

LA RENOVACIÓ URBANA CATASTRÒFICA I GRADUAL

Peter J. Larkham

Escola Politècnica de Planificació de Birmingham

Introducció

Ja s'ha fet molta investigació sobre els aspectes històrico-geogràfics de la morfologia urbana, però no ha proporcionat gaire base per a una possible controvèrsia o un desenvolupament teòric més extens. En general, hi ha una gran manca de dades quantitatives i de bases teòriques sòlides per a determinar els models de les complexes relacions que es donen en aquest context. Això no només té conseqüències en la investigació de la morfologia i urbanització de les àrees urbanes, sinó que també contribueix a infravalorar encara més la importància dels aspectes històrico-geogràfics de la urbanització dels paisatges urbans, amb conseqüències directes per a professions íntimament relacionades amb aquest àmbit, com és el cas dels planificadors urbans (WHITEHAND, 1977, pàg. 400). Hi ha, però, un corpus teòric que és particularment important per a la geografia històrica de la urbanització urbana, desenvolupat a partir de la tradició d'investigació morfogràfica de l'Europa central, i que fou introduït per M.R.G. Conzen a Gran Bretanya (WHITEHAND, 1981; vegeu també *Revista Catalana de Geografia*, 1988).

Conzen va començar la seva formació en geografia a la Universitat de Berlín durant els anys vint. Després de marxar a Gran Bretanya el 1933, es va formar com a planificador urbà i llavors, durant la guerra, va ocupar càrrecs acadèmics relacionats amb geografia a la Universitat de Manchester. Posteriorment, es va traslladar a la Universitat de Newcastle upon Tyne. Allí va poder desenvolupar el mètode morfogenètic que havia après a Berlín (WHITEHAND, 1981; SLATER, 1990). Per als geògrafs americans i britànics interessats en morfologia urbana, aquestes idees eren noves i complexes, ja que implicaven la utilització d'un nou vocabulari tècnic i, a més,

els seus mètodes es basaven en un treball de camp intensiu de topografia, requerien un coneixement força elevat i expert, implicaven classificacions subjectives i no van semblar compatibles amb el tipus d'anàlisis populars en les geografies britànica i nord-americana del "període quantitativ" dels anys seixanta i setanta. Amb tot, els estudis del mateix Conzen o bé els de la línia *conzeniana* proporcionen una gran font d'idees sobre paisatge urbà i els processos agregadors i transformadors que el configuren al llarg del temps. Aquests conceptes han de ser examinats individualment i àmpliament per tal de posar a prova la seva viabilitat en situacions diferents d'aquelles per a les quals van ser concebuts. Al llarg d'aquest article es qüestiona un concepte específic, el del "marc morfològic", i s'intenta trobar una resposta a la pregunta de quines limitacions es donen en els processos de reurbanització urbana i com es manifesten els seus efectes en el paisatge urbà, o bé si aquests processos es desencadenen a partir de certes condicions anteriors d'aquesta morfologia urbana. És així, doncs, com se situen els processos i la morfologia de la reurbanització urbana en un context alhora històric i morfològic.

Les limitacions que exerceixen la morfologia i la història urbanes sobre la renovació

En general, qualsevol canvi físic en una àrea urbana està fins a cert punt limitat. Molts països tenen restriccions legals que, com a mínim, defineixen l'ús de les zones i dels terrenys urbans, i, més àmpliament, poden arribar a determinar criteris estètics per a projectes de noves urbanitzacions. Aquestes restriccions legals tenen una llarga història, però a nivell conceptual, Conzen va concebre una manera de veure el paisatge urbà que pot ser utilitzada per a

examinar de quina manera les limitacions del canvi funcionen al llarg del temps. La seva teoria es basa en observacions minucioses de nombroses ciutats britàniques a mitjans del segle XX. Va dividir el paisatge urbà, amb una finalitat analítica, en planificació urbana, morfologia de la construcció i ús del sòl. La seva subdivisió de la planificació urbana en carrers que configuren un sistema de carrers, en parcel·les unides que formen blocs de carrers i en edificis, s'ha convertit en una manera estàndard de reduir la complexitat de la realitat a proporcions més manipulables (WHITEHAND, 1981, pàg. 13). El sistema de carrers, l'entramat de parcel·les i la disposició d'edificis es poden veure com una jerarquia, si considerem, per exemple, que els sistemes de carrers defineixen i contenen entramats de parcel·les. El pla urbà d'una ciutat contempla i configura un "marc" morfològic per a l'ús del sòl i els edificis, els quals, al seu torn, determinen el teixit constructiu. El traçat d'una ciutat és molt conservador i es resisteix a qualsevol canvi sota qualsevol circumstància mentre que l'entramat d'edificis és, d'alguna manera, menys conservador. Nombrosos documents i estudis cartogràfics i arqueològics demostren la tradició i constància d'aquests trets del paisatge urbà, i els utilitzen com a instrument d'anàlisi (per exemple, BAKER I SLATER, 1993). Conzen va definir el marc morfològic com un "antecedent del traçat urbà, un contorn topogràfic o conjunt de línies que exerceixen una influència morfològica sobre un successiu pla d'urbanització urbà més o menys adaptable, i que sovint transmet els seus trets com a contorns heretats" (CONZEN, 1969, pàg. 127). Fa referència, per exemple, als entramats de camps, els límits dels quals poden restringir la urbanització de la ciutat en períodes d'expansió: recentment, aquest procés ha estat cla-

rament demostrat en referència a la primera urbanització de tipus industrial de Leeds (BERESFORD, 1988).

L'impacte d'un marc morfològic es pot veure, per exemple, en l'estructura de les carreteres principals de ciutats d'origen romà que encara estan sovint determinades per les posicions de les portes: "pel fet que eren els principals mitjans d'accés a través de la barrera dels murs, les posicions de les portes tenien força probabilitat de quedar fossilitzades dins del posterior entramat de carrers, i a causa que el camí més directe a través de la ciutat era de porta a porta, l'eix original dels carrers principals de la ciutat romana es va mantenir ben sovint", malgrat que les carreteres secundàries han trobat sovint nous emplaçaments (ASTON I BOND, 1976, pàg. 55) (figura 1). De manera semblant, els primers edificis rarament es conserven en el seu estat original, sobretot quan se'n manté l'ús original; la conservació parcial encara és més freqüent, a causa que la moda o els canvis han comportat una o altra modificació. Així doncs, i per la seva lenta resposta en canviar les necessitats funcionals, Conzen sosté que el traçat d'una ciutat i la morfologia dels seus edificis tendeixen a reflectir les empremtes dels propietaris dels terrenys en el passat i de la inversió de capital. Presenten, doncs, una varietat i quantitat més gran de formes "tradicionals" (v.g. pre-industrial) i contribueixen substancialment a la historicitat del paisatge urbà. L'ús del sòl respon més fàcilment a impulsos de canvi funcional, i la seva influència en el paisatge urbà històric és, en conseqüència, més negativa (CONZEN, 1966, 1975). Malgrat que algunes de les necessitats de l'ús del sòl es poden acomodar a edificis vells remodelats, el fet de canviar la demanda de l'ús del sòl implica sovint una considerable substitució d'edificis tradicionals al centre de la ciutat per edificis nous i, durant el segle XX, la construcció de nous accessos per a vehicles cap al centre i aparcaments al centre mateix. Històricament, també és veritat que els ciutadans migren, empesos per una banda per una planificació del sòl deliberada i atrets, per una altra banda, per forces del mercat que actuen al marge del ciutadà: pel fet de causar un canvi tan gran en el focus d'activitat allunyant-la del nucli tradicional, un canvi de la demanda de l'ús del sòl també podria ajudar a conservar les formes urbanes tradicionals (BUSWELL, 1984).

