni di stazza trascurabile, non considerate nelle statistiche ufficiali (fig. 6).

Il pescato annuo di Fleetwood ammonta a circa 57.000 *tonn*, imponendosi subito dopo quello dei porti pescherecci di Hull (250.000), Grimsby (214.000) e Aberdeen (87.000) (25). La maggior parte del pescato (60%) è costituito dalle varie qualità di merluzzo; seguono per importanza gli sgombri, le aringhe, le passere, gli ippoglossi, i merlani neri e le sogliole.

Il 75% della produzione si raccoglie nei mari dell'Irlanda del Nord, della Scozia nord-occidentale e delle Ebridi (fig. 6). Le zone più battute si trovano vicino all'orlo della piattaforma continentale, lungo la linea batimetrica di 200 m, fino ad una profondità di 275-550 m e più. Il periodo di maggior cattura va dal febbraio-marzo al luglio-agosto: gli sbarchi più grossi occorrono durante la luna piena, con una strana ricorrenza periodica ben nota ai

(24) Questi dati, ed i successivi sulla pesca, mi sono stati gentilmente forniti da Mr. T. Tulloch, direttore del porto di Fleetwood, al quale va il mio più vivo ringraziamento.

(25) MINISTRY OF AGRICULTURE FISHERIES AND FOOD, *Sea Fisheries Statistical Tables, 1954*, H.M.S.O., Londra, 1955.

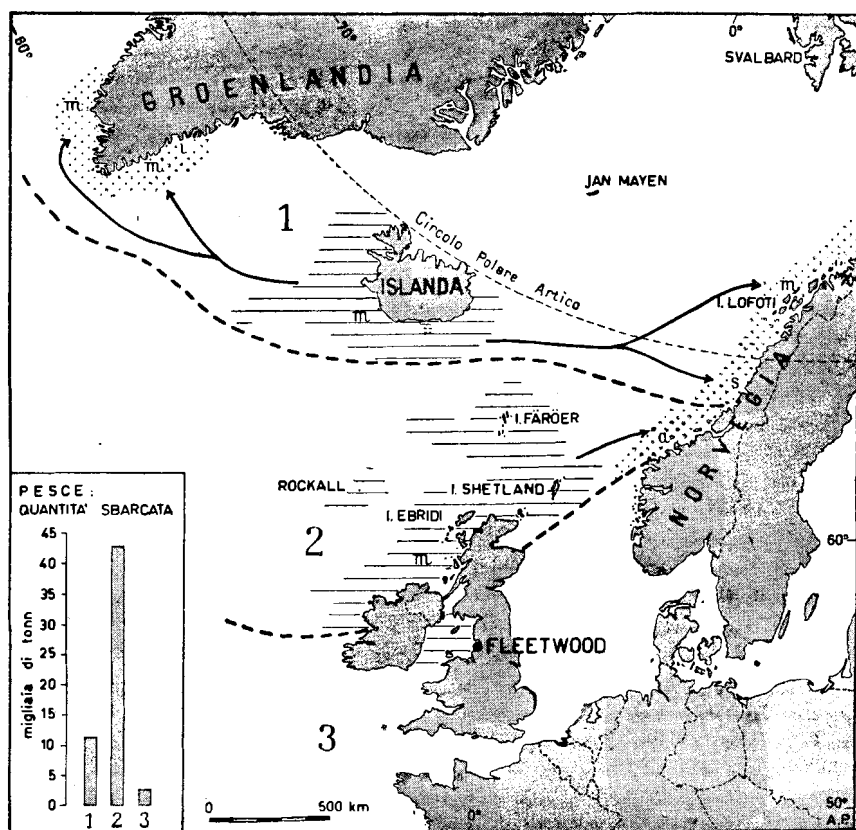


FIG. 6. - I CAMPI DI PESCA DI FLEETWOOD.

