



Sveriges lantbruksuniversitet
Swedish University of Agricultural Sciences

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds-
och växtproduktionsvetenskap

Thamesmead

– Brutalistisk vision och brutal verklighet

Stina Dahlström



Självständigt arbete • 15 hp
Landskapsarkitektprogrammet
Alnarp 2014

Thamesmead - Brutalistisk vision och brutal verklighet

Thamesmead – Brutalistic vision and brutal reality

Stina Dahlström

Handledare: Anders Westin, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Omfattning: 15 hp

Nivå och fördjupning: G2E

Kurstitel: Kandidatexamensarbete i landskapsplanering

Kurskod: EX0650

Ämne: Landskapsplanering

Program: Landskapsarkitektprogrammet

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2014

Omslagsbild: Thamesmead,

<https://www.flickr.com/photos/98068999@N05/9574245449/in/photolist-fA3vBp-fA3vCv-f2KSF3>

Foto: The JR James Archive, University of Sheffield,

<https://www.flickr.com/photos/jrjamesarchive/with/9574245449/>

CC BY-NC 2.0

Elektronisk publicering: <http://stud.epsilon.slu.se>

Nyckelord: Thamesmead, brutalism, London, förort, bostadsområde

SLU, Sveriges lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och

växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

SAMMANDRAG

Thamesmead är ett förortsområde i London, söder om Themsen. Dess arkitektur har, sedan det byggdes i slutet av 60-talet, skildrats på film ett flertal gånger.

Den karaktäristiska utformningen är ett exempel på 1960- och 70-talets brutalistiska arkitektur som väcker olika känslor hos brukare och arkitekter. I denna text beskrivs Thamesmeads utveckling från planering till nutid. Bakgrunden till de arkitekturideal som styrde områdets utformning behandlas samt delvis sociala förutsättningar. En fråga som ställs är varför synen på vad området representerar skiljer sig så mycket åt mellan olika grupper.

Uppsatsen berör frågan om distansering mellan planerare och brukare och vad den i detta fallet kan bero på.

ABSTRACT

Thamesmead is a suburban area of London, south of the Thames. Its architecture has, since it was built in the late 60's, been portrayed on film several times.

The distinctive design is an example of the 1960s - and 70s brutalist architecture that is perceived differently by users and architects.

In this text, Thamesmeads development from planning to the present is described. The background to the architecture ideals and the social conditions that led to the design of the area are treated. A question being asked is why the perception of what the area represents differ so much between different groups.

The paper concerns the question of distancing between planners and users, and what it in this case may be due to.

FÖRORD

Med detta kandidatexamensarbete i landskapsplanering har jag försökt att undersöka frågor kring arkitekturens representation. På en krokig väg har jag närmast mig begrepp inom filmscenografin liksom frågeställningar angående diskrepansen mellan arkitekters och brukares åsikter om den fysiska miljön.

Ett tack riktar jag till min handledare Anders Westin för välbehövlig hjälp med struktur och allmän uppmuntran.

Stina Dahlström

Göteborg, 16 juli 2014

INNEHÅLL

Sammandrag	3
Abstract	4
Förord	5
Figurförteckning	7
1 Inledning.....	9
1.1 MÅL OCH SYFTE	9
1.2 MATERIAL OCH METOD	9
1.3 AVGRÄNSNINGAR	9
2 Filmerna.....	10
2.1 A CLOCKWORK ORANGE	11
2.1.1 Bakgrund	11
2.1.2 Handling	11
2.1.3 Beskrivning av miljöer	11
2.2 BEAUTIFUL THING	12
2.2.1 Bakgrund	12
2.2.2 Handling	12
2.2.3 Beskrivning av miljöer	12
2.3 MISFITS	13
2.3.1 Bakgrund	13
2.3.2 Handling	13
2.3.3 Beskrivning av miljöer	13
3 Historik.....	14
3.1 FRÅN MODERNISM TILL BRUTALISM	14
3.2 MELLANKRIGSTID - MODERNISMEN I STORBRIANNIEN	14
3.3 EFTER ANDRA VÄRLDSKRIGET	15
3.4 IDEALISM	17
3.5 BRUTALISM	17
3.5.1 Den nya brittiska brutalismen	17
3.6 ARKITEKTER VERKSAMMA I LONDON	19
3.6.1 I praktiken, trafikseparering	19
3.6.2 Barbican, Pedways	20
3.6.3 Sverige 20	
3.6.4 Pruitt-Igoe - ett exempel från USA	21
4 Om Thamesmead.....	23
4.1.1 Nya bostäder	28
4.1.2 Ekonomisk kris	28
4.2 EKONOMISK NEDGÅNG	29
4.2.1 1973-75	29
4.3 80-TAL	29
4.3.1 Right to buy	29
4.4 90-TAL	29
4.4.1 Framtid	30
5 Avslutande diskussion och reflektion	31
5.1 Architectural failure - nödvändigt för utveckling?	31
5.2 Fult eller fint	31
5.3 Filmens roll	33
Referenser.....	34
TRYCKTA:	34
ELEKTRONISKA:	34
FILMER:	35
YTTERLIGARE REFERENSER SOM BIDRAGIT TILL BAKGRUNDSINFORMATION:	36
Tryckta:	36
Elektroniska:	36
Filmer:	37
Bilaga	38

FIGURFÖRTECKNING

Figur 1 Thamesmead estate 01,

http://sv.wikipedia.org/wiki/Thamesmead#mediaviewer/Fil:Thamesmead_Housing_Estate_01.jpg

Foto: Jon Bennett, <https://www.flickr.com/photos/35765599@N00>
[CC BY 2.0](#)

Figur 2 Balfron Tower,

<https://www.flickr.com/photos/32426344@N00/5585008321>

Foto: Graeme Maclean, <https://www.flickr.com/photos/gee01/with/5585008321/>
[CC BY 2.0](#)

Figur 3 Trellick Tower,

http://en.wikipedia.org/wiki/Trellick_Tower#mediaviewer/File:TrellickTower2.jpg [CC BY-SA 2.0](#)

Foto: Steve Cadman,

<http://www.flickr.com/photos/stevecadman/2945067702/>
[CC BY 2.0](#)

Figur 4 Unite d'Habitation, Marseille,

<https://www.flickr.com/photos/jmtp/4563814406/in/set-72157612282167527>

Foto: Josep Maria Torra <https://www.flickr.com/photos/jmtp/>
[CC BY-NC 2.0](#)

Figur 5 The Barcelona Pavilion, Barcelona, 2010,

http://en.wikipedia.org/wiki/Barcelona_Pavilion#mediaviewer/File:The_Barcelona_Pavilion,_Barcelona,_2010.jpg

Foto: [Ashley Pomeroy](#), http://en.wikipedia.org/wiki/User:Ashley_Pomeroy
[CC BY 3.0](#)

Figur 6 140 London Wall, This walkway is the southern side of the

Barbican Highwalk, <http://www.geograph.org.uk/photo/723898>

Foto: Alan Murray-Rust, <http://www.geograph.org.uk/profile/9181>
[CC BY-SA 2.0](#)

Figur 7 The Petri Church, 1962-66, Klippan, arch. Sigurd Lewerentz [CC BY-NC 2.0](#) (Foto: Josep Maria Torra) <https://www.flickr.com/photos/jmtp/>

<https://www.flickr.com/photos/jmtp/461815179/in/set-72157612303599555>

Figur 8: *Pruitt-Igoe* Fri användning (Foto: Wikipedia, United States Geological Survey)

<http://en.wikipedia.org/wiki/Pruitt%E2%80%93Igoe#mediaviewer/File:Pruitt-igoeUSGS02.jpg>

Figur 9: *Pruitt-Igoe rivs 1972* Fri användning (Foto: Wikipedia, U.S.

Department of Housing and Urban Development)

http://en.wikipedia.org/wiki/Pruitt%E2%80%93Igoe#mediaviewer/File:Pruitt-igoe_collapse-series.jpg

Figur 10: Thamesmead: South Mere,

<http://www.geograph.org.uk/photo/576453>

Foto: Nigel Cox, <http://www.geograph.org.uk/profile/2798>
[CC BY-SA 2.0](#)

Figur 11: Thamesmead South, <https://www.flickr.com/photos/axelrd/3298677034/>
Foto: Axel Drainville,
<https://www.flickr.com/photos/axelrd/with/3298677034/>
CC BY-NC 2.0

Figur 12: Thamesmead housing estate 6,
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Thamesmead_Housing_Estate_6.jpg
Foto: Jon Bennett, <https://www.flickr.com/photos/35765599@N00>
[CC BY 2.0](https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/)

Figur 13: Der Wallfahrtskirche "Mariendom" in [de:Neu-Neviges](https://de.wikipedia.org/wiki/Neu-Neviges),
http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mariendom_Neu-Neviges01.jpg
Foto: Markus Schweiß,
http://de.wikipedia.org/wiki/Benutzer:Markus_Schwei%C3%9F
[GNU Free Documentation License](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/).

1 INLEDNING

Staden med sina hus och landskap upplevs olika av olika människor. Den utgör en miljö som ska fungera som livsrum för vitt skilda individer och grupper i alla möjliga sammanhang och i ett långt tidsperspektiv.

Medvetenhet om vad arkitekturen representerar och uttrycker ingår i planerarens omfattande ansvar. Att förhålla sig till framtidens, samtidens och gångna tiders attityder kring den byggda miljön samtidigt kanske är omöjligt, men väl värt ett försök. Ett sätt att studera vad arkitekturen representerar för olika grupper är genom att se film.

60- och 70-talens bostadsarkitektur har ännu inte den historiska status som äldre arkitektur har, åtminstone inte i Sverige. Att försöka förstå tankar och känslor i tidens debatt om den fysiska miljön får en hel del att klarna. Kanske kan det hjälpa till att vända negativa inställningar till dagens stigmatiserade förortsområden.

1.1 Mål och syfte

Målet är att beskriva Thamesmead från planering till idag. Sätta området i sitt sammanhang för att förstå dess utveckling. Beskriva bakgrunden/anledningen till att det byggdes. Varför det utformades som det gjorde. Diskutera skillnader i synsätt mellan planerare och brukare.

Att, med de tre filmerna som ingång, diskutera vad arkitekturen representerar genom att studera filmens bild och de företeelser den förstärker i den fysiska miljön.

1.2 Material och metod

Metoden är att genom studier av området i text, film och bild, sammanfatta åsikter och tankar om Thamesmead.

Texten kommer peka på och diskutera scener där landskapet/arkitekturen värderas på olika sätt; genom ljussättning, perspektiv, väder, händelser, attribut osv. Filmens möjligheter att styra rumsupplevelser genom att manipulera t ex tid och avstånd uppmärksammas.

Filmerna har hela tiden varit utgångspunkten för idéerna till texten. De fungerar här som tidsdokument och ger nedslag i historien som är viktiga för uppsatsens fokus.

Även en litteraturstudie görs. Material har sökts i bibliotekskataloger så som Libris, Gunda(GU) och Chans(Chalmers), samt i databaser, exempelvis Avery, Iconda, Google Scholar, RIBA och IMDB.

Sökord ex: brutalism, Thamesmead, arkitektur (samt motsvarande på engelska), A clockwork orange, Beautiful thing och Misfits.

Elektroniska resurser, så som blogginlägg och tidningsartiklar, används också för att se tendenser i debatten.

1.3 Avgränsningar

Thamesmead undersöks med hjälp av litteratur, film och bild. Bilder från Google Maps/streetview får utgöra "verklighetsunderlaget", då jag inte besökt området.

2 FILMERNÄ

Vissa filmmiljöer dröjer kvar i medvetandet. I tv-serien Misfits (2009) verkade arkitekturen bekant. Gångbroarna, gångtunnlarna och loftgångarna påminde om Peter och Alison Smithsons Robin Hood Gardens som jag läst om tidigare. Med en snabb sökning på "location" på IMDB visade det sig att samma område (omkring Southmere Lake; Thamesmead, en förort söder om London) förekom i filmerna "A clockwork orange" (1972) och "Beautiful thing" (1996).

Genast dök miljöer från de filmerna upp i minnet. Och frågor - vad gör det här området så intressant som scenografi? Varför skildras det så dystopiskt/negativt? Vilka är kvaliteterna som lockade filmskaparna hit? Representerar bilden som ges i filmerna en allmänt förekommande syn på stadsdelen? Vad var arkitekterna och planerarnas idé om hur miljön skulle upplevas? Hur ser det ut på riktigt? Är filmen i sin samhällskritik även kritisk mot samtida arkitekturidéer?

Stadslandskapet och byggnadernas karaktär används i filmerna med lite olika syften. Kanske representerar filmens bild något annat än det som arkitekten först tänker på när man ser området. Kanske avslöjar filmens val av miljö något om den allmänna inställningen till senmodernistiska förortsmiljöer. Filmen ger arkitekturen liv, skapar om byggnaden efter behov, plockar fram det som passar till berättelsen och döljer annat. Bilden av staden som kuliss behöver inte ha mycket gemensamt med verkligheten.

Vad skiljer filmmediet som tolkare av arkitektur från t ex fotografiet, teckningen eller modellen? Rörelsen, tiden. Filmen som en kombination av flera olika uttrycksformer. Den har stora möjligheter att forma upplevelsen av rummet genom att engagera syn, hörsel, kroppsminne, personliga referenser. Medvetenhet om vilka gemensamma kulturella uppfattningar av vad som är rummets gränser och tyngdpunkter innebär möjligheter för en regissör att skapa en önskad miljö.

Filmens representation av arkitektur kan ge bilder av tidens tankar och attityder kring stadsbyggande och bostäder. Användningen av området som scenografi i filmerna ändras med tiden och filmskaparnas bilder är resultatet av områdets utveckling och förändringar i tidsandan. Beskrivningarna går från dystopisk, futuristisk via sliten vardagsrealism till en öde och karg miljö där ett förvirrat ungdomsgäng driver runt. Miljöhanteringen representerar en förändrad syn på områdets potential och plats i samtiden.

Platsanalysen genom filmerna har framförallt skett genom att studera de scener där Thamesmeads fysiska uppenbarelse har varit tydlig. I kombination med huvudteman och filmernas genomgående scenografi har bilderna av miljön tolkats och beskrivits i texten. Metoden ger inte en komplett bild av området men filmerna representerar attityder kring arkitekturen som finns inom respektive tidsperiod. Attityder som är viktiga för hur Thamesmead upplevs och behandlas.

2.1 A clockwork orange

2.1.1 Bakgrund

1971 var Thamesmead bara några år gammalt och långt ifrån färdigbyggt. Dystopiska A clockwork orange spelades in delvis med området som kuliss. Den odekorerade betongarkitekturen var fortfarande prydlig och ren men omgiven av byggarbetsplatser. Thamesmead var ännu inte stämplat som ett andra klassens bostadsområde.

2.1.2 Handling

Filmen, som är baserad på boken ”A clockwork orange” av Anthony Burgess från 1962, följer Alex och hans gäng som lever efter sina egna regler. De driver runt, misshandlar, våldtar, dricker spetsad mjölk och lyssnar på Beethoven. Alex omhändertas av myndigheterna och blir försöksperson för ett nytt sätt att omprogrammera ligister till fungerande samhällsmedborgare. Det slutar med att Alex är helt nedbruten och hjälplös. A clockwork orange ses som kritisk mot samhällets överförmynderi och undertryckande av den fria viljan. Miljön präglas av arkitektur och inredning som ansågs futuristisk under tidigt 70-tal. Uttrycket kan kännas daterat i dag, men kargheten och bristen på människoanpassning är fortfarande tydlig och förstärker känslan av ett omänskligt samhällsklimat.



Figur 1 Tavy Bridge

2.1.3 Beskrivning av miljöer

När Alex är på väg hem i mörkret syns ett ”lådigt” futuristiskt hus (kanske samma hus vid Tavy bridge som Jamie och Ste bor i) med gulgrönt ljus i fönstren och dekadent, skräpig omgivning. I scenen när Alex, i slowmotion, knuffar ner sina anhängare i vattnet i Southmere Lake visas omgivningarna i ett disigt morgonljus. Höghusen på andra sidan sjön ser ut att flyta i det grunda vattnet. Betongarkitekturen verkar fortsätta i oändlighet. Kanske är detta den bild som Thamesmeads arkitekter ville frammana. En estetisk

vision där arkitekturen utgör en avskalad, monokrom fond för det mänskliga livets brokighet. Det var nog inte tänkt att många skulle uppfatta den som någonting som uttryckte kyla och likgiltighet.

I filmen tolkas bostadsområdets arkitektur som myndighetsutövande. Den fysiska miljön används som exempel på samhällets omänsklighet snarare än som den samhällskritik arkitekterna ville uttrycka.

2.2 Beautiful thing

2.2.1 Bakgrund

Filmen *Beautiful thing* är baserad på en pjäs av Jonathan Harvey, som skrev den när han arbetade som lärare i Thamesmead. I filmen nämns Thamesmead några gånger i dialogen och området skildras också på ett annat sätt än i de två andra filmproduktioner som förekommer i denna text. På 90-talet var Thamesmead en utpräglad låginkomst- och invandrarstadsdel. Området var slitet och nedklottat. För att lätta upp stämningen har en del dörrar, fönsterbågar och balkonger fått en pigg, kornblå färg. Invånarna befolkar de många gångbroarna och överdäckningarna mer eller mindre frivilligt.

2.2.2 Handling

Beautiful thing är en dramakomedi i vilken tonårskillarna Jamie och Ste inleder en trevande romans i en torftig förortsmiljö. Jamie's mamma Sandra dominerar loftgången, skyddar Ste från hans våldsamma far och bror och retar sig på grannflickan Leah. Filmens tema kretsar runt ung kärlek med förhinder och om människors olika förutsättningar att våga vara sig själva.

2.2.3 Beskrivning av miljöer

I *Beautiful thing* är Thamesmead hela tiden närvarande. Det är värmebölja, soligt, barn som leker i vattnet från en sprutande vattenpost. De taniga, kala träden från *A clockwork orange* är nu stora och grönskande. Ljuset verkar naturligt och det är klara färger på allt utom betongen. Det förekommer mycket flygbilder över karaktäristiska delar som Southmere Lake, Tavy bridge och Binsey walk. Vid ett tillfälle badar/ramlar Jamie i Southmere Lake (likt hur Alex knuffar sin underhuggare i vattnet i *A clockwork orange*). Ste sitter i trapporna ser ut över vattnet (ungefär som ungdomarna gör i *Misfits*). Många scener utspelas på loftgången där grannarna möts och konfronterar varandra. De är möblerade av invånarna med blomlådor och stolar för att dölja betongtristessen. Sandras och Jamies balkong visas flera gånger. I det vackra vädret används den som ett vardagsrum: stor nog att rymma möblering och mycket krukväxter. Här förmedlas en positiv bild av bebyggelsen; livet på den hemtrevliga balkongen med vidsträckt utsikt över området. Då och då syns också en regnbåge i fonden. Men så i en scen ser man Ste på väg hem med sin far och bror. De går i markplan, under en överdäckning. Det ser ut som om de rör sig i ett stort parkeringsgarage med kal lysrörsbelysning och gallerstängsel. Den ökade säkerheten man ville skapa med gångbroar har tydligen genomförts på bekostnad av den upplevda tryggheten på marknivå. Här syns man inte från någon bostad eller arbetsplats, det är alltid dunkelt.

Man får ofta utblickar över området från fönster och balkonger för att visa områdets olika kännetecken, som Tavy Bridge, Binsey Walk och höghusen

vid Hartslock Drive.

Landskapet ser konstgjort ut med alla hårdgjorda ytor, gångbroar och torkade, nötta gräsplättar. Av den gamla våtmarken finns inget kvar här, ingen vild natur. Southmere Lake är en stor, anlagd damm. Men filmen är beroende av Thamesmeads karaktär. Utan den ruffiga arbetarklassstämningen kunde den lätt blivit för smörig. Nu går tankarna i stället till andra brittiska socialrealistiska komedier som *Brassed Off* eller *The Full Monty*, men *Beautiful thing* är i jämförelse mer nedtonad.

I *Beautiful thing* skapar miljön en kontrast till det mänskliga livet. Här lever folk och interagerar med varandra trots den karga omgivningen. Byggnaderna signalerar att samhällsklimatet är tufft men människor är envisa och kämpar vidare för att ta sig ur en oönskad situation, ex. Sandra vill öppna en egen pub och flytta från Thamesmead.

2.3 Misfits

2.3.1 Bakgrund

Thamesmead är sig ganska likt även om delar av Tavy Bridge och The Pyramid Club revs 2008. Mycket känns igen från *Beautiful thing* trots den mer dystra och ödesmättade stämningen i *Misfits*. Befolkningen och socialgrupperingarna liknar dem på nittioalet. I vissa scener visas även delar av Thamesmead med tegelradhusområden i mer traditionell brittisk stil som tillkom på 70-talet och senare.

2.3.2 Handling

Misfits är en svartsynt, komisk tv-serie där man får följa fem ungdomar som gör samhällstjänst i Thamesmead. Efter en underlig åskstorm upptäcker de att de fått varsin superkraft. Därefter kretsar handlingen runt ungdomarnas sätt att hantera sina nya förmågor och relationer till varandra. Lite av en brittisk lågbudget-version av amerikanska superhjältefilmer. *Misfits* har sänts i 5 säsonger och verkar ha uppnått viss kultstatus enligt sökningar på nätet. Kanske kan det generera lite turism till Thamesmead?

2.3.3 Beskrivning av miljöer

Serien är helt beroende av miljön för att sätta stämningen. Förutom det mystiska ovädret är det ofta mulet, disigt, grått dagsljus med långa skuggor. Samma vy över Southmere lake och höghusen återkommer ofta. Som i *Beautiful thing* syns ofta bilder ovanifrån över markbeläggning, gångbroar och öppna platser. De miljöer som filmas känns kulissartade och isolerade. Det är misstänkt tillbommat, öde och olycksbådande. Mörka moln rusar ödesmättat fram över himlen. Det är frosseri i sliten betongtristess på ett närmast ironiskt sätt. Scener där kameran följer exempelvis en plastpåse som virvlar runt på ett övergivet parkeringsdäck är vanligt förekommande. Karaktärerna rör sig nästan bara i det här området, liksom instängda i ett fruset, överkligt landskap. Ungdomarna hänger på gångbroarna och sitter på ett tak och tittar ut över Southmere Lake med höghusen i fonden. Ruinromantik fastän byggnaderna fortfarande är relativt intakta. Handhållen kamera, ibland lutande, dominerar. Kort skärpedjup i närbilder och tilt shift (selektiv fokusering - ser ut som ett miniatyrlandskap filmats) används mycket, vilket ger en känsla av att observera något på avstånd.

3 HISTORIK

3.1 Från modernism till brutalism

Brutalismen stod för en kompromisslös fortsättning på modernismen och förekom framförallt i Europa mellan 1945 och 1975. Den är älskad och hatad för sitt obevekliga och råa uttryck. Betong, stål och glas var de dominerande byggmaterialen. De användes på sätt som visade byggnadens konstruktion. Karaktären är ofta tung och monumental med odekorerad, plattsgjuten, rå betong. Detta bidrar till upplevelsen av en karg, dystert futuristisk miljö (Clement, 2011 s 7).

Den svenske arkitekten Hans Asplund (son till Gunnar Asplund) sägs vara den som myntade uttrycket "Brutalism". Han kallade en byggnad av arkitekterna Bengt Edman och Lennart Holm, som han beskrev i *Architectural Review* 1956, för brutalistisk (Clement 2011, 7). Termen plockades upp i Storbritannien av bl a makarna Alison och Peter Smithson och arkitekturkritikern Reyner Banham. Banham spred termen genom sin bok *The new brutalism: ethic or aesthetic*, 1959.

3.2 Mellankrigstid - modernismen i Storbritannien

I och med att det politiska klimatet i Tyskland hårdnar, flyttar några av modernismens ledande arkitekter (ex Erich Mendelsohn, Walter Gropius, Marcel Breuer) därifrån till England. Det, samt att nya byggtekniska metoder hämtas från USA, driver den brittiska modernismen (som tidigare varit något spretig) mot en avskalad betongarkitektur (Clement 2011, 14).

1930 kom ryssen Berthold Lubetkin till London. Han hade arbetat tillsammans med Le Corbusier på Ateliers Perret i Paris och där lärt sig betongbyggnadsteknik. Lubetkin grundade Tecton, som skulle utvecklas till ett tongivande kontor för brutalismen.

På 30-talet kom också ungraren Ernő Goldfinger, som hade arbetat på samma kontor tillsammans med Lubetkin och Le Corbusier i Paris, till Storbritannien. Hans Balfour Tower (1968) och Trellick Tower (1972) skulle komma att bli ikonbyggnader för brutalistiskt bostadsbyggande (Clement 2011, 16).