Aquest concepte del marc morfològic que està format bàsicament per carrers i

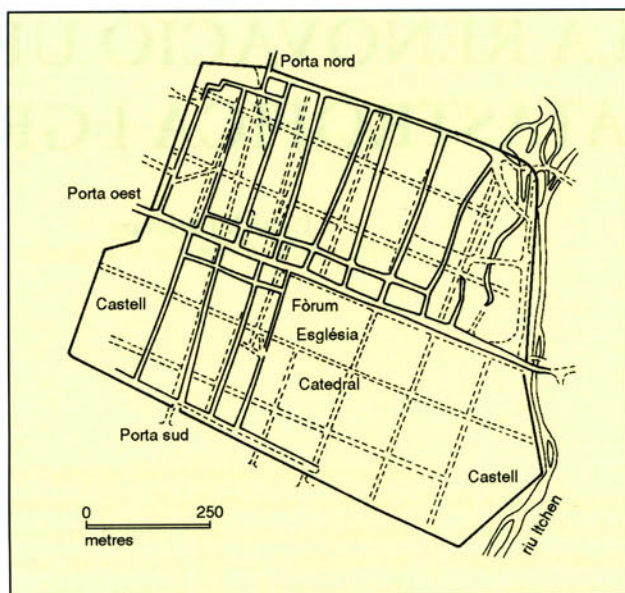


Figura 1: Comparació dels carrers de Winchester en temps dels romans i a l'època saxona tardana (recreats d'ASTON I BOND, 1976)

límits de parcel·les, que és resistent al canvi i que per tant limita l'abast i la morfologia de la reurbanització de la ciutat, requereix una anàlisi més específica. Per exemple, sota quines circumstàncies la morfologia existent limita la reurbanització, i quan un marc deixa d'exercir una influència? En aquest punt, una de les principals hipòtesis del concepte, que és força familiar en la història del pensament geològic, es destaca clarament. Es tracta de la hipòtesi del "gradualisme": la idea que el canvi es dona lentament i a un ritme uniforme. Això pot ser força comprensible, atès que gran part del propi treball de camp detallat a la mil·lèsima de Conzen va ser fet durant els anys quaranta i cinquanta, i donà com a resultat la seva gran monografia sobre Alnwick (CONZEN, 1960). Les ciutats que ell va estudiar eren petites ciutats-mercat, en part sovint d'origen medieval i que havien experimentat relativament pocs canvis durant el període victorià: són les exemplificades per Ludlow. Només el seu treball sobre la ciutat de Newcastle upon Tyne (CONZEN, 1962) s'aparta d'aquests estudis de petites ciutats, i pràcticament tot el treball de camp va ser portat a terme abans de l'aixecament de les restriccions de guerra sobre materials de construcció a mitjans dels anys cinquanta i del boom de la construcció que el succeí i que va donar lloc a l'onada més gran de reurbanització dels centres de les ciutats i viles britàniques. Els conceptes formulats sota aquestes condicions han arribat a dominar la major

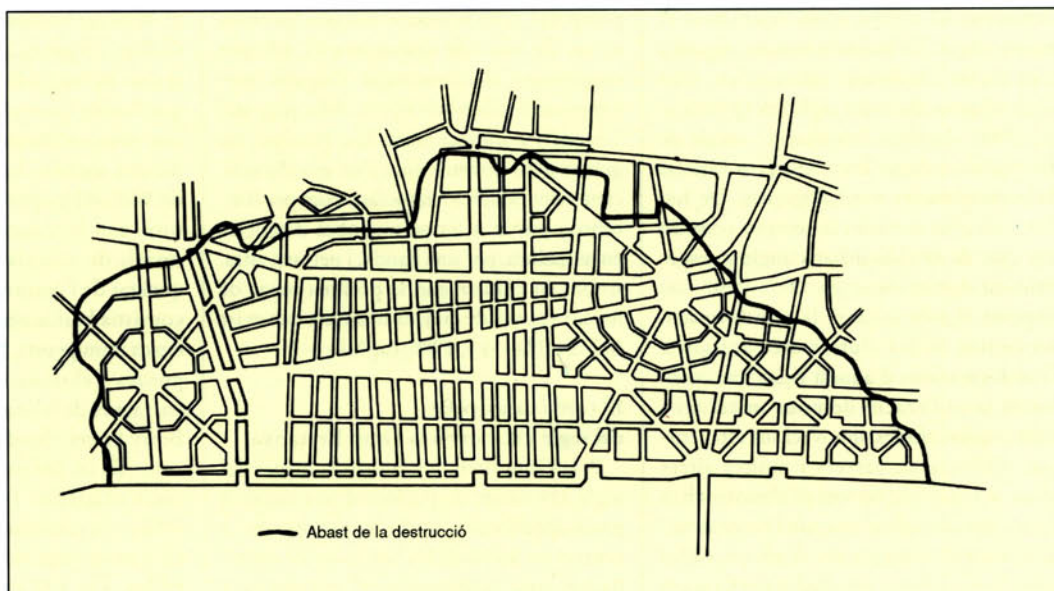
part de la morfologia urbana geogràfica de Gran Bretanya (WHITEHAND, 1987).

La naturalesa i abast del canvi urbà

Han passat tres dècades d'intensiva reurbanització de les ciutats des dels estudis inicials de Conzen sobre el tema, i un gran nombre de ciutats diverses han estat objecte d'un examen detallat. Podem disposar, doncs, de dades suficients per parlar del concepte de marc morfològic i valorar el seu rol a l'hora de guiar la reurbanització al llarg de diversos segles.

En primer lloc, cal fer alguna observació sobre la qüestió del ritme habitual de la reurbanització urbana. En un exemple documentat recent, durant el breu període entre el 1968 i el 1983, es van proposar i portar a terme un gran nombre de canvis individuals al High Street de Solihull, una petita població-mercat entre Birmingham i Coventry. Una gran part d'aquests canvis són a petita escala i perfectament correctes si es prenen individualment, però col·lectivament representen una insidiosa i inevitable acumulació de canvi que altera el caràcter i aparença de qualsevol ciutat (LARKHAM, 1988). I malgrat tot, sense cap excepció, tots els canvis que es proposaven en aquest cas d'estudi estaven limitats pel marc morfològic. La majoria de canvis afectaven només una parcel·la —en el cas de Solihull les illes de cases estan alterades i truncades, però encara són illes medievals més o menys recognoscibles. Només un projecte d'urbanització proposava una uni-

Figura 2: Pla de Wren per a la reconstrucció de Londres després del gran incendi



ficació de parcel·les, i una part d'aquest projecte suggeria la conservació de la façana de l'edifici principal. Així doncs, Solihull, una petita població rural semblant a les que Conzen estudià, confirma la validesa del concepte de marc morfològic en circumstàncies normals, quan les propostes de reurbanització són progressives i és una àmplia varietat de constructors individuals els qui les tiren endavant. Aquest és el patró de canvi que es considera habitual a les ciutats angleses i es pot extrapolar i aplicar fins a principis del segle XX com a mínim, i normalment fins a mitjans del segle XIX quan es van començar a registrar detalladament els edificis (ASPINAL I WHITEHAND, 1980). Aquest índex de canvi relativament lent explica la supervivència dins del paisatge urbà modern d'importants elements que daten del període medieval o d'abans d'aquest. Però la reurbanització no es dona sempre a trossos o gradualment. Utilitzant una altra metàfora geològica, podríem dir que l'ansia de reurbanització és sovint catastròfica. Un canvi catastròfic, a gran escala i sobtat, ve sovint facilitat i iniciat per una veritable catàstrofe, com és el cas del gran incendi de Londres de l'any 1666. En aquest cas, la total destrucció del centre de la ciutat va proporcionar l'oportunitat de construir de nou, solucionant, doncs, dos dels principals problemes de la ciutat vella. En primer lloc, les precàries condicions de vida de les cases velles i boterudes d'embigats de fusta, que tenien uns desguassos i un subministrament d'aigua insu-

ficients; en segon lloc, la inadequació de la xarxa de carrers, tant pel que fa a l'amplada (heretada de l'època medieval i de modificacions posteriors) com a la superfície, per a donar cabuda a la creixent quantitat de trànsit (REDDAWAY, 1951, pàgs. 34 i ss.). Ja es disposava de força idees per a solucionar aquests problemes abans de l'incendi, però qualsevol tipus de mesura hauria tardat molts anys en implantar-se, i hauria estat prohibitivament cara en un període de guerra. L'incendi va oferir l'oportunitat de fer una replanificació completa. Christopher Wren va dissenyar el que fou probablement el millor pla (figura 2). L'escala dels canvis que proposa es veu de seguida: el pla només està limitat per l'abast de l'àrea de la destrucció, la localització de les ribes del riu i la necessitat de planificar una nova xarxa de carrers que coincideixi amb els carrers ja existents (REDDAWAY, 1951; GUTKIND, 1971, pàgs. 271-276). En aquells moments, hi havia una gran activitat entre els qui volien ser planificadors, tal com algú contemporani dels fets posa de relleu comentant que el Rei i el Parlament estaven molt preocupats per la reconstrucció de les ruïnes: "Ara estan ben enfeïnats intentant satisfer les reclamacions de cada propietari per tal que el pla de reconstrucció sigui fet de la millor manera: tothom aporta la seva idea ... i de veritat que no hi ha hagut mai a la terra un Fènix més gloriós que aquests plans, si és que algun dia arriben a emergir de les cendres ..." (paràfrasi de JOHN EVELYN, citat a WHEATLEY, 1906, volum 3, pàg. 343).

