



## IL PORTO DI LIVERPOOL.

## APPUNTI GEOGRAFICI (\*)

1. *Topografia del porto.* — I fiumi che discendono dalla catena dei Pennini e dai monti del Cumberland e che attraversano l'Inghilterra centro-occidentale, sboccano nel Mar d'Irlanda con una foce ad estuario che l'alterno gioco delle maree rimonta per lungo tratto all'interno, determinando o provocando, financo, un dislivello di otto metri tra il tempo del flusso e quello del riflusso. Nonostante quest'opera naturale di dragaggio, i fiumi anzidetti sono ostruiti alla foce da banchi sabbiosi che rendono la navigazione oltremodo pericolosa. L'onda di marea, infatti, anche se facilita la corsa delle imbarcazioni penetrando entro i banchi e formandovi delle invasature, o corridoi, non riesce tuttavia ad opporsi con efficacia al crescente insabbiamento delle foci.

Unica eccezione a codesta morfologia fluviale si riscontra sulla Mersey. Essa sbocca nella cosiddetta Baia di Liverpool attraverso una lunga strettoia, determinata dall'avanzamento verso nord della tozza penisola di Wirral (Cheshire) contro l'arcuata costa del Lancashire. La Mersey manca pertanto della tipica bocca ad imbuto e accusa per di più, subito a sud dell'imboccatura terminale, una notevole insenatura potentemente ricurva e ripiena di banchi sabbiosi. Questa insenatura si restringe, fino a ridiventare fiume, in corrispondenza di Widnes e di Run-corn, borgate celebri come centri dell'industria chimica.

La singolare conformazione della Mersey, che si può paragonare, sotto alcuni aspetti, a quella del Tago a Lisbona(1), è sempre stata molto vantaggiosa al traffico, e quindi allo sviluppo ed all'incremento del porto e della città di Liverpool. L'onda di marea, infatti, sparsa nel largo invaso interno simile ad un lago, durante il riflusso è costretta a convogliarsi tutta nella strettoia terminale. Aumenta così la massa delle acque allo sbocco, e di conseguenza la sua forza di trasporto. In tal modo, il transito vi è sempre stato possibile. L'esistenza di un canale profondo e permanente entro la più vasta corrente fluviale ha incrementato prima il traffico di cabotaggio, poi le relazioni commerciali con l'Irlanda, ed infine quelle con il Nuovo Mondo.

Accanto alla particolare morfologia fluviale, a cui ho accennato, occorre ancora notare che nei tempi antichi sulle coste del Lancashire,

---

(\*) Queste brevi e succinte note sono state raccolte durante un viaggio compiuto a Liverpool nell'agosto 1951 con il Prof. M. Ortolani.

(1) Vedi: A. LIBAULT, *L'aménagement du port de Lisbonne*, in « Annales de Géographie », LX (1951), p. 81.

come su quelle delle contee adiacenti, si stendevano numerose lagune o stagni, di cui restano cospicui esempi nei Marine Lakes del Mar d'Ir-

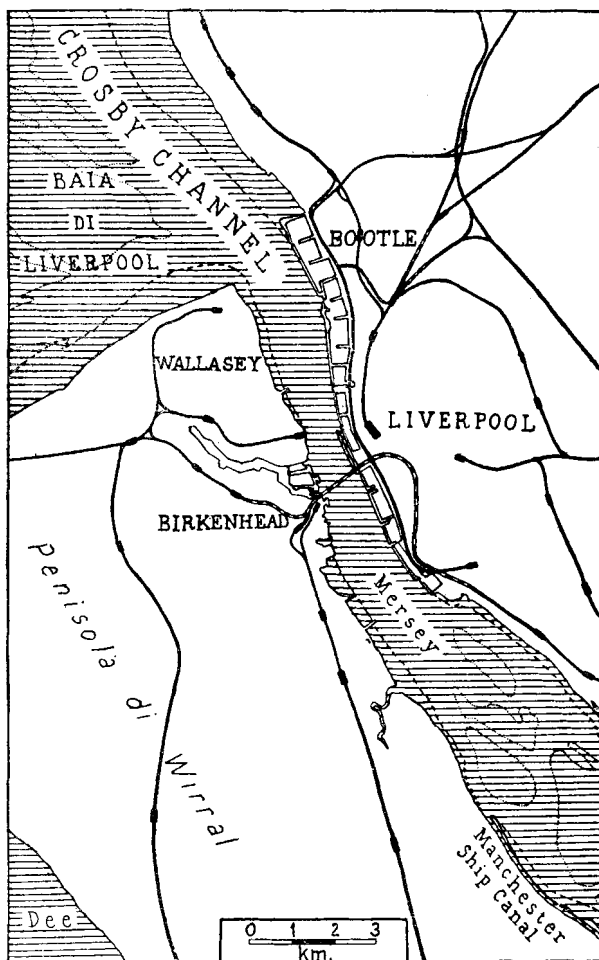


FIG. 1. — TOPOGRAFIA DEL PORTO DI LIVERPOOL.

landa, i quali servivano da ottimo riparo contro le tempeste che agitano i mari del nord. Anche la vecchia Liverpool sorse, come tanti altri villaggi di pescatori, su uno stagno costiero: il nome stesso della città tradisce le sue umili origini (2).

(2) Il nome di Liverpool deriverebbe dalle due parole danesi *lide* o *lithe*, il mare, e *pool*, laguna o stagno: ciò che equivarrebbe a stagno o laguna costiera. Priva di qualsiasi fondamento storico, ma abbastanza viva nella tradizione popolare, è la leg-

Le caratteristiche topografiche del sito, disponendosi agli influssi benefici del fiume, offrivano pertanto un ambiente adatto al sorgere e al prosperare di un porto. Se Liverpool non ha avuto un medioevo glorioso, lo deve solo al lungo isolamento politico ed economico dell'Inghilterra ed alla tardiva scoperta delle sue vocazioni marinare. A lungo infatti l'attività di questo centro costiero — pesca e piccolo cabotaggio — rimase contenuta entro limiti ristretti. Nessun incremento, né demografico né topografico, è dato rilevare fin verso la fine del sec. XVI, allorché contava appena un migliaio di abitanti. L'erezione di un castello da parte di re Giovanni (1199-1216), anche se diede lustro a Liverpool incorporandola nel suo sistema militare, non riuscì peraltro ad avvantaggiare la borgata sotto l'aspetto economico, e, di riflesso, demografico.