Figur 2 och 3 Balfour Tower och Trelick Tower

Tydligt var Ian Flemming, författaren som skrev böckerna om James Bond, förtjust i den äldre bebyggelse som revs för att ge plats åt Balfour Tower. Han uppkallade sin hjältes ärkefiende efter arkitekten Ernö Goldfinger.

Man kan sätta in den brittiska brutalismen i en följd av efterkrigstidens senmodernistiska uttryck: International style, liknande den som förekom före kriget, följdes av en skandinavisk, mer humanistisk inriktning. Den i sin tur avlöstes av en betongtung stil och brutalismen. Därefter följde en övergångsperiod mot postmodernism med mycket tegel i kombination med den råa betongen (Clement 2011, 7). Parallellt med brutalism och postmodernism ritades och uppfördes också byggnader i den sk high tech-stilen (t ex Centre Pompidou (1977) i Paris av två brittiska arkitekter).

Under mellankrigstiden rådde det brist på bostäder i London och många av de bostäder som fanns hade mycket låg standard. Planarbeten för att lösa bostadskrisen samt att införliva mer biltrafik (vilken man trodde var på stark frammarsch) i staden påbörjades under 30-talet.

3.3 Efter andra världskriget

Andra världskriget innebar att Londons stadslandskap omformades drastiskt. Efter krigsslutet var staden i desperat behov av storskalig återuppbyggnad. Bland annat på grund av brist på byggnadsmaterial, ett problem som höll i sig flera år efter kriget, kunde byggandet inte ske i den hastighet som var önskvärdt (Thurley, 2013). Bristen på byggnadsmaterial hade i sig också en roll i brutalismens stilutveckling, eftersom betong var lättare att få tag på än exempelvis stål. Detta medförde att den betongtunga estetiken som representerades av t ex Le Corbusiers Unité d' Habitation och kloster i La Tourette, till en början fick större spridning i Storbritannien än Mies van der Rohes luftigare stål och glas-arkitektur.



Figur 4 Unite d'Habitation, Marseille

Enligt Thurley tog myndigheterna vid denna tid bestämmanderätten över vilken arkitektur som skulle byggas, endast ett fåtal privatpersoner uppförde byggnader i modernistisk eller senmodernistisk stil. Statliga och kommunala krafter däremot, använde den till mängder av offentliga byggnader såsom skolor, postkontor och tågstationer. De modernistiska byggnadsidealerna erbjöd en avskalad och stram utformning som krävde minimalt med byggnadsmaterial för en funktionell konstruktion, vilket var välkommet i tider av ekonomisk kris och ransonering (Thurley, 2013). Den svaga ekonomin var, tillsammans med bristen på material, den huvudsakliga anledningen till att återuppbyggnaden av de brittiska städerna dröjde.

Tidens mest välrenommerade stadsplanerare i Storbritannien, Patrick Abercrombie, var en av dem som hade lagt fram planer för London sedan 30- talet. I The Greater London Plan, som utarbetades tillsammans med J.H. Forshaw 1943 med tanke på återuppbyggnaden av staden efter andra världskriget, förespråkades hög boendensitet och höga hus (History, 2014). Blitzen hade ödelagt stora delar av centrala London, där över 50 000 hem hade totalförstörts. Utöver att stora delar av London stod i ruiner, kvarstod problem från tiden innan kriget med bostadsbrist och förslumning i dåligt byggda områden (Greater London Plan, 2014). Detta innebar en unik möjlighet för staden (dvs LCC) att planera och återuppbygga (omforma) London efter tidens behov och arkitektoniska ideal. Redan i krigets slutskede rekryterades studenter till LCC. Man räknade med stort behov av och brist på kvalificerade efter kriget. Det gick t ex att läsa in arkitektutbildningen på kvällstid parallellt med arbete på kontoret. London County Council (LCC) hade på 50- och 60-talet en stor stab av planerare och arkitekter, de flesta arbetade med bostäder (Cordell, 2010).

1953 drabbades London, tillsammans med många andra kustnära städer kring Nordsjön, av en stormflod. Skyddsvallar förstördes och östra Londons hamnområden översvämmades. Som en följd av detta planerades Thames Barrier (som byggdes först 1982) och medvetenheten angående översvämningsrisker i byggnader stärktes. (North Sea flood of 1953, 2014)

3.4 Idealism

De arkitekter inom LCC, som många av de unga brutalisterna skulle komma att efterträda, hade vuxit upp i en tid av konflikter i Europa. Spanska inbördeskriget (1936-1939) hade lämnat särskilt stort avtryck bland arkitekterna (Banham 1966, 11). Detta färgade mellankrigstidens arkitektur i London. Parallellt med den europeiska modernism, som vidareutvecklats av bl a inflyttade arkitekter, fanns en positiv inställning till en folklig-nationell typ av arkitektur i en politisk anda som anknöt till välfärdsstaten med en arbetarklass med stark samhällelig ställning. (Banham, 1966, 11) Den var ofta småskalig, med referenser till trädgårdsstadens radhus och med material med nationell prägel som t ex tegel. Svenska exempel på bostadsbyggande på 40-talet är bl a Guldheden i Göteborg och Linnéstaden i Lund.

“Two groups could be identified within the LCC's housing division. First there were those architects who admired the gentle modernism adopted by Sweden's progressive housing programmes, termed ‘new empiricism’ by the architectural press. These included card-carrying communists like Kenneth Campbell and David Gregory-Jones. By contrast many of the incomers (especially those who qualified after the war) favored the formalism of Le Corbusier and Mies van der Rohe” (Harwood, 2013)

De unga, som knappast var mindre politiskt medvetna, vände sig mot denna “socialrealistisk-kommunistisk” influerade arkitektur. Till den räknades i viss mån också den skandinaviska, humanistiska stil som haft stort inflytande under 40- och 50-talen. De upplevde den folkligt tillvända arkitekturen som förljugen och omodern. (Banham 1966, 11)

3.5 Brutalism

3.5.1 Den nya brittiska brutalismen

Den brittiska arkitekturskribenten Katherine Shonfield skrev, i sin bok *Walls have feelings: Architecture, Film and The City* (2000), om hur inställningen till den brutalistiska arkitekturen skilde sig mellan arkitekterna och allmänheten. Hon beskriver i första kapitlet i sin bok hur 60-talets brutalistiska byggnadsstil påverkade Londons stadsbild.

Det är tydligt att Shonfield var kritisk till den arkitekturens uttryck och hon undrade hur man helt kunde förkasta äldre tiders mer lågmälda och traditionella stilar.

“What made the British reject out of hand their traditions of gentle adaptation and picturesque embellishment, and take on so comprehensively an architectural style that was self-consciously ugly and ideologically generated?” (Shonfield 2000, 3)

Shonfield avhandlade bakgrunden till brutalismen med hjälp av hänvisningar till och citat ur Reyner Banham´s “The new brutalism”. Hur de unga arkitekterna var besvikna på att den ursprungliga modernismens ideal blev mer och mer urvattnade. De var kritiska till hur en (i deras ögon bakåtsträvande) pittoresk arkitektur, med brutna tak och burspråk var det som efterfrågades och byggdes. Istället ville de att samtida arkitektur skulle fånga det “poetiska” i ett samhälle där massproduktion och teknikutveckling var starka krafter. Att redovisa material och konstruktiva element i fasader,

på ett "ärligt" sätt, var signifikant för stilens uttryck. I och med dessa ställningstagande och uttryckssätt ansågs arkitekturen ha en inneboende moralitet (etiskt motiv).

Den allmänna uppfattningen skilde sig, enligt Shonfield, markant från de unga arkitekternas. De byggnader som uppfördes i brutalistisk stil ansågs snarast omoraliskt karga, omänskliga och trista (Shonfield 2000, 8). Även det omgivande stadslandskapet; bostadsgårdar, parkeringar, passager behandlades likt bostäderna. Rå betong och hårdgjorda ytor dominerade. Trots arkitekternas goda intentioner var det uppenbarligen svårt för allmänheten att förstå varför de färdigställda bostadsområdena såg ut som det gjorde.



Figur 5 Barcelonapaviljongen

De brittiska arkitektstudenterna upplevde byggnader som Mies van der Rohes Barcelonapaviljong och byggnader för IIT och Frank Lloyd Wrights Guggenheimmuseum i huvudsak genom tidskriftstexter och foton, vilket formade den brittiska brutalismen. Men framförallt Le Corbusiers skrift *Modulor* och flerbostadshuset *Unité d'Habitation* (1952) i Marseilles gjorde stort intryck. I *Unité d'Habitation* och klostret i La Tourette var betongen rå med synliga spår efter brädformarna (Banham 1966, 16). Det gav ett uttryck som de unga arkitekterna uppfattade som "ärligare" än det blanka glaset och välputsade, ljusa fasaderna som användes inom mellankrigstidens modernism. Alexander Clement skriver om hur modernismens andra generation av arkitekter rörde sig i en riktning bort från *The International Style*. Det unga Team 10 bildades 1953 med Alison och Peter Smithson i spetsen. Samma år använde makarna Smithson uttrycket 'New brutalism', kanske för första gången, i en text till husritningar i London. Termen användes för att beskriva materialens egenskaper, som skulle vara så råa och utsmyckade som möjligt. Arkitekturen skulle ge uttryck både för etiska och estetiska ideal. Den brittiska brutalismen särskiljer sig från den franska, östeuropeiska och japanska. Den drevs av unga entusiastiska arkitekter som tog varje tillfälle som gavs att få bygga sina verk, även om det innebar att ta strid mot etablissemangen och allmänhetens reaktionära misstänksamhet (Clement 2011, 18). Reyner Banham återger, i sin bok *The new brutalism*:

ethic or aesthetic?, makarna Smithsons tankar om bakgrunden till brutalismen som något influerat av traditionell japansk arkitektur:

“It is this reverence for materials - a realisation of the affinity which can be established between buildings and man - which is at the root of the so-called New Brutalism” (Banham 1966, 46)

Noterbart här är att makarna Smithson aldrig hade varit i Japan. De hade bara studerat japansk arkitektur genom att läsa arkitekten Bruno Tauts bok *Houses and people of Japan, Tokyo* från 1936. Men deras förebilder Le Corbusier och Frank Lloyd Wright hade också hämtat inspiration från Japansk arkitektur, framförallt vad gällande flexibla planlösningar och materialhantering.

3.6 Arkitekter verksamma i London

Alison och Peter Smithson var anställda på LCC en tid i början av sina karriärer. Det var ett av få ställen där nyutexaminerade arkitekter kunde få jobb i början av 50-talet (Banham 1966, 11) LCC, London County Council, hade en stor arkitekturavdelning, uppdelad på flera sektioner, bl a för husbyggnad och stadsplanering. De planerade och uppförde många offentliga byggnader och kommunala bostadsområden, däribland Thamesmead. Planen för The Barbican, Hayward Museum och bostadsområdet Alton Estate är några andra exempel. Denys Lasdun, som arbetat på Lubetkins kontor Tecton, ritade många universitetsbyggnader samt The National Theatre i London. Han räknas in bland brutalisterna trots att han aldrig kallade sig brutalist själv (Clement 2011, 54).

3.6.1 I praktiken, trafikseparering

Enligt Simon Thurley, arkitekturhistoriker och Chief executive för English Heritage, hade modernismen ett högst måttligt folkligt stöd innan andra världskriget och efter var den ännu mindre omtyckt. Men i och med efterkrigstidens stora behov av bostäder och bristen på byggnadsmaterial var den brutalistiska/senmodernistiska stilen den enda ekonomiskt möjliga. Om inte andra världskriget varit hade kanske modernismen bara existerat som en tillfällig nyck på 20- och 30-talet. Istället blev det något som fick arkitekterna och allmänheten att missförstå varandra på ett sätt som fortfarande delvis hänger i. Tidigare hade stilar och -ismer inom arkitekturen blivit övergivna efter att experter inom området vänt dem ryggen. Modernismen föll (om den nu har fallit) på att vanligt folk inte gillade den. De ville ha färg, ornament och traditionella material som passade in i den miljö de vuxit upp i (Thurley, 2013)

Hårdgjorda ytor, höga hus som drar ner kastvindar och brist på vegetation bidrar till ett ogästvänligt klimat. Fasader utan fönster, stora mörka parkeringsdäck och gångtunnlar får människor att känna sig rädda och osäkra. Den upphöjda gångbanan är oskyddad för väder och vind. Företeelser som kan vara svåra att förutse i ett planskede men som inverkar stort på de boendes vardag.

Efter andra världskriget ökade bilismen kraftigt i västvärlden. Den fick stort utrymme i stadsplaneringen med nya vägar och förorter planerade för bilpendlare. Den ökade trafiken innebar också ökad olycksfrekvens. En

åtgärd för att minska olyckorna med gående var att planskilja bilvägar och gångbanor, en metod som även tillämpades i Sverige.

3.6.2 Barbican, Pedways

Ett av de i London centralt belägna områden som blivit helt jämnat med marken under blitzten var det som skulle komma att bli The Barbican: en stadsdel som planerades med påkostade bostäder, kontor och olika kulturinstitutioner så som The National Theatre och Hayward Gallery - allt i brutalistisk stil. Området byggdes med sk ”Pedways”, upphöjda gångbanor separerade från biltrafiken.



Figur 6 Pedway, Barbican

Vid nybyggnation fanns krav på att bygga tillhörande pedways, utan att ha en plan över hur de skulle kopplas samman, vilket medförde att systemet aldrig slutfördes. Nu står många gångbanor oanvända, och öde. Vissa är inbyggda i byggnaderna. En del slutar i intet. Vad planerarna missat var att få ville ta en omväg i höjddled. Folk krånglade sig ner på motorlederna på ”omöjliga”, ännu farligare sätt för den kortaste vägen (Bevan Lee, 2013).

3.6.3 Sverige

I Sverige är brutalismen inte alls lika framträdande. Man kan läsa in influenser i många av de miljonprogramsområden som uppfördes på 60- och 70-talen. Samtidigt levde idealen från den skandinaviska humanistiska arkitektur (internationellt även kallad *The new empiricism*) Sverige varit känt för på 40-talet, delvis kvar.



Figur 7 Sankt Petrikyrkan i Klippan

Några exempel är Sigurd Lewerentz Markuskyrkan i Björkhagen och Sankt Petrikyrkan i Klippan som betraktas som kanske de främsta brutalistiska verken i Sverige. Studentbostadsområdet Vildanden i Lund av Bengt Edman samt privatbostaden Villa Göth i Uppsala (tillsammans med Lennart Holm) är andra tydliga exempel.

3.6.4 Pruitt-Igoe - ett exempel från USA

Pruitt-Igoe byggdes (1955 revs 1972) måste varit känt för de brittiska arkitekterna.



Figur 8: *Pruitt-Igoe* (Foto: Wikipedia, United States Geological Survey)

Pruitt-Igoe var ett stort allmännyttigt bostadsområde i St Louis, Missouri. Inflyttningen från landsbygden i depressionens USA hade gjort St Louis överbefolkat. Många bodde i slumområden under mycket dåliga förhållanden. Pruitt-Igoe byggdes som ett av flera stora bostadsområden för att lösa boendesituationen. Arkitekten var Minoru Yamasaki. Det bestod av trettiofyra elvavåningshus, totalt 2870 lägenheter. Lägenheterna var små, hissen stannade bara på var tredje våning och

ventilation- och värmesystemet var underdimensionerat . Ändå upplevde de nya invånarna området som höjden av lyx i kontrast till de förhållanden de kommit från (Freidrichs, 2011). Underhållet var tänkt att betalas med hyrorna men de flesta invånarna hade mycket liten eller ingen inkomst. Området började förfalla snart efter att det färdigställdes. Under 60- talet var det tungt kriminellt belastat och vanvårdat. 1972 var de sociala förhållandena och byggnadernas skick utom rädning, enligt stadens företrädare, och området revs.



Figur 9: *Pruitt-Igoe rivs 1972* (Foto: Wikipedia, U.S. Department of Housing and Urban Development)

Pruitt-Igoe får ofta tjäna som ett avskräckande exempel på modernistiskt, storskaligt bostadsbyggande. Ofta får arkitekturen skulden för misslyckandet vilket måste sägas vara en förenkling. Ekonomisk nedgång, sociala förhållanden, medelklassens utflyttning till förorten och rasism hade också, om inte mer, inverkan på området. (Freidrichs, 2011)

I filmen ”The Smithsons on housing” (Johnson, 1970) talar Alison och Peter Smithson om problemet med vandalism av de modernistiska flerbostadshusen. De antyder att allmänheten är otacksam. Samtidigt tycker de att de har ett ansvar att bygga så bra bostäder som möjligt. De menar att tiden inte är mogen ännu för deras utformningsstil, men att den kommer att bli uppskattad med tiden.

4 OM THAMESMEAD

Bostadsområdet Thamesmead planerades av London County Council (LCC), vilka efterträddes 1965 av Greater London Council (GLC), och började uppföras i slutet av sextiotalet. Det ingick i en övergripande plan att öka bostadsbeståndet i London. Området skulle byggas med hög boendedensitet, trafikseparering, god tillgång till social service och närhet till vattnet. Arbetstillfällena skulle erbjudas i anslutning till området för att inte ytterligare belasta de underdimensionerade kommunikationssystemen in mot centrala London (MacCormac 1972a). Richard MacCormac skrev i *Architects' Journal* att Thamesmead troligen var GLCs mest ambitiösa försök att bygga ett nytt samhälle på ett av de sista oanvända landområdena i London. Det skulle bli "en stad för det 21:a århundradet" (Fernando, 2008), ett "working-class Barbican". Med alla sjöar och kanaler jämförde entusiaster det med Venedig och Amsterdam. Området var omtalat för sin moderna arkitektur och vann flera priser (Kemp, 2009).

När vattenreningsverket Cross Ness moderniserades i slutet av 50-talet, användes inte all den mark som hade reserverats för ändamålet. Eftersom marken redan var kommunalt ägd av LCC blev den aktuell för att tas i anspråk för ny bostadsetablering. Närheten till reningsverket var inte enda problemet. Vid stormfloden 1953 hade området blivit översvämmat och inga bostäder fick byggas i nivå med vad som kunde översvämmas. Markförhållandena var inte heller de bästa: hela området var våtmark bestående av ett ca 7 meter tjockt lager av torv. Närmaste tåglinje in mot London låg i utkanten av området och var redan överbelastad, det samma kunde sägas om motorvägen. Närmaste vägen över Themsen var med en färja som gick vid Woolwich (ibid).

En plan över ett område med bostäder för 25 000 personer i en blandning av 31-våningshus och lägre hus i grupper, byggda på pelare med garage och service under, presenterades 1963. Samtidigt förhandlades det med Försvarsministeriet om att köpa loss mer militär mark för bostadsändamål. Ytterligare ca 500 hektar i området förvärvades. Detta var tillräckligt för att bygga en ny stadsdel (ibid).

En boendedensitet på upp till 200 personer/hektar planerades, vilket var 60 personer per hektar mer än i närliggande områden. Ett arbete per hushåll skulle erbjudas för att inte ytterligare belasta kommunikationerna in till London. Det skulle också finnas en busslinje inom 400 meter från varje hushåll och fotgängare och biltrafik skulle röra sig helt åtskilda från varandra.



Figur 10: Thamesmead: Southmere Lake

Så många bostäder som möjligt skulle ha utsikt över floden och kanaler och konstgjorda sjöar skulle användas både för rekreation och för dagvattenavrinning. Ett antal skolor, lekplatser och offentliga platser skulle anläggas i enlighet med nationella och regionala regler. (ibid).

I *Architectural design* beskriver Alexander Pike hur densitet var tänkt användas som ett designverktyg och skulle variera från områden med enfamiljshus och flerfamiljshus. Systemet av gång- och cykelbanor konstruerades för att vara säkert och bekvämt. Kommunikationen mellan det nybyggda området och London planerades så att Thamesmead kunde integreras som en del av Stor-London. Byggnaderna och landskapet skulle betraktas och planeras som en enhet. Bilvägar och gång- och cykelbanor planerades för att fungera oberoende av och kompletterande till varandra. Kollektivtrafik planerades in. Där biltrafiken förväntades vara intensiv skulle gångbanorna vara upphöjda. Gångbanorna knöts samman i ett system som nådde centrum, skolor och lekplatser för fotgängarnas säkerhet.



Figur 11 Gångbro

Projektet planerades för att tillhandahålla ca 17 000 bostäder grupperade i grannskap med olika storlekar, från ca 1500 till 2000 st.

Grannskapsenheterna utformades med höga hus i norr och öster och lägre hus innanför. I varje grannskap skulle finnas lågstadium, livsmedelsaffär, kyrka, pub och en del arbetsplatser. De särskilt utformade höga husen var tänkta att fungera som ljudbarriär och vindskydd. Mellan områdena ritades större öppna, offentliga ytor och idrottsplatser för att skilja hyreshusen från småhusområdena.

Två konstgjorda sjöar planerades, med en kanal som förbinder dem genom området. (Pike, 1969) Med tanke på projektets storlek, var det viktigt att börja bygga så fort som möjligt, enligt Pike. Valet föll på ett industrialiserat byggsystem, vilket dock inte fick styra utformningen. Designteamet arbetade fram förslag utan tanke på ett specifikt system för att anpassa designen i efterhand då byggsystem hade valts. Fas ett skulle bebyggas med 1500 bostäder, två grundskolor, stadsdelskontor, några mindre administrativa byggnader och en sjö. Bostäderna skulle utgöras av 13-vånings punkthus, 2-5 vånings flerbostadshus och 3-vånings radhus. 12 punkthus skulle placeras i två grupper: fyra på södra sidan av sjön och åtta mitt i området med närhet till gångbanedäcket vid centrumdelen.

Radhuslängorna grupperades så att mindre gårdar och passager skapades i närheten av lågstadieskolan. Femvåningshusen var sammanbyggda både med garage och upphöjda gångbanor genom loftgångar. En fabrik för tillverkning av betongelement byggdes i området (ibid).



Figur 12 Bostäder vid Tavy Bridge

Richard MacCormac i *Architects' Journal* menar att det vid första åsynen verkar det olämpligt att bygga ett nytt samhälle i Thamesmead, på 10 meter torv, precis bredvid ett stort reningsverk. Direkt i vindriktningen från två stora kraftverk på andra sidan floden, vars utsläpp gör att det är olagligt att bygga något högre än 60 meter. Kraftverket var visserligen under omorganisation och problemet antogs minska med tiden (MacCormac, 1972a). Man tyckte ändå att detta var ett effektivt landutnyttjande i stället för att t ex bygga på odlingsbar mark. Eftersom marken var så billig hade man råd med de ovanligt höga anläggningskostnaderna. Kostnaden blev ungefär den samma som om man skulle byggt i centrala London. (ibid) Förutom storskaligheten och de tekniska problemen, var ytterligare en utmaning att det skulle vara ett område för olika samhällsklasser, för vilka det skulle erbjudas arbetstillfällen, service och aktiviteter, i stället för att bli en sovstad helt beroende av London.

Man ville undvika att området skulle utvecklas till ett stort, segregerat arbetarklassområde som exempelvis Dagenham på andra sidan Themsen enligt MacCormac. Thamesmead var ändå beläget så att det skulle komma att ingå i den väv av infrastruktur som planerades för att försörja London. Ett beslut om 8-filiga Ringway 2 väntades och därefter skulle det bestämmas var en tunnel under Themsen skulle placeras, vilket var avgörande för Thamesmeads utformning. En 7-filig motorväg österut mot Woowich/Erith skulle också dras genom området vilket kunde medföra buller och hindra rörligheten. Samtidigt var de nya vägarna livsviktiga för Thamesmead. (ibid) Sedan två viktiga arbetsplatser (Royal Arsenal och AEI-fabriken) stängdes i slutet av 60-talet hade det rådit brist på kvalificerade arbetstillfällen i sydöstra London. Boende i Thamesmead fick

pendla långt till sina arbeten, vilket innebar en stor kostnad för hushållen. Med de nya vägarna skulle pendlingsavståndet förkortas och man hoppades attrahera nya etableringar som kunde generera fler arbetsplatser.

Richard MacCormac beskriver hur lokalcentren vid Woowich och Erith kände sig hotade av ny etablering i Thamesmead. Med anledning av detta bestämdes att en begränsning på ca 18 500 m² åläggs områdets handelscenter. Detta trots att Thamesmead planerades att få en mycket högre boendedensitet än Woolwich och Erith. Det var osäkert vad som skulle forma Thamesmeads identitet menar MacCormac. Det var viktigt att områdets anknytning till Themsen var stark. Planer fanns på att lägga ett shoppingstråk riktat mot vattnet. Gång- och cykelbanesystemet planerades tillsammans med placering av olika funktioner för att skapa de rörelsemönster som önskades: hög aktivitet vid butiker och service, låg vid förskolor. Centrum byggdes så att starka vindar från floden skulle hindras. Lekplatser och offentliga platser lades som en buffert mellan motorvägen österut och de lägre flerfamiljshusen. Bilvägarna var ofta enkelriktade och bostäderna placerade vid säckgator.

