

LA STRUTTURA URBANA DI MANCHESTER

1. Premessa. — Lo sviluppo industriale della Gran Bretagna si è manifestato nelle sue forme più originali ed appariscenti nell'ambito delle regioni carbonifere. La tradizione artigiana vi è stata esaltata da due fattori concomitanti: la presenza di cospicue risorse minerarie e la felice posizione dei bacini rispetto agli sbocchi portuali.

La congruenza carbone-industria ha avuto profonde ripercussioni sia sugli elementi naturali dell'ambiente, che sui caratteri dell'insediamento. Il paesaggio primitivo è stato riplasmato sotto forme nuove ed ha assunto caratteri originali e suggestivi come in nessuna regione italiana. Esempi simili si possono trovare forse soltanto nella valle del Reno, negli Stati del NE statunitensi e nel basso bacino del Don. Ovunque, l'apparato industriale si è sovrapposto solo raramente a cospicui centri abitati già esistenti: verso il 1770, Manchester con Salford contava appena 27.246 abitanti, Birmingham poco più di 30.000, Leeds circa 17.000 (1). Esse non potevano essere comparate, per superficie o popolazione o funzioni, non solo con Londra (651.580 ab.), ma nemmeno con altre città dell'Europa continentale.

La popolazione attratta in queste regioni dalla sovrabbondanza di lavoro fu sistemata in case tutte eguali, costruite secondo un piano preordinato dai primi intraprendenti industriali, in stretto contatto con gli stabilimenti. Non si ebbe riguardo né per una sana postura, né per le più elementari esigenze igieniche, di luce e di sole. Piccole, basse, ammassate l'una sull'altra, una fila aderente all'altra, esse occuparono i fondi vallivi, le rive dei canali, gli spazi liberi tra gli impianti industriali: in

(1) Su questi dati e stime della popolazione nel corso del sec. XVIII, vedi: J. AIKIN, *A description of the County from thirty to forty miles round Manchester*, p. 570. Londra, 1795; e W. ENFIELD, *An essay towards history of Liverpool*, pp. 24-25. Londra, 1774.

Il dato di Manchester è in contraddizione con la stima di 50.000 abitanti nel 1724, fatta da D. DEFOE, *A tour thro' the whole Island of Great Britain*. Londra, ediz. annotata 1927, pp. 670-671. Ma anche Leeds è descritta come « very large » (p. 615), mentre non si fa affatto menzione, nella lettera sul Warwickshire, della città di Birmingham.

una miserevole commistione funzionale, resa più tetra dall'atmosfera opprimente e caliginosa.

Questo tipo di insediamento è ancora presente in tutte le città industriali inglesi, né il tempo è riuscito a trasformarlo. Esso costituisce l'elemento più significativo del paesaggio urbano. L'armonia di forme e la varietà di aspetti, così peculiari a molte città europee, vi è sconosciuta; e tale difetto è stato così profondamente sentito dai nuovi pianificatori che, nell'impossibilità di adattare i vecchi schemi urbani alle esigenze moderne, hanno proposto per soluzioni radicali, quasi utopiche.

Gli elementi che più colpiscono chi visita per la prima volta queste città industriali, sono la grandiosità dell'impianto urbano, la sua compenetrazione più intima con le città vicine, l'impossibilità di definire con chiarezza e precisione i limiti di ciascuna unità urbana. Ciò si deve soprattutto all'uniformità del paesaggio, che ha seguito le stesse direzioni e le medesime forme di sviluppo dovunque l'industria si è affermata: Birmingham e Manchester, Leeds e Bolton, Bradford e St. Helens sono in ciò sostanzialmente simili.

Tale impressione di grandiosità e soprattutto di uniformità di struttura, mi ha spinto con vivo interesse alla ricerca del funzionale entro i limiti di una stessa città. La scelta è caduta su Manchester per due motivi: prima di tutto, essa rappresenta, dopo la metropoli londinese, l'agglomerazione urbana più significativa della Gran Bretagna sotto l'aspetto demografico ed economico (2); in secondo luogo, essa mi era già familiare prima del mio ultimo soggiorno inglese. Oggetto della ricerca è più precisamente la Grande Manchester: cioè le città gemelle di Manchester e Salford, ancora separate amministrativamente, ma entrambe parti essenziali di una stessa unità urbana (3). Il compito mi è stato facilitato in modo considerevole dall'esistenza di un piano regolatore della città (4), che mi è stato utile soprattutto per indirizzare le ricerche sul terreno.

2. Il centro commerciale - amministrativo. — L'attuale area commerciale-amministrativa di Manchester sorge immediatamente a sud del primitivo nucleo storico, incentrato attorno alla Cattedrale. Questa parte della città, di estensione molto limitata (circa 2 kmq), è stata la sola a mutare di aspetto e di funzione nel corso della sua storia. Essa

(2) Vedi: GENERAL REGISTER OFFICE, « Census 1951 - England and Wales », *Report of Greater London and five other conurbations*. H.M.S.O., Londra, 1956.

(3) Le due città non sono legate mediante fasce di insediamento, ma vengono a contatto in tutta la loro estensione lungo la confluenza Irwell-Irk, nei pressi della cattedrale, cioè nel cuore dell'antica e della nuova Manchester.

(4) MANCHESTER CORPORATION, *City of Manchester Plan*, Norwich-Londra, Jarrold Ed., 1945. Vedi pure: MANCHESTER AND DISTRICT REGIONAL PLANNING COMMITTEE, *Regional Planning Proposal*. Jarrold Ed., Norwich-Londra, 1945.

ricalca i limiti dell'impianto settecentesco, cioè della prosperosa città mercato sorta all'apice esterno dell'ansa dell'Irwell, subito a sud della confluenza dell'Irk.