1, campi frequentati da motopescherecci con autonomia fino a 15-20 giorni; 2, campi frequentati da motopescherecci con autonomia da 5 a 15 giorni; 3, campi frequentati da motopescherecci e da motobarche con autonomia inferiore a 5 giorni. Spazi a tratteggio: campi da pesca più frequentati. Spazi a punti: campi da pesca occasionali. Freccie: direttrici di spostamento dei pescherecci dai campi abituali di cattura ai campi occasionali. Principali tipi di pescato: m, merluzzo; a, aringa; s, sgombero; l, lippoglossa.

pescatori. Il merluzzo, nelle qualità di *cod* e *haddock* (26), il merlano nero e le aringhe rappresentano la parte più cospicua del pescato.

(26) Il merluzzo catturato dai pescatori di Fleetwood viene distinto in tre qualità: *hake*, la qualità più fine, e commercialmente più costosa, che appare in piccole quantità nel Mare d'Irlanda e nell'Atlantico settentrionale; *cod*, la qualità più comune e la più rappresentata sul mercato inglese; e *haddock*, dai caratteri medi, per qualità, per quantità di pescato e per valore commerciale.

Dai campi di pesca situati a nord di questa fascia centrale, si ricava il 20% della produzione di Fleetwood. La zona più frequentata è formata dalla larga piattaforma continentale che si estende a sud-ovest dell'Islanda. Vi si pescano, oltre al merluzzo, anche la passera, la sogliola, il merlano nero e il passerino. Di qui, i motopescherecci si spostano saltuariamente ad ovest verso i banchi della Groenlandia, e ad est verso i fiordi centro-settentrionali della Norvegia.

Il Mare d'Irlanda, già importante campo d'azione dei pescatori di Fleetwood, riveste solo una posizione secondaria nelle presenti attività piscatorie. Si ricava soltanto il 5% del pescato totale. Le zone più battute sono quelle orientali, dove si stendono acque basse e chiare e larghe distese sabbiose: la presenza di notevoli correnti di convezione e di trasporto vi crea un ambiente fisicamente vario, biologicamente ricco e quindi atto ad alimentare notevoli quantità di pesci. La caccia inconsulta esercitata in queste acque ha influito in modo notevole sull'impoverimento della fauna ittica locale. Soprattutto lo *hake*, prelibata qualità di merluzzo, è in sensibile diminuzione, anche se forma ancora uno dei tipi di pescato più importanti di Fleetwood. Il porto peschereccio lancashiriano è infatti, pure oggi, la principale stazione per la pesca dello *hake*, di cui detiene il monopolio con Milford Haven. Accanto a questo pesce, si catturano anche i passerini, le raie, le triglie e le sogliole, che sono soprattutto residenti, ed acquistano un rimarchevole peso nel commercio del pesce. Poca importanza hanno, al contrario, qui come nelle altre regioni da pesca frequentate dai pescatori di Fleetwood, i crostacei.

Le grandi quantità di pesce sbarcate annualmente a Fleetwood, esclusivamente da pescherecci nazionali, alimentano solo in minima parte le industrie locali. La essiccazione e la salatura del pesce, eseguite da poche ditte sorte entro la zona portuale, non rappresentano che una delle attività secondarie inerenti alla pesca. Quasi tutto il pescato viene venduto fresco. Il grande mercato del pesce, formato da vaste intelaiature metalliche ed ottimamente attrezzato, si trasforma in una attivissima piazza commerciale sulle prime ore del mattino, quando le partite ittiche, formate da tipi distinti, vengono offerte agli acquirenti col sistema dell'asta. Treni speciali e autocarri opportunamente attrezzati provvedono ad inoltrare in tutto il paese la delicata derrata. Il mercato consumatore più importante è rappresentato da Londra, dove viene convogliato circa il 40% del pesce catturato. Seguono le conurbazioni di Manchester (10%) e Liverpool (9%), e successivamente quelle laniere dello Yorkshire (8%) e di Birmingham (6%). Una buona parte è assorbita dalle città minori del Lancashire (6-8%), mentre il 20% circa viene distribuito in varie parti della Gran Bretagna (fig. 7). E' significativo e degno di nota il



IL PORTO PESCHERECCIO DI FLEETWOOD.

