

О РЕКОНСТРУКЦИИ ИСТОРИЧЕСКИХ ГОРОДОВ ВЕЛИКОБРИТАНИИ

Бабуров А.

Сохранение исторического наследия в современном городе представляет особую важность. Значительные по площади и по своему положению в общегородской структуре территории лишаются черт индивидуальности, а сохраняемые памятники архитектуры, без соответствующего окружения эстетически обесцениваются. Необходимо поэтому в наши дни говорить о комплексном памятнике архитектуры — «исторической городской среде», распространяя это понятие на целые городские районы, в которых совокупность составляющих их пространств и зданий представляет неизмеримо большую художественную и историческую ценность, нежели их сумма.

Историческая городская среда есть комплексно воспринимаемое, зримое выражение архитектурно-планировочной структуры, формирование которой происходило в течение длительного периода времени. Важнейшее качество исторической городской среды — органичная взаимосвязь составляющих ее элементов — зданий, площадей, улиц, их пространственное соответствие друг другу и масштабу человека.

Введение понятия «исторической городской среды» придает проблемам реконструкции исторических городов новый характер. В этом смысле большой интерес представляет опыт градостроителей Великобритании, где конфликт между старым и новым (в условиях частной собственности на землю) возникает в особенно острой форме, а задача сохранения исторической городской среды начинает рассматриваться как неотъемлемая часть общей задачи развития исторического города. Реконструкция исторически сложившихся центров городов сейчас одна из важнейших задач английского градостроительства. Великобритания является одной из наиболее урбанизированных стран Европы. За последние 160 лет городское население выросло в 20 раз и составляет 80% общего населения страны.

К концу века население Великобритании увеличится еще на 15—20 млн. человек в основном именно за счет городского населения. Территория страны ограничена, и широкое строительство новых городов невозможно. Поэтому население будет размещаться в дальнейшем преимущественно в существующих городах.

Англия — страна древней градостроительной культуры. Многие города в южной части острова относятся к эпохе римского завоевания и имеют в

основе планировочной структуры перекресток дорог римского лагеря. В конце VI в. н. э. началась христианизация Англии, и в каждом городе, существовавшем к этому времени, был построен собор и учреждена епископская кафедра. Такие города получили название кафедральных (рис. 113). Другие, появившиеся позднее, выросли вокруг укрепленных замков и монастырей (рис. 114). К XI в. в Англии было уже более 80 городов. Период расцвета английских городов приходится на средние века. Однако в начале капиталистического развития для Англии был характерен перенос промышленности в деревню. Развитие городов приостанавливается. Их архитектурно-планировочные структуры, получившие законченное воплощение в средневековье, существовали, таким образом, без существенных изменений вплоть до начала промышленной революции. Ритм и масштабы изменений пространственной структуры городов носили в то время характер постепенных уточнений в рамках неизменной планировочной структуры, благодаря чему образовалась специфическая пространственная среда английского исторического города (рис. 115).

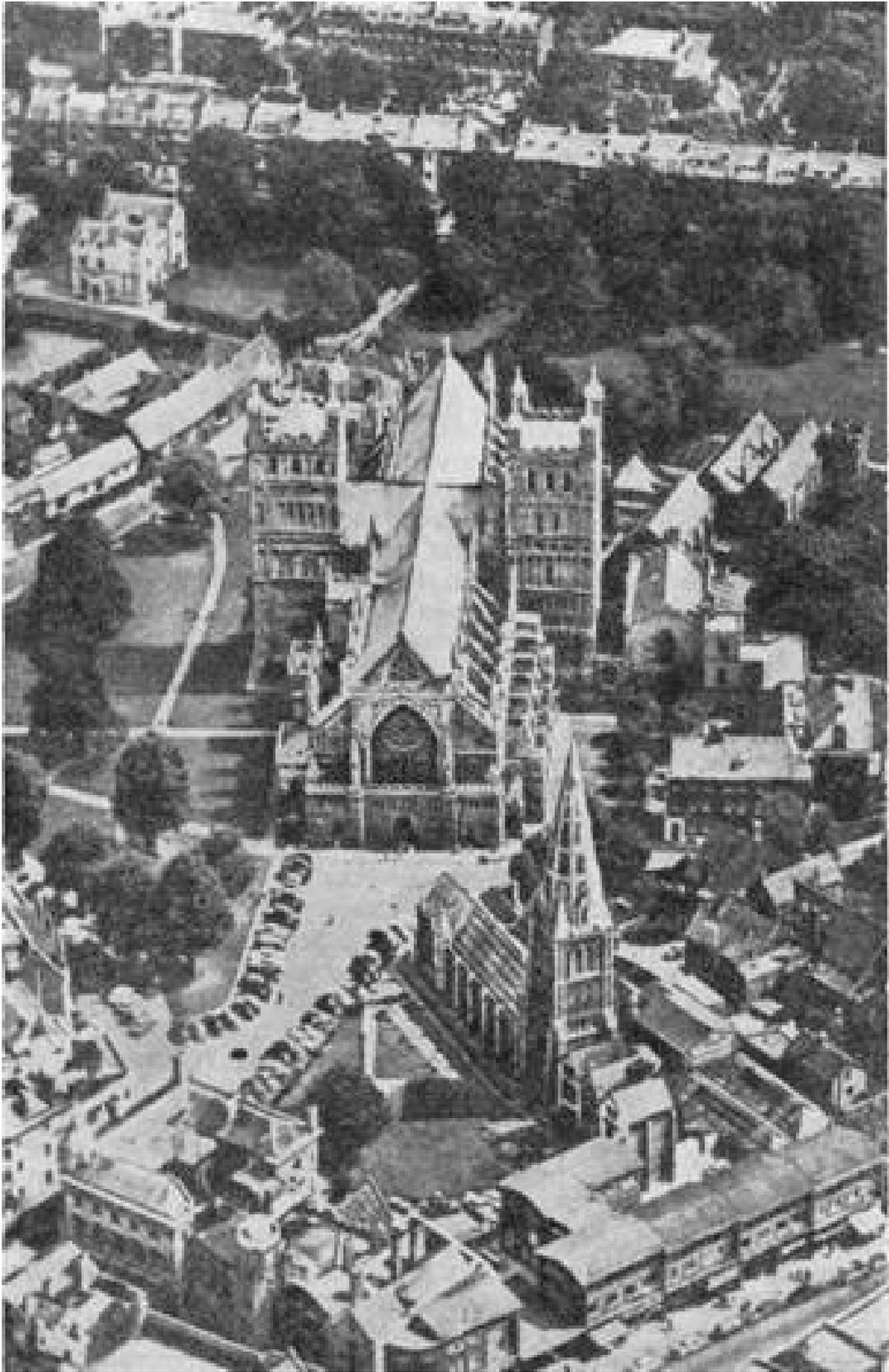


Рис. 113. Эксетер. Собор и романская церковь



Рис. 114. Виндзор. Замок и город



Рис. 115. Йорк. Улица в центре

В отличие от городов континента требования обороны в средневековых английских городах были менее жестки, города занимали большую территорию; среди плотной средневековой жилой застройки здесь сохраняются большие свободные пространства вокруг собора в кафедральном городе или колледжа в городе-университете (рис. 116). Поэтому одно из наиболее характерных качеств пространственной среды английского исторического города — контрастность пространств и

архитектуры: сочетание тесноты и простора, мелкомасштабной городской застройки и более крупного (но все-таки небольшого с сегодняшней точки зрения) масштаба собора или колледжа (рис. 117). Собор и колледж по-разному взаимодействуют с пространством города. Это различие проистекает из природы этих сооружений («собирающего вокруг себя» или «обрамляющего пространство двора») и определяет различный характер исторической городской среды кафедрального города и города-университета.