Redan i fas I och II kunde Richard MacCormac skönja de estetiska intentionerna för området. Ambitionen var att skapa ett område med omväxlande miljö med byggnader i olika höjder och storlekar, grupperade på oregelbundna sätt, ett väl definierat centrum och utblickar mot - och kontakt med Themsen. Byggnadskropparnas former och användning av loftgångar visar att arkitekterna hämtat influenser från bostadsområdet Park Hill i Sheffield. (MacCormac, 1972b)

Systemet av upphöjda gångbanor planerades av flera anledningar. Först och främst föreskrivna regler om att inga, för boende avsedda lokaler, fick ligga under en viss höjd över havet. Visserligen slutade de reglerna att gälla då beslutet om att anlägga Thames Barrier togs i slutet av 60-talet, men då var fas I och II i princip redan färdigställda. Enligt MacCormac fortsatte man ändå med upphöjningen eftersom det fungerade väl in i planen med separerade gång- och bilvägar. Gångbroarna fungerar också som anslutning till flerbostadshusen och utgör ett sammanhängande system i stället för enskilda trapphus och ramper. Tanken var också att gångbanorna skulle bli till mötesplatser för människor i området och medverka till en bättre social struktur än vad man erfarit utvecklades i enformiga lamellhusområden. De kunde liknas i sin användning med lokalgator i traditionell innerstadsbebyggelse. Det ansågs också att de upphöjda gångbanorna bidrog till en stadsmässig karaktär. Man hänvisade till forskning inom sociologi där det påvisats att denna typ av gångbanesystem främjade kontakter, framförallt bland kvinnor och barn. (ibid).

Upphöjda gångvägar, pelare, trappor osv användes också som estetiska arkitektoniska element i området (Pike, 1969). Visionen om bygatan i luften gick inte att genomföra på grund av många starka viljor angående placering av service och verksamheter menar MacCormac. Ett annat problem var att det inte gått att få systemet helt sammanhängande på samma sätt som man haft problem med detta i The Barbican.

Thamesmead uppkom i en tid då kritik mot villaförörternas utbredning började höras (jfr Jane Jacobs *The death and life of great american cities*) och det låg i tiden att betrakta staden som en enhet och gatans liv som värdefullt. Men redan 1972 påpekar MacCormac att trots att intentionerna fanns så dominerade ändå kravet på hög boendedensitet och känslan av att myndigheter och experter, utan kontakt med de boende, fastslagit vad som

var en lämplig boendemiljö. Detta kommer att ändras inom kort, menade författaren, eftersom röster höjts från hyresgästföreningar och liknande angående betydelsen av deras åsikter. (MacCormac, 1972b)
MacCormac menar i Architects´ Journal att Thamesmead är ett industriellt byggt område på sankmark men att arkitekterna har åstadkommit en mänsklig miljö av dessa dystra förutsättningar.

4.1.1 Nya bostäder

I efterkrigstidens London fanns ett närmast omätligt behov av bostäder. Under 60- och 70-talet kunde det byggas upp till 400 000 bostäder per år (Shonfield 2000, 35). Många yngre arkitekter ville redovisa sin politiska ståndpunkt i arkitekturens uttryck. Brutal ärlighet och osminkad fasad. Inget skulle döljas eller förskönas. Samtidigt eftersträvades funktionalitet för de boende i vardagen. (Cordell, 2010). Prefabricerade byggnadselement och effektiviserade byggnadstekniker användes mer och mer. Det fanns en stor tilltro till modern teknik. Man bortsåg från kritiken mot det storskaliga byggandet och användandet av oprövade material. Det var viktigt att snabbt minska bostadsbristen och skapa ett nytt samhälle.

De första byggnaderna stod klara 1968, redan då med läckageproblem (Fernando, 2008). I början av 70-talet insåg man att det skulle bli svårt att hitta arbetstillfällen i närområdet när två industriverksamheter lades ner. Resekostnaderna för att åka från Thamesmead in till centrala London blev för höga för att människor skulle anse det lönande att bo i området och pendla (Hathereley, 2009). Modernistisk betongarkitektur fungerar i praktiken inte på samma sätt i England som i Sydeuropa. I ett fuktigt, kyligt klimat slår rosten från armeringsjärnen igenom i fasaden, dagvatten lämnar smutsränder och algpåväxt är att räkna med (Brutalist architecture, 2014). Det som skulle verka avskalat och ärligt blev på några år snarast solkigt. I slutet av 70-talet växte sig dessutom graffitin stark.

4.1.2 Ekonomisk kris

1973 försvagades den brittiska arbetsmarknaden och inflationen rusade. Det blev inga nya arbetsplatser eller motorvägar i Thamesmead. Det blev inte ens färdigbyggt enligt planen. Inflyttningen stannade av.

“However in 1973 the whole brutal process came to a grinding halt. Spiralling inflation meant a collapse in public finances and in the background there was massive public protest. The 1969 London scheme for a huge series of motorways was stopped by violent protest marches. 1975 was the European year of conservation. But perhaps even more importantly there was a horrible realization that the predictions of the early 1960’s had not come to pass. In the 1960’s they believed that the rapid population growth that had been seen immediately after the war would continue. They believed car growth which trebled immediately after the war would continue at a similar rate. In both predictions they were wrong” (Thurley, 2013)

4.2 Ekonomisk nedgång

4.2.1 1973-75

Bristande service, dåliga kommunikationer och höga byggkostnader var några anledningar till att byggandet av Thamesmead avstannade. På slutet hade man övergått från prefab-betong, som blev för dyrt, till att bygga mer traditionella radhus i tegel. På grund av ökade kostnader bantades avgörande delar av projektet bort såsom den utlovade marinan, köpcentret, tågstationen och bron över Themsen. Området blev inte heller utbyggt i den omfattning som först var tänkt (Collins, 2008). De invånare som fått visionen presenterad för sig av en ny stadsdel där de kunde fortsätta bo i generationer, tillsammans med barn och barnbarn, kände sig lurade. Nyhetens behag är definitivt över i Thamesmead. De flesta som bor där hör till en lågprioriterad socialgrupp som blivit omplacerade till området från andra delar av London. De som har möjlighet att flytta härifrån gör det.

4.3 80-tal

Storbritannien dras med hög arbetslöshet och dålig ekonomi under 80-talet. Prins Charles håller sitt kända, nyurbanistiska tal med sina åsikter om brutalism och bilsamhället 1986. Bland annat uttryckte han sig: "What is proposed is like a monstrous carbuncle on the face of a much loved and elegant friend" om den råa betongarkitekturen i London (Jamieson, 2009).

4.3.1 *Right to buy*

I och med Thatcher-regeringen, införs på 80-talet "right to buy" - allmännyttan säljs ut billigt (utan möjlighet för kommunen att återinvestera pengarna genom att bygga nya hyresrätter), framför allt radhus och mindre flerfamiljshus (Engberg, 2002 s 40). Det blir brist på bostäder som kan anvisas dem som inte har råd (Engberg, 2002 s 44-45). Thamesmead är oattraktivt och ett av de få områden allmännyttan fortfarande har kvar. Gary Davies skriver i en artikel på FailedArchitecture.com att vid uthyrning av en lägenhet inom allmännyttan tillämpades ett strikt poängsystem som baserades på den sökandes situation och behov. Ju färre lägenheter som fanns tillgängliga desto högre poäng krävdes. Detta medförde att ambitionen, att främja ett boende med människor från olika socialgrupper, fick överges. Allmännyttan kom att domineras av människor med stora sociala och ekonomiska problem, särskilt i höghusen som var minst populära bland dem som hade råd att köpa (Davies, 2013)

20 år efter uppförandet var renoveringsbehovet stort i Thamesmead. De material och byggnadstekniker som lanserades under 60- och 70-talet levde ofta inte upp till förväntningarna vad gällde hållfasthet. Trafikseparerade, storskaliga bostadsområden med obefintlig variation var hopplöst ute.

4.4 90-tal

GLC, Greater London Council, Thamesmeads kommunala förvaltare, upphörde att existera 1986. Thamesmead förvaltas därefter av olika så kallade "housing associations", organisationer utan vinstintresse, som framför allt tillhandahåller hyresrätter för mindre bemedlade. Hyrorerna var förhållandevis låga, kanske beroende av de dåliga kollektivtrafik-

förbindelserna. Ett kriminellt gäng från Thamesmead, T-block, var ökänt i hela London. Thamesmead fick öknamnet "Little Lagos" eller "The capital of fraud" på grund av att ovanligt många kortbedrägerier utreddes i området (Kemp, 2009). Samtidigt fanns en positiv inställning bland äldre invånare som bott i område länge (Fernando, 2008). De trivs i sin gemenskap med varandra och minns vilka förhållanden de flyttade ifrån i slutet av 60-talet. Största förvaltaren Gallions Housing Association bygger ekologiska bostäder centralt i området och i och med stora planeringsprojekt som handlar om "Thames Gateway", uppmärksammas också Thamesmead.

Under 90-talet växte intresset för de gamla trädgårdsstadsidealerna. Debatten om stadens utformning kom igång på allvar. I början av 2000-talet gjordes försök att sälja ut Thamesmead med argument som "nära till naturen", men det visade sig vara i samband med en bostadsbubbla, marknaden dök och Thamesmead drabbades hårt av de fallande priserna (Hathereley, 2009).

4.4.1 Framtid

Ett storskaligt infrastrukturprojekt, Thames Gateway, pågår för Londons expansion österut (Thames Gateway, 2014). Projektet innefattar bland annat motorvägar, tågstationer och kollektivtrafik. Med bättre kommunikationer förändras förutsättningarna för Thamesmead. Kanske kan området närma sig arkitekternas vision från 60-talet. Förvaltarna TTL/Gallions försöker lansera en positiv bild av Thamesmead med gemenskap i Beautiful thing-anda och olika hållbarhetsprojekt. Intresset för brutalistisk arkitektur ökar. Tv-program, bloggar och föreläsningar om brutalismen är populära, framförallt bland unga. Människor som vuxit upp i Thamesmead under 80-talet minns nostalgiskt sin barndom. Kanske kommer de att rädda området från ytterligare rivning. Runt om i London rivs brutalistiska områden och byggnader, kanske hade det sett annorlunda ut om arkitekterna från LCC varit mindre anonyma (Cordell, 2010).

5 AVSLUTANDE DISKUSSION OCH REFLEKTION

5.1 *Architectural failure - nödvändigt för utveckling?*

Något som fascinerar med Thamesmead och andra områden och byggnader som uppförts i samma anda är diskrepansen mellan arkitekternas och planerarnas goda intentioner och allmänhetens negativa reaktioner. Det är någonting med arkitekternas brist på distans till sig själva och sina verk som är provocerande men svårt att beskriva. När det gäller det storskaliga bostadsbyggandet är det lätt att uppleva ett avstånd mellan planerare och brukare. I vilken utsträckning vistades arkitekterna själva i de områden de planerade? Kunde de föreställa sig hur livet fungerade i deras utformning? Att misslyckas med ett storskaligt byggprojekt är förbjudet. Det får samhällsekonomiska och politiska konsekvenser. Samtidigt måste det finnas utrymme för misslyckande för att utveckling ska kunna ske. Men ingen vill erkänna att det blev fel, varken beslutsfattare eller arkitekter. Med tanke på 60-talsarkitekternas vision för området blev Thamesmead ett misslyckande. Få av intentionerna om "det goda livet" för en socialt blandad befolkning inträffade, även om en del invånare trots allt vittnar om att de trivs och har gjort det sedan området var nytt. Det är omöjligt att förutse om stadsplanering kommer att bli lyckad eller inte. Med många osäkra parametrar kan ju vad som helst hända i framtiden. Blev det tydligt för invånarna hur det var tänkt? Finns det några individuella val kvar att göra när de flyttat in? Kommer det att bli mer uppskattat med tiden om det får stå kvar? Kanske får makarna Smithson äntligen rätt i att deras formspråk kommer uppskattas med tiden. Unga människor, som inte har några personliga referenser till andra världskriget och järnridån, börjar intressera sig för 60-talets mindre insmickrande arkitektur. Det tunga, dystra fascinerar. Trots diametrala skillnader finns också likheter med 1800-talets viktorianska nygotik. I bästa fall en ödesmättad, mystisk romantik som tilltalar många.

Är det arkitekturen eller de socioekonomiska förhållandena som skapar problemen? Det är lätt att skylla på en dystert miljö som bär spår av de boendes frustration. Den är synlig för alla, går inte att dölja. Vad som däremot inte är lika tydligt är konsekvenser av politiska beslut och långdragen byråkrati. Att beslutsfattare misslyckats med sina åtagande att hjälpa och stötta medborgare i utsatta situationer är inget som basunerar ut. Kan skulden läggas någon annanstans är det välkommet. Hur hade det fungerat om hela området hade byggts som planerat och motorvägsplanerna genomförts? Situationen hade varit annorlunda, men nya problem hade säkert dykt upp med den omfattande skalan.

Flera åsikter och idéer om stadsbyggnad fanns samtidigt, då liksom nu, men i efterhand syns resultaten av de mest populära. Jane Jacobs texter om stadsgatans liv och de sociala nätverket i den traditionella stadsstrukturen lästes av arkitekterna och planerarna, liksom den omfattande sociala studien "Family and Kinship in East London" (Young & Willmott, 1959 s 155-166). Men i förhållande till det estetiska uttrycket nedprioriterades det sociala, mer eller mindre medvetet. Miljön bedöms med andra ögon nu än på 70-talet, med facit i hand. Den kändes modern då, nu är den tydligt daterad.

5.2 *Fult eller fint*

Mycket av problematiken med brutalismen ligger i storskaligheten och den opersonliga användningen av prefabricerade byggelement. Det är möjligt att

det blev för mycket av det massproducerade - en utformning som folk tycker är svår att ta till sig. I enskilda verk är brutalismen skulptural, den råa materialiteten är både primitiv och poetisk. Sådana kvaliteter försvinner oftast i massproduktionen. Då börjar människor få negativa associationer till andra världskrigets bunkrar, Berlinmuren och totalitär arkitektur. Unité d'Habitation i Marseilles byggdes inte med prefab och inte heller Barcelonapaviljongen. De hade stora hantverksmässiga kvaliteter, vars betydelse hamnade i skymundan när bostadsbristen var akut. The National Theatre i London, Hunstanton School i Norfolk och Gottfried Böhm's Mariendom, i Neviges, Tyskland är omtyckta.



Figur 13: Mariendom

Brutalismen är elitistisk. Den kräver mycket bakgrundsinformation för att kunna förstås. I den traditionella ornamenterade arkitekturen är det däremot lätt att läsa in handens arbete, yrkesstolthet och omsorg om detaljer (trots

halvindustriella metoder). Det är dekorerat för att se vackert ut. Kanske var det ett för stort glapp mellan brutalistisk storskalig bostadsarkitektur och traditionell brittisk tegelarkitektur/trädgårdsstaden. Tidigare hade arbetarklassens bostäder varit små, viktorianska tegelradhus där ofta flera familjer trängts ihop i ett alltför litet utrymme. Drömmen om ett eget radhus med en liten trädgård var utbredd. Att flytta in i en, visserligen modern, rymlig och ljus, lägenhet i ett stort komplex var inte det de flesta tänkt sig.

Det finns någonting i den starka strävan efter den synliga konstruktionen och "byggnadsmässig ärlighet" som går på tvärs mot funktionalismens ursprungliga ideal. I vissa fall blev de estetiska motiven ett hinder för funktionen t. ex med tanke på köldbryggor vid de synliga balkarna.

"Denna kritiska förändring av sättet att förhålla sig till platsen är även tydlig i skisserna från La Ville Radieuse där huset avbildas som en cell med utsikt. Här ser vi en lägenhet högt upp i luften, ett slags terminal för telefon, gas, elektricitet och vatten. Lägenheten är också försedd med "exakt luft"(uppvärmning och ventilation): "Ett fönster är till för att ge ljus, inte för att vädra! För att vädra har vi maskiner; det är mekanik, fysik." " (Colomina, 1999 s 305)

5.3 Filmens roll

Symboliken, i detta fall med spår både från 60-talets estetiska ideal och massproduktionen, framträder genom filmen. Genom en annan människas ögon/kameralins blir kontext och innehåll tydliga i ett perspektiv som inte är arkitektens eller planerarens. Filmen fångar och förstärker känslan i områdena och kritiken mot dem samt förstärker symboliken i den monumentala och otillgängliga arkitekturen. Detta är mycket värdefullt när makten över den fysiska miljön ligger hos ett fåtal experter som lätt blir distanslösa till sina produkter och saknar viktig information om de som ska leva i rummet de skapar.

Filmens representation av Thamesmead är bara en bild av många. En kuliss, en ytlig framställning som ska illustrera regissörens och scenografens vision av handlingens rum. En människa som dagligen vistas i området kanske blir överraskad av bilden som filmen förmedlar. Plötsligt visas kända gator och fasader ur en ny vinkel, i ett nytt sammanhang. En plats förknippad med trygghet framställs som skrämmande. Filmens bild kan bara vara en tolkning av miljön. Den verkliga upplevelsen hos de som befolkar den är viktigast.

"In films, we can explore some of the spaces of the past, in order to better imagine the spaces of the future" (Keiller, 2007 s 122).

REFERENSER

Tryckta:

Banham, Reyner. (1966). *The new brutalism; ethic or aesthetic?* London: The Architectural Press

Clement, Alexander. (2011). *Brutalism - Post-war british architecture.* Ramsbury: The Cronwood Press Ltd.

Colomina, Beatriz. (1999). *Privat och offentligt : modern arkitektur som massmedium.* Lysekil: Pontes

Engberg , Ulla. (2002). *London - En engelsmans hem är hans borg.* Berge, Ursula(red.). *I Att bo i Europa*, s. 37-58. Stockholm: Agora

MacCormac, Richard. (1972a). *Thamesmead: part one. The Architects' Journal* 11 oktober 1972: s. 817-831

MacCormac, Richard. (1972b). *Thamesmead: part two. The Architects' Journal*, 18 oktober 1972: s. 879-896

Pike, Alexander. (1969). *Thamesmead: a report. Architectural design* Volym XXXIX nr 11 november 1969: s. 603-613

Keiller, Patrick (2007), *Film as spatial critique*, i: *Critical architecture*, red. Jane Rendell, Jonathan Hill, Murray Raser och Mark Dorrian, Abingdon: Routledge, s. 115-123.

Shonfield, Katherine. (2000). *Walls have feelings: architecture, film and the city*, London: Routledge

Young, Michael & Wilmott, Peter. (1959). *Family and Kinship in East London.* London: Routledge & Kegan Paul Ltd.

Elektroniska:

Brutalist architecture (2014-06-01). *Wikipedia*. http://en.wikipedia.org/wiki/Brutalist_architecture (Hämtad 2014-06-01)

Collins, Michael. (2008). *Dreams set in concrete. The Guardian*, 16 april <http://www.theguardian.com/society/2008/apr/16/communities> (Hämtad 2014-05-19)

Davies, Gary. (2013). *Is failure central to The architectural profession? Failed Architecture*, 25 juni. <http://failedarchitecture.com/pruitt-igoe-is-failedarchitecture-central-to-The-architectural-profession/> (Hämtad 2014-05-15)

Greater London Plan, (2014-05-20). *Wikipedia*.
http://en.wikipedia.org/wiki/Greater_London_Plan (Hämtad 2014-05-22)

Harwood, Elain. (2013). London county council architects (act. c.1940–1965), *Oxford Dictionary of National Biography*, Oxford University Press, 09b; onlineedn, september 2013
<http://www.oxforddnb.com/view/Theme/97268> (Hämtad 2014-05-22)

Hathereley, Owen. (2009). A tragic tale of two Thamesmeads. *Building Design*, 20 februari. <http://www.bdonline.co.uk/a-tragic-tale-of-two-thamesmeads/3134372.article> (Hämtad 2014-05-15)

History. History of London WW2 - Rebuilding London.
<http://www.history.co.uk/study-topics/history-of-london/ww2-rebuilding-london>
(Hämtad 2014-05-22)

Jamieson, Alastair. (2009). The Prince of Wales on architecture: his 10 'monstrous carbuncles'. *The Telegraph*, 13 maj.
<http://www.telegraph.co.uk/news/uknews/theroyalfamily/5317802/The-Prince-of-Wales-on-architecture-his-10-monstrous-carbuncles.html> (Hämtad 2014-08-27)

Kemp, Phil. (2009). The fraud capital of UK. *BBC News*, 11 august. http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/magazine/8193884.stm (Hämtad 2014-05-20)

Minkjan, Mark (2014). The poetry of decay. *Failed Architecture*, 12 februari.
<http://failedarchitecture.com/The-poetry-of-decay/> (Hämtad 2014-05-15)

North Sea flood of 1953, (2014-05-29). *Wikipedia*. http://en.wikipedia.org/wiki/North_Sea_flood_of_1953

Pruitt-Igoe, (2014-04-29). *Wikipedia*. <http://en.wikipedia.org/wiki/Pruitt%E2%80%93Igoe> (Hämtad 2014-05-15)

ThamesGateway (2014-04-24). *Wikipedia*.
http://en.wikipedia.org/wiki/Thames_Gateway (Hämtad 2014-08-27)

Thurley, Simon. (2013). Coming to terms with modern times: English architecture in The post-war era. 6 mars, *Gresham College* <http://www.gresham.ac.uk/lectures-and-events/coming-to-terms-with-modern-times-english-architecture-in-the-post-war-era> (Hämtad 2014-05-18)

Filmer:

Bevan Lee, Chris (Regissör). (2013). *The Pedway: Elevating London* (film). Storbritannien: Ghost at The feast

Cordell, Tom (Regissör). (2010). *Utopia London* (film). Storbritannien: Tom Cordell <http://www.utopialondon.com/lcc-architects>

Fernando, Shehani (2008) *Thamesmead: 40 years on* (film) Storbritannien: The Guardian
<http://www.theguardian.com/society/video/2008/apr/16/thamesmead>

(Hämtad 2014-05-19)

Freidrichs, Chad (Regissör). (2011). *The Pruitt-Igoe Myth* (film). USA: Unicorn Stencil

Johnson, B.S (Producent). (1970). *The Smithsons on housing* (film). Storbritannien: BBC
<https://www.youtube.com/watch?v=UH5thwHTYNk&feature=kp> (Hämtad 2014-05-20)

Kubrick, Stanley (Författare, regissör, producent). (1971). *A clockwork orange* (film) Storbritannien: Hawk films

MacDonald, Hettie (Regissör), Jonathan Harvey (Författare), Garnett, Tony (Producent). (1996) *Beautiful thing* (film). Storbritannien: Film4 productions.

Overman, Howard (Författare) och Fried, Petra., Ferguson, Murray (Producenter). (2009-2013). *Misfits* (TV-serie). Storbritannien: Clerkenwell Films

Ytterligare referenser:

Nedanstående referenser har inga hänvisningar i texten men har varit viktiga för bakgrundförståelsen.

Tryckta:

Oddey, Alison & White, Christine A. (red.) (2006). *The potentials of spaces: The theory and practice of scenography & performance*. Bristol, UK: Intellect Books

Architects' Journal (1968). *Development along London's riverfront*. Special issue. 1968 Jan 17, p. 142-187

Elektroniska:

Government UK. 2014 Right to buy: buying your council home. <https://www.gov.uk/right-to-buy-buying-your-council-home/overview> (Hämtad 2014-05-15)

Klettner, Andrea. (2013). Concrete nostalgia: Southmere Estate, Thamesmead. Lovelondonhousing, 12 juni.
<http://www.lovelondoncouncilhousing.com/2013/06/concrete-nostalgia-southmere-estate.html> (Hämtad 2014-05-15)

Trilling, Daniel. (2014). Fail better. *New Humanist*. 24 april <http://rationalist.org.uk/articles/4641/fail-better> (Hämtad 2014-05-15)

Trust Thamesmead. 1962 - today, History. <http://www.trustthamesmead>.

co.uk/sub_page.cfm/editID/207/title/1962-today/section/community
(Hämtad 2014-05-19)

Filmer:

British Pathé. Thamesmead - Woolwich London (1969) (film) <http://www.britishpathe.com/video/thamesmead-woolwich-london/query/marina>
(Hämtad 2014-05-20)

Saward, Charmian och Jack (Producenter). (1973.) *Living at Thamesmead*
(film). Storbritannien: Tara Films

BILAGA

För illustrationer såsom planer, sektioner och bilder från tidigt 70-tal, bifogas en bilaga med artiklar ur *The Architects' Journal* i sin helhet på grund av upphovsrättsliga skäl.

