

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 72 (1985)
Heft: 9: Glasgow : Umnutzungen in der City = Glasgow : reconversions dans la city = Glasgow : refunctioning in the city

Artikel: Probleme des East End : zum Versuch des GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal) = Problems of the East End : on the experiment by GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal)

Autor: McMillan, Andrew
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-54813>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 10.01.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Probleme des East End

Zum Versuch des GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal)

In den letzten Jahren galt Glasgow als Beispiel einer absterbenden Stadt, die den ökonomischen Kollaps, die Verslumung und Verelendung, nicht aufhalten kann. Andrew Mc Millan, seit zehn Jahren Professor an der Mackintosh School of Architecture, befasst sich mit dem Sanierungsprogramm für den traurigsten Ort der City, des East End.

La tentative du GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal)

Voici quelques années, Glasgow était l'exemple d'une ville moribonde incapable de surmonter la crise économique, l'extension des taudis et l'appauvrissement. Professeur à la Mackintosh School of Architecture depuis dix ans, Andrew Mc Millan expose le programme de rénovation concernant l'aspect le plus triste de la City, l'East End.

On the Experiment by GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal)

In the last few years Glasgow has been considered a perfect example of dying city, doomed to economic collapse, proliferation of slums and deterioration. Andrew Mc Millan, for ten years Professor at the Mackintosh School of Architecture, deals with the reorganization programme for the saddest chapter in the history of the city, the East End. (*Original English version see page 65*)

GEAR (Glasgow Eastern Area Renewal): Die Hoffnungen, die die Absichtserklärung der Regierung hervorrief, 120 000 Millionen Pfund dazu zu verwenden, den Verfall von Glasgows East End möglichst rasch aufzuhalten und das Quartier wieder zu neuem Leben zu erwecken, verflüchtigten sich zusehends, als klar wurde, dass diese beeindruckende Summe eigentlich bloss aus vielen Teilbeträgen bestand, die von den vielen verschiedenen, nun aber unter einem Dach vereinten Stellen ohnehin ausgegeben worden wären – für Strassen, Verkehrsbetriebe, Wohnungsbau, medizinische und andere Versorgungsdienste –, ergänzt von kleineren, von der Urban Aid («Stadthilfe») bereitgestellten Summen.

Handelte es sich dabei bloss um eine der verschiedenen Schichten bürokratischer Interventionen lokaler, regionaler oder regierungsbezogener Provenienz? Mahnte das Ganze nicht auch etwas an bestimmte politische Aktionen der jüngsten Vergangenheit, eine taktische Antwort auf eine zunehmend peinlicher werdende Situation analog dem Unternehmen «Facelift» (einer Aktion, die das wahre Ausmass der städtischen Misere sozusagen kosmetisch verdecken helfen sollte) oder an so etwas wie die Beschaffung von Arbeitsplätzen, um so wenigstens die Illusion eines Anstellungsverhältnisses zu schaffen und so das Bewusstsein des wirtschaftlichen Zusammenbruchs noch etwas fernzuhalten?

Eine derart pessimistische Beurteilung lässt allerdings die echte Hoffnung auf eine sinnvolle Zukunft unserer be-

drängten Städte missen, die GEAR – als Modell einer Interaktionsstelle städtischer Entwicklung – uns bieten könnte.

Das Revolutionäre an GEAR innerhalb des Kontextes britischer Planungspraxis ist erstens einmal das Ausmass der Kompetenzen im Bereich konkreter Wirtschafts- und Investitionsplanung, die dieses Projekt in sich vereint, zweitens aber auch die Tatsache, dass es eine Idee der inneren Verbundenheit, eines Einbezugs der Interaktion individuell getroffener Entscheidungen miteinschliesst, die dann zu ganz spezifischen Interaktionen innerhalb der physikalischen Gegebenheiten führt.