L'ascesa di Liverpool è dunque molto recente, datando da circa tre secoli. Essa non è solamente basata sulle condizioni geografiche e topografiche, inerenti alla sua posizione, ma è dovuta in modo particolare ad altri motivi, di ordine essenzialmente economico-politico: voglio alludere soprattutto al commercio degli schiavi, fiorentissimo nel corso del sec. XVIII (3), ed in generale alla politica inglese di quel tempo; come, più tardi, alle strette relazioni con l'America e specialmente con gli Stati Uniti. Lo sforzo al quale si sottoposero i Liverpoolesi non può pertanto essere scisso dal grande rivolgimento economico-sociale che si stava allora operando in Gran Bretagna; anzi, lo sviluppo del porto e della città di Liverpool non si può appieno comprendere, se non si inquadra il problema con concretezza, cioè nell'ambito della storia inglese.

In relazione alle nuove esigenze determinatesi nel sec. XVIII, e non certo per il commercio con la vicina Irlanda, di cui costituisce tuttavia, ancora oggi, il fulcro essenziale, Liverpool sentì viva e pressante l'esigenza di nuovi bacini portuali, dotati di una attrezzatura più conforme ai tempi. D'altra parte, la numerosa sua flotta, che nel 1709 contava già 84 navi per una capacità complessiva di 5187 tonn, necessitava di un porto che non mancasse delle più elementari attrezzature per la navigazione. Non si trattava di approfondire la laguna già esistente, come si era fatto nel passato; ma di costruire ex-novo. Il problema, che si presentava tecnicamente molto difficile, fu risolto in modo bril-

---

genda che fa derivare il nome della città da un uccello mitologico, il Liver Bird, che sarebbe stato solito frequentare lo stagno su cui sorgeva l'antico villaggio di pescatori.

Per la storia della città, oltre alle numerose guide e pubblicazioni locali, vedi: A. DEMANGEON, *Les îles Britanniques*, tomo I della « Géographie Universelle », pubblicata a cura di P. VIDAL DE LA BLACHE e L. GALLOIS, pp. 157-58; J. SÖLCH, *Die Landschaften der Britischen Inseln*, vol. I<sup>o</sup>, England und Wales, pp. 641-51. Vienna, 1951; e specialmente: *Liverpool, Birkenhead, Wirral, Southport and District*, della coll. Ward Lock's Guides, pp. 3-4. Liverpool, s. d.

(3) Nel solo decennio 1783-93, più di 300.000 negri attraversarono l'Atlantico sulle navi di Liverpool.

lante dall'inglese Thomas Steers con la costruzione dei cosiddetti bacinì a flusso ; cioè di bacini sbarrati, al loro ingresso, da chiuse metalliche (4).

Il bacino più antico, già conosciuto come Old Dock, fu aperto nel 1715 ed ultimato nel 1720 : è il primo del genere nel Regno Unito e nel mondo. Più tardi interrato per ragioni d'igiene, si estendeva dove oggi sorgono gli uffici principali del porto, cioè i Docks Board Offices, e le costruzioni di alcune grandi società di navigazione. Oggi qui è il vero centro direttivo del porto, come pure della città, il punto in cui convergono le vie principali come i raggi di un grande ventaglio. Infatti la città gravita e materialmente inclina sulla Mersey e sul suo porto. E sull'una e sull'altra appoggia la sua prosperità.

Al primo bacino, ne seguirono altri ad intervalli di tempo relativamente lunghi, prima a sud, poi, nel corso del sec. XIX, anche a nord dell'Old Dock. Alla fine del sec. XVIII Liverpool contava già cinque bacini con un'area complessiva di quasi 14 ettari.

L'introduzione del vapore, nel corso del sec. XIX, portò un contributo eccezionale all'incremento del traffico e quindi dell'attrezzatura portuale. Nel suo fervente sviluppo, il porto si proiettava sull'altra sponda della Mersey, nella penisola di Wirral. Questa, dalla costa bassa ed importuosa, è come rotta di tratto in tratto, sul lato lungo che dà sul fiume, da piccole infossature che la marea ha notevolmente svasato. La principale, più larga e più profonda, che a torto era stata considerata un antico sbocco della Mersey stessa, si allunga proprio di fronte al centro di Liverpool. L'ambiente, un po' simile all'antico stagno liverpoolese, fu brillantemente sfruttato dal Board portuale. Nel secolo scorso si formò qui una nuova sezione del porto (*Birkenhead*), che fa tutt'uno con quella che si allunga sulla sponda lancashiriana.

Il complesso portuale, prescindendo da Birkenhead, si presenta ora diviso in due parti dal famoso Pierhead, il luogo preferito per la passeggiata consueta tanto dagli abitanti quanto dai visitatori della città. Qui riposa, cullato dal gioco costante delle maree, il meraviglioso Landing Stage, l'embarcadero galleggiante che è assicurato alla terra ferma, da cui dista più di 180 m, da un sistema di ponti mobili con giunzione a cardano. A questo molo, che fronteggia la costa per più di 800 m, attraccano navi-passeggeri di ogni tipo : i transatlantici nella sua sezione settentrionale, chiamata Prince's Landing Stage, i ferry-boats al cosiddetto George's L. Stage, cioè alla sua sezione meridionale.