Artiklarna är följande:

MacCormac, Richard. (1972a). Thamesmead: part one. *The Architects' Journal* 11 oktober 1972: 817-831

MacCormac, Richard. (1972b). Thamesmead: part two. *The Architects' Journal*
18 oktober 1972: 879-896

De har även refererats till tidigare i huvudtexten.

Artiklarna bifogas med tillstånd av *The Architects' Journal* 14-07-23.



**Buildings illustrated:
New town
at Thamesmead
part one
CI/SfB 054**

**Guide to the
AJ Information
Library
CI/SfB (Ag)**

**Starting this week:
AJ Insurance
Handbook
CI/SfB (A9s)**



817

The beginning of a two-part appraisal of the most important civic design project undertaken by the Greater London Council

What stage the library has reached; what it now consists of; its general direction in the future

833



849

All the practitioner needs to know about insuring his office, himself and his belongings

TALL, HANDSOME GUYS USE LYTAG

In the new Guy's Hospital building Lytag has been used for the whole structure of the 470 foot tower—the tallest lightweight concrete building in Europe.

Lytag is the versatile lightweight aggregate made from pfa. It combines lightness and strength to a remarkable degree in its all round graded granules.

If you would like to know more about Lytag, ring 01-958 4111 or send us your name and address.

Name _____
 Company _____
 Address _____



58 Edgware Way, Edgware, Mddx.
AJ/11/10



ARCHITECTS: WATKINS GRAY WOODGATE INTERNATIONAL. ENGINEERS: R. TRAVERS MORGAN & PARTNERS. CONTRACTORS: Y. J. LOVELL LTD & SIR ROBERT MCALPINE & SONS LTD

For additional information quickly—use Yellow Inquiry Form.

Buildings illustrated

CI/SfB 054

New town
GLC Department of Architecture and Civic Design

Thamesmead: part one

Seven years ago the initial master plan for Thamesmead proposed what was in effect a self-contained new town within Greater London for 60 000 people. Already over 2½ thousand dwellings have been completed or are under construction.

Thamesmead is very much a phenomenon of the 1960s (indeed, if conceived today, it must be doubted whether so ambitious a project could clear administrative hurdles). This week RICHARD MACCORMAC considers the genesis and development of the project as a whole; in part 2 he will examine the stages so far completed in greater detail



+
+
+
+

THAMESMEAD—A RIVERSIDE DEVELOPMENT

For the Greater London Council

This has been a team effort in every sense of the word but the following officers had a major responsibility in the project:

architect to the council Sir Roger Walters in succession to Sir Hubert Bennett

traffic commissioner and director of transportation P. F. Stott

director of planning B. J. Collins

chief officer of parks department J. C. Kennedy in succession to the late F. Hallows and W. Wilkes

director of M & E services C. A. Belcher

valuer and estates surveyor Kenneth H. Blessley

public health engineer S. H. Dainty

Department of Architecture and Civic Design:

deputy architect Jack Whittle

Thamesmead manager Geoffrey Horsfall

Thamesmead architect J. G. H. D. Cairns

assistant divisional architect D. T. Grove

principal housing architect Kenneth J. Campbell

production team: P. A. Bottomley, N. Engleback, John Knight, R. E. Rigg, J. A. Roberts, G. A. Comrie-Smith,

P. A. Westwood

quantity surveyor H. S. Page in succession to M. F. Rice

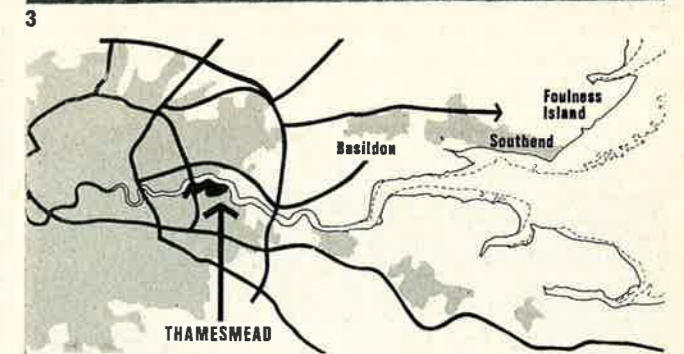
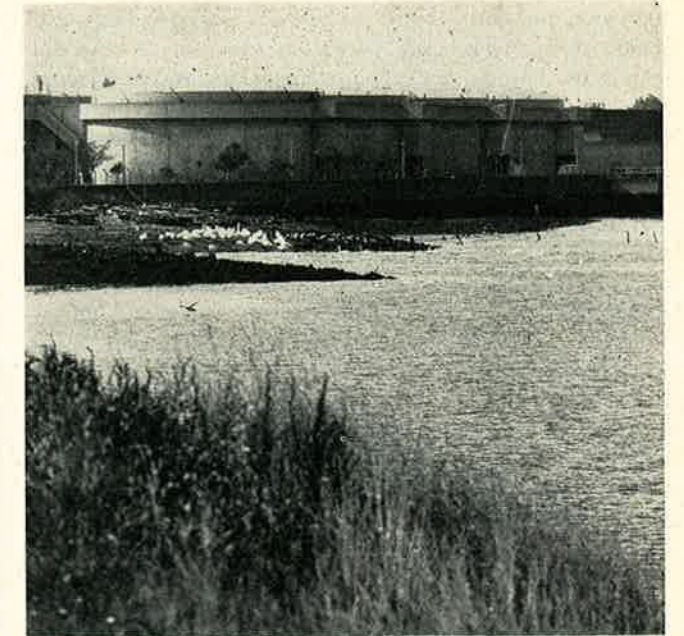
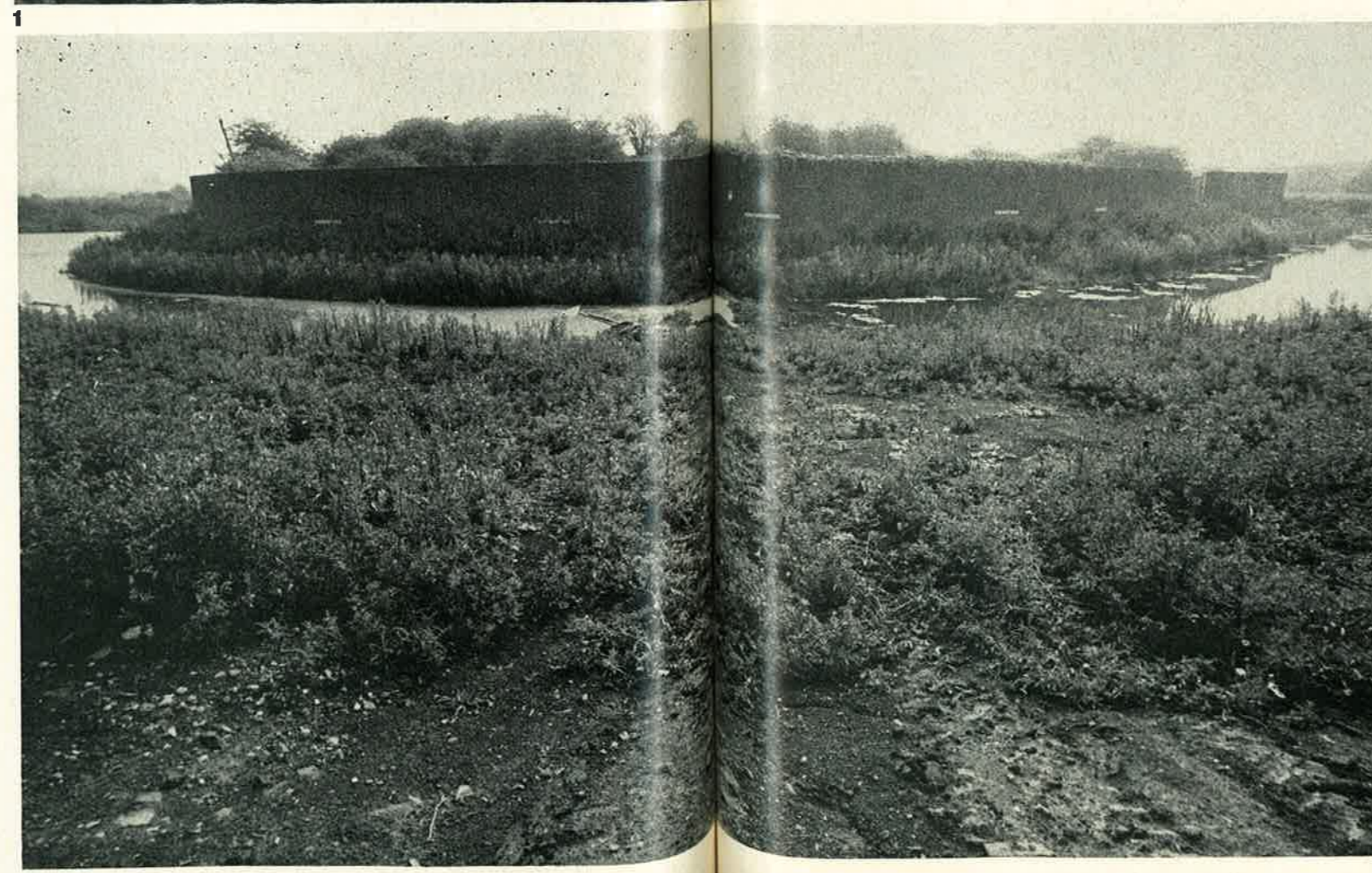
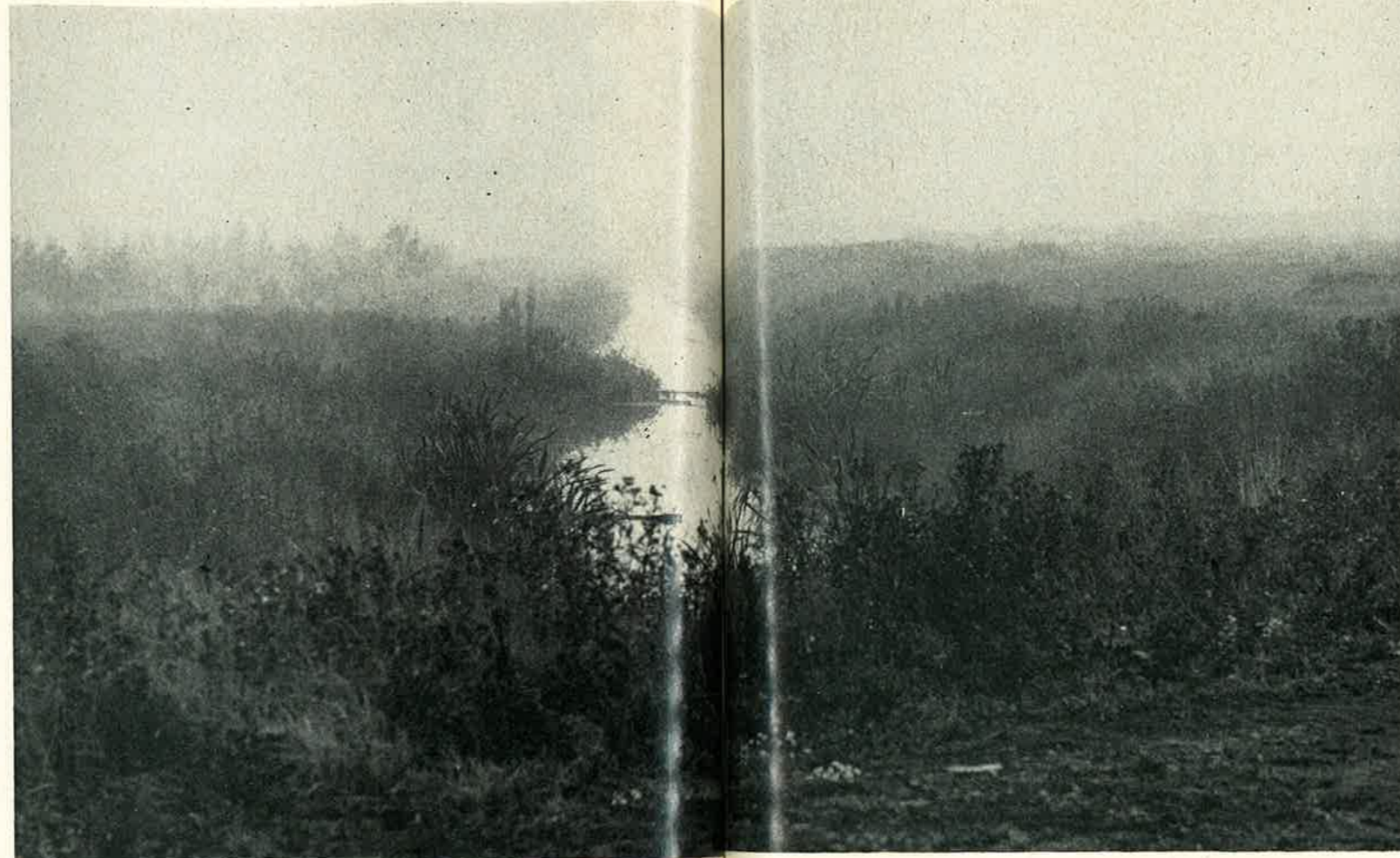
housing engineer J. R. Stanley

ARCHITECTS' ACCOUNT—DEVELOPMENT OF THAMESMEAD MASTER PLAN

Towards the latter part of the 1950s the major comprehensive redevelopment areas created primarily to rebuild the war-damaged East End were nearing completion and the LCC was searching for further sites where large scale housing gain could continue to be made. All surplus or undeveloped land within London was investigated and some of the first to be looked at was already in council ownership.

The reserve land surrounding the Cross Ness sewage treatment works on the Erith Marshes had originally been required for extension of the works. However, their complete re-design and reconstruction between 1950 and 1960 left about half the reserve land available for development. The proximity of the sewage works was, unfortunately, not the only problem attached to this site. In 1953 it had been flooded when the river wall was breached downstream, and the borough of Bexley had imposed a by-law on all its low lying lands adjacent to the river prohibiting the building of any habitable rooms below possible flooding level. Apart from this, ground conditions were bad, as the whole site was marshland with standing water 4ft to 5ft below normal ground level and all was on a 20ft to 25ft bed of peat. Piling would be required for the buildings and for drainage. It was to a considerable extent treeless and featureless apart from the 20ft bank to the north **21** containing two 11ft diameter brick sewers heading for the Cross Ness works **3**. Communications with central London were poor. The North Kent line of British Rail was on the edge of the site to the south but it was already working almost to capacity and this was equally true of the road system. The nearest river crossing was Woolwich Ferry.

A scheme to house 25 000 in a mixture of 31-storey towers and clusters of lower blocks, built on podiums over car parking and servicing areas, was presented to committee in 1963. But it was soon shelved as at this time, following many years of discussion with the Ministry of Defence, the council was starting negotiations for the purchase of surplus land in the Woolwich Arsenal, adjacent and to the north of Erith Marshes. At first it seemed that only the



eastern end of the Arsenal area was to be offered but gradually more sections were added until there were more than 1000 extra acres similar in quality to the Erith site, but with three miles of river frontage **9**. It was now apparent that the council was involved in a development of new town proportions and a team made up of staff from the Planning and Architect's Departments was set up to make an overall master plan.

Among their early decisions were that the density of the development, because of London's great housing shortage, should be up to an average 100 persons per acre overall housing land (30 ppa higher than surrounding zoning); that a job should be provided within the town for every household to ensure that as few people as possible were thrown on to the overloaded communications system into central London; that there should be a bus route within $\frac{1}{4}$ mile of every home; that there should be complete pedestrian-traffic segregation; that as many homes as possible should have views of the river; and that canals and lakes should be used as amenity features serving a dual role as a surface-water drainage system **1, 2**.

1 Thamesmead site: flooded marshland in middle of industrial area

2 Memento of former use: one of several disused ammunition dumps from Woolwich Arsenal, to be preserved as features in new plan

3 Cross Ness sewage treatment works which adjoins east boundary of town

4 Thames estuary and conurbation showing Thamesmead on direct line from central London to Foulness. (Primary road network based on GLC's latest proposals)

Provision for such things as schools, playing fields and public open space were based on national or regional standards, but the decision to create 10 local centres as well as the main town centre was based on research on social and community facilities carried out for the council's previous, but abandoned, new town at Hook in Hampshire. Much experience was brought into the new team by planners and architects who had worked on that scheme 16.

Cumbernauld had a more indirect, but equally strong influence at this time, and the three-dimensional density-structured plan of Thamesmead 10 as well as the multi-level town centre 13 show a similar architecturally-based planning concept.

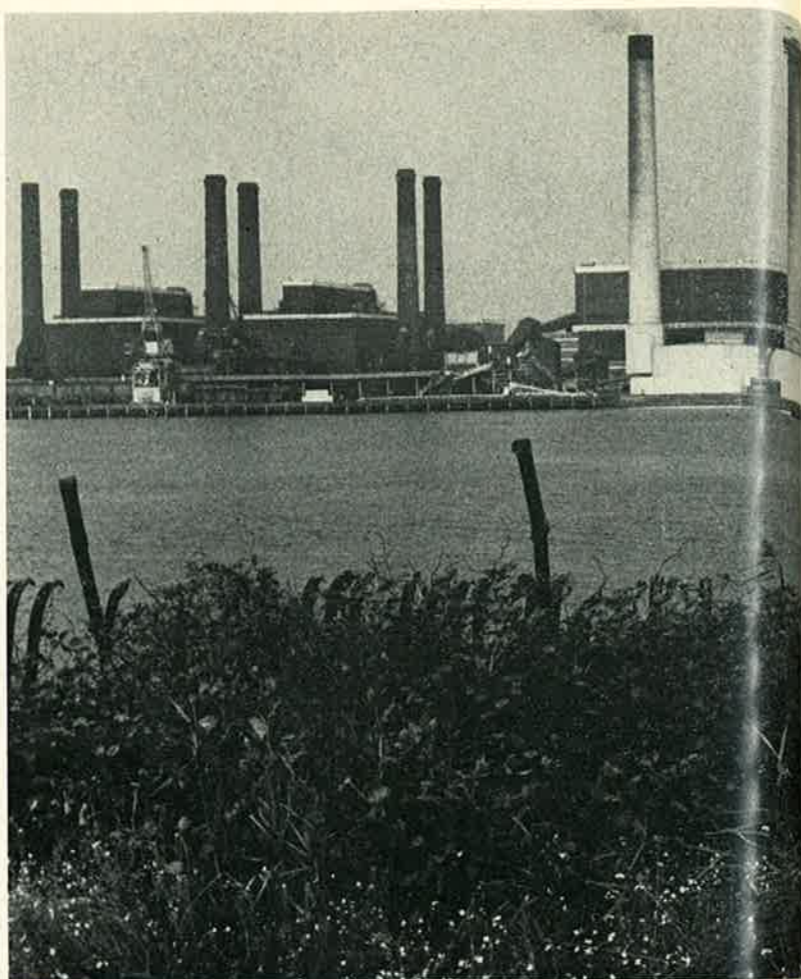
The linear quality of the town as shown in the town model 11 produced and presented at the same time as the final master plan, reflected the then current feeling for social and architectural integration and continuity shown in the Park Hill housing at Sheffield 17 and as a reaction from the isolation of the Corbusian type of development with tall blocks set in areas of open space. It also sited as many homes as possible near the river in blocks which form a barrier to the wind. The strong structure of the town will be apparent from the hills to the south 24 as well as from within the town itself, and will give identity and interest in a featureless landscape.



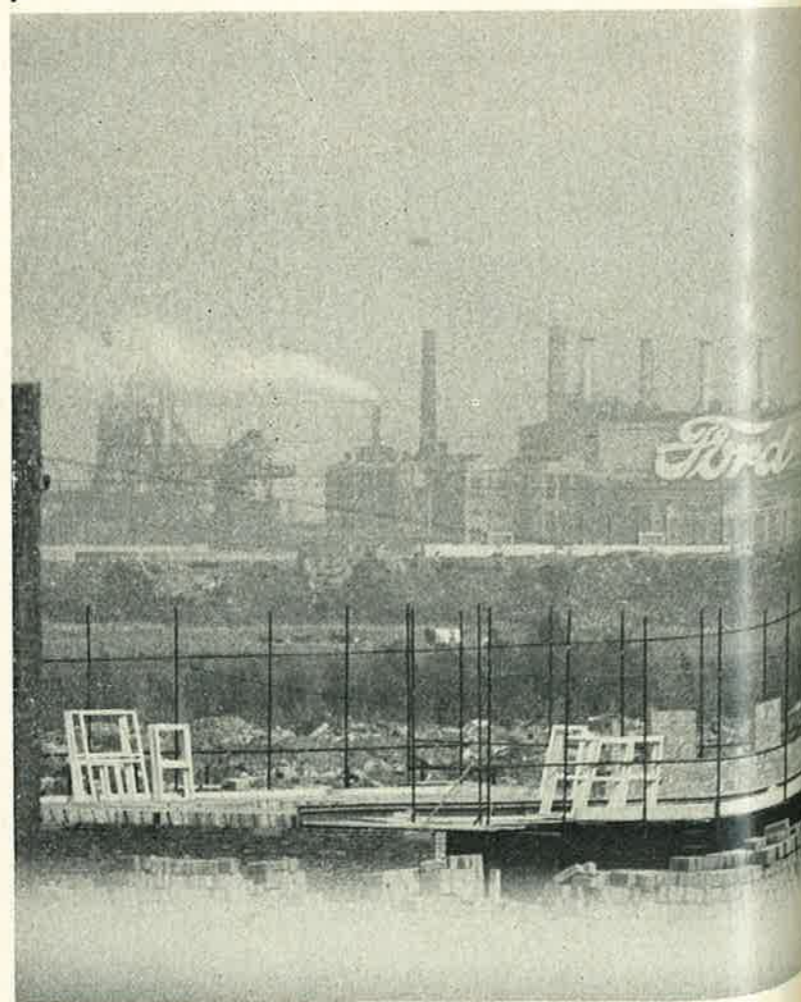
5



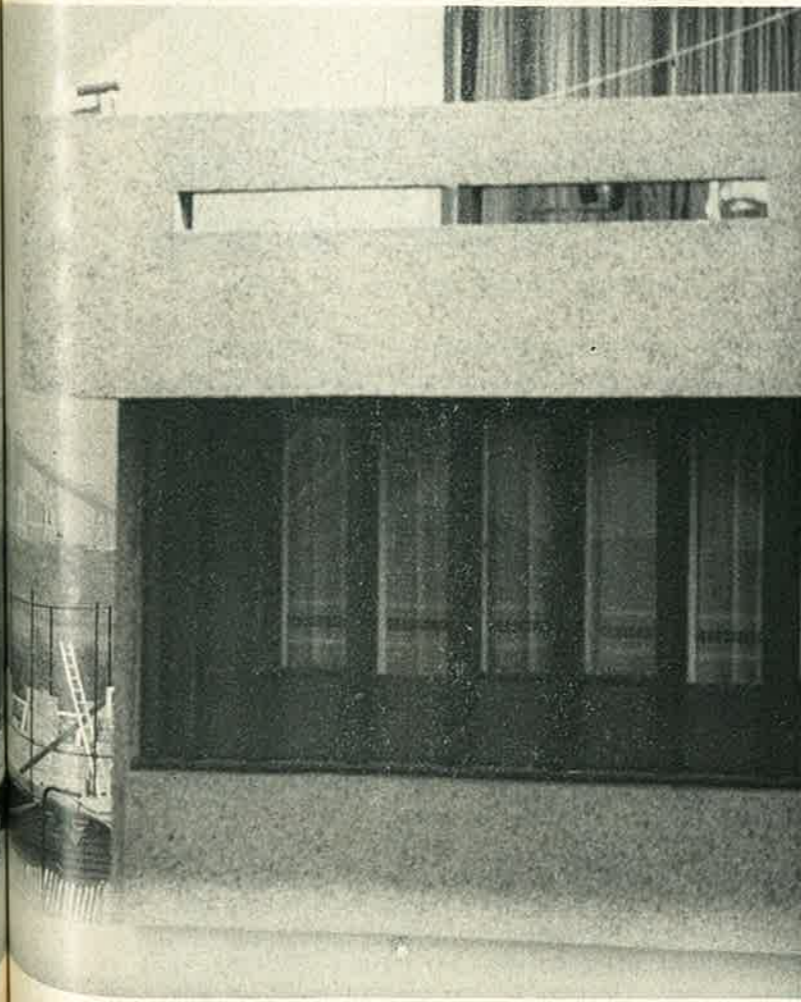
6



7



8



APPRAISAL

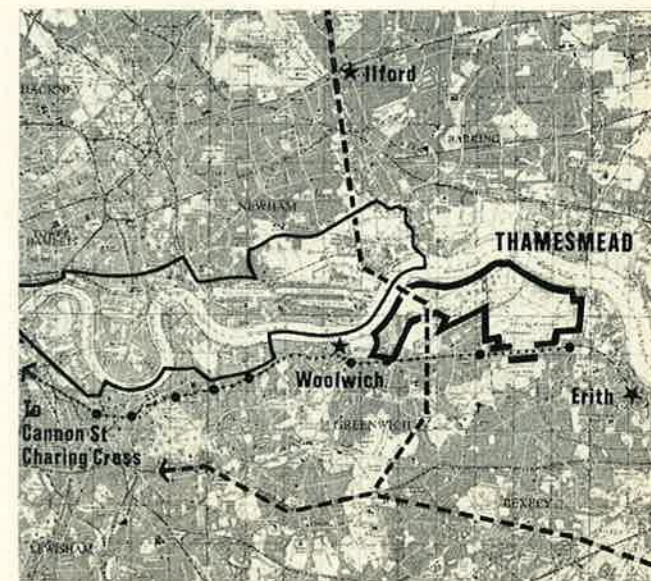
by Richard MacCormac

Superficially, it seems absurd to build a new community at Thamesmead, on 20ft of peat, next to a major sewage works 3 and under an umbrella of pollution from Barking and Belvedere power stations 7 (on the north bank), which is obnoxious enough to prohibit building above 200ft.