Dies ist ein radikaler Schritt auf dem Weg zu einer kreativen Umkehrung der (erst seit kurzem erkennbar werden) negativen Resultate einer Planungspolitik, die nur darauf abzielte, es einer in Bürokratie erstickenden, zersplitterten Verwaltung leichter zu machen. Eine potentielle Rückkehr zur Idee, dass Interventionen von professioneller Seite nicht bloss «mechanisch» erfolgen sollten, also durch Check-Listen von administrativer Seite praktisch vorgegeben, sondern ein sicheres Urteil und den Willen erfordern, das je nach Gegebenheit bestmögliche Resultat zu erzielen. Es ist möglich, dass dieser Weg einmal mehr zu echten politischen Entscheidungen führen wird, statt sich auf die heute üblichen Gummiparagraphen bürokratischer Verfahrensweise zu berufen. Hier beginnt auch die Erkenntnis, dass die Komplexität unserer Gesellschaftsform in Betracht gezogen werden muss und dass man ihr nur durch ebenso komplexe Umwelt- und

Sozialkonzepte begegnen kann. Die Formulierung eines strategischen Ziels wird allerdings unumgänglich, falls GEAR als das mächtige Sanierungsmittel eingesetzt werden soll, das es ohne Zweifel sein könnte: eine klare Übersicht über das zu Erreichende. Es ist klar, dass es diese Übersicht bis jetzt noch nicht gibt, dass die Bauziele von GEAR kurzfristig, taktisch, ja sogar «politisch» gesehen dem Unternehmen «Facelift» allzu ähnlich sehen. Mit anderen Worten: Es wird nur scheinbar etwas getan: fortschrittliche Fabriken werden, ob angemessen oder nicht, gebaut; eine grosse Anzahl bestehender Häuser wird rehabilitiert; eine kleine Anzahl neuer Häuser wird gebaut und eine Menge Bäume auf bisher leerstehende Grundstücke gepflanzt. So sehr Glasgow Begrünung braucht, so sehr sind doch auch Bäume weitaus leichter zu pflanzen, als etwa Leuten einen Ort zu geben oder Arbeitsplätze zu schaffen. Eine Menge Bäume ergeben zwar einen Wald, aber noch keine Stadt. Unterdessen verfallen wichtige Stadtteile wie etwa Bridgeton Cross zusehends.

Der etwas unprofessionelle Sanierungsversuch ist zum Teil das Resultat von GEARs Entstehungsgeschichte, entstanden aus dem Versuch des S.D.D., sich der Hilfe der Wirtschaftsexperten zu versichern, zur besseren Bewältigung der im Westen Schottlands vorhandenen Wirtschaftsprobleme und zur Bekämpfung der immer mehr um sich greifenden städtischen Misere. Zum Teil ist GEAR das Resultat der Möglichkeit, das Entwicklungsteam von Stonehouse – Architekten, Planer und Ingenieure – zu

übernehmen, nachdem die New-Towns-Ideen, in Übereinstimmung mit der heute üblichen Politik der Konzentration auf die Innenstädte, verabschiedet wurden.

Vorher suchte die Regierung alle Mittel in den Vorstädten zu konzentrieren, um so Gebäude und Arbeitsplätze im Grüngürtel der Stadt zu schaffen. Unglücklicherweise wurde damit die soziale und umweltsbezogene Zerstörung des Stadtzentrums gefördert, die Substanz der Stadt angegriffen und dem sozialen Zerfall Vorschub geleistet, die die heutigen Eingriffe überhaupt erst nötig machten. Wenn heute die Betonung seitens der Regierung auf der Kanalisierung aller Mittel zur Bewältigung der Problematik der Innenstadt und der in ihr zurückgebliebenen ärmeren Bevölkerung liegt, so müssen wir uns auf einen ähnlich negativen Polarisierungseffekt gefasst machen, da die von Regierungsseite stammenden Geldinvestitionen nun einmal die grösste Finanzspritze in Sachen Umweltproblematik darstellen. Möglicherweise vermag dies aber auch ein neuer Regierungswechsel zu verhindern.

