

NOTE DI GEOGRAFIA UMANA SULL'ISOLA DI WIGHT (INGHILTERRA)

Premessa. — Queste note sono il risultato di un breve soggiorno nell'isola di Wight nell'estate del 1961 (1), durante il quale ho avuto agio di compiere alcune osservazioni sui vari aspetti dell'insediamento umano nell'isola stessa, riguardanti la situazione demografica, i centri abitati con le loro caratteristiche strutturali e funzionali e l'industria turistica, risalendo ai fattori geografici, storici ed economici che li hanno determinati. Prima di entrare nel vivo dell'argomento ritengo però opportuno dare un quadro generale della situazione geografica di Wight, dell'ambiente fisico e della storia del suo popolamento, allo scopo di preparare il lettore che non abbia mai posto piede nell'isola prediletta della regina Vittoria ad una miglior comprensione delle questioni qui studiate.

Nonostante le sue modeste dimensioni, Wight offre moltissimi spunti d'interesse al viaggiatore, sia egli animato da propositi scientifici, oppure semplicemente dalla curiosità del turista; lo studioso di archeologia ha davanti a sé un vasto campo di ricerche, dai reperti paleolitici ai sepolcri a tumulo dell'età del bronzo, ai resti, non numerosi ma interessanti, dell'età romana; al geologo l'isola offre una rara sintesi stratigrafica, che presenta raccolte in uno spazio limitato tutte le formazioni dal Cretaceo inferiore all'Oligocene medio dell'Inghilterra meridionale. Lo studioso di geografia umana infine trova una regione che, lungi dall'essere

(1) Questo studio è stato condotto a termine mediante un contributo finanziario concesso dal Consiglio Nazionale delle Ricerche.

rimasta appartata, ha seguito di pari passo l'evoluzione demografica ed economica della vicina isola maggiore.

Come è noto, Wight è situata nella Manica, vicinissima alla Gran Bretagna, alla quale, in tempi geologici non lontani, era unita; il braccio di mare che le divide oggi, il Solent, è largo in media 4-5 km., ma in un punto si restringe a poco più di 1 km.; sull'altra riva, una delle regioni più vive e movimentate d'Inghilterra, si trovano le città di Southampton e di Portsmouth, con i loro frequentatissimi porti.

L'isola ha una superficie di 380,9 kmq.; piuttosto compatta, ha la forma di un rombo allungato in senso est-ovest, il cui asse maggiore è di quasi 38 km., il minore di circa 22. La superficie, lievemente ondulata, è movimentata dall'allineamento di colline calcaree che attraversa l'isola da est a ovest, i cosiddetti « downs », che dividono Wight a metà. Formatì di terreni più resistenti alla erosione, si allungano a costituire le sporgenze estreme dell'isola, ad ovest la pittoresca scogliera del Tennyson Down (150 m. a picco sul mare), ad est il Culver Cliff, una maestosa falesia. I « downs » non costituiscono una barriera tra il nord e il sud dell'isola, poiché non superano i 200-230 m. e sono intagliati da diverse valli fluviali. Un altro allineamento dello stesso tipo, ma più modesto, di 9-10 km. di lunghezza, forma l'estremo sud dell'isola, dove il Colle di S. Caterina (255 m.) e il Colle di S. Bonifazio (260 m.) sono le punte più elevate.

Nella conca a 50-60 m., compresa tra i « downs » meridionali e i « downs » settentrionali, si originano i due fiumi principali, la Medina e la Eastern Yar. La Medina (il cui nome deriva probabilmente dal latino « medium » in conseguenza del fatto che essa divide l'isola a metà) (2) nasce ai piedi delle colline meridionali e scorre verso nord, attraversa i « downs » centrali e va a sfociare in un lungo estuario che occupa gli ultimi 7 dei 17 km. dell'intero corso; il fiume costituisce un'arteria importante nella vita di Wight, dato che il capoluogo, Newport, si trova all'estremità interna dell'estuario, mentre al suo sbocco, fronteggianti sulle due rive, sorgono le due cittadine industriali di West e East Cowes. La Eastern

(2) R. WORSLEY, *The history of the Isle of Wight*. Londra, 1781.

Yar nasce poco lontano dalla Medina, e dopo aver seguito per un certo tratto la stessa direzione, piega verso nord-est, tagliando i « downs » centrali a poca distanza dal mare, dove sfocia con un estuario di dimensioni oggi molto ridotte rispetto a quelle originali. Non sono questi i soli estuari della costa settentrionale, dove si aprono pure il Wootton Creek, posto tra la Medina e la Yar orientale e che ad alta marea raggiunge i 2,5 km. di lunghezza, il Newtown River, ingombro di accumuli sabbiosi, ramificato e piuttosto paludoso, e infine, nella sezione occidentale, l'estuario della Western Yar, lungo quasi 3 km., ma pochissimo profondo e paludoso. La costa meridionale ne è invece completamente priva.

La presenza di queste insenature ha avuto una funzione di primo piano nella storia dell'insediamento umano a Wight, in tempi in cui esse avevano fondali più profondi e le imbarcazioni non necessitavano di un forte pescaggio, mentre oggi hanno perduto gran parte della loro importanza. Solo l'estuario della Medina, che è navigabile da modesti battelli fino a Newport, conserva ancora un certo valore come via d'acqua interna; gli altri sono molto ridotti nella loro superficie, per cause artificiali o naturali, e tanto poco profondi da poter essere utilizzati solo da piccoli battelli. Nonostante ciò, essi conservano ancora un certo valore nella vita economica dell'isola, perché offrono comodi ricoveri alle imbarcazioni da diporto e per la varietà che danno ai deliziosi paesaggi dell'isola, moltiplicandone quindi le attrattive turistiche.

All'infuori degli estuari le coste non offrono nessun facile approdo. Quasi tutta la costa sud è costituita da alte falesie, specie a sud-ovest, a malapena intagliate qua e là dalla foce di qualche torrente; a sud-est in un punto dell'ampia Sandown Bay il ciglio della scogliera scende fino al livello del mare, ma la riva sabbiosa, che rimane scoperta per un largo tratto a bassa marea, ostacola l'approdo. La stessa cosa avviene sulla costa antistante Portsmouth, dove sorge la città di Ryde; prima della costruzione del pontile le navi non potevano avvicinarsi molto alla riva e lo sbarco dei passeggeri e delle merci si faceva con l'aiuto di carri trainati da cavalli, attraverso la spiaggia fangosa lasciata libera dal riflusso.

L'isola è completamente costituita da rocce sedimentarie, le più antiche delle quali sono le argille, marne ed arenarie (Wealden

Beds) del Cretaceo inferiore, cui si sovrappongono arenarie e calcari del Cretaceo superiore (il calcare, il « chalk » bianco e tenero dell'Inghilterra meridionale, è la formazione più potente, con uno spessore di oltre 500 m.), e quindi i depositi di acque basse e salmastre eocenici (sabbie, argille, brecce); l'Oligocene presenta ancora strati calcarei, intercalati ad argille, arenarie e marne. Completano la serie i depositi alluviali recenti (brecce silicee, fanghi, sabbie, in parte di origine eolica) (3).

L'isola è stata interessata al piegamento alpino (4) che vi ha innalzato una marcata anticlinale, diretta est-ovest, successivamente sventrata dall'erosione, che, una volta smantellata la copertura calcarea, ha rapidamente asportato gli strati sottostanti meno duri; di conseguenza nella parte centrale dell'isola si è formata un'ampia depressione, mentre i monconi dell'anticlinale restano a formare i « downs » centrali e meridionali, dove gli strati del « chalk » compaiono in posizione sub-verticale. Durante il Pleistocene, Wight era unita alla Gran Bretagna e là dove ora si stende un braccio di mare scorreva un fiume, il Solent, di cui la Yar occidentale, la Medina e la Yar orientale erano affluenti di destra. Il Solent scorreva da ovest verso est e le colline di Wight erano raccordate agli allineamenti analoghi del Dorset. In seguito all'innalzamento del livello marino subentrato alla fine delle glaciazioni, le acque del mare invadevano la valle del Solent e parte delle valli dei suoi tributari, mentre l'abrasione demoliva la barriera calcarea Dorset-Wight, facendo di quest'ultima un'isola.

(3) Sulla geologia dell'isola di Wight v.: OSBORNE WHITE H. I., *A short Account of the Geology of the Isle of Wight*, in « Mem. of the Geol. Surv. », Londra, 1921; BRISTOW H. W., *The Geology of the Isle of Wight*, in « Mem. of the Geol. Surv. », Londra 1889; HUGHES J. C., *The geological story of the Isle of Wight*, Londra, 1922, pp. 116 (divulgativo); HULL E., *On the Interglacial Gravel Beds of the Isle of Wight and South of England, and the conditions of their formation*, in « Geol. Mag. », 1912, pp. 100-105; ID., *Post-Pliocene Submergence of the Isle of Wight*, in « Geol. Mag. », 1896, pp. 66-88; CHANDLER R. H., *Note on a landslip in the Isle of Wight*, in « Geol. Mag. », 1911, pp. 19-20; STONE P., *On the Downs pits of the Isle of Wight*, in « P.S. Antiquaries », 24, 1911-12, pp. 65-78; RED C., *Joint discussion with Section E on the former connection of the I. of Wight with the mainland*, in « Rep. British Ass. », Portsmouth, 1911 (1912), pp. 384-386; BARNARD T., *Whitsun field meeting to the Isle of Wight. 23-26 June 1937*, in « Geol. Ass. », 59, 1948, pp. 229-233.

(4) Sull'argomento, oltre agli AA. già citati, v.: STAMP D. L., BEAVER S. H., *The British Isles*, Londra, 1954.

Gli estuari formati per sommersione delle sezioni inferiori delle valli fluviali hanno una superficie variabilissima a seconda del ritmico alternarsi del flusso e del riflusso; vi prevale l'azione di deposito dei fiumi, tanto che l'uso di alcuni di essi come porti diverrebbe in breve impossibile senza il continuo lavoro di dragaggio dei fondali. Fuori da queste insenature, lungo la costa, l'abrasione marina, dove più dove meno intensa, prevale sulla sedimentazione; sul lato sud-ovest, dove l'opera del mare è più violenta, la terra arretra di 30-150 cm. all'anno. Le estremità orientale ed occidentale di Wight sono unite alla parte centrale da bassopiani al livello del mare, e, se non fosse per le massicce opere di difesa che l'uomo vi ha costruito, in poco tempo il mare potrebbe irrompere attraverso l'istmo di Freshwater, come già è avvenuto una volta, e le bassure di Yarbridge, dividendo l'isola in tre parti. L'attacco delle onde è favorito dalle frane frequenti (5), fenomeno normale nella formazione delle falesie, che sulla costa meridionale è intensificato dal fatto che rocce permeabili (in genere arenarie) sono sovrapposte ad argille, sulle quali tendono a scivolare quando le acque d'infiltrazione scendono a lubrificare la superficie di contatto. Ad una ingente dislocazione di questo tipo si deve la formazione dell'Undercliff, una fascia di terreno larga 500-580 m. e lunga 8-10 km., a 30-80 m.s.m., che orla la costa sud, dalla topografia discontinua, poiché alcune zolle di terreno sono giunte fino al mare, altre si sono arrestate a mezza via, formando una regione irregolare, interrotta da gradini e monticoli. Sull'Undercliff, famosa per la bellezza della vegetazione che la posizione riparata favorisce, sorgono gli abitati di Bonchurch, Ventnor e St. Lawrence; presso la punta di Dunnose il toponimo « the Landslip » (= la frana) designa una località in cui tale fenomeno è ancora attuale.

Il clima di Wight costituisce uno dei principali motivi di attrazione per i turisti, la cui affluenza è fonte di lavoro e di benessere. Ed è anche la ragione per cui una buona percentuale della

(5) Vedi: ROYAL COMMISSION ON COAST EROSION, *Coast Erosion and Reclamation of Tidal Lands in the U. K.*, I Report, vol. I, Part II, Londra, 1907, e CESAR-FRANCK R., *Sur les relations entre la constitution géologique de l'île de Wight (Hamp.) et la forme de ses côtes*, in « Comptes-rendus Ac. Sc. Paris », CLVIII, 1914, pp. 1728-1732.

popolazione residente è costituita da « retired », cioè da pensionati e in genere da persone ritiratesi dal lavoro che hanno scelto la « Garden Island » per trascorrervi in pace la vecchiaia (6).

Wight registra un alto numero di ore di sole ed un'elevata temperatura media senza eccessiva calura estiva; agosto, il mese più caldo, ha una media di quasi 17° (Londra, luglio, 17°,2) e una media dei massimi di 20°,4 (Londra, luglio, 21°,7). Febbraio è il mese più freddo, con medie di 5°,3 - 5°,8 (Londra, gennaio 4°,5); la media dei minimi non scende sotto i 2°,7 (Londra, febbraio, 2°). Clima dunque relativamente mite, senza forti sbalzi, con un alto numero di ore di sole (1814 all'anno a Sandown in confronto alle 1469 del Kew Observatory di Londra). Ogni anno cadono in media intorno ai 700 mm. di precipitazioni; il periodo meno piovoso è quello di aprile-giugno. Sotto questo riguardo non c'è molta differenza tra le varie parti dell'isola: un po' più piovose sono le alture meridionali e la depressione centrale. I venti predominanti sono, nell'ordine, quelli dei settori sud-ovest, ovest e nord. C'è una certa tendenza alla nebbia, che compare in media 25 giorni all'anno, più frequentemente in primavera. I giorni di gelo sul terreno sono in media una settantina l'anno e la neve fa la sua apparizione non più di 7-8 giorni ogni inverno.

Secondo i dati provvisori del censimento della popolazione del 1961 (7) Wight ha 95.479 ab. (popolazione presente). L'isola è oggi una contea, ma fino al 1889 faceva parte della contea dello Hampshire, cui appartiene geograficamente. Amministrativamente è divisa in due « municipal boroughs », Newport e Ryde, tre « urban

(6) Per una descrizione geografica generale dell'isola vedi: VARLEY T. A., *Isle of Wight*, « Cambridge County Geographies », Cambridge, 1924, pp. 136. La bibliografia turistica su Wight è vastissima; fra l'altro ricordiamo: WARD LOCK RED GUIDE, *The Isle of Wight*, Londra, s.d.; JOWITT R. L. P. e D., *The Isle of Wight*, Londra, 1951, pp. 86; *The I. of Wight. Illustrated and described* by B. JONES, « The King Penguin Book », n. 52, Londra, 1950, pp. 34; DE SELINCOURT A., *Isle of Wight*, « Vision of England Series », Londra, 1948, pp. 80; HARGROVE E. C., *England's Garden Island*, Newport, I.W., 1925, pp. 88; ID., *Wanderings in the Isle of Wight*, Londra, 1913, pp. 312; CLINCH G., *The Isle of Wight*, « The Little Guides », Londra, 1904, pp. 184; JEANS G. E., *A Handbook for Travellers in the Isle of Wight*, Londra, 1898.

(7) GENERAL REGISTER OFFICE, *Census 1961. England and Wales. Preliminary Report*, Londra, 1961.

districts » Cowes., Sandown-Shanklin e Ventnor, e un « rural district », che comprende la maggior parte dell'isola.

L'area rurale conta 15 « parish »; insieme con i villaggi dei distretti urbani, nell'isola ci sono complessivamente 27 centri non urbani e nuclei. I centri sono: Yarmouth, Freshwater, Shalfleet, Brighstone, Godshill, Wootton Bridge, Brading, Bembridge, Wroxall, Newchurch e Niton; alcuni di essi largamente provvisti di servizi (negozi, ufficio postale, alberghi, luoghi di culto, ecc.) e talora situati in punti di transito obbligato, sono sulla via di diventare piccole città. Il capoluogo, Newport, è posto quasi al centro geometrico dell'isola, all'estremità interna dell'estuario della Medina; oltre ad essere il centro amministrativo, è anche un porto relativamente frequentato e possiede qualche industria. Le industrie di Wight sono concentrate sulle rive della Medina: oltre a Newport, le due Cowes, East e West, hanno banchine e attrezzature portuali atte al traffico delle merci e gli stabilimenti si estendono per un bel tratto lungo il fiume. Le altre città sono costiere: Ryde, Sandown, Shanklin e Ventnor sono importanti centri di villeggiatura, dotati di tutte le attrezzature necessarie a provvedere un piacevole soggiorno al visitatore. Il turismo le ha trasformate da minuscoli villaggi in città affollate e piene di vita e costituisce tuttora la loro principale risorsa. Del resto villeggianti e turisti non si limitano alla costa, ma invadono anche i villaggi dell'interno. L'amministrazione della contea mira di conseguenza a mantenere e ad intensificare questa corrente turistica, provvedendo al miglioramento delle attrezzature ricettive, alla protezione dei villaggi caratteristici, dei parchi, dei monumenti, alla manutenzione dell'ottima rete stradale e di comunicazioni facili e rapide.

Dal censimento del 1961 la situazione demografica di Wight risulta essere la seguente:

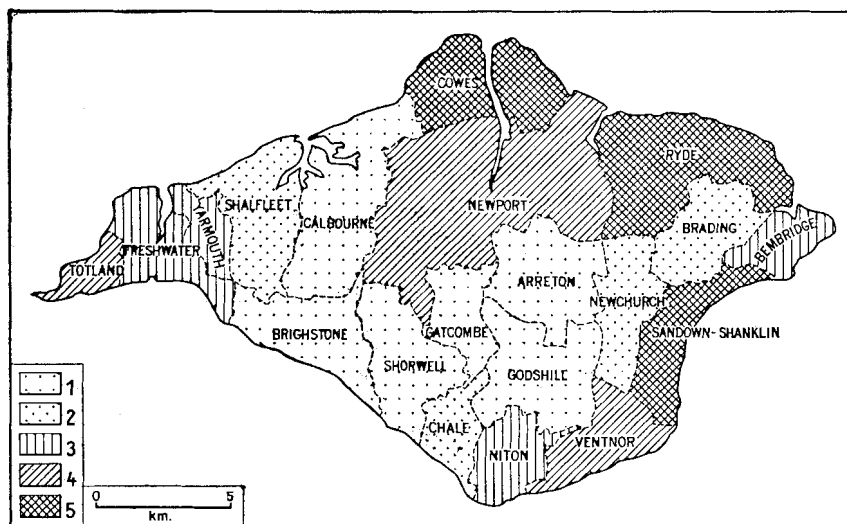
	Sup. kmq.	ab.	dens. per kmq.
Cowes	22,42	16.974	757
Newport	62,84	19.482	310
Ryde	31,87	19.796	621
Sandown-Shanklin	14,20	14.257	1004
Ventnor	14,39	6410	445
Rural District	235,23	18.560	78
Wight	380,95	95.479	250

Come si vede, i distretti più densamente popolati sono quelli, prevalentemente costieri, di Sandown-Shanklin, Cowes e Ryde.