Yet, since 1965, when the surplus Royal Arsenal land was bought from the Ministry of Defence, the good sense of the GLC's decision has been confirmed. The choice of wasteland gives Thamesmead the topical virtue of resource conservation unlike its unrealised predecessor Hook, which would have swallowed several thousand acres of agricultural land. Instead of being an isolated community in an unwholesome industrial area, it now looks as though it will become part of a general redevelopment of the river east of the City on a line between London and Foulness 4.

The inflation of the value of building land makes the original price of Thamesmead land seem incredible. At £170 per dwelling, the cost is low enough to offset the

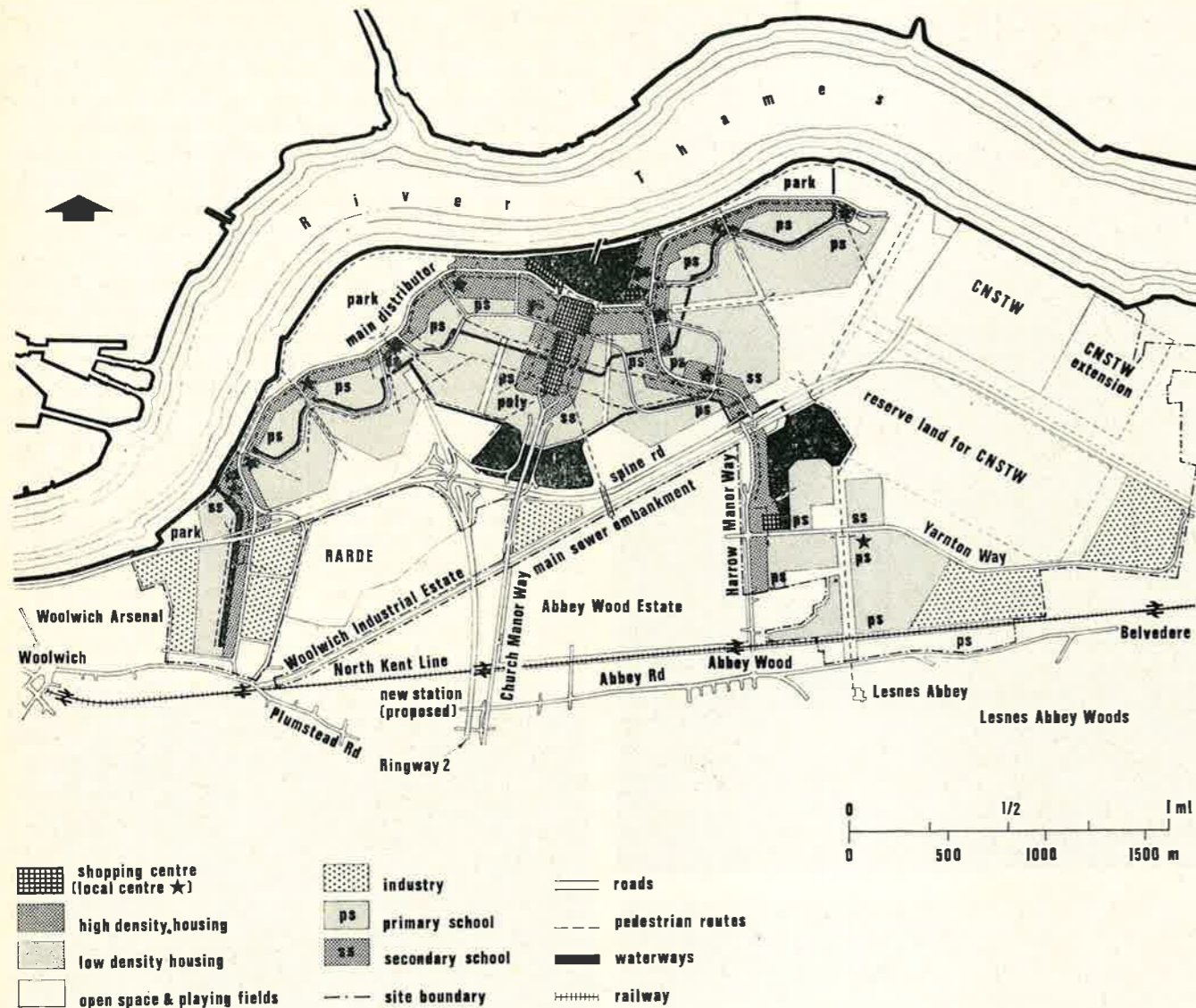
The appraiser is an architect in private practice and lecturer at Cambridge University School of Architecture. He was joint winner of last year's Huddersfield Building Society Award for new ideas in housing



5 Proposed tunnel under Thames will help relieve labour shortage on north bank. Here workers from Thamesmead area must rely on ferry, 6

7 Industrial landscape dominates northern horizon across river: Belvedere and Barking power stations, and 8 Ford factory at Dagenham

9 Thamesmead site in relation to docklands study area, transport link and nearest strategic shopping centres



10

exceptionally high development cost associated with piling buildings, roads and drains, so that the total costs are comparable with those of developing an inner London site.

The context of Thamesmead

Apart from its scale and the daunting technical problems of the site, the distinguishing objective of Thamesmead is that it should be a multi-class community with its own services, employment and amenities rather than a residential dormitory. It follows the social concepts of Hook and sets out to avoid the monolithic one-class society of the huge pre-war estates such as Dagenham.

Yet, unlike the new towns, Thamesmead is part of the existing matrix of south-east London 9. It has to come to terms with the eight lane penetration of Ringway 2 and the six lanes east/west of the Woolwich/Erith road, both of which impose severe acoustic and visual constraints upon the site. Once the position of Ringway 2 was decided the outcome of the bridge versus tunnel argument became crucial to preserving the town's linear form along the river. The east/west road, on the other hand, was accepted on the Thamesmead site rather than further south (as originally planned) because the design team realised that it could be accommodated in a new situation with less injury. Even so, the basic form of the town is fundamentally, and I think adversely, affected by the status of the road.

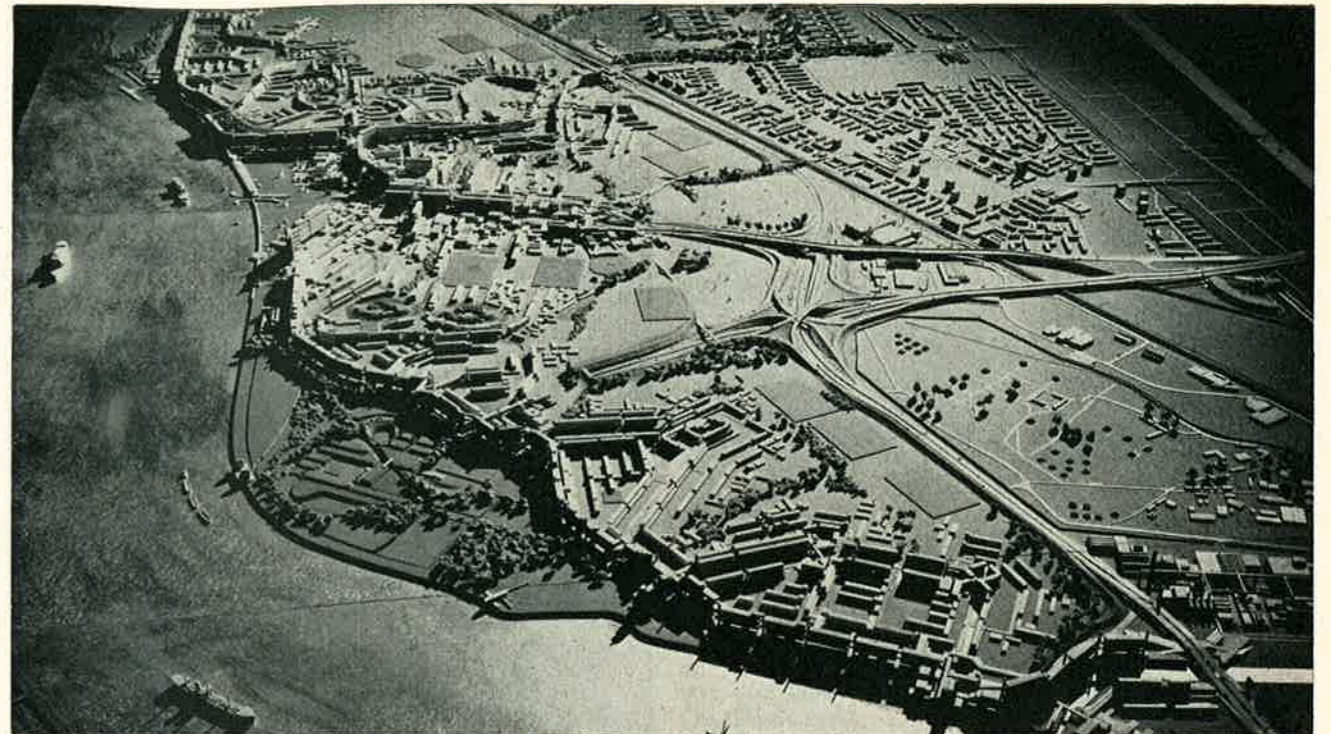
These roads are also Thamesmead's life line. Since the closure of the Woolwich Arsenal in 1965 and the unexpected closure of the AEI factory in 1968, there has been a lack of

skilled employment in the area and a feeling of industrial depression and isolation. Residents of Thamesmead travel far afield to work at present and, if both husband and wife work in central London, this will add an annual fare bill of more than £150 to the already high cost of shopping and rent.

The recent curtailment of the ringway system 4 gives priority to Thamesmead's section and will connect the town with the area north of the river where there is currently labour scarcity 5, 6. The east/west road should similarly open up a hinterland of employment. Conversely these improved connections should encourage the establishment of new industries and offices in the area. It is important that they do so, for British Rail's North Kent line, the only railway connection to central London, is already overcrowded.

Thamesmead's own shopping provision is complicated by the existence of the Woolwich and Erith centres 9, a conflict with whose interests brought about a public inquiry in 1968. The outcome was to restrict the size of the new centre to 200 000 sq ft to be implemented in two phases of 100 000. Although the road system is designed to serve more than twice this area, Thamesmead is restricted, for the time being, to district rather than 'strategic' status.

There is another, different, sense in which Thamesmead is subject to its context. Although the first generation of residents have come from dense substandard housing, the general housing densities in the Woolwich/Erith areas do not go much above 50 ppa. To respond effectively to housing needs, Thamesmead was planned to double this



11



12

density. But ultimately the accommodation it offers will be judged in relation to the surrounding areas of pre-war speculative housing and the GLC's post-war Abbey Wood estate at 70 ppa. In terms of density this remains a predominantly suburban rather than urban area 22.

The master plan

The identity of Thamesmead is therefore ambiguous. As a sudden administrative *tour de force* springing up out of marshland it is distinct; but to the residents who go to the cinema in Woolwich or work in Dagenham 8 it is probably only part of an extensive personal schema of locality.

The evolution of the master plan to some degree reflects this dilemma. The GLC planners' brief to the architects in May 1965 proposed a centre on the north/south axis of Harrow Manor Way, which would have linked with the railway station and a subcentre at Abbey Wood; one of the objectives was the integration of the existing Abbey Wood estate.

In the published report (*Woolwich-Erith: a riverside project* GLC) of March 1966 other criteria have prevailed: 'the need to seize the visual opportunity that the Thames water front offers' has become a priority. In the 1965 draft plan the half-mile wide band of housing along the river is not structured by density, whereas the 1966 published master



13

plan proposes a high-density spine along the front 'giving the new town a firm riverside identity, and creating a scale of development to balance the structures on the north bank' 12. The centre is also located along the river front at the densest part of the spine where shops and communal buildings become part of the river promenade and overlook a yacht station for the Port of London Authority.

One detects two changes of emphasis in the plan, both of which continue to determine the nature of the present development. It is responsive to the particular quality of the site, flatness, water and dramatic scale; and it has become more independent of its context having a completeness of form on the north side of the sewer bank which leaves the first stages and Abbey Wood as appendages 26.

10 Thamesmead master plan in its 1967 form

11 Model of master plan (1967 version) looking east shows dominance of spine along river frontage (park in foreground left required for shipping sightlines). Abbey Wood estate and stages I and II are beyond sewer-bank crossing diagonally in background

12 Vision of an urban landscape (from 1966 Woolwich-Erith report). Highest density concentrated along river

13 Part of model from south showing central area, marina and ringway 2 entering tunnel

The subsequent plan **10** remains much the same except that the centre has reverted to an axial form **13** so that the spine should shelter it from the severe winds which blow up the river; and the system of one-way distributor roads looping round the environmental areas has been transformed into a district distributor along the north edge of town making half loops through the middle of the environmental areas with culs-de-sac off them. Pedestrian routes and local roads converge in 'crows feet' at the junctions between environmental areas to create areas of high activity, for the location of pubs, shops, offices and bus stops, in association with the high-density housing spine. In contrast primary schools are associated with low-density housing and amenity areas for recreation. Playing fields and public open space buffer the low-density fringe from the east/west road.

Clearly the most important concept in the Thamesmead plan is this density structure and the most critical, the spine building **18** which forms the skeleton of the town. The arguments in favour are elaborate and interlocking, and need to be scrutinised one by one.

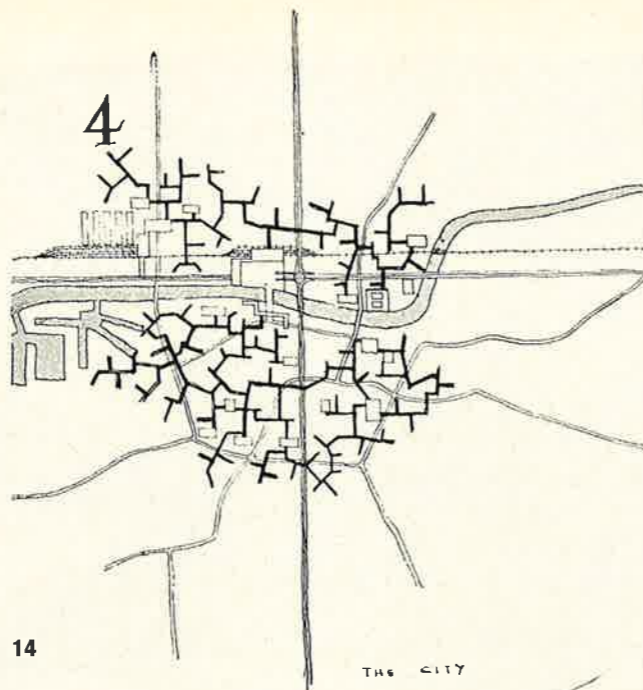
The visible form of the town

Already stages I and II dramatically illustrate the visual intentions of the plan. In the otherwise flat landscape, the spine buildings progress northward like trains towards the future centre of the town **28**. In Kevin Lynch's terms (in *Image of the city*) they are an artificial topography which identifies the places of highest activity, the vehicular and pedestrian routes to the centre and the environmental areas between them **19**. They enable the whole scale of the town to be understood from the open space at the south edge to the hard protective definition by the river. This is impressive and must overcome the kind of monotony which one experiences in large, dense, low-rise schemes such as Albertslund **29**. But a difficult question of values becomes apparent. At what cost and what sacrifice to residential amenity has a grand visual idea prevailed? Would it have been possible, with a low-rise scheme, to have achieved a structure through changes in the scale of open space, like the 18th century use of parks, squares, streets and mews? The architects think not, principally because their open space resource is largely allocated to noise protection. They also feel that the high buildings are needed for the town to hold its own against its neighbours, the power stations. This is true in a grand conceptual sense, but perceptually a row of apple trees 30 feet from a ground floor window could obscure the horizon.

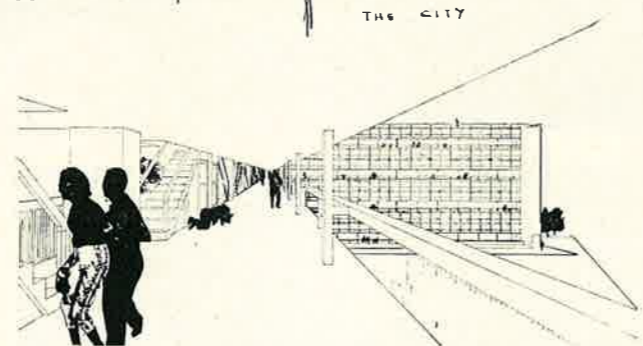
Spine buildings and the road system

The district distributor road along the north edge of the site will carry between 500 and 2000 vehicles an hour and the spine buildings are intended to protect the environmental areas from traffic noise **20**. Although the chosen hierarchy of roads may be an inherently good one it is also clearly the result of the density structure preferred for visual reasons. Without this structure the town could have been served by a more even mesh of less loaded and noisy distributors. One objection would be more frequent severance of environmental areas. But in fact, although the development plan seems to resemble a large Radburn diagram, the local distributors do penetrate residential areas. If the highway engineers have their way and apply their standards, the severance will be considerable in any case.

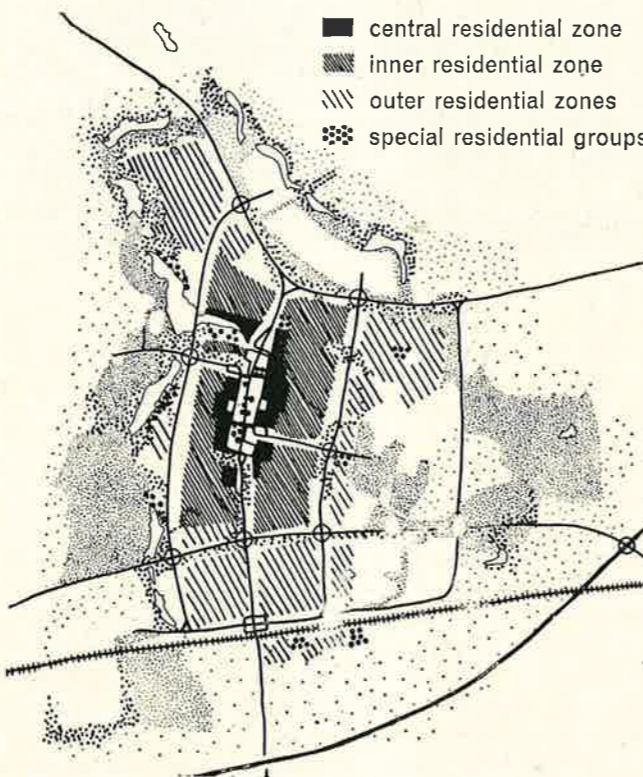
The use of medium-rise buildings as high-density acoustic barriers is also inherently difficult. To be effective they need to be single aspect; the greater frontage halves their density and increases cost. In stages I and II



14



15



16

14 Peter Smithson's first cluster city diagram (from Team 10 primer by permission of Architectural Design)

15 A & P Smithson's drawing of a housing layout from Team 10 Primer

16 Diagrammatic plan of Hook new town (1961) shows build-up of density towards linear centre



17

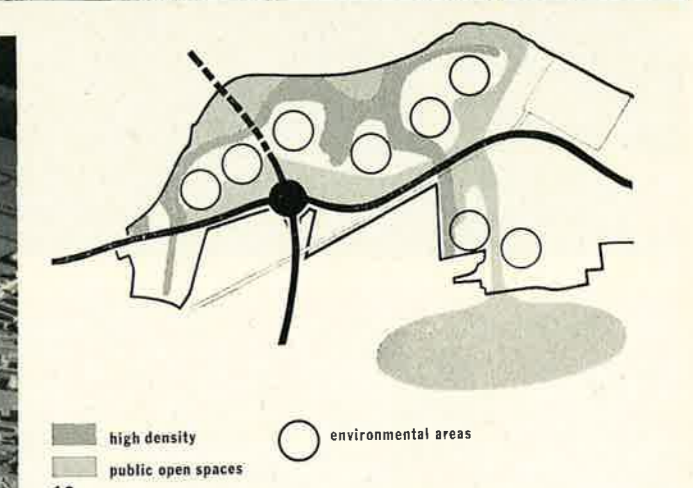
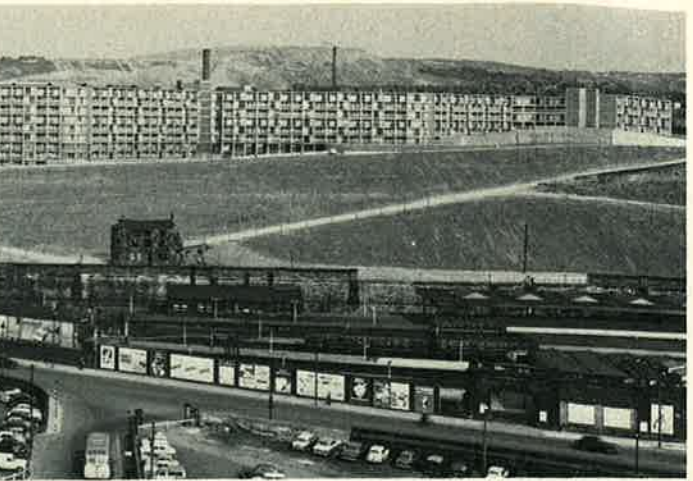


18

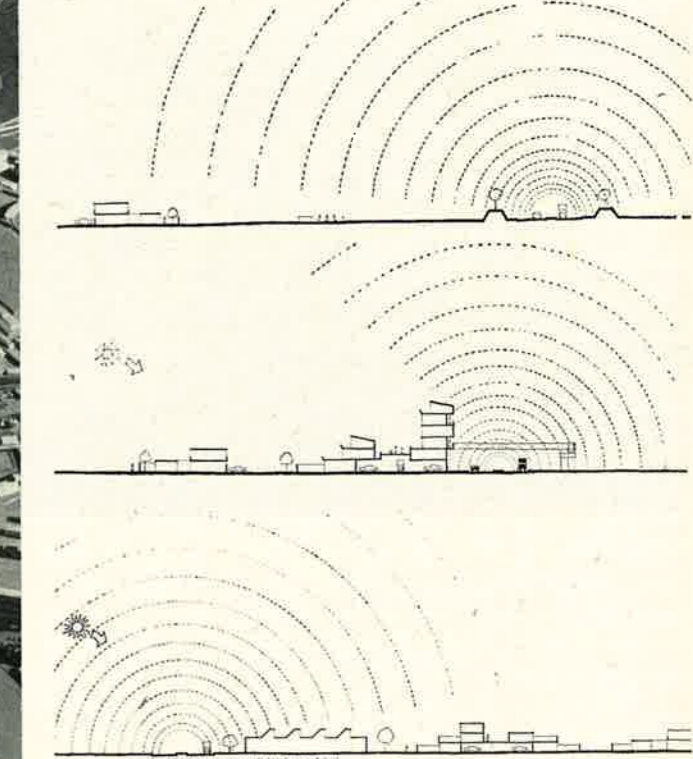
17 Park Hill, Sheffield. Its linear form and 'street decks' strongly influenced Thamesmead's designers