(fot. Aerofilms Ltd.)



PANORAMA DI SOUTHPORT.

(fot. Airviews Ltd.)



PANORAMA DI BLACKPOOL.

(fot. Airviews Ltd.)

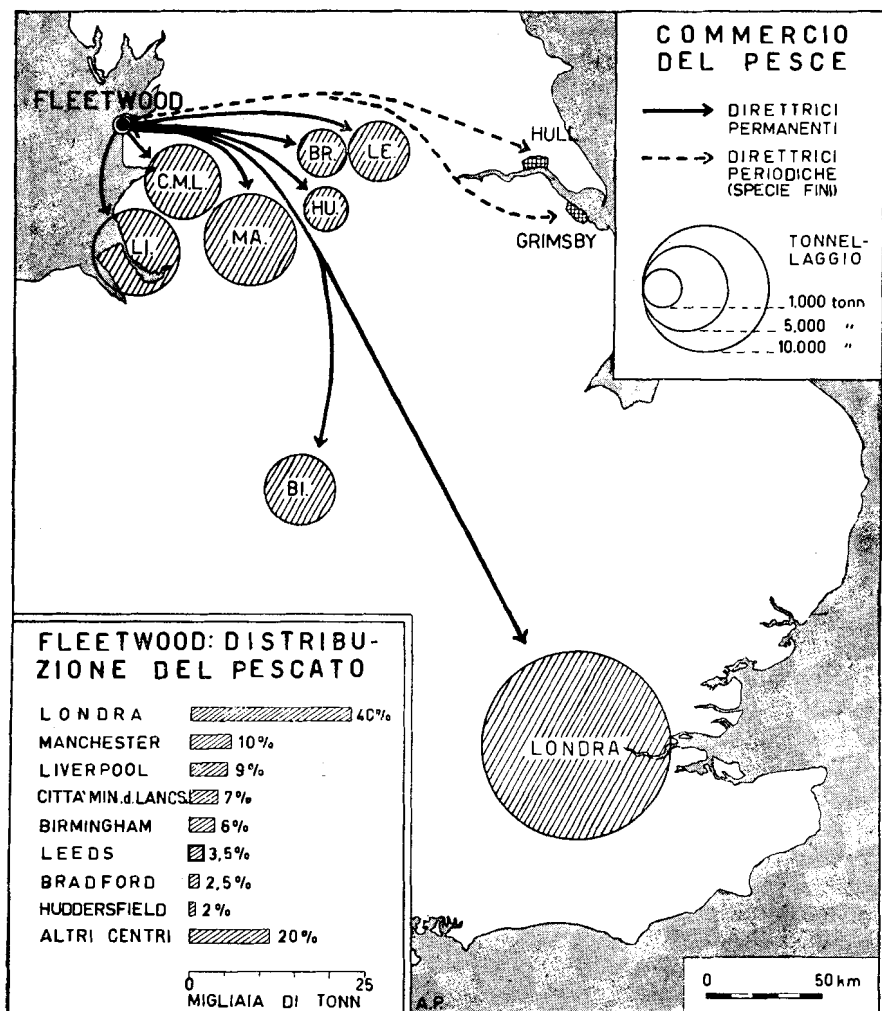


FIG. 7. - COMMERCIO E DISTRIBUZIONE DEL PESCE DI FLEETWOOD.

MA., Manchester; LI., Liverpool; C.M.L., città minori del Lancashire; LE., Leeds; BR., Bradford; HU., Huddersfield; BI., Birmingham.

fatto che la zona di influenza del mercato ittico di Fleetwood si spinga, oltre la dorsale dei Pennini, fino ad Hull e Grimsby, i due maggiori centri di pesca dell'Inghilterra. Le spedizioni sono qui limitate solo ad una speciale qualità di pesce: allo *hake*, nella cui pesca — come si è visto — il porto lancashiriano è specializzato.