Oggi, lo sviluppo lineare delle banchine supera i 60 km, e la superficie dei bacini è di 263 ettari, uguagliando pressoché il porto di Londra (5). Il numero dei docks normali ammonta a ben 89, mentre quelli di carenaggio sono 21, di cui il maggiore, il Gladstone Dock, è lungo 320 m con una imboccatura di m 36,5.

(4) Per quanto riguarda la tecnica e lo sviluppo storico della chiusa, come pure la sua diffusione nell'attrezzatura portuale, vedi : *Liverpool, etc.*, già citato, p. 70 e passim.

(5) Il porto di Londra vanta infatti 56 km di banchine e 270 ettari di bacini.



FIG. 2. — LIVERPOOL. VEDUTA DI PIERHEAD, CUORE DELLA CITTÀ E DEL PORTO  
*In primo piano il Landing Stage, a destra i Docks Half Tide, Canning, Albert e Salhouse*



FIG. 3. — LIVERPOOL. LA STRETTOIA TERMINALE DELLA MERSEY COL LANDING STAGE.  
*Sullo sfondo, Seacombe (Wallasey, Wirral) e la stazione dei ferry-boats,*



FIG. 4. — VEDUTA DEL MANCHESTER SHIP CANAL.

*Il canale, che disimpegna direttamente il traffico portuale di Manchester, confluisce nella Mersey appena a monte del porto di Liverpool.*

L'attrezzatura del porto è davvero colossale. Le gru sono numerosissime (più di 300), di vario tipo e potenza (6); i magazzini capaci e razionalmente attrezzati, pronti a ricevere ed a contenere ad un tempo fino a 2.500.000 tonn di merci; le ferrovie interne molto sviluppate (200 km). Si comprende pertanto come sia complessa questa potente macchina commerciale, e come sia meravigliosamente ed armoniosamente servita e resa agile dalla sua perfetta attrezzatura.

Le opere di dragaggio del fiume sono particolarmente curate da un apposito ufficio della *Mersey Docks and Harbour Board*. I canali marini che immettono al porto, tra i quali il Crosby Channel, hanno una larghezza approssimativa, ma costante, di 300 m ed una profondità più che sufficiente al pescaggio dei più mastodontici transatlantici. Un vasto sistema di fari e di sirene, che si allunga dall'estuario fino alla baia esterna di Liverpool, nonché un accurato servizio radar, agevolano l'ingresso al porto. Per non intralciare poi il traffico portuale e per facilitare nel contempo i rapporti tra Liverpool e Birkenhead, sono state costruite appositamente due arterie subacquee (*tunnels*), una automobilistica e l'altra ferroviaria, che disimpegnano un traffico intensissimo. Nel Mersey Tunnel automobilistico, ad esempio, passano più di 5 milioni di veicoli all'anno. L'accesso ai pedoni vi è interdetto.

Il porto si stende ora, nel suo complesso, per più di 16 km sulla sponda del Lancashire, dal sobborgo meridionale di Garston a Bootle, posto a NO, e, sulla penisola di Wirral, per circa 4, da Woodside sulla Mersey a Wallesey Bridge nell'interno. La prima parte, più antica e vero cuore del porto e della città di Liverpool, spinge dalla costa, a mo' di pettine, poderose gettate che dividono una serie ininterrotta di bacini: il tutto è salvaguardato dalle acque vive della Mersey da moli paralleli alla costa, di quando in quando rotti da entrate provviste di chiuse (7). Sull'altra sponda, invece, i bacini si adattano bellamente all'incavo che s'addentra nella penisola di Wirral, detta *Great Float*: a sud di essa si stende Birkenhead, a nord Seacombe, il quartiere più meridionale di Wallasey, importante centro di raccolta degli operai, e perciò denominato « dormitorio di Liverpool ».

Ho già ricordato come la città di Liverpool sia la più genuina espressione dell'attività portuale sulle rive della Mersey. È opportuno ora aggiungere alcune considerazioni sui rapporti tra la città ed il porto, per intravedere, per quanto possibile, la loro evoluzione e, semmai, l'esistenza di una forza economica indipendente dall'attività portuale o con questa in diretta o celata antitesi.

La città è piuttosto brutta, anche se alcune imponenti costruzioni di stile rinascimentale o neoclassico si trovano disperse sull'antico piano

(6) Le gru giganti vengono dette in inglese *mammoth*: quella di Liverpool ha una potenza di 200 tonn, mentre quella di Londra solleva solo fino a 150 tonn.

(7) Sembrano, cosiffatti, lagune o stagni costieri, tali da giustificare l'epiteto inglese: *granite-lipped lagoons*, ovvero lagune dalle labbra di granito.

topografico cittadino, a volte addirittura raggruppate in piccoli nuclei così da formare delle vere unità artistiche. Una patina di nero-fumo imbruna gli edifici pubblici e privati, livellando la città e dandole un aspetto triste e malinconico. A questo monotono paesaggio urbano va poi unita la mancanza di un vero centro capace di attirare a sé le forze vive della città: non ne esiste uno entro i limiti della cosiddetta città triangolare (8) né, tanto meno, all'esterno di essa, dove si perdono all'orizzonte i quartieri residenziali ed industriali. Ma ciò che più impressiona e che pare davvero straordinario e proprio di Liverpool è la divisione netta tra gli impianti portuali ed il corpo della città. Un alto muro nero si alza tra queste due parti inscindibili di Liverpool, che invero vivono in perfetta simbiosi, creandovi un iato insormontabile. Il muro, che sembra non finisca mai, è come rotto di tratto in tratto dalla presenza di misere bancherelle in contrasto stridente con la ricchezza cittadina; o da ampie porte sorvegliate da policemen. La sorveglianza sembra tuttavia piuttosto trascurata, né potrebbe essere altrimenti perché questi passaggi, oltre ad immettere al porto, permettono l'accesso alla ferrovia sopraelevata. È raro che le persone che se ne servono siano interpellate dalle guardie. Più spesso capita il contrario e sempre i policemen rispondono con molta cordialità.