Amb tot, hi havia molta resistència a aquest nivell de canvi. Els qui tenien propietats es resistien a fer canvis als límits de les seves propietats, tal com especificava un estudi de després de l'incendi; d'altres volien simplement edificar de nou en el mateix lloc d'abans. No es va adaptar ni un sol dels projectes utòpics. No es tracta, tal com s'ha dit, que fracassessin per l'obstinada reticència dels ciutadans a alterar les seves velles propietats i construir les seves cases de nou sobre els vells fonaments; l'escala del projecte era simplement, impracticable (REDDAWAY, 1951). Per comptes d'això, el desenvolupament va seguir traçats de carrers molt semblants als que existien abans de l'incendi, malgrat que es van fer algunes millores; les esglésies es van reconstruir *in situ* i es van mantenir divisions intangibles com les de les parròquies. La sèrie de plans per a la reconstrucció del Londres de després de l'incendi va representar una contribució significativa dins de la història de la planificació anglesa, però no hi havia pràcticament cap enfocament pràctic per a un problema tan complex. D'alguna manera, es tractava d'exemples de manual idealitzats (GUTKIND, 1971). L'èxit del període post-incendi radica en el fet que es va delimitar la mida de les cases i es van especificar estàndards de materials, construcció, enllumenat i espai. Així fou com les cases de façana boteruda de fusta van ser substituïdes per façanes uniformes de maó.

Aquest és un exemple de la destrucció d'un marc morfològic amb la seva posterior

reconstrucció seguint quasi exactament el mateix traçat. Els incendis urbans, alguns a gran escala i realment catastròfics, eren força comuns abans del segle XIX (JONES, *et al.*, 1984). Aquesta freqüència i escala de devastació va donar lloc a una gran varietat de conseqüències morfològiques. De fet, l'incendi s'ha considerat sempre com un tret clau de la vida urbana anglesa, especialment durant els segles XVII i XVIII: una empena significativa en la transformació del centre de les ciutats més antigues. Transformacions d'aquest tipus han comportat la utilització de nous materials i estils arquitectònics, innovacions estructurals, millores als carrers i moltes altres coses, malgrat que no tots els desastres han donat com a resultat una total reconstrucció al llarg de nous traçats. Amb tot, de les poblacions angleses estudiades per Conzen en la seva formulació de la idea del marc morfològic, només a Newcastle upon Tyne hi ha el registre d'un incendi que, el 1750, va destruir deu cases, valorades en 10 000 lliures (JONES, *et al.*, 1984); l'impacte d'aquest tipus de catàstrofe en les idees de Conzen sembla, doncs, força limitat.

La reconstrucció de París durant el segle XIX, principalment sota Napoleó III i el baró Haussmann, és un exemple ben clar de l'èxit del canvi catastròfic. Tal com en el cas de Londres, ja s'havien fet esforços per millorar les condicions de vida abans del període de canvi catastròfic. Un Edicte Reial del 1783, per exemple, establia les amplades mínimes dels carrers nous i les alçades dels edificis nous (SUTCLIFFE, 1970). Aquests esforços graduals no tingueren èxit. Sota el pla imperial, es van retallar a través de l'estructura urbana pre-existent noves avingudes grandioses, parcs i jardins, que tenien per façana nous edificis públics i privats d'un estil Segon Imperi monumental i uniforme (SUTCLIFFE, 1970; OLSEN, 1986). Es va ignorar el marc morfològic de carrers i illes de cases. L'escala de la transformació ve suggerida pel comentari que "... el vell París, apunyalat al cor pel baró Haussmann, no es va aixecar mai més ... De la vella pintoresca ciutat ... ja no en queda gairebé res excepte uns quants hotels desacreditats per tanques publicitàries, uns quants blocs de cases pudents, unes quantes avingudes notables" (R. ESCHOLIER, citat a OLSEN, 1986, pàg. 44). Zola evoca l'imatge de Haussmann "infligint ganivetades a les venes d'una ciutat viva, ferides que regalimen or i donen de menjar a cent mil manobres i paletes" (ZOLA, 1871). Els treballadors potser van

prosperar, però la reacció inicial a les obres va ser de xoc i de desorientació, tal com suggereixen els comentaris d'alguns contemporanis dels fets (OLSEN, 1986, pàg. 46). Un canvi a aquesta escala fou possible, no gràcies a un desastre, sinó a un govern suficientment poderós i autocràtic com per concebre i portar a terme una obra d'aquesta envergadura, per una banda, i per una altra, trobar en Haussmann la persona capaç de fer-ho a través de mitjans financers més aviat tèrbols (HARVEY, 1989, capítols 6-7).

El canvi catastròfic del segle XIX canvia la Gran Bretanya

A la Gran Bretanya la segona meitat del segle XIX va ser un període d'una creixent preocupació pel tema de la salut, que es va centrar en les sòrdides barriades de treballadors que quedaven en el que ara eren àrees urbanes interiors, després de les ràpides expansions cap a l'exterior de les ciutats durant la Revolució Industrial. La Llei d'Habitatges dels Artesans de 1875, una ampliació de la legislació anterior, va proporcionar l'empena per a molts canvis a gran escala; Yelling (1986) tracta de les conseqüències jurídiques i socials d'aquesta Llei, però no de les morfològiques. A més de les disposicions referents a l'eliminació de les barriades, atorgà a les autoritats locals el poder de fer expropiacions, pagar indemnitzacions als propietaris i ampliar les àrees que calia netejar per tal de permetre d'aplicar projectes cooperatius de reconstrucció. Amb tot, pel fet que la Llei era força permissiva, no es donaven més diners que els recaptats entre els mateixos contribuents locals, i per això el propietari del terreny tenia un fort incentiu per enderrocar i deixar la parcel·la buida. "El resultat principal de la Llei va ser canalitzar pagaments d'indemnitzacions substancials a les butxaques dels propietaris dels terrenys de les barriades, a favor dels quals sembla que se sol inclinar aquest tipus de lleis" (JENKINS, 1975, pàg. 185). Amb tot, com a resultat de les disposicions d'aquesta Llei, va donar-se una substancial reurbanització de la ciutat.