При относительно простой строительной технике и примитивном транспорте того времени формирование планировочной структуры происходило в соответствии с природными условиями и топографией места; планировочная структура была таким образом органично связана с природной средой, приобретая в каждом случае индивидуальный характер. Пространственной среде исторического английского города присущи непреднамеренность, внезапность видов и зрительная взаимосвязь городских пространств с пространством природы. История английских городов почти не знает случаев волевого вмешательства в естественный процесс их формирования в виде проектов перепланировки, отрицающих все предшествующее развитие, как это иногда происходило в городах континента. Когда имели место крупные градостроительные мероприятия (как, например, в Бате), сложившееся городское ядро рассматривалось как непреложная ценность, а новые городские структуры органично развивали планировку в новых стилистических формах (рис. 118).



Рис. 116. Кембридж. Кингс Колледж со стороны реки

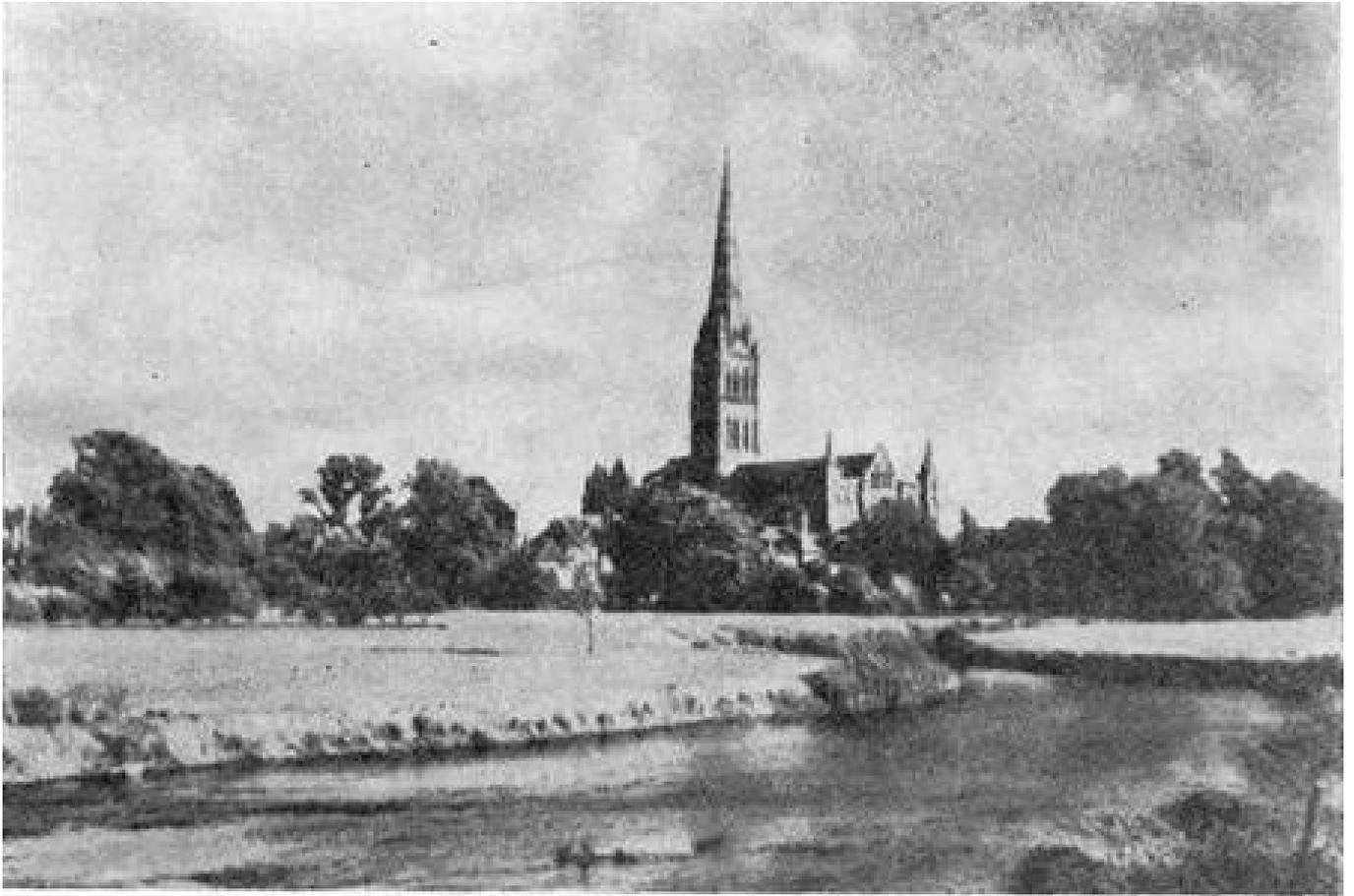


Рис. 117. Солсбери. Собор

Сфера влияния такого города обычно даже шире, чем сфера влияния города промышленного типа.

Исторические города привлекают много туристов, что вызывает необходимость строительства новых отелей, торговых центров, автостоянок и подъездов к ним. Такая гипертрофированная роль исторических городов, особенно их центров, требующих особого подхода уже в силу наличия в них художественных и исторических ценностей, значительно усложняет проблемы реконструкции. Наиболее кардинальной мерой по сохранению района старой застройки является его полная консервация и изменение функционального зонирования города, чтобы вынести из исторического района те функции, которые он не может исполнять, не изменяя своей структуры.

В Англии в настоящее время определены несколько городов как имеющие «национальное значение». Среди них Йорк, Честер, Чичестер и Бат. Их центральные зоны будут законсервированы. Кроме того, значительные зоны консервации намечены в Винчестере, Стемфорде, Плимуте и других городах.

В центрах исторических городов сосредоточена большая часть торговых, общественных и административных учреждений, перенести которые на новое место часто бывает трудно по разным причинам, одна из которых — экономическая целесообразность «эволюционного» развития торгового центра. Естественно вместе с тем стремление оставить историческому району его прежние функции, позволяющие ему существовать полноценно, не превращаясь только в зону туризма. Поэтому исторические центры английских городов все-таки подвергаются той или иной реконструкции. При этом определяются зоны дальнейшего расширения торгового центра и разрабатывается система транспортных коммуникаций, разгружающих улицы исторического центра. Одновременно возникает другая важная проблема реконструкции — «новое здание в старой среде», а вместе с тем и необходимость внимательного изучения качеств пространственной среды исторического ядра.

Оба основных аспекта реконструкции исторического центра города — «пространственно-композиционный» и «функционально-коммуникационный» — оказываются тесно переплетенными. Английские градостроители стремятся комплексно решать эти вопросы.

Из всех достижений современной техники наибольшие трудности в исторических городах Англии создал автомобиль.

До сравнительно недавнего времени транспортные вопросы решались исключительно в соответствии с концепцией строгой иерархии соподчиненных транспортных магистралей, выдвинутой Алкером Триппом¹. При всех своих неоспоримых достоинствах эта концепция обладала и определенным недостатком, обнаруженным позднее, когда количество автомобилей значительно возросло. Этот недостаток заключался в том, что организация транспортного движения рассматривалась как конечная цель усилий проектировщиков, что оказалось весьма опасным для исторических центров городов.

В 1963 г. был опубликован доклад специальной комиссии под председательством профессора Эдинбургского университета К. Бьюкенена², в котором излагался иной подход к проблеме организации транспортного движения в городах, а именно — с учетом сохранения органичности городской среды. Помимо очевидных отрицательных следствий транспортной перегруженности центральных районов городов — отсутствия безопасности для пешеходов, ухудшения атмосферы города из-за выхлопных газов, шума и т. д. — профессор Бьюкенен обратил внимание на игнорирование зрительного воздействия автотранспорта. Развивая идеи создания сети соподчиненных распределительных магистралей и подъездных дорог, Бьюкенен придает им качественно новый характер. В докладе говорится: «... при дальнейшем изучении станет возможным установить величину и характер допустимого на улицах транспортного движения, не ухудшая при этом условия городской среды. Такое количество транспорта можно назвать «наполнением, соответствующим среде», и в любом случае оно должно быть намного меньше того максимального количества автомобилей, которое можно разместить вдоль улиц или на автостоянках»³. Конечной целью действий проектировщиков, по мнению Бьюкенена, должно стать сохранение органичности среды городского центра; производной является организация транспорта, а не наоборот.

