

CWMBRAN: UNA "CITTÀ NUOVA", NEL GALLES MERIDIONALE

Con la creazione di Washington, Runcorn e Redditch nel 1964, le « città nuove » del Regno Unito sono diventate ventuno. Dal 1962 ad oggi ne sono state fondate sei. Le diciassette passate dalla fase di progettazione a quella di realizzazione, più o meno avanzata, raccolgono complessivamente quasi 600.000 abitanti (fine 1964) (1).

Per quanto riguarda l'Inghilterra, è noto che un gruppo numeroso di tali città si trova intorno a Londra; le altre sono situate in regioni industriali, in prossimità di centri con alta densità di popolazione, come Newcastle, Liverpool, Birmingham. Cwmbran è, per ora, l'unica città nuova del Galles. Diciamo per ora, perché in questi ultimi tempi la creazione di nuove città ha ripreso vigore e le esigenze locali parlano in favore della fondazione di un altro centro urbano nel Galles.

L'autorità responsabile per lo sviluppo della città nuova gallese, la *Cwmbran Development Corporation*, è stata designata nel novembre del 1949, lo stesso anno in cui furono create Basildon e Bracknell, due città nuove della regione londinese. Cwmbran appartiene dunque al primo periodo di attuazione del « New Towns Act » (1946), che va fino al 1950, in cui sono sorte quattordici città. A questo primo fiorire di iniziative, in seguito a cambiamenti sulla scena politica britannica (ascesa al potere del partito conservatore), successe un periodo di stasi, durato fino al 1962, in cui fu creata una sola città nuova, Cumbernauld, nel 1956. Il costoso piano di decentramento della popolazione urbana proposto dai labu-

(1) Per dati statistici e notizie generali sulle città nuove cfr. *New Towns Act, 1946. Reports of the Development Corporations for the period ended 31st March 1964*. Londra, H.M.S.O., pp. 430; CENTRAL OFFICE OF INFORMATION, *The New Towns of Britain*. Londra, 1964, pp. 19 e anche la rivista « Town and Country Planning », Londra, 1965, 1.

risti non si accordava infatti con la severa politica di «austerità» seguita dal governo conservatore e venne quindi messo da parte. Tuttavia si continuò la costruzione delle città nuove già iniziate e in seguito, poiché le città fondate per prime cominciavano a dimostrare la validità dell'esperimento e d'altra parte il fenomeno del sovraffollamento dei grandi centri prendeva proporzioni sempre più grandi, il governo conservatore ha ritenuto di dover riprendere l'attuazione del vecchio programma urbanistico (2).

Essendosi iniziati i lavori nel 1952, la città nuova gallese è dunque al suo quattordicesimo anno di vita. Anche se la sua costruzione non è ancora terminata (per il completamento era stato previsto all'origine un periodo di 15-20 anni), molte cose dimostrano che effettivamente Cwmbran risponde alle esigenze della regione ed è diventata un centro pieno di vita.

La popolazione iniziale dell'area della città nuova era di circa 12.000 abitanti. La popolazione finale (*target population*), raggiunta la quale l'ente di sviluppo cessa dal suo ufficio e l'accrescimento della città rimane affidato alla sola sopravvivenza, era stata fissata dapprima a 35.000 e poi alzata a 45.000 ab. (3). Successivamente la popolazione continuerà ad aumentare, per accrescimento naturale, senza il contributo dell'immigrazione, fino a 55.000 ab., il massimo che l'attuale struttura urbana di Cwmbran consenta di raggiungere senza creare squilibri.

Al 31 marzo 1964 Cwmbran aveva già raggiunto 33.530 ab., e di conseguenza si arriverà alla quota finale prima del previsto (4). Cwmbran ha una densità di popolazione superiore alla media delle città nuove; attualmente al nono posto per numero di abitanti, la città nuova gallese è solo al diciottesimo per superficie. L'area di Cwmbran, 1278 ha., è piuttosto piccola in confronto a quella

(2) L. RODWIN, *The British New Towns policy*. Cambridge, Harvard Univ. Press, 1956, pp. 252.

(3) Molte delle notizie qui riportate provengono dalle seguenti fonti: A. MINO-PRIO, H. G. C. SPENCELY e P. W. MACFARLANE, *A Master Plan for Cwmbran New Town*. Londra, The Cwmbran Corporation, 1951; G. J. WILLIAMS, *Cwmbran New Town*, in «The Swansea Geographer», Swansea, 1959, I, pp. 71-76; F. J. OSBORN e A. WITTICK, *The New Towns. The answer to Megalopolis*. Londra, Hill, 1963, pp. 376; W. REES, *New Towns and Cwmbran*, in «Industrial Wales», sett. 1953, pp. 21-22; *Cwmbran. Focus on a New Town*, in «Western Mail», Newport, 1965, 20 aprile; *Cwmbran New Town. Official Handbook* (published by authority of the Cwmbran Development Corporation). Cheltenham e Londra, J. Burrow, s.d., pp. 78.

(4) *New Towns Act.*, ecc., cit.

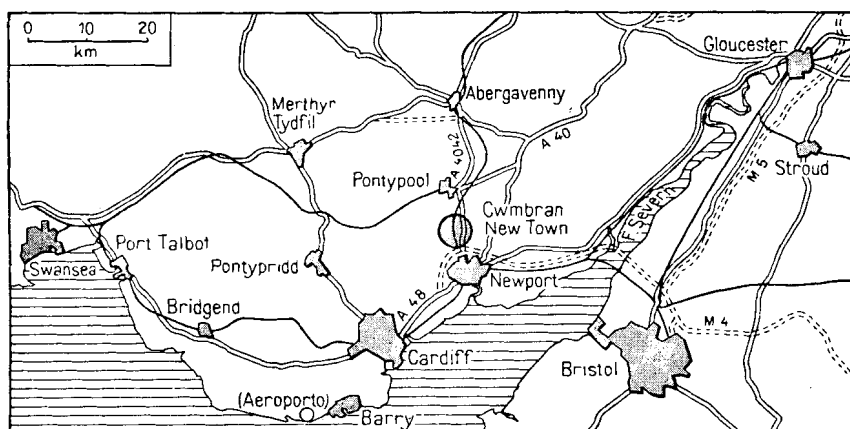


FIG. 1. — LE VIE DI COMUNICAZIONE NELL'AREA DI CWMBRAN.

media delle città nuove; la più estesa, East Kilbride, copre infatti 4148 ha., la più piccola, Newton Aycliffe, 350 ha.