Nach 30 Jahren Erfahrung hat man nun aber dieses einseitige System, Mittel nur als Antwort auf unmittelbar sichtbar werdende Misere hin einzusetzen, als inadäquat erkannt. Deshalb darf auch die gegenwärtige Ausnutzung von GEARs Potential und Mitteln nicht weitergeführt werden. Die Probleme des East Ends können nun einmal nicht dadurch gelöst werden, dass man sich allein auf sie konzentriert. Sie sind bloss Symptome der allgemeinen Misere von Glasgow und dem gesamten Westen Schottlands. Nur unter Berücksichtigung der Gesamtproblematik Glasgows und seiner Umgebung gibt es überhaupt eine Chance, eine Situation zu schaffen, die es erlaubt, den Verfall aufzuhalten. Gerade darin liegt ja auch die Hoffnung, die GEAR werden könnte, immer vorausgesetzt, es würde in Zukunft entsprechend eingesetzt: eine Möglichkeit, ein kreatives Verbindungnetz von Entscheidungen zu schaffen, eine physikalische, ökonomische und soziale Planung, die ganz Glasgow zu neuem Leben erwecken könnte. Dafür müsste Glasgow allerdings nach und nach auf ein zu bewältigendes Mass «verklei-

neret» werden und gleichzeitig auch ein neues Verkehrs- und Transportnetz erhalten. Dazu gehören würde auch eine Art «tabula rasa» des East Ends, ein genug grosses Gebiet, um ein stadtgemässes Sanierungsprogramm und ein sich selbst tragendes Wachstum zu ermöglichen. Deshalb drängt sich auch die Suche nach langfristigen Zielen auf, die den vorhandenen Mitteln entsprechen.

Die Verwandlung der Stadt in viele Vorstädte, mit all der Bäumchenpflanzerei und dem Schaffen von Wohnstädten in der Agglomeration – eine müde, gedankenlose Routine-Wohnplanung also – stellt einen echten Missbrauch von Mitteln dar. Als Lösung ist sie mittelmässig, eine ungenügende Antwort auf das Ausmass der vorhandenen Stadt-Problematik. Vor allem jetzt, wo die Energiekrise Vorstädte mit geringer Dichte, die nur mit Autos erreicht werden können, überholt erscheinen lässt.

Partick, Dowanhill, Hillhead und Hyndland sind und bleiben Orte, wo es sich leben lässt. Sie bieten die Möglichkeit angemessener Arbeitsplätze, Einkaufs-, Wohngelegenheiten und Schulen. Sowohl die Universität wie auch das Western Hospital und das naheliegende Stadtzentrum sorgen für Arbeitsmöglichkeiten. Die vielen Parks und baumgesäumten Strassen mit ihren ansehnlichen Häusern und Wohnungen bilden eine erstrebenswerte, grüne Umwelt, und die Byres Road wie die Partick High Street (Dumbarton Road) offerieren eine Auswahl an teuren oder weniger teuren Einkaufsmöglichkeiten. Ein gutausgebautes Bussystem und ein neu erstelltes Untergrundbahnnetz vervollständigen die Stadtstruktur.

Im East End bietet sich dank einem erst kürzlich frei gewordenen Grundstückstreifen eine Möglichkeit, eine neue Glasgower Grünfläche als Gegenstück zum Kevingrove Park anzulegen, nachdem dort Bahngleise und veraltete Industriebetriebe aus der Innenstadt entfernt wurden. Sie würde entlang des Stadtzentrums liegen und im Osten an ein Grundstück stossen, das für eine Überbauung mit Wohngebäuden erschlossen werden könnte. Die Universität von Strathclyde, die Royal Infirmary

und der zentrale Kern der Stadtverwaltung würden dabei Arbeitsplätze in unmittelbarer Nähe anbieten. Eine Idee, die auch den Gedanken, zu Fuss zur Arbeit zu gehen, aufleben lässt.