Nel decennio 1951-61 non sono intervenuti grandi cambiamenti, come risulta nella seguente tabella (8) :

	Ab. (1951)	var. ass. 1951 -61	var. %
Cowes	17.158	- 184	- 1,1
Newport	20.430	- 948	- 4,6
Ryde	20.105	- 309	- 1,5
Sandown-Shanklin . . .	12.683	+1757	+12,4
Ventnor	7314	- 904	-12,4
Rural District	17.935	+ 625	+ 3,5
Wight	95.625	- 146	- 0,2

Nell'insieme si è registrata una leggera flessione, dovuta a vari fattori di cui si dirà in seguito. Notiamo qui che questa diminuzione non è stata omogenea in tutta l'isola, ma che ad un forte



I. DI WIGHT: DENSITA' DELLA POPOLAZIONE (1951).

Ab. per kmq.: 1, meno di 50; 2, 50-100; 3, 100-250; 4, 250-500; 5, più di 500.

(8) Da GENERAL REGISTER OFFICE, *Census 1951. England and Wales. County Report. Hampshire*, Londra, 1954. Come per gli altri censimenti, anche per questo si dà la popolazione presente « de facto », compresi quindi anche stranieri, cittadini

calo in alcuni distretti (Ventnor, Newport) si contrappone un discreto aumento in altri, specie nel piccolo ma vitale distretto di Sandown-Shanklin.

Questo è uno dei sintomi di una certa eterogeneità delle diverse parti dell'isola, nonostante le sue modeste dimensioni, che si traduce nella varia distribuzione della popolazione e nella diversa vitalità demografica dei distretti.

I censimenti inglesi danno abbondanti particolari, ma non prendono in considerazione le categorie città, nucleo e popolazione sparsa, rendendo di conseguenza difficile distinguere, in un distretto o in una « parish », quanti sono gli abitanti di un centro e quanta è la popolazione sparsa. La « civil parish » di Newport, ad esempio, ha 20.430 ab. (1951) che sono distribuiti, oltre che nel nucleo cittadino, anche nei sobborghi, alcuni dei quali sono piccoli centri satelliti, come Carisbrooke (più di 3000 ab.), Parkhurst (più di 4000), ecc. Il territorio della « civil parish » è diviso in « wards », che comprendono talvolta porzioni dell'agglomerato urbano, o sobborghi che praticamente fanno parte di esso, o vaste aree di campagna, dove ci sono solo fattorie. Le pubblicazioni del locale County Council e le guide turistiche, nel riferire la popolazione di una città indicano in realtà quella dell'intera « parish », che ha sempre un'estensione molto superiore a quella dell'area cittadina. La stessa cosa avviene per le « parish » rurali, dove la popolazione sparsa non è distinta da quella del relativo centro. Si comprende dunque che un'inquadratura esatta secondo gli schemi usuali dell'inselemento accentrato e sparso è impossibile e che si può fare soltanto una distinzione approssimativa.

Solo due città superano i 10.000 ab. nel loro nucleo urbano (le « parish » raggiungono quasi i 20.000): Newport, il capoluogo, e Ryde, la città più vicina alla Gran Bretagna. Tre, West Cowes, Sandown e Shanklin superano i 6000; Ventnor raggiunge i 5000. Quindi non più di sei sono i centri urbani, ma ci sono peraltro al-

inglesi provenienti da altre parti del Regno Unito, militari in forza nell'isola, che si trovavano a Wight in quella data, ed esclusi i residenti che al momento non erano presenti. E' da notare peraltro che il censimento non è stato fatto in un periodo di grande affluenza turistica, dato che la stagione a Wight va da giugno a settembre.

cuni centri rurali la cui popolazione si aggira intorno al migliaio di abitanti, come Bembridge, Brading, Freshwater, Wroxall, che si avviano a divenire urbani. I grandi centri inoltre hanno inglobato nella loro espansione antichi nuclei indipendenti, che sono diventati loro quartieri o sobborghi: così West Cowes con Northwood, Newport con Carisbrooke e Parkhurst, Ryde con Binstead e Sea-view, ecc.

Le « parish » rurali sono 15 e fanno capo ad antichi centri rurali o a città un tempo importanti, oggi decadute (Yarmouth, Newtown). Solo 5 hanno più di 1000 ab.; la più piccola, Gatcombe, ne ha 342, la più grande, Freshwater, ne ha oltre 3000.

Approssimativamente, si può ritenere che per circa 4/5 la popolazione vive accentrata, praticamente nelle sei città enumerate precedentemente, e solo per 1/5 vive in nuclei e nelle poche abitazioni isolate. Il fenomeno dell'urbanizzazione, così importante nella vita della nazione inglese, è molto intenso anche a Wight, dove la popolazione è attratta verso i centri urbani che offrono le risorse economiche principali, cioè i complessi industriali e le attrezzature turistiche.

Cenni sulla storia dell'insediamento umano. — Le più antiche tracce lasciate dagli abitanti dell'isola risalgono al Paleolitico e consistono esclusivamente di reperti litici attribuiti ai tipi chelleano e acheuleano, la cui materia prima era fornita in abbondanza dagli strati di selce alternati a calcare (9). Della cultura neolitica, oltre ad arnesi in pietra, sono rimasti alcune sepolture (come quella della Long Stone, a Mottistone, così chiamata dal monolito posto ad un'estremità della tomba) e resti in ceramica. L'età del bronzo ha una documentazione piuttosto ricca: arnesi e armi in bronzo sono stati ritrovati in gran

(9) Per le notizie storiche vedi: *The Victoria History of Hampshire and the Isle of Wight*, ed. by W. PAGE, vol. V, Londra, 1912; ENGLEFIELD H. C., *A description of the principal picturesque beauties, antiquities, and geological phenomena of the Isle of Wight*, Londra, 1816 (contiene una mappa del Taylor data-ta 1759); LOCKHART C., *A general history of the Isle of Wight*, in WOODWARD B. B., *A general history of Hampshire*, vol. III, Londra, 1870; ALBIN J., *History of the Isle of Wight*, Newport, I.W., 1795; WORSLEY R., *op. cit.*

numero e molto interessanti sono i sepolcri, del tipo a tumolo rotondo. Se ne contano circa 160, situati tutti sulle colline, e testimoniano col loro numero un intenso popolamento. Durante l'età del ferro le invasioni di popoli provenienti dalla Francia di sud-ovest e dal Belgio toccarono anche Wight. Ad una popolazione belga, i Durotrigi, appartiene il primo esemplare di moneta rinvenuto nell'isola. Caratteristici dell'età del ferro sono in Inghilterra dei fortili costruiti in cima a colline: forse tracce di una costruzione di questo tipo rimangono sul Chillerton Down, una collina che sovrasta di un centinaio di metri la conca centrale dell'isola. Un forte analogo forse esisteva anche sul colle di Carisbrooke, nel centro di Wight, nel punto dove si trova oggi il cimitero, che ha restituito frammenti di ceramica di quell'età.

E' noto che nel 43 d.C. la 2^a legione comandata da Vespasiano muoveva alla conquista dell'Inghilterra meridionale. Aulo Plautio, racconta Svetonio nell'opera *De vita Caesarum*, invadeva Wight, che veniva a far parte dell'Impero Romano. Alla cultura celtica si sovrapponeva quella romana. Dei Celti, che furono in seguito massacrati quasi per intero dagli Juti, doveva rimanere ben poco, forse qualche toponimo (10); il nome dell'isola, in latino *Vectis*, è celtico, e forse lo sono anche i nomi di Carisbrooke, che doveva essere una fortezza celtica, e di Calbourne, un villaggio situato ai piedi dei « downs » centrali. In seguito ai recenti ritrovamenti, i resti dell'età romana sono abbastanza numerosi. Non vi è traccia di accampamenti militari romani, né si sa con certezza di centri che possano essere nati da questi; una tale origine era stata prospettata per Newport, la cui parte antica ha una pianta ortogonale, ma non ci sono prove a sostegno di quest'ipotesi. Non esistono neanche tracce di strade romane, che i conquistatori costruivano prevalentemente per scopi militari e che l'isola non rendeva necessarie, ma sulla base dei resti delle abitazioni dell'epoca si è cercato di ricostruire il reticolo stradale. Questo consisteva almeno di una strada che andava da est a ovest lungo le colline, da Brading (dove sono venuti alla luce i resti di una villa notevole) a Combley (altra villa), a Shide, presso Newport (dove una villa fu

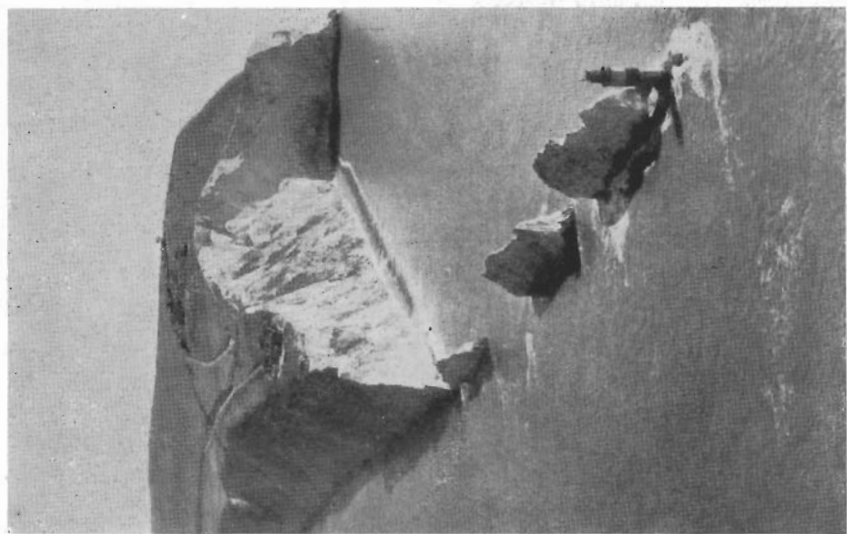
(10) Le etimologie dei toponimi citate in seguito sono state tratte da: KOKE-RITZ H., *The place-names of the Isle of Wight*, Uppsala, 1940.

scoperta nel 1926), a Carisbrooke e a Brighstone, località nelle quali sono stati rinvenuti altri resti; un'altra strada andava forse dal centro dell'isola fino alla costa nord, dove, presso Gurnard, un'altra villa romana, venuta alla luce in seguito all'erosione marina, fu successivamente distrutta dalle onde. Queste costruzioni erano probabilmente fattorie appartenenti a ricchi celti romanizzati; accanto a queste, che sono le prime abitazioni di una certa consistenza, si trovano ancora case-capanne del vecchio tipo celtico. Forse l'unica traccia di opere militari romane sono le mura di pietra che sottostanno alla costruzione normanna sul lato orientale del castello di Carisbrooke. E' probabile infatti che anche i Romani avessero approfittato della posizione difensiva particolarmente favorevole di questa collina, come già avevano fatto i Celti e faranno i successivi invasori.

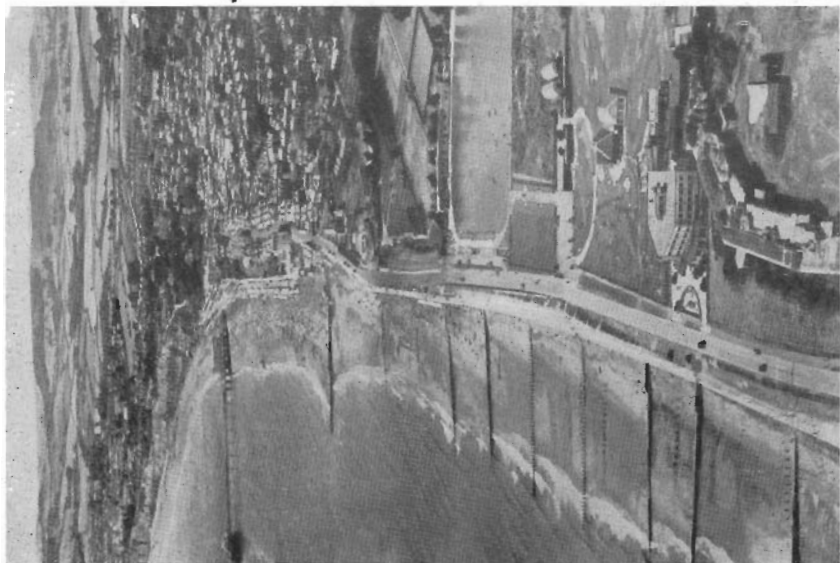
In complesso l'insediamento dei tempi romani sembra essere stato soprattutto agricolo, come si deduce dalla presenza di residenze campagnole e dal fatto che non si conoscono insediamenti costieri (salvo la villa di Gurnard). Del resto c'era una valida ragione che teneva lontani dalla costa gli abitanti, poiché all'inizio del IV secolo d.C. i Sassoni avevano cominciato a fare incursioni lungo le coste inglesi, obbligando gli abitanti ad un'attiva opera di difesa.

Nel 410 d.C. l'invasione degli Juti pone fine alla dominazione romana a Wight. Il fatto è ricordato dal Venerabile Beda. Nei due secoli che seguono la ricostruzione delle vicende dell'isola è piuttosto confusa e contraddittoria. Ci furono diversi attacchi da parte dei Sassoni, finché nel 686 Caedwalla, re dei Sassoni occidentali, conquistava definitivamente Wight e obbligava gli abitanti a farsi cristiani.

Del periodo jutico rimangono numerose tracce; oltre ai sepolcreti, che hanno restituito armi e gioielli, i ricordi jutici sono abbondanti nella toponomastica. E' generalmente accettato che i nomi in *-ing* e *-ingāham* sono molto antichi e probabilmente jutici. A Wight ci sono non meno di diciassette toponimi di questa famiglia, tra semplici e composti. La loro distribuzione è molto varia, cosa che testimonia di una certa densità di insediamento. Alcuni di questi toponimi si rinvencono vicino agli estuari, come Bra-



Wight: la falesia calcarea nella punta occidentale dell'isola.



Wight: Sandown e la sua spiaggia a bassa marea.
Si notino le opere di difesa costiera.



Wight: Ventnor e la sua spiaggia.



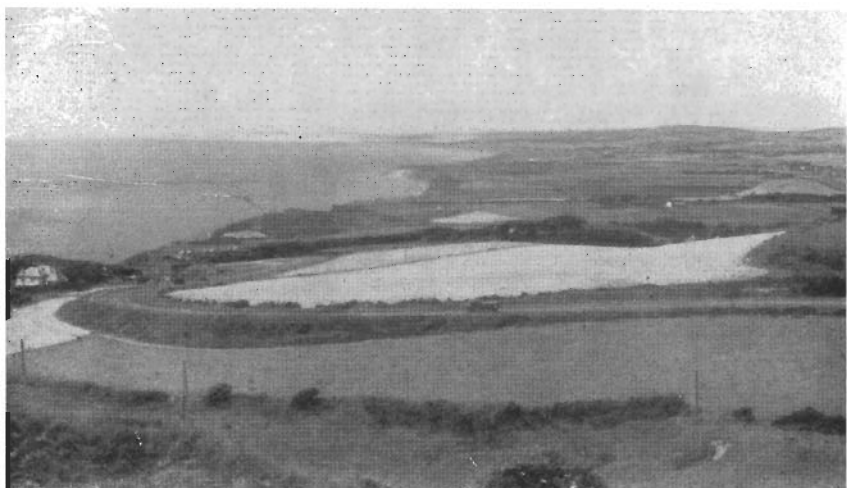
Wight: l'« Old Village » a Shanklin.



Wight: Alum Bay e i Needles.



Wight: la falesia lungo la Sandown Bay. Sullo sfondo si intravede Shanklin.



Wight: la Western Bay, costa di repulsione.



Wight: forme di insediamento turistico: villaggi di «roulottes» e libero campeggio di tende presso Bembridge.

ding, che si trovò presso l'estuario della Yar, e Wippingham, presso la Medina. Gli estuari, allora meglio navigabili di oggi, come ho già detto, servivano certo da porti e costituivano delle vie di penetrazione. Nessun toponimo si trova direttamente sulla costa, segno che questa non offriva condizioni favorevoli all'insediamento, e anche perché l'economia doveva essere prevalentemente agricola. La costa continuava a non essere sicura; fin dal IX secolo le incursioni dei Vichinghi si erano fatte più pericolose, tanto che sotto il re Alfredo il Grande fu organizzata una regolare difesa di tutta la costa meridionale inglese, l'isola di Wight compresa. Nonostante ciò, nel 998 i Danesi riuscirono a impadronirsi di Wight, distruggendo e saccheggiando i suoi villaggi e facendone una base per le successive spedizioni.

Solo con la conquista normanna si ebbe un periodo di pace, che si protrasse per circa due secoli. Guglielmo il Conquistatore donò l'isola a Fitz-Osborne, conte di Hereford, ma, in seguito alla ribellione del figlio di questi, la proprietà ritornava alla Corona. Nel 1100 Enrico I la donava a Richard de Redvers, in mano dei successori del quale Wight rimaneva per quasi due secoli. Nel 1293 Edoardo I la acquistava da Isabella de Fortibus e da allora l'isola ha fatto parte direttamente del regno.

Il *Domesday Book* (del sec. XI) dava per l'isola di Wight 60 nominativi, tra villaggi, chiese, « manor », ecc. Le chiese erano dieci, di cui sei dipendenti dal priorato di Carisbrooke. Questo era il più importante monastero dell'isola; fondato da quel Fitz-Osborne che era stato il primo feudatario di Wight, sorgeva presso l'antica fortezza britannico-romana. In quell'epoca il castello fu ulteriormente rafforzato (la cinta risale al XII secolo, con aggiunte di età elisabettiana), così che il villaggio di Carisbrooke, grazie alla sua posizione centrale, alle difese di cui disponeva e alla presenza del monastero, era il centro più importante dell'isola. Sembra che una chiesa cristiana fosse esistita sul luogo fin dal 700, ma la chiesa del priorato fu innalzata nel 1070 e donata, con le sue dipendenze, dal Fitz-Osborne alla abbazia di Lyra in Normandia. I benedettini di Lyra vennero così a Wight e vi rimasero fino al 1415, quando, durante la guerra dei Cento Anni, il re Enrico V disciolse il priorato, le cui dipendenze passarono in mano a priva-

ti. Ma già a quell'epoca i suoi possedimenti, che al tempo di Fitz-Osborne comprendevano le dipendenze delle chiese di Freshwater, Arreton, Niton, Godshill e Newchurch, erano molto ridotti, in quanto erano state costruite nuove chiese alle quali erano passati diritti prima spettanti al priorato.