La rivoluzione industriale ha cancellato l'antico aspetto geografico della città. Nel tumultuoso sviluppo che ne conseguì, costruzioni classicheggianti pubbliche e commerciali, stabilimenti industriali e casette residenziali di gusto vittoriano si frammischiarono con sensibile disordine a costituire il nuovo nucleo della città. L'ultimo, notevole e significativo mutamento di funzioni si attuò nella seconda metà del secolo scorso, quando gli impianti industriali migrarono verso le zone più esterne: la piccola area racchiusa tra le stazioni ferroviarie Victoria, Central e London Road fu destinata solo al commercio ed ai compiti amministrativi.

L'evoluzione funzionale non fu seguita da una concomitante evoluzione architettonica. Molte nuove costruzioni sorsero sui siti dei vecchi opifici, senza alcun riguardo per le esigenze delle attività commerciali in fase di espansione. L'attuale struttura del centro risente perciò palesemente del momento storico ed economico in cui fu costruito: la corsa sfrenata al profitto immediato non poteva risparmiare nemmeno un acro della preziosa area centrale; di conseguenza le strade sono ora insufficienti al traffico, i parchi automobilistici mancano (5), i giardini fanno difetto.

Il disordine architettonico tradisce un evidente disordine funzionale: la distribuzione degli uffici amministrativi, dei depositi commerciali, dei negozi e dei luoghi di divertimento è quanto mai caotica. Ne consegue una notevole congestione del traffico, automobilistico e pedonale, che assume carattere particolarmente impressionante nelle ore di punta.

Tale congestione è anche aumentata dalla presenza di numerose industrie negli immediati dintorni del centro, dove convergono decine di migliaia di lavoratori. Solo dalla periferia di Manchester, 60.000 persone si portano in città quotidianamente per ragioni di lavoro (6): e quasi tutti arrivano alla stazione Victoria o a Piccadilly, cioè nel centro del nucleo commerciale-amministrativo, dal quale successivamente si smistano. Nel 1951, in complesso ben 137.485 persone entravano ogni giorno in città, e 63.325 ne uscivano per gli stessi motivi (7). Ora sono ovviamente aumentate, data la generale tendenza dei lavoratori a spostare la loro residenza verso le aree periferiche, più salubri e riposanti. Sulle strade che portano al centro, il traffico automobilistico me-

(5) I parcheggi automobilistici sono ora provvisoriamente sistemati nei vuoti provocati dalle incursioni aeree dell'ultima guerra.

(6) *Regional Planning Proposal*, già cit., p. 57.

(7) GENERAL REGISTER OFFICE, « Census 1951 - England and Wales », *Report on usual residence and workplace*, p. 107. H.M.S.O., Londra, 1956.

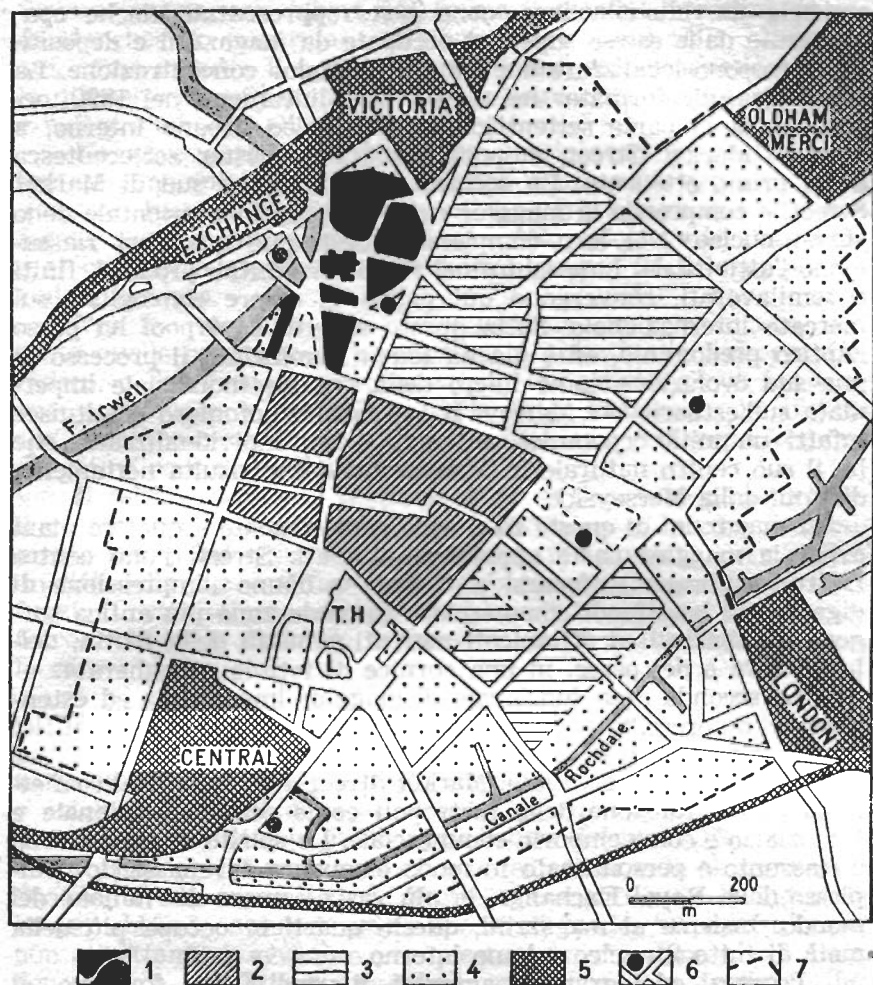


FIG. 1. - IL CENTRO COMMERCIALE-AMMINISTRATIVO DI MANCHESTER.
 1, nucleo storico (sec. XVII); 2, quartiere delle banche e degli uffici; 3, aree a magazzini e depositi; 4, aree a funzione mista; 5, aree ferroviarie; 6, stazioni degli autobus; 7, limiti del centro commerciale-amministrativo; T.H., Town Hall; L., Library (Biblioteca Centrale).

dio è di circa 600 veicoli per ora, fino a 1500 nelle ore di punta.