Dieses Gebiet wird auch das östliche Hinterland von GEAR mittragen helfen, so wie im Fall von Hyndland und Partick, und zur Etablierung einer gut durchmischten Gemeinde beitragen. Dies setzt allerdings voraus, dass die bisherige, engstirnige Politik aufgegeben wird, unter der alle Mittel immer dazu benützt werden, Probleme pragmatisch anzugehen. Der Versuch, bloss die Probleme einer einzigen Sozialschicht zu lösen, muss von einer Politik abgelöst werden, die auf dem Verständnis der kreuz und quer vorhandenen Verbindungen eines echten Stadtlebens beruht und auch der wirtschaftlichen Realität Rechnung trägt. Neu erstellte Regionalzentren, umgesiedelte Abteilungen der öffentlichen Dienste, könnten an oder nahe bei dem neuen Park am Rand des Handelszentrums und der City plaziert werden, um diese zu stärken, während Industrie-, Spital- oder Supermarktgebäude parallel dazu am äusseren Rand entstehen könnten, inmitten von Grünanlagen mit Wohnungen und Schulen für eine vielseitig strukturierte Gemeinde. Sollte sich dies als durchführbar erweisen, so könnte auch GEAR zur Umwandlung der ganzen Stadt beitragen, ja geradezu ein neues Quartier entstehen lassen, möglicherweise sogar ein East End aufbauen, das dem West End gleichwertig wäre. Vielleicht würde das East End dann zu dem Wohnort schlechthin werden und so anderen GEAR in der Stadt und der Region als Vorbild dienen.

Sollten die Dinge allerdings so belassen werden, wie sie heute nun einmal sind, inklusive aller Ad-hoc-Entscheidungen und kleinkarierten Streitereien zwischen den einzelnen Abteilungen von GEAR, so wird eine grosse Gelegenheit ungenutzt bleiben und der Phönix Glasgows sich womöglich nie mehr aus der Asche erheben können. A. McM.

tions presque tous assez près de notre lieu de travail pour pouvoir y venir à pied). La situation de pionniers habitant dans une ville en construction, c'est-à-dire pratiquement sans infrastructure, suscita des auto-activités comme la fondation d'un Cottage-Theatre, de ciné-clubs et autres initiatives. Au demeurant, les membres de la corporation restaient largement entre eux. Les contacts avec les occupants pour lesquels nous projections et constructions se limitaient aux déplacements quotidiens dans la maison, au centre commercial et, pour ce qui concerne les hommes, au pub.

Pour moi, Suisse habitué à un pays de veilleurs de nuit et marqué par lui, l'engagement politique de nombre de mes collègues à l'occasion d'un succès électoral du parti travailliste en 1965 était totalement nouveau. Avant tout, la belle assurance des activités innovatrices de l'Etat, qui définissait largement le climat de travail, reflétait exactement l'inverse de la répartition des potentiels créateurs dans la société à laquelle j'étais habitué. Nous admirions certes les édifices de James Stirling et de quelques autres grands architectes privés, mais nous étions convaincus de la suprématie des données structurelles imposées par l'Etat sur chacun des bâtiments.

Quelques chiffres: à env. 25 km de Glasgow implantée sur une colline (jadis pâturage pour moutons), fondation 1956, conception de Hugh Wilson, population prévue à l'époque 70000 habitants, env. 15000 en 1964 (80% venaient des quartiers insalubres de Glasgow). A l'époque, efforts positifs pour amener des emplois à Cumbernauld (il existait diverses formes d'aide à l'investissement pour ce qu'on appelait les «Development-Areas»).

Learning from Cumbernauld?

Dès 1965, divers aspects du concept faisaient l'objet d'une vive critique interne, p. ex.: l'implantation du centre sur la chaîne de collines au lieu de l'aménagement en centre de la gare ferroviaire dans la vallée; la puissance de l'expression formelle des premières étapes de New Town ne pouvait plus être maintenue après le départ de l'architecte en chef Copcutt; la mégastructure était coûteuse et difficile à imposer (divers investisseurs et services importants pour la desserte de la ville exigeaient leur territoire propre); les coûteux ponts pour piétons étaient à peine utilisés en raison de la rudesse

du climat écossais (l'idée de les transformer en vastes serres – Glasgow en possède quelques magnifiques exemples – n'avait pratiquement aucune chance d'être réalisée à cause du prix); la construction de tours d'habitat; la séparation rigoureuse des piétons et des voitures rendait les rues et les cheminements déserts au point que les femmes n'osaient plus s'aventurer le soir jusqu'aux arrêts de bus; les surfaces libres inutilisées et les bretelles d'autoroute au milieu de la ville.