Il muro, cui ho accennato, ha una sola soluzione di continuità in corrispondenza di Pierhead, dove appunto il porto e la città si disponano. Pierhead è veramente il centro di Liverpool, il luogo in cui le attività del porto e della città si compenetrano. Qui soltanto il turista e lo studioso possono avere una visione completa dell'importanza e delle funzioni di Liverpool. Data la mancanza assoluta di ponti, che rappresenta un'altra caratteristica di questa città d'estuario, Pierhead assume un'importanza anche maggiore. È infatti il passaggio obbligato per quelli che si portano sull'una o sull'altra sponda della Mersey. Le persone addette al porto, che sommano a più di 30.000, e quelle impiegate nelle altre attività commerciali ed industriali sono costrette a convogliarsi qui due volte al giorno, la mattina e la sera, determinandovi un doppio flusso giornaliero, di grandissima importanza antropica. Questa, del resto, è una caratteristica di tutti i porti d'estuario. I ferry-boats di Liverpool ricordano singolarmente i Fähren di Amburgo e di Amsterdam.

Si può quindi ritenere con sicurezza che il complesso portuale rappresenta ancora oggi il fulcro della città e il termometro della sua prosperità. Nonostante l'importanza assunta dall'industria, a Liverpool come a Birkenhead, la quale ultima si vanta di essere la maggiore e più prospera città del Ceshire, e nonostante l'esistenza di forze economiche, che agiscono in senso contrario a quelle commerciali del porto e che si

---

(8) È così chiamata, perché all'inizio del sec. XVIII la città formava, nel piano topografico, una specie di triangolo piuttosto irregolare, con base la linea segnata dalla Mersey e l'apice sull'estremità di Dale Street (vedi: *Liverpool, etc.*, già citato, p. 4).

sforzano di richiamare all'interno il centro della città, tuttavia è sempre l'attività portuale che agisce come polo di gravitazione cittadina e che dà un'impronta singolare alle agglomerazioni umane sulla Mersey. Esse formano un distretto urbano veramente imponente e costituiscono nel loro insieme un tutto unico, compatto ed omogeneo (9). A questo meraviglioso complesso urbano, che si specchia nelle acque della Mersey, gli Inglesi, quasi a sottolineare la sua unità antropica ed economica oltre all'unità del suo paesaggio, hanno dato il nome suggestivo di Merseyside.

2. *Movimento di navigazione.* — L'imponenza dell'attrezzatura portuale di Liverpool, dianzi descritta, permette già di intravedere, al di fuori di qualsiasi altra considerazione, la grandiosità del suo movimento di navigazione. Dal 1757, anno in cui il Board del porto comincia le sue rigorose statistiche, si osserva un crescendo impressionante nel numero delle navi che frequentano i bacini liverpoollesi e nel loro tonnellaggio complessivo (10). Tuttavia non sfugge la presenza di alcune depressioni che si sono verificate negli anni o nei periodi di crisi, come conseguenza della contrazione dei mercati nei rapporti commerciali internazionali. Ad ogni modo, negli ultimi tempi si è potuto notare come, accanto ad una stabilizzazione o diminuzione del numero delle navi, figuri un aumento progressivo del loro tonnellaggio globale. La tecnica delle costruzioni navali ha infatti raggiunto una rara perfezione. Le navi crescono in ampiezza, in pescaggio, in tonnellaggio e di conseguenza anche in potenzialità di carico; economicamente si deve intendere risparmio di carburante e di tempo, cioè diminuzione del prezzo unitario di trasporto. In relazione a ciò, si è visto come il porto di Liverpool si sia in poco tempo e meravigliosamente riorganizzato, non avendo nulla a soffrire delle innovazioni tecniche dei mezzi di trasporto marittimo.

La tabella riportata a pag. 88 mette in evidenza lo sviluppo generale del movimento di navigazione nel giro di un secolo e mezzo. Lo sforzo più imponente si nota dal 1800 al 1850, periodo in cui il numero delle navi si è più che quadruplicato, passando da sole 4746 unità a più di 20.000, ed il relativo tonnellaggio ha accusato un aumento del 785 % ! Si può veramente considerare il periodo anzidetto come il tempo eroico del complesso commerciale liverpoollese. Le forze vitali della città sono tutte volte all'affermazione di un predominio economico già pratica-

(9) Liverpool, con le città satelliti, rappresenta infatti una delle sette *conurbazioni* della Gran Bretagna. Dalle altre si distingue per avere un'area urbanizzata più piccola, ma più compatta (vedi: C. B. FAWCETT, *British Conurbations in 1931*, in « *Comptes rendus du Congrès international de Géographie* », t. III, pp. 458-59, Parigi, 1931). Per questo, dunque, Liverpool può essere considerata come una città policentrica in avanzata fase di sviluppo. Le manca solo l'unità amministrativa.

(10) I dati qui riportati, e quelli che seguono, sul numero e sul tonnellaggio delle navi, sono stati tratti da: *The accounts of the Mersey Docks and Harbour Board, for the year ended 1st July 1951*, pp. 23-26. Liverpool, 1952.