Cwmbran è situata nel Monmouthshire, la più orientale delle quattro contee del Galles meridionale, lungo una strada di grande traffico, la Newport-Abergavenny (A 4042), a metà percorso tra due grossi centri industriali, Newport e Pontypool, da ciascuno dei quali dista circa 8 km. La capitale gallese, Cardiff, è a soli 27 km. La città è stata costruita sulle rive dell'Avon Lwyd, uno dei brevi corsi d'acqua che scendono paralleli dal gruppo del Brecon Beacons verso la pianura costiera; il luogo è leggermente ondulato, con dolci colline che si elevano a breve distanza dal fiume, cosparse di gruppi d'alberi, che conferiscono varietà al paesaggio.

Prima di esporre i motivi che hanno spinto le autorità a scegliere questo sito, sarà opportuno un breve cenno sulle caratteristiche economico-antropiche del Monmouthshire (5).

La parte più ricca, più popolosa e vitale del Galles sono le sue quattro contee meridionali, tra cui il Monmouthshire. Quest'ultima contea, comprendente una regione di confine, in cui la popolazione

(5) E. G. BOWEN, *Wales. A physical, historical and regional geography*. Londra, Methuen, 1957, pp. 528; G. MANNERS e altri, *South Wales in the Sixties*. Oxford, Pergamon Press, 1964, pp. 265; D. TREVOR WILLIAMS, *Industrial South Wales*, in «Great Britain Geographical Essays», Cambridge, Univ. Press, 1962, pp. 226-246.

gallese è mescolata con quella inglese, gode di una posizione particolarmente favorevole, in quanto si trova più vicina a Londra e alle Midlands. L'autostrada M 4, ora in costruzione, scavalcando la Severn con un agile ponte, abbrevierà ancora la distanza con Londra. Nel decennio 1951-61 la popolazione della contea ha avuto un aumento del 4,4%, contro il 2,1% dell'intero Galles meridionale. Mentre il fenomeno emigratorio è generalmente diffuso nel Galles, buona parte di questa contea è zona di immigrazione, come dimostra il fatto che molti abitanti di Cwmbran provengono dalle Midlands. In sostanza, il Monmouthshire è la contea più sana economicamente e più vitale demograficamente.

La sua struttura economica è meglio bilanciata che quella del resto del Galles meridionale. Trovandosi la maggior parte del territorio fuori dell'area mineraria, le conseguenze del declino di questo settore si sono fatte sentire in misura minore. Le industrie tradizionali, fino alla seconda guerra mondiale, consistevano nella metallurgia dello stagno e del ferro. Anche il Monmouthshire attraversò, tra il 1914 e il 1945, un periodo di grave depressione economica, conseguente alla diminuzione della domanda dei prodotti delle industrie tradizionali, mentre, d'altra parte, nuove industrie non venivano a sostituire quelle ormai sorpassate. Nel 1934 la maggior parte del Galles meridionale industriale fu dichiarata *special area*; per combattere la disoccupazione e diminuire l'emigrazione, furono adottate particolari misure, destinate ad attrarre nella regione nuove industrie, specialmente del tipo leggero, nell'intento di diversificare e modernizzare la struttura economica locale. Le industrie pesanti furono riorganizzate, molte miniere di carbone poco redditizie vennero chiuse. Gli impianti industriali del dopoguerra sorsero soprattutto in pianura, presso i porti o lungo la costa, dove esistevano spazio per gli stabilimenti, buone comunicazioni, acqua in quantità, abbondante manodopera. Vennero costruite nuove reti di distribuzione per l'energia elettrica e per il gas. Il quadro delle industrie si presenta oggi molto più vario che nell'anteguerra: prodotti chimici, elettrodomestici, vetro, nylon, macchinari si sono aggiunti alla latta stagnata e all'acciaio. Anche le industrie pesanti si sono messe al passo coi tempi: la Spencer Steel Works (R. Thomas & Baldwin Ltd.), aperta nel 1962 a Llanvern, presso Newport, è un'acciaieria modernissima, che impiega circa 8000 persone.

Newport-Pontypool, Llanelly-Swansea-Port Talbot e Cardiff-Barry sono i tre distretti del Galles meridionale che oggi presentano una maggiore diversificazione delle industrie.

In conseguenza di tutto ciò, la pianura costiera offre un numero sempre crescente di posti di lavoro, sia nelle industrie che nei servizi, rispetto alle altre regioni, facendo nascere nelle giovani generazioni dei paesi interni, specie dei vecchi centri minerari, la tendenza a spostarsi in pianura, vicino al posto di lavoro. Il bisogno di abitazioni è diventato quindi molto forte, in tutta la fascia costiera. Le città già esistenti, specie Newport e Cardiff, si sono assai ingrandite per accogliere i nuovi venuti, diventando però sempre più congestionate; d'altra parte i piccoli centri non possedevano una struttura adeguata ad un forte incremento di popolazione, cosicché si giunse alla decisione di costruire nel Monmouthshire una città nuova, le cui attrezzature fossero sufficienti alle necessità.

Posta in una regione così ricca di fermenti, l'area di Cwmbran è particolarmente attiva, grazie a condizioni favorevoli quali la presenza di un'arteria di grande comunicazione, la vicinanza di un porto molto attivo e delle industrie di Newport e di Pontypool. Durante il periodo di depressione tra le due guerre il governo si adoperò perché vi sorgessero nuovi impianti industriali. In seguito, durante e dopo la seconda guerra mondiale, furono aperti due importanti stabilimenti, la Royal Ordnance Factory a Glascoed (per la produzione di armi e materiale vario utilizzato dalle amministrazioni statali) e la British Nylon Spinners Factory a Mamhilad, presso Pontypool.