A l'époque, le paternalisme tout naturel de la corporation n'était pas encore contesté; on ne se posait pas non plus la question de savoir ce qui se passait effectivement sur les lieux d'origine des habitants de Cumbernauld (démolition par quartiers entiers et construction d'une autoroute urbaine au centre-ville de Glasgow). Certes, à l'occasion de l'assemblée fondatrice de la New Glasgow Society, de nombreux membres de la corporation plaidèrent pour la protection de la substance urbaine datant du 19e siècle, mais nous n'étions pas à même d'établir un lien avec notre activité dans la New Town. Aucun argument écologique ne s'opposait à la construction d'une ville motorisée. Les voitures étaient plutôt considérées comme une conquête sociale, précisément par les milieux ouvriers constituant l'essentiel de la population de Cumbernauld. Avant tout, il s'agissait de se protéger des voitures par le biais d'une planification habile (notre propre slogan: «Cumbernauld will be a safe town»).

De même, personne ne doutait de la justesse des progrès économiques, politiques et esthétiques qui portaient notre activité. Faire une rétrospective en partant du point de vue actuel incite à se référer à une remarque de Hugh Wilson au sujet de son concept d'alors, prétendant que les New Towns étaient des champs d'expériences pour la restructuration des villes en général. Peut-on encore apprendre quelque chose du champ d'expérience de Cumbernauld? Ou bien s'agit-il des ruines d'un espoir depuis longtemps évanoui et de la foi naïve des années 60 pour le renouveau et le progrès qui se dressent, maintenant presque incompréhensibles, au milieu des années 80 plus raisonnables? A mon avis, quelques aspects exemplaires subsistent encore, mais ils se situent moins dans le projet proprement dit d'alors que dans les conditions préalables établies à l'époque:

- Le contrôle (indirect) des investissements permettait d'amener suffisamment d'emplois, même dans les zones périphériques.
- Les conditions de propriété et de location du sol assuraient aux locataires la sécurité à des prix supportables. Trop longtemps il est vrai, les règlements correspondants furent interprétés de manière paternaliste, mais ainsi que le montrent les expériences acquises dans d'autres New Towns – p. ex. Thames Mead près de Londres – la volonté politique adéquate aidant, on pourrait les développer sans grand problème dans le sens d'une participation accrue de la population.
- En tant que forme d'organisation à côté des administrations traditionnelles, la corporation permettait à l'Etat d'exercer, aux plans social, planificateur et esthétique, l'activité innovatrice indispensable aux problèmes nouveaux et complexes qui se posaient alors. (Précisément aujourd'hui encore, elle serait une condition préalable importante pour assurer un contact fructueux avec les groupes d'intérêt et les subcultures de nos villes.)

En résumé: une politique d'urbanisme et de logement fondamentalement orientée vers l'innovation et l'économie de la desserte.

En tant que tentatives d'anticiper l'avenir en incorporant la flexibilité, les mégastructures ont eu leur temps; dans le cas de Cumbernauld, il s'agit même d'un élément de style au sein d'une phase de développement définie des nouvelles architectures. Pourtant, l'idée qu'une ville serait d'un ordre supérieur aux objets qui la composent et qu'elle comporterait des lignes directrices visibles ne me semble pas erronée. Il y a longtemps que nous avons commencé à interpréter les tissus sociaux et bâtis existants de nos centres-villes comme des «mégastructures» qu'il importe de ne pas continuer à détruire et dans lesquelles il faut implanter de nouvelles fonctions avec soin, compétence professionnelle et le minimum d'interventions.