Nonostante questa commistione di funzioni, è possibile distinguere entro il nucleo commerciale-amministrativo, alcune aree o zone più decisamente specializzate (fig. 1).

Le notevoli funzioni commerciali della città, che rappresenta il centro direttivo della regione cotoniera e il suo più cospicuo

emporio di redistribuzione, sono ben rappresentate anche spazialmente dalle estese superfici occupate da magazzini e depositi. Vi si possono localizzare due zone di maggior concentrazione. La più antica, già formata nei suoi attuali lineamenti nel 1890, occupa tutta la parte settentrionale del nucleo urbano interno, a nord di Market Street, emporio della Manchester settecentesca e del primo ottocento. La seconda zona è sita a sud di Market Street, e comprende la maggior parte della sezione orientale dello stesso nucleo. Nel loro complesso, questi due quartieri riassumono l'attività del Lancashire nel ramo tessile: tali prodotti, finiti o semilavorati, convergono qui prima di essere convogliati sul mercato internazionale. Sotto questo aspetto Liverpool ha perso l'antico predominio, ed è già da tempo cominciato il processo di una sua evoluzione come fulcro della regione industriale imperniata sull'estuario del Mersey. Il Lancashire cotoniero costituisce infatti un'unità economica ed umana ben individualizzata, che ha il suo centro naturale in Manchester e che risulta nettamente distinta dalla Merseyside.

I magazzini di queste zone sono generalmente a quattro piani e per la maggior parte appaiono antiquati. Stretti l'uno contro l'altro, sembrano soffocarsi a vicenda e danno l'impressione di giganteschi bassifondi commerciali. Entro la zona più antica sorgono gli spaziosi ed affumicati mercati generali della frutta, della verdura e del pesce, in una cornice di tettoie sgangherate.

La seconda area funzionale di maggior importanza ed estensione è rappresentata dal complesso delle banche e degli uffici commerciali e privati. Essa occupa la zona della vecchia Manchester posta tra Deansgate, Market Street e la Town Hall: riflette la nuova funzione della metropoli come centro direzionale e finanziario e come emporio commerciale. Lo spirito di questa zona è riassunto e personificato in modo eloquente dal massiccio complesso della Royal Exchange, la più vasta camera di riunione del mondo. Insieme ai magazzini, questo quartiere occupa più della metà di tutto il nucleo urbano interno.

I negozi ed i grandi magazzini di vendita non formano, al contrario, un'area compatta. Essi si costipano in alcune vie, con una marcata concentrazione a Deansgate e Market St., e nelle piccole arterie che vi convergono o ne dipartono, inframmezzandosi tra le zone dei depositi, delle banche e degli uffici, con grave ostacolo per le attività commerciali. E' notevole il fatto che le due principali arterie del nucleo urbano interno, Deansgate e Market St., che si tagliano ad angolo retto proprio in prossimità dell'ansa dell'Irwell, abbiano mantenuto intatto dal XVII secolo il loro originario carattere di strade commerciali.

Una tipica disposizione a fascia, secondo una direttrice stradale, rivela quello che è comunemente considerato il centro dei divertimenti. Esso si impenna su Oxford St., a sud di St. Peter's

Square: questa, con Albert Sq., forma il quartiere amministrativo di Manchester, imperniato sulla maestosa Town Hall. Nemmeno qui, come in tutto il nucleo interno, i vari edifici assumono quella disposizione architettonica che in altre città europee dà unità e valore simbolico all'insediamento urbano.

Le altre parti del centro commerciale-amministrativo presentano una intricata commistione di magazzini, depositi, uffici e negozi. In mezzo a questo disordine si trova pure stretto e soffocato l'antico nucleo storico della città, ridotto alla Cattedrale e al complesso ospedaliero Chetham's; la sua unità originaria è andata perduta.

Tra le aree funzionali del nucleo interno prevalgono pertanto quelle commerciali e direttive. A sottolineare tale caratteristica, e l'accentuata specializzazione del centro, giova forse rilevare che esso, a somiglianza della City londinese, non alberga che poche case residenziali (8). Di notte, vi circolano solo guardie cittadine e vi vegliano i custodi.

Il relativo sviluppo verticale degli edifici serve ad enucleare il centro direttivo dal resto della città: esso si innalza sensibilmente sui vicini quartieri industriali e residenziali. Per l'individualità della sua struttura, non meno che per le peculiarità delle funzioni esercitate, questa piccola zona di Manchester è conosciuta come la *town*: essa sola rappresenta, nella mente degli abitanti, la vera « città ».

3. Il « collare », o cintura industriale interna. — Il centro commerciale-amministrativo coincide grosso modo con la città del primo settecento e ne conserva le antiche e originali funzioni di città mercato. Tutto attorno si estese la Manchester industriale, frutto soprattutto del sec. XIX.