Полностью изгнать автомобильный транспорт из зон с оживленным движением пешеходов, какими являются городские центры, или достаточно эффективно его изолировать на практике оказалось невозможным, и Бьюкенен предложил ограничивать количество транспорта в зоне центра путем создания удобных отвлекающих, «отсасывающих» магистралей.

Яснее всего иллюстрацию идей Бьюкенена можно проследить на примерах Норича и Бата, городов, отличающихся положением центра в общегородской структуре.

Для ограничения транспортной доступности центра и превращения его преимущественно в пешеходную зону предлагаются в разных случаях различные схемы, чаще всего — окружающее центр распределительное кольцо, с расположенными вдоль него автостоянками, к которому примыкают радиальные магистрали. Это — единственное решение для города с центричной планировочной структурой, и именно его Бьюкенен предложил для Норича⁴ (рис. 119). Центр города, где сосредоточено большинство торговых, общественных и административных учреждений, жилая застройка и некоторая часть промышленности, представляет собой плотно застроенное историческое ядро первых веков нашей эры с более поздней средневековой системой улиц и площадей между замком, расположенным на холме, собором XI в. и торговой площадью с ратушей. Территория диаметром около полутора километров ограничена городской стеной и рекой. Соответственно было предложено устройство распределительной кольцевой магистрали вдоль линии стен и вдоль реки с петлеобразными заездами внутрь территории центра. При этом центральная территория предназначается исключительно для пешеходов (в зависимости от размеров города кольцевая схема может заменяться полукольцом).



Рис. 119. Норич. Историческое городское ядро

Однако в ряде случаев строительство кольцевой транспортной магистрали невозможно без ущерба для архитектурно-пространственной среды центра. Расширение некоторых старых улиц, строительство эстакад, разрезающих пространство исторической застройки, транспортных развязок в нескольких уровнях и т. д. недопустимо, если центр города представляет собой цельную архитектурно-планировочную композицию. Поэтому интересны предложения Бьюкенена для Бата, курортного и университетского города, центр которого представляет собой удачное сочетание плотного средневекового ядра и большого городского ансамбля XVIII в., в основе которых лежит последовательность замкнутых пространств, соединенных парадными улицами (рис. 120). Постоянное население города здесь уже превысило перспективную численность⁵ и продолжает расти. Территория центра переполнена внутригородским и транзитным транспортом.

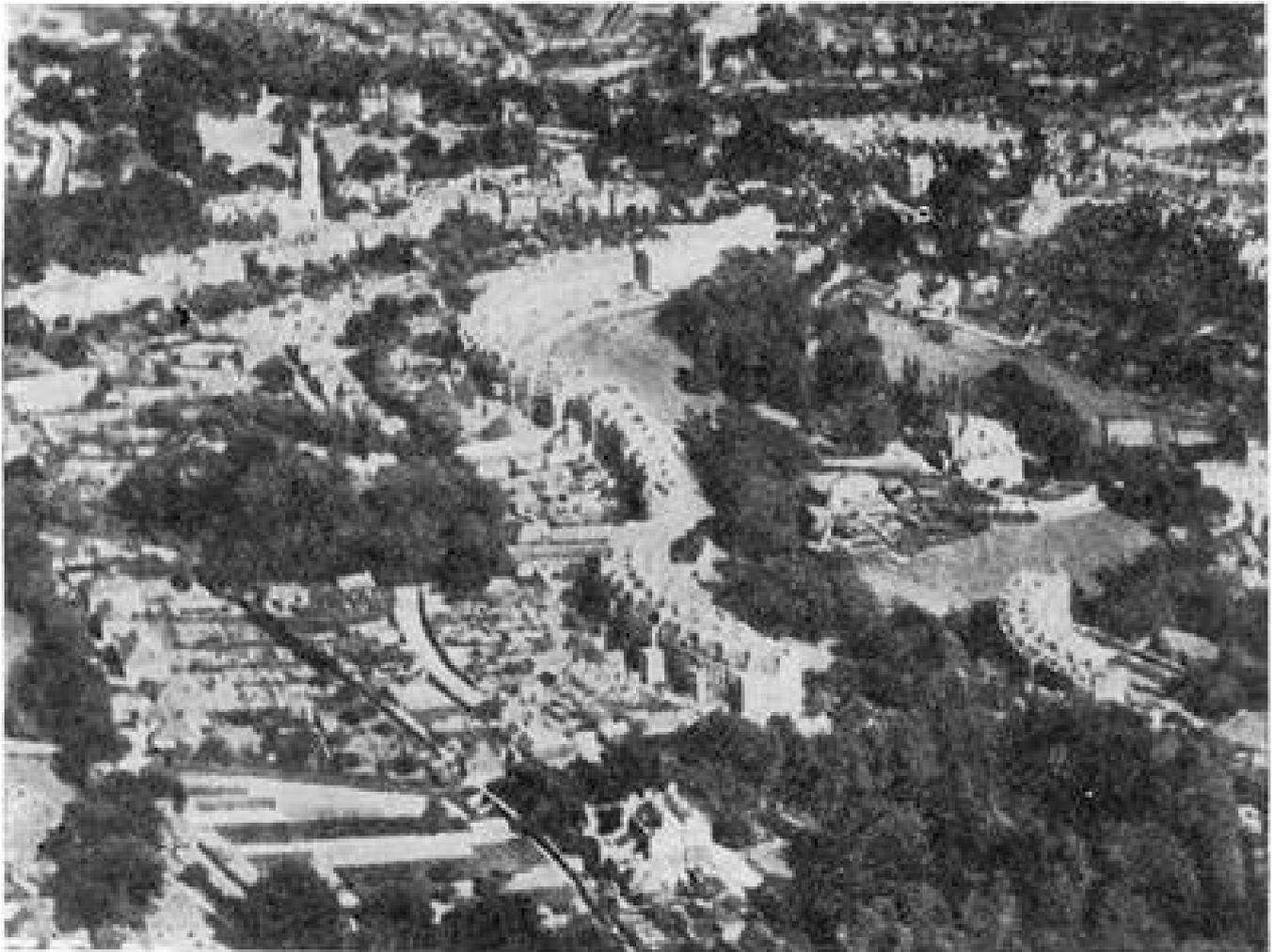


Рис 120. Бат Георгианская застройка с севера

Разработанный в 1945 г. Патриком Аберкромби весьма прогрессивный для своего времени план реконструкции транспортной сети Бата⁶ с точки зрения современных требований транспорта уже малоэффективен, так как излишне развитая транспортная сеть центра занимала ключевое положение в

структуре общегородских транспортных магистралей. В основе предложений Бьюкенена по Бату лежит стремление сохранить исторически сложившуюся городскую среду центра при любом возможном росте города в будущем⁷. Городская территория разделена магистралями на отдельные пространства. Одна из них следует излучине р. Эвон, образуя таким образом полукольцо, огибающее исторический центр с юга. Другая, опущенная в траншею, проходит через самый центр по границе средневекового ядра и ансамблей XVIII в. Вдоль полукольца, скрытого крутым берегом Эвона, расположена большая часть автостоянок. Основное направление восток — запад проходит в двойном тоннеле под северной частью центра георгиевской эпохи, не соединяясь в центральной зоне с сетью городских магистралей (рис. 121). В рассмотренных примерах общая функциональная и архитектурно-планировочная структура центров остается неизменной; мероприятия по реконструкции сводятся к улучшению транспортных артерий города. Особую сложность приобретает проблема реконструкции исторически сложившейся центральной части университетских и одновременно промышленных городов с растущим населением (таких, как Оксфорд или Кембридж). В них центральная часть города выполняет не только функции социального и обслуживающего общегородского центра. Здесь находятся также учреждения градообразующего значения (например, университет) с присущими им специфическими функциями, требующими развития. Разнообразные функции, накладываясь одна на другую, значительно усложняют реконструктивные мероприятия. Организация транспортной сети такого города в значительной степени определяет развитие архитектурно-планировочной структуры центра.