Altro importante convento di Wight era Quarr Abbey, situato nel nord dell'isola, tra Cowes e Ryde, quasi sul mare. L'abbazia, di cui oggi rimangono poche rovine, fu fondata nel 1132 da un abate dell'abbazia di Savigny (Normandia), sotto gli auspici di uno dei signori dell'isola, Baldwin de Redvers. L'influenza che essa esercitò fu notevole, sia perché le sue dipendenze erano assai estese, sia perché l'abate era spesso chiamato ad organizzare la difesa contro i pirati. L'abbazia, trovandosi vicinissima al mare e quindi soggetta al pericolo di attacchi da questo lato, era munita di speciali fortificazioni. Sotto Enrico VII anche questo monastero venne dichiarato sciolto (1537) e la proprietà passò a privati. Quarr Abbey non provocò alcuna concentrazione di popolazione: Binstead, più antico dell'abbazia, è sempre rimasto un piccolo villaggio, e Fishbourne, che oggi è un nucleo e punto di approdo all'ingresso dell'estuario di Wootton, citato per la prima volta nel secolo XIV come proprietà dell'abbazia, è rimasto un semplice « hamlet » fino all'epoca moderna.

Altre case religiose esistettero nell'isola, ma tutte di poca importanza: a St. Helens un priorato cluniacense fu fondato forse poco dopo la conquista; ad Appuldurcombe esisteva un priorato di origine straniera, dipendente da un'abbazia normanna; altri di cui si ha notizia erano Burton Oratory, Priory of St. Cross, Church House. In complesso, abbazie e conventi non diedero origine ad alcun nuovo centro, né influenzarono in modo vistoso la distribuzione della popolazione; forse nella sola Carisbrooke la funzione di centro religioso fu presente nei secoli XI-XV, per la dipendenza di tante chiese dell'isola da quel priorato.

L'età di Enrico VIII vede sorgere sulle coste di Wight numerosi forti destinati alla sua difesa; il fatto riveste una certa importanza, poiché la popolazione, che fino allora si era tenuta lontana dalla costa per motivi di sicurezza, ebbe a disposizione un'efficace protezione contro le incursioni di pirati e di nemici.

Alcuni di questi forti costieri diventeranno i primi nuclei di future concentrazioni ed eviteranno lo spopolamento dell'isola in seguito alle devastazioni che i nemici vi compivano. Due si trovavano all'imbocco della Medina, dove sorgono ora le città di West e East Cowes: quello occidentale è rimasto in parte incorporato nell'attuale Cowes Castle, mentre quello orientale è stato distrutto dal mare. Sulla costa orientale il Sandham Castle, costruito intorno al 1540, presso il luogo dove il *Domesday Book* indicava un « manor » chiamato Sande, fu, accanto al Carisbrooke Castle, la fortezza più importante dell'isola, che respinse più volte gli attacchi francesi durante il sec. XVI. Sul luogo doveva nascere un villaggio, che poi è divenuto la città di Sandown. Pressappoco nello stesso periodo anche a Yarmouth, che aveva le prerogative di città dal 1135, fu edificato un forte all'ingresso del porto. In precedenza la città era stata bruciata dai Francesi due volte (1377 e 1524). Nel tratto di costa tra Yarmouth e i Needles, H.C. Englefield (op. cit.) ricorda il sito di due altri forti, chiamati « Carey's sconce » e « Worsley's tower ». Durante la guerra dei Cento Anni i Francesi avevano attaccato anche città poste nell'interno, sulla riva di estuari, come Newtown e la stessa Newport, allora semplicemente porto di Carisbrooke.

Tra il secolo XV e il XVI l'isola attraversò un periodo di spopolamento e di depauperamento dell'agricoltura, dovuto, sembra, non tanto a calamità naturali o a guerre, quanto alla dannosa conversione di terre coltivate in latifondi prevalentemente a pascolo; parecchi centri persero abitanti e alcuni villaggi scomparvero del tutto (11).

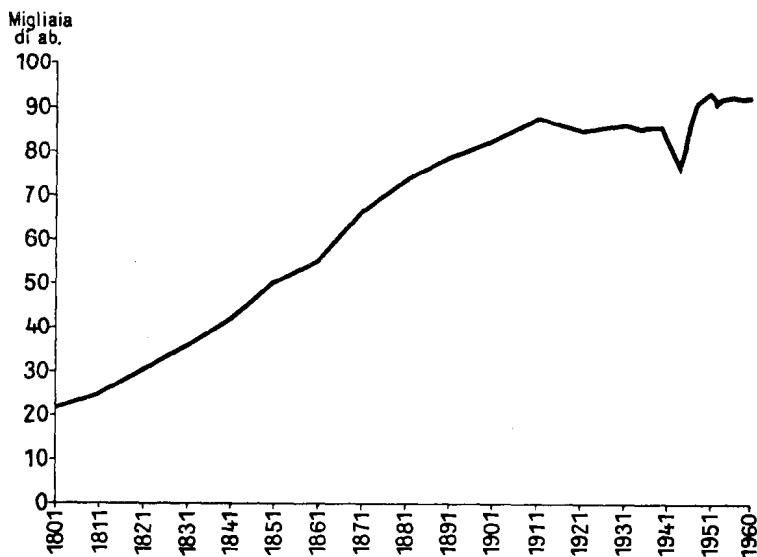
(11) Tra i provvedimenti presi dal governo inglese tra la fine del sec. XV e l'inizio del XVI contro la formazione dei latifondi, M. BERESFORD (*The lost villages of England*, Londra, 1954, pp. 445) ricorda una legge del 1488 emanata allo scopo di frenare lo spopolamento dei centri dell'isola: la causa del fenomeno era indicata nel costituirsi di latifondi e nella conversione di terre coltivate in pascoli, più profittevoli per i grandi proprietari terrieri. Lo spopolamento sarebbe risultato quanto mai dannoso allo Stato, perché la difesa sarebbe diminuita e l'isola avrebbe potuto divenire facile preda dei nemici. Circa settant'anni più tardi un resoconto ufficiale riferiva sulla presenza di antichi villaggi spopolati da tempo, e a spiegazione di tale fatto non si avanzava l'effetto deteriorante del latifondo e della pastorizia, ma il cambiamento della situazione economica della regione, insieme al declino del porto di Southampton, per cui molta gente emigrava a Londra e nelle Fiandre. Nel 1334 i registri delle tasse davano per l'isola di Wight 55 villaggi (molti non erano che fattorie) di cui 12 risultano ora scomparsi.

Durante l'età elisabettiana e il regno di Giacomo I l'isola attraversò, come il resto dell'Inghilterra, un periodo di tranquillità e di florida pace; numerose residenze signorili di campagna, come Yaverland Manor e Arreton Manor, risalgono a quell'epoca.

A Wight, nel castello di Carisbrooke, il re Carlo I rimase prigioniero per circa un anno (1647-48) nell'intervallo tra la sua prigionia ad Hampton Court e la sua condanna ed esecuzione.

Nei tempi moderni, l'avvenimento che ebbe maggior peso nella storia del popolamento dell'isola fu il fatto che la regina Vittoria la scelse come luogo di residenza estiva e nel 1845 vi fece costruire un palazzo, la Osborne House, in un ampio parco nei pressi di East Cowes. Qui la sovrana morì nel 1901.

In seguito alla preferenza dimostrata dalla regina Vittoria, Wight acquistò notorietà sempre crescente come località di residenza estiva e fin dalla metà del secolo scorso, man mano che la moda della villeggiatura al mare faceva nuovi proseliti, attrasse villeggianti e residenti di classe in quantità sempre maggiori, così che la struttura demografica ed economica, il volto stesso dell'isola



I. DI WIGHT: VARIAZIONI DELLA POPOLAZIONE NEL PERIODO 1801-1960
(popolazione residente stimata secondo i dati del Register General, dal Survey Report, op. cit. alla nota 12).

ne uscivano trasformati; dal 1851 al 1901 la popolazione residente è salita da 50.324 unità a 82.418 (popolazione residente stimata a metà anno secondo i dati del Register General), con un aumento medio di 641 individui l'anno.

Variazioni demografiche recenti. — Dal 1901 al 1960 la popolazione residente è salita a 92.809; l'incremento medio annuo è stato solo di 173 unità (12). Il diagramma inserito nella pagina precedente mostra la curva della variazione totale della popolazione dell'isola dal 1801 al 1960 (13).

La curva sale in modo uniforme fino al 1914, quando il totale degli abitanti supera le 90.000 unità; lo scoppio della prima guerra mondiale provoca una brusca caduta, di oltre 10.000 unità, ma al termine del conflitto si risale intorno agli 88.000 ab., per poi scendere a 85-86.000, livello che persiste fino all'inizio della seconda guerra mondiale. Il secondo dopoguerra provoca immediatamente una ripresa, particolarmente intensa negli anni 1947-49, allorché si supera abbondantemente la cifra anteguerra (92.640 ab. nel 1948). Un leggero declino comincia ad affacciarsi nel 1950; nel 1952 i dati denunciano una brusca diminuzione che però, secondo i funzionari del County Council, è solo apparente, perché dovuta ad una correzione apportata al dato della popolazione residente stimata sulla base della cifra relativa alla popolazione censita nel 1951. A parte questo, la curva si mantiene allo stesso livello fino al 1960. In confronto con l'incremento demografico del Regno Unito nello stesso periodo, quello di Wight è stato nettamente più rapido durante la seconda metà del secolo scorso, ma nel periodo tra le due guerre, mentre la popolazione inglese continuava ad aumentare, quella di Wight rimaneva stazionaria.

L'incremento naturale non è mai stato molto forte, tuttavia costituisce il principale fattore dell'aumento registrato nel decennio 1921-1930, periodo in cui i movimenti migratori non ebbero molto peso. Nel decennio seguente, invece, è l'immigrazione che

(12) I dati sulla situazione demografica sono stati tratti da: ISLE OF WIGHT COUNTY COUNCIL, *Survey Report. Part I; The county*, Newport, I.W., 1952.

(13) Il diagramma è stato costruito con dati decennali fino al 1931, annuali dal 1931 in poi.

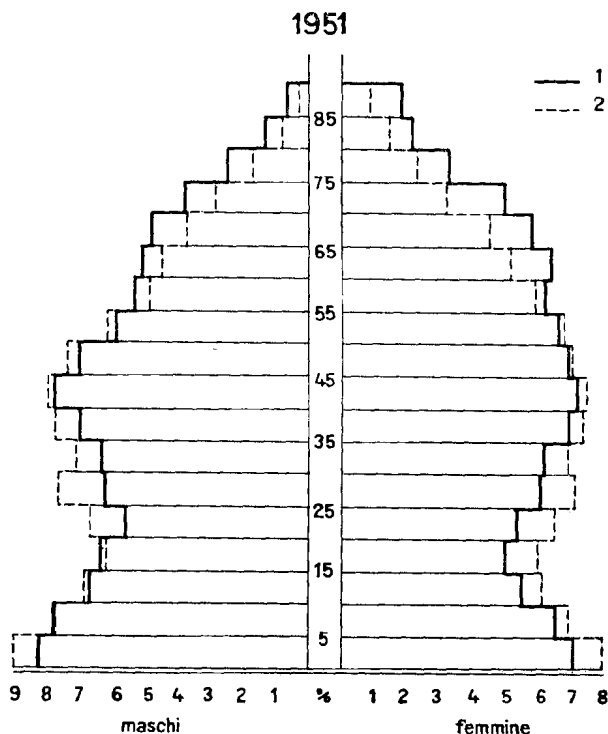
mantiene stabile il livello della popolazione, che altrimenti diminuirebbe per il graduale ma netto prevalere delle morti sulle nascite. La fine del secondo conflitto mondiale dà il via, come s'è detto, ad un periodo di grande vitalità demografica; l'improvviso balzo in alto della curva è dovuto non solo al rientro dei richiamati alle armi, ma anche all'aumento della natalità. Il fenomeno però è di breve durata e già nel 1950 si registra una nuova diminuzione della natalità, che continua uniformemente e lentamente fino al 1960. Nel periodo 1952-60 il rapporto nascite-morti si risolve in una perdita di 1250 unità. La variazione totale dà però un aumento di 895 unità; i 2145 individui che costituiscono la differenza provengono quindi dall'immigrazione.

Il movimento migratorio si risolve in un continuo regolare aumento dal 1952; solo gli anni 1958-59 hanno fatto registrare una leggera flessione in conseguenza di una crisi della locale industria di costruzioni aeronautiche e della partenza di un certo numero di lavoratori. Nel 1960 la crisi era superata e l'ascesa riprendeva con lo stesso ritmo. La bilancia dei movimenti migratori continua ad essere a favore di Wight nonostante che l'emigrazione verso l'isola maggiore sia notevole; infatti, se le bellezze naturali e il clima costituiscono buoni motivi d'attrazione per i forestieri, le scarse possibilità d'impiego e l'insicurezza delle occupazioni stagionali che offre il turismo sono motivi altrettanto validi perché gli indigeni vadano a stabilirsi altrove.

Il grafico alla pagina seguente, costruito sui dati del censimento del 1951, mostra la struttura della popolazione di Wight per età e per sesso, paragonata a quella dell'Inghilterra e Galles.

La percentuale di popolazione attiva (dai 20 ai 55 anni) è nettamente più bassa nell'isola, in conseguenza della forte emigrazione da parte dei giovani in cerca di lavoro. Oltre i 55 anni, il confronto è a favore di Wight; sempre nel 1951, il 15,6% degli abitanti dell'isola era sopra i 64 anni, mentre per l'intera Inghilterra e il Galles l'analoga percentuale era solo del 10,9%. La massa degli immigrati è dunque oltre i 55 anni ed è costituita da «retired», cioè, come è stato già detto, da persone ritiratesi dal lavoro che vengono a trascorrere qui la vecchiaia. La caratteristica della composizione demografica è una forte percentuale di popola-

zione inattiva e' troppo anziana per contribuire all'incremento naturale e inoltre lo squilibrio è aumentato dall'emigrazione di buona parte dell'elemento attivo. In conclusione, la bassa natalità è una conseguenza del tipo particolare di immigrazione; la stasi demografica in atto da circa un decennio a questa parte è effettivamente una diminuzione, mascherata dall'immigrazione.



I. DI WIGHT: POPOLAZIONE PER GRUPPI DI ETÀ'

(secondo i dati del locale County Council).

1, I. di Wight; 2, Inghilterra e Galles.

A dimostrazione di tale fatto si osserva che nel periodo 1931-51 l'aumento di popolazione (censita) è stato dell'8,1%, e contemporaneamente si è verificata una eccedenza delle morti sulle nascite del 0,1 per mille, mentre nell'intera Inghilterra l'incremento naturale è stato del 4,2 per mille.

Le variazioni demografiche ora accennate non si sono verificate con gli stessi caratteri né con la stessa intensità su tutto il territorio dell'isola; in alcuni distretti si è avuta la prevalenza delle nascite sulle morti; in altri, nei quali le morti hanno prevalso sulle nascite, la corrente immigratoria ha largamente compensato i vuoti.

La seguente tabella mostra la partecipazione dei vari distretti allo sviluppo demografico nel periodo 1952-60:

	Incr. nat.	migrazione	totale
Newport	- 424	+ 287	-137
Ryde	- 163	+ 411	+248
Cowes	+ 193	- 114	+ 79
Sandown-Shanklin . . .	- 556	+1300	+744
Ventnor	- 213	+ 14	-199
Distretto rurale	- 97	+ 257	+160
Wight	-1260	+2155	+ 895

L'unico distretto in attivo per quanto riguarda l'aumento naturale è quello di Cowes, dove la composizione della popolazione è più omogenea per le possibilità di lavoro offerte dalle industrie qui concentrate; questo è anche però l'unico distretto in cui la bilancia dei movimenti migratori è in passivo, in parte in conseguenza della crisi industriale già ricordata, e in parte a causa delle limitate possibilità di assorbimento delle nuove leve.

Il distretto in cui l'incremento totale è stato più forte è quello di Sandown-Shanklin, che comprende le due cittadine più in voga come stazioni di soggiorno; ma si osservi anche che, se si registra il più alto numero di immigranti, si ha anche una più accentuata prevalenza, sia in senso assoluto che relativo, delle morti sulle nascite, accompagnata da un'età media molto avanzata. Nel complesso, le zone preferite dagli immigranti sono, oltre alla costa della Sandown Bay, Ryde e il suo circondario e varie località del distretto rurale, con una spiccata preferenza per la punta occidentale, dove Freshwater si avvia a diventare una cittadina. Le zone che invece godono meno favore sono quella centrale di Newport, soprattutto a causa della lontananza dalle spiagge, e Ventnor, appartata sulla costa meridionale, che offre un tipo di

soggiorno tranquillo e signorile, ma anche più monotono e quindi meno adatto ai gusti delle masse.

Occupazione della popolazione. — Dalle *Occupation Tables* (14) relative all'isola di Wight, il 79,9% della popolazione maschile tra i 14 e i 64 anni di età risulta occupato. Per le donne la percentuale è del 26.

Nella tabella delle occupazioni le voci che registrano il maggior numero di addetti sono:

	donne	uomini
Agricoltura e foreste	316	3306
Industrie meccaniche	17	4161
Industrie del legno	45	1130
Edilizia e annessi	2	2215
Trasporti	285	2742
Commercio, finanze, assicurazioni . . .	1991	2679
Servizio personale (alberghi, ristoranti) .	4318	1818

Il settore più importante per l'occupazione maschile è l'industria meccanica, con una percentuale molto prossima a quella media nazionale. Ma il posto che questa industria detiene a Wight è comparativamente molto superiore, dato che essa occupa qui il 15,1% della popolazione attiva. Altri settori sono qui più sviluppati che nella Gran Bretagna: l'edilizia, i trasporti, il settore alberghiero, quest'ultimo l'unica importante risorsa per le lavoratrici. Accanto a queste attività di primaria importanza esistono poi molte altre piccole industrie, come fabbriche di laterizi, ceramiche, vetro, cemento, ecc.