I primi opifici sorsero a ridosso della città, e la chiusero gradualmente entro una morsa stretta e compatta. Se le industrie hanno abbandonato nel secolo scorso il nucleo urbano interno, non altrettanto è avvenuto per questa zona circolare, che è stata denominata, per la sua azione di strangolamento, « collare » industriale. Tale cintura è formata da industrie disperate, di varia ampiezza; non mancano tuttavia i grandi complessi, quali le industrie di gomma Dunlop e le Gaythorn (gas), che occupano estesi spazi lungo il corso del Medloch. Effettivamente, in questa zona fanno capo tutti i principali canali del Lancashire e vengono ad innestarsi le nere acque dell'Irwell, dell'Irk e del Medloch. Esse hanno attratto la prima impulsiva espansione dell'attività industriale di Manchester, imponendosi come le più facili e comode vie commerciali.

(8) A questo proposito, molto suggestiva riesce la carta della distribuzione degli abitanti (per punti) nell'area amministrativa di Manchester, pubblicata nel piano regolatore già citato, tav. 4 f.t.

Il primo ottocento ha operato profonde trasformazioni in questo « collare », o cintura industriale interna. Larghe brecce vi furono aperte per far posto agli impianti ferroviari, che sostituirono a poco a poco i canali, come più veloci e agevoli arterie di traffico.

Tale sostituzione non rappresentò un alleggerimento della pressione esercitata dal « collare » sul nucleo urbano interno; anzi, ne aggravò la situazione, innestando una ben più opprimente morsa di impianti ferroviari su quella già esistente, di carattere industriale. Le compagnie ferroviarie erano infatti *trusts* privati, ed ognuna di esse si addentrò con una stazione di testa fino al cuore della città settecentesca, come è avvenuto a Londra. Il nucleo interno si comporta pertanto come un'isola del tutto separata dai quartieri residenziali e industriali esterni. Nessun legame esiste tra le varie stazioni terminali (9), causando un notevole ostacolo al traffico dei passeggeri.

Sotto questo aspetto, Manchester presenta una stretta e rimarcata somiglianza con la struttura urbana di Londra, Mosca e Parigi. Queste città presentano infatti un nucleo interno, a carattere commerciale, culturale ed amministrativo, al quale fa corona una sequela più o meno numerosa di stazioni terminali che irradiano a raggera verso l'esterno. Ma, mentre a Londra e a Parigi il problema è stato parzialmente risolto con la rete dei « metrò » e a Mosca la soluzione sarà anche più felice con l'inserimento nella maglia ferroviaria sotterranea di un « ring » interno che collegherà direttamente i vari terminali (10), a Manchester non è stato fatto nulla in proposito. Anche se il nucleo interno è comparativamente molto meno esteso, permangono tuttavia le stesse difficoltà di traffico. Anzi, esse sono notevolmente aumentate dalla presenza del « collare », che manca a Mosca e a Parigi, e che a Londra è solo parzialmente presente. Qui gli impianti industriali recingono il nucleo interno solo sui lati occidentale e orientale, lasciando aperte due larghe porte verso nord e sud, dove converge il maggior numero di arterie stradali (11). Verso oriente, poi, la zona portuale e la notevole svasatura del Tamigi — che costituiscono la spina dorsale della più importante concentrazione industriale londinese — offrono una ulteriore possibilità di respiro al traffico urbano. Ciò che manca assolutamente a Manchester, non potendosi comparare con il porto interno, pur ottimamente attrezzato, ma collegato in modo del tutto insoddisfacente con la città.

(9) Risultano spazialmente unite solo le stazioni Victoria ed Exchange.

(10) Vedi: V. P. GOROSHCHENKO - M. JA. PAVLOV, *Sbornik zadac' i uprazhnenij po geografii SSSR*, p. 29. Mosca, 1952; e *Atlas Istorii SSSR*, Parte III, p. 36. Mosca, 1952.

(11) P. ABERCROMBIE, *Greater London Plan*, tav. 6 f.t. (Industria), pp. 62-63. Londra, 1945.

4. *Le fasce o zone industriali.* — Lo sviluppo di Manchester, a cominciare dal periodo della rivoluzione industriale, si è manifestato con una chiara ed evidente tendenza a creare compatte fasce di insediamento secondo direzioni ben determinate. Tali prime acquisizioni dell'impianto urbano furono costituite essenzialmente da impianti industriali e ferroviari; solo in un secondo momento le abitazioni degli operai riempirono i larghi vuoti esistenti tra le fasce industriali, restituendo alla città quella compattezza spaziale che sembrava dissolversi in un ventaglio di propaggini periferiche. Tali fasi dello sviluppo topografico sono ancora oggi sostanzialmente visibili sul piano della città.

Le fasce, o « belt », industriali, sono vincolate in modo rimarchevole con la rete dei canali, costruita verso la fine del secolo XVIII. I canali Manchester-Ashton under Lyne, Manchester-Rochdale, Manchester-Bolton, e Bridgewater, rappresentano quattro spine di penetrazione industriale, che si dipartono in opposte direzioni verso il distretto della filatura del cotone, le regioni laniera e carbonifera, e le Potteries. Vi sorgono le industrie più svariate, ma presentano una marcata prevalenza quelle strettamente vincolate all'uso dell'acqua: la candeggiatura e la stampa dei tessuti, la gomma, alcuni opifici metallurgici. La zona che fa capo al Bridgewater, per la sua contiguità spaziale con gli impianti portuali è pure dotata di opifici alimentari, di finitura dei tessuti e di apparecchi elettrici, nella sezione che fiancheggia il Pomona Dock.

Un ruolo sostanzialmente simile ha avuto pure il corso dell'Irk, che ha dato origine ad una zona industriale veramente ragguardevole, col predominio delle industrie del gas, dei tessuti, della gomma, del tabacco, e dei laminati di ferro.