18 Part of model from north-west showing strong linear connection intended between first stages and centre

19 Town structure diagram shows high density 'skeleton' and open space system used as acoustic buffer to lower density areas



19

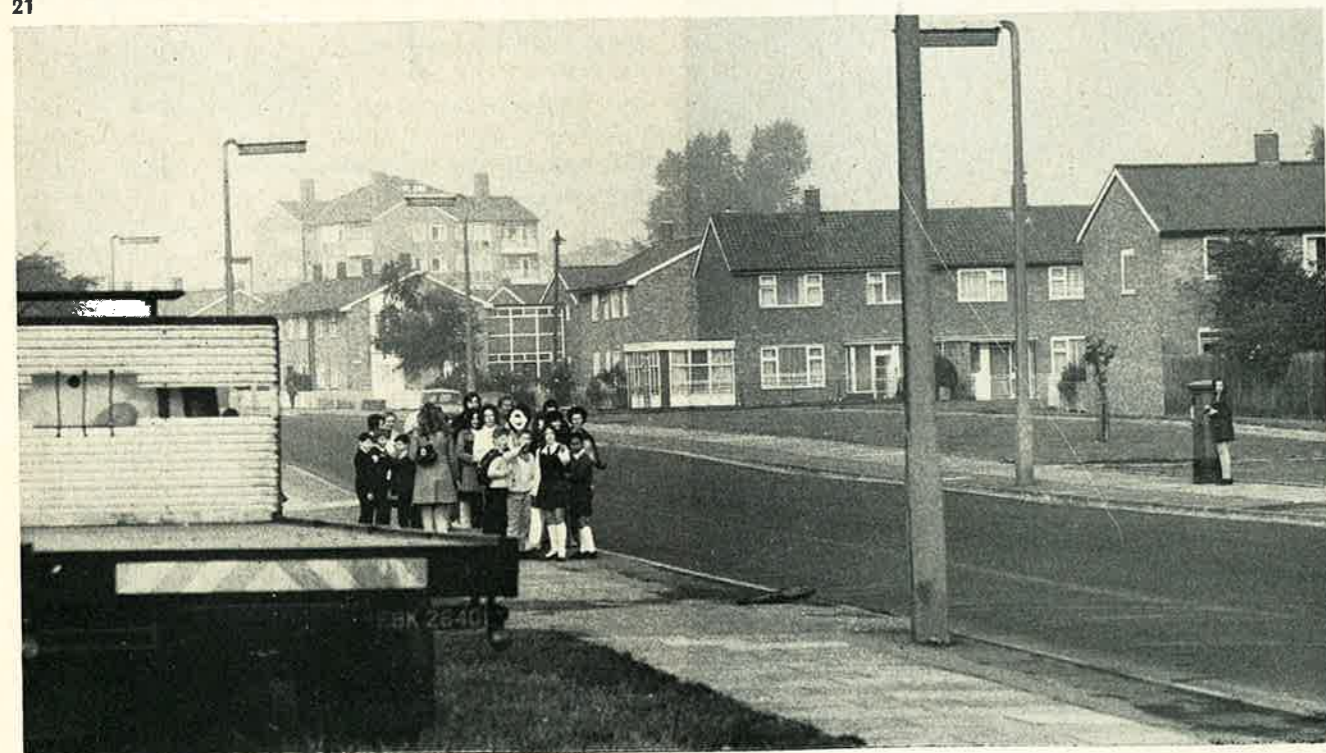


20

20 Methods of traffic noise reduction: top (for spine road), earth banks and 300ft strip of playing fields; middle (for distributor), continuous single-aspect linear housing with southerly orientation; bottom, industrial barrier where road is located to south (from 1966 report)



21



22

distributor roads do not generate much noise and dual aspect buildings are probably satisfactory. In stage III the yardstick has determined that part of the spine building is dual aspect 27. The consequence is the opposite of the intention; instead of protecting dwellings from noise, the spine building exposes the maximum proportion of the population in a dense strip.

The deck system

A number of factors have contributed to the idea of the deck system contained in the spine buildings. In the first place the old by-laws of Bexley prescribed that no habitable room should be below the level of 8ft 6in above Newlyn datum, which affected the design of stages I and II. This constraint no longer applies now that a decision on the upstream Thames barrier has been made and river wall

defences are to be built. The idea was sustained as an obvious device for vehicular/pedestrian segregation and as a way of getting over the sewer barrier 21 to the north. By putting cars underneath, dwellings in the spine building open off a narrow paved street and face out onto private balconies. The deck is made into an almost continuous upper ground plane which in stage I runs along the terrace houses as well. Finally, what sustained the deck in a physical sense was probably the belief that, at this density, deck access was necessary anyway and that it should be a continuous integrated system instead of a series of isolated galleries serving individual blocks.

As important as these physical factors were the social qualities which the architects believed could be effected by building form. The Woolwich-Erith report speaks of 'linking the community by high-density spines of dwellings'



23



24

which 'will give the town a basic skeleton around which the people will live' and concludes that this approach will 'bring into being a new environment and life . . . of considerable urban merit'.

Ideas of this kind were most coherently expressed by the Smithsons proposals for deck housing 15 and the cluster city 14 in the early 1950s which the *Team 10 primer* exposed to a wide audience in 1962. Their argument rejected the arbitrary social subdivisions of slab and tower blocks and sought forms of physical organisation, equivalent to street and district, which would really represent the new scales of association in modern society.

For sociologists the defect of this approach to urbanism is the same as that of the neighbourhood theories it set out to replace. It equates community with physical form whereas people increasingly inhabit a non-place community,

identified by patterns of consumption, careers and loose social networks related to work colleagues and recreation rather than district.

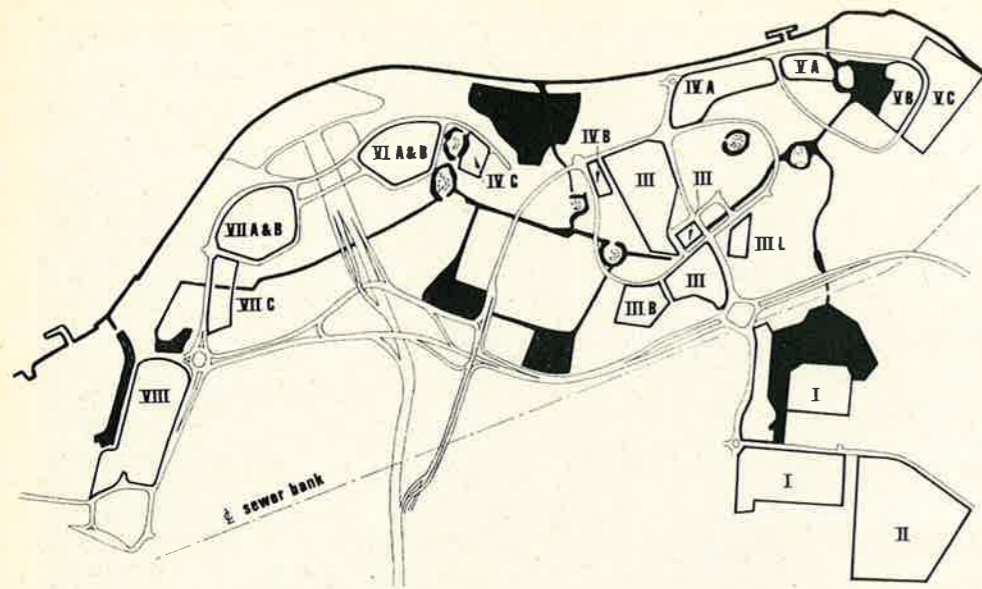
There is evidence, among community workers, that the deck system succeeds as a medium for renewing and perhaps making acquaintances, principally for women and children,

21 Sewer bank—the great divide which will always separate first stages and Abbey Wood estate (left) from rest of town. In background, GLC's Balency factory

22 Abbey Wood estate. Thamesmead is part of suburbia and suffers its poor communications

23 Prospect from suburbia—across Harrow Manor Way to stage I linear block

24 Image of a city in a suburban setting: view northward from slopes of Lesnes Abbey



Programme for stages

I complete
II for completion autumn 1973
III for completion mid-1975
VIII start mid-1974

IIIB and I start 1976
IVa start 1976
Va start 1977
Vb start 1978
VIc start 1978

IV b and c start 1979
VII a and b start 1979
Vc start 1980
VI a and b start 1980

25

for men have less reason for using it. But it is important to realise that this is a function of the route being limited, rather than raised, and could equally well occur on the ground.

Intensity of use depends on the facilities to which the route offers access and on its continuity. The architects have been thwarted; in stage I the brewer wanted the pub on the road not the deck; Bexley insisted upon a separate primary school associated with its playing fields; the old people's clubroom is separate; and the youth club has joined the school. Unfortunately, the vision of a village street in the air, alive with corner shops, occasional small industries, nursery schools and so on, has not been realised.

More serious is the difficulty of achieving continuity. Even within stage I the deck system is broken by Yarnton Way 30 and one detects an inherent problem in combining the spine building with the road layout. In the master plan the spine building is usually shown as a continuous band progressing towards the centre, but in its detailed working out the highway requirements can explode and offset the connections. Stages I and III are separated by the junction between the Woolwich/Erith road and Harrow Manor Way 28, and the connection between the two parts of stage III coincides with a local distributor junction.

Within stage III the yardstick has had its emasculating effect and the main pedestrian deck fails to cross the access roads which penetrate the spine 27. This seems a disaster; either the deck system should be sustained as a convenient route or the principle should be abandoned.

The pedestrian system through open space

An alternative to the deck is a system of paths which will pass through the low-density housing areas and public open spaces and along the canals. For some of the residents in the lower-density areas, this will be a more direct route to the centre now that it is clustered on a north/south axis rather than arranged along the river. The architects have described what they hope will happen on these routes: 'stopping to rest; looking at surroundings, river, sunset; watching children at play'. It promises to be delightful and the pleasures are already appreciable at stage I where the lake and exceptional landscaping make the kind of place

where it is good to be on a Sunday afternoon in summer 31.

Density and building form

The planned density for Thamesmead's housing was originally 100 ppa with a proportion of 65 per cent public housing to 35 per cent private giving a total of 60 000 people on 600 acres of housing land.

The Thamesmead reappraisal, published by the GLC earlier this year, revealed that private developers would be unlikely to build at a density higher than 15 houses per acre and that the occupancy rate for private houses was much lower than the one person per habitable room assumed for public housing. Thirty-five per cent of private housing will now take up 50 per cent of the land and bring down the total population to below 50 000. With public housing remaining at 100 ppa there will be rather obvious distinctions between the private and public sector—an urban environment for the workers with the majority in flats and maisonettes and suburbia for the owner occupiers.

It is worth briefly considering certain ideas about building form which could help blur these distinctions. The density of 100 ppa is an interesting one, being about the maximum which allows terraces with the suburban amenities of private gardens, integral garaging and a proportion of public open space. The public housing at Thamesmead could be the same kind as that offered in the private market even though the frontages would be less.

Another Thamesmead statistic which is relevant to the pattern of land use, though less conclusive, is the ratio of residential land to open space. The combined acreage of recreational and educational land to open space in the master plan, before reappraisal, was about 500, not far short of the area of housing itself. What is interesting about this, as Sir Leslie Martin has demonstrated*, is that as the proportion of open space increases in relation to housing, the housing form can be less constrained without loss of density. For example housing and school land are usually arranged separately, but if the housing is converted into a ribbon around the school 32 and the school playing fields are dual use, views are opened up and private gardens have

*Education without walls. RIBA Journal, 1968, August, p356



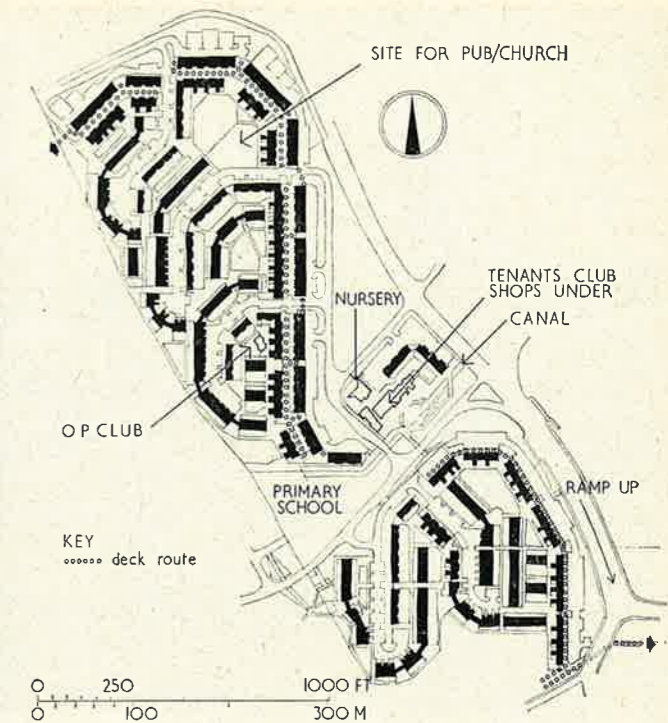
26



28



29



27



30

25 Latest staging plan for local authority housing. Compare with 10 for modifications to road and canal systems.

26 Aerial view (1971) from south-west, showing stages I and II (under construction) with linear park between: suburbia in foreground, sewage works in background

27 Layout of stage III. Note that while the 'spine' still exists, its form has been emasculated by yardstick restrictions, and that the raised deck is no longer continuous

28 'The spine buildings progress northward like trains towards the future centre'

29 Albertslund housing scheme, Denmark (architects V. Moeller-Jensen, T. Arnfred, M. J. Pedersen and J. O. Soerensen)

30 Yarnton way divides stage I in two parts. Note how much visible structure is devoted to pedestrian movement



31

access into a park. A further development of this argument, which needs investigation, is that because of the large area of recreational land adjacent, it may no longer be necessary to provide public open space within the residential area. With little loss of density private plot sizes can be increased by absorbing a greater proportion of the residential band into private ownership 33. The argument advanced by the GLC against using recreational land to disperse housing is that much of the land is already allocated as an acoustic buffer along the spine road. This land would be freed if the insulation were achieved instead by an earth embankment. Studies of the kind illustrated suggest an environment with a less dramatic image than Thamesmead which could be entirely in three-storey housing at 12ft frontage or 75 per cent at 16ft frontage. The GLC have argued that such an approach would be 'oppressive' in the flat landscape of Thamesmead. This assumes that the physical image has greater significance than the amenity which terrace houses and gardens gain over flats and maisonettes, and the leveling of social distinctions which a multi-class low-rise scheme implies. Anyway, Amsterdam is a good place and the ingredients are basically the same.

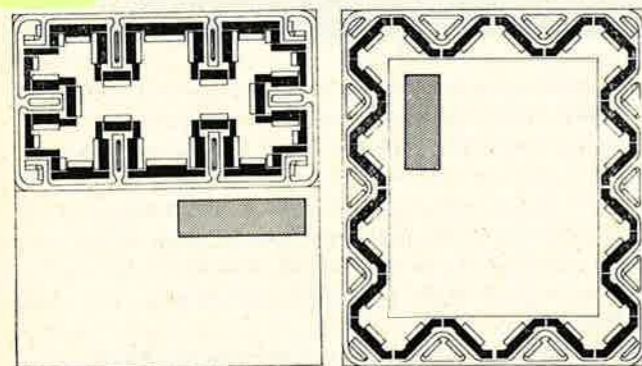
Thamesmead belongs to the period of Willmott and Young's *Family and kinship in East London*, Jane Jacob's *The death*

and life of great American cities and Roger Mayne's photography of the East End. It represents a reaction by architects against the middle-class values of suburbia and the feeble aesthetics of the mark 1 New Towns in favour of a bold act of communal architecture which conceives the town as a building and preserves the values of street life. The intention is noble and the result in stage 1, spared the discipline of the yardstick, is spectacular and highly accomplished 35 if the premises are accepted. But, with the easy wisdom of hindsight, it is difficult not to feel that something altogether more modest and private might have been achieved, appropriate to a potentially suburban situation, without betraying social and aesthetic ideals. The master plan represents an image of a high-density town rather than a strategy, and this commitment is becoming increasingly difficult to sustain as it is assaulted by the yardstick, changing attitudes about community and new facts about housing form. The plan also assumes the public authority distanced from the user in order to speculate about his needs and engineer his social environment. Over the next decade this situation must change as the paternalism of local authorities is challenged by tenants associations and co-operatives articulate about their own values.

31 A pleasant place to be on a summer afternoon
32a Diagram of three-storey housing at 100 ppa laid out adjacent to school (both sites 17 acres); b Still the same densities and acreages, but housing arranged as ribbon around school playing fields (R. MacCormac)
33 With a larger area of recreational land adjacent, individual plot sizes as a may be increased to take in all communal housing land b with little loss of density
34, 35 Not 'before' and 'after', but a contrast of images. Should perhaps Thamesmead's fall somewhere between the two?

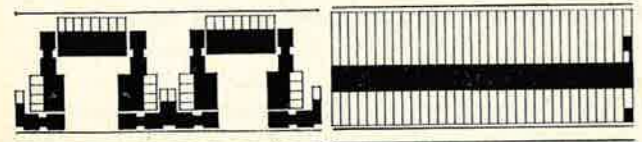
PHOTOGRAPHS

All photographs by Tim Street-Porter except:
11, 13, 18, 26, 31 by GLC photographic unit, Department of Architecture and Civic Design
17 by Arthur Winter
29 by courtesy of the Royal Danish Ministry for Foreign Affairs



32a

b

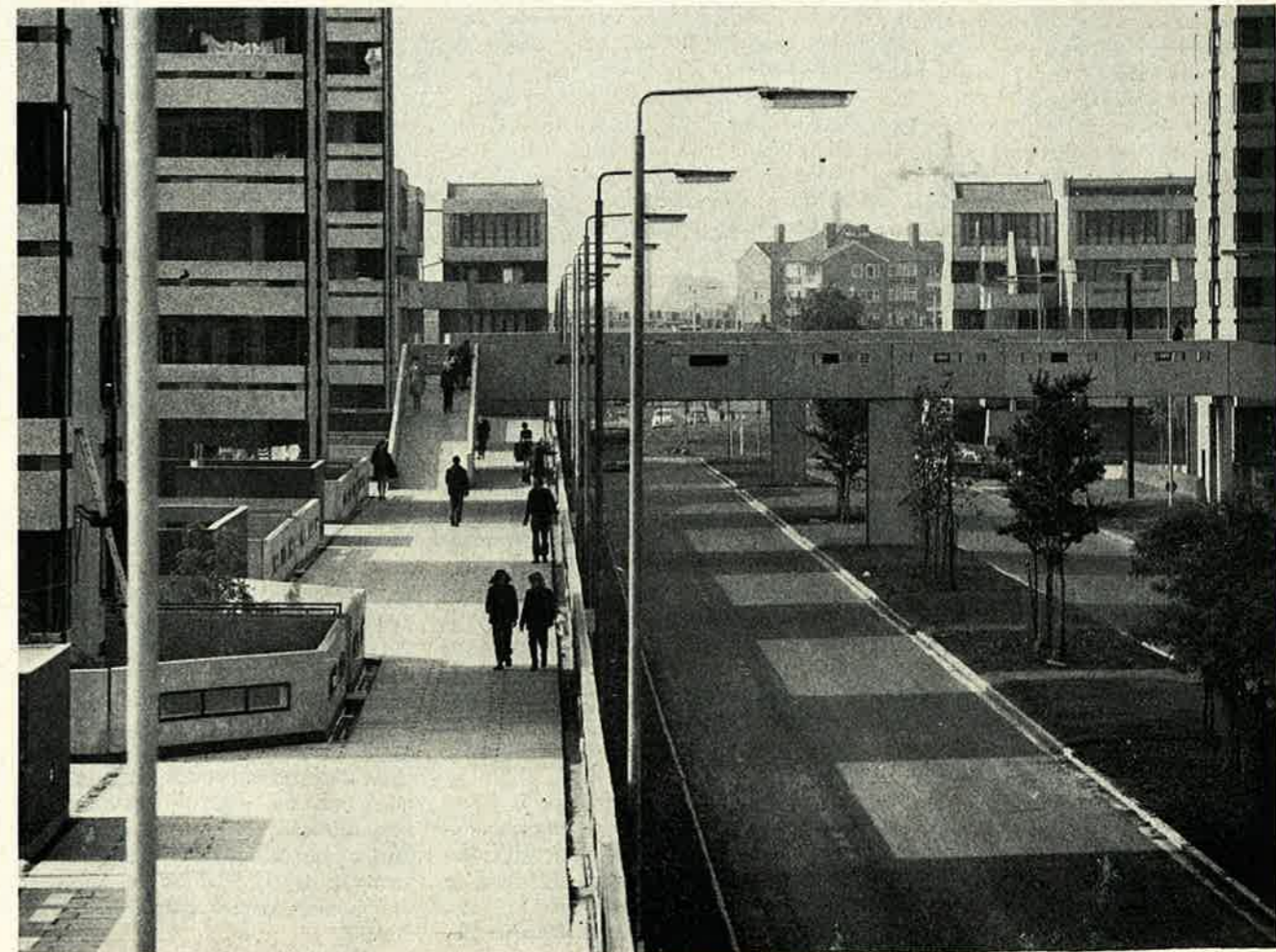


33a

b



34



35



**The Architects'
Journal
18 October 1972
15p**

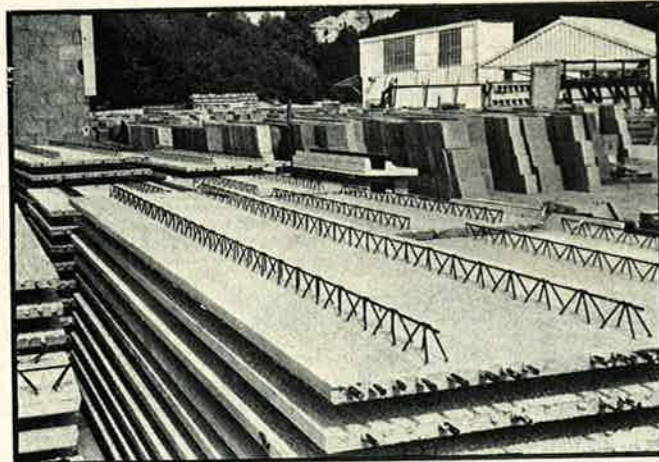
**Prospects for
Whitehall**

**Thamesmead
part two**

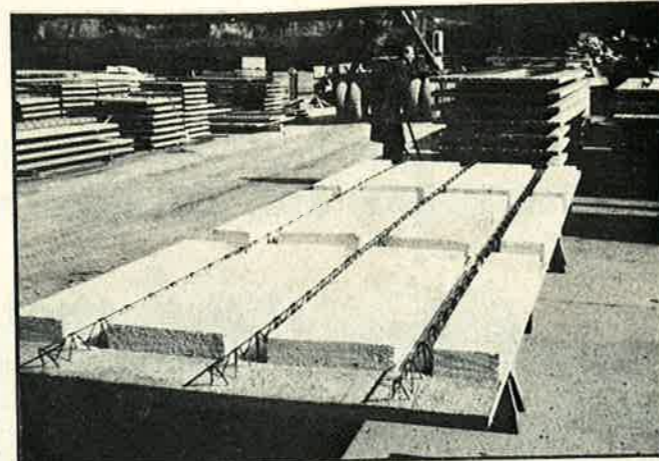
**Refuse disposal:
latest research**

**AJ Handbook of
Building
structure
Section 5:
Structural
material:
reinforced
concrete**

WHICH FLOOR WILL YOU CHOOSE ?



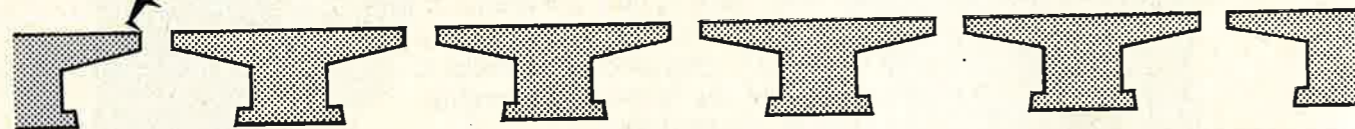
WIDE SLAB. Panels 50mm. thick and up to 2m.40 wide for shuttering poured in situ floors. Good soffit for minimum finishes. Structurally conventional. Tensile and distribution reinforcement included in units.



WIDE SLAB + MONSANTO VOIDFORM. Expanded polystyrene reduces slab self-weight while retaining Wide Slab erection speed and soffit advantages.