La vita economica di Fleetwood, a differenza delle altre città costiere del Lancashire, è basata essenzialmente sulla pesca. L'evoluzione della città è sempre stata vincolata alla prosperità del porto. Intorno alla zona portuale, ed in dipendenza delle sue funzioni, sono infatti sorte tutte le altre industrie di Fleetwood: le meccaniche per la riparazione e la costruzione di pescherecci e motori, le tessili soprattutto per la produzione di vele e reti. In complesso, nella pesca e nelle attività sussidiarie sono occupate circa 6500 persone, cioè il 48% della manodopera cittadina. Scissa dal porto, si è sviluppata recentemente nel distretto l'industria chimica: essa cura la produzione di sostanze plastiche, e a Preesal, sulla sponda destra del Wyre, sfrutta i depositi salini, ricavandone — per elettrolisi — soda caustica, clorina e acido idroclorico.

Le diverse funzioni espletate da Fleetwood in rapporto alle altre città costiere hanno dato all'abitato un aspetto più vario e mutevole. Le stesse origini di Fleetwood sono peculiari a questa città. Essa è il frutto di una realizzazione privata, di una attenta pianificazione: la città di Sir Peter Hesketh-Fleetwood, che la fondò nel 1836 con l'aiuto dell'architetto Decimus Burton (27). La nuova città avrebbe dovuto essere un elegantissimo centro balneare, come testimoniano alcuni palazzi neoclassici ancora esistenti. La stessa pianta urbana rivela un piano predisposto, con le vie del nucleo primitivo volte a raggera convergente su una alta duna che si erge all'estremità settentrionale della penisola di Rossal, il cosiddetto Mount. L'impresa di Sir Peter sulla foce del Wyre si risolse in un fallimento (1842); e l'apertura della linea ferroviaria di Blackpool fece naufragare ogni speranza per il nuovo centro balneare. Da allora, le funzioni della città cambiarono radicalmente: da timido centro importatore di cotone si trasformò in uno dei maggiori porti pescherecci dell'Inghilterra.

Le fortunate vicende di Fleetwood nel secolo scorso causarono una curiosa peculiarità all'impianto urbano. La città volge infatti le spalle alle opere portuali, le quali costituiscono pur tuttavia il fulcro dell'economia cittadina (fig. 8). Questo nucleo, ottocentesco, è sito sullo sperone che la costa disegna alla foce del Wyre, tra il mare e la svasatura fluviale: esso costituisce l'attuale centro commerciale e direttivo. Immediatamente ad est si stendono, spaziosi e ricchi di giardini, i quartieri residenziali, architettonicamente simili alle nuove zone di residenza delle città industriali del Lancashire interno. Sui lati nord ed ovest, i quartieri residenziali risultano come fasciati da due lunghe zone funzionalmente ben distinte: lungo la costa settentrionale, da

(27) R.F. HESKETH, *Sir Peter Hesketh-Fleetwood, founder of the town and port of Fleetwood*, Manchester, 1951.