La stessa disposizione a fasce allungate è propria di due zone a carattere misto: industriale e ferroviario. Esse sono state determinate dalla presenza della ferrovia: larghi spazi vi sono stati occupati da depositi e magazzini merci. Ma l'attrazione sulle imprese industriali non è stata meno sensibile, in un periodo nel quale i canali mostravano alcune deficienze e le ferrovie apparivano come le vie commerciali più veloci e meno ingombranti. Queste due fasce miste, che si allungano in direzione di Oldham e Ashton under Lyne, ma soprattutto la seconda, concentrano numerose fabbriche di macchinario tessile e generale, manifatture tessili, e nel distretto di Gorton grandi impianti di vagoni ferroviari, locomotive e motori.

Una diversa conformazione, insolitamente compatta, è presentata dalla zona industriale Irwell-Irk: essa occupa tutto il cuneo di confluenza definito dai due fiumiciattoli. Lo sviluppo industriale è ovviamente cominciato sulle sponde dei corsi d'acqua, dove si incentra appunto il nucleo dell'industria tessile di Manchester. Tutta l'ampia zona interposta è al contrario occupata da vaste

mattonaie, che hanno trovato nelle argille locali un'abbondante ed ottima materia prima.

La più recente zona industriale — Trafford Park — che è pure la più estesa e la più compatta, ha avuto un'origine del tutto diversa dalle altre. Essa è stata infatti condizionata dall'apertura del Manchester Ship Canal (1894), e dal successivo sviluppo del porto interno. Ancora nel 1896 questa grande area, chiusa come un'isola tra la valle dell'Irwell ed il vecchio Bridgewater Canal, costituiva una proprietà rurale quasi vergine della famiglia de Trafford. La sua evoluzione fu rapida e impressionante: ora è la sede di ben 200 industrie, magazzini e depositi, e dà lavoro a circa 50.000 persone (12).

La sua posizione è senza dubbio più favorevole di quella oc-

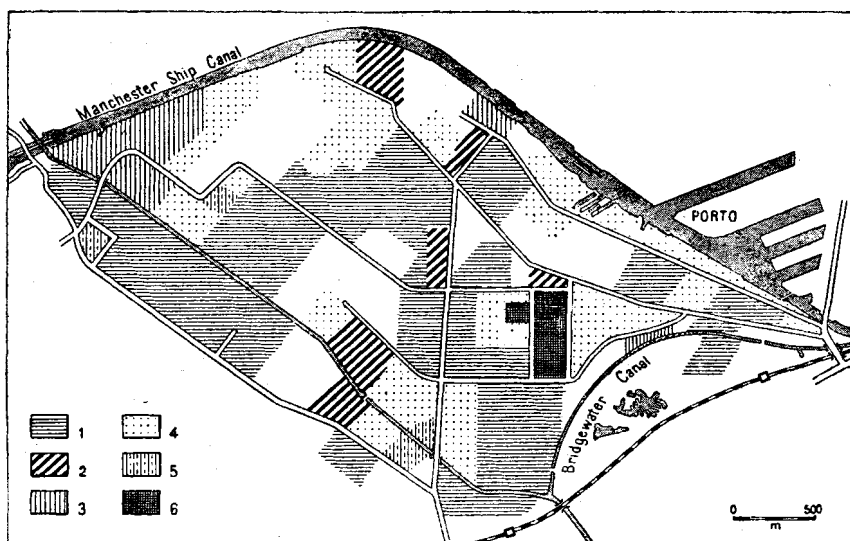


FIG. 2. - IL QUARTIERE INDUSTRIALE DI TRAFFORD PARK.

1, industrie meccaniche ed elettromeccaniche; 2, industrie chimiche; 3, raffinerie; 4, industrie varie; 5, uffici direttivi o commerciali; 6, case operaie. (Le aree in bianco sono ancora libere).

cupata dalle altre zone industriali, essendo al punto di contatto e di incrocio tra le vie marittime transcontinentali, che vi affluiscono da Liverpool, e quelle terrestri, che si diramano in uno dei distretti più popolati del mondo. Data la sua recente costituzione, Trafford Park presenta pure una struttura peculiare in confronto alle altre zone industriali: vi mancano gli opifici tessili, e vi pre-

(12) Vedi: A. SMITH, *Trafford Park*, in «Globe», Manchester, 1956 (cfr. pp. 5-7); *Regional Planning Proposal*, già cit., p. 59.

dominano all'opposto le industrie meccaniche, le elettromeccaniche, le chimiche, le alimentari e le raffinerie (fig. 2). Poiché tutta la zona è amministrata da una Compagnia omonima, gli impianti vi sono distribuiti più razionalmente che altrove, e le facilità di trasporto vi sono potenziate in sommo grado. Le merci possono fruire di una rete ferroviaria interna di ben 53 chilometri, su una superficie di circa 5 kmq.

Creata dal porto, questa zona vive in stretta simbiosi con il Manchester Ship Canal. Gli impianti portuali si stendono subito a nord, al di là del canale, con capaci banchine e vasti depositi; ma una notevole parte delle materie prime lavorate nella nuova zona industriale vengono ora sbarcate direttamente sulle sue banchine. Per estensione, mano d'opera, complessità ed efficienza di trasporti, Trafford Park rappresenta ancora oggi la più vasta e meglio attrezzata concentrazione industriale di tutta la Gran Bretagna. L'« estate » industriale di Slough, ad O. di Londra, raggruppa 40.000 operai, mentre quello di Speke (Liverpool) dà lavoro solo a 15.000.

