

Poundbury rivisitata

Ivor Samuels

Urban Morphology Research Group, University of Birmingham.
E-mail: ivor.samuels@googlemail.com

Poundbury revisited

*Poundbury is an urban extension of Dorchester, a small country town of 20,000 people in the south of England, which has its origins as a Roman settlement. The plan was commissioned from Leon Krier by the Prince of Wales (POW) in 1988 and building started in 1993. It now houses 3,800 people and 2,300 work there. It is intended to expand to around 5,800 people by 2025. The POW commissioned the design because the land owner and developer of the 160 hectares is the Duchy of Cornwall, a private estate established in 1337 by King Edward III to provide an income for his son and heir. The estate now provides an income for the current Duke of Cornwall (the POW), the current heir to the British throne. Poundbury is part of the property of the Duchy which covers 52,000 hectares of land in parcels across all of England (Duchy of Cornwall 2019). In his role as manager of the estates of the Duchy, Prince Charles has been able to realise his ideas in a rural corner of England of how towns should be planned which he had set out in his book *A vision of Britain* (1989). He is notorious for his rejection of modern architecture summed up by his speech at the 150th anniversary of the Royal Institute of British Architects in 1984, where he attacked modern architecture and modern architects because they "have consistently ignored the feelings and wishes of the mass of ordinary people" and that they "tend to design houses for the approval of fellow architects and critics" (POW, 1984). A discussion of the first phase of Poundbury was included in the Anglo-American postscript to the English translation of *Formes urbaines: de l'ilot a la barre* (Castex et al 1977). It was one example of a return to the use of streets and urban blocks as manifest by the development of inter alia New Urbanism in the United States (Panerai et al 2004). The development was clearly a reinterpretation of the traditional forms of the local vernacular with a legible variety of buildings. Using local materials and building forms, the layout is very clear with most houses having doors opening directly off the narrow streets. It is also notable for the way social housing is mixed with and indistinguishable from those units sold on the open market. Local facilities were also incorporated into the street network as part of the attempt to make a functioning local community. However, the traditional streets did not have to accommodate motor cars and at Poundbury these are parked in back courts. Surrounded by garden walls, these publically accessible spaces are not overlooked and often without proper street lighting. Although rear parking courts were to be adopted in many subsequent housing developments in the United Kingdom, they*

Poundbury è un'estensione urbana di Dorchester, piccola città di campagna di 20.000 abitanti nel sud dell'Inghilterra che ha avuto origine da un insediamento romano. Il piano fu commissionato a Leon Krier dal Principe di Galles (POW) nel 1988 e la costruzione ebbe inizio nel 1993.

Attualmente la città ospita 3.800 abitanti (di cui 2.300 lavorano in loco) e prevede un'espansione fino a circa 5.800 abitanti entro il 2025.

Il POW ha commissionato il progetto perché il proprietario del terreno nonché l'investitore sui 160 ettari di terreno era il Ducato di Cornovaglia, una proprietà privata fondata nel 1337 dal re Edoardo per provvedere un reddito a suo figlio ed erede. La proprietà attualmente fornisce un reddito per l'attuale Duke of Cornwall (il POW) ed erede al trono britannico. Poundbury fa parte della proprietà del Ducato che copre 52.000 ettari di terreno suddiviso in parcelle in tutta l'Inghilterra (Ducato della Cornovaglia 2019).

Nel suo ruolo di gestore delle proprietà del ducato, il principe Carlo è stato in grado di realizzare le sue idee in un angolo rurale dell'Inghilterra su come dovrebbero essere pianificate le città che aveva indicato nel suo libro *A vision of Britain* (1989). Egli è noto per il suo rifiuto dell'architettura moderna: un rifiuto riassunto dal discorso che egli tenne in occasione del 150° anniversario del Royal Institute of British Architects nel 1984. In questa sede aveva attaccato l'architettura moderna e gli architetti moderni, perché "hanno costantemente ignorato i sentimenti e i desideri della massa di gente comune" e "tendono a progettare case per l'approvazione di colleghi architetti e critici" (POW, 1984). Una discussione sulla prima fase di Poundbury fu inclusa nel post scritto anglo-americano della traduzione inglese di *Formes urbaines: de l'ilot a la barre* (Castex et al., 1977). Si trattava di un esempio di ritorno all'utilizzo di strade e isolati urbani manifestato dallo sviluppo tra l'altro del New Urbanism negli Stati Uniti (Panerai et al., 2004). L'intervento è stato chiaramente una reinterpretazione delle forme tradizionali del vernacolo locale con una leggibile varietà di edifici. Attraverso l'utilizzo di materiali e forme costruttive locali, l'impianto è molto chiaro, con la maggior parte delle case aventi accesso da strade di ridotte dimensioni. È anche notevole per il modo in cui l'edilizia sociale si mescola, risultando indistinguibile, da quelle unità vendute su mercato aperto. Anche le strutture dei servizi sono state incorporate nella rete stradale come parte del tentativo di creare una comunità locale attiva.