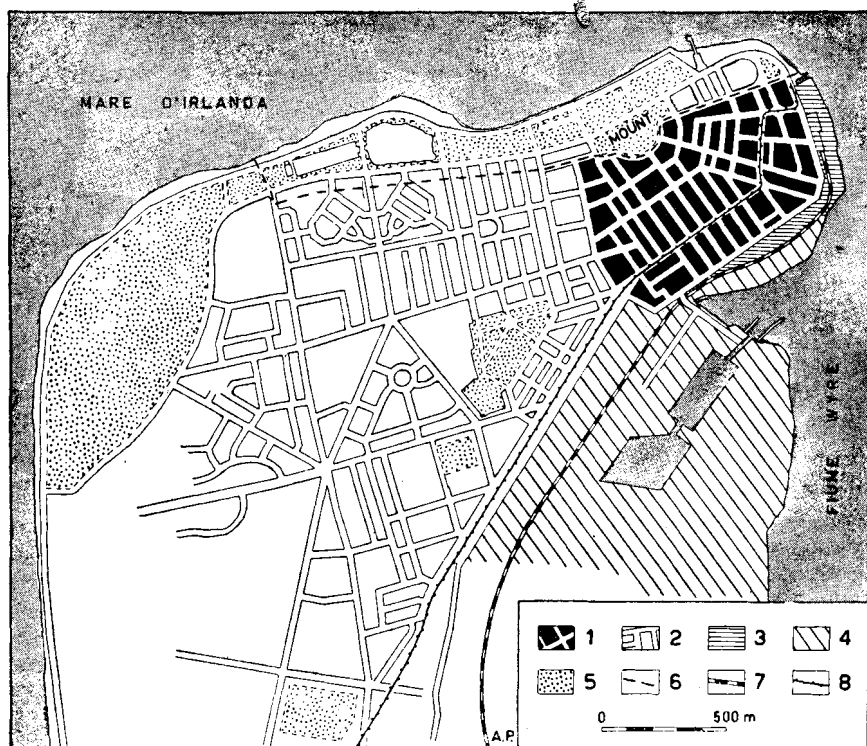


FIG. 8. - IL CENTRO PESCHERECCIO DI FLEETWOOD.

1, nucleo originario della città (2ª metà del sec. XIX); 2, quartieri recenti, a carattere residenziale; 3, zona ferroviaria; 4, zona portuale ed industriale; 5, giardini e parchi; 6, limiti del quartiere balneare; 7, ferrovia Preston-Fleetwood; 8, tramvia Blackpool-Fleetwood.

Rossal Point al Wyre, si stende la linea sinuosa della marina balneare, mentre ad occidente, entro la foce del Wyre, il porto peschereccio e gli impianti industriali sono stati sistemati su larghe distese di paludi salmastre, opportunamente bonificate.

* * *

Il rapido sviluppo economico e demografico del litorale mancuniense, iniziato circa un secolo addietro, non sembra sia giunto ad un punto di saturazione. Tutta la fascia costituisce un campo nuovo di sfruttamento, e come tale presenta caratteristiche peculiari in forte contrasto con le vecchie zone industriali del Lancashire. Essa ha conosciuto l'acme della più florida espansione proprio nei decenni durante i quali la rimanente parte della contea ha accusato un grave declino.

Lungo tutto l'arco costiero non esistono problemi di adattamento o di trasformazione. L'apparato industriale si sta costruendo su posizioni più moderne e meno specializzate, ed è favorito da molte circostanze di carattere economico e strategico. Dato il considerevole afflusso di immigranti, non poche volte è apparsa la disoccupazione; ma nonostante ciò, la fascia costiera è forse in grado di procurare lavoro più facilmente degli altri distretti del Lancashire. La sua stessa posizione geografica, i caratteri del clima e le comodità offerte dalle comunicazioni stradali e ferroviarie, tendono inoltre a trapiantare su questo smilzo nastro di terra una notevole parte delle persone impiegate nel Lancashire di sud-est. Per questi motivi, anche se l'area di influenza delle città costiere considerate come centri industriali non sembra destinata ad un ulteriore cospicuo ampliamento, l'azione di quelle come centri residenziali già si allarga ad una regione notevolmente più ampia, la quale si estende da Liverpool a Manchester, e da Preston a Colne.

SUMMARY. — The coast-region of Lancashire from the Mersey to Morecambe Bay, has been since the last century an area man practically avoided, though there are remains or hints of pre-historic settlements in some places particularly favoured by the morphology and the nature of the soils, and the Domesday Survey informs on centres inhabited in the Middle Ages (XII century). The fundamental transformation of this coastal zone is recent; it is an indirect consequence of the Industrial Revolution, which has powerfully shaped the scenery and the economy of South-East Lancashire, and of other industrial regions of England.

This short essay examines the physiographical elements, and the historical motives which have regulated the demographical and economical development of the Lancashire coast, which is here called *Mancunian* on account of the remarkable contribution given by Manchester (the ancient *Mancunium*) to its transformation, and lays stress on the characteristics of its present economical structure. In connection with such structure the A. examines the development of the population, the function of the cities (especially Blackpool, Southport and Fleetwood), their influence areas and eventually the economic bases of life; the new industries and their varied nature, the fishing activity and the port of Fleetwood.