The complete range of Omnia floors together with design and estimating services is available from:

THE ATLAS STONE CO. LTD. FLOORING DEPT.
57 Victoria Street. London. S.W.1. Telephone 01-799 2541



A NATIONAL NETWORK OF LICENSED MANUFACTURERS



OMNIA

25/35 City Road London EC1Y 1AH • 01-606 2272 • Telex 888657 • 40 Alderley Road • Wilmslow • Cheshire SK9 1NY • Wilmslow 29571

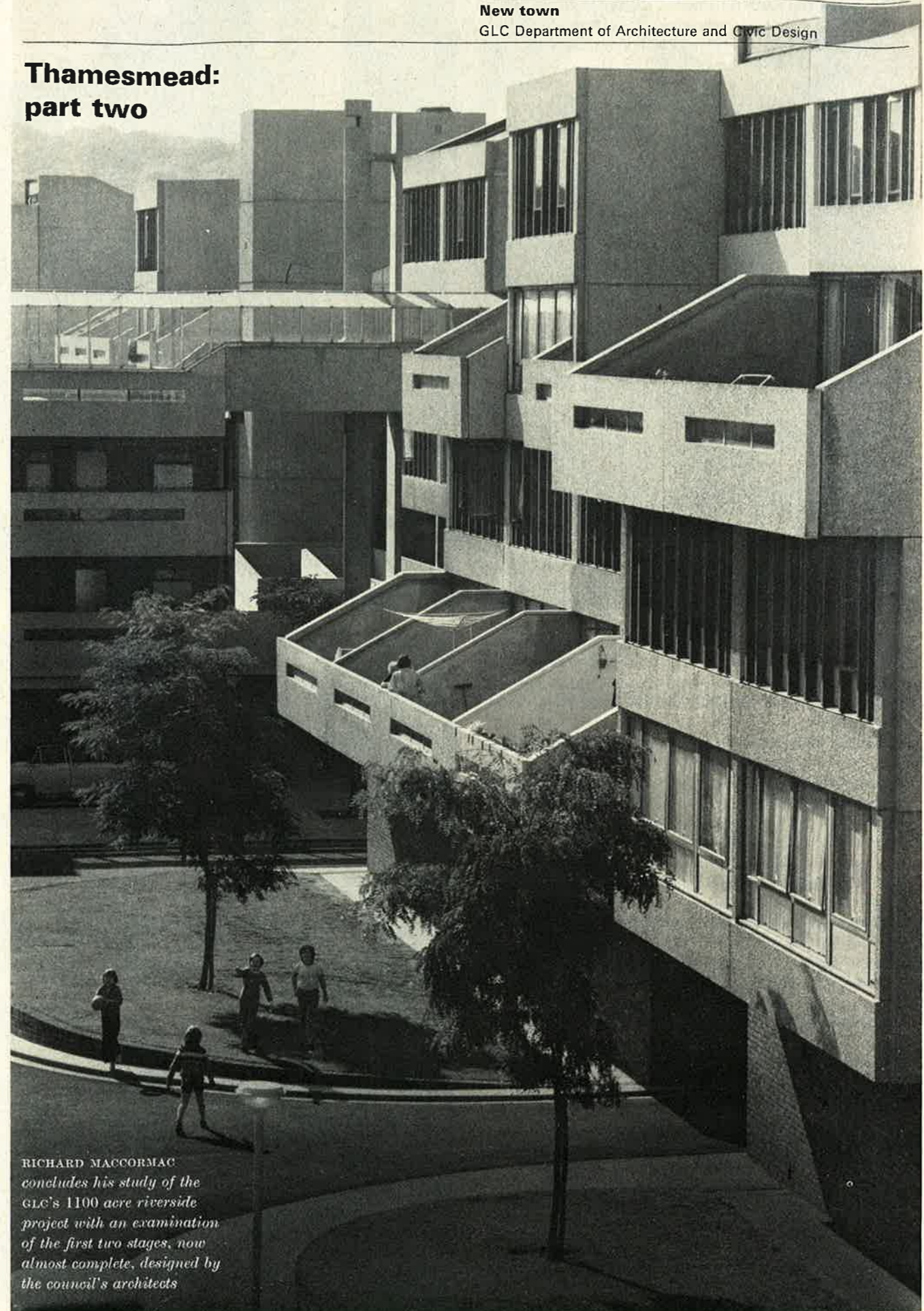
For additional information quickly—use Yellow Inquiry Form.

Building illustrated

CI/SfB 054

New town
GLC Department of Architecture and Civic Design

Thamesmead: part two



RICHARD MACCORMAC concludes his study of the GLC's 1100 acre riverside project with an examination of the first two stages, now almost complete, designed by the council's architects

ARCHITECT'S ACCOUNT STAGES I AND II

The detailed design for stages I and II was, to a large extent, developed at the same time as the master plan and implements the master plan principles of pedestrian/vehicular segregation **A**. Upper level pedestrian routes, with their system of pedestrian bridges, follow the major traffic routes. Low-rise housing areas are based on a system of ground level pedestrian circulation, uninterrupted by vehicular traffic. The linear block running alongside Harrow Manor Way **4** (the future principal traffic route), though no different in terms of population density from other parts of the site, nevertheless forms a visual beginning of the system of high density, high-rise spines envisaged in the master plan. The close integration of housing with green spaces and water **6, 7** will certainly be echoed in the later stages of the development.

The gross site areas of stages I and II are 85 and 127 acres, with respectively 50 and 41 acres available for housing. This, at a density of approximately 100 ppa, produced 1490 dwellings in stage I and 1251 dwellings in stage II.

The client required the maximum number of family dwellings to be designed as individual houses with gardens, and in both stages well over a third of the dwellings are provided in that form. These are primarily four- and five-person houses **O** with a smaller number designed for six persons **P**. There are also some four and five-person maisonettes at first and third-floor levels of the linear block **C-K, L-N** and in those the absence of a garden is to some extent compensated by a very generous balcony-terrace adjoining the living room.

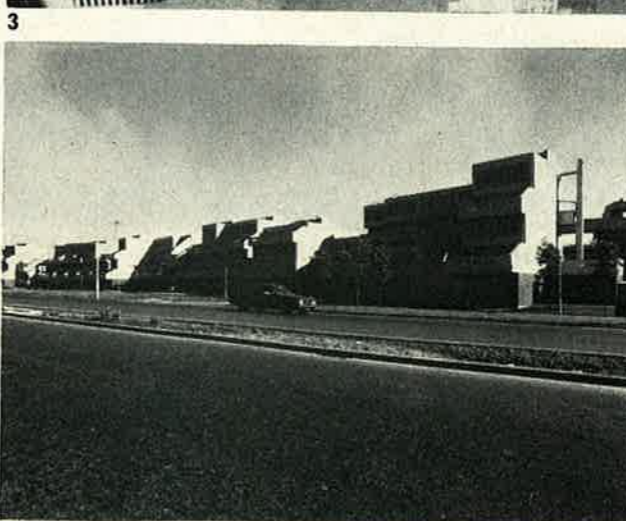
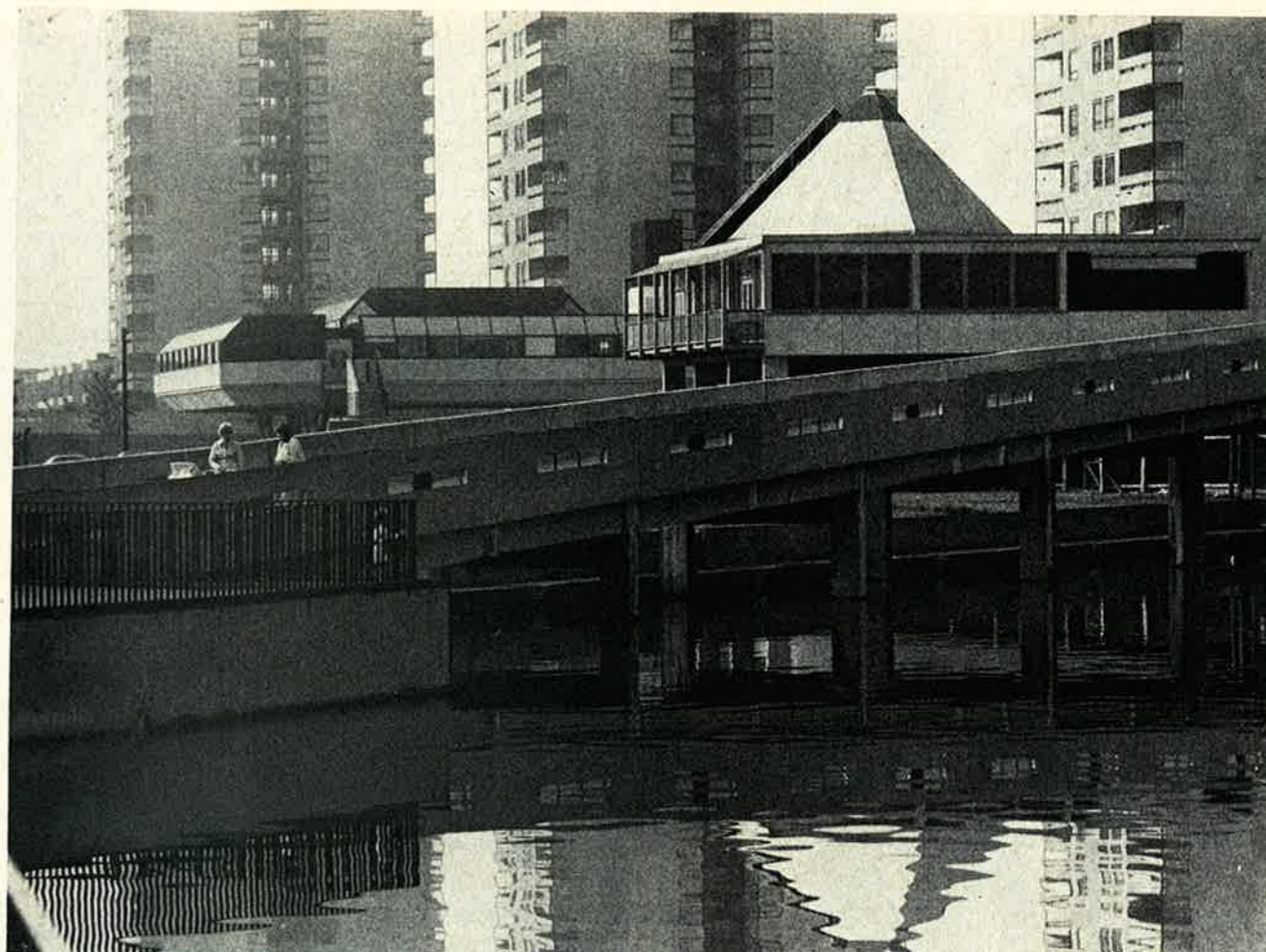
There are some three-person flats, designed for old people, accessible from the first-floor level pedestrian deck. These are in addition to two blocks of one- and two-person flats for old people linked to the linear block and to its pedestrian deck **28**. The aim here was to integrate (as much as possible) the older inhabitants with the rest of the community without exposing them to the noise and other forms of nuisance so often generated by children from larger family dwelling units.

Finally, small dwellings for two or three people are located in the 13-storey point blocks **B**, 12 of which have been constructed in stage I and a further 9 in stage II. The client required these small dwellings to be sited away from larger family units. At this density it was considered that they would be best situated in high-rise point blocks.

The distribution of various sizes of dwellings in different types of blocks is (with only minor modifications) the same in both stages, although in stage II both the layout and the buildings have been somewhat simplified.

The local by-law in force when the scheme was being designed required that there should be no habitable rooms at ground level. As a result the whole scheme was raised off the ground, the ground floor being used only for garages, tenants' stores, services and, in the case of three-storey houses, for access to dwellings. This particular by-law requirement, while obviously increasing the costs, provided an opportunity for hiding the garages, stores etc under the buildings and made the principle of upper level pedestrian circulation easier to implement.

Although stage I is located immediately next to existing housing areas with existing shopping and community facilities, it was considered essential to the early success of the scheme to ensure that these facilities are available within the development as soon as possible after the first tenants have arrived. A local centre in stage I now contains 10 shops, a bank, a police office, and a rent office as well as a specially designed medical centre and a tenants' club-room. A smaller local centre in stage II contains tenants'



and old people's clubrooms, a rent office and a shop.

Further community facilities either under construction or planned are a branch library and meeting room, two public houses, a building for pre-school play groups and junior youth, three churches with attached community rooms, a youth centre in the secondary school, a water recreation area for children, public lavatories, boat storage for school sailing classes, a lakeside restaurant, boatstore etc. The surrounding public open space also provides sports pitches, adventure playground and one-o'clock clubs.

In addition to the amenity open spaces immediately next to the housing and containing a number of small play areas for toddlers and juniors, a public open space link **18** has been created between stages I and II joining the woodland of Lesnes Abbey with the first stages of the development, the lake and the whole future system of public open spaces throughout Thamesmead. The 25-acre lake also forms part of the public open space area. Its recreational potential is obvious and very extensively used **21**, but it is not always realised that it is also an important element in the Thamesmead land drainage system, storing the surface waters

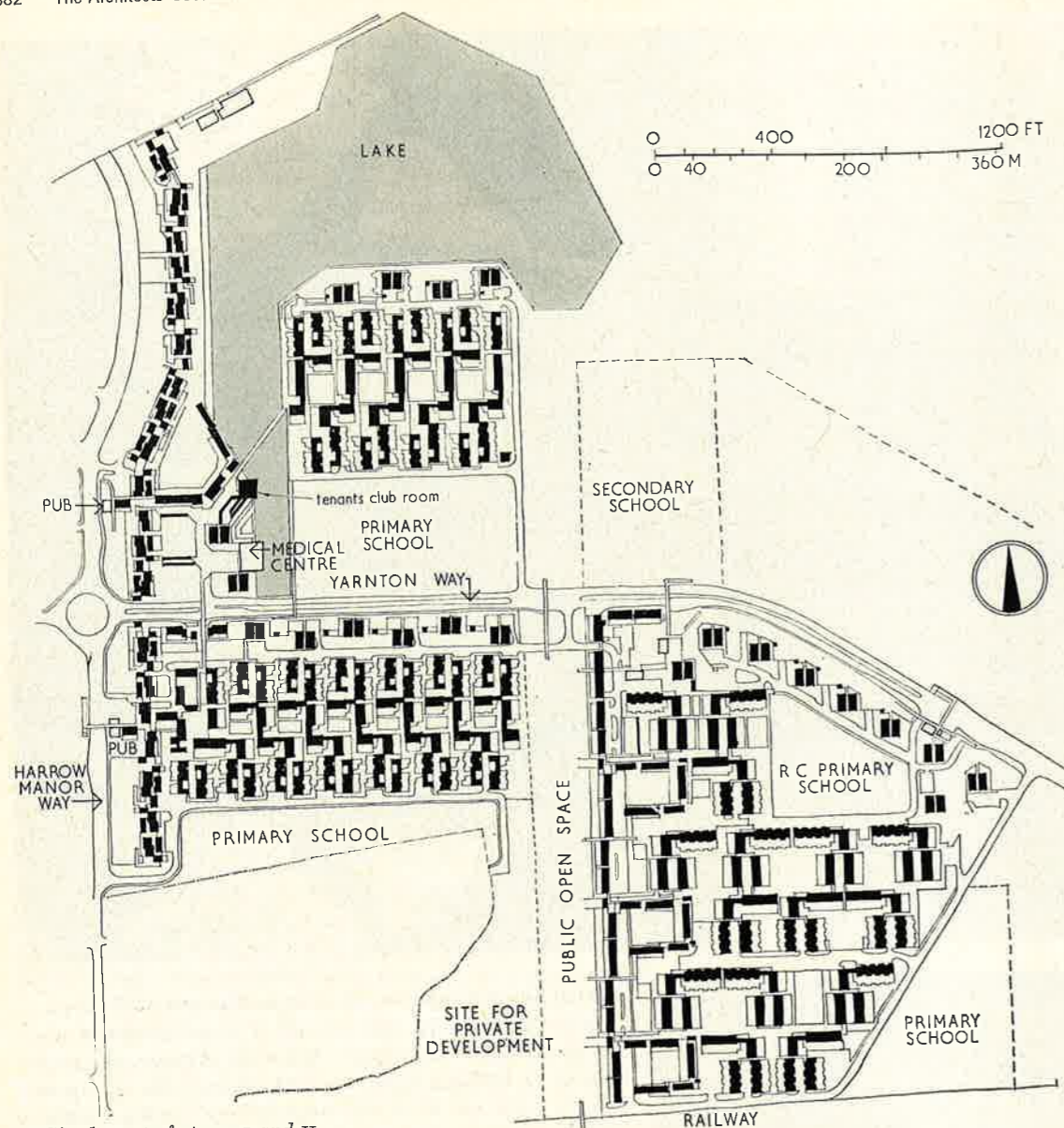
1 Abbey Wood estate: 'people's vernacular' of early 1950s

2 Architecture of stage I 'is persistent—sharp and invigorating or tiresome and obtrusive . . . depending on your state of mind'

3 Bridge over lake with tenants' clubroom and health centre beyond—'an artificial environment of streets and alleyways enclosed by concrete'

4 Stage I is separated by linear block and north-south distributor road from encroachment of suburban fantasy

5 To south-east, inter-war semis—drab but adequate



A Site layout of stages I and II

collected from the surrounding areas until, at low tide, they can be discharged through the system of canals into the Thames (see plan AJ 11.10.72 p828).

The provision of schools in stages I and II is the responsibility of the London Borough of Bexley and it is perhaps symptomatic of the sort of close day-to-day co-operation which exists between the GLC and that local authority that the primary and secondary schools have been completed at the same time or even before the housing areas which they are to serve 8. There are now four primary schools in stages I and II (one of them Roman Catholic) as well as a large secondary school situated on 36 acres of land.

The construction of stages I and II is being largely carried out by industrialised building methods. The system adopted is that developed by the French firm of Balency at Seuhl and a special factory has been built on site to produce the precast concrete elements. Only the linear block and old peoples blocks in stage I and the special buildings (such as shops, clubrooms etc) in both stages are built using the traditional methods. White cement and white aggregate are used on the faces of external concrete units to minimise the feeling of drabness so often associated with large panel concrete structures. This, with the extensive use of facing bricks in the public areas, natural wood in the form of cedar window mullions, and the articulation and modelling of the facades, gives the scheme a human scale and a warmer, more intimate character.

APPRAISAL

by Richard MacCormac

Driving from London, the first buildings of Thamesmead to come into view from the new Woolwich—Erith road are the spine blocks 4 of stage I, which immediately establish the town's distinct identity in contrast to the surrounding area. To the south the housing is a typical outer London mixture of inter-war semis and Victorian terraces, drab but adequate 5. To the west the GLC's Abbey Wood Estate, in the LCC's pitched roof and brickwork people's vernacular of the early 50s, with grass and tidy front gardens presents a polite and vacuous kind of suburbia 1.

The new Thamesmead buildings stand out as a spectacle which demands your attention and response before you turn away. The architecture is persistent—sharp and invigorating or tiresome and obtrusive, depending on the weather, or your state of mind 2. It announces unpromisingly that this is a new community whose surroundings will be an artificial environment of streets and alleyways enclosed by concrete 3, and symbolically separated by the spine block and the north-south distributor road from the encroachment of suburban fantasy.

Planning structure

Stages I and II A are not typical of the general form of Thamesmead because of their separate position south of



6



8



7



9

the sewer bank. The environmental areas along the river will be defined by the district distributor along their north edge where the higher densities occur and decline into lower densities towards the south to fringe the linear park. Stage I is defined on the north side by the east-west spine road and along the west side by the existing position of Harrow Manor Way and split in two by the distributor road (Yarnton Way) which bounds stage II. The position of this road, coinciding with the existing alignment of Eynsham Drive, divides stage I into two distinct parts and severs the northern higher rented housing, already isolated on three sides by water and open space, from the southern area of public housing.

The distribution of open space in stage I is distinguished by the balancing lake, located in the lowest part of the site, which drains the surrounding area and discharges water via the canals at low tide through one-way valves at Cross Ness. The lake penetrates the housing and fronts the spine block 6, 7 to give it the same watery prospect as the future spine building along the river front.

In other respects the location of open space in stage I conforms to the general concept of the master plan. The primary schools 8 are inserted in fingers of space opening off a greenway at the east edge to which the low-rise housing has access 17.

The intentions behind the structure of stage II are less distinct and its context is even less characteristic than that

of stage I. It lacks the advantage of the lively effect of water, but to compensate for this the spine building has a view over the greenway. This must be delightful for its residents but contradicts the principle of density structure adhered to elsewhere. What makes this unsatisfactory in terms of the master plan argument is that the low-rise housing and one of the primary schools associated with it abutts land safeguarded for industry, when one might have expected a spine building to perform the task of visual and acoustic protection. Another inconsistency is that the spine building does not continue towards the town centre, but stops short. It is interesting to note that the master plan did not propose any high density housing in stage II, suggesting that it might be considered an appendage of stage I. (See AJ 11.10.72 for analysis of master plan.)

6 Northern section of stage I linear block overlooks lake: view north towards temporary boiler house and 7 south towards local centre

8 Primary school by London Borough of Bexley

9 Tower blocks in stage I cut off by access road from low-rise housing

The road system

The distributors related to stage I and II will remain to some extent isolated from the main distributor system of the towns and the loadings will probably not exceed 00000 vehicles an hour. Nevertheless, these are fast roads and their isolation from the environmental areas *feels* appropriate even if one disagrees, as I have done in my previous article, with the measures which achieved this. Traffic swishes past on Yarnton Way which is not pleasant to cross, and one feels exposed on the limited width of pavement. In contrast, within the southern area of stage I, pedestrians generally take precedence and the pace and sound of traffic is successfully diminished.

Access roads

In stage I the access roads are placed at the edges of the low-rise housing areas and run along the west side of the northern part of the spine block. In these positions they do not sever the pedestrian movement within the housing areas and towards the shops and local centre but they do, to a small extent, intercept the north-south movement between housing and the two primary schools which could well have been within the mini environmental areas defined by the access roads. The two rows of tower blocks are also severed from the low-rise housing 9—not inappropriately as their occupants, mainly without children, are in each case potentially cut off from the noisy children's environment to the south.

In stage II the access roads into the low-rise area are rather differently arranged as culs-de-sac running east-west, and subdividing the housing into strips. These roads are long and straight, encouraging vehicle speeds incompatible with the 'soft' green spaces within the housing courts intended for toddlers, which are exposed to their noise and danger.

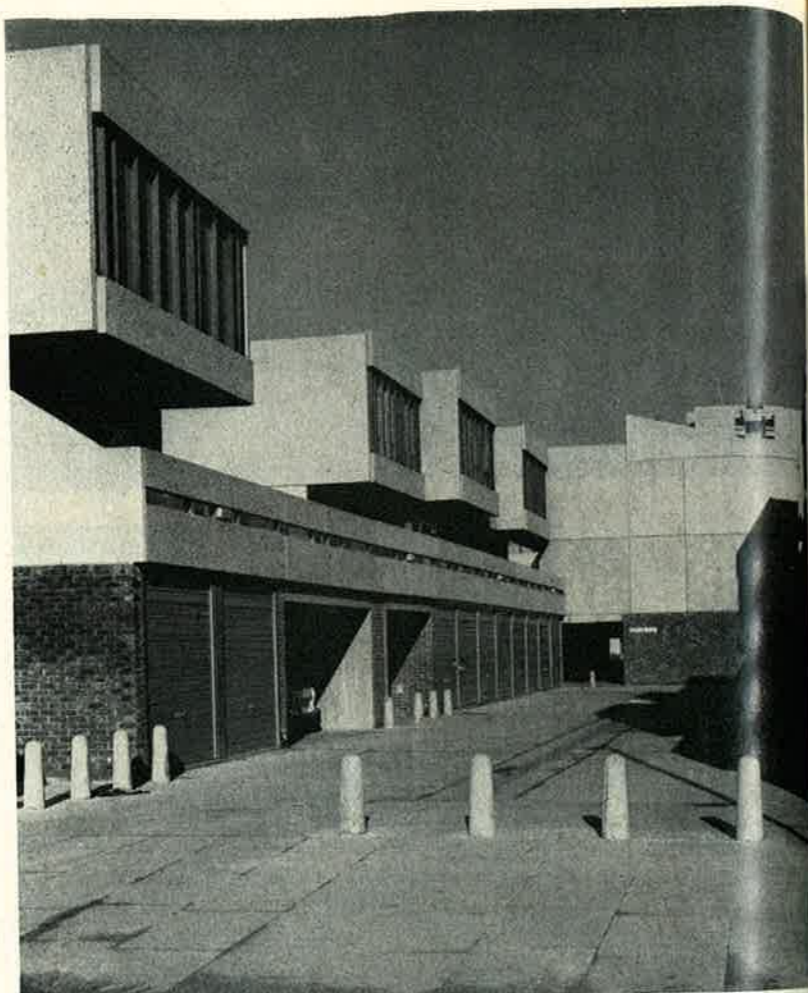
Culs-de-sac and car parking

One of the difficulties encountered in designing higher density housing is the greater proportion of space taken up by car parking and the road hierarchy. In the case of the tower blocks and the spine buildings this is solved by decking over the garages and the roads serving them. This is effective in conserving space, but inherently bleak and disproportionately expensive and wasteful of resources given the yardstick for this density. The proof, in the low-rise parts of stages I and II, is that terrace housing can meet this problem without resort to such gestures.