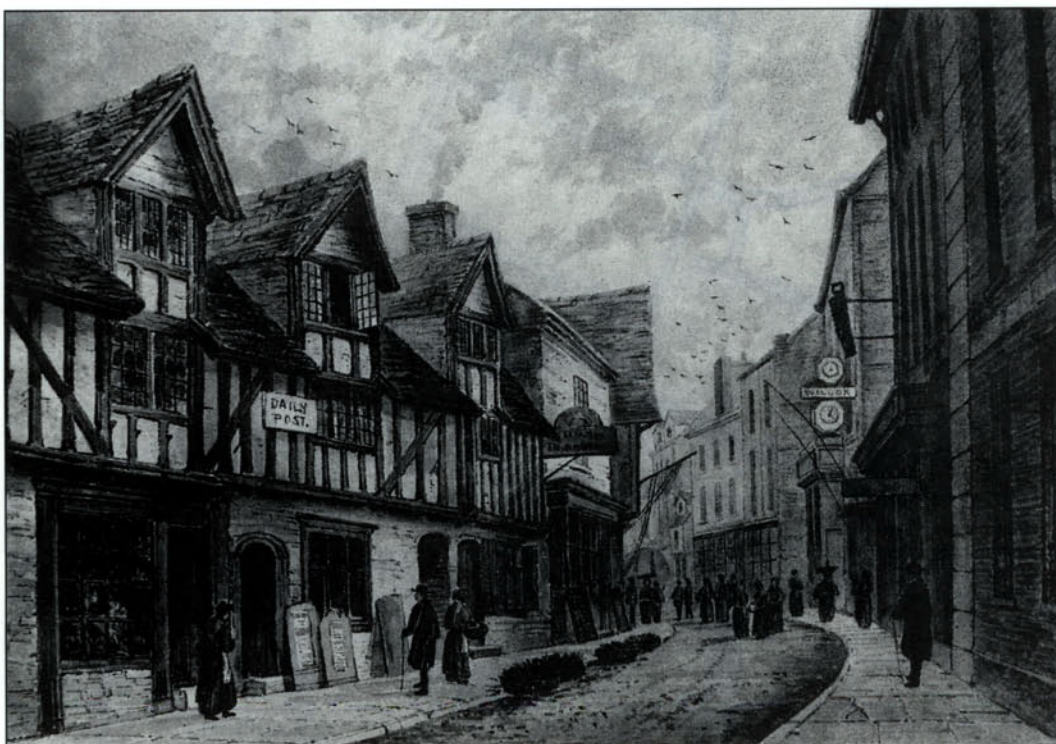
A Wolverhampton, per exemple, encara hi havia nombrosos edificis de barriada, d'embigats vells, al centre de la ciutat ben entrat el segle XIX (figura 3). A l'aquarel·la de J.M.W. Turner de High Green (actualment Queen Square) els veiem clarament representats, així com en un esbós fet quasi un segle després, el 1870. Tant l'esbós com l'aquarel·la de Turner es troben actualment

al Wolverhampton Museum and Art Gallery; algunes anotacions locals en els arxius municipals suggereixen clarament que l'esbós (reproduït a GUTKIND, 1971) és una visió endolcida de la realitat. Les condicions socials i ambientals d'aquesta part de Wolverhampton durant el període victorià són ben conegudes actualment. Els nivells de misèria eren considerables, la qualitat de l'entorn era pobre i la població consistia bàsicament en treballadors irlandesos immigrants. El projecte de 1877 proposava l'eliminació de la pitjor àrea de barraques de la ciutat, entre Queen Square, Berry Street i Starford Road. Aquesta àrea consistia en 846 propietats on hi havia 632 cases ocupades. D'aquest total, 408 eren velles i en condicions precàries, mentre 54 estaven en estat ruïnós i declarades inhabitables. Les 632 cases tenien tan sols 39 vàters i 366 letrines. Malgrat que una gran part d'aquestes barriades va ser eliminada, els carrers existents, estrets i tortuosos, van ser eixamplats i redreçats, i es van construir nous edificis a banda i banda, el problema de l'habitatge es va empitjorar considerablement, ja que hi havia més cases enderrocades que construïdes. A l'àrea de Lichfield Street, els nous edificis eren tots de tipus comercial, amb botigues a la planta baixa i dos pisos amb oficines a sobre. La reurbanització va ser un procés lent, tal com es pot veure en els canvis entre estils d'arquitectura comercial com el gòtic victorià o l'eduardià primitiu de les façanes de Lichfield Street. Els plànols de carrers de l'àrea de remodelació de Lichfield Street abans i després de dur-la a terme es poden veure a la figura 4. L'ampliació i redreçament del carrer, i la creació de carrers sencers, s'hi pot veure clarament; noves illes de cases acompanyen aquests canvis. En termes morfològics, els anteriors traçats de les parcel·les van ser totalment destruïts i el traçat de carrers es va alterar considerablement. Malgrat que la línia bàsica del carrer medieval es va mantenir, aquest carrer es va allargar substancialment i va acabar convertint-se en la ruta principal des del centre de la ciutat fins a l'estació de tren.

A Birmingham, Joseph Chamberlain va utilitzar les disposicions de la mateixa Llei per al projecte d'una àrea de reurbanització de 93 acres als voltants de la Lichfield Street: "una àrea de carrers estrets, de cases sense portes o finestres posteriors, de patis reclosos, amb la impossibilitat, en molts casos, de proporcionar suficients allotjaments privats; cases i botigues ruïnoses

Figura 3: Pintura de Lichfield Street, Wolverhampton, 1870

(Font: Wolverhampton Museum and Art Gallery)



amb un perill imminent d'enderrocament i impossibles de reparar adientment" (OFICIAL METGE DE SALUT PÚBLICA DE BIRMINGHAM, citat a BRIGGS, 1968, pàgs. 226-227).

L'Ajuntament va adquirir 43 acres, amb un cost de 310 000 lliures; la resta de la compra de les propietats per separat va costar més d'un milió de lliures. Es va retallar un nou carrer a través del marc existent de parcel·les i carrers ornant-lo amb edificis civils i comercials grandiosos i d'un pulcre estil victorià. El resultat d'aquest gran projecte va ser Corporation Street, el dramàtic impacte del qual sobre la xarxa de carrers existent el podem veure a la figura 5: "Era un gran carrer, tan ample com una avinguda parisense, que anava des de New Street a Aston Road" (J. CHAMBERLAIN I W. WHITE, citat a BRIGGS, 1968). Era una gran obra civil i un important carrer comercial més que no pas els habitatges per a artesans que s'havien disposat a la Llei de 1875. Aquest fet, similar en els projectes de Birmingham i Wolverhampton, podria haver estat influït per la convicció de Joseph Chamberlain, recollida en la seva declaració a la Comissió Reial sobre Habitatges per a Classes Obreres de 1885, que "la diferència entre Londres i les pro-

víncies és ben simple. A les províncies és necessari destruir les cases antihigièniques i superpoblades i s'ha de deixar a l'empresa privada reconstruir amb garanties de seguretat i donar un nou allotjament als pobres". Això no es va donar en cap d'aquests dos projectes claus de reurbanització espectacular i a gran escala.

El nombre de reurbanitzacions dels centres urbans fins a finals del segle XIX s'il·lustra en una anàlisi del centre de Newcastle upon Tyne entre 1784 i 1909 (CONZEN, 1978). Aquesta anàlisi posa de relleu la xarxa de carrers, un element –possiblement– principal del marc morfològic. Amb algunes excepcions, la majoria dels nous carrers són extensions de l'àrea ja urbanitzada i no pas reurbanitzacions. Els nous carrers "a través" són una forma de reurbanització que consisteix a afegir nous carrers al traçat dels ja existents, destruir els límits d'algunes parcel·les i crear sèries senceres de noves parcel·les. Aquesta forma de reurbanització és, doncs, força destructiva per al marc morfològic i va ser utilitzada set cops al centre de Newcastle upon Tyne entre 1784 i 1882. Hi ha força ciutats que tenen carrers "a través" d'aquest tipus, i un bon exemple és el Corporation Street de Birmingham, de 1889.

El canvi urbà durant el segle XX

El procés gradual de canvi a trossos va continuar a les ciutats britàniques durant els inicis del segle XX. La reurbanització fou restringida en termes econòmics tant per la Gran Guerra com per la depressió dels anys vint i de principis dels anys trenta. Es van començar pocs projectes importants, encara que alguns ajuntaments van començar a portar a terme projectes d'eixamplament dels carrers, la qual cosa va donar com a resultat la construcció de nous edificis al llarg de carrers amples i rectes. Per a donar només dos exemples, el Queen Street a Wolverhampton va ser eixamplat a finals dels anys vint i va donar lloc a un nou conjunt de botigues fetes amb un estil semblant que van ser construïdes per una important companyia immobiliària local, juntament amb uns grans magatzems de gran magnitud; l'eixamplament a Northampton va donar lloc a rengleres de botigues similars. Amb tot, en molts casos sembla que els límits de les parcel·les originàries van ser reutilitzats, ja que es van truncar les parcel·les pel davant per tal d'eixamplar els carrers, en comptes de fer-ho pel darrera, com era més habitual. Aquest tipus d'urbanitzacions estaven evidentment limitades pel marc morfològic;



Figura 4: Reurbanització de Lichfield Street, Wolverhampton: a: abans, b: després

(Font: *Recreates a partir de mapes dels arxius municipals*)

també pot ser possible que gran part dels propietaris de les parcel·les haguessin conservat les parcel·les que donaven a aquests carrers i simplement les haguessin reurbanitzat *in situ*.