Quant à Cumbernauld, compte tenu de sa compacité, y compris dans les quartiers d'habitat, ne serait-elle pas un modèle pour la rénovation encore à faire de nos faubourgs? Une contre-proposition à la ruralisation actuellement en cours? On pourrait presque le croire: Si l'on feuillette le catalogue de l'action «Banlieue 89» récemment entreprise en France, on rencontre, au-delà de toutes les diffé-

rences, des analogies indubitables. Les fondations de villes sont historiques; selon toute prévision, les villes de l'avenir sont bâties. Les fondations nouvelles n'ont encore qu'une courte histoire quotidienne. On devrait laisser à la génération actuelle et à sa volonté politique le soin de définir, avec les habitants, dans quelle mesure elles peuvent rendre celles-ci visibles, compréhensibles et identifiables, tout en tenant compte de l'évolution permanente.

Learning from Cumbernauld 1964: Un urbanisme sans l'arrière-plan d'au moins une trace d'utopie politico-sociale serait vraiment sans espoir sinon cynique. H.H.

Andy McMillan

Problems of the East End

See page 44

"We trained hard, but it seemed that every time we were beginning to form up into teams we would be re-organised. I was to learn later in life that we tend to meet any new situation by re-organising, and what a wonderful method it is for creating an illusion of progress while producing confusion, inefficiency and demoralisation." *Petronius, A.D. 26**

Cynicism might suggest, that in recent years, Government skill in Scotland has been most effective at the level of re-organisation, of appearing to act rather than effecting action.

(*Glasgow Eastern-Area Renewal*)

GEAR is a particular case in point. The high hope which welcomed the declaration of intent to spend a hundred and twenty million pounds immediately to alleviate the decline and ultimately achieve the re-vivification of the East End of Glasgow, evaporated when it became clear that this impressive figure was

really the sum of the smaller amounts of money which various separate but now to be conjoined agencies would have spent anyway, on roads and services, on housing, on medical and man-power services, plus whatever odd sums available from Urban Aid.

Was this yet another tier of bureaucratic intervention between local, regional and central government? Was it reminiscent, too, of certain political actions of the past, a tactical response to an increasingly embarrassing situation, like operation Facelift for example, an attempt to hide by cosmetic action, the real extent of urban blight, or job creation; an attempt to create an illusion of employment to delay awareness of economic collapse?

This pessimistic view could miss the genuine hope for the future of our stricken towns, which GEAR could offer as a model of an interactive agency for urban development.

What is revolutionary about GEAR in the context of British planning practice is, firstly, the scale to which it is empowered to effect physical and economic planning and investment under the same roof, and, secondly, that it incorporates the idea of interconnectiveness, consideration of the interaction of individual decisions leading to intervention in the physical environment.

This is a radical step along a path which if pursued could creatively reverse the (only recently seen to be) disastrous effects of planning policies geared to ease of bureaucratic, compartmented administration; it is potentially a return to the idea that professional intervention should not be "by rote", predetermined by administrative check lists, but should involve judgement, aiming to strike the best balance possible in particular circumstances.

Perhaps by extension this path might even lead once again, to the possibility of genuine political decision-making instead of the current rubber-stamping of bureaucratic procedures.

It is also the beginning of recognition that the complexity of our existing society must be recognised and matched by environmental and social proposals of equal complexity.

However in order to allow GEAR to be used as the powerful development tool, which it undoubtedly could be, a strategic aim is needed, a clear overview of what needs to be achieved, and it is already clear that this overview does not exist, that the

building aims of GEAR are immediate and tactical perhaps even "political" in the same sense as Facelift, i.e. something must be seen to be being done, so advance factories which may or may not be appropriate are being constructed, a large number of existing houses rehabilitated, and a small number of new houses built, a lot of trees are being planted on the vacant sites.

But much as Glasgow needs Greening, trees are easier to plant than people and jobs, and a lot of trees make a forest not a city, and in the meantime key-community locations like Bridgeton Cross deteriorate.

Partly, paradoxically, this tinkering approach may be due to the probably genesis of GEAR, a need on one hand for the S.D.D. to seek the help of economists on one hand to tackle the economic problems of the West of Scotland, a start to combating the appalling urban blight; and on the other a possibility of re-using or absorbing the development staff, architects, planners, engineers made redundant at Stonehouse when that New Town was closed down in accordance with the now current policy of concentrating *all* development effort in the inner cities.