Il numero degli impianti industriali nella zona prima della fondazione di Cwmbran era già notevole e il bisogno di case urgente. Poiché sul luogo esistevano solo piccoli centri assolutamente insufficienti, la maggior parte dei lavoratori era costretta a vivere lontano e a viaggiare ogni giorno per raggiungere il posto di lavoro. Cwmbran è stata creata per offrire una casa sul posto agli addetti delle industrie locali, in primo luogo, ma anche a quelli delle zone industriali circostanti.

Poiché il problema degli alloggi si poneva in modo grave e urgente, per un certo periodo gli sforzi dell'ente si sono concentrati sulla costruzione di case. Mentre in genere nelle città nuove si

cerca di attrarre parallelamente le industrie e la popolazione, a Cwmbran in un primo tempo si evitò l'apertura di nuovi stabilimenti. Soltanto in questi ultimi anni, essendo ormai soddisfatte le necessità di alloggi della popolazione già gravitante su questa area, l'ente di sviluppo cerca di attrarre nuove industrie. Attualmente Cwmbran ospita, oltre agli operai delle industrie locali, anche addetti della vetreria di Pontypool, della fabbrica di nylon di Mamhilad, della Ordnance Factory di Glascoed, dell'acciaieria di Llanvern.

Per quanto riguarda i requisiti desiderabili per l'edificazione di una città nuova, l'area designata, pur presentando alcuni notevoli vantaggi, non era priva di inconvenienti. La stessa vicinanza ai centri di Newport e Pontypool agli inizi parve dover pregiudicare le possibilità di Cwmbran di diventare un centro urbano autonomo. D'altra parte, si doveva mettere sulla bilancia l'utilità della vicinanza di Newport, importante centro industriale e commerciale, uno dei maggiori porti del Galles e capoluogo amministrativo della contea. La topografia era abbastanza favorevole alla costruzione di un centro urbano; in questo tratto la valle dell'Avon Lwyd si allarga sufficientemente per permettere lo sviluppo dell'abitato e il paesaggio è piacevolmente ondulato. Un punto in sfavore era rappresentato dall'esistenza di vecchie cave d'argilla che dovevano essere sistemate. Un altro problema era costituito dal fiume, di cui era necessario controllare le piene e i pericoli di inquinamento delle acque a causa della presenza degli stabilimenti.

Sul sito di Cwmbran esistevano già, prima della fondazione della città nuova, due piccoli centri urbani e un nucleo rurale, con un totale, si è detto, di circa 12.000 ab. Se ciò da un lato rappresentava un vantaggio, in quanto esistevano già rete elettrica, strade, fognature, stazioni ferroviarie ed altri servizi, dall'altra si presentava il problema di armonizzare il vecchio col nuovo, di costruire la città senza urtare troppo gli interessi delle amministrazioni locali. La pianta della città nuova era, almeno in parte, condizionata alla situazione preesistente, specialmente per quanto riguarda l'ubicazione delle aree industriali.

Il massimo pregio del sito di Cwmbran consisteva nell'ottima rete di comunicazioni. L'area edificata si sviluppa lungo il lato

occidentale della strada A 4042, la Newport-Abergavenny, l'arteria che mette in comunicazione il Galles meridionale con la zona di Liverpool e Manchester. Si è già accennato al fatto che l'autostrada M 4, ora in costruzione, passerà vicinissima a Cwmbran, con enorme vantaggio per le comunicazioni con Londra. Inoltre la città nuova è collegata anche con la M 50, l'autostrada per Birmingham e il Nord. La ferrovia Newport-Hereford-Nord, che è la linea principale per Manchester, passa attraverso Cwmbran, che è pure attraversata da una linea minore, la Monmouth Eastern Valleys Line. Tuttavia il traffico ferroviario ha poca importanza per Cwmbran, che, come tutte le altre città nuove, è legata soprattutto al traffico stradale. Si era pensato di costruire una grande stazione centrale in luogo delle tre piccole esistenti, ma si è rinunciato all'idea, dato lo scarso rilievo del traffico ferroviario. D'altra parte, anche dal lato comunicazioni esisteva un inconveniente: la presenza di due ferrovie, unita a quella di un fiume e di un canale, decorrenti in senso nord-sud, ha reso necessaria la costruzione di parecchi ponti, dato che i quartieri residenziali si stendono da una parte e dall'altra della valle.

Per le comunicazioni via mare, Cwmbran gode della vicinanza di due grandi porti, quello di Newport (a 8 km.) e quello di Cardiff (a 27 km.). Quanto alle comunicazioni aeree, si progetta di aggiungere al già esistente aeroporto di Cardiff un altro aeroporto situato sulla costa, tra Newport e Chepstow, che sarebbe quindi solo a 15-20 km. da Cwmbran. Inoltre, a Cwmbran è stato prescelto un sito per costruirvi una pista di atterraggio per elicotteri.

La pianta di Cwmbran è ispirata al concetto della città formata da nuclei, o quartieri, semi-autonomi, detti *neighbourhood units* (di solito abbreviato in N.U.), con funzione residenziale, facenti capo al centro-città (*town centre*), dove sono concentrati la maggior parte dei servizi cittadini (6). I N.U. hanno un certo grado di indipendenza dal centro, poiché sono dotati di negozi per le necessità giornaliere delle famiglie e di una scuola primaria. Un nucleo residenziale di giuste dimensioni dovrebbe avere 3-4 mila abitanti, essere cioè abbastanza grande da poter avere una scuola primaria e dar lavoro a un gruppo di negozi, ma non troppo

(6) A. GOSS, *Neighbourhood Units in British New Towns*, in «The Town Planning Rev.», Liverpool, 1961, I, pp. 66-82.