Malgrat que hi hagué un evident augment de la urbanització a gran escala amb la creixent prosperitat de finals dels anys trenta, tota aquesta activitat va ser interrompuda per la Segona Guerra Mundial. Quan es van aixecar les restriccions de la guerra sobre la compra de material de construcció a mitjans dels anys cinquanta, les reurbanitzacions a les ciutats es van donar encara a més gran escala, especialment al centre. Per exemple, al centre de les ciutats de Northampton i Watford a finals dels anys trenta i des dels anys cinquanta cap

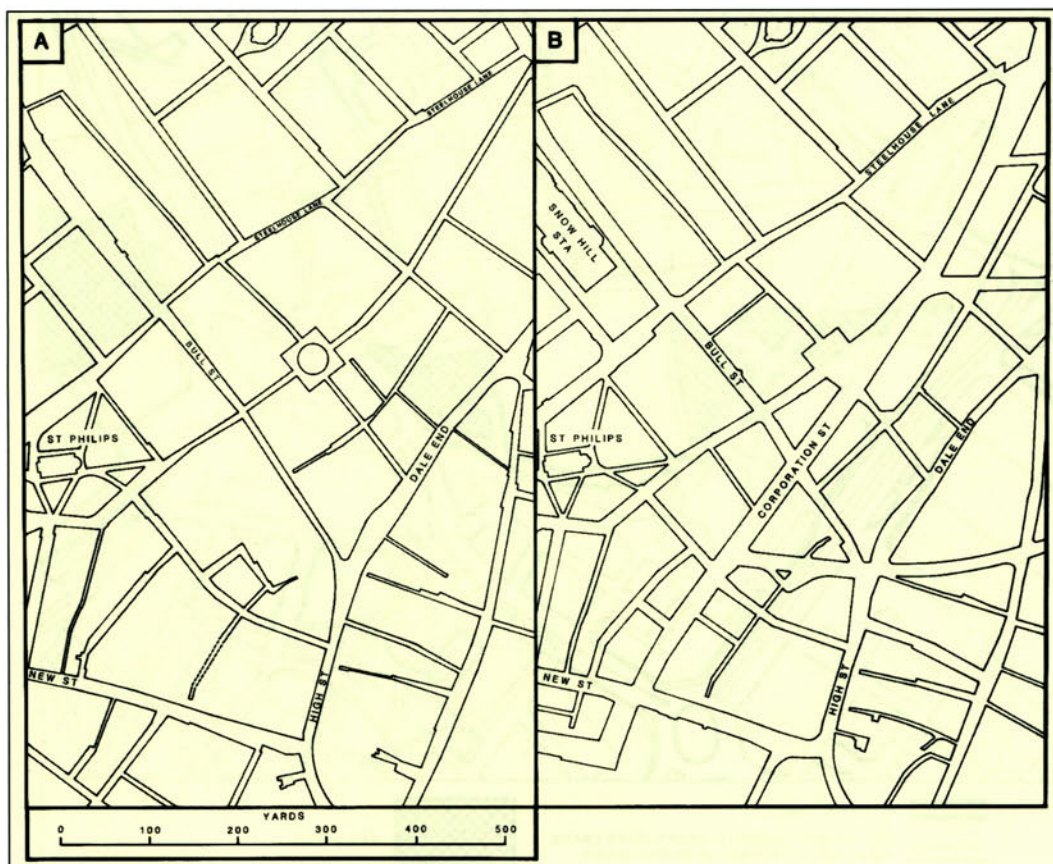
endavant, moltes de les urbanitzacions eren de gran envergadura, sovint molt més amples que les illes tradicionals d'una amplada de 10 metres, la qual cosa comportava, per tant, agrupacions de parcel·les (WHITEHAND, 1988).

La primera onada de canvis a una escala tan gran fou catastròfica, conseqüència dels danys provocats per les bombes durant la guerra. Hi havia grans àrees dels centres de les ciutats destruïdes o bé tan malmeses que necessitaven una reconstrucció total. En alguns casos, tal com va passar també durant la reconstrucció de Londres del 1670, es van recuperar els antics traçats dels carrers, a més d'eixamplar-los i redreçar-los. Thomas Sharp, un eminent planificador urbà, va dissenyar un pla força acреди-

tat per a la reconstrucció d'Exeter, greument perjudicada durant els *raids Baedeker*. El seu llenguatge és principalment solidari amb el context de la ciutat històrica, malgrat que els plans i esbossos seus que es van publicar ho són força menys. Va intentar, però, conscientment d'integrar el nou fenomen del segle XX, el vehicle de motor, als centres històrics de les ciutats tant en aquest cas com en d'altres projectes de després de la guerra. Els seus esbossos en perspectiva mostren clarament fileres d'edificis de sostre pla de trets anodins d'una clara influència moderna arreglats al llarg dels seus nous carrers (SHARP, 1946). En molts casos, però, les reurbanitzacions de després de la guerra prenen la forma de recintes on es segregava el trànsit

Figura 5: Reurbanització de Corporation Street, Birmingham:
a: abans, b: després

(Font: *Recreates a partir de mapes de la col·lecció de l'Escola de Geografia, Universitat de Birmingham*)



dels vehicles de servei i dels peatons en àrees construïdes completament de nou al centre de la ciutat. La gènesi d'aquest concepte es pot trobar recollida a l'influent informe sobre trànsit i replanificació fet per Tripp (1942), que va ser ràpidament desenvolupat pel periòdic *Architectural Review*. Es van proposar grans projectes, com el de Bristol, en el qual unes estructures cobertes separaven el trànsit, que passava per un nivell inferior, de les activitats dels vianants, que es desenvolupaven en un nivell superior (PUNTER, 1990). Ja existien materials i tècniques de construcció adients per tal de fer viables aquests projectes. Els que van ser realment portats a terme, tal com el de Coventry, tendien a ser menys extravagants, però no eren menys extensos i van causar per tant un perjudici considerable als traçats històrics de carrers i illes de cases de les ciutats.

És força instructiu de comparar la reconstrucció britànica de la postguerra amb la de qualsevol altre lloc d'Europa. La dolorosa reconstrucció de molts centres urbans històrics per retornar-los a l'estat en què es trobaven abans de la guerra —o

encara millor—, especialment a Polònia i Alemanya, mostra una preocupació més gran per l'herència que signifiquen aquestes àrees urbanes que la que es dona a la Gran Bretanya. En el cas polonès, va ser un intent deliberat per reafirmar la identitat nacional enfonsada per l'ocupació nazi. En alguns casos, per exemple a Varsòvia, la conservació de registres topogràfics extremadament detallats del teixit urbà històric de finals dels anys trenta fou un ajut immillorable per a la construcció d'una reproducció encertada. L'abast dels desperfectes a Alemanya fou molt més elevat que a la Gran Bretanya i comportava la necessitat d'una acció de reconstrucció immediata més que una llarga espera per l'aprovació de projectes, tal com es va donar en el cas del pla radical de reconstrucció de Coventry. En molt pocs casos, tals com el de Nuremberg, la reconstrucció té l'aparença de la mateixa ciutat medieval d'abans de la guerra, però en realitat el complex traçat dels carrers i illes de cases ha estat simplificat considerablement (SOANE, 1992). L'ètica de conservació dominant a la Gran Bretanya, juntament amb una necessitat

molt més limitada de reafirmar la pròpia identitat, semblen haver impedit una reconstrucció facsímil i la recreació del marc morfològic, donant com a resultat una reurbanització d'estil modern en els emplaçaments arrasats per accidents de guerra.