L'industria meccanica consiste principalmente di due specialità: i cantieri navali e le costruzioni aeronautiche, entrambi localizzate a Cowes. Le altre industrie meccaniche ed elettriche impiegano complessivamente un numero di lavoratori molto minore, con la conseguenza che le eventuali crisi di queste due industrie principali provocano gravi contraccolpi nell'economia generale. Per esempio, l'industria di costruzioni aeronautiche ha attraversato

(14) GENERAL REGISTER OFFICE, *Census 1951. England and Wales. Occupation tables*, Londra, 1956.

una grave crisi nel 1958, delle cui conseguenze abbiamo già detto, perché il governo inglese aveva deciso di rinunciare ad alcuni tipi di aereo fabbricati dalla Saunders & Roe, la ditta costruttrice, che così vide i propri contratti non rinnovati. Nel 1961 il numero dei suoi dipendenti ha ricominciato a salire, avendo la ditta intrapreso la costruzione di elicotteri. Anche la seconda grande industria, quella delle costruzioni navali, in questi ultimi tempi ha perduto molto di importanza, per cause d'ordine generale; in questo campo si prospetta però la possibilità di specializzarsi nelle imbarcazioni da diporto, la cui richiesta è in continuo aumento. Esistono parecchie ditte specializzate nella fabbricazione di vele, cordami e accessori vari. Piccoli stabilimenti per la costruzione e riparazione di imbarcazioni leggere si trovano, oltre che a Cowes, anche in altre « harbour », come Bembridge e Yarmouth.

L'attuale politica del governo della contea è di favorire l'impianto di nuove industrie, di genere diverso, e di attrarre industriali nell'isola con un'opportuna propaganda, prospettando il vantaggio di avere manodopera locale, anche specializzata, poiché a Wight esiste un Istituto tecnico, e con privilegi economici, magari anche costruendo locali da affittare alle nuove ditte. Sono recentemente sorti stabilimenti per la manifattura di paralumi, refrigeratori, radar (Decca), apparecchi elettrici (Ronson), ceramiche, ecc. Si spera così, e in parte si è ottenuto, di procurare un numero sufficiente di posti di lavoro ai giovani, affinché domani non siano costretti a lasciare l'isola, e di dare una certa varietà al settore industriale, con la conseguenza di una maggiore stabilità e sicurezza dell'economia (15).

L'agricoltura viene dopo l'industria meccanica per numero di occupati, ed ha in tempi recenti perduto molta manodopera a vantaggio di questa (16).

La superficie coltivata è di circa 26.000 ha., le aziende agricole sono 896 (1961), con una estensione media di 30 ha. La principale

(15) *Island unemployment problem*, in « I. of Wight County Press », 24 dic. 1960.

(16) Per l'agricoltura vedi: WILLATTS E. C., STAMP L. D., *The land of Britain. The report on the Land Utilization Survey of Britain. Part 90. Hampshire (Isle of Wight)*. Londra, 1940; PECORA A., *Inseidamento e dimora rurale nell'isola di Wight (Inghilterra)*, in « Studi geografici pubbl. in onore del Prof. R. Blasutti », suppl. a « Riv. Geogr. It. », 1958, pp. 229-240.

attività consiste nell'allevamento dei bovini (oltre alle aree coltivate a piante da foraggio si hanno 4000 ha. di pascoli, che si estendono soprattutto sulle colline e nei terreni bassi e umidi presso gli estuari; per aumentare la produzione del foraggio parecchia terra è stata convertita da arativo in prato permanente). Lo scopo dell'allevamento è non tanto la produzione di carne, quanto quella dei latticini, che vengono esportati nell'isola maggiore e sono molto pregiati. Si allevano anche ovini e animali da cortile.

Quasi la metà dell'arativo è occupata da cereali, grano, avena e orzo, in rotazione con piante da foraggio. L'orticoltura non è molto diffusa, anche a causa della scarsità della manodopera, che preferisce andare a lavorare in città; i prodotti ortofrutticoli vengono in parte esportati in Gran Bretagna, ma i costi di spedizione costituiscono un grave ostacolo ad un ulteriore sviluppo di questo settore, che troverebbe invece condizioni climatiche vantaggiose.

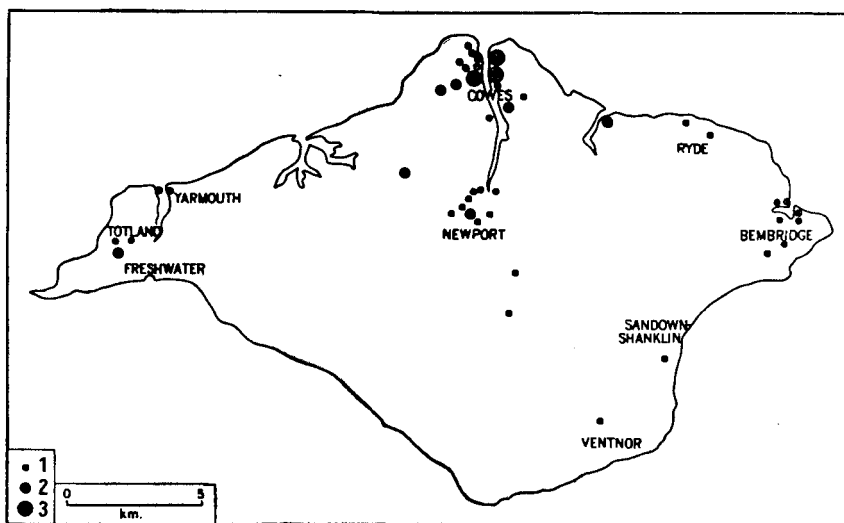
La localizzazione delle attività agricole è condizionata dal fattore pedologico: la regione terziaria del nord ha larghe estensioni di terreni argillosi mal drenati, che sono coperti da pascoli e boschi, e paludi salmastre che orlano gli estuari; vi prevale quindi l'allevamento; le colline calcaree centrali e meridionali offrono pascoli magri per bovini e ovini; i terreni migliori si trovano nella conca centrale, dove all'allevamento si uniscono cerealicoltura e ortofrutticoltura.

Il centro delle attività legate all'agricoltura è Newport, dove si trovano quasi tutti i grossisti, le officine per macchine agricole, le centrali di raccolta del latte, le segherie, ecc., e dove si tengono mercati periodici di tale settore. I porti attraverso i quali avviene il movimento di prodotti agricoli sono quelli di Yarmouth, West Cowes, Newport e Fishbourne.

L'attività peschereccia era fino a poco tempo fa praticamente assente, e anche oggi la situazione non è molto mutata, dato che gli occupati in questo settore sono solo alcune decine. I battelli che affollano numerosi gli estuari sono quasi tutti imbarcazioni da diporto.

Nel 1960 i disoccupati erano circa il 5% della popolazione attiva; la cifra varia durante l'anno, a causa del lavoro stagionale

nel settore ricettivo: si calcola che nell'estate del 1960 gli uomini disoccupati fossero circa 350 e le donne 100, mentre nell'inverno dello stesso anno gli uomini erano 1200 e le donne 400. Gli uomini emigrano più delle donne, ed emigrano definitivamente; le donne spesso ritornano dopo due o tre anni e si accontentano di lavorare durante la stagione estiva. Per lo più gli uomini vanno a lavorare nelle fabbriche di automobili (Oxford, Luton) e le donne nei grandi magazzini della capitale.



I. DI WIGHT: DISTRIBUZIONE DELLE INDUSTRIE

(secondo i dati del locale County Council).

1, stabilimenti che impiegano meno di 50 persone; 2, id. da 50 a 500 persone; 3, id. oltre 500 persone.

La localizzazione delle industrie in due distretti, Cowes e Newport (a Ryde e altrove si è appena agli inizi), condiziona solo parzialmente la distribuzione della popolazione attiva; la maggior parte degli operai vive infatti nel distretto in cui lavora, ma ve ne sono anche molti che rifuggono dagli agglomerati urbani e preferiscono abitare in campagna o in riva al mare. Un'ottima rete stradale e trasporti frequenti permettono di raggiungere il posto di

lavoro senza troppo incomodo, e il lavoratore può, volendo, permettersi di vivere in una località di villeggiatura tutto l'anno. Si verifica quindi uno spostamento di lavoratori da un distretto ad un altro, da una città ad un'altra.

Ecco come avvengono gli spostamenti di unità lavorative secondo il censimento del 1951 (17) :

Cowes	+1170
Newport	+ 854
Ryde	-1055
Sandown-Shanklin	- 177
Ventnor	- 196
Distretto rurale	- 997

Cowes è il distretto più fortemente ricettivo, seguito da Newport, che richiama soprattutto gli impiegati nell'amministrazione civile e nel commercio; gli altri distretti sono tutti più o meno in perdita.

Distribuzione della popolazione e tipi di insediamento. — Non è possibile delineare una carta della distribuzione della popolazione secondo la distanza dal mare, poiché, come ho già avvertito, il censimento inglese dà la popolazione delle circoscrizioni e non dei singoli centri e nuclei. Comunque, in modo approssimativo si può affermare che nella fascia costiera, larga 1,5 km., vivono circa 50.000 persone (1951), cioè quasi i 2/3 della popolazione totale; sono compresi in questa fascia i centri di Yarmouth, quasi per intero le due Cowes, con il nucleo satellite di Gurnard, il grosso dell'abitato di Ryde, con Seaview, Bembridge, Sandown, Lake, Shanklin, Ventnor, con i sobborghi di Bonchurch e St. Lawrence, Freshwater, Wootton (in parte), Brighthstone, Niton (in parte) e i nuclei di Fishbourne, Binstead, St. Helens, Luccombe, Chale, Brook, Totland e Newtown.

Del rimanente terzo della popolazione, circa 20.000 ab. sono nella « parish » di Newport (quasi tutti concentrati nei centri di Newport e Carisbrooke), il resto è sparso nei villaggi dell'interno.

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

La concentrazione costiera è dunque molto forte; Newport costituisce un'eccezione solo in parte, perché, pur non essendo un centro costiero, è sempre in stretto rapporto col mare, trattandosi d'un porto d'estuario.

In base ad un criterio puramente topografico di stretta prossimità alla linea di costa, non tutti i nuclei ora elencati possono dirsi costieri, pur rientrando nella fascia di 1,5 km.: Newtown e Wootton non sono posti direttamente sul mare, ma si trovano sulla riva di estuari, Binstead è un po' nell'interno, e altrettanto si rileva per Niton; Chale, Brighstone e Brook sono anch'essi situati ad una certa distanza dalla linea di costa.

La classificazione dei centri e nuclei che segue è fatta non solo in base ad un criterio topografico di distanza dal mare, ma anche in base ad un criterio funzionale di dipendenza dell'insediamento dal mare per qualche attività.

Esistono tre categorie di insediamenti: 1) centri *costieri*; 2) centri *non costieri d'estuario*; 3) centri *interni*.

I centri del secondo gruppo sono tutti situati sulla riva di estuari e vi si esplicano attività connesse col mare; in alcuni casi, centri di questo tipo si sono trasformati in centri interni non connessi col mare (come Brading), o in centri costieri (come Freshwater) in seguito a cambiamenti verificatisi nell'ambiente naturale o in quello umano (18).

Osservazioni generali sulle coste dell'isola. — La popolazione costiera di Wight non è distribuita uniformemente lungo la costa, ma è concentrata in alcune aree dove esistono più favorevoli condizioni topografiche, climatiche, antropiche. Si è già fatto osservare come la costa nord e la costa sud differiscano profondamente tra loro sotto diversi riguardi: la portuosità, la vicinanza dell'isola maggiore, l'esposizione ai venti e alle correnti. Insenature vere e proprie, utilizzabili come porti, esistono solo lungo la costa settentrionale, ed è stato all'imbocco di tali insenature, o sulle rive interne delle medesime, che sono sorti

(18) Sull'insediamento umano nell'isola di Wight in generale è comparso un articolo di MANSIARD W., *Zur Siedlungsstruktur der Insel Wight*, in « *Pet. Mitt.* », Gotha, 1954, pp. 184-189.

tutti i centri importanti dell'isola, tranne le stazioni di soggiorno di recente sviluppo. La costa sud è invece importuosa, con soltanto larghi golii falcati orlati di spiagge sabbiose (ad eccezione della minuscola Freshwater Bay, dai bassi fondali rocciosi e con faraglioni); i torrenti della sezione meridionale non hanno valli sommerse nella parte terminale, ma formano delle piccole gole che si approfondiscono nel terreno all'improvviso, a versanti scoscesi e spesso rivestiti da una vegetazione lussureggiante. Le « chines », così vengono chiamate sul luogo queste vallecole, sono state in qualche caso utilizzate come vie per scendere al mare: così la Shanklin Chine costituiva il naturale sbocco a mare dei pescatori del villaggio di Shanklin, che sorgeva alla sua estremità interna; la Blackgang Chine era un tempo frequentata dai contrabbandieri, ai quali offriva un riparo prezioso in un tratto di costa altrimenti inospitale. Se pure un tempo potevano essere di qualche utilità, oggi queste vallecole non rivestono alcuna importanza, se non di attrattiva per i turisti. Oltre alla mancanza di insenature, anche le ampie estensioni di sabbie ai piedi della falesia costituiscono un ostacolo; per raggiungere dal mare Sandown, Shanklin e Ventnor è stato necessario costruire lunghi pontili.

Alle favorevoli condizioni topografiche la costa nord aggiunge l'incomparabile vantaggio di essere a poche miglia dalla costa della Gran Bretagna, da Southampton e Portsmouth, e di essere bagnata da due bracci di mare, il Solent e lo Spithead, che sono continuamente solcati da navi di tutti i tipi e di tutte le bandiere. Di tale vantaggio non gode invece la costa meridionale, che fino al secolo scorso era rimasta piuttosto segregata e non aveva visto sorgere centri costieri; anche oggi i passeggeri che vogliono raggiungere le spiagge meridionali vengono sbarcati sulla costa nord e proseguono per via di terra. Sotto questo riguardo, sulla stessa costa settentrionale esiste una differenza tra la sezione orientale e quella occidentale: sulla prima (mezz'ora di traghetto da Portsmouth) si è sviluppato il centro più popoloso dell'isola; sulla seconda, un po' in disparte rispetto alle vie più frequentate dai turisti, l'antico porto di Yarmouth non ha visto aumentare molto il suo traffico.

Ricordiamo anche che la costa più battuta dai venti è quella di sud-ovest, che per questa ragione è anche la più fredda e spo-

glia (19); il clima più dolce e riparato ha invece aiutato non poco la fortuna di Ventnor, sull'Undercliff, e di Sandown e Shanklin lungo il tratto di sud-est. Le diverse esigenze degli insediamenti turistici hanno sfruttato condizioni ambientali che in precedenza non avevano attratto l'uomo: le spiagge sabbiose e dolcemente digradanti della Sandown Bay, ideali per i bagni di mare, sono oggi il principale motivo della popolarità di questo distretto, come all'estremo occidentale dell'isola, attualmente l'area più popolosa del distretto rurale, la maggiore attrazione è costituita dalla presenza di un tratto di costa molto pittoresco.

Lungo la costa di sud-ovest le nebbie sono talvolta pericolose; tristemente famosa, sotto questo riguardo, è divenuta la Chale Bay, dove pure le tempeste sono frequenti. Esiste vicino a Chale, a Blackgang Chine, un piccolo museo che, tra le altre curiosità, raccoglie anche resti e fotografie di navi naufragate al largo di Chale, un paio delle quali italiane.

L'abrasione è intensa dovunque, ma in modo particolare lo è lungo la costa sud; lo testimoniano le robuste opere di protezione costruite a difesa della passeggiata a mare di Sandown, e le ripetute demolizioni del pontile di Ventnor ad opera del mare. Abbiamo già ricordato che alcuni forti costieri del tempo di Enrico VIII furono demoliti dal mare, come lo furono i resti romani di Gurnard e, quasi per intero, la chiesa dei cluniacensi di St. Helens.

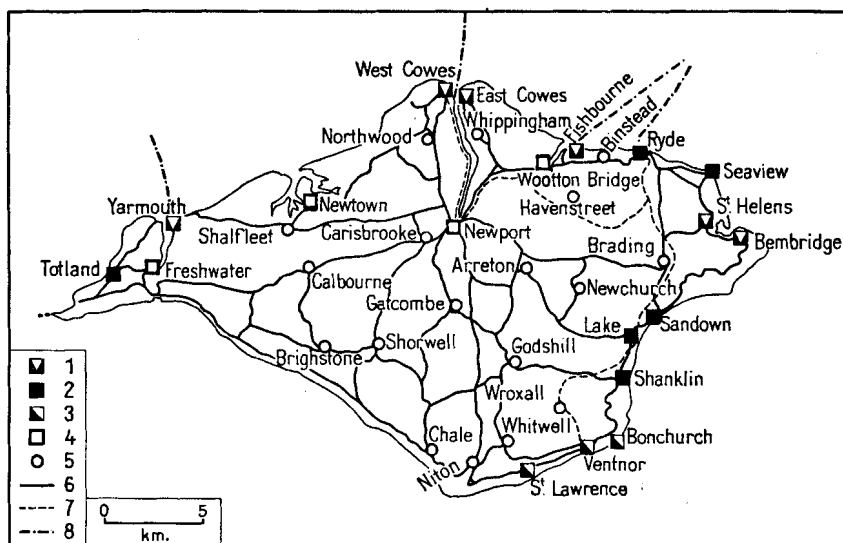
Intorno all'isola si ha marea semidiurna; la corrente di marea più potente proviene da ovest e ostacola fortemente l'accumulo lungo le spiagge occidentali. Tutti i porti dell'isola risentono favorevolmente dell'alta marea.

In conclusione, i settori costieri che hanno esercitato una più forte attrazione sull'insediamento umano sono stati, nell'ordine di importanza, quello settentrionale (specie la parte di nord-est), dove

(19) La morfologia eolica della costa nord è molto diversa da quella sud: lungo la prima predominano forme di deposito, dune e banchi di sabbia, al piedi della falesia o all'imbocco degli estuari (per es. le dune sul cordone all'imbocco della Yar orientale). Sulla seconda, specialmente sui tratti esposti al vento di sud-ovest, sono riconoscibili forme d'erosione su falesia formata da roccia tenera (Lower Greensand). Rocce vermicolate e lisclate si vedono a Cliff Terrace, presso Chale. Molti altri esempi si riscontrano in altre località: cfr. CESAR-FRANCK R., *Sur la présence de formes d'érosion éolienne à l'île de Wight (Hampshire)*, in « Comptes-rendus Ac. Sc. Paris », CLXIII, 2° sem., Jul.-Déc., 1916, pp. 517-520.

sono sorti centri portuali, industriali e turistici, quello orientale e quello meridionale (con tutto l'Undercliff), dove si sono sviluppate stazioni di soggiorno; la costa di sud-ovest è invece essenzialmente una costa di repulsione, sia per le condizioni climatiche e topografiche meno favorevoli che per la posizione appartata.

Classificazione dei centri e dei nuclei. — La prima distinzione che si impone è quella tra centri costieri e centri interni.



I. DI WIGHT: POSIZIONE TOPOGRAFICA DEI CENTRI E DEI NUCLEI.

1, centri e nuclei costieri d'estuario; 2, id. di pendio-ripiano; 3, id. di gradino di frana; 4, centri e nuclei non costieri d'estuario; 5, id. interni; 6, strade; 7, ferrovie; 8, traghetti.

La prima categoria comprende due tipi: a) centri di *pendio-ripiano costiero*, che può essere costituito da un gradino di frana (l'Undercliff), oppure dall'orlo smussato di una ripa e dal ripiano retrostante; b) centri situati all'*imbocco di un estuario*. Tra i centri non costieri si distinguono quelli *d'estuario*, che comunicano col mare per mezzo di questa via d'acqua, e quelli completamente

interni, cioè i villaggi agricoli sparsi per la pianura e situati in maggioranza ai piedi delle colline.

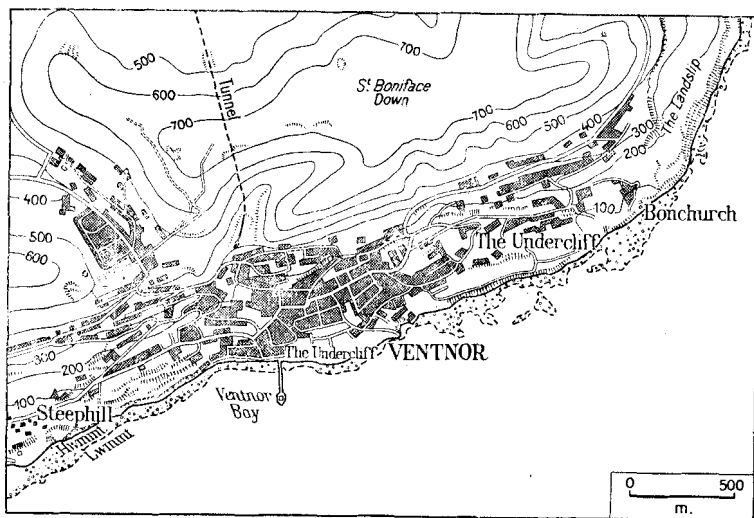
Centri di pendio-ripiano costiero. — Le particolari condizioni topografiche dell'Undercliff hanno dato una speciale fisionomia ai centri che vi sorgono, si da farne una categoria a parte, nell'ambito di questo gruppo, che chiameremo col nome di *centri di gradino di frana*. Sulla stretta e allungata fascia dell'Undercliff, una regione dalla topografia molto irregolare, dove acclivi pendii si alternano a terrazzi più o meno larghi, sorgono Ventnor, un centro importante, Bonchurch, un antico nucleo divenuto oggi un sobborgo di questa cittadina, St. Lawrence, un piccolo nucleo ormai allacciato a Ventnor, e Niton Undercliff, un prolungamento sul mare del centro interno di Niton.

Ventnor, capoluogo dell'omonimo distretto (6410 ab. nel 1961), è una cittadina moderna, sorta e sviluppata nella seconda metà del secolo scorso, una vera e propria città alberghiera, nata dal nulla o quasi, in cui la funzione di stazione di soggiorno conserva una posizione di primissimo piano anche attualmente.

C. Lockhart riferisce che Ventnor aveva ai suoi tempi circa 3000 ab. e che solo quarant'anni prima era formata da una mezza dozzina di « cottages » di pescatori; l'epoca vittoriana fu il periodo di maggior favore e incremento.

La posizione della cittadina, anche se non disgiunta da alcuni svantaggi, costituisce il più valido motivo d'attrazione: esposta a mezzogiorno, riparata dai venti freddi settentrionali dalle colline che sono alle sue spalle, le più alte dell'isola, Ventnor è ciò che gli inglesi chiamano una « sun trap », una trappola per il sole. La posizione riparata inoltre giova alla vegetazione, permettendo la vita a piante che altrimenti non vi potrebbero resistere e che aggiungono una nota di fresca bellezza ai giardini e ai dintorni della cittadina. A questo enorme vantaggio climatico il sito unisce qualche elemento sfavorevole: questo è il punto dell'isola più lontano dalla Gran Bretagna, appartato, fuori dalle linee di navigazione (si raggiunge normalmente per ferrovia o per strada); non esistono né un porto, né insenature riparate, e la spiaggia è piccola e ghiaiosa. Inoltre il terreno edificabile è limitato dalla presenza delle ripide colline retrostanti.

Ventnor sorge sulle terrazze della fascia di slittamento, ormai stabilizzata in questo tratto, ma che dà ancora segni di movimento poco fuori dall'abitato, nella zona chiamata « the Landslip ». Su questo terreno ineguale le case sorgono quasi a gradinata, così che l'insieme ha l'aspetto di un teatro, volto verso il sole e il mare. Le case, per lo più ville dell'età vittoriana, hanno un aspetto meri-



VENTNOR.

dionale, con grandi porte-finestre, vetrate, giardini. La pianta, molto interessante, è condizionata dalla topografia: l'abitato è allungato in direzione parallela alla costa e tende a crescere in questo senso, dato l'ostacolo delle alture; unica deviazione possibile è stata l'infiltrazione in una piccola valle che si addentra tra le colline, dove passa anche la strada per Newport. Le strade principali, dalla High Street (= il Corso) all'Esplanade, la passeggiata a mare (brevissima, a causa della mancanza di spazio adatto), sono parallele alla costa e sorgono su diversi piani, corrispondenti alle terrazze topografiche. Le strade secondarie, con funzione di congiungimento, sono trasversali, ripidissime, tutte curve (« zig-zag roads ») o sostituite da scalinate. L'unica strada importante diretta

trasversalmente è quella che conduce al molo, ricostruito nel 1955, dopo che il mare lo aveva più volte distrutto.

La città non ha industrie, al di fuori di quella turistica; le possibilità d'impiego sono poche e a carattere prevalentemente stagionale, così che la popolazione residente è costretta a spostarsi in altri distretti per lavorare.

Ventnor è meno frequentata di altre località di villeggiatura dell'isola, sia perché è la più appartata, sia perché è più tranquilla e senza grandi attrazioni per le folle. Il tono dei villeggianti che la frequentano è un po' decaduto rispetto all'età vittoriana; oggi i ricchi inglesi preferiscono le rive del Mediterraneo, più facili a raggiungersi di una volta; molte residenze vittoriane sono state convertite in pensioni o alberghi.

L'abitato di Ventnor è affiancato da due nuclei molto più antichi, che però non hanno avuto analogo sviluppo, St. Lawrence e Bonchurch. St. Lawrence, che prende nome dalla chiesa, sorta, si dice, nel 1197, intorno al 1780 (R. Worsley, op. cit.) consisteva di un gruppetto di case intorno alla chiesa e aveva appena 80 ab. Oggi l'abitato si è sviluppato longitudinalmente alla costa, sui due lati della strada dell'Undercliff, in mezzo al verde. E' quasi congiunto a Ventnor, che si va estendendo da questa parte, nonostante che il progredire delle costruzioni sia ostacolato dalla presenza del Parco e dell'area di proprietà del Royal National Hospital (un ospedale specializzato nella cura delle malattie di petto). Nel 1951 St. Lawrence aveva 851 ab.

Bonchurch, sita ad oriente di Ventnor, è ricordata già nel *Domesday Book* col nome di *Bonecirce*; la chiesa di S. Bonifacio, da cui il villaggio prende nome, fu costruita dai monaci benedettini approdati qui circa l'anno 1070. Ma forse l'insediamento era ancora più antico, poiché si dice che questa chiesa sia sorta sul luogo di una chiesa sassone dell'VIII secolo; intorno al 1780, Bonchurch aveva circa 100 ab. Oggi ne ha quasi 500, ed è un moderno sobborgo della vicina città, ricco di belle ville.

Infine, all'altra estremità dell'Undercliff si trova un nucleo che, senza essere completamente nuovo, in quanto sorge sul luogo dove si trovava un antico insediamento di pescatori, si sta sviluppando in una località di villeggiatura: è Lower Niton (o Niton

Undercliff), una filiazione della Niton posta nell'interno, a mezzo miglio di distanza, non più sull'Undercliff, ma oltre lo spartiacque. E' questo una specie di quartiere a mare dell'antico villaggio agricolo: la strada di collegamento è già quasi tutta fiancheggiata da costruzioni, e presto non ci sarà più soluzione di continuità tra il vecchio abitato e il nuovo. Lower Niton è ora formata da alcune ville, un albergo, un « Post Office »; verso il villaggio superiore ci sono un motel e un camping per « roulottes ». Fino al 1928 il nucleo era favorito dal fatto di essere sulla strada che da Ventnor va verso la parte occidentale dell'isola, senonché in quell'anno una frana di proporzioni gigantesche ha distrutto la strada e, dato che per l'instabilità del terreno sussisteva il pericolo di nuovi slittamenti, la nuova arteria fu deviata oltre le colline.

Veniamo ora ai centri di pendio-ripiano posti fuori dall'Undercliff; la situazione topografica di tali centri è mista, poiché l'abitato occupa il pendio che scende a mare, purché esso non sia tanto scosceso da impedire le costruzioni, e si estende anche sul ripiano, più o meno ondulato, che succede al pendio. Appartengono a questa categoria alcuni dei centri più importanti, come Ryde, sulla costa nord-est, e il complesso Sandown-Lake-Shanklin, sulla costa sud-est.

Ryde, il cui distretto nel 1961 ha raggiunto quasi i 20.000 ab., è, con Newport, uno dei due maggiori centri dell'isola; la sua fortuna è di data recente ed è dovuta principalmente al fatto che questo, come si è detto, è il punto dell'isola più vicino alla Gran Bretagna: in mezz'ora il traghetto raggiunge Portsmouth. Un altro motivo di richiamo è la presenza di una fascia sabbiosa e in lieve pendenza ai piedi della balza, ottima per i bagni, le « Ryde Sands », che a bassa marea rimangono scoperte per larghi tratti. Peraltro l'importunosità della costa è stata d'ostacolo allo sviluppo della città; prima della costruzione del pontile le navi non potevano accostare e i passeggeri e le merci venivano condotti a terra per mezzo di barche e di carri trainati da cavalli.

Dalla riva sabbiosa, dopo un breve tratto, il pendio sale abbastanza ripido fino al ripiano che costituisce il punto più elevato della città (45 m.s.m.), dove si innalza la All Saints Church. Data la particolare topografia, il villaggio che nel secolo scorso doveva

diventare la Ryde di oggi aveva la caratteristica di essere sdoppiato, formato cioè di un gruppo di case poste in basso, presso la battigia (Lower Ryde), e di uno posto in alto, sul ripiano (Upper Ryde).

Nel 1811 Ryde aveva 1601 ab.; sessant'anni dopo ne aveva 8000 (C. Lockhart, op. cit.). Nel 1866 divenne « parish », dopo aver fin'allora fatto parte della « parish » di Newchurch, che un tempo era un centro importante, la cui circoscrizione si allungava da nord a sud attraverso tutta l'isola. Non è questo l'unico caso, nell'isola, di un piccolo nucleo che sia cresciuto a dismisura in confronto al vecchio capoluogo agricolo, che invece è rimasto più o meno delle stesse dimensioni. L'evento più importante nella storia della città è stato la costruzione del pontile, lungo quasi 900 m., percorso anche da una tramvia e una ferrovia, al quale attracca il traghetto proveniente da Portsmouth. Quest'opera, inaugurata nel 1813, valorizzò il maggior vantaggio di Ryde, la vicinanza all'isola maggiore. Oggi Ryde dista dalla stazione londinese di Waterloo solo due ore e mezza di viaggio. Lo sviluppo del centro ricevette in quell'occasione un impulso fortissimo e la massima parte dell'abitato sorse dopo la costruzione del pontile.

Ryde ha una pianta massiccia e, nella parte centrale, piuttosto regolare, con strade che si incrociano perpendicolarmente; le strade più antiche e più importanti per traffico, per negozi, ecc., sono trasversali alla costa, mentre la direzione parallela alla costa è quella seguita dalle strade secondarie di collegamento; unica eccezione è la passeggiata a mare, l'Esplanade, moderna e piuttosto breve.

Ryde è attualmente il centro di maggior importanza di East Wight e si avvia a divenire la maggiore città dell'isola, in concorrenza con Newport; grazie alla sua posizione, è uno dei punti di transito obbligato e un centro commerciale, con i negozi più eleganti e meglio forniti dell'isola. Ma è anche una notevole stazione di soggiorno; perfettamente organizzata per accogliere e divertire i villeggianti, unisce alle altre attrazioni un famoso « carnevale », che viene tenuto nella prima settimana di settembre.

La città non ha praticamente industrie, ma qualche tentativo in questo senso si sta però facendo; il primo passo è stata l'aper-

tura di una fabbrica di cosmetici. Ryde ha infatti in comune con gli altri distretti il problema della disoccupazione, specialmente stagionale, che qui però è meno grave che altrove: se il numero assoluto dei residenti nel distretto che lavorano fuori dei confini distrettuali è il più alto della contea, in proporzione al totale degli abitanti è invece uno dei più bassi, segno che questo non è solo un centro alberghiero, ma una città funzionalmente complessa.

Le due strade a maggior volume di traffico che partono da Ryde sono quella che va verso Newport-Cowes e quella che conduce a Sandown-Shanklin-Ventnor; l'attuale espansione della città segue soprattutto queste due direzioni. Verso Newport, l'abitato di Ryde ha quasi raggiunto quello di Binstead, un antico nucleo rurale (il cui nome compare già nel *Domesday Book*) situato a 700-800 m. dalla costa, sul cui sviluppo ha influito favorevolmente la vicinanza della città, di cui costituisce oggi un sobborgo. Verso Sandown, oltrepassata la ferrovia, si stende su una collina l'area residenziale di Oakfield, ora unita col centro.

Anche Seaview, a 2-3 km. da Ryde, ha risentito vantaggio della vicinanza della città e si è sviluppato in un accogliente nucleo residenziale che è quasi un quartiere distaccato di Ryde.

Sandown, Lake e Shanklin, i tre centri contigui della costa di sud-est, appartengono alla categoria delle cittadine balneari, che da modesti villaggi abitati da agricoltori e pescatori si sono trasformate durante la seconda metà del secolo scorso in frequentate località di villeggiatura.

Il distretto urbano di Sandown-Shanklin è di costituzione molto recente: nel 1933 furono fusi insieme i due distretti urbani corrispondenti, formando una fascia costiera larga un paio di km. e lunga 9, allungata da una estremità all'altra della grande Sandown Bay, che comprende i tre centri anzidetti e i nuclei di Yaverland, Upper Hyde e Luccombe Village, per un totale di 12.683 ab. (1961).

La conformazione della costa è stata determinante per la localizzazione dei due villaggi che furono il primitivo nucleo di Sandown e Shanklin. L'ampia curva della Sandown Bay è orlata da una falesia che raggiunge la massima altezza sui promontori che limitano l'insenatura, il Culver Cliff a nord e la punta di Dun-

nose a sud, dove la scogliera strapiomba per 80-100 m., e va poi deprimendosi un poco nella parte centrale della baia, dove è alta 30-50 m. In due punti la falesia si interrompe: a Shanklin, dove è intaccata da una profonda « chine », all'estremità interna della quale è sorto l'antico villaggio, e tra Sandown e Yaverland, dove, per un tratto di circa mezzo km., si abbassa fino al livello del mare, in una zona piatta e umida, vicino al letto della Yar orientale. Fu su questa spiaggia, che costituiva un approdo indifeso, che nel 1540 Enrico VIII fece costruire il Sandham Castle, poi demolito dal mare e ricostruito sotto Carlo I. Il nome « Sande » ricorre nel *Domesday Book* a testimonianza di un insediamento antico, che però non doveva essere nulla di più di un « hamlet ». Nella mappa del Taylor (del 1759, da H.C. Englefield, op. cit.), compaiono il castello e un gruppetto di poche case poste lontano dalla spiaggia. Sembra che, a somiglianza di Ryde, anche Sandown fosse formata da due nuclei, uno posto in basso, sulla riva del mare, e uno in alto che comprendeva anche la chiesa. All'epoca di Worsley (1781) il villaggio faceva parte della « parish » di Brading. Shanklin era in passato più importante di Sandown: il suo nome ricorre per la prima volta nel *Domesday Book* e deriva (Kökeritz, op. cit.), da « chine », la vallecola in cui la discesa a mare si faceva con l'aiuto di una scalinata. Worsley riferisce che ai suoi tempi Shanklin aveva un centinaio di ab., e costituiva « parish », anche se la chiesa dipendeva da quella di Bonchurch.

La situazione topografica dei due centri è naturalmente molto diversa oggi, data l'estensione raggiunta; la Shanklin moderna si è sviluppata sul ripiano della falesia e su'un breve tratto di pendio, a nord del nucleo antico, mentre Sandown si è estesa a sud dell'antica fortezza, dato che a settentrione di questa si opponevano le bassure paludose di Yaverland, così che le due città tendono ad espandersi l'una verso l'altra. Tra esse sorge Lake, un tempo impropriamente chiamata Lake-on-sea, ma che in realtà non giunge ad affacciarsi sul mare; è un agglomerato di circa 3000 ab., che si è sviluppato soprattutto a partire dal primo dopoguerra. I tre centri sono allacciati da una strada interna, lungo la quale le costruzioni si fanno sempre più fitte, cosicché non è lontano il giorno in cui essi formeranno un'unica conurbazione.

Sandown e Shanklin hanno entrambe un pontile (usato da battelli non di linea, dato che nessuna delle due è collegata regolarmente via mare con l'isola maggiore) ed una passeggiata a mare costruita ai piedi della falesia. La parte centrale e settentrionale di Sandown occupa il pendio che scende gradualmente verso il mare, mentre la parte meridionale si stende sul ripiano ed è separata dal mare dalla balza che sale a 30-50 m. d'altezza; la High Street, la strada principale, collega la parte alta alla parte bassa ed è diretta obliquamente alla costa.

La topografia di Shanklin è alquanto complessa: qui la falesia, a parte la « chine », è un muro precipite che una sola strada riesce a superare, collegando la città alla passeggiata a mare, ai piedi della balza; in altri punti il collegamento avviene per mezzo di un ascensore e di un sentiero che prosegue in una gradinata. La maggior parte dell'abitato si trova sul ripiano e sulle ondulazioni interne, ed ha una pianta piuttosto irregolare. La direzione delle strade principali è parallela alla costa; tra queste la più importante è quella che attraversa la città proveniente da Sandown e diretta a Ventnor. Verso Sandown, oltre che verso l'interno, si va espandendo la parte nuova; verso sud lo spazio è limitato, poiché sono vicini i rilievi meridionali. Il congiungimento con Sandown non sta avvenendo precisamente sulla costa, dato che l'orlo della falesia è occupato da un parco pubblico, ma un po' più nell'interno, attraverso Lake. Quest'ultima a rigore potrebbe non essere classificata tra i centri costieri, poiché non si affaccia sul mare, ma in pratica la distanza dalla riva è brevissima, ed anche dal punto di vista funzionale Lake fa parte del complesso di Sandown e Shanklin; per la sua posizione poco fortunata come località di villeggiatura, essa ha un'importanza secondaria rispetto alle due città meglio situate.

Il distretto di Sandown-Shanklin non ha altra risorsa economica oltre al turismo: e di conseguenza è anche quello in cui il numero di residenti impiegati altrove è proporzionalmente più alto. A causa della forte immigrazione, costituita però da elementi inattivi, la popolazione è in aumento e le cittadine, specie Sandown, sono in piena espansione; nel decennio 1951-61 il numero di abi-

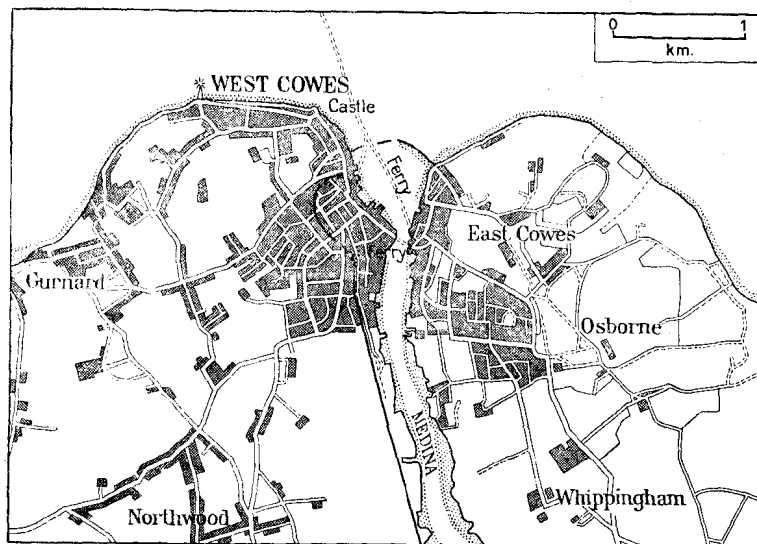
tanti è cresciuto del 12,4%, l'incremento più alto registrato nell'isola.

Le due città, pur essendo vicinissime, sono alquanto diverse: Sandown, che è un po' più grande, è più popolare e ricca di attrazioni e di movimento; Shanklin ha un aspetto più signorile e riservato: le sue attrattive più celebrate sono l'Old Village, le cui case dal tetto di paglia sembrano uscite da una vecchia stampa, e la verdeggiante « chine », con i giardini che la circondano. Il quartiere intorno alla « chine » è quello più elegante e tranquillo, con le sue vecchie ville circondate da parchi. Anche Shanklin ha subito una trasformazione analoga a quella di Ventnor: alcune ville sono state convertite in alberghi e i villeggianti, accresciuti nel numero, sono decaduti nella qualità.

Il nucleo residenziale di Totland, sulla punta occidentale di Wight, è un insediamento costiero di solo ripiano, poiché si estende piuttosto verso l'interno e soltanto poche case si affacciano sull'orlo della falesia, alta una ventina di m. La costa si incurva formando una piccola insenatura, la Totland Bay; esiste un piccolo molo usato da imbarcazioni da diporto. Totland è un altro prodotto dei tempi moderni; essa ha raggiunto, nel 1951, i 1600 ab. Non ha una pianta regolare, e le costruzioni si sono semplicemente giustapposte le une alle altre. Tutta la zona di West Wight attraversa un periodo di grande favore, sia da parte dei semplici turisti come di coloro che vengono a stabilirsi nell'isola; le abitazioni private e i vari tipi di attrezzatura ricettiva sono quindi in aumento: già non esiste più una netta separazione tra l'abitato di Totland e quelli adiacenti di Freshwater, Colwell Bay, Norton-green, e presto essi si fonderanno in un unico agglomerato.

Centri costieri all'imbocco di estuario. — I centri di questo tipo sono tutti situati sulla costa nord, all'inizio degli estuari formatisi con la sommersione di parte delle valli degli antichi affluenti del Solent. Ad eccezione di Yarmouth, nominata già nel *Domesday Book*, gli altri non sono tra gli insediamenti più antichi, quando si preferiva raccogliersi nell'interno, per motivi di difesa, ma appartengono tuttavia ad epoche anteriori a quella moderna. Dei cinque estuari esistenti, quattro hanno dei centri, o dei nuclei, alla imboccatura: le due Cowes alla foce

della Medina, Yarmouth della Western Yar, Bembridge e St. Helens della Eastern Yar, Fishbourne allo sbocco del Wootton Creek.



WEST E EAST COWES.

West e East Cowes (20) costituiscono una coppia di centri fronteggiantsi da una riva all'altra della foce della Medina. Si ritiene comunemente che il nome derivi dai due « cows », o forti, fatti costruire da Enrico VIII nel 1593; dei due, quello occidentale era più grande e una parte della costruzione sussiste ancora, incorporata nel castello sede del famoso Royal Yacht Squadron. Il secondo fortino è stato distrutto dal mare e se ne è dimenticato il sito esatto. Le due cittadine erano un tempo comprese nel territorio di « parish » che avevano come capoluogo due villaggi agricoli dell'interno, Northwood, per West Cowes, e Whippingham, per East Cowes, che hanno avuto sviluppo molto esiguo. R. Worsley riferisce che West Cowes ai suoi tempi aveva circa 2000 ab. ed era già un porto frequentato; East Cowes aveva 300 ab. Nel 1961 il

(20) ISLE OF WIGHT COUNTY COUNCIL, *Survey Report. Part II. Cowes*, Newport, I.W., 1952.

distretto ha raggiunto quasi 17.000 ab., con una densità che è la più alta dell'isola dopo quella di Sandown-Shanklin.

La conformazione del terreno su cui sorge West Cowes è alquanto varia: ad una stretta striscia al livello del mare succede un pendio più o meno ripido che conduce al ripiano ondulato a 40-50 m.s.m. che forma la massiccia sporgenza settentrionale dell'isola. La pianta del nucleo centrale della città è essenzialmente longitudinale; l'arteria principale, la High Street, si allunga parallelamente alla riva, quasi al livello del mare. La parte antica di Cowes è lungo la riva della Medina, tra Cowes Castle e il Floating Bridge: è il quartiere del porto, l'area commerciale, e comprende anche una parte dell'area industriale, situata pure lungo il fiume. Cowes è un centro funzionalmente composito: porto, centro industriale, centro di sport nautici; la differenziazione della sua pianta corrisponde alla pluralità delle funzioni. L'area residenziale sorge in parte sul pendio e in parte sul ripiano, lungo le strade verso Newport e verso Gurnard. Il centro è un po' sovraffollato, specie intorno al porto e alla High Street; la tendenza attuale è di decentralizzare sia le residenze che le industrie. Ai complessi industriali è stata riservata la zona lungo il fiume, ma qualche stabilimento sorge anche nell'interno (come quello della Decca Radar a Northwood). Quanto alle abitazioni, la gente preferisce ora sfuggire il centro affollato e rumoroso e vivere in zone spaziose e verdi, anche se ciò significa viaggiare per raggiungere il posto di lavoro. Si sono così creati i nuclei satelliti di Northwood (l'antico capoluogo della « parish ») e Gurnard. Quest'ultimo, situato sulla costa, in un punto riparato dal vento e adatto ai bagni, è anche un po' la spiaggia di Cowes; ville eleganti si alternano a « cottages » di tipo economico e a villaggi di « roulottes » e non mancano dei negozi e luoghi di culto. I collegamenti con Cowes sono frequenti.

East Cowes è, in formato ridotto, la gemella di West Cowes; la situazione topografica è la medesima ed anche la pianta è molto simile. Il quartiere industriale è situato in basso, lungo il fiume. Sui pendii dell'antica falesia si trova l'area residenziale. Il collegamento tra le due Cowes avviene per mezzo del Floating Bridge, un piccolo traghetto che fa la spola tra le due rive della Medina nel punto in cui termina la parte più svasata dell'estua-

rio. Si è studiato più volte il problema della costruzione di un ponte, ma la soluzione non sembra semplice, dato l'ostacolo della costituzione geologica sfavorevole delle due rive e del traffico fluviale verso Newport.

Cowes è il principale porto dell'isola: può ospitare navi fino a 1500 tonn. e possiede l'attrezzatura necessaria per il carico e lo scarico delle merci. E' un porto che utilizza la marea, la cui altezza varia, in media, da m. 3,7 (maree vive) a m. 2,8 (maree morte). A bassa marea la profondità del canale d'ingresso è di poco più di 2,5 m. Circa 2000 battelli mercantili ogni anno utilizzano questo porto, che è anche usato regolarmente dal traghetto di collegamento con Southampton. Cowes è poi famosa per essere un centro frequentatissimo di sport nautici. Attorno a questa tradizione ruota tutto un mondo: dalle ditte specializzate nella costruzione e riparazione di imbarcazioni da competizione e da diporto, alle fabbriche di vele, cordami e accessori vari, ai negozi forniti di ogni articolo necessario allo sportivo, ai numerosi club che raccolgono gli appassionati di questo sport.

Yarmouth (21) è situata all'imbocco del basso e fangoso estuario della Western Yar, su una specie di tozzo promontorio della riva destra. Un tempo la Yar era meno interrata e un suo ramo, oggi asciutto, si allungava verso oriente, così che la città era per tre parti circondata dalle acque.

La città di Yarmouth è molto antica, anzi è la più antica città dell'isola, dato che la prima « charter » le fu concessa da Baldwin de Redvers nel 1135. Il nome, nella forma *Eremue* o *Eremud*, compare già nel *Domesday Book*. Questa parte dell'isola è la più vicina alla Gran Bretagna, e poiché il braccio di mare interposto è una delle due porte di accesso alle acque di Southampton, è comprensibile come la difesa delle due rive sia sempre stata particolarmente curata; Yarmouth, infatti, è stata in passato uno dei punti forti della difesa costiera. Assalita e saccheggiata due volte dai Francesi durante i secoli XIV e XVI, sotto Enrico VIII fu munita di una fortezza, che ha avuto una guarnigione fino al 1885 e che, con molte riparazioni e aggiunte, esiste ancor oggi. Per mol-

(21) COLE A. G., *Yarmouth, Isle of Wight, Newport, I.W.*, 1948.

to tempo la città fu la sede del governatore dell'isola e fino al 1832 ebbe due rappresentanti al Parlamento. Il XIX secolo vide la progressiva decadenza di Yarmouth, che nel 1891 cessò di essere un « borough »; verso la metà del secolo scorso la città aveva 570 ab., nel 1948 ne aveva 850, nel 1951, 953. Ci sono vari motivi che spiegano questo scarso sviluppo: la posizione della città è meno favorevole di quella di altri centri di Wight, poiché il tratto di costa antistante è fuori delle grandi linee di traffico. Secondariamente Yarmouth non poteva competere con Cowes per il traffico portuale, né esistono belle spiagge per attrarre i turisti. L'estuario si è progressivamente interrato e il porto è piccolo e con acque poco profonde. Nella seconda metà del secolo scorso furono eseguite opere notevoli per migliorare il porto e le comunicazioni: un molo, un frangiflutti all'imbocco dell'estuario, un ponte attraverso la Yar. Il traffico è aumentato con l'inizio del servizio di navi-traghetto per Lymington, per trasporto di veicoli e passeggeri. La più importante attività portuale è il movimento degli yacht (fino a 140 posti), e si prevede un ulteriore aumento di tale settore.

Oltre che motivi di difesa, la superficie del promontorio su cui la città fu fondata ha fatto sì che l'abitato si mantenesse sempre molto compatto e lo spazio fosse sfruttato intensamente. L'unica direzione possibile per lo sviluppo del centro è verso est, lungo la strada per Cowes, ai lati della quale è sorto il quartiere moderno. Una conseguenza della ristrettezza di spazio è stata la formazione di un quartiere residenziale distaccato, quello di Norton, che si estende sull'altra riva della Yar, di fronte a Yarmouth.

Tra il 1931 e il 1951 la « parish » di Yarmouth è stata la meno vitale di West Wight: la sua popolazione è aumentata del 9%, mentre Freshwater ha avuto un incremento del 18% e Totland del 17%.

Oggi, passata in secondo piano la sua posizione strategica e in netta inferiorità come porto in confronto a Cowes e a Newport, rimane a Yarmouth la funzione di collegamento della Gran Bretagna con West Wight. Il movimento turistico non è molto sviluppato; si cerca di attrarre visitatori col migliorare la ricettività per le

piccole imbarcazioni, venendo incontro al crescente favore di cui godono gli sport nautici.

Il piccolo centro di Bembridge, di quasi 2000 ab., si trova all'estremità orientale dell'isola, all'imbocco dell'estuario della Eastern Yar. Il nucleo più antico è sulla riva dell'« harbour », mentre la parte moderna è situata quasi per intero sul ripiano bordato da falesia che costituisce il promontorio. Bembridge è oggi soprattutto un centro residenziale, di cui parte degli abitanti lavorano a Newport, Ryde o altrove; le attività locali consistono in alcuni piccoli cantieri per la costruzione e riparazione di imbarcazioni, che sorgono tutt'intorno alla baia, in una fabbrica di ceramiche e in uno stabilimento di costruzioni aeronautiche con annesso un piccolo aeroporto. Tale stabilimento in questi ultimi anni ha acquistato notorietà internazionale perché la ditta proprietaria vi ha iniziato la costruzione di un nuovo tipo di veicolo, per ora chiamato « cushioncraft », ancora allo stadio sperimentale, ma che si dice destinato a grandi sviluppi (22). L'aeroporto è usato anche per voli turistici e, saltuariamente, anche per il trasporto passeggeri da e per la terraferma.

L'estuario sulle cui rive sorge Bembridge ha nome Brading Harbour (23), dal villaggio di Brading che è situato nell'interno a quasi 3 km. di distanza, perché un tempo esso si estendeva quasi fin sotto Brading, che era raggiungibile via mare e aveva persino un porto; in seguito all'interramento e poi alla bonifica della maggior parte dell'estuario, Brading si è trovata trasformata da centro marittimo in centro interno. Il centro, probabilmente uno degli insediamenti degli Juti posti all'estremità interna di un'insegnatura, era sempre stato un porto, ma il progressivo interrarsi della baia e il crescente tonnellaggio dei battelli avevano fortemente diminuito il traffico marittimo; tuttavia fino alla metà del

(22) Il « cushioncraft » è stato recentemente presentato al pubblico italiano dalla Televisione. Si tratta di un tipo di veicolo tra l'aereo e l'automobile, che si sposta su un cuscino d'aria espulsa con violenza dalla parte inferiore della macchina che lo mantiene ad un'altezza di circa 1 m. da terra, col grande vantaggio che il tipo di fondo cesserebbe di avere importanza e l'apparecchio potrebbe muoversi indifferente sulla terra come sull'acqua.

(23) *Brading Haven (a field study for schools by Geographers of the King's College)*, Londra, 1955-56.

secolo scorso il porto, di cui resta tuttora un molo in mezzo alla campagna, era ancora in funzione e battelli di 20-30 tonn. potevano attraccarvi.

La bonifica, tentata più volte e completata tra il 1874 e il 1882, non fece altro che concludere un lungo processo di decadimento. La parte più interna dell'estuario, divenuta una palude, fu isolata dal resto con una diga, percorsa da una strada, e prosciugata. Il corso della Yar venne canalizzato per lungo tratto. La baia, così ridotta, sembrò riprendere vita, grazie al collegamento con naviglietto con Hayling in Gran Bretagna e a quello ferroviario con la rete dell'isola. Il porto veniva usato soprattutto per lo scarico di carbone e di materiale vario occorrente alle ferrovie. Intanto però la concorrenza di Ryde nella funzione di porto di East Wight si faceva più forte e il decadimento del porto della Brading Harbour continuò inarrestabile; il naviglietto venne abolito, il traffico diminuì sempre più, anche in conseguenza della riduzione delle linee ferroviarie dell'isola, finché, nel 1952, anche il tronco ferroviario di collegamento venne abbandonato. Brading era stata definitivamente isolata dal mare e dalla posizione di primato nella parte orientale di Wight era ridotta a poco più di un villaggio. Le terre ricavate dalla bonifica, sempre molto umide, sono adatte solo al pascolo. Nel tratto di estuario residuo il processo di interrimento prosegue, perché la manutenzione non viene curata adeguatamente. L'avvenire del porto, che può ospitare battelli fino a 250 tonn., è riposto nell'incremento del traffico degli yacht, che trova una buona premessa nell'esistenza di officine specializzate.

Sulle rive della Brading Harbour si trova anche il piccolo nucleo di St. Helens, la cui attribuzione alla categoria degli insediamenti costieri d'estuario è un po' incerta, perché la posizione è intermedia tra quella di un insediamento costiero e quella di un centro interno d'estuario.

L'abitato di St. Helens sorse presso un priorato cluniacense dell'XI secolo, del quale resta una torre della chiesa sulla riva del mare, la sola parte risparmiata dalla violenza delle onde. R. Worley riferisce che St. Helens aveva ai suoi tempi 200 ab. Oggi ne ha quasi 900, ed è soprattutto un centro residenziale, con una buona parte della popolazione che lavora altrove e molti « retired ».

St. Helens si affaccia sull'estuario, dove esiste una banchina che ai tempi di Worsley veniva ancora usata per lo sbarco di provvigioni; oggi vi si ancorano pochi battelli e nei pressi si trovano anche alcune officine per riparazione di imbarcazioni. L'abitato è per la maggior parte in posizione rialzata, disposto sui quattro lati del « green », uno spiazzo verde centrale. Esiste anche una piccola spiaggia con qualche attrezzatura balneare, lungo la penisola dunosa che chiude una parte dell'estuario. Al largo è visibile il St. Helens Fort, che è quasi una propaggine della terraferma; è una delle fortezze impiantate sui bassi fondali dello Spithead, a difesa delle acque di Southampton e di Portsmouth.

Infine tra gli insediamenti di questa categoria ricordiamo il piccolo nucleo di Fishbourne, posto all'ingresso del Wootton Creek, un estuario di secondaria importanza, lungo appena 2,5 km. (ad alta marea) e dalle acque poco profonde. Fishbourne è attualmente un nucleo residenziale di circa 350 ab. (1959), di tono piuttosto signorile e in via di ulteriore espansione. Si giova della vicinanza di Ryde, anche perché, essendo l'insenatura più vicina a questa città, la sua baia viene usata sempre più spesso per il ricovero delle imbarcazioni da diporto. Recentemente è stata costruita una banchina per l'attracco della nave-traghetto che collega regolarmente Fishbourne con Portsmouth per il trasporto di veicoli. Mancano ancora i negozi. Sul luogo non è mai esistito un villaggio vero e proprio, e solo nel secolo XIV si ricorda un « hamlet » di questo nome di proprietà della vicina abbazia di Quarr.

Centri non costieri d'estuario. — Gli insediamenti di questo tipo sono situati sulla riva di estuari, in genere all'estremità interna del canale. Appartengono a questo gruppo Newport, Newtown e Wootton Bridge; inoltre anche Shalfleet, Havenstreet e la parte antica di Freshwater erano in origine sulla riva di estuari, che col tempo si sono insabbiati. Anche Brading, che abbiamo ricordato facendo la storia della sua « harbour », faceva parte di questa categoria.

Newport (24), il capoluogo della contea e una delle città più popolate dell'isola, supera, col suo distretto, i 20.000 ab. Non è

(24) ELDRIDGE R. J., *Newport in bygone days*, Newport, I.W., 1952.

tra gli insediamenti più antichi, essendo stata fondata da Richard de Redvers nel secolo XII, all'estremità superiore dell'estuario della Medina, presso il punto più interno in cui la marea è ancora sensibile. Il luogo, posto quasi al centro geometrico dell'isola, era in precedenza abitato solo da pochi pescatori. Qualcuno ha pensato che la città del sec. XII fosse stata costruita ricalcando un centro preesistente di origine romana, data la regolarità della pianta del nucleo centrale, che è del tipo ortogonale, ma finora non si sono trovate tracce che possano avvalorare una tale supposizione.

La città antica sorgeva in un'area pianeggiante limitata da una parte dal corso della Medina e dall'altra dal Lukely, suo affluente, che a monte dell'estuario sono semplicemente dei ruscelli, e in una mappa del 1611 (la *Speed's Map of Wight Is.*) appare ancora racchiusa in tali confini. Newport era nata come porto di Carisbrooke, il villaggio sorto ai piedi del Carisbrooke Castle, a quel tempo sede del governatore dell'isola. La pianta regolare, con strade incrociantisi ad angolo retto, aveva per arteria principale la strada che da Carisbrooke conduceva al fiume, la High Street di oggi. La città, posta in un sito molto favorevole per la sua centralità, protetta dal vicino castello e provvista di un porto sicuro, era adatta a divenire il centro principale dell'isola. Col tempo, alla funzione di centro commerciale e di porto si aggiunse quella amministrativa di capoluogo della contea. Nella già ricordata mappa del Taylor (1759) compaiono anche il Bartons Village, che oggi fa parte della città, e il New Village, un nucleo sulla strada Carisbrooke-Newport, che rappresentava il primo stadio della futura evoluzione dell'abitato di Newport in direzione del villaggio più interno. All'epoca di Worsley, Newport, che già formava « parish » a sé, contava 3500 ab. ed aveva una posizione di indiscusso primato.

Nella seconda metà del secolo scorso, Newport non fu più la unica città dell'isola, ma si affacciò la concorrenza di Cowes e di Ryde, favorite proprio dalla posizione periferica che fino allora aveva ostacolato la formazione di centri costieri considerevoli. Inoltre Cowes aggiungeva alla maggiore vicinanza alla Gran Bretagna il vantaggio di un porto dalle acque più profonde. Il turismo non ha influito su Newport se non di riflesso; le correnti turistiche dirette verso Cowes, Ryde o altre località non toccano questa

città. Soltanto il 5,3% della popolazione attiva del distretto è impiegato in alberghi, ristoranti, ecc., in confronto al 15,6% dell'isola.

Si è avuto un certo sviluppo dell'industria, tanto che Newport è oggi il secondo centro industriale di Wight, dopo Cowes. Le imprese sono più numerose che a Cowes, ma impiegano un totale di operai molto inferiore: si tratta di stabilimenti per la lavorazione del legno, del ferro, di industrie connesse con i prodotti dell'agricoltura, ecc. Il porto viene usato solo per il traffico di merci; nel 1959 la merce sbarcata superava di poco un totale di 100.000 tonn., in cui le voci più importanti erano petrolio, cemento, legname, carbone. La merce in partenza superava di poco le 20.000 tonn. e consisteva soprattutto di grano, birra, rottami di ferro. Possono entrare nel porto imbarcazioni fino a 140 tonn.

Newport è ancora il principale centro del commercio e ospita diversi istituti bancari e assicurativi; in questo settore si delinea una certa concorrenza da parte di Ryde, specie nel commercio distributivo. La città è centro di raccolta dei prodotti agricoli, dei quali si tiene un mercato settimanale. Inoltre è il centro della rete stradale e dei servizi automobilistici e il nodo ferroviario dell'isola.

La maggior parte della popolazione attiva è impiegata in istituti bancari e assicurativi, ditte commerciali, trasporti e comunicazioni, amministrazione pubblica; il fenomeno della disoccupazione stagionale è per questa ragione meno sensibile che altrove. Cowes e Newport, si è già osservato, sono i soli distretti che richiamano lavoratori dal resto dell'isola.

Dalla sua posizione primitiva tra la Medina e il Lukely, Newport si è estesa in tre direzioni: a sud l'abitato ha raggiunto le colline e le ha in parte risalite, congiungendosi da un lato col villaggio di Carisbrooke; a nord, si è esteso lungo la strada per Cowes, e a nord-est, lungo la strada per Ryde. La zona centrale è compatta, mentre verso la periferia le abitazioni si diradano, sviluppandosi a nastro lungo le strade principali o formando nuclei residenziali staccati, come Staplers, Parkhurst e Gunville, dove nell'ultimo sessantennio si è avuto il più forte ritmo edilizio. Il centro è costruito intensivamente, con case in media di 3-4 piani, usate

in genere per uffici, servizi civici, magazzini. L'area industriale è limitata ad una fascia intorno alla Medina e alla stazione ferroviaria.

Newtown è un villaggio situato sulla riva dell'estuario del fiume omonimo; piccolo, tagliato fuori dalle strade frequentate, non costituisce « parish », ma rientra nel territorio di Calbourne. Le sue attuali dimensioni non farebbero pensare che un tempo Newtown era una cittadina, a nome Francheville, e un porto vivace, che poteva ospitare navi fino a 500 tonn.; inoltre vi si allevavano le ostriche e si sfruttava una piccola salina. Nel 1377 venne distrutta dai Francesi e in seguito fu ricostruita e ribattezzata Newtown, « città nuova ». Non raggiunse più l'antica prosperità, ma conservò la prerogativa di inviare rappresentanti al Parlamento fino al 1832.

A brevissima distanza dalle rive dell'estuario del Newtown River si trova un altro villaggio, Shalfleet, di antichissima origine (si trova ricordato nel *Domesday Book*), il cui nome, che significa « insenatura poco profonda » (shallow-creek, secondo il Kökeritz) ricorda la sua posizione sulla riva dell'estuario, le acque del quale oggi si sono ritirate a qualche centinaio di metri di distanza. Non si ha notizia di attività marittime e il villaggio va quindi catalogato tra gli insediamenti interni.

Le stesse caratteristiche presenta anche Havenstreet, un nucleo del distretto di Ryde, che si trovava un tempo sulle rive del Wootton Creek, il quale ora si è ritirato a 1 km. di distanza; il nome ricorda l'insenatura (haven) che giungeva fino al villaggio. Oggi ha circa 200 ab. ed è un nucleo residenziale che si presta ad ulteriore sviluppo.

Il Wootton Creek prende nome dal villaggio di Wootton, che sorge sulla sua riva di sinistra, diviso in due parti, l'Old Wootton e Wootton Bridge. L'Old Wootton è posto ad una certa distanza dall'estuario e figura già nella mappa del Taylor, mentre non vi compare ancora il villaggio sul ponte, più recente. L'Old Wootton, già nominato nel *Domesday Book*, all'epoca di Worsley aveva 50 ab. e costituiva « parish » a sé; attualmente fa parte del distretto di Newport. Wootton Bridge è un centro misto di ponte-strada-estuario: la parte più vecchia è quella presso il ponte che supera

il « creek », sul quale passa la strada Cowes-Newport-Ryde; lungo questa strada si allinea la parte più recente. Wootton Bridge ha un porticciolo con una piccola banchina; un tempo era collegato con un servizio di traghetto con Portsmouth. La banchina viene ancora usata saltuariamente, ma l'unica attività del porto è in pratica il ricovero degli yacht.

L'inclusione di Freshwater tra i centri non costieri d'estuario può apparire criticabile per diversi motivi, ma essendo la posizione topografica di questo centro piuttosto ibrida, anche perché la posizione e la funzione del centro sono cambiati nel tempo, è difficile assegnarlo ad una categoria piuttosto che ad un'altra. Freshwater è un insediamento molto antico, ricordato nel *Domesday Book*, la cui chiesa, si è detto, dipendeva dall'abbazia normanna di Lyra. Il nome, secondo il Kökeritz, significa « river with fresh water », dalla sorgente d'acqua dolce che alimenta la Western Yar (T. A. Varley ricorda che la portata di questa sorgente varia col flusso e riflusso del mare).

In origine, per la posizione topografica, Freshwater costituiva l'equivalente occidentale di Brading, sull'estuario della Eastern Yar, ma mentre questa divenne un porto e un centro commerciale, seppure modesto, Freshwater rimase un semplice villaggio agricolo.

R. Worsley riferisce che il villaggio, che ai suoi tempi era già « parish », aveva 644 ab. Oggi è il centro più importante di West Wight, e conta 3423 ab., tre volte quelli di Yarmouth e circa il doppio di quelli di Totland. Inoltre nel ventennio 1931-51 ha avuto un incremento di popolazione del 18%, che testimonia il grande favore che questo centro gode come località di villeggiatura ed area residenziale. Freshwater offre ampi spazi verdi e case convenientemente distanziate, così che non si ha l'impressione di abitare in città, e infine i punti più belli della costa occidentale, Alum Bay, i Needles, il Tennyson Down, sono a portata di mano. Come Totland, Freshwater è stata edificata con criteri molto moderni, cercando di evitare l'eccessiva densità delle abitazioni. I suoi negozi accentrano il commercio distributivo di West Wight. L'industria principale naturalmente è il turismo, ma esistono anche piccole industrie artigiane; ad ogni modo, parte della popolazione

si sposta per lavoro a Cowes e a Newport. Numerosi sono i « retired » che vengono a stabilirsi qui.

West Wight fa parte del distretto rurale, ma, se l'accrescimento continuerà con lo stesso ritmo, non è lontano il giorno in cui sarà creato un nuovo distretto urbano, di cui Freshwater sarà il capoluogo. Se poi venisse attuato il progetto di collegare l'isola alla terraferma con un ponte, la zona prescelta sarebbe probabilmente quella di West Wight, il punto in cui il braccio di mare è più stretto, e perciò quest'area, dalla situazione periferica tenuta attualmente, verrebbe a trovarsi in posizione privilegiata per le comunicazioni.

La Freshwater moderna non si è estesa sulla riva dell'estuario, col tempo divenuto sempre più fangoso e inutilizzabile, ma verso l'interno e la costa meridionale, lungo la valle della Yar. Tra l'abitato e la costa sud lo sbarramento dei « downs » si interrompe per un brevissimo tratto, dove il terreno scende quasi al livello del mare; in questo punto il mare si addentra in una minuscola ma pittoresca insenatura, ornata da un paio di faraglioni, e quivi è nato un piccolo nucleo, la spiaggia del centro interno, che si chiama Freshwater Bay. Questa propaggine costiera di Freshwater per ora è formata soltanto da alcuni alberghi e da una passeggiata a mare; la località non si presta molto ad uno sviluppo intenso, perché il terreno costruibile è poco, data la prossimità delle colline e la presenza della valle della Yar, bassa e soggetta ad allagamenti. Dati questi elementi, la situazione topografica di Freshwater resta difficile da definirsi, ma, dal punto di vista funzionale, è chiaro che il mare costituisce il primo motivo di attrazione della corrente turistica e dei residenti che vengono a stabilirsi qui.

Centri interni. — Gli insediamenti interni non d'estuario sono tutti d'origine antichissima. Si è visto come alcuni siano stati fondati sulla riva di estuari e in seguito alla contrazione di queste insenature si siano poi trasformati in centri completamente interni; è questo il caso di Shalfleet, Havenstreet e Brading. Quest'ultimo merita un cenno particolare perché, pur essendo oggi un piccolo centro di neanche 1500 ab., è stato un tempo la cittadina più importante di East Wight e il principale porto di questa parte

dell'isola. Abbiamo già ricordato le vicende della baia di Brading a proposito del porticciolo di Bembridge; attualmente Brading è un centro interno, trovandosi a 3 km. dall'estuario e a quasi 2 dalla baia di Sandown. L'insediamento dovette essere tra i più antichi; nei pressi si sono rinvenuti i resti di una villa romana che si pensa sia stata abitata fino al V secolo. Il nome Brading tradisce nella sua terminazione *-ing* la sua origine jutica, e, secondo il Kökeritz, è un tipico insediamento jutico, posto com'è nella parte settentrionale dell'isola, all'estremità interna di un profondo estuario. Il villaggio viene per la prima volta ricordato in annali monastici del 683 e successivamente anche nel *Domesday Book*; la chiesa, che risale forse all'anno 704, è la più antica dell'isola. L'antica « parish » comprendeva quasi tutta la parte orientale di Wight. Al tempo di Worsley, Brading aveva 500 ab. e consisteva in sostanza di una sola strada, ai lati della quale erano allineate le case. Anche oggi prevale la forma a nastro: le case si allineano da un lato e dall'altro dell'arteria principale, che è un tratto della Sandown-Ryde, per circa 1,5 km. Molte sono le case costruite di recente, ma l'evoluzione di Brading non è nemmeno lontanamente paragonabile a quella dei centri costieri di East Wight.

I centri interni sono di regola dei modestissimi villaggi, la cui popolazione si aggira intorno al migliaio di ab., un tempo semplicemente agricoli, ora trasformati in parte in centri residenziali. Alcuni sono inclusi nell'itinerario di ogni buon turista, per il loro tipico aspetto tradizionale e per i monumenti che conservano.

La situazione topografica più frequente è quella pedecollinare: dei centri e nuclei interni che figurano sulla carta dei tipi d'insediamento, sette (Calbourne, Brighstone, Gatcombe, Shorwell, Carisbrooke, Arreton e Brading) si trovano ai piedi dei « downs » centrali, quattro (Wroxall, Whitwell, Niton e Chale) ai piedi dei « downs » meridionali. Gli altri sono quasi tutti sulle pianure ondulate della metà nord dell'isola.

L'industria delle vacanze. — Tra i maggiori fenomeni economico-sociali che si verificarono nelle Isole Britanniche nel corso del secolo XIX quello che operò le più profonde trasformazioni nella

vita economica e nella struttura demografica dell'isola di Wight è stata la moda della villeggiatura al mare, diffusasi verso la metà del secolo; come tutta la costa meridionale inglese, anche l'isola divenne meta degli appassionati del sole e del mare. Da allora il favore goduto da Wight sotto questo riguardo non è mai venuto meno, anzi è stato in continuo aumento, seppure subendo quelle trasformazioni che il mutare dei tempi comportava.

Nell'età vittoriana, anche in seguito alla preferenza dimostrata dalla Famiglia Reale, l'isola era frequentata da villeggianti di un certo rango e censo, ai quali si debbono le molte ville lussuose di Ventnor, Shanklin, ecc. Poi, via via che le condizioni economiche delle classi medie miglioravano, aumentava la durata delle ferie e la villeggiatura diventava una necessità, folle sempre più numerose di villeggianti si riversarono sull'isola. La sua vicinanza a Londra era ed è un fattore importante della sua crescente popolarità. Nuove città nascevano quasi dal nulla, tratti di costa prima quasi disabitati si popolavano rapidamente, si creavano punti d'approdo, mentre l'attrezzatura ricettiva in espansione offriva nuove possibilità d'impiego alla popolazione residente. Man mano la qualità dei villeggianti è andata cambiando: le classi più abbienti ed esigenti sfuggono il sovraffollamento della breve stagione estiva dell'isola per le più assolate località alla moda delle coste francesi, spagnole, italiane, ora più facilmente raggiungibili grazie alla diffusione dei moderni mezzi di trasporto. La villeggiatura a Wight è divenuta più popolare, in tutti i sensi della parola; Cowes però conserva intatto il suo prestigio di centro degli sport nautici, raccogliendo i favori della nobiltà più esigente e della borghesia più danarosa e selezionata.

In conseguenza di questa popolarizzazione, anche la struttura ricettiva si è trasformata, adeguandosi alle mutate esigenze della clientela: più attrazioni vistose, più campeggi ed economici « chalets », più alberghi e pensioni di tono modesto.

Un'ulteriore trasformazione è in atto da qualche anno a questa parte: oggi il cittadino in vacanza rifugge dal trascorrere anche la sua villeggiatura in una città, sia pure un allegro centro bal-

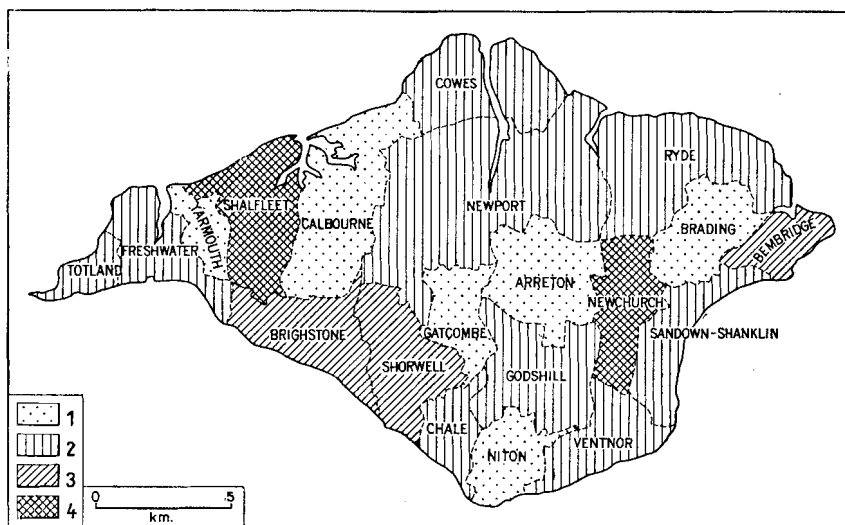
neare, e una volta libero e padrone di sé stesso preferisce andare a trascorrerla, per quanto è possibile, a contatto con la natura, magari affrontando i disagi del soggiorno sotto tenda o in « roulotte », e considera la città solo come punto di riferimento per divertimenti, rifornimenti vari, ecc. La stessa mentalità si ritrova anche nel « retired », che ha trascorso la sua esistenza in città, e che vuole finalmente godersi la campagna lontano dai rumori, gli odori, il paesaggio di mattoni e cemento dell'accentramento urbano. A questo atteggiamento contribuisce l'attuale tendenza a considerare le ferie un periodo di cura, di disintossicazione, da trascorrersi il più possibile all'aria aperta, nella quiete, piuttosto nei tranquilli villaggi che conservano il profumo dei tempi andati che non nelle troppo gaie e rumorose cittadine balneari.

Questa esigenza nuova è stata avvertita dalle autorità, che hanno la massima cura di preservare il paesaggio naturale e di evitare, o almeno di contenere il commercializzarsi dei villaggi meta degli amanti della villeggiatura tranquilla. Le conseguenze di questa tendenza sono visibili nella carta della variazione di popolazione nell'ultimo ventennio (v. pag. seguente), in cui i distretti che hanno fatto registrare l'aumento percentuale più forte non sono quelli urbani, ma quelli rurali, come Shalfleet, Newchurch, Bembridge.

Infatti non solo i villeggianti, ma i residenti stessi preferiscono vivere in campagna e spostarsi ogni giorno in città per il lavoro. Quindi anche l'intenso processo di urbanizzazione è in diminuzione, mentre diventa più diffusa una forma di attrezzatura ricettiva dislocata in tratti di costa poco abitati, costituita dai vari generi di campeggio.

E' difficile valutare con esattezza il numero delle persone occupate nell'industria delle vacanze, anche per il carattere fluttuante e stagionale di questa; molti individui, considerati disoccupati, lavorano durante la stagione in alberghi, ristoranti, ecc., senza contare poi che, data la forte affluenza di turisti, indirettamente ne risentono molte altre categorie di lavoratori, dai commercianti ai costruttori, agli agricoltori, ai professionisti. Secondo il locale ufficio del Ministry of Labour, nel 1959 il 14,7% della popolazione attiva era impiegato in alberghi, pensioni, club, attrez-

zature sportive, locali di divertimento, servizi collegati, ecc. Inoltre circa 700 persone vengono a lavorare a Wight dalla Gran Bretagna durante la stagione.

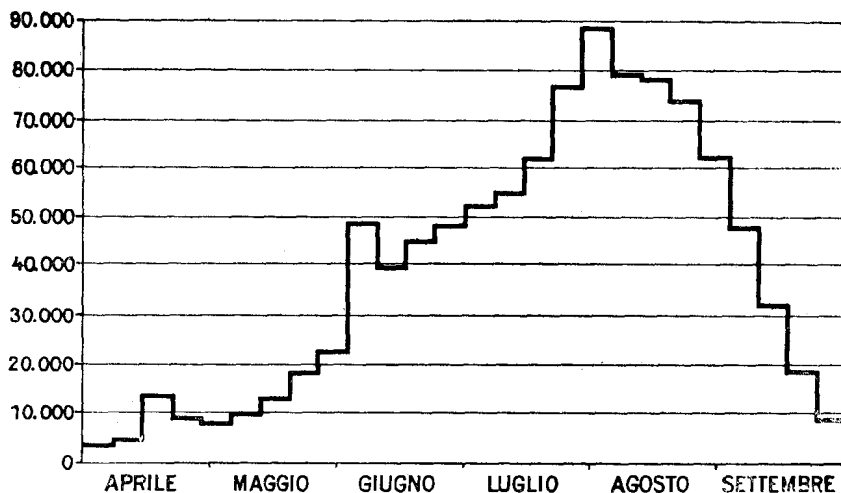


I. DI WIGHT: VARIAZIONI PERCENTUALI DELLA POPOLAZIONE NEL PERIODO, 1931-1951.

1, aumento fino al 5% ; 2, dal 5 al 10; 3, dal 10 al 15; 4, oltre il 15%.

Si è già accennato alle conseguenze del fenomeno dei « retired » sulla composizione demografica, riguardo all'età media della popolazione e al fatto che l'afflusso di pensionati aumenta la percentuale di popolazione improduttiva. Questa speciale categoria di villeggianti residenti preferisce vivere nei villaggi o alla periferia degli agglomerati urbani.

Le statistiche relative ai visitatori dell'isola sono abbastanza accurate, perché basate sui dati forniti dal servizio del traghetto. Il grafico che segue rappresenta l'andamento del movimento turistico durante la stagione (da aprile a settembre). Sono presi in considerazione solo i villeggianti che pernottano nell'isola, ai quali sono da aggiungersi i visitatori di una sola giornata.



I. DI WIGHT: POPOLAZIONE VILLEGGIANTE (APRILE-SETTEMBRE 1960)

(secondo i dati del locale County Council).

Il periodo di vero e proprio affollamento è abbastanza breve, essendo compreso tra giugno e agosto. Il mese che registra le medie più elevate è naturalmente agosto, con oltre 70.000 pernottamenti. Nella prima settimana di questo mese (Bank Holiday Week) è stato raggiunto un massimo di 88.500 presenze. E' chiaro che un simile affollamento crea problemi di alloggio e di rifornimenti, mentre sciupa la calma bellezza dell'isola. Si cerca quindi, con un'opportuna attività reclamistica, sintetizzata nel motto « venite dove il sole brilla più a lungo », di prolungare la durata della stagione, ma per ovvie ragioni meteorologiche e sociali (breve durata delle vacanze scolastiche estive) non si può andare oltre certi limiti.

La seguente tabella, redatta sulla base dei dati forniti dal locale County Council, illustra la distribuzione delle attrezzature ricettive nei vari distretti, col numero di posti disponibile:

Distr.	Alberghi e pensioni	"chalets,,	"roulottes,,	tende	altri tipi di campeggi	tot.
Cowes	200	720	580	100	1000	2600
Newport	300	850	440	300	1250	3140
Ryde	9500	1630	520	300	6500	18.450
Sand. Shank.	13.100	—	2300	250	8200	23.850
Ventnor	6700	—	130	60	4800	11.690
R. D. East	6150	780	1670	600	3550	12.750
R. D. West	6650	3320	820	630	4600	16.020
Wight	42.600	7300	6460	2240	29.900	88.500

Le zone più frequentate sono Sandown, Shanklin, Ryde, le cittadine costiere piene di vita e di movimento, che offrono lunghe spiagge sabbiose ottime per i bagni e che sono rapidamente raggiungibili da Portsmouth, e quindi da Londra. Queste tre cittadine sono tipiche città alberghiere e il tipo di soggiorno che esse offrono è quello più richiesto; vacanze altamente organizzate e commercializzate, con a disposizione ristoranti, dancing, bar, stabilimenti balneari, attrezzature sportive. L'industria del turismo è vitale per questi centri e non è pensabile che se ne sviluppino altre. Tuttavia le infrastrutture commerciali-industriali accompagnano l'evoluzione dell'abitato: Ryde, per esempio, è già divenuta il centro di distribuzione della parte orientale di Wight.

Si noti inoltre come i centri « produttivi » dell'isola, le due Cowes e Newport, siano quelli di minor richiamo turistico; specialmente Newport resta fuori dalla corrente turistica, che tocca invece la parte settentrionale del suo distretto, che si incunea tra quelli di Cowes e di Ryde.

Cowes, punto di transito obbligato per i passeggeri che vengono da Southampton, ha poco turismo residente: il porto e il centro non sono adatti alla villeggiatura, mentre la sua spiaggia, Gurnard, è un po' troppo piccola e isolata. Gli sport nautici, nonostante il loro continuo diffondersi, sono ancora privilegio di una categoria relativamente ristretta, quindi, anche se nel periodo delle regate grandi folle possono riversarsi in questa località per assistere alle gare, ordinariamente la popolazione villeggiante di Cowes è molto limitata.

Il distretto rurale è discretamente frequentato, segno che quasi 1/3 dei turisti che sbarcano nell'isola preferisce soggiornare in un tratto di costa o in una località interna tranquilli. Questi turisti si dirigono soprattutto verso località della punta occidentale, Freshwater e Totland, che offrono alcuni dei panorami più belli, o verso Bembridge, favorita dalla vicinanza di Ryde e dotata di un porticciolo per gli yacht.

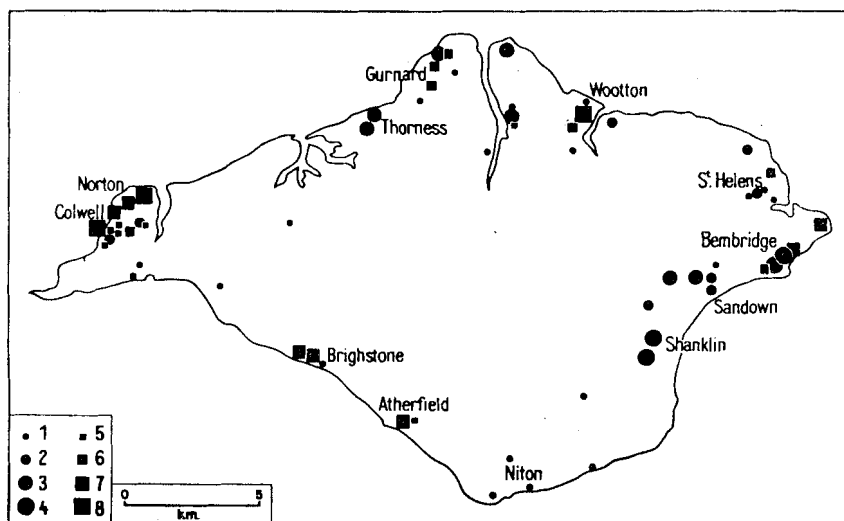
Un aspetto delle attività turistiche da non trascurare è la « touring holiday », la vacanza viaggiante, cui partecipano sia i villeggianti residenti, sia i turisti di un sol giorno, e che consiste nella visita ai punti più celebrati dell'isola. Questo tipo di turismo è magnificamente organizzato e si giova di un'ottima rete stradale, di frequenti servizi automobilistici, di ferrovie, di piccole crociere intorno all'isola. Molti villeggianti quindi prendono alloggio in una località, ma poi si spostano facilmente in altri punti.

Un tipo di vacanza molto diffuso è la « camping holiday », che comprende diversi tipi di alloggio, tutti riferibili al campeggio, e può essere variamente organizzata; è in sostanza la vacanza libera, sportiva, il più possibile all'aria aperta, fuori dalla città. I campeggi sono dei tipi più svariati, dai « villaggi » di piccoli « chalets » unifamiliari a quelli di « roulottes » e ai campeggi di tende. Il comfort offerto, nei casi migliori si avvicina a quello che si può ottenere in un albergo modesto, ma per lo più si lascia all'iniziativa individuale il disbrigo di molte necessità. D'altra parte si ha il vantaggio di vivere una vita più semplice, non legata all'etichetta di un albergo, oltre ad una certa convenienza economica.

Il genere di campeggio più complesso e organizzato è il « villaggio » di « chalets », molto simile ai villaggi del turista che si incontrano anche sulle riviere italiane. Composto di un certo numero di minuscoli « chalets », in muratura o in materiale prefabbricato, che consistono in pratica di una stanzetta da letto, il villaggio somiglia ad un accampamento dalle tende regolarmente allineate intorno ad uno spiazzo. Al servizio di ristorante è destinata una costruzione centrale, che offre anche sale da ballo, televisione e un piccolo negozio. Talvolta non manca la piscina. La direzione si occupa di organizzare riunioni e divertimenti comuni; quasi tutti i campeggi sono in riva al mare. Il villaggio viene chiuso alla fine della sta-

gione, ma non smontato, e diventa quindi la forma di insediamento più stabile in questa categoria.

Il primo di tali campi fu aperto nel 1931, a Brighstone, e a questo hanno fatto seguito numerosi altri; il favore incontrato dimostra che essi soddisfano due istanze molto sentite dagli anglosassoni in vacanza, la vita all'aria aperta e l'istinto associativo. La maggior parte dei villaggi di « chalets » si trova nei circondari di Freshwater e di Bembridge, dove sono frammisti ad altri tipi



I. DI WIGHT: VILLAGGI DI « ROULOTTES » E DI « CHALETS »
(secondo i dati del locale County Council, 1960-1961).

1, villaggi di « roulottes » con meno di 100 posti; 2, id. con 100-250 posti; 3, id. con 250-500 posti; 4, id. con più di 500 posti; 5, villaggi di « chalets » con meno di 100 posti; 6, id. con 100-250 posti; 7, id. con 250-500 posti; 8, id. con più di 500 posti.

di attrezzatura ricettiva. Sulla costa di sud-ovest, che è priva di centri costieri ed è meno frequentata, i villaggi turistici di Brighstone e Atherfield costituiscono il più importante tentativo di colonizzazione turistica.

Un genere di insediamento turistico semi-stabile è il campeggio di « roulottes ». Ne esistono di due tipi: il campeggio che

ospita le « roulotte » viaggianti dei turisti e quello che mette a disposizione dei villeggianti delle « roulotte » che rimangono fisse sul posto. Il primo tipo non è molto diffuso, dato il costo elevato del traghetto, mentre il secondo gode più largo favore. Le « roulotte » che servono da abitazioni sono allineate nel recinto verde del campo e non vengono spostate durante la stagione, anzi talvolta si smontano addirittura le ruote; il comfort è minore che negli « chalets », anche perché i turisti devono provvedere da sé ai propri pasti, mentre la direzione mette a disposizione servizi igienici, luce, gas e talvolta un negozio di alimentari. D'inverno di solito le « roulotte » sono spostate e messe sotto riparo.

Sono numerosi anche i campeggi veri e propri, con tende, che vengono usati per lo più da associazioni giovanili. Inoltre il libero campeggio è assai praticato nell'isola, specialmente nel periodo di maggiore affollamento, tra la fine di luglio e l'inizio di agosto.

I frequentatori dei campeggi sono quelli che forniscono il contingente più alto alle organizzazioni della « touring holiday », anche perché i villaggi turistici sono situati sempre piuttosto discosto dalla città. Il crescente favore goduto da questa categoria di alloggi crea diversi problemi: un accampamento di « roulotte » non abbellisce certo il paesaggio, e la concentrazione di un certo numero di persone che praticamente vivono all'aria aperta può riuscire indesiderabile al vicinato. Onde la necessità, se si vuol salvaguardare il paesaggio, di situare i campeggi in luoghi appartati, non troppo in vista, di recingerli con alberi e siepi, e di migliorarne l'aspetto e l'attrezzatura.

A chiusura di questo paragrafo ricordiamo le modifiche intervenute nell'insediamento urbano di Wight in conseguenza del fenomeno turistico. Fino alla metà del secolo scorso Cowes e Newport erano le sole città di Wight; successivamente la moda del mare ha fatto sorgere una ghirlanda di centri costieri che hanno provocato una notevole decentralizzazione del traffico, di molte attività, della vita stessa dell'isola. Alcune di queste città sono di costituzione interamente recente, ma anche centri già esistenti hanno subito profondi cambiamenti nella funzione o nella struttura. Così i porti di Yarmouth e di Bembridge sono diventati pra-

ticamente porti per yacht, mentre Cowes riserva una parte sempre maggiore del suo allo stesso uso. In alcuni casi si è costruita una propaggine del centro sul mare, per venire incontro alle esigenze dei villeggianti: così Gurnard per Cowes, Freshwater Bay per Freshwater, Niton Undercliff per Niton.

SUMMARY. — The Isle of Wight (U. K.), situated in the English Channel and separated from the mainland by a narrow strait, offers many points of interest to geographers. After illustrating briefly the historical events of the peopling of the island, the Authoress describes the present situation, dealing especially with the recent demographic changes. The patterns of human settlement are then examined: the main centres are coastal, but there are also some towns, like Newport and Brading, which, without being situated by the shore, depend, or used to depend, on the sea for part of their livelihood. The shape of the coastline, which is in some places steep and inhospitable, in others deeply indented by inlets, its orientation, the climate varying sensibly from place to place, the different areas's vicinity of the mainland, have all very much influenced the distribution of the population. The last paragraph deals with the tourist trade which, since the victorian age, plays an important rôle in the economic life of the Isle of Wight; this island, that once was a quiet and aristocratic resort, is today crowded with holiday-makers, to such an extent that during the season its population is doubled. The seaside towns have developed and offer many facilities for sport and entertainment.