## VARIAZIONE DEL MOVIMENTO DI NAVIGAZIONE (1800-1950).

| Anno | Numero<br>dei bastimenti | Tonnellaggio netto totale |
|------|--------------------------|---------------------------|
| 1800 | 4.746                    | 450.060                   |
| 1850 | 20.457                   | 3.536.337                 |
| 1900 | 24.870                   | 12.380.917                |
| 1950 | 16.205                   | 21.128.868                |

mente imposto ed al suo sicuro mantenimento. Sotto le brume di Liverpool si nasconde un'attività impressionante e sconcertante, di cui ora soltanto si possono appieno ammirare i risultati. Il cinquantennio seguente (1850-1900) registra ancora un aumento sensibile (di un quarto circa per il numero delle navi e di sette volte per il tonnellaggio), mentre dal 1900 ad oggi si verifica una contrazione piuttosto accentuata, che riduce il numero dei navigli a poco più di 16.000, cioè di un terzo; nello stesso tempo, però, il tonnellaggio aumenta quasi del doppio. Pertanto la diminuzione del numero delle navi non deve essere sopravvalutata, non incidendo quasi per nulla sul loro tonnellaggio e quindi sul volume degli affari. Se si considera l'ultimo ventennio, in cui il binomio numero-tonnellaggio navi è andato soggetto a molte variazioni, si nota che il tonnellaggio delle navi, nonostante la diminuzione del loro numero, nel 1951 è pressoché uguale a quello del 1938, anno che ha segnato la punta massima nella storia di Liverpool (11). Va poi aggiunta un'altra considerazione, che cioè gli strascichi dell'ultima guerra sono ancora vivi a Liverpool, nonostante la solerte opera di ricostruzione curata dal Board portuale, e si riflettono su tutta la vita economica della città, incidendo anche sul suo movimento di navigazione. A questo riguardo, si spera a Liverpool di raggiungere presto le posizioni d'anteguerra: la tenacia e la volontà dei suoi abitanti ce ne danno sicura garanzia.

Come risulta dalla tabella riportata a pag. 89, il porto di Liverpool dopo lo sconvolgimento verificatosi nel commercio internazionale e quindi nei noli marittimi durante l'ultima guerra mondiale, è tutto volto a riconquistare le antiche posizioni con lo stesso slancio e con la stessa perseveranza che caratterizzarono la sua rinascita dopo l'altra grave crisi del 1914-18. Dal 1946 comincia la nuova parabola ascendente del traffico portuale, che quasi raggiunge nel 1951 la punta d'anteguerra (12).

(11) 1938 : 19.104 navi per 22.097.755 tonn ; 1951 : 16.072 navi per 21.156.984 tonn.

(12) Vedi la nota 11.

## MOVIMENTO DI NAVIGAZIONE.

| Anno | Numero<br>dei bastimenti | Tonnellaggio netto totale |
|------|--------------------------|---------------------------|
| 1946 | 12.557                   | 14.888.967                |
| 1947 | 11.872                   | 14.951.121                |
| 1948 | 14.023                   | 17.773.134                |
| 1949 | 15.388                   | 19.575.035                |
| 1950 | 16.205                   | 21.128.868                |
| 1951 | 16.072                   | 21.156.984                |

In quest'annata 16.072 navi usufruirono dei docks di Liverpool per un tonnellaggio complessivo di 21.156.984 tonn.

Il traffico del porto è dato quasi tutto da navi di media e grande stazza, che appartengono per lo più alle linee delle Americhe, del periplo africano e dell'oriente asiatico. L'antico traffico triangolare, fondato sulla tratta dei negri, che univa l'Africa e l'America attraverso l'Europa con centro di smistamento a Liverpool, si è conservato pure nei tempi moderni, anche se è cambiato il tipo di commercio di cui viveva e prosperava il porto. Di fatto, la tradizione e la consuetudine si sono imposte con forza, mantenendo pressoché inalterati i grandi fasci delle linee marittime che si irradiano da Liverpool.

La maggior parte delle navi batte naturalmente bandiera inglese; seguono per importanza la marina statunitense e la canadese. Liverpool è infatti specializzata nelle relazioni con le Americhe, soprattutto la settentrionale. La sua posizione geografica l'ha favorita e la favorisce tuttora in queste relazioni commerciali. Tra le numerose compagnie marittime, che si servono dei bacini liverpoollesi, vanno ricordate la Cunard-White Star, la Canadian Pacific e la Blue Funnel, tra le maggiori del mondo; e non va inoltre dimenticato che gli armatori di Liverpool occupano i primi posti nella lista della flotta mercantile britannica.

Anche il traffico costiero di cabotaggio che si incentra a Liverpool è abbastanza notevole. Purtroppo, data la vivacità con la quale il Board aumenta o diminuisce le tasse per l'uso degli impianti portuali in rapporto agli eventi internazionali, va soggetto molto di frequente a oscillazioni che si ripercuotono, come è ovvio, sulla sua prosperità.

3. *Movimento merci.* — Uno sguardo dato dalla ferrovia sopraelevata Garston-Bootle verso gli impianti portuali, le navi che si costipano nei bacini, le merci ammassate sulle banchine, i grandiosi magazzini a più

piani, i silos ed i mulini, le grandi gru stabili e galleggianti ed i mastodontici elevatori pneumatici, può consentire di farsi un'idea del movimento commerciale del porto di Liverpool. Un'idea simile si ha pure visitando il porto di Londra, il quale si allunga tra le anse del Tamigi

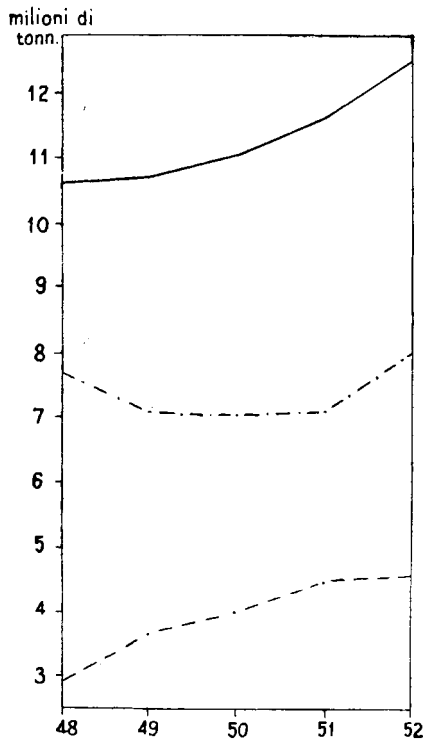


FIG. 5. — TRAFFICO DEL PORTO DI LIVERPOOL.

(Espresso in milioni di tonnellate)

*La linea piena indica il traffico d'esportazione, quella a trattini e punti il traffico d'importazione.*

calmo e maestoso. Ma a Liverpool l'impressione è del tutto diversa e si riesce ad avere una visione più completa del fenomeno commerciale rappresentato da un porto, per la possibilità di abbracciarlo su ampio tratto con un solo sguardo (13).

Come Londra, anche Liverpool è porto di arrivo e di partenza delle merci di ogni parte del mondo. Sulle sue banchine e nei suoi magazzini sono state deposte in complesso, nel 1952, quasi 13 milioni di tonn di merci, contro i 10.600.000 circa del 1948 (14). Il traffico portuale, dopo la grave inflessione provocata dagli eventi bellici, ha ripreso, nel giro di pochi anni, il ritmo d'anteguerra.

È particolarmente interessante constatare che, mentre il movimento d'importazione si era normalizzato già dal 1946, quello d'esportazione, accusando una ripresa più difficile, ha raggiunto i valori d'anteguerra solo nel 1952.

In questa annata, le importazioni sono state di 7.959.649 tonn. Si tratta soprattutto di materie prime per la lavorazione nei complessi industriali dello

(13) Gli studiosi ed i turisti che giungono a Liverpool non mancano di fare una gita sulla ferrovia sopraelevata, perché questa, costeggiando il porto da vicino, permette di riportare della città una visione stupenda ed indimenticabile.

(14) I dati che seguono sul commercio del porto di Liverpool mi sono stati gentilmente forniti dal *Mersey Docks and Harbour Board*. Alla Direzione del noto Istituto liverpoolense mi è grato di esprimere anche da queste pagine la mia più viva riconoscenza. Devo alla sua cortesia, se ho potuto considerare l'andamento del commercio dalla fine della guerra ad oggi. Anche in opere recentissime, infatti, si studia l'attività portuale di Liverpool con i soli dati prebellici (1938). Vedi, ad es., J. SÖLCH, *op. cit.*, pp. 641-651.

*hinterland* economico liverpoolese, e di materie alimentari per l'approvvigionamento della popolazione, la quale numerosissima si addensa nel distretto industriale dell'Inghilterra centro-occidentale, con perni a Manchester e a Birmingham.

Per comprendere appieno l'importanza di Liverpool come porto d'approvvigionamento, basta pensare che nel quadrilatero posto tra la Ribble a nord e la Mersey a sud e delimitato dai meridiani di Liverpool e di Manchester, vivono, su un'area di appena 2.000 kmq, più di cinque milioni di persone, cioè 2.500 per kmq e che queste dipendono quasi esclusivamente dall'esterno.

Nello stesso anno 1952, le esportazioni sono state di 4.507.762 tonn. Si è potuto raggiungere questa cifra solo a sei anni dalla fine della guerra, dopo uno sforzo immenso di trasformazione delle industrie di guerra.

Complessivamente, il porto di Liverpool segna oggi un movimento commerciale che si aggira sui 13 milioni di tonn di merci. Per il suo traffico è al secondo posto tra i porti del Commonwealth britannico ed è sopravanzato solo dal porto di Londra, il quale, conosciuto prima come uno dei principali porti (scali) di smistamento, si è ora specializzato nell'approvvigionamento dell'enorme metropoli.

Le merci importate comprendono una vasta gamma, ed in generale si possono dividere in due grandi categorie. La prima è composta dalle merci grezze, che, elaborate dall'industria britannica, saranno successivamente reimbarcate come prodotti finiti; la seconda è costituita da generi alimentari di prima necessità e da prodotti voluttuari assolutamente indispensabili al tenore di vita inglese.

Tra tutte queste merci si impongono per il loro peso la farina, il grano e i prodotti similari, di cui vengono sbarcati annualmente a Liverpool circa 1.500.000 tonn. Non si è ancora giunti alla cifra colossale di 2.000.000 tonn dell'anteguerra, come nel 1938: è questo del resto il totale realizzato nel 1951 da Londra, che ha un *hinterland* economico assai più popolato.

I magazzini per questi prodotti sono tra i più imponenti. La Mersey Docks and Harbour Board ha concesso inoltre a ditte private di impiantare dei mulini sulle rive della Mersey, cosicché Liverpool, con Birkenhead, è divenuto il più importante centro dell'impero per l'industria molitoria, e nel mondo è preceduta in questa specialità solo da Minneapolis (U.S.A.). La quasi totalità di questi prodotti proviene dall'America ed in particolare dal Dominion del Canada e dagli Stati Uniti. È tuttavia da notare che, dopo le due crisi valutarie inglesi, il governo di Londra cerca di incrementare i rapporti commerciali con i paesi che partecipano all'area della sterlina a scapito dell'area economica dominata dal dollaro, nei cui confronti l'Inghilterra resta in stato di debito. Per questo motivo sembra debbano accrescersi le relazioni commerciali con l'Australia.

Tra gli altri prodotti alimentari, solo lo zucchero e affini hanno conservato le posizioni del 1938, mantenendosi sulle 850-900.000 tonn

all'anno. Si tratta invero di merci essenziali, di cui gli Inglesi fanno abbondantissimo uso, nei modi più svariati, nella loro vita quotidiana. La nuova politica economica basata sull'austerità ha potuto infatti influire negativamente sui prodotti voluttuari, ma non su quelli di prima necessità, che ne sono stati immuni. Così le frutta ed i vegetali si sono mantenuti nell'ultimo triennio sulle 450.000 tonn scarse, dalle 650.000 del 1938.