Això introdueix la segona onada de canvi radical, l'ascensió de l'enginyer de ponts i camins. Ja s'ha esmentat la importància que tenen les millores de les carreteres i autopistes com a incentiu d'un canvi urbà a gran escala. La creixent popularitat del vehicle privat estava portant a una congestió excessiva dels centres de les ciutats i, tal com a l'època d'abans de l'incendi de Londres, els carrers eren inadequats i no hi havia pràcticament cap infraestructura d'aparcament. Aquests problemes es podien solucionar amb la construcció de rondes perifèriques, dissenyades ben a prop dels centres de les ciutats per a desviar-ne el trànsit. Els grans aparcaments de diversos pisos es van convertir també en un altre tret de la majoria de reurbanitzacions d'iniciativa privada dels centres urbans. Les autoritats locals en planificació urbana van adoptar norma-

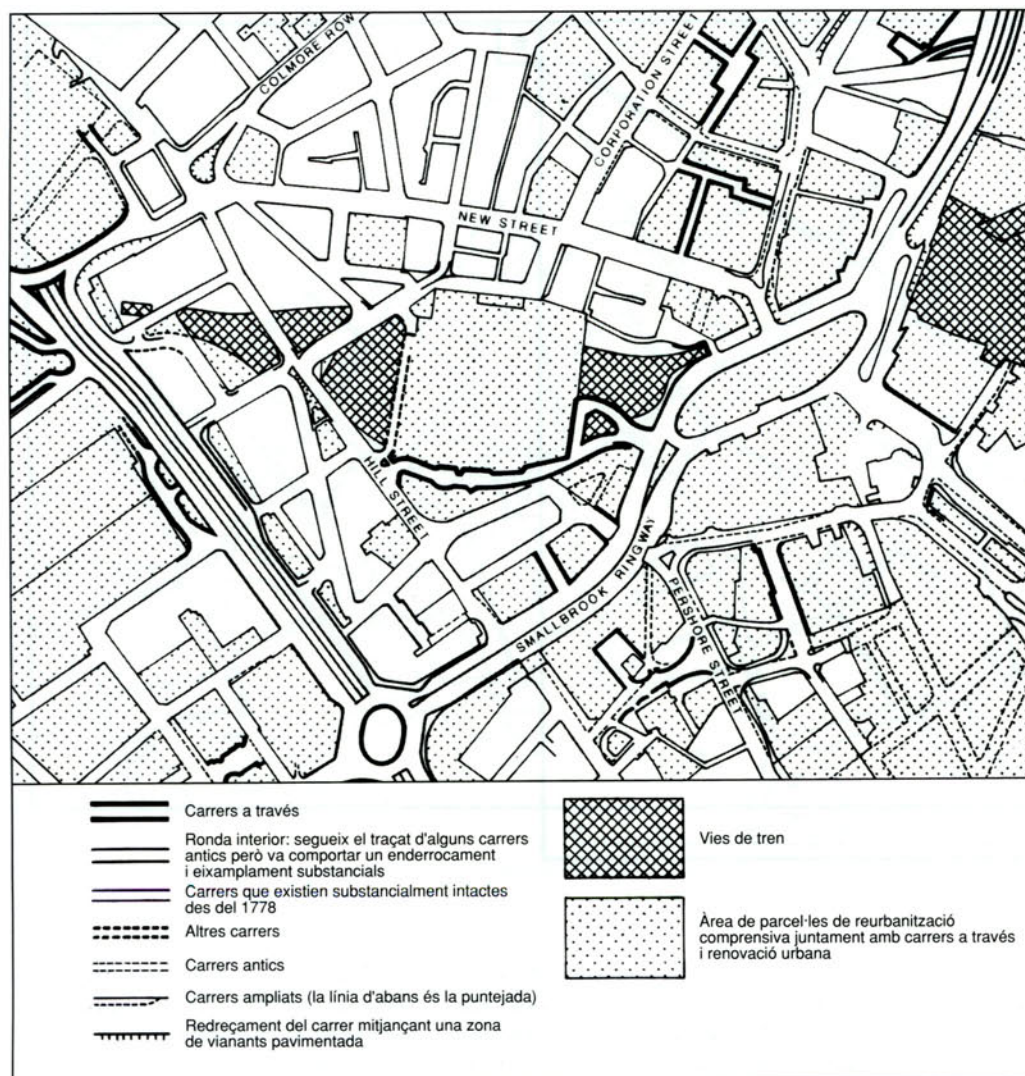


Figura 6: Anàlisi dels efectes de la reurbanització de la postguerra en una part del centre de la ciutat de Birmingham

(Font: Mapa elaborat amb l'ajut de N. Wright)

tives referents a l'aparcament de cara a la urbanització de nous edificis d'oficines, especificant, per exemple, el nombre d'espais d'aparcament que calia tenir per unitat de sòl (malgrat que les bases conceptuals d'aquestes normes rarament s'explicitaven). En aquells moments, la majoria de càrrecs superiors responsables de planificació urbana en moltes de les àrees urbanes no tenien la preparació necessària per a exercir de planificadors: molts eren enginyers, i una gran proporció d'aquests enginyers ho eren de ponts i camins. La influència d'Herbert Manzoni, l'enginyer de la ciutat de Birmingham, és típica en tot menys en l'escala. Va dissenyar una xarxa de carreteres perifèriques de tipus via ràpida connectades entre si per tres rondes, ni més ni menys. "Un dels

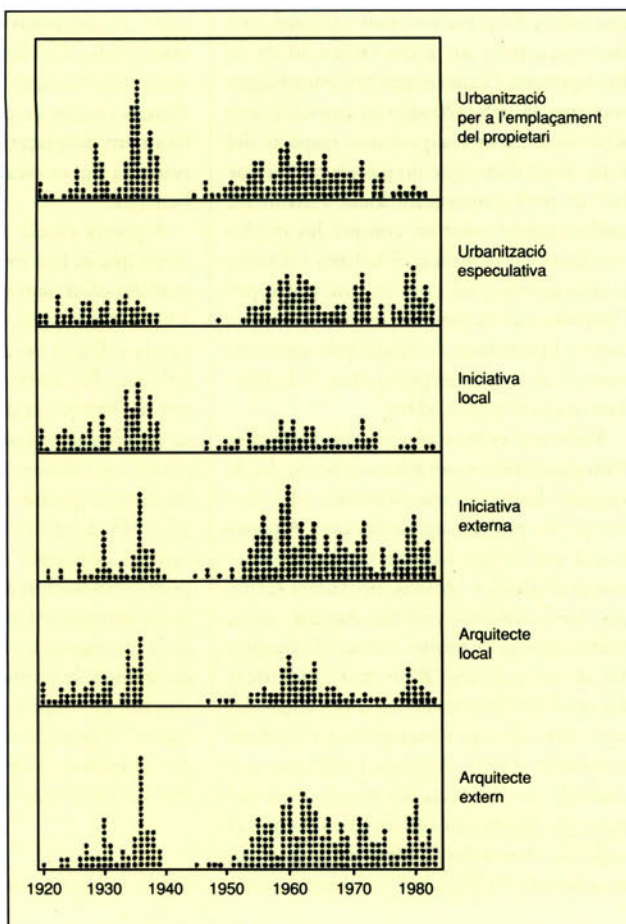
avantatges d'aquest sistema era que en els districtes interiors, la construcció de les rondes ajudava a enderrocar els barris de barraques... A finals dels anys trenta s'havien enderrocat prop de 8 000 barraques i hi havia un projecte per enderrocar les restants (vora 32 000 residències) fins a finals dels quaranta" (SUTCLIFFE, 1986, pàg. 30). Els nous cinturons van perforar el marc existent de carrers i parcel·les sense cap més preocupació que intentar alleujar de manera immediata la congestió de trànsit. Aquests projectes van ser força ambiciosos tant en temps com en espai, i, per exemple, es va tardar més de vint-i-cinc anys a acabar el cinturó de ronda de Wolverhampton. Un estudi d'una part del centre de Birmingham durant la postguerra que es va portar a terme de la mateixa manera que la pròpia

anàlisi de Conzen de Newcastle upon Tyne, mitjançant l'anàlisi dels canvis de carrers i illes de cases a partir de mapes successius, mostra gràficament l'impacte espacial que va tenir la nova ronda interior en el traçat de carrers i parcel·les (figura 6).

Un cop examinades aquestes onades de canvi, hem de fer algunes observacions sobre qui està portant a terme aquests canvis a gran escala. Al llarg del segle actual s'ha pogut veure una tendència general en gran nombre de ciutats a substituir els individus i empreses locals de construcció per empreses de fora de la ciutat en qüestió. Aquesta tendència es demostra a la figura 7 pel que fa a cinc centres de ciutats diferents, que van des de ciutats-districte aïllades tals com Northampton a ciutats dormitori de Londres tals com Wembley.