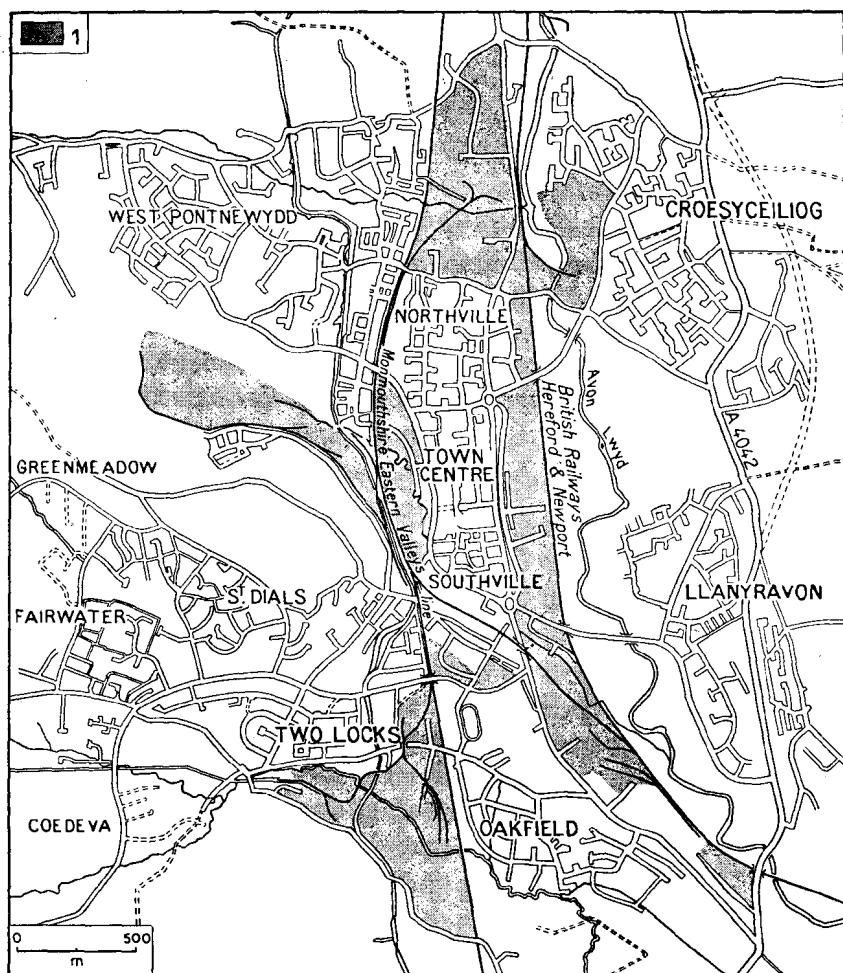


FIG. 2. — PIANTA DI CWMBRAN.

1, aree riservate allo sviluppo industriale, in parte già utilizzate.

da impedire agli abitanti di conoscersi, di frequentarsi, di sentirsi parte di un gruppo distinto. Le vie sono larghe, ampi spazi verdi circondano le scuole o vengono riservati per lo svago e per impianti sportivi, la campagna è vicina. Poiché i N.U. sono circondati da zone verdi, si ha l'impressione, una volta usciti dal centro,

che la città sia fatta di verdeggianti sobborghi. In conclusione, a Cwmbran come nelle altre città nuove, i progettisti hanno cercato di realizzare l'ideale della città-giardino di E. Howard, raggruppando i vantaggi della vita di campagna e quelli della vita di città.

I criteri di attuazione dei nuclei residenziali hanno subito, col tempo, qualche modifica: i N.U. costruiti in questi ultimi anni sono di maggiori dimensioni (anche 10.000 e più ab.) e hanno una densità di popolazione più alta. I motivi che hanno condotto a ciò sono diversi: in parte è questione di costi, poiché è ovvio che il nucleo residenziale piccolo e a bassa densità di popolazione è proporzionalmente più caro del nucleo più grande e più densamente abitato. L'opportunità di risparmiare terreno agricolo è anche chiamata in causa. Inoltre, bisogna tener presente che gli abitanti di queste città nuove provengono per lo più da grandi centri, e spesso dai quartieri più affollati di essi, e mal si adattano all'ambiente dei N.U., così diverso da quello lasciato.

A Cwmbran i N.U. realizzati per primi, come Croesyceiliog, hanno una minore densità di popolazione di quelli costruiti più tardi, o ancora in via di completamento, come Coedeva-Fairwater. A Croesyceiliog North e South (anche detti Croesyceiliog il primo e Llanyravon il secondo) i gruppi di abitazioni sono più spaziosi e la maggior parte delle case ha un giardino abbastanza ampio. Una certa varietà nel disegno delle abitazioni e nel materiale impiegato torna a vantaggio dell'aspetto generale di questi nuclei. Invece la realizzazione del settore sud-ovest della città, dove ancora si lavora, è ispirata a concetti diversi. Qui la densità delle costruzioni è più alta, mentre i giardini sono ridotti al minimo; le abitazioni consistono quasi sempre di case ad un piano disposte a *terrace*, cioè congiunte le une alle altre su lunghe file parallele. Spesso, dove l'abitato sale sulle colline, queste file sono disposte a gradinata, per un più razionale adattamento degli edifici al pendio. In complesso, c'è poca varietà nel tipo di costruzione e di raggruppamento.

Il centro-città è circondato da una fascia formata dalle zone industriali e da zone verdi e, nel cerchio più esterno, da sette N.U., i quali, pur essendo molto vicini, risultano staccati dal centro: Croesyceiliog North e South, Oakfield, Coedeva, St. Dials, Greenmeadow, Pontnewydd. Si noti che i nomi sono in parte inglesi e

in parte gallesi, un segno dell'ambiente misto della contea, che fa parte della fascia del *Border* tra Inghilterra e Galles.