Il mangime per il bestiame, di cui Liverpool è sempre stato il grande porto di raccolta e di redistribuzione, ha subito una rimarchevole contrazione, che non è stata alleviata nemmeno in questi ultimi anni. Le importazioni si aggirano ora sulle 300.000 tonn all'anno. Un notevole aumento si è avuto dal 1947 (243.104 tonn) al 1951 (337.769), ma si è ancora molto lontani dalle cifre prebelliche (circa 800.000 tonn annue).

L'importazione di tè è diminuita di circa il 38 % in un quinquennio, passando da 46.809 tonn nel 1948 a 29.133 nel 1952. Un andamento

ANDAMENTO DEL COMMERCIO DELLA CARNE.

| Anno | 1947    | 1948    | 1949    | 1950    | 1951    | 1952    |
|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Tonn | 473.541 | 373.426 | 226.985 | 326.436 | 162.712 | 161.995 |

ancora più disastroso ha subito il commercio della carne, contraendosi di ben il 64 % dal 1947 ad oggi. In conseguenza di queste forti inflessioni si è notato un proporzionale abbassamento del tenore di vita inglese.

Subito dopo il 1945, il commercio della carne era salito a ben 473.541 tonn (1947). Il mercato sembrava quindi normalizzato ed il crollo di cui ho detto non va pertanto attribuito ai dissesti commerciali provocati dalla guerra. Il perduto ritmo delle importazioni di carne, che già avevano determinato un fiorentissimo commercio, è stato causato, oltre che dalla politica economica dell'austerità, anche dalla impressionante moria a cui andò soggetto il patrimonio zootecnico dell'Argentina, principale paese fornitore di carni fresche o parzialmente lavorate.

Tra le merci che servono all'industria emergono in modo particolare il cotone greggio ed i cascami di cotone, la lana, i minerali, i legnami da costruzione, il caucciù e infine il tabacco. Tutte queste merci sono in lento, ma progressivo aumento. Solamente il mercato del cotone si è stabilizzato, mantenendosi su una media di 350.000 tonn annue. Questo prodotto è destinato alla fiorentissima industria cotoniera, che ha la sua culla nel Lancashire, subito alle spalle di Liverpool. La maggior parte del cotone greggio sbarcato viene assorbita dalla grande agglomerazione urbana di Manchester, nonostante le sue industrie siano

direttamente servite attraverso il famoso Manchester Ship Canal, che sbocca nello slargo terminale della Mersey. Per l'importazione del cotone, Liverpool è il principale mercato d'Europa. La Cotton Exchange liverpoolese controlla i prezzi dell'utilissima fibra in tutta Europa. Se si confronta in questo campo con Londra, si ha netta e chiara l'impressione della sua superiorità. Nel campo del cotone Liverpool detiene lo stesso rango, che Londra gode nel mercato della lana col suo famoso Wool Exchange.

All'esportazione del porto di Liverpool concorrono in massima parte merci manifatturate, le quali provengono dai popolatissimi distretti industriali del retroterra. I tessuti, le macchine ed i prodotti chimici occupano i primi posti nella tabella delle esportazioni, e contano moltissimo sulla bilancia commerciale del porto, come pure dell'intero commercio estero della Gran Bretagna. Vanno pure aggiunti i prodotti metallici (ferro e acciaio) che si impongono per il loro peso. Negli ultimi anni se ne sono esportati in media 720.000 tonn.

Come valore, i minerali di ferro sono però sopravanzati dai tessuti, dai prodotti chimici e dai macchinari, tutti in costante aumento, come anche dal vasellame e dai prodotti di vetro, di cui se ne imbarcarono, nel 1952, 275.000 tonn.

Alle merci summenzionate, che figurano sia all'esportazione che all'importazione, vanno poi aggiunti molti altri prodotti, i quali costituiscono un notevole apporto al traffico portuale ed un ragguardevole introito per le casse del Board, a cui ciascuna nave deve pagare un'aliquota stabilita da apposite tabelle per l'uso delle banchine e dei bacini. Questa tassa viene riscossa una sola volta e vale sia per l'entrata che per l'uscita dal porto.

Nel traffico d'esportazione, Liverpool ha raggiunto nel 1952, come ho detto, 4.500.000 tonn di merci, superando di molto Londra. Da Londra si distingue poi per un altro fatto molto importante: Liverpool è infatti il solo porto inglese il cui valore delle esportazioni sopravanza quello delle importazioni. Ciò assume maggior rilievo per il fatto che anche la bilancia commerciale inglese è da tempo disastrosamente deficitaria.

Naturalmente, anche a Liverpool il tonnellaggio delle importazioni

#### VALORI DELLE IMPORTAZIONI E DELLE ESPORTAZIONI (1951).

(Espressi in lire sterline)

|               | Importazioni  | Esportazioni  | Disavanzo     |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Liverpool     | 631.308.905   | 681.111.356   | + 49.802.451  |
| Gran Bretagna | 2.608.246.494 | 2.256.077.084 | — 352.169.410 |

è superiore, come si è visto, a quello delle esportazioni, ma si verifica l'opposto per ciò che riguarda il loro valore. Di fronte ad un disavanzo nazionale di 352 milioni di sterline (1951), Liverpool si impone come entità economica sana e prospera con un bilancio positivo di quasi 50 milioni.

4. *Funzioni del porto.* — Nata come misero villaggio di pescatori al margine di uno stagno che un cordone di sabbia riparava dalle forti correnti della Mersey, Liverpool non ha mai avuto alcuna importanza nella vita regionale inglese fino al sec. XVIII. Infatti, le primitive funzioni del porto — pesca e piccolo cabotaggio — erano troppo misere per poter influenzare in modo sensibile lo sviluppo della borgata. Per osservare un fenomeno siffatto, occorre attendere che le attività portuali assumano un aspetto più vario e complesso, cioè che il porto risenta dei benefici influssi apportati dalla nuova politica marinara dell'Inghilterra. La trasformazione delle funzioni primitive — in commerciali e poi industriali rispetto alla natura; in internazionali rispetto al raggio d'azione — darà infatti un potente impulso alla vita cittadina e determinerà di riflesso un cospicuo incremento topografico e demografico di Liverpool. L'aspetto della città ne uscirà profondamente mutato.

Se dunque si può affermare che l'antico scalo peschereccio ed il primitivo nucleo abitato sono sorti insieme, in funzione l'uno dell'altro, è pure evidente d'altra parte che la nostra grande metropoli della media Inghilterra deve essere riguardata soprattutto come il frutto naturale o spontaneo di un'attività portuale che si è successivamente arricchita nelle funzioni. Sulle rive della Mersey non sarebbe avvenuto, pertanto, ciò che si è verificato in molte altre città costiere o d'estuario, le quali con il loro lavoro hanno esse stesse creato un porto; Liverpool sarebbe per così dire una creazione inversa (15).

Oggi, dopo una costante ascesa durata nemmeno tre secoli, l'industriosa città della Mersey si è schierata tra i porti più attivi e più attrezzati del mondo. Lo sconosciuto porto di pescatori si è trasformato in un centro commerciale di prim'ordine, di cui la Cotton Exchange è anima ed insegna.

Liverpool è ora legata a tutti i continenti, anche se la sua specializzazione consiste nel traffico con le Americhe. Il fascio di comunicazioni marittime che si irradiano dall'estuario della Mersey, appena fuori del Mar d'Irlanda si scinde infatti in due arterie ineguali: la prima continua a sud, per raggiungere l'Asia dopo aver doppiato l'estrema cuspidè dell'Africa, mentre l'altra più densa volge verso ovest, e attra-

---

(15) Le relazioni tra la nascita e lo sviluppo di un porto e l'insediamento e lo sviluppo del corrispondente agglomerato umano sono spesso molto complesse, variando notevolmente nel tempo e nello spazio. Bisogna perciò guardarsi dalle facili generalizzazioni, spesso arbitrarie. A questo proposito, vedi: U. TOSCHI, *Corso di Geografia economica generale*, Ed. Macri, Firenze, 1948, pp. 505-506.

versando l'Atlantico nella sua sezione più frequentata, l'Atlantico ecumenico, si dirige verso i porti delle Americhe.

La funzione odierna del porto di Liverpool ha aspetto poliedrico ed è veramente mondiale (16). Alle sue banchine si convogliano navi di ogni bandiera come ad un porto internazionale. Disimpegna gran parte del commercio della media Inghilterra e resta altresì punto d'unione tra i porti sparsi su ogni continente e l'Europa. È porto di approvvigionamento, di esportazione e di attivissimo smistamento. Il volume degli affari e le attività commerciali vi assumono ancora oggi un'importanza predominante. Tuttavia va sempre più adattandosi a diventare un grande porto d'approvvigionamento per le esigenze del suo popolatissimo retroterra economico, come già è avvenuto di Londra (17).

In rapporto alla sua posizione geografica, Liverpool deve essere riguardata anche come notevole porto di passeggeri. Qui giunge infatti la maggior parte dei Nordamericani in viaggio per i vari paesi d'Europa, nonostante la concorrenza dei porti meridionali (Manica) e dei mezzi di trasporto aereo. Il magnifico Landing Stage è sempre fiancheggiato, nella sua sezione settentrionale, dai colossi della marina mercantile transoceanica. Lasciata la visione surrealista dei grattacieli di New York, i passeggeri sono accolti qui, sulle rive della Mersey, da una visione non meno suggestiva. Creato dalla natura e dall'uomo, il porto di Liverpool si presenta loro, nella strettoia che gradatamente s'allarga, come un miracolo della tecnica e dell'arte.

(16) Secondo la classificazione dei porti in base al movimento di navigazione quale è stata proposta dal Migliorini (E. MIGLIORINI, *La terra e le strade. Geografia delle vie e dei mezzi di comunicazione*, p. 149. Pironti, Napoli, 1951) Liverpool sarebbe appunto un *porto mondiale* o di grandissimo traffico. Questa qualifica, limitata all'importanza dei porti, investe tuttavia, come è naturale, anche la loro funzione. A questo riguardo vedi pure: U. TOSCHI, *op. cit.*, pp. 537 e 540-42. Lo Schultze, in uno studio sui porti della Gran Bretagna, considera viceversa Liverpool come porto di regione industriale (J. H. SCHULTZE, *Die Häfen Englands*, pp. 13-15, Lipsia, 1930).

(17) Anche se si nota un'incipiente tendenza alla specializzazione funzionale dei porti, suggerita pure da una naturale suddivisione di lavoro tra scali vicini, è tuttavia difficile abbracciare con una sola espressione la funzione in grande di Liverpool. Infatti, la classificazione dei porti per funzioni ha incontrato finora non poche difficoltà. Ciò è dovuto al fatto che nei grandi porti si frammischiano quasi sempre diverse funzioni peculiari. Pertanto una classificazione potrebbe essere ottima da un determinato punto di vista, ma appunto perciò unilaterale se si considera il problema — come deve essere realmente considerato — nella sua interezza. Così pensa pure il Toschi, il quale reputa utile, almeno per ora, attenersi nello stesso tempo a più classificazioni, che traducano ciascuna un singolo aspetto del problema. Cfr. l'acuta disamina che l'A. fa dei tentativi finora compiuti e le chiare conclusioni che ne trae (U. TOSCHI, *op. cit.*, pp. 538-42).

SUMMARY. — This is a short geographical study of the Port of Liverpool, wich the A. has visited in August 1951. He deals, first with its topography, and then with the navigation and with goods traffic, to conclude with some considerations on its functions, wich are numerous, and have a world-wide importance (it is the centre of the trade of Midland, it is a port of supply, of exportation, of busy distribution and even of passengers).