5. I caratteri delle zone residenziali. — Negli ampi spazi lasciati vuoti tra le fasce, o « belt », ferroviari-industriali, si è andata ammassando la marea di casette che formano i quartieri residenziali interni. Essi presentano una uniformità sconcertante, una distesa senza fine, rotta qua e là, con maggior frequenza nelle parti più vicine al nucleo centrale, da qualche opificio o fabbrica dispersa. Qui i quartieri più interni offrono il quadro più realistico della rivoluzione industriale: lo specchio più marcato di quella commistione di case e industrie, riprovevole da un punto di vista igienico oltre che sociale o più semplicemente umano, che è riguardata dal Mumford come un frutto dell'età industriale paleotecnica (13).

Il piano regolatore di Manchester distingue le case di questi quartieri in vari tipi, a seconda del periodo nel quale furono costruite (14). Ma posso dire che la maggioranza delle case, con pochissime eccezioni, presenta una identica conformazione: le varietà o tipi che vi si possono distinguere debbono essere esclusivamente basati su pochi elementi architettonici, quali la presenza di un piccolo avancorpo e di un minuscolo giardinetto, o su un non considerevole aumento della capacità dei vani. Solo verso l'esterno, dove si ha una fascia di transizione verso i quartieri di insediamento più recenti, le case degli operai presentano un secondo piano superiore ad abbaino (15).

(13) Vedi: L. MUMFORD, *The Culture of Cities*, cap. III, pp. 180-190. Londra, 1953.

(14) *City of Manchester Plan*, già cit., p. 120 e tav. 40 f.t.

(15) Per la struttura interna della casa operaia, vedi: M. ORTOLANI, *Ricerche sugli insediamenti industriali del Lancashire*, in « Riv. Geogr. Ital. », Firenze, 1955, pp. 1-14.

In complesso i quartieri interni sono stati costruiti, o parzialmente ricostruiti, prima del 1918. Essi sono accomunati dalla medesima disposizione delle dimore in lunghe file (*terraces*), nelle quali ogni singola abitazione è strettamente vincolata all'altra. Una strada poco ampia separa l'insieme di più *terraces* parallele di case, e solo un vicolo largo da meno di un metro a due, divide le singole file nell'ambito di uno stesso caseggiato o blocco (*block*) (fig. 3). Questo vicolo, o *gap*, manca nelle zone più interne, più vecchie e congestionate, dove prevalgono le casette disposte a schiena (*back-to-back*). Al contrario, come si va verso la periferia dell'impianto urbano le dimore presentano un leggero rilassamen-



FIG. 3. - TIPI DI INSEDIAMENTO URBANO IN MANCHESTER.

1, quartiere di Hulme; 2, quartiere di Ardwick; 3, quartiere di Alexandra Park;
4, quartiere di Rusholme.

to, nel senso che le lunghe file sono rotte da un piccolo vuoto che serve solo per l'areazione. Restano così enucleate unità d'abitazione più piccole, che formano le case a coppia (*semi-detached*).

Le case sono state costruite senza alcun riguardo per le necessità di luce e di sole, né di un minimo di conforto. Quelle più interne hanno una superficie media di appena 78-80 mq, compreso il minuscolo cortile di servizio (*yard*), e si costipano con una media di 120-140 per ettaro: è questo il quadro di Ardwick, Beswich, Miles Platting, New Cross, St. George's e St. Michael's in Manchester; di Ordsall Park, Regent e St. Paul's a Salford; di Clifford, e Park Avenue a Stretford. Questi quartieri rappresentano la più tipica espressione del primo periodo industriale, quando la città, senza alcuna remora per l'individualismo dei pionieri tessili, cresceva col ritmo di una città-fungo, tutta tesa alla valorizzazione dell'apparato produttivo e alla conquista dei mercati stranieri. L'aspetto urbano vi fa completamente difetto: essi sembrano piuttosto villaggi industriali. Non vi esiste nessun centro organizzatore della vita sociale. Tale funzione è esercitata dalle vie principali che si irradiano dal centro, le quali si allungano ai margini dei vari quartieri residenziali. In queste strade si riversa tutto lo spirito della City e si ritrovano, meno accentuate, tutte le sue funzioni.

Nonostante la sensibile diminuzione degli abitanti nell'area della Grande Manchester (16), e la notevole corrente migratoria, durante gli ultimi decenni, dalle parti interne a quelle residenziali esterne, la densità di popolamento è ancora eccessiva: tutta la zona di Ancoats, posta nel cuore della città, ha ancora 320 abitanti per ettaro su un'area di poco superiore ai 5 kmq.

A dodici anni dalla stesura del piano regolatore e dalla fine della guerra, non molto — in verità — è stato fatto. Il paesaggio urbano, in queste zone residenziali interne, presenta ancora lo stesso carattere di opprimente monotonia, con l'assoluta mancanza di spazi verdi, di giardini e di terreni ricreativi; ed è reso ancor più desolante dagli ampi squarci provocati dai bombardamenti, negletti in omaggio al piano regolatore, né opportunamente trasformati, almeno in modo provvisorio, in pubblici giardini.

Gli spazi verdi, a giardino o boschetto, sono invece la caratteristica dei quartieri residenziali esterni. Essi sono per la maggior parte posteriori al 1920, e sono stati sistemati tenendo presenti le necessità igieniche ed i mutati sentimenti sociali degli abitanti. La città, che aveva conosciuto fino al 1918 una espansione a macchia d'olio, libera da ogni impaccio di natura storica o topografica (17), si protende tutta, da allora, specialmente verso

(16) A Manchester, la popolazione è diminuita dalla punta massima di 776.028 nel 1935 a 703.175 nel 1951. A Salford, il numero degli abitanti è sceso da 234.045 (1921) a 178.036 (1951).