Previous Government policy had suggested concentration of resources to provide buildings and employment in the new towns and green-field suburbs inadvertently encouraging the social and environmental destruction of the city centre and creating the ravaged fabric and social dereliction which now requires action.

If the emphasis on Government effort is now to be laid on channelling all resources into solving the problems of the inner city and the left-over poor, we can expect a similar disastrous polarised effect, because Government investment constitutes the major financial input into environmental problems. The most recent change of Government could prevent.

This "single-objective" system of allocating resources in response to immediate visible criteria is now proven to be inadequate by thirty years of experience which is why the present use of the potential and resource of GEAR should not be allowed to continue.

East-End problems cannot be solved by tackling only the problems of the East End, which are after all symptoms of the general malaise of

Glasgow and the whole West of Scotland.

Only by seizing an opportunity firmly to attack the overall problem posed by Glasgow and its environs will offer any chance of creating a situation in which the rot can be stopped and reversed.

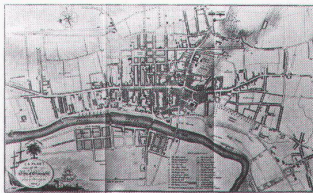
It is here that GEAR should be seen to offer hope, if used as it could be, the possibility of creatively combining interconnective decision making, physical economic and social planning with the opportunity to reinvigorate the whole of Glasgow; a Glasgow which has steadily been reducing to a manageable size, while providing itself with a modern network of road and rail transport, and fortuitously an East-End "tabula rasa", of a size adequate to allow the creation of city-scale redevelopment capable of self-sustained growth.

A.M.

Frank Arneil Walker

Preserving, Refunctioning, Restoring

See page 46



F.W. Glasgow is a grid-iron city. It has a strict urban geometry which, varied by a hilly topography, it is true, and drenched in vigorous Victorian *richesse*, is always, nonetheless, relentlessly severe in delineation, upright in form. "A Calvinist, Protestant city..." one of its own writers, Archie Hind, has called it. Certainly wholly Scots.

This uncompromising spatial identity is, in economic part if not more, an issue of 18th-century expansion; it is – to put it bluntly, and with not a little irony – a child of the 1707-Union with England. Not until tariff barriers fell and American trade became a profitable business, did the city begin its accumulation of mercantile wealth. First tobacco; later, after the War of Independence, cotton – the raw materials of civic power and patronage. In 1772, the City Council, pressed to find land for development, bought an area of open country north west of the old town Cross, at the same time obtaining "plans of the said lands drawn out for building on". These plans were the first to delineate a putative basis for all the subsequent grids of downtown Glasgow. By 1783, the city's intentions had been published and a crude, but significantly open-ended, rectilinear network of streets was beginning to push the city marches westwards. By the early 1800s, the Merchant City quarter, stretching from High Street on the east to Queen Street on the west, was taking shape – a Georgian shape; restrained, straight-laced, and as rationally balanced a townscape as cool northern classicism (already exemplified in Edinburgh) could make it. Street blocks were designed as whole units. Here and there the grid was closed on *points de vue*. The scale was three to four storeys. There were warehouses, of course, but the dominant use, to begin with at least, was residential.

Almost two centuries later the city has set about saving this historic enclave. But what makes the attempt such a fascinating paradox is not just that all this is being undertaken at a time of economic recession but that, after some 50 years of indifference when unnecessary demolition followed upon neglect and the crudest of back-street *laissez-faire* commercialism cankered this part of the city, planners are looking for salvation in a calculated policy of piecemeal housing while architects have begun to play with classicism again. All this may not satisfy the puritanical consciences of some conservationists, but it would be uncharitable to say it has not offered new hope.

It has to be acknowledged, however, that conservationists were the first to proclaim the possibilities; zealots with a faith in the importance, if not the sanctity of the city's 18th-century built heritage. More reasoned and reasonable, Lord