Figura 7: Canvis en els agents actius de reurbanització a cinc centres de ciutats britàniques

(Font: LARKHAM, P.J. i FREEMAN, M.: "Twentieth-century British Commercial Architecture", a *Journal of Cultural Geography*, volum 10, pàgs. 1-16, 1988)



Molts d'aquests agents "externs" han estat les cadenes de serveis i comerç al detall que s'han construït els seus propis locals, malgrat que les companyies d'assegurances i les companyies immobiliàries, que tenen un accés ràpid a fonts de finançament per a fer construccions especulatives, van tenir una importància considerable, sobretot a la postguerra. Paral·lelament a aquesta tendència hi ha l'efecte d'una creixent concentració dels projectes nacionals d'urbanització en mans de grans companyies que són arreu del país (FREEMAN, 1987; WHITEHAND, 1988).

Aquestes tendències tenen un gran nombre de conseqüències. S'ha comentat que, fins al període d'entreguerres, els propietaris d'edificis, els arquitectes i fins i tot els constructors, o bé eren la majoria residents de la zona, o bé hi tenien un interès particular, com per exemple una sucursal del seu negoci en una ciutat on proposaven la construcció d'un nou edifici. L'entorn en el qual prenen les seves decisions tenia molt en comú amb el dels residents i usuaris dels

serveis d'aquelles ciutats (WHITEHAND, 1988). Es pot argumentar fins i tot que tenien una comprensió més gran de la tradició estilística local, l'"esperit del lloc", i això es reflecteix en la mida i estil dels seus edificis. Cap als anys seixanta, però, molts propietaris eren companyies anònimes. Els arquitectes tenien un coneixement limitat de les ciutats per a les quals se'ls encarregava de dissenyar edificis, i fins i tot els constructors tendien a ser de fora la ciutat. Aquest canvis van coincidir amb un creixent increment de la utilització del poder d'expropiació per part de les autoritats locals, de tal manera que semblava en alguns casos que fessin més aviat el paper de l'agent immobiliari que reuneix terrenys per a constructors especuladores. També van coincidir amb l'apogeu del moviment modern en arquitectura i planificació (o si més no en la seva variant descafeïnada, l'estil internacional), amb un refús dels estils i decoració historicistes i de les formes autòctones. S'ha suggerit que els "patrocinadors institucionals d'arquitectu-

ra", principalment les companyies immobiliàries, les companyies d'assegurances i de plans de pensions, han adoptat un estil particular d'urbanització, que es caracteritza per un èmfasi en edificis nous més que en vells, la qual cosa reafirma la tendència cap a una varietat d'utilitzacions més restringida als centres de les ciutats; un desig de grans projectes més que de projectes modestos, amb una consegüent disminució dels nombre de rutes possibles a través de l'àrea en qüestió; la repetició d'uns dissenys estàndards i adaptables d'edificis; una preferència pels edificis alts i aïllats; i una separació dels edificis del seu entorn mitjançant zones d'espais oberts, sovint envoltats de barreres de plantes (BENTLEY, 1983). En poques paraules, aquest estil és modern. Les petites empreses constructors mai no van necessitar les economies d'escala i altres beneficis que l'estil modern han donat a les grans constructors "institucionals".

Per a resumir les diferències en la perspectiva dels agents de canvi urbà entre els períodes d'entreguerres i el de la postguerra, "sembla inevitable que les decisions preses en un despatx de les metròpolis (o centres regionals) sobre un conjunt d'operacions a escala nacional, donarien resultats diferents en el paisatge urbà que les decisions preses per individus locals amb un camp de visió limitat estrictament per l'esfera d'influència de la seva ciutat" (WHITEHAND, 1984, pàg. 4).

Dit d'una manera més crua, els agents locals tendeixen a reurbanitzar amb un estil i una escala d'acord amb el marc morfològic; a més que es podria dir que no tenen els recursos financers per a grans projectes. Els agents externs són menys empàtics i les seves reurbanitzacions són molt més extenses, i tenen un accés molt més immediat a fonts de finançament per a la construcció immobiliària.

Conclusions

Aquesta breu revisió històrica de les reurbanitzacions urbanes ha situat el concepte de Conzen del marc morfològic en un context històrico-geogràfic molt més ample, amb exemples extrets des del segle XVII fins avui dia. Aquest enfocament és necessari perquè pretén posar a prova un dels conceptes de Conzen sota condicions diferents; de manera semblant, Kotter (1990) ha aplicat recentment i amb èxit la noció de cicle d'urbanització (que ja fou desenvolupada per Conzen en relació a les

viles medievals) en relació amb la urbanització de parcel·les a la ciutat industrial de Łódź, a Polònia. En aquest cas, la visió que el marc del traçat existent de carrers i il·les pot limitar i guiar la reurbanització, no és sempre adient. És certament útil quan s'examinen petites ciutats rurals, i particularment en el període que acaba amb la Segona Guerra Mundial, circumstàncies en les quals es va formular el concepte. Però altres intents d'aplicar-lo a àrees urbanes més grans i a reurbanitzacions de postguerra han tingut força menys èxit.

"La història urbana ens ensenya que el canvi es dona a salts discontinus ... La urbanització urbana no és mai ordenada; sempre hi ha raons especials per les quals el canvi es dona de manera específica i en un moment concret, i per les quals no ho fa" (CHERRY, 1990).

Hi ha una gran varietat de circumstàncies, incloent-hi el desastre natural o el provocat per l'home, o bé una autoritat civil o propietari poderosos, o fins i tot el poder financer d'una constructora que treballi a escala nacional o internacional, que poden donar com a resultat un canvi sobtat a gran escala que no tingui cap consideració envers les formes urbanes existents. Si la constructora és una gran organització, amb

una esfera d'operacions tant nacional com internacional i un accés fàcil a fonts de finançament, l'experiència britànica suggereix que la urbanització és possible que sigui molt menys respectuosa respecte del marc morfològic que no pas els canvis que faci un petit constructor local. Finalment, caldria també tenir en compte les modes canviants de planificació urbana i d'estils arquitectònics, tal com es pot veure per l'impacte que va tenir als centres de moltes ciutats britàniques la moda dels anys seixanta de la "neteja en profunditat" i la reurbanització d'estil modern.

Molts marcs morfològics són el resultat d'una activitat corporativa a gran escala, de vegades després d'una catàstrofe o bé causats per un poderós agent de canvi. Aquests marcs són llavors objecte d'una transformació gradual, a trossos, portada a terme per iniciatives individuals. Aquesta és la pauta comuna de moltes ciutats britàniques des de la institució d'un marc planificat durant el període medieval fins a finals del segle XIX, tal com s'exemplifica a Ludlow (CONZEN, 1988). Aquesta transformació gradual, que respecta les restriccions del marc, es manté encara fins ben entrat el segle XX. Durant les darreres dècades, però, la catàstrofe de la guerra i uns agents cada

cop més poderosos —organitzacions comercials i autoritats locals— han instituït nous marcs morfològics i els petits agents individuals i locals de canvi han estat progressivament desplaçats per una activitat corporativa a gran escala, guiada pel mòbil del benefici.

Aquesta escala canviant de les operacions que és ben evident a l'era industrial, però especialment rellevant durant el segle XX, té conseqüències importants pel que fa a la validesa del concepte de marc morfològic. Recentment, els dissenyadors urbans han posat de relleu la importància de les condicions prèvies quan es tracta de planificar i dissenyar projectes de reurbanització a qualsevol escala (BENTLEY, *et al.*, 1985; LOWDES I MURRAY, 1988), i per tant el concepte del marc morfològic podria ser-los força útil. Amb tot, en qualsevol perspectiva històrica sobre l'impacte de la reurbanització urbana en la morfologia urbana, la utilitat del concepte de marc morfològic depèn, en gran mesura, de la ciutat i el període objecte d'estudi. Res no pot substituir l'observació detallada del lloc i el coneixement.