(17) Vedi: W.H. BARKER - W. FITZGERALD, *The city and port of Manchester*, in « Journal of the Manchester Geographical Society », XLI-XLII (1925-26), p. 11-31.

sud, sui terreni più asciutti e meno turbati dallo sviluppo industriale. Le verdi e grasse campagne del Cheshire hanno costituito un polo di notevole attrazione, esercitando un potente influsso sugli abitanti di Manchester per la rinomata salubrità e amenità dei luoghi. A nord, al contrario, l'espansione fu ostacolata dalla presenza, a relativa distanza, dei numerosi centri industriali che fanno corona alla città, alla quale sono legati da cospicue fasce di insediamento.

I quartieri residenziali esterni hanno l'aspetto di vere città-giardino. Sono angoli di Manchester dove vive la popolazione più agiata, in un ambiente che non ricorda minimamente la fisionomia urbana della città interna. Alcuni di tali quartieri, come Whythenshawe, sono circondati da una corona di aperta campagna. E' questa anche la zona preferita dagli orti, posti sulle sabiose terrazze del Mersey. Essi si difendono a stento contro l'invasiva espansione dell'impianto urbano, ormai estesosi al di là dei limiti amministrativi della contea, sui terreni triassici del Cheshire.

6. Conclusioni. — Le zone funzionali, di cui ho fatto cenno, rappresentano indubbiamente le principali suddivisioni dell'impianto urbano di Manchester. Esse si possono riconoscere con relativa facilità per il modo specifico e per i caratteri peculiari con i quali si inseriscono nel paesaggio della città, costituendone gli elementi più significativi.

Una indagine più approfondita potrebbe portare ad una più minuziosa enucleazione delle zone funzionali, con un conseguente aumento del loro numero. Tuttavia, ritengo che la cartina delle grandi aree funzionali, qui presentata (fig. 4), sia sufficientemente completa, e traduca i lineamenti del paesaggio urbano con una verosimiglianza più indicativa, e più aderente alla realtà materiale, di un più nutrito mosaico di « zonazioni ».

Manchester, a somiglianza di altre città industriali inglesi, si è sviluppata soprattutto nel secolo scorso con un ritmo così vertiginoso che ha sostanzialmente improntato i suoi quartieri con gli stessi caratteri. L'esempio più espressivo, e più largamente rappresentato, può essere attinto dai quartieri residenziali interni, dove sarebbe facile una suddivisione in base ai limiti amministrativi originari, che tradiscono in effetti i nuclei di quella espansione: ma sarebbero suddivisioni fino ad un certo punto arbitrarie. Essi — i quartieri residenziali interni — presentano la stessa fisionomia: gli elementi di identità sono più numerosi e più appariscenti dei pochi elementi di differenziazione.

La nota dominante del paesaggio urbano è offerta, a Manchester come nelle altre zone industriali inglesi, dalla stessa patina di nero-fumo che invernica tutti gli edifici. E' appunto questa patina che crea quel colore particolare dei distretti industriali, e li fa tutti così simili a chi li osserva per la prima



IL CENTRO COMMERCIALE-AMMINISTRATIVO (CITY) DI MANCHESTER.

(fot. Airviews Ltd)



IL QUARTIERE INDUSTRIALE DI TRAFFORD PARK E I BACINI TERMINALI DEL PORTO DI MANCHESTER.

(fot. Airviews Ltd)



QUARTIERI RESIDENZIALI INTERNI DI MANCHESTER: HULME.

(fot. Airviews Ltd)



QUARTIERI RESIDENZIALI ESTERNI, A GIARDINO,
DI MANCHESTER: WYTHENSHAW.

(fot. Airviews Ltd)

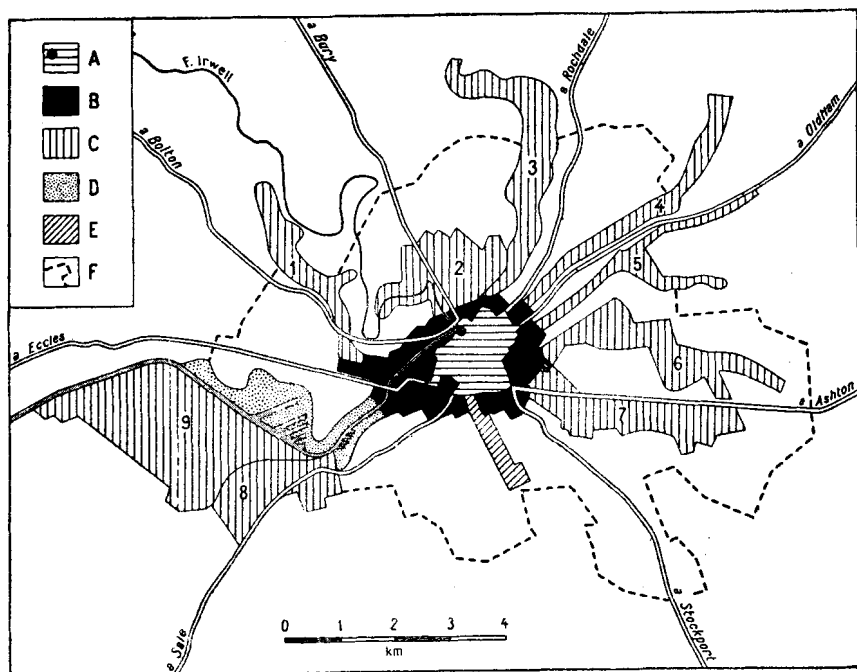


FIG. 4. - LE AREE FUNZIONALI DI MANCHESTER.