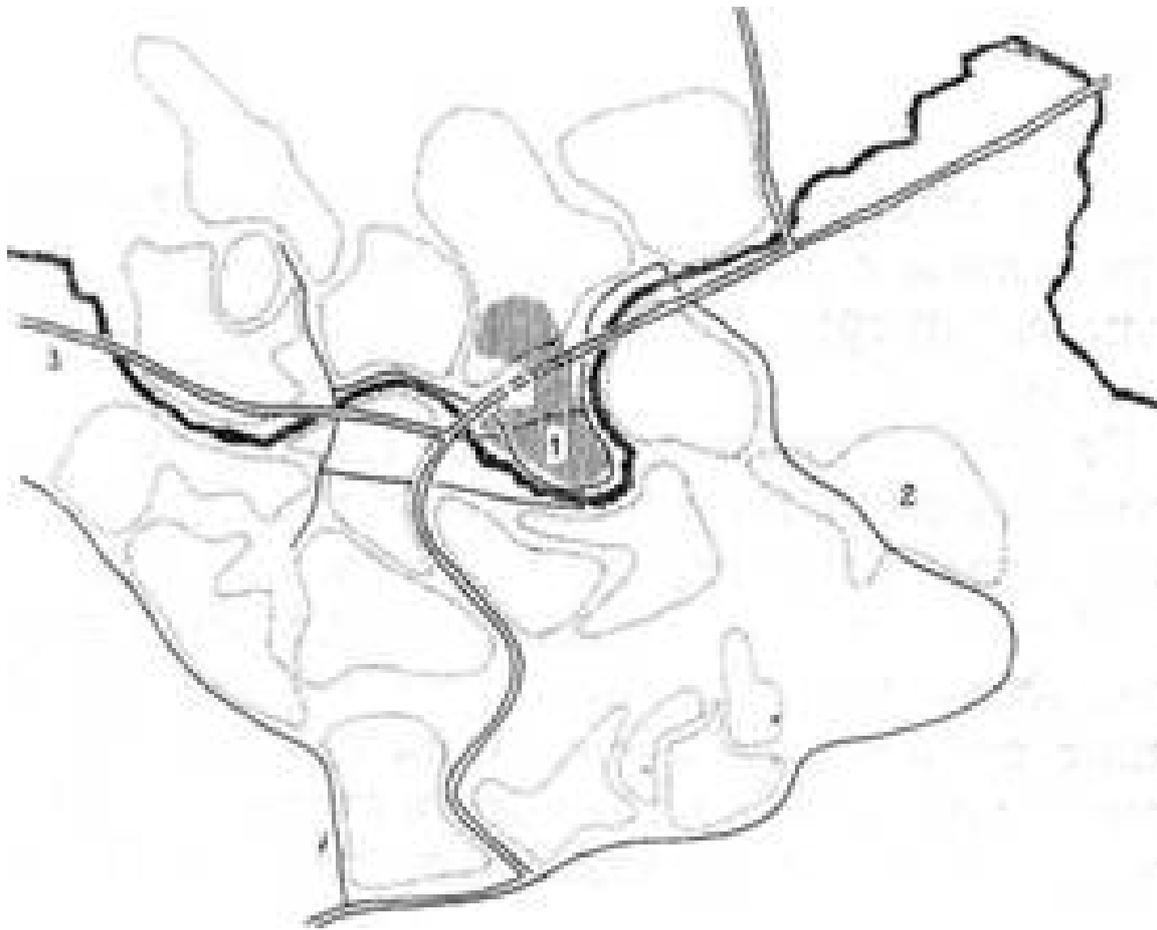


Рис. 121. Предложения группы Бьюкенена по реконструкции планировочной структуры Бата 1 — исторический городской центр; 2 — городские районы; 3 — транспортные магистрали

Оксфорд возник между Темзой и Червел, на пересечении дорог с севера, востока и юга. Эти дороги (теперь улицы Корнмаркет и Куинстрит — Хай-стрит) до сих пор образуют основу планировочной структуры исторической центральной части. Куин-стрит — дорога на Лондон начинается у подножия холма Оксфордского замка на левом берегу Темзы и проходит через древнее ядро города, где в настоящее время находится торговый и общественный центр. Большую часть центральной территории занимает Оксфордский университет—его многочисленные колледжи, строившиеся начиная с XII в. вдоль этих основных направлений. Развитие университета в восточном направлении было сдержано долиной Червел, вдоль которой расположены рекреационные открытые пространства наиболее древних колледжей (рис. 122). Дальнейшее развитие университета происходило преимущественно в северном направлении, и, судя по исследованиям Вильяма Холфорда⁸, — это единственная возможность развития университета в будущем.