Data de recepció de l'original: 04.92

BIBLIOGRAFIA

- ASPINALL, P.J. i WHITEHAND, J.W.R.: "Building Plans: A Major Source for Urban Studies", a *Area*, volum 12, núm. 3, pàgs. 199-203. 1980.
- ASTON, M. i BOND, J.: *The Landscape of Towns*. Dent. Londres, 1976.
- BAKER, N.J. i SLATER, T.R.: "Morphological Regions in English Medieval Towns", a WHITEHAND, J.W.R. i LARKHAM, P.J. (eds.): *Urban Landscape: International Perspectives*. Routledge. Londres, 1983.
- BENTLEY, I.: *Bureaucratic Patronage and Local Urban Form*, nota de recerca núm. 15. Joint Centre for Urban Design. Universitat Politècnica d'Oxford. 1983.
- BENTLEY, I., ALCOCK, A., MCGLYNN, S., MURRAY, C. i SMITH, G.: *Responsive Environments*. Architectural Press. Londres, 1985.
- BERESFORD, M.W.: *East End, West End: The Face of Leeds During Urbanisation 1684-1842*. Thoresby Society. Leeds, 1988.
- BRIGGS, A.: *Victorian Cities*. Penguin. Harmondsworth, 1968.
- BUSWELL, R.J.: *Changing Approaches to Urban Conservation: A Case Study of Newcastle upon Tyne*. Sèrie ocasional de Geografia, núm. 8. Universitat Politècnica de Newcastle upon Tyne, 1984.
- CHERRY, G.E.: "Reconstruction: Its Place in Planning History", a DIEFENDORF, J.M. (ed.): *Rebuilding Europe's Bombed Cities*. Macmillan. Basingstoke, 1990.
- CONZEN, M.R.G.: *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. Publicació núm. 27. Institut de Geògrafs Britànics. Londres, 1960.
- CONZEN, M.R.G.: "The Plan Analysis of an English City Centre", a NORBORG, K. (ed.): *Proceedings of the IGU. Symposium sobre Geografia Urbana*. Lund, 1960. Lund Studies in Geography, sèrie B, núm. 24. 1962.
- CONZEN, M.R.G.: "Historical Townscapes in Britain: A Problem in Applied Geography", a HOUSE, J.W. (ed.): *Northern Geographical Essays in Honour of G.H.J. Daysh*. Oriel Press. Newcastle upon Tyne, 1966.
- CONZEN, M.R.G.: *Alnwick, Northumberland: A Study in Town-Plan Analysis*. Publicació núm. 27 (segona edició revisada amb glossari). Institut de Geògrafs Britànics. Londres, 1969.
- CONZEN, M.R.G.: "Geography and Townscape Conservation", a UHLIG, H. i LIENAU, C. (eds.): *Giessener Geographische Schriften*, pàgs. 95-102. Anglo-German Symposium in Applied Geography, Giessen-Würzburg-München, 1973. 1975.
- CONZEN, M.R.G.: "Zur morphologie der englischen stadt im industrieseitalter", a JÄGER, H. (ed.): *Probleme des städtewesens im industriellen zeitalter*. Colònia, 1978.
- CONZEN, M.R.G.: "Morphogenesis, Morphological Regions and Secular Human Agency in the Historic Townscape, as Exemplified by Ludlow", a DENECKE, D. i SHAW, G. (eds.): *Urban Historical Geography: Recent Progress in Britain and Germany*. Cambridge University Press. Cambridge, 1988.
- FREEMANN, M.: "Property Development in the CBD: Concentration or Dispersal?", a *Area*, volum 19, núm. 2, pàgs. 123-129. 1987.
- GUTKIND, E.A.: *Urban Development in Western Europe: The Netherlands and Great Britain*. Free Press. Nova York, 1971.
- HARVEY, D.: *The Urban Experience*. Blackwell. Oxford, 1989.
- JENKINS, S.: *Landlords to London: The Story of a Capital and its Growth*. Constable. Londres, 1975.
- JONES, E.L., PORTER, S. i TURNER, M.: *A Gazetteer of English Urban Fire Disasters, 1500-1900*. Historical Geography Research Series, núm. 20. Geo Books. Norwich, 1984.
- KOTER, M.: "The Morphological Evolution of a Nineteenth-Century City Centre: Lodz, Poland, 1825-1973", a SLATER, T.R. (ed.): *The Built Form of Western Cities*. Leicester University Press. Leicester, 1990.
- LARKHAM, P.J.: "Changing Conservation Areas in the English Midlands: Evidence from Local Planning Records", a *Urban Geography*, volum 9, núm. 5, pàgs. 445-465. 1988.
- LARKHAM, P.J. i FREEMANN, M.: "Twentieth-Century British Commercial Architecture", a *Journal of Cultural Geography*, volum 10, pàgs. 1-16. 1988.
- LOWNDES, K. i MURRAY, S.: "Monumental Dilemmas—and the Development of Rules of Thumb for Urban Designers", a *The Planner*, volum 74, núm. 3, pàgs. 20-23. 1988.
- OLSEN, D.J.: *The City as a Work of Art*. Yale University Press. New Haven, 1986.
- PUNTER, J.V.: *Design Control in Bristol, 1940-1990*. Redcliffe Press. Bristol, 1990.
- REDDAWAY, T.: *The Rebuilding of London After the Great Fire* (segona edició). Edward Arnold. Londres, 1951.
- Revista Catalana de Geografia: "Jeremy W.R. Whitehand parla a la Revista Catalana de Geografia", a *Revista Catalana de Geografia*, volum III, núm. 8, pàgs. 21-28. Institut Cartogràfic de Catalunya. Barcelona, 1988.
- SHARP, T.: *Exeter Phoenix: a Plan for Rebuilding*. Architectural Press. Londres, 1946.
- SLATER, T.R.: "Starting Again: Recollections of an Urban Morphologist", a SLATER, T.R. (ed.): *The Built Form of Western Cities*. Leicester University Press. Leicester, 1990.
- SOANE, J.: *The Renaissance of Cultural Vernacularism in Central Europe*, informe no publicat de la Conferència Anual de l'Institut de Geògrafs Britànics. Swansea, 1992.
- SUTCLIFFE, A.R.: *The Autumn of Central Paris: The Defeat of Town Planning, 1850-1970*. Londres, 1970.
- SUTCLIFFE, A.R.: "The 'Midland Metropolis': Birmingham 1890-1980", a GORDON, G. (ed.): *Regional Cities in the UK 1890-1980*. Haper and Row. Londres, 1986.
- TRIPP, H.A.: *Town Planning and Road Traffic*. Londres, 1942.
- WHEATLEY, H.B. (ed.): *Diary of John Evelyn Esqr.*, 3 volums. Londres, 1906.
- WHITEHAND, J.W.R.: "The Basis for an Historico-Geographical Theory of Urban Form", a *Transactions of the Institute of British Geographers*, Noves Sèries, volum 2, núm. 3, pàgs. 400-416. 1977.
- WHITEHAND, J.W.R.: "Background to the Urban Morphogenetic Tradition", a WHITEHAND, J.W.R. (ed.): *The Urban Landscape: Historical Development and Management: Papers by M.R.G. Conzen*. Academic Press. Londres, 1981.
- WHITEHAND, J.W.R.: *Rebuilding Town Centres: Developers, Architects and Styles*. Publicació ocasional núm. 19. Departament de Geografia, Universitat de Birmingham, 1984.
- WHITEHAND, J.W.R.: "Urban Morphology", a PACIONE, M. (ed.): *Historical Geography: Progress and Prospect*. Croom Helm. Londres, 1987.
- WHITEHAND, J.W.R.: "Recent Developments in Urban Morphology", a DENECKE, D. i SHAW, G. (eds.): *Urban Historical Geography: Recent Progress in Britain and Germany*. Cambridge University Press. Cambridge, 1988.
- YELLING, J.A.: *Slums and Slum Clearance in Victorian London*. Allen and Unwin. Londres, 1986.
- ZOLA, E.: *La Curée*, 1871. Reimprés com *The Kill*. Nova York, 1954.

Técnica y atraCTiva



Suscripciones:
Centro
de publicaciones del
Ministerio de
Economía y Hacienda.
Plaza Campillo Mundo
Nuevo, 3. 28005 Madrid.
Tel. 527 14 37.

Información y venta:
Centro de Gestión
Catastral y Cooperación
Tributaria. Ministerio de Economía
y Hacienda. Castellana, 272. 28046 Madrid.
Tel. 583 66 90.
Librería del BOE. Trafalgar, 29.
28007 Madrid. Tel. 538 22 95.
Suscripción anual (4 números): 2.000 ptas.
Número suelto: 700 ptas. (I.V.A. incluido).

C A T A S T R O

La revista del Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria