

MICHELA ARATA LAVAGGI

I DOCKS DI LONDRA:  
ORIGINE, SVILUPPO, RISTRUTTURAZIONE\*

Il porto di Londra si estende lungo il corso inferiore del Tamigi e il suo estuario: frequentato fin dall'antichità, deve la sua fortuna alle caratteristiche geografiche del sito, soggetto all'azione della marea e alla favorevole posizione rispetto al retroterra e al Mare del Nord.

Il Tamigi è interessato dalla notevole ampiezza della marea che, penetrando per diversi chilometri all'interno del fiume, ne aumenta periodicamente la profondità e lo rende navigabile<sup>1</sup>. La posizione del suo corso inferiore in un'ampia zona pianeggiante, il Bacino di Londra, consente agevoli comunicazioni con la parte più popolosa e produttiva della Gran Bretagna, mentre l'estuario, aperto nel Mare del Nord, permette facili collegamenti marittimi con i principali porti dell'Europa e del Mondo<sup>2</sup>.

Il porto, che ha origine romana, occupava lo specchio d'acqua (*Pool of London*) antistante la zona collinosa sulla quale fu fondata la città di Londra, a circa 60 km dal mare.

Fino all'età moderna rimase ai margini dei grandi nuclei economici e delle principali rotte marittime: ma, a partire dalla metà del XVI secolo, con l'espansione marittima promossa dalla Regina Elisabetta,

---

\* Le ricerche per la stesura di questo lavoro sono state compiute presso la biblioteca e l'archivio della *Port of London Authority - Museum in Docklands Project London*. Vorrei ringraziare in particolare il bibliotecario signor Bob Aspinall per l'aiuto e i preziosi consigli.

<sup>1</sup> L'ampiezza di marea è pari a 4,3 m a Southend, raggiunge il massimo di 5,5 m al London Bridge. Teddington, situata a 30 km a ovest del London Bridge rappresenta il limite a cui giunge l'onda di marea (J. BIRD, *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson & Co.Ltd., 1965, p. 352)

<sup>2</sup> Il Bacino di Londra, in cui si inserisce l'estuario del Tamigi è una pianura sedimentaria la cui origine risale alla trasgressione delle Fiandre (Cretaceo Superiore) che portò alla formazione di una estesa e potente base di calcari (*chalk*) sui quali, dopo l'emersione, si sono depositate sabbie, torbe, argille.

che alla ricerca di nuove terre e sedi commerciali diede impulso ai traffici e alla navigazione, conobbe una notevole crescita e nel 1558 venne ampliato con la costruzione di venti banchine (*Legal Quays*) tra il London Bridge e la Torre di Londra, dove i bastimenti obbligatoriamente dovevano scaricare la merce e pagare il dazio<sup>3</sup>.

Nel XVII secolo con l'affermazione della potenza inglese sui mari consolidata dall'Editto di Cromwell (1651), che riservava alla flotta nazionale i traffici tra la madrepatria e le colonie, Londra soppiantò definitivamente Amsterdam e divenne la prima piazza commerciale e finanziaria del mondo. La colonizzazione della costa orientale dell'America del Nord, le relazioni con le Indie Occidentali e Orientali gestite dalla *West India Company* e dalla *East India Company*<sup>4</sup>, gli scambi con i Paesi del Baltico, incrementarono notevolmente i traffici, sicché il porto fu sottoposto ad un ulteriore potenziamento con la realizzazione nel 1663 delle *Sufferance Wharves* sulla sponda destra del Tamigi, a valle del London Bridge.

Tuttavia l'allargamento delle opere portuali e la costruzione di magazzini più capaci, dopo le distruzioni del grande incendio che colpì la città nel 1666 originatosi proprio nei depositi del porto, risultarono presto insufficienti a smaltire il traffico commerciale in aumento. Nel XVIII secolo nel porto passavano i 3/4 del commercio nazionale d'oltremare: gli scambi e le attività sussidiarie connesse con la colonizzazione, l'afflusso di una crescente quantità di materie prime in conseguenza della rivoluzione industriale e di generi alimentari per una città in espansione e, nel contempo, l'aumento dell'esportazione di prodotti manifatturati contribuirono a congestionare sempre più il fiume e le banchine<sup>5</sup>.

<sup>3</sup> Il *Pool of London* corrisponde attualmente allo specchio d'acqua compreso tra il *Blackfriars Bridge* e il *London Bridge*.

<sup>4</sup> Il monopolio commerciale di Londra, già affermatosi nel Cinquecento con i *Merchant Adventures*, si rafforzò con il prosperare delle grandi compagnie per il commercio con le colonie, tra le quali la *West India Company*, che portava prodotti dai Caraibi e la *East India Company* autorizzata dalla Corona a commerciare con l'India (Cfr. A. TENENTI, *La formazione del mondo moderno XIV/XVII sec.*, Bologna, Il Mulino, 1980, p. 352 e R. DOUGLAS, *The Port of London*, Suffolk, Terence Dalton, 1978, p. 33).

<sup>5</sup> Nel 1799 il traffico nel porto registrava un movimento di 3.000.000 t (Cfr. *Trade of the Port of London*, London, Registers of the Port of London Authority).

La mancanza di attracchi e le difficoltà nell'effettuare le operazioni di carico e scarico, subordinate all'alternò gioco delle maree, inducevano i grossi velieri ad ancorarsi al largo nel fiume. Il traffico risentiva anche della presenza delle numerose chiatte che operavano tra i bastimenti e le banchine, dei natanti che trasportavano i passeggeri e dei pescherecci<sup>6</sup>. Inoltre, sulla riva, la scarsità di magazzini costringeva i portuali a depositare la merce sui moli, lasciandola esposta alle intemperie e alle bande di ladri.

Il porto era saturo, i velieri dovevano attendere tempi sempre più lunghi per attraccare e il carattere stagionale del traffico<sup>7</sup> causava perdite alle compagnie commerciali. La situazione parve precipitare quando la potente *West India Company*<sup>8</sup>, maggiormente penalizzata dai disagi del porto, minacciò di trasferirsi altrove se il Parlamento non avesse preso provvedimenti.

William Vaughan<sup>9</sup>, portavoce di questa compagnia, nel 1800 suggerì, sull'esempio di Liverpool e di Le Havre, la costruzione di *docks*, bacini artificiali collegati al fiume con un sistema a chiuse, che mantenessero il livello costante delle acque, consentendo le operazioni di carico e scarico indipendentemente dall'altezza della marea, agevolando in tal modo il traffico<sup>10</sup>. Poiché comportavano meno rischi

---

<sup>6</sup> Particolarmente ingombranti erano le chiatte che trasportavano carbone (oltre 720.000 t all'anno) che rifornivano di combustibile la città (A. PECORA, *Il Porto di Londra*, La Geografia nelle Scuole, Napoli, 1958, pp. 27-33).

<sup>7</sup> Nel 1795 il porto fu frequentato da 14.796 bastimenti di cui 2.832 provenienti dall'estero (J. BIRD, *The Geography of the Port of London*, London, Hutchinson, 1957, p. 39).

L'arrivo delle navi era condizionato dal periodo di produttività, e quindi di raccolta, delle merci: il legname arrivava tra aprile e novembre; il tè cinese tra luglio e novembre, quello indiano tra agosto e gennaio; la lana arrivava in febbraio e giugno e lo zucchero, il grano e la seta in aprile (J. PUDNEY, *London's docks*, London, Thames and Hudson, 1975, p. 78)

<sup>8</sup> La compagnia trattava principalmente zucchero il cui consumo, nonostante le tasse elevate, passò da 10.000 t agli inizi del secolo a 80.000 alla fine (*The Magazine of the Port of London Authority*, London, 1965, vol. 40, pp. 42-103).

<sup>9</sup> William Vaughan (1752-1850), direttore della *Royal Exchange Assurance* e membro della *Royal Society*, scrisse nel 1793 un trattato dal titolo *On wet docks, quays and warehouses for the Port of London with hints respecting trade*, pubblicato dopo la sua morte (J. BIRD, *The Major... cit.*, p. 343).

<sup>10</sup> I bacini dovevano essere circondati da capaci magazzini e recinti da alte mura in modo da creare delle vere unità distaccate e facilmente organizzabili al fine di

e meno spese, suggerì che per la loro edificazione fossero scelte le zone lungo l'estuario, paludose, scarsamente abitate e a buon mercato.

L'iniziativa incontrò dapprima notevoli opposizioni: i trasportatori delle chiatte temevano di rimanere disoccupati perché le navi avrebbero caricato e scaricato direttamente sui moli; i proprietari delle banchine vedevano diminuire i loro guadagni e la *City Corporation*, che fin dal Medioevo era la sola Autorità portuale, rischiava di perdere parte dei suoi privilegi. Alla fine, le pressioni della potente *West India Company* prevalsero. La zona scelta per la costruzione dei primi *docks* fu quella dell'*Isle of the Dogs* perché abbastanza vicino alla City, cioè al centro commerciale e finanziario di Londra<sup>11</sup>. Nel 1802 la Compagnia, per un atto del Parlamento, si assicurò la facoltà di costruire un *dock* su una superficie di 1,2 kmq tra Limehouse e Blackwall, a circa 10 km dal London Bridge. I suoi mercanti, oltre un centinaio, investirono ingenti somme di denaro in questa impresa, che prevedeva anche le attrezzature per lo scarico e il magazzinaggio delle merci. Il *West India Dock* fu costituito da due bacini paralleli che dovevano facilitare le operazioni doganali: l'*Import Dock*, a nord, e l'*Export Dock* a sud, lunghi 800 m, larghi rispettivamente 150 m e 120, e profondi 10 m in modo da accogliere qualsiasi tipo di natante. La chiusa di Blackwall, a est, veniva usata dai bastimenti in partenza o in arrivo dal mare mentre quello di Limehouse, a ovest, era utilizzata dalle chiatte che smistavano le merci a breve raggio. I magazzini accoglievano prodotti caraibici, principalmente zucchero, rhum e caffè<sup>12</sup>.

---

evitare i furti. Londra aveva già due *docks* risalenti al XVII secolo, ma servivano unicamente come bacini di carenaggio: il *Brunswick Dock*, situato nella riva nord a Blackwall e l'*Howland Dock* nella zona del Surrey (J. BROOBANK, *History of the Port of London*, London, O'Connor, 1921, pp. 64 e 67).

<sup>11</sup> A. BRYANT, *Op. cit.*, p. 21.

<sup>12</sup> Sulla composizione e sulla provenienza del traffico commerciale e sulla sua evoluzione storica le fonti utilizzate sono soprattutto: J. BIRD, *Geography of the Port of London*, London, Hutchinson, 1957; J. BIRD, *The Major Seaports of the United Kingdom*, London, Hutchinson & Co., 1965; A. BRYANT, *Liquid History*, London, The Curven Press, 1961; J. BROOBANK, *History of the Port of London*, London, O'Connor, 1921; W. P. CLEGG, *Docks and port*, Shepperton, Allan Ltd, 1987; K. COSTELLO, *Changing Times*, London, London Docklands Development Corporation, 1990; *Docklands*, London, Published by North East London Polytechnic & Greater London Council, Thames Hudson Ltd, 1986; R. DOUGLAS, *The Port of London*, Suffolk, Terence

Il successo di questa iniziativa e il rafforzamento dell'Impero Britannico costituirono uno stimolo all'investimento tanto che nel 1805 un gruppo di mercanti costruì nella zona di Wapping, a est della Torre di Londra, il *London Dock* (80.000 mq) dotato di grandi magazzini per il deposito di riso e tabacco, e di un esteso sotterraneo a volta, sotto il livello delle banchine, per vini e alcolici come il brandy<sup>13</sup>. Essendo l'area abitata la realizzazione delle opere si presentò difficile e costosa perché comportò la demolizione di numerosi edifici e il trasferimento di un migliaio di persone.

Nel 1806 anche la *East India Company*, per far fronte alle esigenze del suo crescente traffico, ampliò il vecchio *Brunswick Dock*, destinandolo all'esportazione e costruì a nord di esso un apposito bacino per le importazioni. Il complesso degli *East India Docks*, circa 30.000 mq, poteva accogliere fino a sessanta imbarcazioni, ma non aveva magazzini, per cui le merci sbarcate, provenienti prevalentemente dalla Cina e dall'India, venivano condotte sotto scorta ai depositi che la compagnia possedeva nella City, in Cutler Street, New Street, Bishopgate e Crutched Friars.

Tutte le compagnie, oltre a beneficiare della grande prosperità economica e commerciale del paese, godevano di due importanti clausole che contribuirono a far trarre il massimo profitto dai traffici: la prima, chiamata *Warehousing Act*, permetteva agli importatori di depositare le merci nei magazzini, sotto la sorveglianza dei doganieri, posticipando il pagamento del dazio al momento della vendita delle medesime; l'altra conferiva alle compagnie stesse il monopolio commerciale di determinati prodotti per una durata di ventun anni dalla data di costruzione dei *docks*<sup>14</sup>. La *West India Company*, che fu la prima a fruire di tale privilegio, aveva ottenuto il monopolio delle merci provenienti dai porti delle Indie Occidentali, fatta eccezione per il tabacco che doveva essere portato al *King's Tobacco Warehouse*,

---

Dalton, 1978; P. MATHIAS, *L'Economia Britannica dal 1815 al 1914*, Torino, Piccola Biblioteca Einaudi, 1994; J. PUDNEY, *London's Docks*, London, Thames & Hudson, 1975.

<sup>13</sup> Nello stesso periodo la *City Corporation* costruì un canale attraverso l'*Isle of the Dogs* per consentire alle navi che risalivano il fiume di raggiungere in breve tempo il *Pool of London*.

<sup>14</sup> Prima della costituzione del *Warehousing Act* le tariffe doganali dovevano essere pagate al momento dell'entrata dei velieri in porto.

sito a Wapping<sup>15</sup>, mentre la *East India* si era garantita i prodotti che arrivavano dall'Oriente, soprattutto seta, spezie e tè e la *London Dock Company* si era accaparrata riso, vino, brandy, gin, tabacco e metalli preziosi (escluso quelli provenienti dalle Indie Occidentali e Orientali)<sup>16</sup>.

Lo sviluppo delle installazioni portuali non aveva risparmiato la riva sud del Tamigi anche se era decentrata rispetto al nucleo commerciale e finanziario di Londra. Già nel 1801 era stato elaborato un piano per la realizzazione di una serie di bacini sulla penisola del Surrey, nella zona di Rotherithe, dove facevano capo le numerosissime navi che annualmente trasportavano legname dalla Scandinavia.

La prima compagnia fu la *Grand Surrey Canal Company*, formata nel 1802, che costruì un *dock* a Rotherithe e progettò un canale tra Rotherithe ed Epsom, località situata all'interno della contea, per trasportare in maniera economica ortaggi e prodotti agricoli destinati al mercato londinese<sup>17</sup>.

In seguito altre iniziative interessarono la zona: nel 1807 si formò la *Commercial Dock Company*, che acquistò il vecchio *Howland Dock*<sup>18</sup> e lo destinò al traffico di legname, lino, canapa, catrame e grano; nel 1809 sorsero la *Baltic Dock Company* e la *East Country Dock Company*, specializzate nel commercio del legname, e furono attrezzati i *Lady Ancorn* e *Lavender Docks*, bacini che servivano per il deposito del medesimo. Nessuna di queste compagnie, però, riuscì ad assicurarsi il privilegio del monopolio di cui beneficiavano quelle situate sulla riva nord.

---

<sup>15</sup> Il tabacco importato era fortemente tassato, circa oltre £2 per libbra, per cui i carichi venivano scrupolosamente controllati dai doganieri al fine di evitarne il contrabbando (*The Magazine of the Port of London Authority*, London, 1950, vol. 25, monthly, p. 63).

<sup>16</sup> Per tutelare il lavoro dei chiattaioli, minacciato dalla potenza delle compagnie, negli Atti Parlamentari relativi alla approvazione dei *docks* era stata inclusa una clausola, la *Free Water Clause*, che dava loro diritto di entrare e uscire dai bacini senza pagare i pedaggi: essi, quindi, potevano prelevare la merce dalle navi e portarla liberamente all'esterno verso le banchine gestite da privati (R. DOUGLAS, *Op. cit.*, p. 57).

<sup>17</sup> In realtà il canale arrivò solo fino a Camberwell.

<sup>18</sup> Quest'ultimo nel 1763 fu ribattezzato *Greenland Dock* e destinato al commercio delle balene.

La trasformazione dell'estuario procedeva quindi senza sosta e presto coinvolse anche piccoli imprenditori che, desiderosi di ottenere profitti dagli scambi oltreoceano, investirono in strutture minori. Nel 1820 furono inaugurati i *Regent's Canal Docks*, un sistema di canali e bacini situato sulla riva nord a est del *London Dock* che assicurava i collegamenti con le Midlands, e i bacini di *St. Saviour*, sulla riva sud, a valle del ponte, per il commercio di cereali e spezie.

Nel 1828 si concluse la prima fase dell'ampliamento delle opere portuali con la realizzazione su un'area di 100.000 mq del *St. Katherine Dock* (due bacini di 16.000 mq ciascuno), ubicati in una posizione privilegiata, alle porte della City, tra il *London Dock* e la Torre di Londra, e dotati di grandi magazzini disegnati appositamente per merci di valore come avorio, porcellana, tappeti orientali, carapaci di tartaruga e marmo<sup>19</sup>. L'impresa si presentò difficile e sollevò molte proteste perché causò la demolizione del *Royal Hospital*, dell'antica chiesa di *St. Katherine*, risalente al secolo XII e soprattutto di 1.250 abitazioni e quindi il trasferimento di 11.300 abitanti, ma le Autorità giustificarono l'operazione affermando che si trattava di un risanamento di quartieri insalubri<sup>20</sup>.

La costruzione dei *docks* non aveva presentato grandi difficoltà grazie alla presenza di terreni di facile asportazione, ma aveva comportato un grande impiego di forza umana dato che la meccanizzazione era modesta e la manodopera era abbondante e a basso prezzo, in gran parte proveniente dalle zone agricole dell'Inghilterra e dall'Irlanda<sup>21</sup>.

Per evitare il furto e il contrabbando delle merci e per garantire una migliore qualità del magazzinaggio, ciascuna compagnia impiegava un proprio corpo di polizia che effettuava perquisizioni all'ingresso dei *docks* e impediva l'entrata ai non addetti.

---

<sup>19</sup> Thomas Telford, ingegnere, e Philip Hardwich, architetto, introdussero grandi innovazioni nel costruire il *St. Katherine*: essi edificarono gran parte dei depositi sulla riva dei bacini per permettere alle gru di scaricare le navi e immagazzinare la merce con un'unica manovra attraverso le porte di carico di cui erano dotati gli edifici stessi.

<sup>20</sup> Nel 1829 la *West India Company* acquistò il *City Canal* e lo convertì in un bacino chiamato *South West India Dock*.

<sup>21</sup> Inizialmente le compagnie che finanziavano la costruzione dei *docks* erano costituite da mercanti; in seguito, dati i notevoli profitti, persone facoltose, non direttamente interessate al commercio, investirono denaro in queste società.

I magazzini erano costituiti da robusti edifici in pietra o mattone dotati in ogni piano di porte di carico esterne, *loop-holes* (vie di uscita), azionate da attrezzature meccaniche, ed erano sotto la stretta sorveglianza dei doganieri poiché il dazio doveva essere pagato su tutte le merci depositate. Le più pesanti venivano messe al piano terra, mentre quelle più preziose e leggere erano poste ai piani superiori<sup>22</sup>.

Come previsto dal Vaughan, i *docks* contribuirono a decongestionare il traffico nel porto, permettendo l'approdo dei velieri oceanici. Nel 1830 assorbivano circa 900.000 t di merce su un totale di 3.300.000 t<sup>23</sup>.

Le condizioni privilegiate, di cui avevano beneficiato le compagnie *West India*, *East India* e *London Docks*, cambiarono presto perché non riuscirono ad ottenere il rinnovo delle concessioni dei monopoli a causa della opposizione esercitata dai rappresentanti delle compagnie dei *docks* del Surrey e dai proprietari delle banchine che volevano il libero commercio. La fine dei monopoli (ultimo a scadere fu quello della *East India Dock Co.* nel 1827) consentì alle imbarcazioni provenienti da qualsiasi porto del mondo di attraccare liberamente ai *docks* o alle banchine lungo il fiume, i cui proprietari offrirono tariffe vantaggiose e ingaggiarono un grande numero di chiattaioli che potevano trasferire i prodotti esotici dei *docks* ai loro moli. In questo modo, investendo modesti capitali, essi realizzarono profitti elevati,

<sup>22</sup> Cfr. *Docklands... cit.*, pp. 23-24. Con l'apertura dei *docks*, lungo il fiume si insediò una nuova popolazione formata da ingegneri, carpentieri, meccanici, fabbri, cordai, scaricatori, stivatori, barcaioli, guardiani di chiuse, mercanti con le loro famiglie per lavorare nei cantieri, nelle aziende e sulle banchine.

<sup>23</sup> Movimento marittimo e commerciale nel 1830

<i>Docks</i>	N° navi	Merci in t
London	1197	207.808
West India	930	206.971
East India	98	72.646
St. Katherine	893	141.771
Surrey	493	124.771
Regent	633	116.324

da L. RODWELL JONES, *The Geography of London river*, London, Methuen & Co. Ltd, 1931, p. 108.

mentre le compagnie che dovevano ancora ammortizzare le spese per la costruzione dei *docks*, furono costrette ad adottare una politica di prezzi contenuti per operare nel nuovo sistema di libera concorrenza. Presto la prospera *West India Dock Company* vide calare i suoi profitti e, per far fronte alle difficoltà finanziarie, nel 1839 si unì alla *East India Company* formando la *West and East India Dock Company*<sup>24</sup>; cominciò così un periodo di competizione tra le grandi compagnie e i proprietari delle banchine.

Il lungo regno della Regina Vittoria (1837-1901) costituì per l'Inghilterra uno splendido periodo di potenza politica e di vivace attività economica. I progressi della tecnica (nuovi metodi per l'estrazione del carbone, perfezionamento delle macchine utensili), l'espansione dell'industria tessile, siderurgica e meccanica, il consolidamento del potere coloniale in Africa, Asia e Australia incrementarono notevolmente i commerci, favoriti anche dallo sviluppo della rete ferroviaria e della marina mercantile, grazie all'introduzione della navigazione a vapore e alla maggiore capacità di trasporto delle navi<sup>25</sup>.

Londra era sempre un importante riferimento nel campo delle assicurazioni e dei servizi finanziari per le attività commerciali: la sterlina e la City, sede anche delle agenzie marittime per l'affitto e l'acquisto delle navi, dominavano i commerci internazionali ed europei. La Borsa controllava larga parte dei traffici mondiali e il porto assumeva le funzioni di raccolta e di redistribuzione delle merci provenienti dalle colonie.

Le esportazioni britanniche nel continente europeo (che costituivano il 30% del valore totale) riguardavano soprattutto i prodotti dell'industria metallurgica e di quella tessile, mentre la principale importazione era costituita dai cereali, il cui consumo, per la crescita della popolazione, era in aumento. Il commercio con il Mediterraneo era condiviso con altri porti del Regno, ma Londra aveva il monopolio virtuale della frutta secca con la Grecia e le isole dello Ionio. Dalla Russia provenivano i cereali e il sego usato per la fabbricazione delle

---

<sup>24</sup> La mancanza di magazzini dell'*East India* e l'eccesso di attrezzature della *West India* costituirono una ulteriore spinta all'operazione.

<sup>25</sup> La stazza media delle navi era sulle 7.000 t (A. BRYANT, *Op. cit.*, p. 29).

candele e del sapone, in cambio di ferro, macchine a vapore e attrezzi agricoli<sup>26</sup>. Buoni erano gli affari con Costantinopoli.

L'intensità dei commerci si accompagnava al fervore delle numerose industrie di trasformazione per la raffinazione dello zucchero, la trinciatura del tabacco e la concia delle pelli, impiantate vicino ai *docks*.

L'accresciuta importanza di Londra come centro commerciale e la crescente stazza delle navi a vapore che necessitavano acque profonde, stimolarono la costruzione di una nuova serie di bacini, a valle, più capaci e meglio attrezzati dei precedenti.

Nel 1850 il Parlamento autorizzò l'acquisto da parte della *Victoria Company* di un terreno di circa 800.000 mq tra *Bugsby reach* e *Gallions reach* per la costruzione di un *dock*. Inaugurato nel '55 dal principe Alberto, il *Victoria Dock* (un bacino di 300.000 mq) fu il primo ad avere un diretto collegamento ferroviario con la *Great Eastern Railway* a disporre di un servizio telegrafico che permettesse di informarsi sui movimenti delle navi<sup>27</sup>. Aveva otto moli protesi,

<sup>26</sup> Nel 1855 i generi alimentari costituivano, in valore, il 30% delle importazioni britanniche e le materie prime il 46%, mentre le manifatture tessili, in valore, rappresentavano il 60% delle esportazioni e quelle metallurgiche il 20% (P. MATHIAS, *Op. cit.*, p. 67). Tra i generi alimentari ci fu un aumento nel consumo di zucchero, tè e altri prodotti coloniali che acquistarono una popolarità crescente anche tra le classi meno abbienti grazie all'abolizione di alcune tasse (quella sullo zucchero, la più elevata, fu eliminata nel 1874), mentre tra le materie prime assunsero importanza il cotone grezzo e i metalli, necessari alle industrie tessili e metallurgiche in espansione. Durante la seconda metà del secolo l'industria metallurgica e meccanica fece notevoli progressi tanto che il predominio dei prodotti tessili nelle esportazioni si ridusse al 43% nel 1890 a vantaggio dei prodotti dell'industria metallurgica (il 25% nello stesso anno) (M. C. GIULIANI-BALESTRINO, *Geografia della Europa*, Napoli, Geocart, 1993, p. 293). La crescita urbana (Londra nel 1850 aveva oltre 2.000.000 di abitanti) comportò la trasformazione dell'agricoltura che, con una migliore organizzazione e con lo sfruttamento intensivo dei terreni, privilegiò ortaggi, patate e latticini, cioè prodotti deperibili, a danno dei cereali che potevano essere importati senza problemi.

<sup>27</sup> Traffico nei *docks* nel 1860 (Traffico tot. porto = 9.820.765 t)

<i>Docks</i>	N° navi	Merci in t
Victoria	2.682	864.282
East/West India	1.200	583.088
London	1.032	430.278
St. Katherine	905	277.060
		2.154.708

da R. DOUGLAS, *Op. cit.*, p. 72.

ciascuno attrezzato con gru a vapore per le operazioni di carico e scarico, e disponeva, inoltre, di spaziosi magazzini per il deposito del grano<sup>28</sup>.

La compagnia esentò le navi dal pagamento delle tariffe di attracco e richiese una modesta somma alla settimana per il deposito delle merci. Il bacino, situato nell'estuario, era il primo per le navi che giungevano dal mare e grazie alla posizione privilegiata e ai vantaggi che offriva agli utenti sottrasse molto commercio agli altri. Qui arrivarono le prime navi che trasportavano carne congelata dall'Australia: nel 1880 una nave scaricò oltre 40 t di manzi e montoni congelati<sup>29</sup>. In seguito le importazioni di questo prodotto si estesero alla Nuova Zelanda, all'Argentina, al Texas e all'Uruguay, alle quali si aggiunsero i primi barili di petrolio provenienti da Filadelfia, nonché grano e tabacco<sup>30</sup>.

I *docks* più vecchi, penalizzati da entrate anguste e attrezzature obsolete e dalla mancanza di collegamenti ferroviari, cominciarono a registrare difficoltà. Si verificarono così processi di fusione tra le compagnie: nel 1864 la *London* e la *St. Katherine Company* si unirono formando la *London and St. Katherine Dock Company* e in seguito incorporarono la *Victoria Dock Company*. Allo stesso modo nel

---

<sup>28</sup> Tra il 1850 e il '60 furono costruiti piccoli bacini come il *Poplar Dock*, nella zona compresa tra *West India Import Dock* e Blackwall, e i *Canada* e *Albion Docks* nel complesso del Surrey. Nel 1855 la *Grand Surrey Canal Company* si riformò con il nome di *Grand Surrey Docks and Canal Company*.

<sup>29</sup> In conseguenza dell'applicazione generalizzata della tecnica di conservazione a freddo della carne, che sostituì la salatura e l'essiccazione, vi fu un incremento nel consumo di prodotti animali: le importazioni aumentarono da 51.300 t nel 1889 a 171.000 t nel 1900. I primi stabilimenti frigoriferi cominciarono a lavorare in Australia nel 1861 e presto anche le navi furono dotate di impianti di refrigerazione.

La tecnica a freddo consentì anche la massiccia importazione di altri generi alimentari come latticini e frutta, in particolare banane (Cfr. *The Magazine of the Port of London Authority*, London, Gennaio 1951, pp. 189-191; P. MATHIAS, *Op. cit.*, p. 47).

<sup>30</sup> Il petrolio fu scoperto in Pensylvania nel 1859: veniva usato nell'industria del lampante e del linoleum. A causa della sua elevata infiammabilità, nel 1871 un atto del Parlamento proibì il passaggio delle imbarcazioni che lo trasportavano oltre Thames Haven, zona situata nell'estuario lontano dai *docks* e dai centri abitati. Come conseguenza qui sorse la *Thames Haven Petroleum Wharf*, ovvero la prima banchina dove approdavano esclusivamente le navi cariche di barili di petrolio (Cfr. *The Magazine of the Port of London Authority*, London, 1953, vol 27, pp. 25-29).

complesso dei *docks* del Surrey, la *Commercial Dock Company* rilevò la *Grand Surrey Docks and Canal Company*.

Questi avvenimenti non scoraggiarono la *Millwall Company* che nel '68 costruì un bacino di 150.000 mq (*Millwall Dock*) proprio sull'*Isle of the Dogs* per il commercio del grano facendo in tal modo concorrenza al gruppo dei *Surrey Docks*, anch'essi specializzati nel commercio di questo prodotto.

Negli anni seguenti le iniziative imprenditoriali lungo l'estuario furono frenate dalla crisi economica del 1875 che coinvolse la Gran Bretagna e il mondo<sup>31</sup>, ma la nuova ondata espansiva stimolò la competizione tra le compagnie tanto che i proprietari della *London and St.Katherine Company* furono autorizzate a realizzare l'*Albert Dock*, di oltre 300.000 mq di superficie, situato sulla riva opposta a Woolwich. Inaugurato nel 1880, esso aveva bacini profondi che consentivano l'approdo di navi a vapore di 12.000 t e magazzini che permettevano una migliore sistemazione della lana, mentre i moli erano attrezzati con gru a vapore e verricelli e collegati con la *Great Eastern Railway*<sup>32</sup>.

Lo sviluppo di questa struttura spostò ulteriormente il nucleo del porto verso l'estuario a discapito dei complessi situati nell'*Isle of the Dogs* e nel *Surrey* e accentuò la competizione tra le compagnie.

Il bacino di *Tilbury* (210.000 mq), terminato nel 1886 dalla *West India e East India Company*, fu l'ultimo dei grandi *docks* del periodo vittoriano e venne costruito su un'area di circa 2 kmq nella pianura dell'Essex, 40 km circa a valle del London Bridge, di fronte a

---

<sup>31</sup> Fin dal 1870 il primato commerciale e industriale inglese era stato minacciato dalla crescente potenza della Germania, della Francia e degli Stati Uniti. Le conseguenze degli errori commessi nel campo degli investimenti negli Stati Uniti e nelle colonie, condizionarono lo sviluppo dell'industria inglese incapace di imporsi con la stessa rapidità di quelle straniere, tecnologicamente all'avanguardia. La concorrenza quindi causò una duplice crisi di sovrapproduzione industriale (settore tessile e metallurgico) e agricola con conseguente caduta dei prezzi e portò al protezionismo doganale volto ad assicurare all'industria britannica i mercati interni. La crisi culminò nel 1875 (Cfr. L. SALVADORI, *Storia: dal 1848 a oggi*, Torino, Loescher, 1978). Inoltre, l'apertura del Canale di Suez, nel 1869, aveva deviato molti carichi provenienti dal lontano Oriente verso i porti del Mediterraneo, a detrimento dei commerci della *East India* e *West India Dock Company*.

<sup>32</sup> La lana, dalla metà del secolo, costituì una delle principali importazioni e proveniva dall'Australia, dalla Nuova Zelanda e dal Sud Africa. Veniva lavorata ed esportata, costituendo una voce di grande valore nella bilancia commerciale.

Gravesend, all'imboccatura dell'estuario. Collegato alla *London Tilbury and Southern Railway*, beneficiava della rete ferroviaria che arrivava al molo, permettendo alle navi di scaricare la merce direttamente nei vagoni ferroviari destinati alle industrie e riducendo i costi di immagazzinaggio. La sua posizione in un punto profondo del fiume consentiva, inoltre, un notevole risparmio nelle spese di rimorchiaggio e l'approdo delle grandi navi passeggeri<sup>33</sup>.

Tuttavia a causa della crisi economica mondiale, culminata nel 1890, e della concorrenza dei proprietari delle banchine private, le compagnie entrarono in gravi difficoltà finanziarie: la rivalità da sempre accesa era diventata spietata e per attirare il traffico tutte adottarono una politica di riduzione delle tariffe che provocò una forte diminuzione negli introiti tanto che nel 1888 sia l'*East and West India Dock Company*, proprietaria del *Tilbury Dock*, che la *London and St. Katherine Dock Company* realizzarono gravi perdite. Sempre nello stesso anno il porto registrava un movimento di 15.500.000 t di merci<sup>34</sup>, di cui solo il 20% veniva trattato nei *docks*, mentre il rimanente 80% veniva scaricato sulle chiatte beneficianti della *Free Water Clause* e trasferito alle banchine di proprietà privata.

La crisi incise su tutto il traffico del porto causandone un rallentamento<sup>35</sup>, mentre le carenze delle comunicazioni ferroviarie sollevarono le lamentele degli spedizionieri che si rivolsero ad altri porti come Liverpool, Hull e Harwich perché offrivano servizi migliori<sup>36</sup>.

---

<sup>33</sup> Alcune navi facevano servizio con le colonie per i viaggi d'affari dei mercanti, altre partivano cariche di emigranti che cercavano fortuna in Canada e Australia. Dopo il 1880 considerevole fu l'arrivo di navi che portavano gli Ebrei sfuggiti alle persecuzioni in Russia (K. COSTELLO, *Op. cit.*, p. 27).

<sup>34</sup> Le notizie relative al traffico commerciale e alla forza lavoro, riportate nel corso di questo studio sono state attinte ai registri continuamente aggiornati disponibili presso gli archivi della *Port of London Authority Museum in Docklands*.

<sup>35</sup> Nel 1888 era stato fatto un tentativo di amministrazione congiunta tra la *London and St. Katherine Dock Company* e la *West India and East India Dock Company* per sollevarne le rispettive gravi situazioni finanziarie, ma non diede apprezzabili risultati. La crisi colpì tutte le maggiori nazioni industrializzate d'Occidente e l'Australia. La percentuale di commercio del Regno Unito trattata dal Porto di Londra scese dal 37% nel 1885 al 31% nel 1890.

<sup>36</sup> Altri problemi gravavano sul porto: l'elevato numero di chiatte, rimorchiatori, battelli rendevano lenti gli spostamenti e causavano ritardi nella consegna delle merci ed erano necessarie operazioni di dragaggio per consentire il transito delle navi a vapore.

Le compagnie cercarono di compensare le perdite risparmiando sulla manodopera, ma il forte taglio delle paghe e la contrazione di personale fisso a favore di quello saltuario portarono ad una serie di scioperi che bloccarono l'attività nelle banchine<sup>37</sup>.

Nel 1900 venne nominata una *Royal Commission* che assunse provvisoriamente la direzione del porto e, valutati i problemi, evidenziò la necessità di istituire un'autorità pubblica che sovrintendesse a tutte le attività del porto, *docks* inclusi, ma solo nel 1909 si costituì la *Port of London Authority*, alla quale veniva affidato il controllo del porto da Teddington al mare e la direzione dei 10,9 kmq che ospitavano i *London, St.Katherine, Surrey, Millwall, Royals e Tilbury Docks*.

Sull'onda della ripresa economica avvenuta in tutto il mondo nei primi anni del secolo XX anche in Inghilterra la produzione industriale e il volume dei traffici segnarono un netto miglioramento. Il porto di Londra, i cui impianti e banchine si estendevano per 60 km, trattava circa il 30% del commercio britannico, di afflusso e di redistribuzione, che riguardava prima di tutto lana, cui seguivano tè, vino, alcool, grano, zucchero, tabacco, legname e prodotti coloniali pregiati, metalli, carne, pelli e latticini.

La maggior parte delle merci passava attraverso i *docks*<sup>38</sup>.

Il *London* e il *St.Katherine* insieme trattavano circa 70.000 t di lana che corrispondevano al 40% del totale delle importazioni del porto.

---

<sup>37</sup> Il grande sciopero del 1889, che paralizzò l'attività portuale per quattro mesi, coinvolse tutti i lavoratori del porto le cui condizioni di vita nell'*Est End* erano drammatiche. Wapping, Limehouse, Shadewell erano le zone più squallide di Londra, ma la povertà e l'emarginazione regnavano su tutta l'*Isle of the Dogs* dove risiedevano circa 20.000 persone di cui molti immigrati. La maggior parte della terra disponibile era stata edificata e l'aria era malsana a causa dell'inquinamento generato dai fumi delle industrie; inoltre mancavano mezzi di trasporto per raggiungere la città (*Docklands... cit.*, p. 67).

<sup>38</sup> A. BRYANT, *Op. cit.*, p. 43 L'Autorità cominciò i lavori di ristrutturazione dei *docks* per fare fronte alla concorrenza delle circa 300 banchine di proprietà privata. Il programma prevedeva l'ampliamento delle entrate per consentire l'ingresso alle grosse navi a vapore, la costruzione di nuovi moli, la creazione di depositi con frigoriferi per soddisfare il crescente commercio di carne congelata, la dotazione di attrezzature per agevolare lo scarico delle merci, il miglioramento delle installazioni di pompaggio per innalzare i livelli dell'acqua nei bacini e lo sviluppo delle reti ferroviarie per i collegamenti con il retroterra.

Le grandi vendite avvenivano al *Wool Exchange*, in Coleman Street, o alle *Commercial Sale Rooms* in Mincing Lane. Il *St. Katherine* riceveva anche carichi di indaco, finché non fu sostituito dai coloranti di anilina e oltre 32.000 t all'anno di té provenienti dall'India, dalla Cina e da Ceylon. Il *London Dock* trattava vino, brandy, spezie, olii gomma, guttaperca, marmo di Carrara e corteccia di Chincona, proveniente dal Perù, per fare il chinino. All'interno del complesso c'erano il magazzino dell'avorio (*Ivory House*), che veniva importato dall'Africa (oltre 250 t all'anno) e i depositi dei profumi provenienti da San Remo.

Sui moli si diffuse l'impiego di mezzi meccanici per le operazioni di carico e scarico: *Tilbury*, ad esempio, annoverava sessantasette gru e trattava prevalentemente prodotti provenienti dall'Asia e dall'Australia; i *docks Royal Albert* e *Victoria*, dotati di centottanta gru, espletavano ogni tipo di commercio con speciali attrezzature per carne congelata e tabacco (i magazzini ne contenevano 20.000 t); il *West India Dock*, ampliato e attrezzato, riceveva legname pregiato, soprattutto mogano proveniente dall'America Centrale e teak importato dall'India e dal Siam, al quale si aggiungevano zucchero, rhum e frutta; il *Millwall Dock*, invece, trattava i 2/5 dei cereali che giungevano a Londra per la maggior parte proveniente dai porti del Mare Nero e dal Baltico e venivano immagazzinati nel *Central Granary*, un silos granario di tredici piani della capacità di 24.000 t costruito nel 1904, al quale attingevano 400 vagoni ferroviari alla settimana che regolarmente venivano caricati e spediti a destinazione.

Londra era il più grande emporio del legname: i *Surrey Docks* ne importavano grandi quantità dalla Scandinavia, dagli Stati Uniti e dal Canada.

Per quanto riguarda le comunicazioni, la ferrovia collegava i *docks* con il retroterra e la principale arteria stradale, la *Commercial Road*, assicurava i collegamenti con la City. Nel 1913 i *docks* trattavano 3.000.000 t di merce su un totale di 14.000.000 t e le navi che se ne servivano erano 18.500<sup>39</sup>.

Lo scoppio della Prima Guerra Mondiale rappresentò una interruzione per il lavoro di ricostruzione del porto, ma la chiusura dei porti

---

<sup>39</sup> Il numero di portuali impegnati nelle operazioni di carico scarico e immagazzinaggio che prima della guerra era 4.500 salì a 8.000 (J. PUDNEY, *Op. cit.*, p. 152).

continentali convogliò molte navi nel Tamigi congestionando sempre più le banchine.

Londra, consolidato il dominio britannico sui mari dopo la sconfitta della flotta tedesca a Helgoland (1916), trattava circa il 33% del commercio totale del Regno Unito e assorbiva un'enorme quantità di merci, specialmente grano, mais, orzo e carne che stiparono i magazzini e i moli come mai in precedenza. Essa contribuì a soccorrere Russia e Francia con armamenti e materiale bellico di ogni genere riaprendo l'*East India Import Dock* per far fronte alle necessità. Questa intensa attività sulle banchine continuò senza ostacoli fino al 1917 quando la Germania riprese le azioni di guerra sottomarina sicché, per ragioni di sicurezza, parte del traffico dovette essere dirottato nei porti della costa occidentale. Nel complesso, però, il movimento commerciale non fu seriamente compromesso e le perdite causate dalla guerra furono minime: solo il *Victoria Dock* riportò danni per un'esplosione in una fabbrica di munizioni vicino a Silvertown e il *Poplar Dock* subì un bombardamento aereo che provocò la distruzione di alcuni magazzini. Il movimento merci nei docks oscillò da 3.600.000 t registrate nel 1916 a 2.900.000 nel 1918.

Uscita vittoriosa dal conflitto, l'Inghilterra consolidò il proprio predominio marittimo e coloniale grazie alla acquisizione delle colonie tedesche; ma, nonostante il vasto impero, la sua economia non fu più in grado di sostenere un ruolo paragonabile a quello esercitato in precedenza. La concorrenza internazionale (Stati Uniti, Giappone, Francia), la "questione irlandese", le agitazioni sindacali e soprattutto le ripercussioni della grande depressione economica mondiale del '29 gettarono il paese in una grave crisi dalla quale si riprese solo intorno alla metà degli anni trenta<sup>40</sup>. Nonostante ciò l'Autorità portò avanti i lavori di ampliamento del porto e nel 1921 venne inaugurato a North Woolwich il *King George V Dock* (capace di ospitare navi fino a circa 35.000 t) che integrandosi col *Victoria* e con l'*Albert*, completò il complesso dei *Royal Docks*. Ad esso si

---

<sup>40</sup> Al fine di fronteggiare la crisi economica, il governo nel 1931-'32 inaugurò una politica doganale protezionistica che portò i dazi fino al 20% per le merci estere concorrenti. Inoltre gli Inglesi si fecero promotori di una Conferenza del Commonwealth a Ottawa (1932) che stabilì un sistema di tariffe preferenziali per i prodotti britannici e dei dominions (L. SALVADORI, *Op. cit.*, p. 234).

aggiunsero nel 1926 il *Quebec Dock*, a Rotherithe, e altri piccoli bacini nel Surrey per soddisfare il crescente commercio di legname proveniente dalla Russia, dal Canada, dalla Scandinavia. Furono, inoltre, apportate migliorie ai vecchi complessi dei *West India* e *Millwall Docks* che vennero collegati tra loro con un sistema di canali, mentre l'*East India Export Dock* fu sottoposto a riempimento.

## ROYAL DOCKS

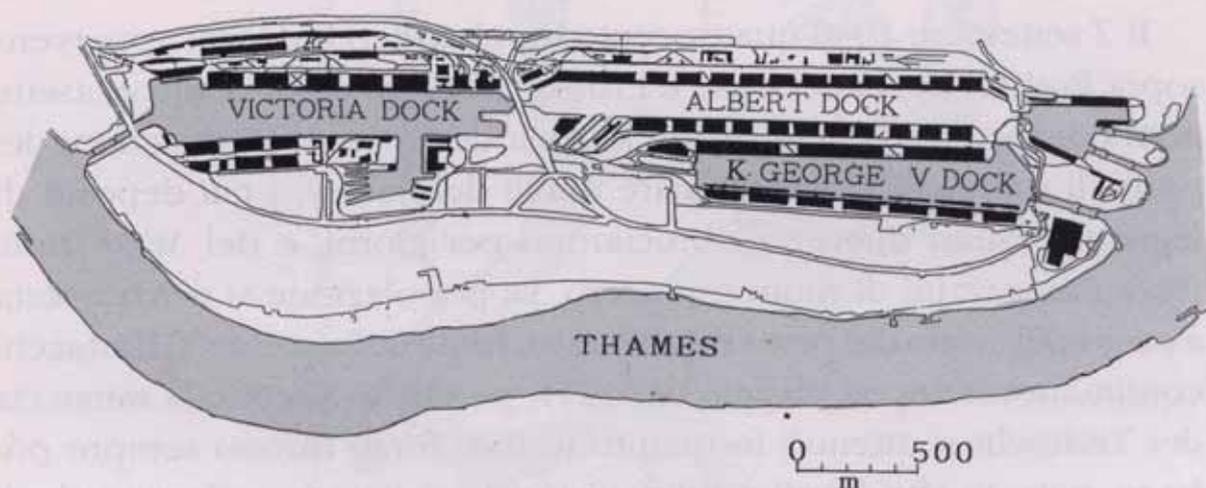


Fig. 1 - Il complesso dei *Royal Docks*.

*Tilbury* assunse sempre più il carattere di avamposto, date le sue acque profonde capaci di accogliere le grandi navi e la disponibilità di ampi spazi sui moli. Con le sue regolari importazioni dall'Estremo Oriente e dall'Australia, trattava una grande quantità di tè, riso, copra, frutta e altri prodotti e, come in genere negli avamposti, notevole era il traffico passeggeri (219.000 nel 1926) tanto che fu costruito un nuovo terminal: il *Floating Passenger Landing Stage*<sup>41</sup>. L'attività del porto non cambiò fundamentalmente, ma il suo volume registrò alti e bassi: da 3.600.000 t registrati nel 1921 a 2.900.000 t nel '24; da 3.300.000 t nel 1929 a 2.500.000 t nel '33. Il numero dei lavoratori subì una decisa flessione anche a causa dell'impiego delle prime attrezzature meccaniche: da 52.000 registrati nel 1920 scesero a 34.000 nel 1937.

<sup>41</sup> D. J. OWEN, *The Port of London Yesterday and Today*, London, Port of London Authority, 1927.

Lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale colpì profondamente Londra e portò grandi cambiamenti nel porto, perché i *docks* furono in gran parte distrutti o danneggiati.

L'economia della Gran Bretagna dipendeva molto dal commercio d'oltremare, e gran parte delle importazioni passavano attraverso il porto della capitale sicché i tedeschi pensarono di paralizzare la città bloccandone i rifornimenti e colpendo quindi l'*East End*, le sue industrie e i *docks*, i quali erano anche facilmente identificabili dall'alto.

Il 7 settembre 1940 quattrocento bombardieri tedeschi apparvero sopra Rotherithe, Limehouse e l'*Isle of the Dogs* e per cinquantasette notti consecutive bersagliarono la zona devastando le abitazioni dei portuali e i bacini, in particolare quelli del Surrey, i cui depositi di legname (quasi duecento) bruciarono per giorni, e del *West India* dove i magazzini di rhum esplosero. La popolazione si trovò isolata a causa del crollo dei ponti e dell'interruzione delle strade. Gli attacchi continuarono fino al maggio del 1941, perché in seguito la minaccia dei Tedeschi si attenuò in quanto le loro forze furono sempre più impegnate su altri fronti e ridimensionate dalla controffensiva degli Alleati. Londra, però, perse la maggior parte del suo traffico commerciale che venne dirottato in porti più sicuri: i *docks*, tuttavia, continuarono a lavorare per tutta la guerra e svolsero un ruolo importante nella spedizione e nei rifornimenti all'esercito sbarcato in Normandia. Il volume di merci trattato nei bacini scese da 3.200.000 t nel 1938 a 1.200.000 t nel 1942 e il numero delle navi calò da 34.700 a 6.200.

Nel 1944-'45 la capitale subì ancora l'assalto dei tedeschi che con i missili V<sub>1</sub> V<sub>2</sub> colpirono la City, Westminster, l'*East End* e in particolare il gruppo dei *Royals*.

Complessivamente oltre un terzo dei depositi e circa metà delle aree di magazzinaggio furono sconvolte e gran parte delle attrezzature dei *docks* furono distrutte o disperse con danno maggiore per i complessi del *Surrey* e dei *West India*<sup>42</sup>.

Terminato il conflitto, Londra per svolgere un ruolo importante nella economia post-bellica dovette accelerare la riabilitazione del

---

<sup>42</sup> Il numero delle vittime nelle *docklands* ammontò a 1.200 persone (K. COSTELLO, *Op. cit.*, p. 62).

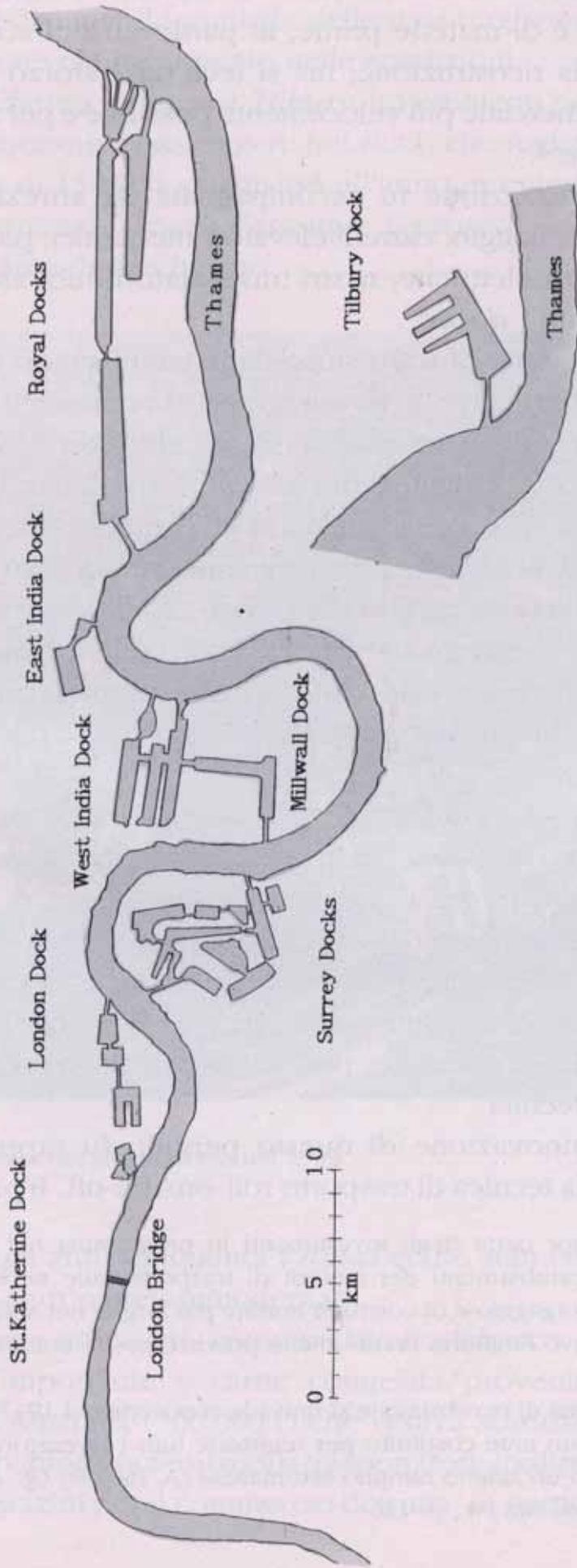


Fig. 2 - Distribuzione dei docks di Londra.

porto e quindi dei *docks* anche se la scarsità di mezzi finanziari, di manodopera e di materie prime, in particolare di acciaio, crearono difficoltà nella ricostruzione; ma si fece ogni sforzo per riprendere l'attività commerciale più velocemente possibile e per modernizzarne le attrezzature<sup>43</sup>.

La meccanizzazione fu accompagnata da attrezzature e nuovi sistemi di imballaggio: carrelli elevatori meccanici, pale meccaniche, gru mobili, gru elettriche, nastri trasportatori, tubi aspiratori furono installati in tutti i *docks*<sup>44</sup>.

Il grano venne scaricato sfuso dalle navi usando condotti che lo aspiravano dalle stive e lo versavano direttamente dentro capaci magazzini, lo zucchero grezzo sfuso, che costituiva la voce più importante (circa 1.000.000 di t all'anno), fu trattato con gru meccaniche a benna, che grazie anche ai più grandi portelloni delle navi raggiungevano la stiva, mentre il legname cominciò ad essere spostato in un unico blocco con l'uso di carrelli elevatori meccanici.

Nuovi metodi furono adottati anche nel trasporto dei liquidi: i barili di rum vennero scaricati con mezzi meccanici, non più a mano, mentre per il vino furono usate cisterne in acciaio o plastica, più capaci ed economiche.

La meccanizzazione accelerò le operazioni di carico e scarico e comportò una riduzione di manodopera perché servivano pochi uomini per trattare grandi quantità di merci.

Per consentire l'uso dei carrelli elevatori a forza e movimentare i loro carichi pallettizzati i moli furono allargati e ripavimentati e i magazzini furono costruiti con larghe porte e soffitti più alti e furono dotati di celle refrigeratrici per soddisfare la crescente richiesta di prodotti zootecnici.

Un'altra innovazione di questo periodo fu rappresentata dallo sviluppo della tecnica di trasporto roll-on/roll-off. Il primo servizio fu

---

<sup>43</sup> La maggior parte degli investimenti in programma nel porto miravano a rispondere ai cambiamenti nei metodi di trasporto, alle necessità di effettuare operazioni di dragaggio e di costruire entrate più larghe nei *docks* per la crescente misura delle navi. Migliorie erano anche previste per le comunicazioni stradali e ferroviarie.

Al programma di ricostruzione si univa la creazione nel 1947 del *National Dock Labour Board*, un ente costituito per registrare tutti i lavoratori saltuari dei *docks* garantendo loro un salario minimo settimanale (A. BRYANT, *Op. cit.*, p. 61).

<sup>44</sup> R. DOUGLAS, *Op. cit.*, p. 126.

istituito a *Tilbury* e permise un facile collegamento con Anversa; in seguito il *dock* divenne il terminale delle navi traghetto attraverso la Manica, con notevole incremento nelle spedizioni.

L'Autorità effettuò, sempre a *Tilbury*, investimenti per far fronte al trasporto transoceanico passeggeri: nel *dock*, che registrava nel 1950 un movimento di 150.000 viaggiatori all'anno in entrata e uscita, fu costruito un terminal (*Ocean Passenger Terminal*) dotato di grandi attrezzature e aree di parcheggio.



Fig. 3 - Veduta aerea dei *Royal Docks* nel 1949.

Alla fine degli anni Cinquanta i *docks* erano stati completamente ricostruiti e in gran parte ammodernati.

I *Royals*, bene attrezzati, commerciavano tabacco, da sempre il prodotto più importante e carne congelata proveniente dal Sud America e dall'Australia (500.000 t) che veniva scaricata meccanicamente sulle banchine grazie ai nastri trasportatori; inoltre, erano dotati di speciali magazzini per il commercio di frutta, in particolare banane

e verdura, nonché di depositi per il grano ed erano serviti da una rete stradale efficiente, la *Silvertown Way*, che assicurava i collegamenti con le aree industriali di Silvertown e Plaistow.

Il *West India Dock* trattava ancora zucchero (1.400.000 t), frutta delle Canarie e merci dei Caraibi.

Il *London* era un grande emporio di lana, vino, liquori, sigari, tè (proveniente da Ceylon), spezie, profumi, sete, rayon, nylon, tappeti, macchine fotografiche e strumenti di precisione; il *Millwall Dock*, commerciava soprattutto cereali e in minore quantità frutta, mentre l'*East India Import Dock* fu destinato al cabotaggio. Nei *Surrey* (che comprendevano undici bacini situati su un'area di circa 1,5 kmq) venivano scaricate 100.000 t di legname proveniente per il 20% dalla Svezia, e per il resto dalla Russia, dalla Finlandia, e dalla costa occidentale del Nord America<sup>45</sup>.

*Tilbury*, fulcro dei commerci con l'Australia e l'Oriente era in continuo sviluppo: prima della guerra assorbiva il 12% dei carichi trattati dai *docks*, nel '59 il 70%.

Tutti i bacini si erano quindi ripresi dai danni della guerra e lavoravano intensamente come del resto tutto il porto. Le aree lungo il fiume erano molto industrializzate (in particolare le zone di Silvertown, Plaistow, Beckton e Woolwich) con stabilimenti metallurgici, chimici, alimentari e con cementifici. Circa 7.000 chiatte si muovevano da banchina a banchina.

Nel '64 il volume del commercio raggiunse il suo massimo: l'Autorità trattava nei *docks* 5.125.000 t su un totale di 61.600.000<sup>46</sup>.

Tuttavia presto cominciarono i primi segnali di crisi: Londra, infatti, non era più il centro commerciale del mondo. Il ridimensionamento del ruolo internazionale dell'economia della Gran Bretagna conseguente alla perdita delle colonie e all'obsolescenza di una organizzazione e di un apparato industriale impostato nell'Ottocento, l'affermarsi degli Stati Uniti e del Giappone nei traffici oceanici e la crescita dell'Europa come area commerciale, specie dopo la costituzione del Mercato Comune Europeo, giocarono a sfavore del traffico di Londra.

---

<sup>45</sup> R. DOUGLAS, *Op. cit.*, p. 125 sgg.; J. BIRD, *The Geography... cit.*, p. 76 sgg.

<sup>46</sup> Il traffico nei *docks* era così ripartito: *Royals* 2.400.000; *West India* e *Millwall* 1.100.000; *Tilbury* 750.000; *Surrey* 475.000; *London* e *St. Katherine* 400.000 (da W. P. CLEGG, *Op. cit.*, p. 54).

I porti continentali di Rotterdam, Anversa, Amburgo emersero come pericolosi rivali, perché avevano attrezzature molto moderne ed efficienti e servizi convenienti. Per il commercio con l'Europa assunsero importanza altri porti della Manica e dell'East Anglia (Dover, Harwich, Felixstowe e Southampton), che avevano una posizione più favorevole al traffico roll-on/roll-off con il continente e beneficiavano di una maggiore flessibilità del lavoro e di una crescente efficienza del sistema stradale<sup>47</sup>.

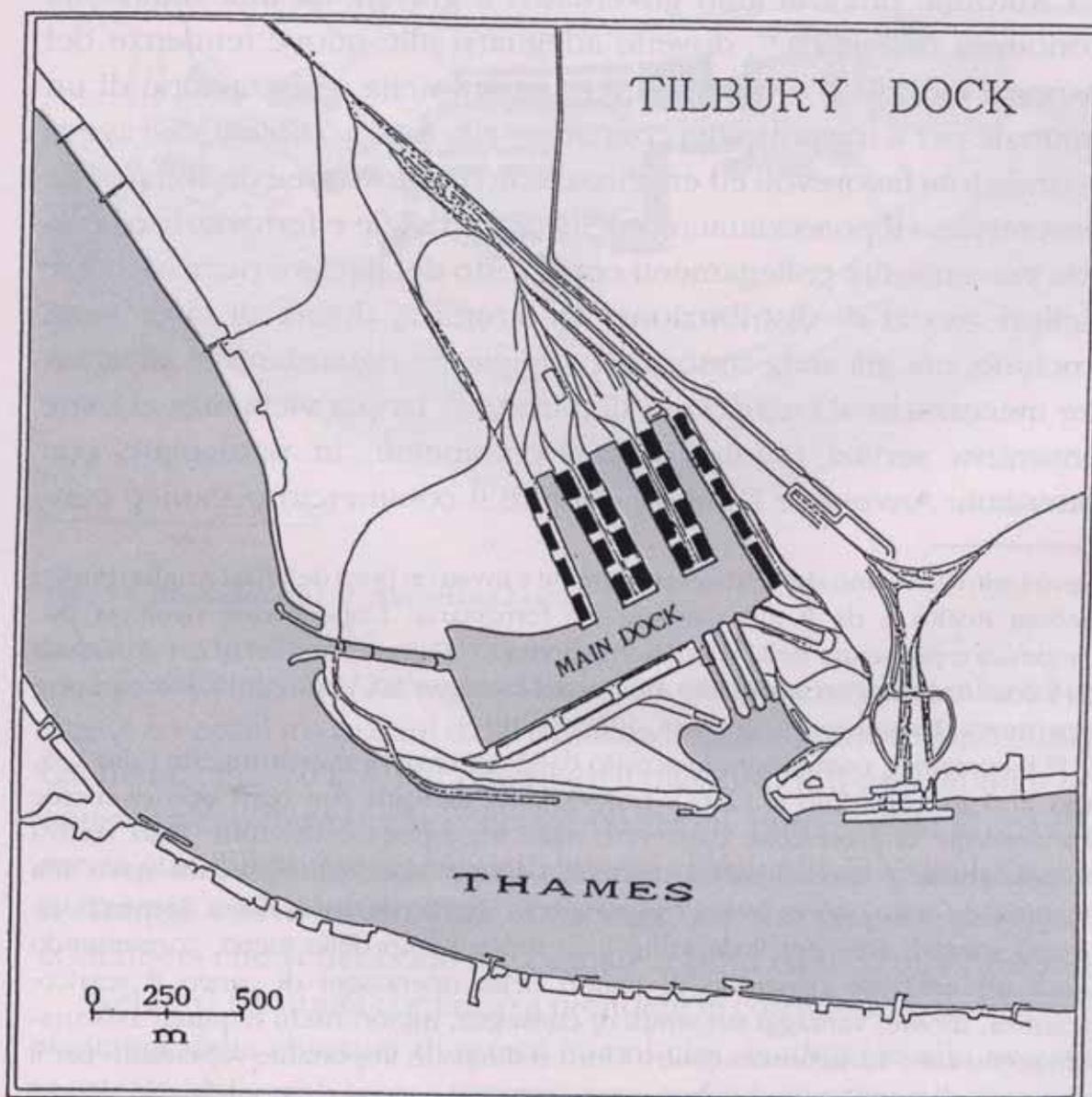


Fig. 4 - Il Tilbury Dock.

<sup>47</sup> Londra era in competizione con i porti europei soprattutto per il traffico di trasbordo (*transshipment*). Spesso i carichi provenienti oltreoceano e destinati al

Non meno importanti erano le conseguenze della meccanizzazione che comportò il calo nelle richieste di servizi di immagazzinaggio e la diminuzione della domanda di manodopera, soprattutto dopo l'introduzione del container<sup>48</sup> che rivoluzionò l'organizzazione portuale. La containerizzazione portò ad uno sconvolgimento nell'attività dei *docks* in quanto esigeva l'installazione di adeguate attrezzature sui moli (gru porta-containers), nonché la disponibilità di ampie aree per consentire lo spostamento e il deposito dei contenitori.

L'Autorità, priva di aiuti governativi e gravata da una situazione economica deficitaria<sup>49</sup>, dovette adeguarsi alle nuove tendenze del trasporto mondiale e effettuò investimenti nella realizzazione di un terminale per il trasporto dei containers alla foce a *Tilbury*, che aveva le condizioni favorevoli ed era circondato da vaste aree disabitate che consentivano il potenziamento della rete stradale e ferroviaria necessaria per garantire collegamenti con il resto del paese e per assicurare migliori servizi di distribuzione. La struttura, dotata di circa venti banchine, era già stata sottoposta a migliorie riguardanti le attrezzature meccaniche e i magazzini di transito<sup>50</sup>. La sua vicinanza al mare consentiva servizi regolari con il continente, in particolare con Rotterdam, Anversa e Dunkirk, mentre il commercio oceanico con-

---

Regno Unito venivano sbarcati nel continente e inviati ai porti dell'East Anglia tramite i servizi Ro/Ro e da lì alla capitale via ferroviaria. L'operazione risultava più economica e più sicura della spedizione diretta (T. C. IDLE, *The Port of London since 1945: how has the Port Authority dealt with change?*, BA dissertation, Geography Department, University of Durham, 1985, p. 28).

<sup>48</sup> Il container, contenitore in acciaio dalle dimensioni standardizzate (alto 2,5, largo 2,5 e lungo fino a 12 m), poteva esser caricato con ogni tipo di merce garantendone la protezione dagli urti, dalle intemperie e dai furti. Esso veniva spostato grazie a speciali mezzi meccanici (gru portacontainers) dalla nave alla banchina, da dove poteva essere trasportato su strada o ferrovia fino a destinazione o verso speciali aree per il deposito e lo smistamento delle merci, consentendo quindi un notevole risparmio di tempo nelle operazioni di carico e scarico. Garantiva, inoltre, vantaggi sui tempi di consegna, minori rischi e quindi assicurazioni meno care. La sicurezza contro i furti si dimostrò importante soprattutto per il commercio di manifatture di valore come frigoriferi e merci elettroniche. Né minore interesse ebbe la riduzione del lavoro di calcolo in quanto i prezzi dovevano essere espressi per container (*T.E.U.* = *twenty feet equivalent unit container*).

<sup>49</sup> L'Autorità aveva investito ingenti somme di denaro nel progetto che riguardava l'estensione del porto nella zona di Maplin (non approvato poi dal Governo), e servizi per il traffico del petrolio (T. C. IDLE, *Op. cit.*, p. 30).

<sup>50</sup> K. COSTELLO, *Op. cit.*, p. 67.

venzionale si svolgeva principalmente con l'Africa occidentale, l'India, l'Oriente e l'Australia<sup>51</sup>.

Alla fine degli anni sessanta il porto era in crisi. I *docks* benché ammodernati, erano strutture non competitive.

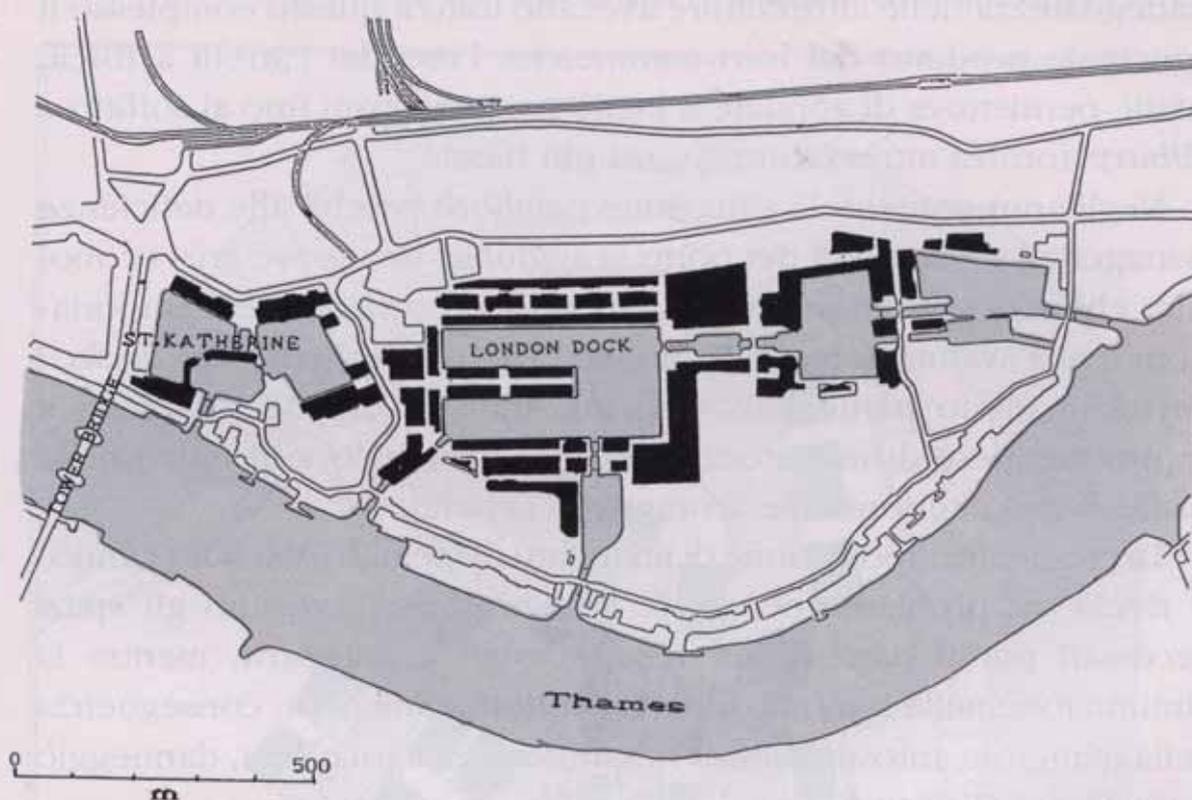


Fig. 5 - I *London* and *St. Katherine Docks*.

I *London* e i *St. Katherine Docks*, ad esempio, avevano banchine strette e vecchi magazzini dalla capacità limitata, erano troppo distanti dal mare, circa 60 km, per effettuare il trasporto roll-on/roll-off e non consentivano neppure la containerizzazione perché privi di spazio e senza possibilità di estensione in quanto circondati da aree abitate. Né il Tamigi aveva profondità sufficienti per le grandi navi porta-containers che si debbono appoggiare a porti dalle acque profonde.

Nel 1967 l'Autorità cominciò a prendere in considerazione i possibili vantaggi della chiusura di questi bacini che, inadeguati alle esigenze moderne del commercio, riportavano gravi perdite finanziarie.

Nel '68 avvenne la chiusura dei *St. Katherine* e del *London Dock*: il tabacco passò ai *Royals* e il vino del *London Dock* fu trasferito nel

<sup>51</sup> *Tilbury* stava potenziando le strutture per il traffico del grano con la creazione del *Bulk Grain Terminal* per far fronte alla importazione di crescenti quantità di cereali.

complesso dei *West India*; 1.300 dipendenti, di cui 750 scaricatori, rimasero senza occupazione<sup>52</sup>.

Nel 1970 furono chiusi i *Surrey Docks*, da sempre specializzati nel traffico del legname. La concorrenza del porto di Hull e soprattutto la inadeguatezza delle attrezzature avevano tolto a questo complesso il principale prodotto del loro commercio; l'uso dei carrelli a forca, infatti, permetteva di appilare il legno nei magazzini fino al soffitto e *Tilbury* forniva attrezzature e costi più bassi.

Negli anni seguenti la situazione peggiorò perché alle deficienze manageriali e strutturali del porto si aggiunse una grave crisi economica che scosse la Gran Bretagna e portò a restrizioni nelle importazioni e alla svalutazione della moneta. La maggior parte dei *docks*, i *Royals* in modo particolare, non registravano entrate sufficienti a coprire le spese di manutenzione e del personale, e il rialzo nelle tariffe aveva ulteriormente scoraggiato i clienti.

La crescente importazione di manufatti di metallo (400.000 t l'anno) si rivelò un problema perché le banchine non avevano gli spazi necessari per il parcheggio di automobili e autocarri, mentre la diminuzione nella importazione di prodotti alimentari, conseguenza della maggiore autosufficienza britannica nell'agricoltura, danneggiò l'attività del *West India* e del *Millwall*<sup>53</sup>.

Il problema si aggravò con le frequenti agitazioni sindacali: l'uso dei *docks* era quindi rischioso e molte compagnie, nel timore di subire perdite o danni, si rivolsero ad altri porti (ad esempio Rotterdam), che davano maggiori garanzie e sicurezze nel trasporto<sup>54</sup>. Gli scioperi, inoltre, avevano incoraggiato gli operatori che gestivano servizi nei *docks* ad investire sempre più denaro in macchinari che comportavano, a loro volta, la riduzione della dipendenza dal lavoro dell'uomo, creando ulteriore disoccupazione. Il numero dei dipendenti dei *docks* da 20.313 nel '65 diminuì a 7.805 nel '75.

---

<sup>52</sup> Nello stesso anno fu chiuso l'*East India Import Dock*, utilizzato dopo la fine della guerra per il traffico di cabotaggio, e i *Regent Canal Docks* (P. CLEGG, *Op. cit.*, p. 58).

<sup>53</sup> T. C. IDLE, *Op. cit.*, p. 33. La disoccupazione e il declino industriale causò nelle *docklands* la disgregazione dell'antica comunità dei portuali perché molti abitanti capirono che in quelle zone non c'era più futuro né per loro né per i loro figli ed emigrarono.

<sup>54</sup> T. C. IDLE, *Op. cit.*, pp. 33-34.

Inoltre, inefficienza della rete stradale londinese rendeva i trasporti lenti e poco convenienti dal punto di vista economico per cui le grandi aziende, situate prevalentemente nel sud-est del paese, cominciarono a servirsi di altri porti più vicini, come Dover<sup>55</sup>. *Tilbury* fu l'unico bacino a non accusare cedimenti per il traffico containerizzato. Nel

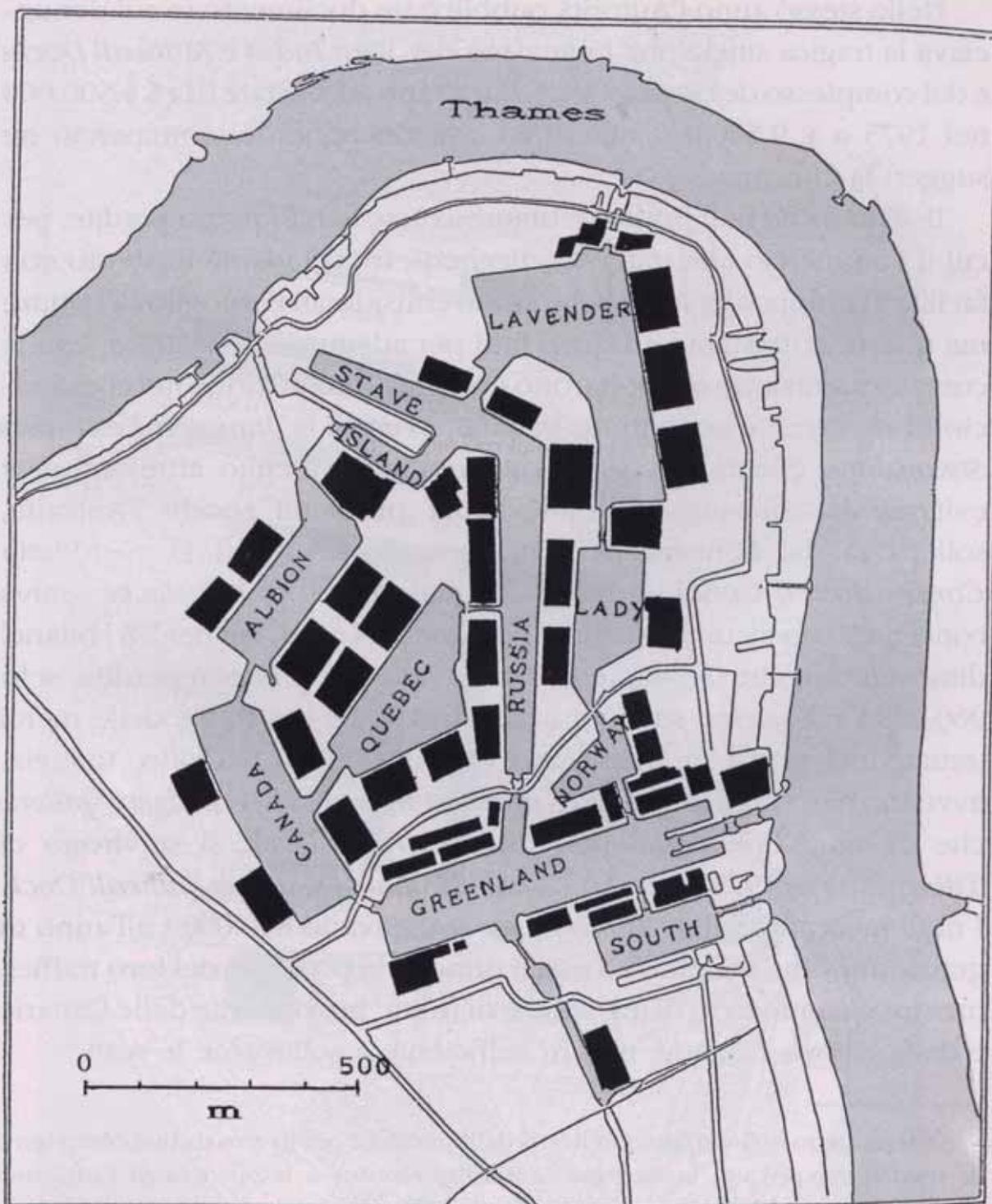


Fig. 6 - I Surrey Docks.

<sup>55</sup> T. C. IDLE, *Op. cit.*, p. 32.

1972 registrava un movimento di 231.438 containers, tale da competere con Felixstowe. Furono quindi potenziati i servizi containers per il commercio con l'Africa e nel '78, per far fronte al crescente traffico australiano e neozelandese, venne inaugurato il *Northfleet Hope Container Terminal* su un'area di circa 250.000 mq<sup>56</sup>.

Nello stesso anno l'Autorità pubblicò un documento in cui denunciava la tragica situazione finanziaria dei *West India* e *Millwall Docks* e del complesso dei *Royals*: le perdite erano aumentate (da £ 5.500.000 nel 1975 a £ 9.500.000 nel 1978) e la flessione del commercio ne suggerì la chiusura.

Il *West India* fu il primo, sebbene avesse subito meno perdite, per cui il commercio che trattava (zucchero, frutta) venne trasferito con facilità al gruppo dei *Royals* che erano considerati l'orgoglio del porto; ma questi, nonostante gli sforzi fatti per adeguare le strutture, con la containerizzazione sopportarono una forte diminuzione nel commercio di tè, carne e soprattutto banane, avendo la *Jamaica Producers Steamships*, cliente dal 1938, preferito porti meglio attrezzati. Per evitarne la chiusura e gli inevitabili problemi sociali l'Autorità, sollecitata dal Ministro dei Trasporti, portò avanti la cosiddetta *Concentration Option* in base alla quale il lavoro nei *docks* veniva concentrato in alcune banchine per limitare i costi, ma nel '78 i bilanci dimostrarono che il complesso continuava a lavorare in perdita: solo 960.000 t passarono sui suoi moli, circa il 2% del totale delle merci trattate nel porto in quell'anno (49.500.000 t). Il crollo, tuttavia, avvenne perché gli importatori di grano *Rank Hovis e Dalgety Spillers*, che da anni operavano nel *Royal Victoria Dock*, si servirono di *Tilbury*<sup>57</sup>. Nel 1979 vennero chiusi il *Poplar Dock* e il *Millwall Dock*. I moli meccanizzati di *Tilbury*, che scaricavano 850.000 t all'anno di grano, avevano sottratto ad essi il principale prodotto dei loro traffici, mentre il commercio di legname e di frutta, proveniente dalle Canarie e dalla Nuova Zelanda, non fu sufficiente a sollevarne le sorti.

---

<sup>56</sup> Il progetto fu finanziato per il 60% dall'Autorità e per il resto da due compagnie di spedizione private: la *Oversea Container Limited* e la *Associated Container Transport Australia* (R. DOUGLAS, *Op. cit.*, p. 175).

Con la decasualisation (1967), tutti i lavoratori saltuari iscritti alla *National Dock Labour Board* vennero assunti permanentemente, ma, in seguito alla meccanizzazione, il loro numero risultò esuberante (T. C. IDLE, *Op. cit.*, p. 38).

<sup>57</sup> P. CLEGG, *Op. cit.*, p. 61.

Nel 1980 cessarono ogni attività i *Royals* sicché si vide la fine del più grande e antico complesso di *docks* al mondo, simbolo dell'energia e della creatività della nazione britannica durante il periodo dell'Imperialismo.

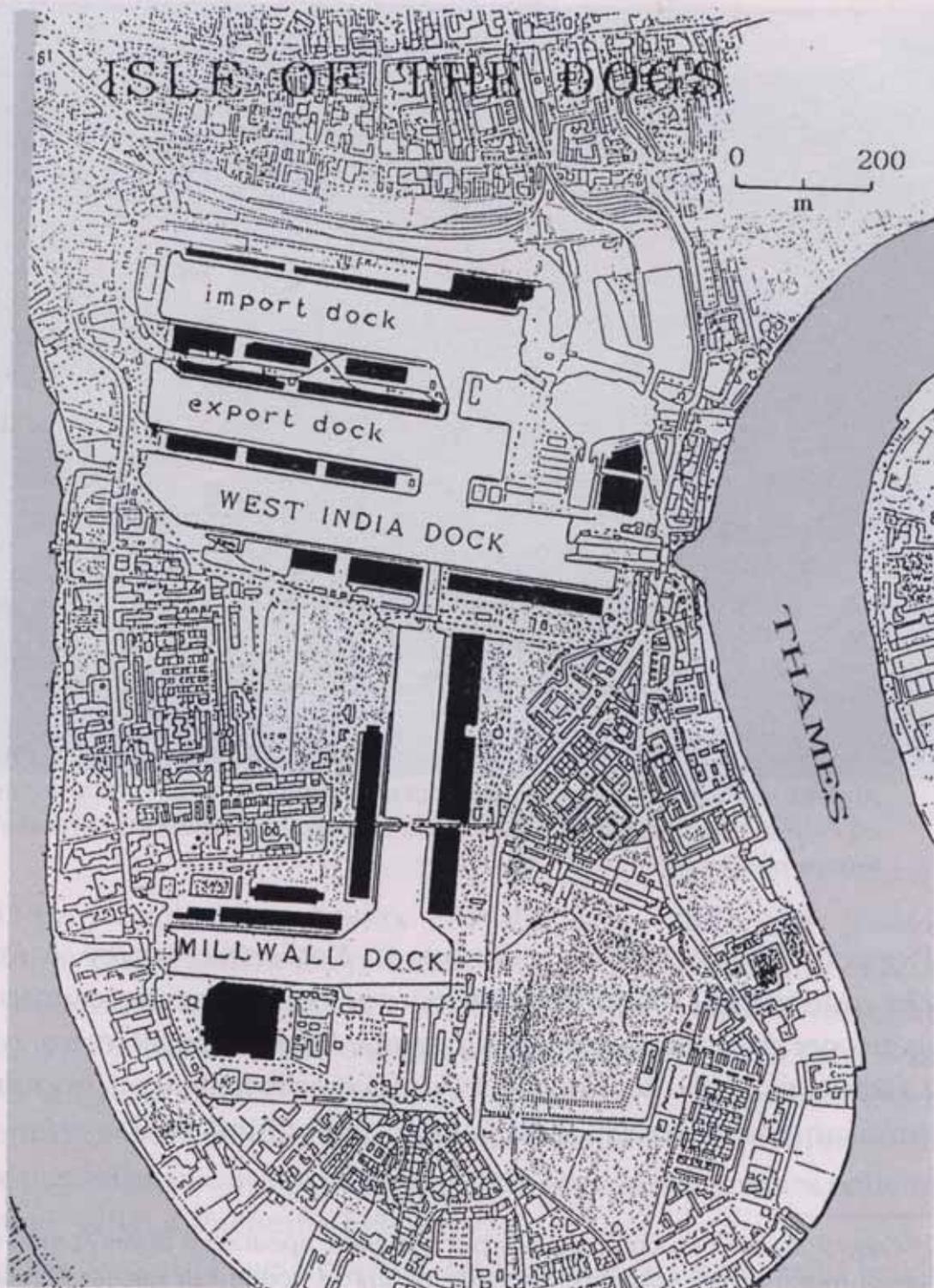


Fig. 7 - Isle of the Dogs: West India e Millwall Docks.

L'unico bacino che rimase in funzione fu Tilbury<sup>58</sup>. Il declino di queste strutture comportò gravissimi problemi occupazionali (oltre 20.000 persone tra scaricatori e chiattaioli persero il posto di lavoro in 10 anni) e anche la chiusura di un grande numero di aziende la cui attività era collegata ai *docks*<sup>59</sup>.



Fig. 8 - Veduta aerea di Tilbury(1988). Sullo sfondo si nota il *Tilbury Grain Terminal*. Al centro il *Main Dock* accoglie le grandi navi porta-containers con voluminose ed elevate gru. I tre bacini sulla sinistra sono adibiti al deposito di rottami di ferro e merci varie.

Dopo il 1980 le aree dei *London, St. Katherine, Surrey* e *Royal Docks* caddero nel totale abbandono per cui si rese necessario un progetto per dare una nuova destinazione funzionale all'intera zona.

La trasformazione dei *docks* del Tamigi rappresenta il più imponente rinnovamento urbanistico di Londra degli ultimi anni.

---

<sup>58</sup> Oggi il *dock* è ben equipaggiato per sostenere spedizioni di tutti i generi. Le principali importazioni sono appresentate da grano, rottami di metallo, legname, pasta di legno e carta provenienti da Canada, Scandinavia e Africa.

<sup>59</sup> La chiusura dei *docks* ha portato alla totale scomparsa dei chiattaioli, figure dominanti nell'attività portuale fin dal Medioevo.

L'operazione era già cominciata negli anni Settanta, quando alcuni imprenditori convertirono la zona occupata dal vecchio *dock* di *St. Katherine*, il più vicino alla City, in un complesso costituito da un centro finanziario (*World Trade Centre*), e da un grande albergo (*Tower Thistle Hotel*) circondato da vecchi depositi restaurati in lussuosi appartamenti, uffici e *boutiques*.



Fig. 9 - Il *St. Katherine Dock* oggi.

All'inizio degli anni Ottanta il Parlamento affidò alla *London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.)* il controllo dei 2023 ettari di terreno occupati dai vecchi *docks* per creare una zona residenziale e commerciale d'avanguardia, alternativa alla City, sempre più congestionata. Il lavoro, non privo di difficoltà, prevedeva la collaborazione di enti pubblici e privati e soprattutto del Governo che offrì concessioni fiscali agli imprenditori e sovvenzioni per incentivare imprese e uffici a trasferirsi nell'area.

Cominciò così la metamorfosi dei bacini e dei magazzini situati nell'*Isle of the Dogs*, nel *Surrey* e del gruppo dei *Royals* in contesti adatti ad attrarre industrie, commercio e una nuova fascia di residenti. Il primo di questi progetti vedeva la costruzione di un centro

finanziario a *Canary Wharf*, su 25 ettari del vecchio complesso del *West India Dock*, che doveva essere costituito da ventiquattro edifici situati lungo le banchine, per l'impiego di 55.000 persone.

Un altro obiettivo della *L.D.D.C.* era la creazione di un nucleo adatto ad accogliere 8.000 persone nella zona dei Royals. L'area, facilmente accessibile, poteva ospitare i sovrappopolati uffici della City ed era adatta anche alla realizzazione di un aeroporto, il terzo a Londra<sup>60</sup>.



Fig. 10 - *Isle of the Dogs*: il centro finanziario di *Canary Wharf*.

Essa concentrò quindi le proprie forze nella *East End*, da sempre la zona più povera della città, abitata per lo più da operai e immigrati, dove si trovavano magazzini in disuso ed edifici fatiscenti che si prestavano alla ristrutturazione. Ben seicento case furono demolite per far nascere un raccordo stradale, mentre molte altre lasciarono il posto a grattacieli in vetro e acciaio che ricordano la *Défense* di Parigi.

Oggi l'*Isle of the Dogs* fa parte di una avveniristica città satellite eretta ai margini della City ad opera dell'immobiliare canadese *Olympia and York* di Toronto che ha investito l'equivalente di 9.000

<sup>60</sup> Cfr. *Port handbook: London 1990-91*, London, Charter, 1991, p. 25.

miliardi in lire it. nel progetto e altri 8.000 miliardi per l'allacciamento alla rete viaria pubblica, con contributo del Governo pari al 75%<sup>61</sup>. Le nuove costruzioni sono state destinate ad alberghi, ristoranti, centri commerciali e sedi di convegni con grandi possibilità di parcheggio. La finanziaria americana *Morgan Stanley* è stata la prima a stabilirvi computers e personale, mentre la *Barclays Bank* ha aperto una filiale per coordinare le operazioni nelle *docklands*<sup>62</sup>. La redazione del quotidiano *The Guardian* si è stabilita nel *Millwall Dock*, dove c'è



Fig. 11 - *Surrey Docks*: antichi magazzini ristrutturati in appartamenti con annesso porticciolo.

anche la sede della *London Docklands Development Corporation* e torreggia il *Canary Wharf*, un grattacielo di oltre 250 metri, il più alto del Regno Unito, simbolo della zona dei *docks*. Sull'area del *King George V Dock* è stato costruito il *London City Airport* (inaugurato nel 1984) che consente collegamenti con Amsterdam, Parigi, Rotterdam, Bruxelles, Lille e Strasburgo e altre città<sup>63</sup>.

<sup>61</sup> Cfr. *Meridiani: Londra*, Milano, Edit. Domus, Nov. 1991, pp. 36-37.

<sup>62</sup> Cfr. *Il Secolo XIX*, Genova, Venerdì, 6 Dicembre 1991, p. 9.

<sup>63</sup> Cfr. *Port Handbook: London 1990-1991*, cit.

I quartieri di Wapping e Limehouse, limitrofi al *St. Katherine Dock*, sono stati maggiormente interessati dalla trasformazione urbanistica e hanno attirato importanti testate editoriali come *The Financial Times* e *The Daily Telegraph*. Neppure la riva sud del Tamigi è stata risparmiata: tra il London Bridge e il Tower Bridge è nata la *London Bridge City*, dove gli antichi magazzini sono stati riconvertiti in lussuose abitazioni, mentre i bacini sono stati adibiti a porticcioli turistici.

Tuttavia questi complessi residenziali sono stati posti sul mercato, in un periodo difficile, come alternativa al caro fitti del *West End* e della City, ma non hanno avuto molta fortuna in quanto gli affitti, anche se più ragionevoli, erano pur sempre troppo alti a causa della recessione degli anni Ottanta. Di conseguenza dalla capitale inglese si sono allontanati i protagonisti della speculazione immobiliare, soprattutto giapponesi e svedesi e lungo la riva del Tamigi diversi cantieri hanno chiuso i battenti. Molti stabili, destinati ad uffici, sono stati affittati solo in parte e alcune imprese costruttrici hanno dichiarato fallimento (tra queste la stessa *Olympia & York*, finanziatrice della ristrutturazione di *Canary Wharf*) interrompendo le opere già in corso come la trasformazione della zona dei *Royals* e la costruzione di un centro commerciale che doveva sorgere vicino al *London City Airport*.

Oggi le *docklands* appaiono quindi piene di contraddizioni architettoniche in quanto i moderni grattacieli, rivestiti in vetro azzurro, sono circondati da case popolari che mantengono le loro antiche coperture esterne costituite da mattoni o cemento. Nella zona, comunque, abitano 65.000 persone alle quali si aggiungono 70.000 lavoratori (prevalentemente impiegati nel settore finanziario ed editoriale) che vi si recano giornalmente<sup>64</sup>. L'accesso avviene con la linea metropolitana sopraelevata, la *Docklands Railway*, che garantisce il collegamento con la City. Due linee sono state inaugurate nel luglio del 1987: Tower Gateway - West India Quay - Island Garden e Stratford West-Island Garden. Un'altra linea da Poplar conduce al *London City Airport* e a Beckton, centro industriale. Per raggiungere la zona è possibile usare anche la rete stradale o il tunnel pedonale che collega l'*Isle of the Dogs* a Greenwich nonché i battelli che fanno servizio da Charing Cross.

<sup>64</sup> Cfr. T.C.I., *Guida Oro: Londra*.

Gli anni Ottanta hanno visto la chiusura dei *docks* di Londra e la loro diversa riutilizzazione, ma ciò ha suscitato molte critiche in quanto, nonostante la *L.D.D.C.* abbia cambiato la loro destinazione d'uso trasformandoli in centri residenziali e finanziari, la recessione economica ne ha impedito il completo sviluppo. Infatti, il progetto di trasferire il centro economico e finanziario londinese nell'antica zona portuale non ha riscosso successo sulle grandi multinazionali che, condizionate dalla crisi del mercato, hanno dirottato i loro capitali verso altre metropoli. Inoltre, i nuovi complessi edificati, dallo stile americaneggiante, non hanno entusiasmato lo spirito conservatore dei Londinesi che, a parità di prezzo, hanno preferito investire in zone meno decentrate.

La riconversione ha creato anche ulteriori problemi sociali alle comunità locali, soprattutto a quelle dell'*Isle of the Dogs*, che hanno dovuto abbandonare le loro abitazioni per la crescita vertiginosa degli affitti.

Non meno importante è la mancanza di collegamenti ferroviari con la City nei giorni festivi che scoraggia turisti e Londinesi a visitare e frequentare la zona, a detrimento degli esercizi commerciali esistenti.

Ciononostante la creazione di questa "città del Duemila" offre lavoro a migliaia di persone, legate soprattutto al mondo dell'editoria e della finanza, con buone prospettive di sviluppo anche se non in tempi brevi.

#### R É S U M É

Le port de Londres est situé le long de l'estuaire de la Tamise. La position géographique du fleuve permettant les contacts avec les ports les plus importants d'Europe et du monde et la grande amplitude de la marée ont joué un rôle important dans son évolution.

Fondé par les Romains le port continua sa fonction pendant tout le Moyen Age, mais dès Tudors, avec la participation de l'Angleterre au commerce colonial, il eut un considerable développement. Nombreux quais et magasins furent bâtis au bord du *Pool of London* pour servir aussi les voiliers qui étaient déchargés au large par les chalandes.

A la fin du XVIII siècle l'importance du trafic provoqua des encombrements et long retards, et les pertes causées par les voleurs poussèrent les compagnies des marchands à réaménager le port. Les larges étendues alluviales de l'estuaire permettaient la construction d'une série de bassins éclusés (*docks*) bien fortifiés pour accueillir les navires. Le premier fut le

*West India Dock* en 1802, sur la rive nord, et rapidement suivirent le *London Dock* (1805), le *East India Dock* (1806), le *St. Katherine Dock* (1828) qui faisaient le commerce des denrées coloniales et les *Surrey Docks*, sur la rive sud, pour le commerce du bois.

Pendant l'époque Victorienne l'expansion du trafic colonial conduisit à la construction de nouveaux bassins, plus grands: le *Victoria Dock* (1855), l'*Albert Dock* (1880), *Millwall Dock* (1868), et le *Tilbury Dock* (1896), 42 km en aval de London Bridge.

Toutefois à la fin du siècle les compagnies affrontèrent beaucoup de difficultés à la suite de la crise économique internationale et de la ruineuse compétition avec les propriétaires des quais. La situation se résolut en 1909 lorsque l'ensemble des *docks* fut unifié sous une autorité administrative, *Port of London Authority*, qui effectua de grands travaux de modernisation et la construction du *King George V* (1921) qui compléta le grand ensemble des *Royals*.

Malgré la crise économique des années Trente les *docks* continuèrent à être très actifs jusqu'à la Seconde Guerre Mondiale lorsque les bombardements causèrent la destruction de la plupart des bassins.

Après la guerre le déclin du commerce international à la suite de la décolonisation, la mécanisation, la containerisation, l'extension de la technique roll-on/roll-off, ont causé le déclin des installations en amont. Puisque les frais de manutention étaient trop élevés la P.L.A. décida de fermer le *London Dock* et le *St. Katherine* en 1968, les *Surrey* en 1970, le *West India* et le *Millwall* en 1979, les *Royals* en 1980.

On a cherché à exploiter la position du *Tilbury Dock* et ses larges étendues de terrain pour y créer un terminal océanique pour les containers.

En 1981 la L.D.D.C. a été créée par le Parlement pour la transformation des zones des installations portuaires en centres financiers, commerciaux et résidentiels, mais malgré la réalisation d'un grand ensemble de bureaux à *Canary Wharf* et la construction d'un aéroport, le *London City Airport*, l'initiative n'a pas obtenu un gros succès à cause de la récession qui a freiné les investissements des grandes entreprises internationales et c'est pourquoi que la plupart de constructions n'ont pas encore trouvé de preneurs.

## S U M M A R Y

The Port of London stretches along the estuary of the Thames. The favourable geographical position allows easy access to the most important ports in Europe and in the world, and the considerable range of the tide have played an important part in its growth.

Built by the Romans, the port continued to function on reduced scale during the Middle Age, but from Tudor times (XVI century) with England's participation in the colonial trade had a great development. New wharves and warehouses crammed both sides of the *Pool of London* serving also the bigger ships that were unloaded in midstream with the aid of lighters.

But at the end of the XVIII century the increasing commerce caused overcrowding, long delays, and losses from theft led merchant companies to push improvements.

A solution was found by constructing along the flood plain of the river dock basins which enabled ships to discharge directly into guarded quays. The first dock was the *West India Dock* (1802), on the north bank, and in quick succession followed the *London Dock* (1805), the *East India Dock* (1806), the *St. Katherine Dock* (1828), which handled colonial products, and the complex of the *Surrey Docks*, on the south bank, specialised in timber trade.

During the Victorian Age Britain's overseas commerce expanded enormously and a vast range of goods poured from the colonies so that a new series of large docks were built along the estuary: the *Victoria* (1855), the *Millwall* (1868), the *Albert* (1880) and the *Tilbury Dock* (1896), 26 miles from the London Bridge.

Nevertheless at the end of the XIX century the private dock companies were in serious financial troubles because of the world economic depression and of the ruinous competition with the wharfingers. The situation found a solution in 1909 when the *Port of London Authority* took over the docks from the private companies and in 1921 built the modern *King George V Dock* which completed the complex of the *Royal Docks*.

Despite the world depression the docks continued to handle an increasing amount of goods but the extensive bombing of the Second World War caused huge damages at the basins.

After the war, the drop in Britain's overseas trade because of the decolonisation, the intensive mechanization, the containerization, the development of Roll-on/Roll-off services, all contributed to the decline of the old upstream docks. Owing to the excessive costs the P.L.A. had to close the *London* and *St. Katherine* in 1968, the *Sur-*

rey in 1970, the *Millwall* and *West India* in 1979 and the *Royals* in 1980.

All energies and resources were invested in improving the *Tilbury Dock* which could make use of large areas for containers.

In 1981 *The London Dockland Development Corporation* was invested by Parliament to transform the old areas of the docks in business centres and residential areas, but despite the development of a financial centre at *Canary Wharf* and the construction of the *London City Airport* this huge operation hasn't got a great success; in fact Britain's recession has restrained entrepreneurs' investments and most of the area is still unsold.