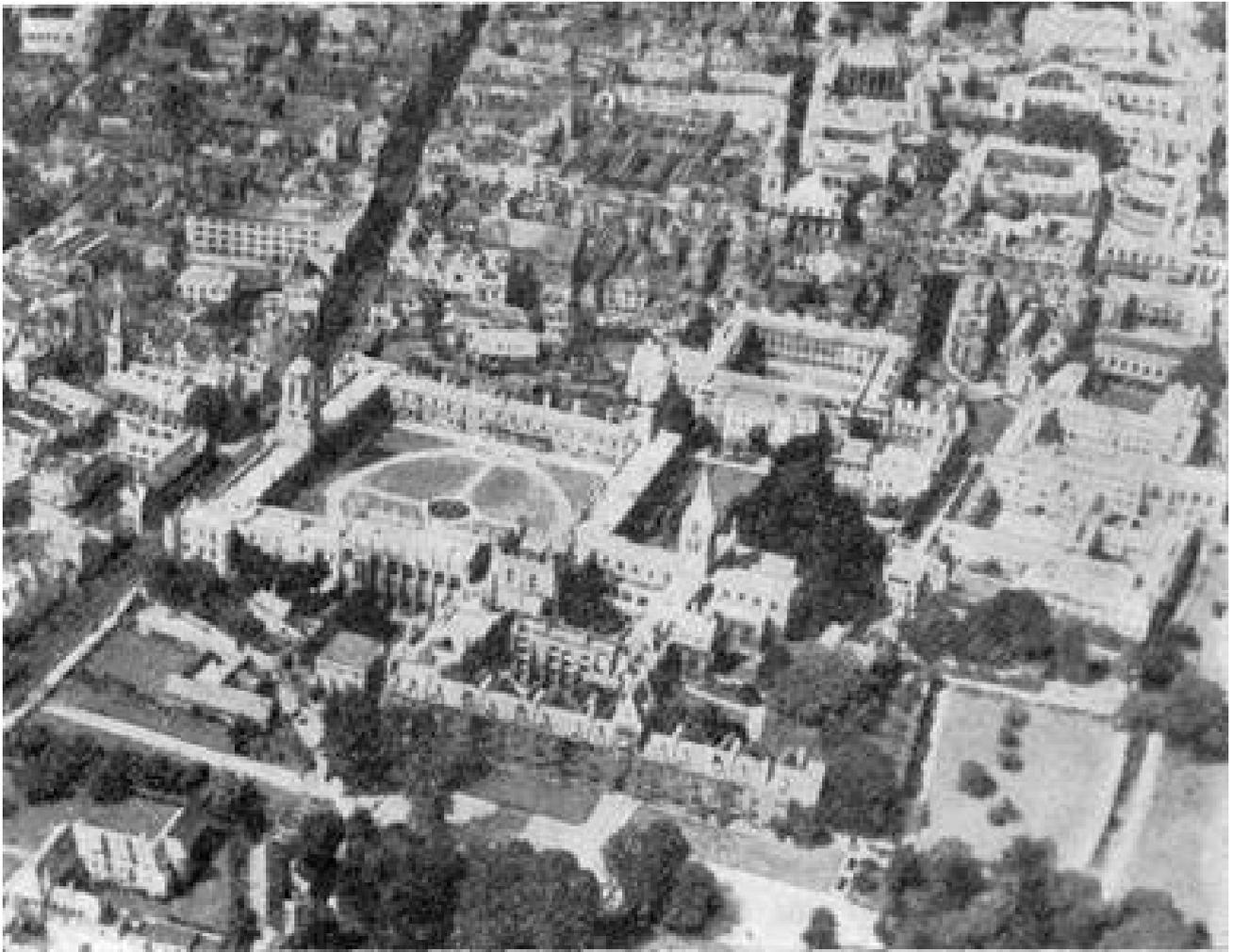


Рис. 122. Часть университетской зоны Оксфорда. Слева — Сент Джил — Корн Маркет

Современный Оксфорд расчленен широким поясом университетских земель в долине Червел на две части: северо-западную, собственно Оксфорд, вытянутую с севера на юг вдоль оси Сент Джил — Корн Маркет — Сент Элдейт, и юго-восточную — Коули, образующую пятно на веере дорог, расходящихся от Хай-стрит. В первой расположены: основной общественный центр города и университет; во второй — большая часть селитьбы и промышленность. Сообщаются обе части главным образом через средневековую дорогу Хай-стрит, которая заканчивается у моста через Червел. На ней расположены несколько значительных с исторической и художественной точки зрения колледжей (рис. 123). Не менее интересная в художественном отношении меридиональная магистраль также перегружена: помимо внутригородского транспорта здесь проходит значительное транзитное движение.

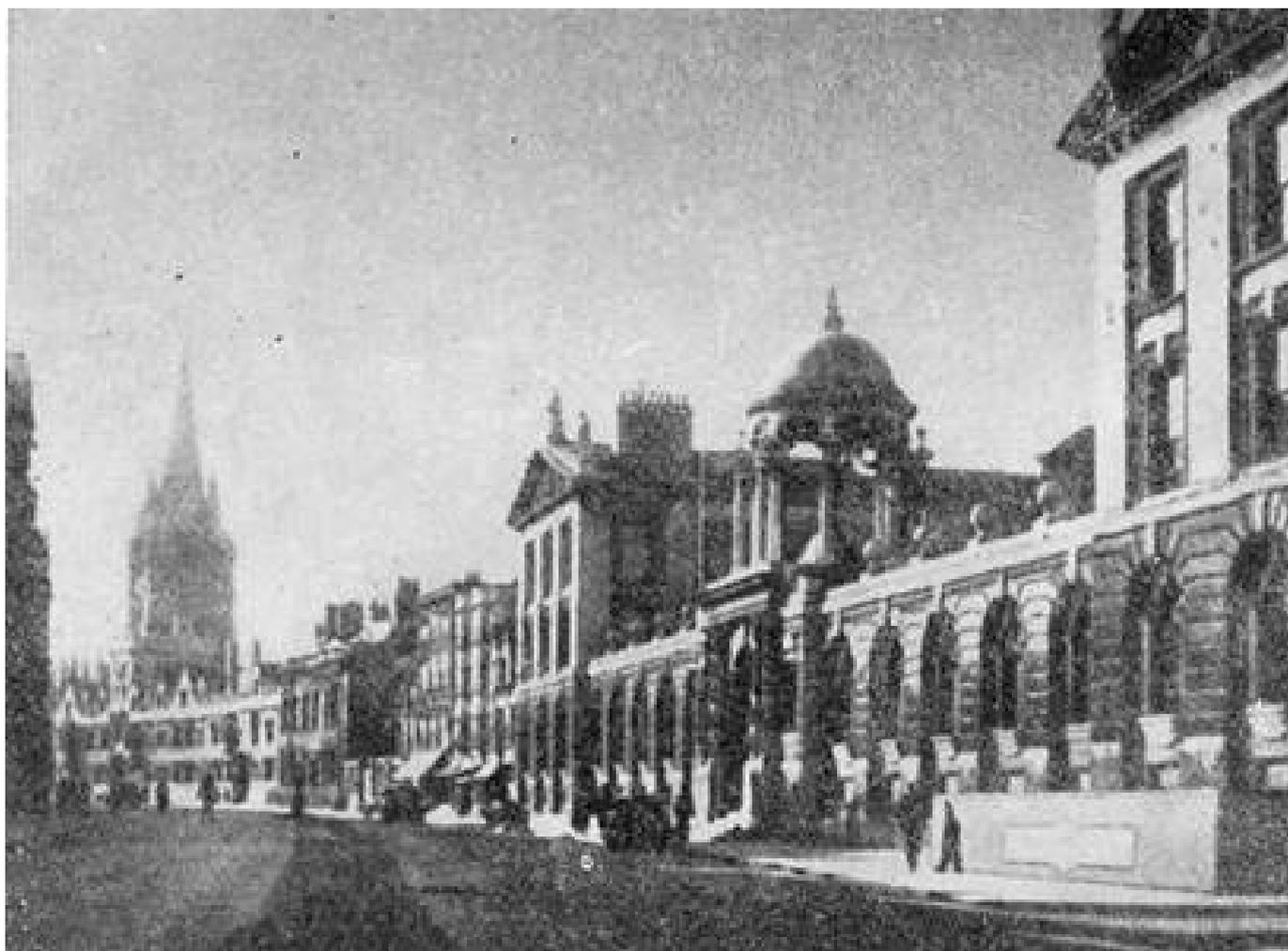


Рис. 123. Оксфорд. Хай-стрит

Состояние транспортных коммуникаций в центральной части города уже давно стало критическим, что вызвало ряд предложений по реконструкции транспортной сети центра Оксфорда. Общим в них является стремление дополнить сложившуюся радиальную структуру элементами кольцевой структуры, позволяющей уменьшить транспортное наполнение центра. В начале же 1964 г. был опубликован новый план развития Оксфорда⁹, в основу которого легли транспортные предложения Бьюкенена, развивающие идеи Лоуренса Дейла и Томаса Шарпа¹⁰ создания обходной разгрузочной магистрали.

Оксфорд в настоящее время — центр обслуживания района с населением, в три раза большим, чем население самого города. Поэтому общегородской центр здесь нуждается в расширении. Форма его должна быть изменена, а ряд общегородских функций вынесен за его пределы. Вместе с тем географическое положение города таково, что благодаря окружающему его «зеленому поясу» колледжей он виден с подъездов к нему целиком, образуя силуэт «особого национального значения». Чтобы его сохранить, «зеленый пояс» колледжей в проекте предложено считать неотъемлемой частью

города, а на территории старого Оксфорда (ограниченной с запада, юга и востока Темзой и Червел, а с севера — научной зоной университета) не строить зданий, не согласованных с его существующим силуэтом. В радиусе около километра от Керфекса — перекрестка главных улиц исторического Оксфорда — должен быть изучен проект каждого здания, размеры которого превышают 20 м по высоте или 100 м по фронту, в его связи с внутренним и внешним видами города. В том случае, когда окружающее пространство представляет собой интерес своими видовыми качествами, проект, вступающий с ним в противоречие, должен быть отвергнут. Утвержден может быть лишь проект такого здания, которое было бы увязано и с непосредственным окружением и с городом в целом (рис. 124).

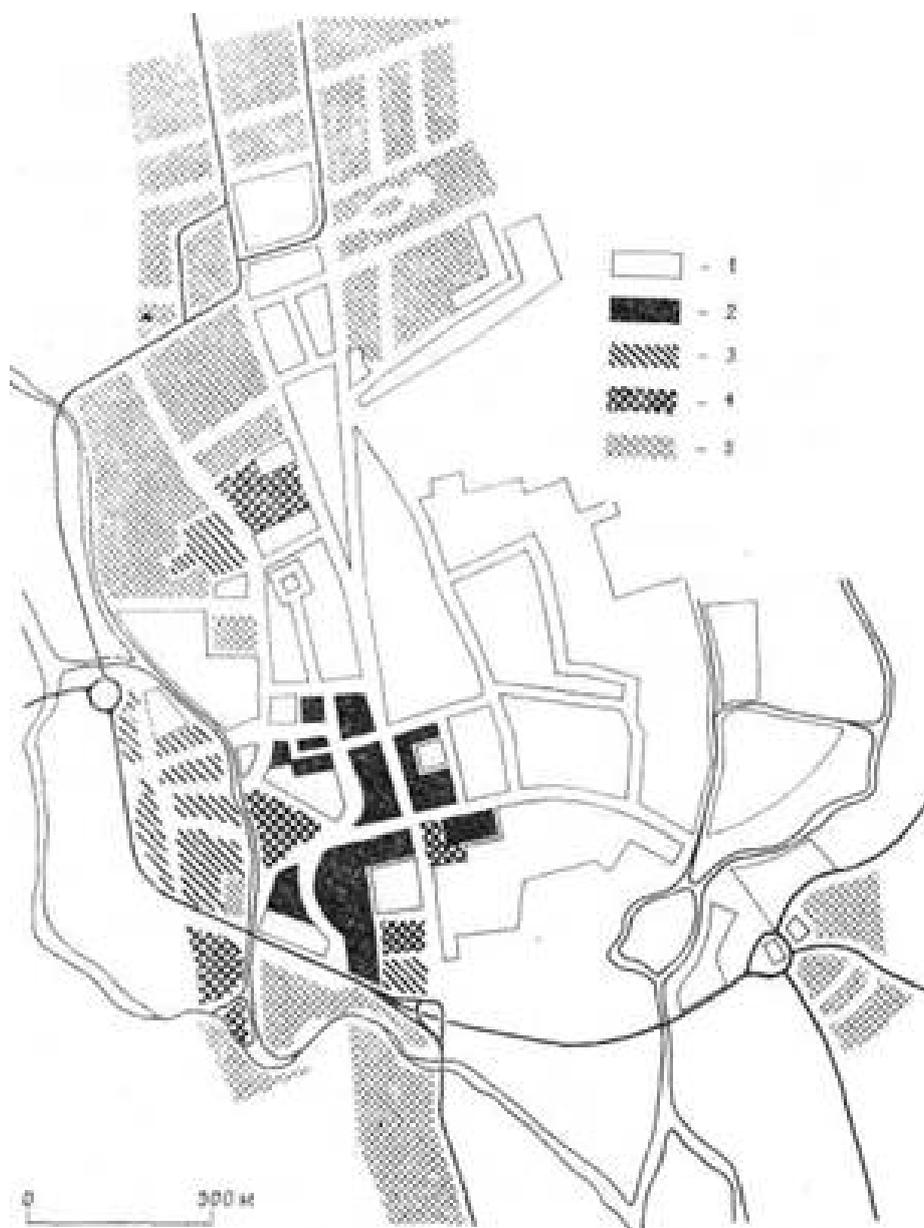


Рис. 124. Оксфорд. Схема реконструкции центра города 1 — университет; 2 — торговый центр; 3 — обслуживающая промышленности; 4 — общественные здания; 5 — селитьба

Особенность проекта 1964 г. состоит в том, что торговый центр Оксфорда в нем расширяется, а не строится заново. Одна из причин этого — специфические требования рентабельности торговли: новые торговые предприятия должны находиться рядом со старыми, уже привычными покупателю, а вместе они должны располагаться вдоль пешеходных путей между остановками общественного транспорта или автостоянками и той зоной центра, где сосредоточены учреждения отдыха и развлечений. Существующий торговый центр с главной торговой улицей Корн Маркет должен расшириться в юго-западном направлении, противоположном зоне университета, и примкнуть многоярусными автостоянками к основной разгрузочной автомагистрали, связывающей юго-восточную часть города — Коули и северные пригороды. Эта полукольцевая дорога огибает территорию старого Оксфорда с юга и запада и независима от сложившейся уличной сети, подключаясь только к внутренним обслуживающим дорогам зоны нового центра.

Иначе обстоит дело с реконструкцией центра Кембриджа. Исторически сложившееся центральное ядро города лежит в излучине р. Кем. Здесь расположены большая часть колледжей и университетских зданий, а также общегородской торговый и общественный центр. Планировочная структура исторической центральной части города представляет собой веер дорог, сходящихся к мосту через реку. Вокруг древнего торгового ядра — Лайон Ярда — в течение нескольких веков рос пояс колледжей, университетских зданий и принадлежавших им зеленых пространств (рис. 125).

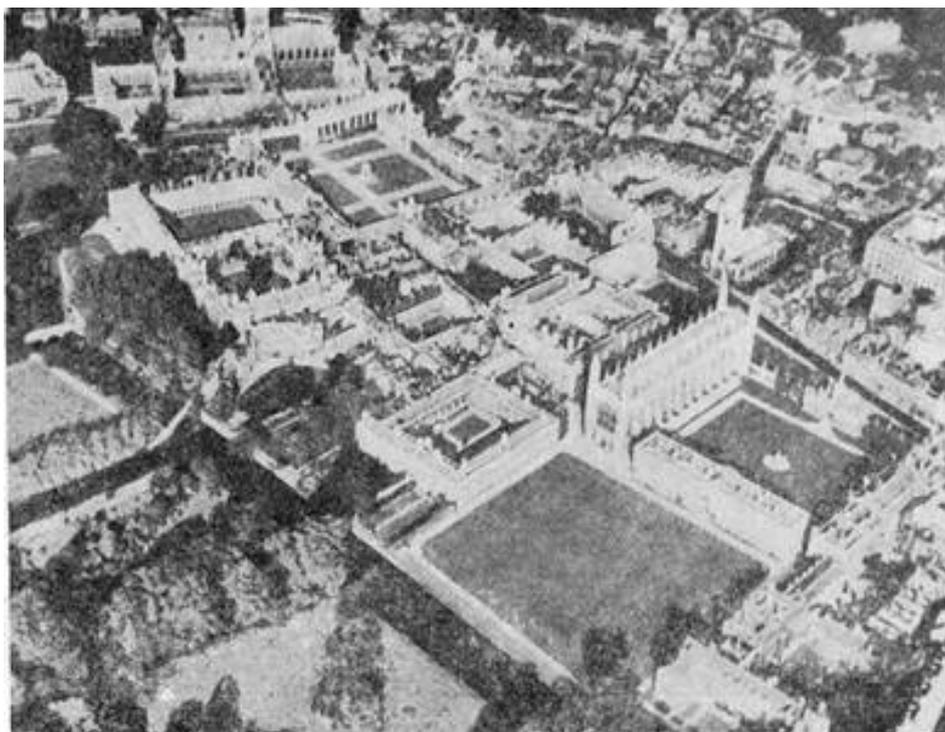


Рис. 125. Часть университетской зоны Кембриджа

В настоящее время Лайон Ярд, где сосредоточено почти две трети торговых предприятий города¹¹, выполняет роль общегородского торгового центра, а также обслуживает прилегающий к Кембриджу район с населением до 400 тыс. человек. В ближайшие 30 лет население города значительно вырастет, а это потребует увеличения объема торговых и общественных учреждений города. В отличие от Оксфорда, где исторически сложившийся торговый и общественный центр имеет достаточные возможности роста, древний коммерческий центр Лайон Ярд, заключенный в рамки «учебного треугольника», переполнен автотранспортом и не может развиваться, не нанося ущерба университету.

Отличительной чертой центрального района Кембриджа является тесное переплетение города и университета, тонкая взаимосвязь архитектуры разного масштаба, придающая пространственной среде исторического ядра неповторимый характер.

Тесные улицы с мелкомасштабной застройкой, в сочетании с большими регулярными пространствами колледжей создают специфическую пространственную организацию и силуэт. В этом отношении район Лайон Ярда занимает ключевую позицию.

Тем не менее в 1959—1963 гг. были выдвинуты предложения по реконструкции и расширению торговых площадей этого района и прилегающих к нему с севера кварталов между Сидней-стрит и Тринити-стрит — Кинге Пэрейд, основанные на экономической целесообразности развития существующих торговых центров. Эти предложения были отклонены по нескольким причинам, из которых основные — дальнейшая концентрация торговли внутри университетской зоны с неизбежно сопутствующими транспортными неприятностями, чрезмерная сложность и недостаточная эффективность предлагаемой транспортной схемы и неудовлетворительная архитектурно-пространственная связь с окружающей исторической городской средой.

Недавно был предложен новый план всестороннего развития исторической центральной части города¹² в соответствии с принципами Бьюкенена (рис. 126). Основой его будет служить разгрузочная дорога, связывающая северную и южную части города, окружающая исторический центр с востока и принимающая на себя основное внутригородское и транзитное движение. Строительство этой дороги позволит превратить центральную территорию в зону органичной городской среды, предоставленную только пешеходам; немногие обслуживающие автомобильные дороги пройдут по краям этой зоны. Основной торговый центр предполагается вынести за пределы

«учебного треугольника» к этой проектируемой магистрали. Следует отметить, что проблема реконструкции Лайон Ярда этим не исчерпывается.

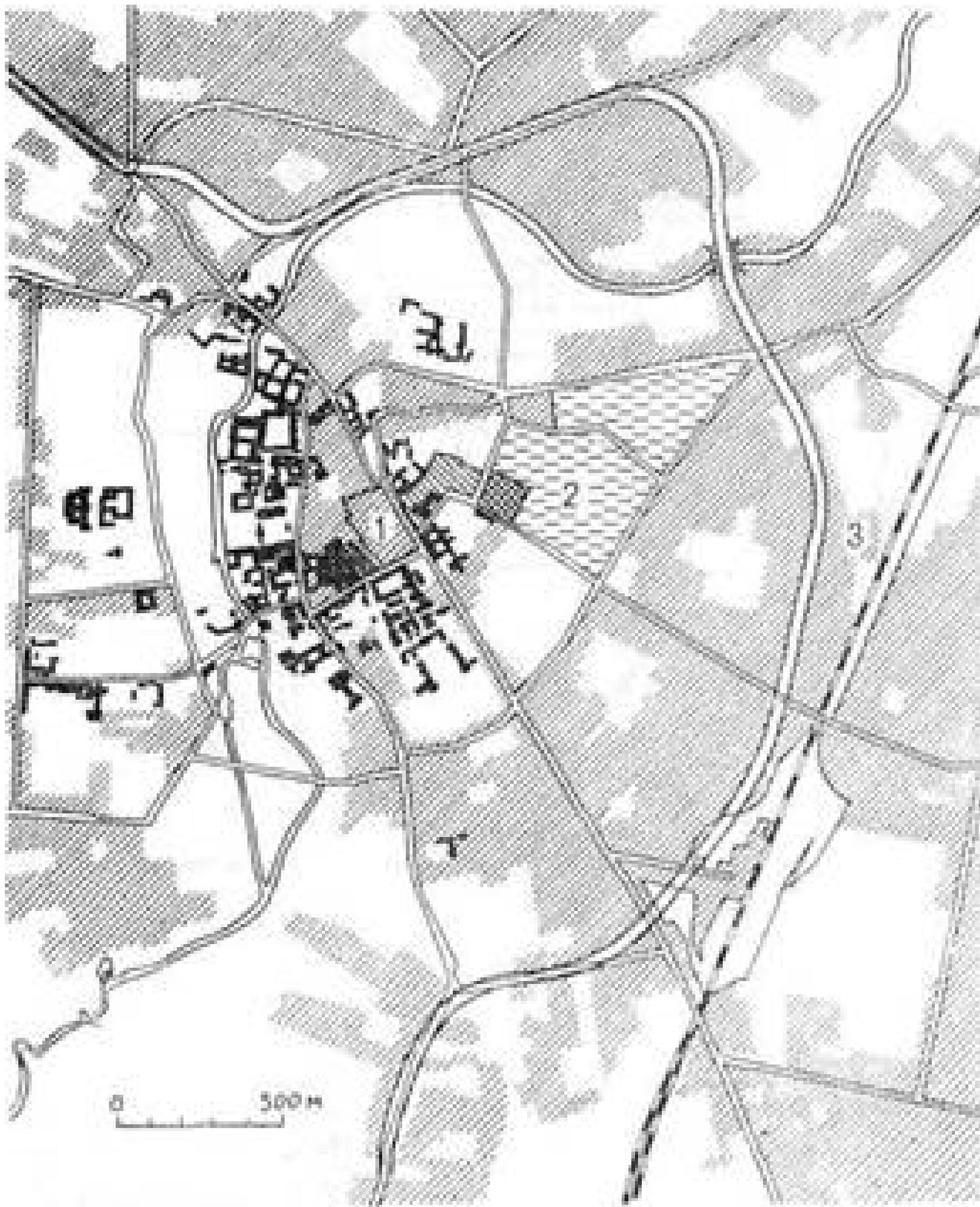


Рис. 126. Кембридж. Схема реконструкции центральной части города 1 — территория Лайон Ярда; 2 — зона, где предполагается разместить новый торговый центр; 3 — проектируемая магистраль

Лишаясь функций общегородского торгового центра, этот район должен сохранить свою роль общественного и культурного центра. Опыт реконструкции исторической городской среды по преимуществу негативен, что, казалось бы, заставляет сделать вывод о том, что иначе и быть не может. Старая застройка и современное здание несут разное «качество» пространства, совмещение которых приводят к моральному уничтожению, обесцениванию более мелкой исторической среды. Однако конфликт между старым и новым трудно объяснить лишь соседством зданий разного стиля, поскольку существуют исторически сложившиеся ансамбли. Для нового строительства среднего уровня характерны крупные масштабы, механистичность и унифицированность массового производства. Для того, чтобы оно могло органично войти в историческую среду, оно должно подчиниться законам формирования пространства, действующего в ней. При этом возможны два различных подхода к проблеме — метод внутреннего переустройства и метод коренной реконструкции архитектурно-планировочной структуры.

Первый был принят проектировщиками Честера¹³. Этот возникший в римскую эпоху город уже давно играет роль оживленного торгового центра на пути между Лондоном, Ливерпулем и Уэллсом. Имея население в 60 тыс. человек, он обслуживает население, достигающее 300 тыс., среди которых много приезжих из других областей страны и из-за границы, проводящих свой отпуск в Северном Уэллсе. Транспортные проблемы, весьма острые в Честере, решаются путем строительства системы внешних обходных магистралей и внутреннего кольца с автостоянками вдоль него на восемь тысяч автомобилей.

Популярности Честера — торгового центра — способствует его привлекательность и средневековый характер его центра (рис. 127). Первые и вторые этажи домов, выходящих узкими фахверковыми фасадами с крутыми фронтонами на улицы римского перекрестья, заняты магазинами и образуют сплошной ряд витрин, занимающих периметр целых кварталов. Внимание проектировщиков привлекли внутренние пространства кварталов, где и построен новый торговый центр. В рамках сложившейся городской структуры, оставляя в неприкосновенности прежнюю оболочку — фасады улиц, крупный участок города перерождается изнутри, в масштабах, свойственных современным методам строительной техники (рис. 128). С освобожденных от автотранспорта старых торговых улиц посетитель попадает в современный крупный торговый центр. Известный прием — внутренняя переделка здания при сохранении его внешнего вида, — распространен здесь на целый квартал. Загрузка нового торгового центра осуществляется при помощи сети подземных подъездов, ведущих с других

улиц. Таким образом пешеходные и транспортные потоки полностью разделены, а городская среда — сохранена.



Рис. 127. «Кардо» римского лагеря, Бридж-стрит сохраняет роль главной торговой улицы Честера



Рис. 128. Новый торговый центр в глубине квартала, ограниченного слева Бридж-стрит

Но ширма есть ширма. Более трудной, но и более благородной задачей для архитектора является создание новой среды, адекватной старой. В проекте реконструкции Лайон Ярда 1965 г.¹⁴ заложены многие качества, которые позволяют предполагать возможность такого подхода. Предполагаемый новый культурно-общественный центр представляет собой целый комплекс объемов разной высоты, объединенных общей нижней коммуникационной платформой, раскрытой в окружающие улицы, и связанных на разных высотах общими уровнями. Своим «качеством» пространства комплекс не противоречит окружению и закономерно развивает существенные его качества — непреднамеренность и контрастность пространства, его масштаб и характер городского силуэта (рис. 129).



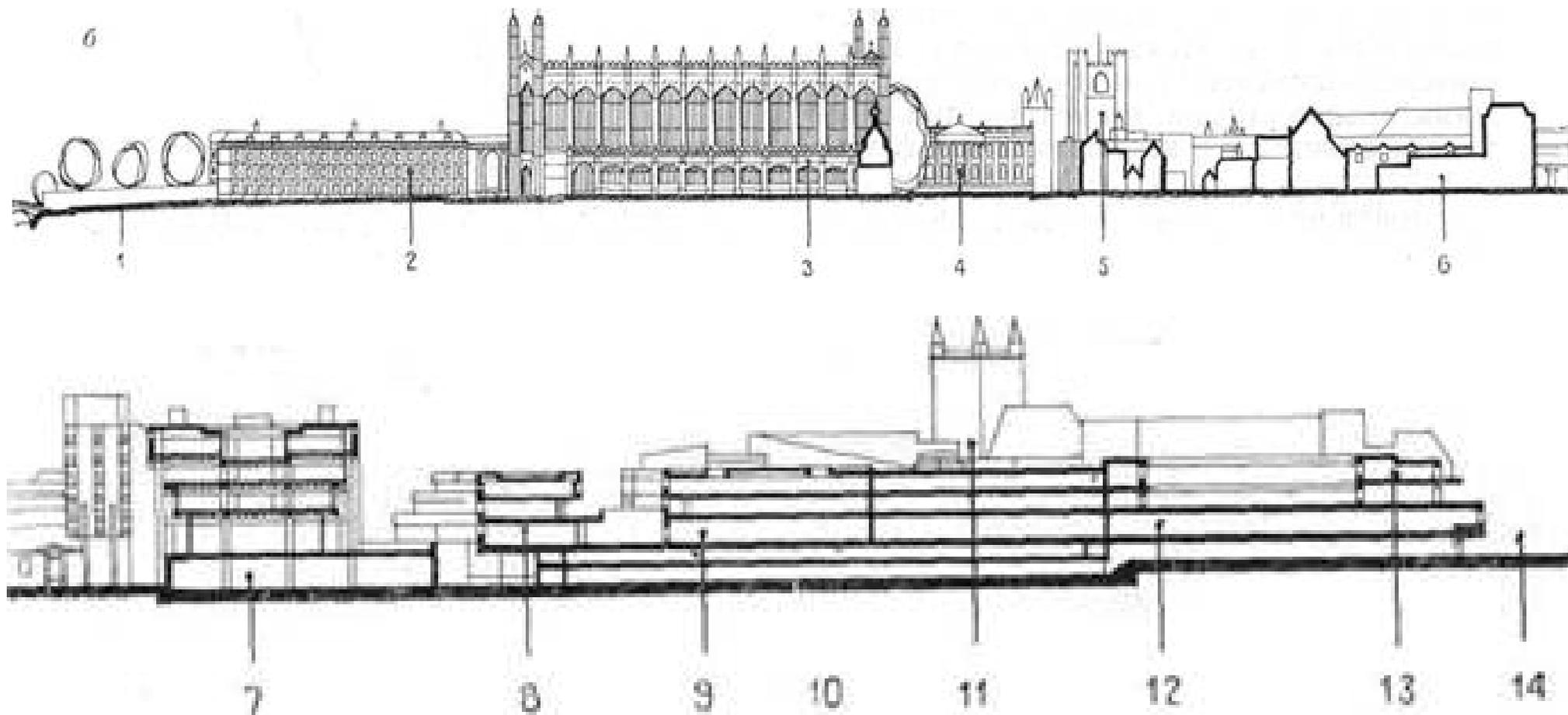


Рис. 129. Проект реконструкции Лайон Ярда а — план; б — разрез; 1 — река; 2 — Клейр Колледж; 3 — капелла Кинге Колледжа; 4 — сенат; 5 — церковь св. Марии Великой; 6 — участок «нового музея»; 7 — новое научное здание; 8 — центр искусств; 9 — музыкальная школа; 10 — автостоянка; 11 — церковь св. Джона; 12 — магазины; 13 — конторы; 14 — улица св. Андрея

Архитектурно-пространственный и функционально-коммуникационный аспекты реконструкции городов тесно переплетены, и, хотя они проявляются с наибольшей остротой на разных этапах реконструкции, решение одного обуславливает решение другого. Поэтому продуктивным может быть лишь комплексный подход ко всем проблемам исторического города на всех чередующихся стадиях составления программы и процесса проектирования.

Существенным препятствием на пути любых мероприятий по правильной реконструкции исторических городов в Великобритании служит частная собственность на землю. Однако и в этих условиях есть возможность сохранить ценные исторические города или их древние центры. Английские градостроители имеют в этом деле, как мы пытались кратко показать, бесспорно, положительный опыт, который может быть полезен и архитекторам многих других стран.

¹Алкер Трипп. Планировка городов и уличное движение. М., 1947.

² Buchanan Colin, Traffic in towns. The architect's journal, 1963. vol. 138. № 23. p. 1175.

³ Buchanan Colin. Traffic in towns.

⁴Там же.

⁵ 80 тыс. человек по плану Аберкромби.

⁶ Abercrombie Patrik. A plan for Bath. Bath, 1946.

⁷ Buchanan & partners. Road system for Bath. The architect and building news, 1965, vol. 228 № 24 p. 1120.

⁸ W. G. Holford. Future requirements of the Oxford science departaments. The town planning review, 1963—1964, vol. XXXIV, p. 97.

⁹ Integrating the old with the new at Oxford. The Surveyor, 1964, vol. CXXIII, № 3742, p. 21.

¹⁰ Dale Laurence. Towards: a plan for Oxford, 1945.

Sharp Thomas. Oxford roads. The town planning review, vol. XXVII, 1956—1957, p. 124.

¹¹ D. E. Keeble. Cambridge. Shopping growth and population distribution. Town and country planning, april 1967.

¹² The future shape of Cambridge. Cambridge, 1966.

¹³ Tasker Sidney H. Chester — the challenge of change. The town planning review, vol. 37, 1966—1967, p. 189.

¹⁴ Lion Yard. Cambridge. The architect and building news, 1965, vol. 227, № 26, p. 1210.

Первоисточник:

Теория и практика реставрационных работ. Сборник № 3. НИИТИиППСА. М., 1972