Il numero medio di abitanti previsto per ogni N.U. era di circa 5000, cifra in seguito aumentata. I N.U., situati entro un raggio di 2,5 km. dal centro, sono disposti in modo da non essere attraversati da strade di grande comunicazione e sono congiunti al centro da strade di transito locale, affinché godano di maggior quiete e sicurezza. Nel progetto una grande arteria dovrebbe staccarsi dalla A 4042 a sud della città, attraversare il centro e ricongiungersi alla A 4042 a nord della città stessa. I lavori per il raccordo non sono però ancora stati completati e alcune strade disegnate per il solo traffico locale servono anche per l'attraversamento.

Come si può vedere dalla pianta (7), l'area occupata da stabilimenti o riservata allo sviluppo industriale consiste di diverse zone staccate, a motivo del fatto che gran parte degli impianti industriali sono sorti prima di Cwmbran e quindi la pianta della città ha dovuto essere adattata alla situazione preesistente. Tuttavia le zone già industrializzate sono state così bene inglobate nel complesso che non disturbano affatto, essendo situate tra i nuclei e il centro o tra un nucleo e l'altro, quasi sempre in aree difficilmente utilizzabili in altro modo perché comprese tra le due ferrovie o tra il fiume e la strada di attraversamento di Cwmbran. Anche i centri abitati preesistenti sono stati inclusi nel nuovo organismo; il nome di uno di questi, Cwmbran, si è perpetuato in quello della città nuova.

Il cuore di Cwmbran è naturalmente il *town centre*, alla cui pianificazione sono state dedicate cure particolari. In tutte le città nuove il centro è la parte più significativa, non solo per le funzioni cui assolve, ma anche per l'aspetto; le piazze principali sono spesso abbellite da monumenti e fontane, il verde è usato in funzione decorativa e gli uffici pubblici sono sistemati in edifici di ottimo stile moderno. Il centro di Cwmbran è stato costruito solo per un terzo, e dà per ora un'impressione di provvisorietà e di piattezza, poiché gli edifici più alti non sono ancora stati realizzati. A causa

(7) In base al *Master Plan* e ad informazioni avute presso la Cwmbran Development Corporation.

della necessità di alloggi, la costruzione dei nuclei residenziali è stata anteposta a quella del centro.

La pianta del centro è grosso modo rettangolare, con il lato più lungo orientato in senso nord-sud. Isolato dai N.U. da una fascia verde e dalle aree industriali, il centro è dotato di una strada periferica sulla quale si aprono gli ingressi ai parcheggi e alla stazione degli autobus. La rete stradale, nel centro come in tutta la città, è basata sul criterio di separare il traffico pedonale da quello automobilistico. Le strade del centro sono riservate ai pedoni, tranne la strada perimetrale, che dà accesso ai parcheggi; fuori, alle strade carrabili si affiancano i sentieri per i pedoni e i ciclisti e gli incroci sono evitati per mezzo di cavalcavia.

Il problema delle esigenze del traffico automobilistico in una città moderna è stato tenuto ben presente dai progettisti; si è calcolato nei quartieri residenziali un posto di parcheggio per ogni famiglia, più un posto per i visitatori. Le case dotate di autorimessa sono molto richieste.

Il vanto di Cwmbran è il numero eccezionale di parcheggi nel centro-città. Quando i progetti saranno stati completati ci sarà posto per 4000 auto: parte in parcheggi a livello, parte in parcheggi sotterranei ricavati sotto i negozi, e parte in parcheggi a più piani, il primo dei quali, della capacità di 450 autovetture, è stato inaugurato nel dicembre 1964. Bisogna sottolineare il fatto che saranno tutti gratuiti; infatti, il centro-città è sede degli uffici amministrativi, ma è soprattutto il centro commerciale di Cwmbran, donde la necessità di mettere a disposizione dei clienti comodi parcheggi per le loro auto e strade riservate ai pedoni, dove poter camminare liberamente, senza il pericolo incombente del traffico. Inoltre, tagliando fuori il traffico automobilistico, la zona gode di aria più pura e di maggior quiete.

La costruzione di negozi è già abbastanza avanzata: dei circa 200 previsti per il centro ne sono stati realizzati (fine 1964) 87, più un grande *department store* (occupato da una filiale della catena di grandi magazzini D. Evans). I negozi sono allineati lungo alcune strade e piazze appositamente destinate e i marciapiedi antistanti sono coperti e illuminati con tubi fluorescenti, con notevole beneficio per i clienti nelle piovose e buie giornate invernali. Cwmbran si avvia a diventare soprattutto un centro commerciale;

poco più di un terzo dei negozi previsti è stato costruito, ma già quest'attività ha acquistato un notevole rilievo. La città offre parecchi vantaggi ai clienti, tanto da attrarne anche da altri centri. Che i pianificatori, dotando il centro di tali comodità, abbiano visto giusto, lo confermano i dati del censimento del traffico natalizio del 1963. Quasi il 30% delle automobili proveniva da fuori Cwmbran e di queste la metà proveniva dalle vallate a nord di Cwmbran e un terzo da Newport (8). I negozi di Cwmbran stanno facendo concorrenza a quelli di Newport, il cui centro, dal traffico affollato e quasi sempre a senso unico e con scarsissime possibilità di parcheggio, è certamente più scomodo di Cwmbran.

Anche nel settore del commercio all'ingrosso l'ente di sviluppo si è adoperato con successo ad attrarre i grossisti; diversi magazzini per le merci più svariate sono sorti nelle aree industriali.

La rete stradale del *town centre* è quasi sempre regolarmente ortogonale. Quando il progetto sarà stato realizzato per intero, l'aspetto del centro risulterà piuttosto compatto, e l'altezza degli edifici abbastanza variata. Sovrasterà il complesso un grattacielo per abitazioni private di 22 piani, che, visibile da lontano, diventerà un po' l'insegna di Cwmbran. Il centro accoglie gli edifici sociali e i negozi, ma ha anche un certo numero di abitazioni private, affinché la sera, al termine dell'orario di lavoro, non rimanga completamente deserto. Ne esistono di vari tipi: non mancano le case unifamiliari raggruppate a *terrace*, ma prevalgono gli appartamenti, cioè il tipo di abitazione prettamente cittadino, situati al primo piano sopra i negozi o sistemati in *blocks*.

Agli uffici pubblici già esistenti si aggiungeranno un palazzo per gli uffici giudiziari e uno per quelli della polizia. La costruzione di edifici per servizi ricreativi è alquanto in ritardo, per i motivi già esposti. Si sta preparando il progetto di un Central Building, da costruirsi in Gwent Square, che ospiterà, tra l'altro, una biblioteca pubblica, un albergo, un ristorante, una Public Hall. In seguito si costruiranno anche una piscina, una pista da *bowling*, una sala da ballo. Esistono già uno stadio e vari impianti sportivi. Per ora, i cittadini in cerca di svago possono solo scegliere tra i vari bar, alcuni dei quali aperti dall'ente.

(8) Dati comunicati dalla Cwmbran Development Corporation.

Certo, il settore svaghi e divertimenti è stato un po' trascurato e Cwmbran è una di quelle città dove la sera non si sa che cosa fare, ma senza dubbio col tempo le cose miglioreranno. Del resto, Bristol, Newport e Cardiff sono abbastanza vicine perché gli abitanti di Cwmbran possano frequentarne i locali di divertimento.

Non tutti gli uffici amministrativi sono nel centro, anzi molti si trovano sparsi in vari punti della città, anche in conseguenza del fatto che, come in tutte le città nuove, gli organi amministrativi locali, preesistenti all'insediamento dell'ente di sviluppo, continuano a rimanere dove sono e ad esercitare le funzioni loro assegnate, mentre a quest'ultimo spettano solo alcuni compiti relativi alla costruzione della città.

Come si è già detto, in un primo tempo l'ente di sviluppo non si occupò di attrarre le industrie, ma dedicò tutti i suoi sforzi alla costruzione di alloggi. Oggi, più di 7500 abitazioni sono state realizzate, di cui 5000 circa direttamente dall'ente (9). Tuttavia la lista delle famiglie che hanno richiesto una casa all'ente di sviluppo nel marzo del 1964 era di circa 1500 nominativi, ancora piuttosto lunga.

In questi ultimi anni invece si è cercato di incoraggiare gli industriali a costruire stabilimenti a Cwmbran, specie per i settori in grado di offrire lavoro alle donne e ai giovani, poiché si calcola che il numero di ragazzi che nei prossimi anni termineranno le scuole sarà di 400-500 all'anno. L'installazione di altre industrie leggere è augurabile anche in previsione della diminuzione delle ore di lavoro nelle industrie pesanti, in conseguenza della progressiva automatizzazione dei processi lavorativi.

La maggior parte delle industrie locali sono ancora quelle installatesi sul luogo prima del 1949 (10). Da allora i nuovi venuti sono stati pochi e quasi tutti del settore detto *service industry*: panifici, autofficine, depositi di materiale per l'edilizia, una fabbrica di cosmetici, centri di distribuzione di alimentari, ecc. Alcune delle

(9) Gli enti di sviluppo hanno facoltà di vendere lotti da destinarsi all'edilizia privata.

(10) Prima della designazione a « città nuova » la consistenza dell'industria manifatturiera locale era di 20 fabbriche con un totale di 6800 addetti, cui si sono aggiunte, sino al 31 dicembre 1964, 14 fabbriche con 2113 addetti, ivi compresi però gli ampliamenti di industrie già esistenti (da « Town and Country Planning », Londra, 1965, 1).

industrie già esistenti si sono ingrandite aggiungendo nuovi stabilimenti, come ad esempio la Girling Ltd. e la Guest, Keen & Nettlefolds.

Le industrie terziarie di recente impianto si sono stabilite su terreni ceduti dall'ente nelle aree riservate allo sviluppo industriale, soprattutto la Avondale Estate e la Grange Estate. Gli stabilimenti sono stati costruiti dalle ditte interessate, ma recentemente l'ente ha preso l'iniziativa di realizzare dieci stabilimenti sezionali (*unit factories*), completi di tutti gli accessori e aventi la possibilità di essere riuniti in un tutto unico, che verranno ceduti in affitto agli industriali. In altre città nuove questa iniziativa ha avuto ottimi risultati. L'ente si impegna anche a costruire le abitazioni

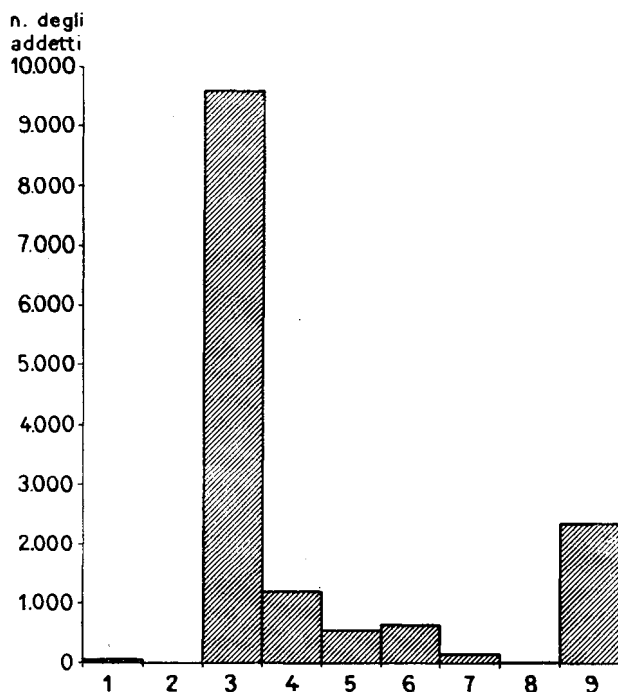


FIG. 3. — RIPARTIZIONE DEGLI ADDETTI ALLE INDUSTRIE PER RAMO DI ATTIVITA' ECONOMICA.

1, attività connesse con l'agricoltura; 2, industrie estrattive; 3, industrie manifatturiere; 4, industrie delle costruzioni; 5, energia elettrica, gas e acqua; 6, commercio; 7, trasporti e comunicazioni; 8, credito, assicurazioni e gestioni finanziarie; 9, altri servizi e attività sociali varie.

per quelle persone che si trasferiranno in città in seguito a contratto di lavoro con una ditta locale. Poiché la possibilità di avere una casa a Cwmbran è strettamente legata al posto di lavoro, si comprenderà come la disoccupazione sia qui pressoché inesistente.

La struttura professionale della popolazione risulta dalla fig. 3 nella pagina precedente (11).

Si noti come la percentuale degli addetti alle industrie manifatturiere sia molto alta, il 65% del totale degli occupati, mentre relativamente poco numerosi sono gli addetti al settore terziario, un tratto che tutte le città nuove hanno in comune.

I più importanti datori di lavoro, nelle industrie manifatturiere, sono quelli dei settori metallurgico e meccanico, come appare dalla fig. 4 (12).

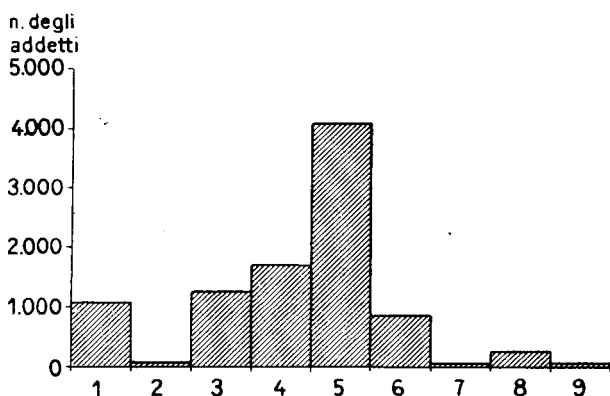


FIG. 4. — RIPARTIZIONE DEGLI ADDETTI ALLE INDUSTRIE MANIFATTURIERE PER CLASSE DI ATTIVITA' ECONOMICA.

1, alimentari e tabacco; 2, chimiche e affini; 3, metallurgiche; 4, fabbricazione di macchinari e prodotti elettrici; 5, fabbricazione di veicoli e parti di essi; 6, prodotti metallici non compresi nelle classi precedenti; 7, tessili; 8, fabbricazione di laterizi, ceramiche, vetro e industria del cemento; 9, lavorazione del legno e dei mobili.

(11) In base a dati approssimativi forniti dal locale County Council riguardanti i lavoratori assicurati (occupati e non) registrati nell' *employment exchange area* di Cwmbran nel giugno 1964; sono quindi esclusi gli abitanti della città che lavorano fuori, mentre vi sono inclusi gli addetti alle industrie locali che non vi risiedono.

(12) Vedi nota 11. I più importanti datori di lavoro sono (tra parentesi il numero degli addetti al novembre 1964): Girling Ltd. (freni; 3886); Guest, Keen & Nettlefolds (macchinari, metallurgia; 1112); Id., Precision Forgings (macchinari;

E' augurabile che un aumento delle industrie leggere conferisca un migliore equilibrio alla struttura industriale di Cwmbran. Bisogna infatti ricordare che a Cwmbran alloggiano anche molti dipendenti delle acciaierie di Llanvern e di Panteg, il che fa ancora salire il numero degli addetti al settore metallurgico-meccanico.

La popolazione consiste prevalentemente di giovani. In confronto con la distribuzione media dell'età in Gran Bretagna, nella città nuova gallese sono proporzionalmente più numerosi i gruppi dai 25 ai 40 anni e i bambini, in conseguenza del fatto che l'immigrazione è alimentata prevalentemente da giovani famiglie. Tuttavia la proporzione di anziani è più alta che in altre città nuove, data la forte aliquota rappresentata dalla popolazione originale, in cui ovviamente i gruppi d'età erano meglio bilanciati.

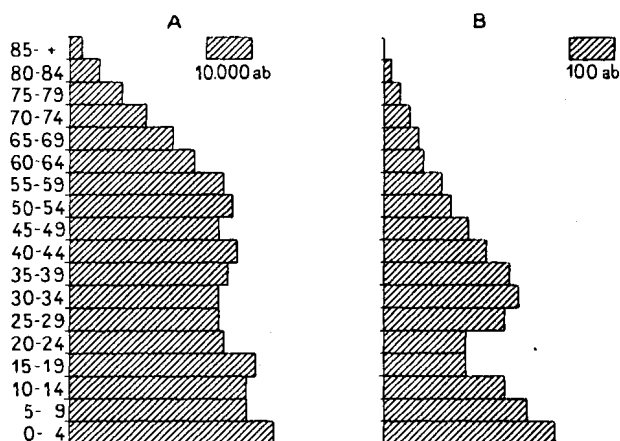


FIG. 5. — PIRAMIDI DELLE ETA' DELLA POPOLAZIONE DELLA GRAN BRETAGNA (A: DATI DEL 1963) E DI CWMBRAN (B: DATI DEL 1961).

I valori della natalità e della mortalità rispecchiano la distribuzione della popolazione nei gruppi d'età. La natalità è alta, 27,7‰, contro il 18,5‰ che è la media nazionale (1963), fenomeno

251); Saunders Valve Co. Ltd. (valvole; 1048); Westons Biscuits (957); South Wales Electricity Board (465); Pontnewydd Tinstamping Works (scatole di latta; 240); Metallitho (latta stagnata e laccata; 206); Alfa Laval (centrifughe e macchinari per caseifici; 153); Western Welsh Omnibus (111); Whitehead Hill (filo di acciaio; 91); Bristol Plant Hire Co. (riparazioni e vendita di auto; 86).

ovviamente comune a tutte le città nuove; la mortalità però è elevata, il 12,8‰, in confronto al 12,0‰ nazionale, e altissima in confronto a quella di molte città nuove (Basildon, 7,4‰, Stevenage, 4,1‰, Harlow, 3,8‰).

Quanto alla provenienza delle famiglie che si sono trasferite a Cwmbran, circa il 75% proviene da località situate entro un raggio di una cinquantina di chilometri, il restante 25% da località più lontane. Nel secondo gruppo sono numerosi gli operai provenienti dalle Midlands (13).

Si parla e si scrive molto in Gran Bretagna sul problema della vita sociale delle città nuove; le giovani famiglie che vi si trasferiscono, lasciando alle spalle nel vecchio centro i parenti e gli amici che costituivano la loro cerchia, vengono a trovarsi in un pesante isolamento. Certamente, queste città nuove sono artificiose, senz'anima; ci vorranno generazioni prima che diventino intimamente, profondamente, delle vere città. Si è riconosciuta l'esistenza di una neurosi caratteristica delle città nuove, che colpirebbe soprattutto le giovani donne costrette a passare la giornata sole, nella propria casa, senza amicizie né contatti umani. A Cwmbran, in particolare, si sente la mancanza di locali di ritrovo e di divertimento.

L'ente di sviluppo fa quanto è in suo potere per facilitare la conoscenza reciproca tra i nuovi arrivati e creare nuovi legami sociali. Una iniziativa simpatica è quella dei « tè del benvenuto », il primo dei quali è stato tenuto al Coedeva Community College quest'anno e che ha veduto riuniti 200 nuovi arrivati. Ma inserirsi in un nuovo ambiente è sempre difficile, specialmente per il carattere britannico.

Viene inoltre incoraggiata in vari modi la formazione di associazioni che raccolgono gli appassionati di alcuni passatempi, o che offrono una forma di collaborazione per la soluzione di problemi comuni, come la Horticultural Society, la Family Planning Association, il Cwmbran Arts Trust, i vari club giovanili.

Ci sono state naturalmente delle partenze, oltre che degli arrivi, a Cwmbran, ma non in misura superiore alle altre città nuove. Rimane il fatto che la popolazione è in rapido, costante

(13) D. C. D. POCKOCK, *The growth of British New Towns*, in « Tijdschrift v. Economische en Sociale Geografie », Rotterdam, 1960, 1, pp. 2-9.

aumento. Cwmbran sarà la seconda città per popolazione della contea, dopo Newport. La sua importanza crescerà ancora quando vi verranno trasferiti gli uffici del County Council, oggi sparsi in vari edifici, ormai insufficienti a contenerli, a Newport e a Caerleon.

Molti fatti e cifre ci dicono in conclusione che la fondazione di Cwmbran è stata un successo e continuerà ad esserlo; successo dovuto senza dubbio all'ottima scelta del sito, basata sulle considerazioni su esposte. Tracciando le linee di azione per una pianificazione regionale, G. Manners (14) indica in Cwmbran uno dei tre poli di sviluppo del Galles meridionale, insieme a Cardiff e Newport. Naturalmente, trattandosi di sviluppo non solo economico ma anche demografico, nel pianificare la capacità ricettiva della zona bisognerà tener presente, oltre all'aumento naturale della popolazione locale, anche la tendenza alla discesa verso i centri di pianura da parte delle giovani generazioni delle valli interne e dell'area mineraria, nonché la possibilità di accogliere qui una parte della sovrabbondante popolazione delle Midlands. Secondo il Manners, oltre a riorganizzare i vecchi centri di Newport e Cardiff, si potrebbe portare la popolazione finale di Cwmbran a 100.000 ab. o eventualmente aggiungere ancora una o due città nuove. La prima soluzione non è auspicabile, poiché una città pianificata per 35.000 ab. non può essere portata ad una cifra tre volte più alta, per cui le sue strutture risulterebbero inadeguate. Un aumento simile si potrebbe ottenere solo accrescendo la densità della città, e tradendo quindi i principi che l'hanno ispirata, o ingrandendo l'area urbana, il che significherebbe fare di Cwmbran, Newport e Pontypool un'unica, ininterrotta zona edificata. Si avverte in una soluzione del genere il rischio, sempre presente nelle città nuove, di trasformarsi nel tipo di centro urbano congestionato e sovraffollato di cui dovrebbero essere il correttivo.

N. B. — La bibliografia sulle città nuove inglesi è vastissima, e non è quindi il caso di dare un elenco di scritti, sia pure selezionati, in questa sede. Credo tuttavia che sia utile segnalarne alcuni recenti per chi desideri approfondire le proprie conoscenze in materia: G. e P. PINCHEMEL, *Les villes*

(14) G. MANNERS, *op. cit.*; ID., *Some costs of urban growth: implications for South-east Wales*, in «Town and Country Planning», Londra, 1965, 2, pp. 78-82.

nouvelles britanniques, in « La vie urbaine », Parigi, 1958, pp. 252-285; 1959, pp. 11-31; A. MEYNELL, *La politica inglese della localizzazione delle industrie*. Roma, Giuffrè, 1960, pp. 185; A. C. DUFF, *Britain's New Towns. An experiment in living*. Londra, Pall Mall Press, 1961, pp. 108; R. ROSNER, *Neue Städte in England*. Monaco, Callwey, 1962; F. J. OSBORN e A. WHITTICK, *op. cit.* alla nota 3; J. B. CULLINGWORTH, *Town and country planning in England and Wales*. Londra, Allen & Unwin, 1964, pp. 301; L. RODWIN, *Le città nuove inglesi*. Padova, Marsilio, 1964, pp. 300; R. H. BEST, *Land for New Towns. A study of land use, densities and agricultural displacement*. Londra, Town and Country Planning Ass., 1964, pp. 59. Infine, ricordo che una lista delle pubblicazioni sulle città nuove, anche di altri paesi (*Bibliography No. 65*), contenente qualche centinaio di citazioni, si può richiedere al Ministry of Housing and Local Government britannico.

SUMMARY. — A brief sketch is given of the local conditions leading to the creation of Cwmbran, the only new town in Wales. Its area was designated in 1949 and the town is expected to reach the target population, 45,000, over the next five years. Development is proceeding rapidly in the town centre, where the shopping area offers many facilities and has already proved successful. At first new businesses were not allowed to come to Cwmbran, because there was already a big concentration of industry, but in the last few years the Development Corporation has been trying to attract more industry, in order to provide occupation for women and young people leaving school.