Tuttavia, le strade tradizionali non dovevano ospitare automobili che, a Poundbury, risultano posteggiate nei cortili posteriori. Circondati da mura, questi spazi sono accessibili al pubblico, privi di sorveglianza e spesso senza un'adeguata illuminazione. Anche se i parcheggi posteriori furono adottati in molti successivi sviluppi abitativi nel Regno Unito, sono stati criticati per la mancanza di sicurezza. Inoltre, per via dei parcheggi, gli ingressi posteriori alle abitazioni sono divenuti importanti quanto gli ingressi principali sulle strade. Le finestre tradizionali, relativamente di piccole dimensioni, sono state adottate anche da speculatori edilizi che le hanno considerate vantaggiose, in termini economici, al fine di garantire buone prestazioni termiche degli edifici.

Data la scala modesta e il chiaro legame con la tradizione locale della prima fase, uno sguardo alle fasi più recenti di Poundbury si rivela sorprendente. Tra gli edifici più tardi, specialmente le case ad appartamenti attorno a Queen

Fig. 1 - Queen Mother Square al centro delle ultime fasi di Poundbury. La sua statua è sulla destra.
Queen Mother Square at the centre of the latest phases of Poundbury. Her statue is on the right.



Mother Square, tra queste in modo particolare il The Royal Pavilion, sembrerebbero più adatte alla Ringstrasse di Vienna che alla piazza dello shopping di una piccola città di provincia inglese.

Questa piazza offre un parcheggio per un supermercato inglobato in uno degli edifici perimetrali. Mentre questo è ammirevole rispetto al solito supermercato ospitato in un edificio indipendente a un piano con pareti laterali svuotate, il parcheggio in Queen Mothers Square sembra sovradimensionato per il numero delle auto parcheggiate a causa dell'assenza di stalli di parcheggio sulle strade. Il Principe di Galles, infatti, non ama i segnali stradali perché interferiscono con l'estetica del luogo e per questo motivo se ne trovano pochissimi in tutta Poundbury. L'assenza di segni sulle strade o di segnali stradali rendono agevole il parcheggio ma al contempo permettono ai veicoli di raggiungere alte velocità.

Al fine di superare il problema del parcheggio sul retro, menzionato in precedenza, molti cortili incorporano una o due case al fine di garantire un certo grado di sorveglianza. Queste abitazioni, senza apertura diretta sulla strada, danno una sensazione di isolamento delle famiglie dalla comunità della strada. Alcune costruzioni particolari costituiscono i *landmark* del quartiere, secondo le tradizioni locali o quelle dell'associazione con immagini che informano l'osservatore della funzione degli edifici: è discutibile per esempio il magazzino dei tappeti e la stazione dei pompieri. Altre curiosità degne di nota sono i corpi di fabbrica di edilizia plurifamiliare dove, sebbene gli accessi sono posti nella parte posteriore, i fronti su strada presentano delle porte finte.

In tutta Poundbury, al fine di mantenere una qualità quasi scenografica, ai proprietari di case sono imposte regole rigorose. Queste includono, tra le altre restrizioni, l'impossibilità "senza il consenso della sua Altezza Reale...di

have been criticised for a lack of security. Also, because of the car parking arrangement the rear entrances to the dwellings became just as important as the intended main entrances on the streets. The traditional, relatively small windows have also been copied by speculative housing developers who use them as a justification to adopt small windows because it is cheaper to achieve a given thermal performance with solid walls than with windows.

Given the modest scale and clear link to a local tradition of the first phase, a visit to the more recent phases of Poundbury proves surprising. The later buildings especially those around Queen Mother Square where the surrounding apartment blocks, especially the one named The Royal Pavilion, would be more at home on the Vienna Ringstrasse than the shopping square of a small town in the English provinces.

This Square provides car parking for a supermarket buried in one of the enclosing buildings. While this is admirable in comparison with the usual supermarket housed in a free-standing single storey building with blank side walls, the parking space in Queen Mothers Square seems over sized for the number of cars accommodated because there is no indication on the road surface as to where cars should be parked. This is because the Prince of Wales does not like road signs since they interfere with the aesthetics of the place therefore there are very few throughout Poundbury. The absence of markings on the