A, nucleo commerciale-amministrativo (con la Cattedrale); B, « collare » o cintura industriale; C, aree e fasce industriali e ferroviarie (1, zona industriale lungo il canale Bolton-Eury; 2, area industriale Irwell-Irk; 3, zona industriale lungo l'Irk; 4, zona industriale-ferroviaria di Collyhurst; 5, zona industriale lungo il canale Rochdale; 6, zona industriale lungo il canale Ashton; 7, zona industriale-ferroviaria Ardwick-Gorton; 8, zona industriale lungo il canale Bridgewater; 9, Trafford Park); D, zona portuale; E, zona ricreativa e universitaria; F, limite tra i quartieri residenziali interni (compatti) ed esterni (rilassati).

volta. La presenza del carbone ha creato questi nuclei di fortissima concentrazione umana, ed ha sostanzialmente improntato di sé tutto il paesaggio.

Nonostante ciò, la differenziazione funzionale dell'impianto urbano è sottolineata anche dalla rimarchevole differenza esistente fra gli stessi quartieri in rapporto alle condizioni climatiche.

Manchester sorge ad appena 30-60 m s.l.m., e si trova come al centro di un catino, aperto verso il mare ai venti predominanti di sud-ovest, e chiuso sugli altri lati dai Rossendale Hills, dai Pennini e dalla zona collinosa di Macclesfield. I venti vi entrano così liberamente e vi causano precipitazioni che aumentano di intensità nel senso del loro percorso. Da una media di 500-600 mm a Wythenshawe (SO), le piogge si innalzano a

1000-1100 *mm* a NO, ad appena 10 *km* dal centro (18).

Ciò ha gravi conseguenze sulla durata del periodo di insolazione entro la stessa città, e sul fattore luce: il fumo ed i detriti delle fabbriche vengono infatti trasportati secondo la direzione dei venti, ed il loro deposito è parzialmente condizionato anche dalle piogge. Se si fa uguale a 100 il fattore luce a Timberley, una zona-giardino posta a sud del centro, che ospita attualmente la maggior parte degli orti di Manchester, tale valore scende già a meno di 39 nella zona industriale di Holt Town (2 *km* a NE del centro), e a poco più di 52 nell'area mista di Monsall (3,5 *km* NE) (19). Nello stesso senso e con la stessa intensità si distribuiscono sull'area urbana i detriti solidi. Nella zona industriale di Philips Park, sita a 3 *km* dal centro, se ne depositano in media 188 *tonn* per *kmq*, ogni anno; la zona residenziale di Wythenshawe accusa solo una media di 47 *tonn*, che sale però a 124 *tonn* nel quartiere residenziale interno di Rusholme (20).

Quest'ultimo fatto tradisce l'importante funzione esercitata in questo campo dalla localizzazione dell'industria: essa fornisce e distribuisce questo materiale solido, affiancandosi in tal modo ai fattori fisici nella determinazione del microclima urbano. Le zone poste nelle immediate vicinanze delle concentrazioni industriali presentano un rincrudimento ed un'accentuazione negativa di alcuni elementi climatici: soprattutto dell'insolazione. L'accumulo dei detriti solidi vi è anche comparativamente più notevole, dando alle case e pure alle strade un senso di sporco e di unto incancellabili. Suggeritivi esempi sono offerti dai quartieri interni di Hardwick, Moss e Ancoats. La struttura urbana condiziona in questo caso anche il fattore climatico.

Di ciò è soprattutto responsabile il « collare » industriale. Esso agisce pertanto in senso negativo sia sui vicini quartieri residenziali, ammorbandone l'aria e affievolendone la luce, sia sul nucleo commerciale-amministrativo, strangolandolo in una morsa tenace. Accomuna la case dei lavoratori con le industrie più nocive, e non lascia adito e libertà alle cospicue onde commerciali che qui convergono da tutto il Lancashire.

(18) Per la distribuzione delle piogge nell'area di Manchester, vedi *Regional Planning Proposal*, già cit., fig. 7, p. 13.

(19) *City of Manchester Plan*, già cit., p. 175.

(20) Credo interessante far seguire i dati riguardanti i detriti solidi, che si depositano in alcune zone cittadine opportunamente scelte (da: *Regional Planning Proposal*, p. 15, modificato).

Zone	Fisionomia	Distanza e direzione dal centro	Media annua depositi detriti solidi
Rusholme	residenziale	<i>km</i> 2,8 S	124 <i>tonn</i> per <i>kmq</i>
Philips Park	industriale	» 3 E-NE	188 » » »
Monsall Hospital	semi-industriale	» 4 NE	86 » » »
Withington Hospital	residenziale	» 6 S	66 » » »
Wythenshawe	semi-rurale	» 10,8 S-SO	47 » » »

Mentre il risanamento dei quartieri residenziali interni presenta aspetti difficili e delicati, la soluzione dei problemi che riguardano il traffico appare molto più semplice. Anche a Manchester, come in altre città europee, è stata auspicata la costruzione di una serie di strade concentriche, o « ring », sulle quali deviare le correnti commerciali di passaggio e a lunga distanza (21). Nulla è stato ancora realizzato. Ma la mancanza, nell'area urbana di Manchester, di qualcosa che possa anche lontanamente rassomigliare alla cerchia dei Navigli e alla Circonvallazione milanese, o ai boulevards di Parigi e di Mosca, causa più gravi problemi e stimola più urgenti soluzioni.

(21) Secondo il piano regolatore (*Regional Planning Proposal*, p. 85 e fig. f.t. a pag. 87), si dovrebbe creare a tale scopo un triplice ordine di « ring ».

SUMMARY. — The English Industrial Revolution had momentous consequences both on the economy of the Nation and on the way the population settled. The industrial cities which developed as a consequence, gave definitely peculiar characteristics to the urban scenery, and are symbols of such Revolution. The A. examines the development of Manchester, dwelling on the shape and evolution of the functional areas, and laying stress on the necessity of a new city-planning in keeping with the new exigencies of its commercial and industrial activity.