The culs-de-sac in stage I are exceptionally narrow 10, 26ft from face to face of the houses, a dimension which is not usually permitted by planners on grounds of privacy but which seems to be acceptable to the majority of tenants. Separate pavements have been discarded and the scale is tight, like a mews in which completely hard surfaces are acceptable, and the atmosphere is far better than the decked-over parking. The provision for first-floor access allows two car spaces per dwelling, but as only a proportion of the houses back onto culs-de-sac, the total percentage of car provision within them is about 100 per cent; additional space is required beside the access roads for visitors.

Pedestrian routes, recreational space and children's play, and the spine block deck system

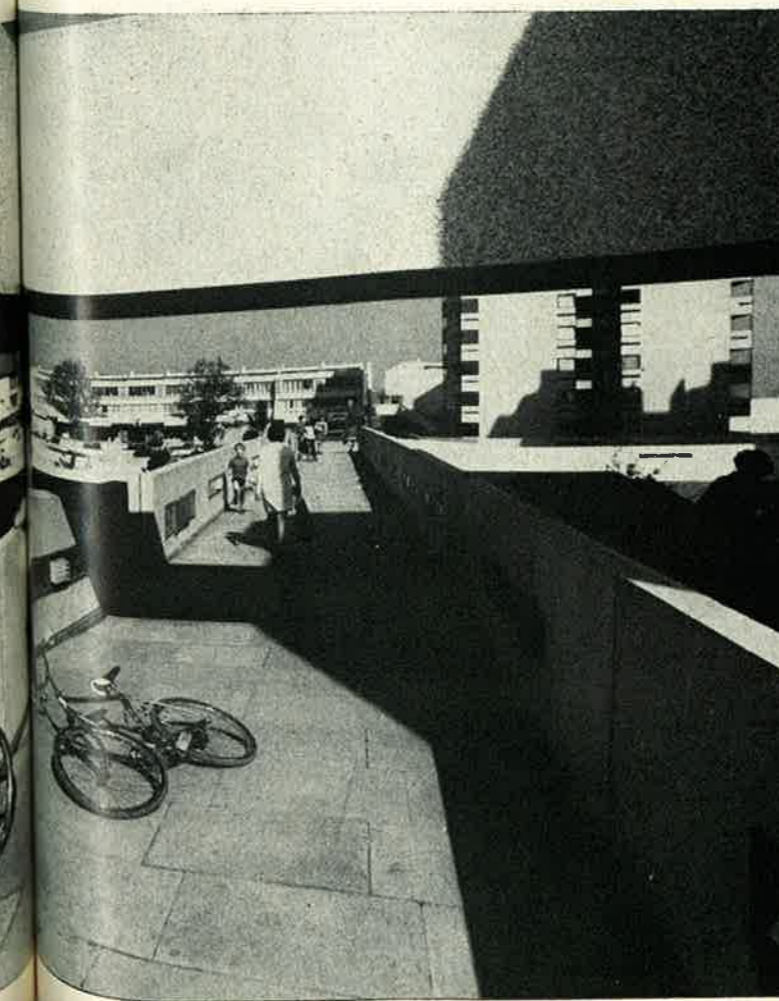
In the first part of this study (AJ 11.10.72 p826) I looked at the factors which generated the deck and concluded that it was a dubious solution to the problems stated. But it is well worth looking at because, although it may be unreasonable, it largely succeeds in realising its subjective intentions. The unreasonableness is an important ingredient, for logically the deck should be straight like the access roadway



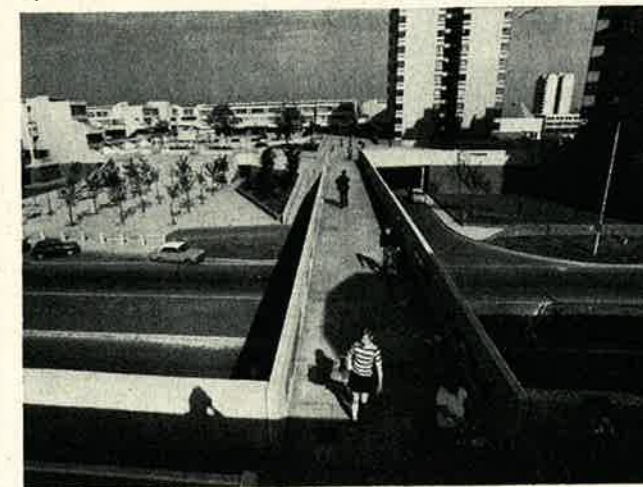
10



12



13



14

underneath and the only purpose of the alternating permutations of dwelling types is to effect a constantly changing pedestrian environment. This is a place which excites people and which the rationale of modern architecture does not produce 12. It epitomises a dilemma for architects for on the one hand we sense that people enjoy this kind of thing and on the other we are slightly disgusted that they respond to the derivative and picturesque rather than to the products of logic. The deck is a medieval street and the architects are not ashamed to say that as well as Park-hill and Habitat, Thomas Sharpe's *Anatomy of the village* was a source of imagery during the design.

The village idea makes itself felt in a number of ways. It is good to find front doors left open and to have the street affected by music and chatter from inside the dwellings—reassuring domestic sounds which we find when we go on holiday to old villages by the sea. But it's a pity, in terms of this particular fantasy, that living rooms or kitchens do not front onto the street.

With the front doors open, children scamper along the deck from house to house, leave their toys outside, ride bicycles and chase dogs, and people stop to chat in the way that was intended. Under foot the surface alternates from paving to brick, fortuitously, so the quality of the street is subtly altered as you walk. But how strange it is that it should be

10 *Culs-de-sac in stage I are narrow, mews-like in atmosphere, with acceptable hard surfaces*

11 *Bridge across Yarnton Way leading north to 14 local centre*

12 *First-floor spine like a medieval street—something the rationale of modern architecture cannot produce*

13 *Windscreens on upper galleries 'are acquiring the patina of old bus shelters'*

necessary to fall back upon devices of this kind, which reflect the disorganisation of pre-industrial society, in order to disguise our own logic and administrative capability! Access in the stage I spine blocks is not entirely charming in this way. The galleries connecting the upper level maisonettes and flats are rudimentary, with asphalt underfoot and elegantly detailed glazed wind screens which are acquiring the patina of old bus shelters **13**, only partially protecting the pedestrians from the vicious winter winds which blow down the Thames. However seductive the subjective quality, deck access remains inconvenient and draughty both as a means of private access from car to dwellings and as a means of access to public destinations. In stage II economy has ruthlessly simplified the section so that the deck in the spine building runs for 1600ft on the east side of the building. No longer a village street, this reformed version evokes Corb's references to the promenade deck of the *Aquilania*—and it's boring.

The pedestrian environment in the low-rise housing

The now obsolete Bexley by-law, which required all housing accommodation in stages I and II to be 8ft 6in above Newlyn Datum suggested the deck access idea, not only for the stacked dwellings, but for the low-rise houses too. The architects originally envisaged a continuous system on first-floor level which would enable pedestrians to reach all destinations within stage I without descending to the ground. Eventually this proved too expensive to execute and the terrace houses are only linked in groups across the site at right angles to the principal direction of movement towards the spine block and the centre, the bus stop in Harrow Manor Way and the bridge across Yarnton Way **11** to the local centre **14**.

So the upper level system does not offer a direct route which avoids stairs, for mothers with children, prams and shopping, which should have been its justification. Its practical advantage, already mentioned, is that the space consuming slots leading to front doors between garages, usually necessary to three-storey housing, can be taken up with cars. Its subjective advantage is to complicate the environment and make it labyrinthine and explorable, particularly for children, to whom it offers another dimension for chasing games. On the other hand it is confusing, for the houses perceived as groups at ground level are not necessarily connected at deck level and consequently the house numbering is difficult for visitors to grasp until they notice the colour coding of doors and gates. The housing manager was originally very unhappy about the deck and the architects agreed that if it proved unpopular they would convert it into private balconies. The secretary of the tenants' association says that the residents do not feel that the deck violates their privacy. This is surprising, for visitors may feel that they are continuously trespassing on personal territories and dislike the free view down into private gardens.

The deck fulfils the rather special values of Thamesmead which put community before privacy. The individual identity of the houses is subordinate and it is difficult to imagine them in private ownership.

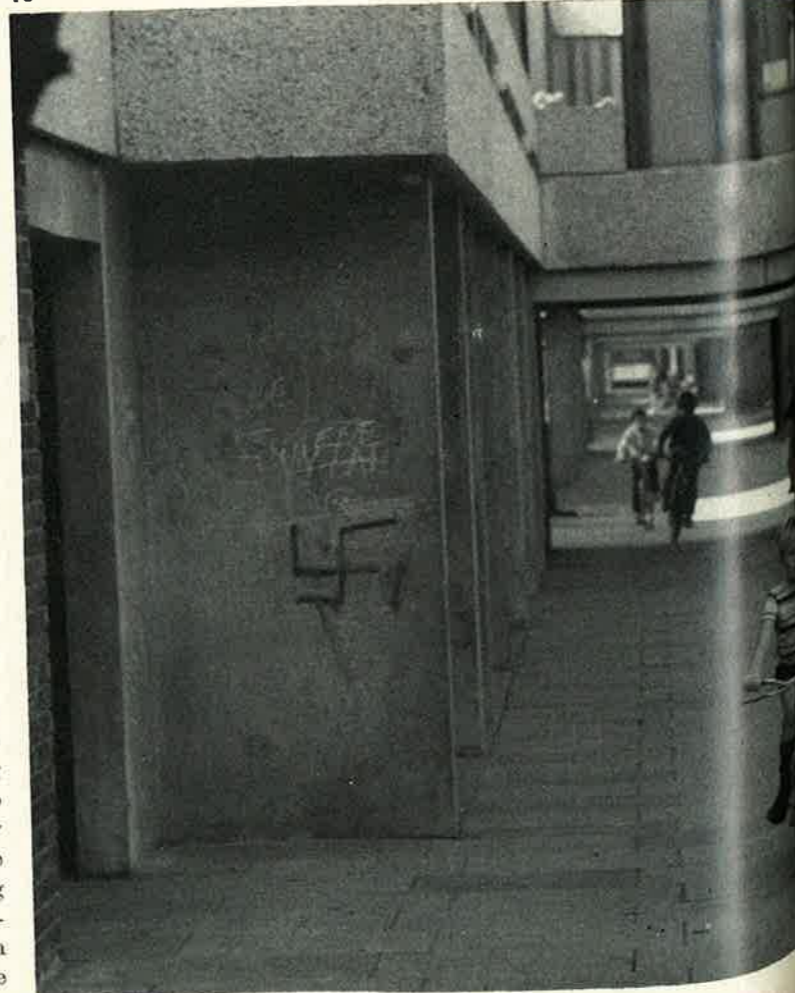
The main pedestrian areas at ground level in the stage I low-rise housing run east-west, connecting the spine at one end and the linear park at the other. The feeling of moving in from the access roads and culs-de-sac at the edge of the housing to the vehicle-free oasis at the centre **15** is very pleasant and the accompanying change from the tight scale of pedestrian alleys and mews to the series of courts along the centre is good too. Visually, one responds to the intention of a tightly knit urban environment which is so much better resolved, in its own terms, than the litter of terrace



15



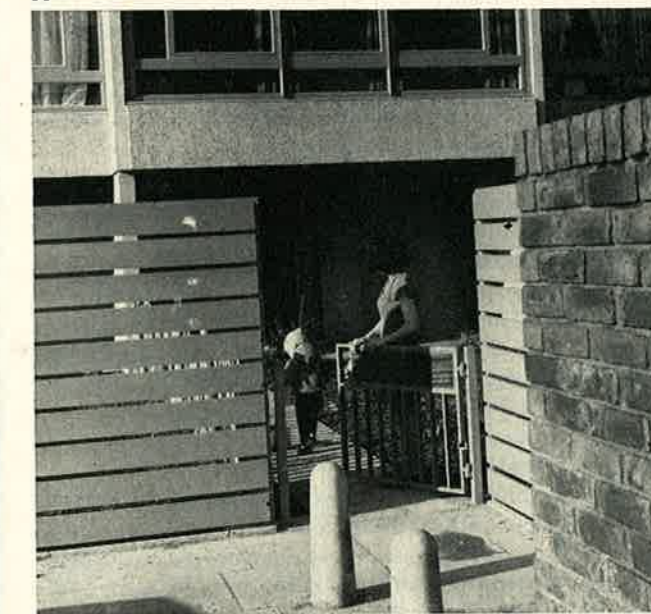
16



18



19



20

- 15** Feeling of moving away from vehicles into a pedestrian environment is very pleasant
- 16** 'Incessant and inescapable noise of children' dominates low-rise area
- 17** East-west pedestrian ways offer glimpse of parkland through succession of openings
- 18** Grass ridge stretches south towards Lesnes Abbey. Recreational areas are pleasant enough to bring people out just for a stroll **19**. Stage II linear block under construction left
- 20** Gardens are important social link which maisonettes deny

houses along access roads in the Abbey Wood Estate. Even so, one has reservations about this urban rather than suburban scale. Where it is too small for grass, the hard surfaces make it acoustically harsh. The incessant and inescapable noise of children dominates the spaces between buildings during the evenings, holidays and weekends **16**. Stage II is more open and the pattern simpler, but it will probably be less easy for the pedestrian to grasp, because the access roads do not define the edges of the housing areas but penetrate it like the pedestrian ways and the housing form is the same in each case. There are even pedestrian culs-de-sac off the east-west pedestrian ways—paved and used by children—which are little different from those serving cars.

It would be interesting to compare the social milieu of the low rise housing with that of the spine block in stage I. The latter consciously attempts to achieve the neighbourly qualities of street life by removing the road from between the houses. On the other hand the building form which achieves this denies other media for social interaction which exist in the low-rise situation **20**. There is no house-to-house link on the garden side to give children access to each other without going through the house; kitchens do not overlook the street so the passing faces do not become familiar; and the garages are completely detached from the dwellings, so that car cleaning rituals which can be a social focus in a cul-de-sac are likely to take place amongst strangers.

Recreational space

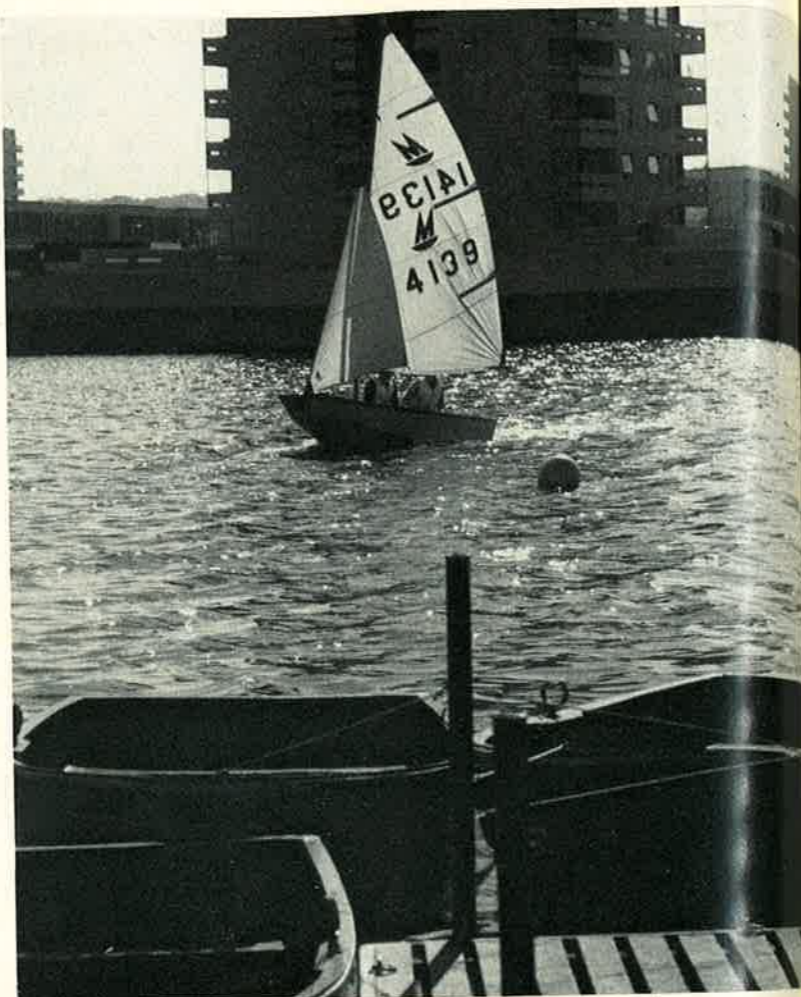
One of the best things about the east-west pedestrian ways in stage I is the glimpse they offer, through a succession of openings, of the open space on the east side **17**. This is a raised grass mound (made up of excavated material from the lake) which stretches south **18** towards the park and Lesnes Abbey, with which it will eventually be connected by a bridge over Abbey Road. This is a marvellous concept. The connection with the park is highly effective and the raised open space dramatic and unexpected. Walking along the top gives a feeling of exhilaration and children race up and down the grass slopes.

The other amenity associated with stage I is, of course, the lake **21** on which it is possible to sail or row. Promenades along the edge of the lake link with the shopping centre and the linear park, so it is possible to walk around the stage I housing area experiencing an unusual variety of environments with virtually no conflict with vehicles. One gets the impression at Thamesmead that these open spaces are interesting enough to bring people out to stroll or relax **19**, like Primrose Hill or the river front at Richmond.

The local centre in stage I

All the dwellings in the immediate vicinity of the local centre, the spine block, tower and old people's flats are at first-floor level or above, and the bridge over Yarnton Way, from the southern part of stage I, also introduces an upper level. So the shops are also located at first-floor level and service access is introduced underneath, with garaging for the adjacent tower blocks under a forecourt which is perforated by light wells ingeniously cut out of the interstices between the pedestrian routes **23**, **24** criss-crossing the space. From ground level, by Yarnton Way, the court is reached by a seemingly ceremonial flight of steps **14** across the full width of the forecourt which probably helps to give a feeling of accessibility to the upper level—although it seems a massive gesture for the benefit of people coming from the bus stop only.

The good qualities of the centre are due to its surroundings and the approaches to it—over the lake, by the future



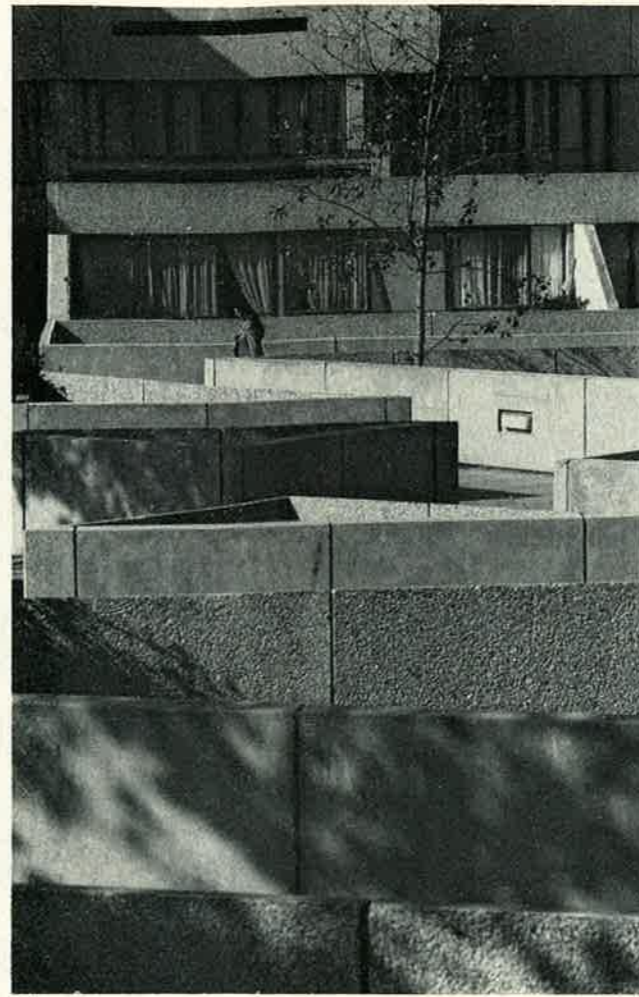
21



22



23



24



25



26

children's paddling pool, past Derek Stow's distinguished health centre **3**, and through the unexpected and pleasant grassed court **28** behind the shops onto which the old people's dwellings look.

The dubious aspect is the complexity of structure for such a small place and the subterranean environment of the parking, a refuge for derelict cars, shop litter and children kicking Coca-Cola tins **29**. The scale and the techniques are those of a multilevel urban centre, of which it attempts to be a microcosm.

Dwelling types: the point blocks

As the architect points out (p880), the high-rise buildings were a response to the housing manager's requirement that the majority of small dwellings, two- and three-person, should be sited away from the larger noisier family dwellings. On the site plans of stages I and II the 13-storey point blocks stand in lines, as though they have been directly substituted for spine buildings.

One feels that they abruptly contradict the general intentions of the master plan by their visual independence representing a social independence—or isolation. Yet this may not be inappropriate; the small and presumably childless families in them are likely to be more mobile and less socially dependent upon propinquity than those with children. The point block offers a quiet environment, with

21 Sailing on lake

22 Southern approach to local centre

23 Forecourt to shops looking towards spine with **24**, perforated light walls to service area below

25 Sign rather crudely related to balcony fronts over shops

26 Steps up to centre from old people's court behind shops

views, perhaps of the Thames, and more civilised access than an open gallery, if the lift is respected and decently maintained.

The point blocks **B** (which are based on the standard GLO design 'PFG') make obvious use of the Balency system, with floor-by-floor repetition of a limited number of wall components which elegantly and sharply express the quality of their assembly **30**. They are popular with the site labour force because the floor by floor progress of construction has a rhythm and rate which can gradually be improved as operations are repeated and skills acquired.

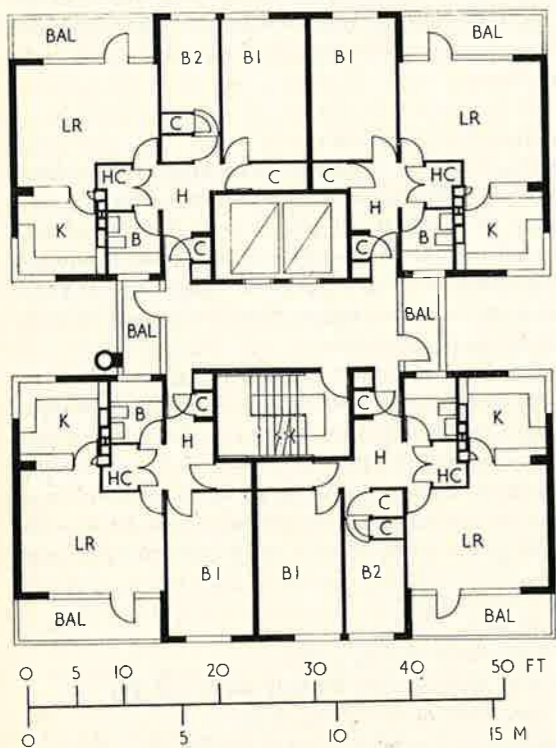
External wall panels are load bearing, with windows made as openings within the panel or at the corners of the building. Floors are cast in situ to give effective jointing between the floors and tops of the vertical units and structural continuity over them. This combination of precast walls and in situ floors, which distinguishes Balency from most other heavy concrete systems, has needed only minor modification in the design of the reinforcement in the floor slabs to conform with the standards imposed after the Ronan Point disaster.

The exterior design displays some ingenious and quirky details, such as the continuous re-entrant angles of steel which run vertically up the corners of the building holding the glazed wind screens to the balustrades, and the horizontal slots between the balcony balustrade components, which become, in the middle of the entrance elevations, ventilators to kitchen cupboards **31**. At the top the precast facing panels project up, establishing that the building is composed of planes, and the corner kitchens become little glazed boxes.

All this is enjoyable but the environment on the ground suffers. Wind speeds in the shopping centre and at the edges of the housing are increased just where walls of buildings should have given protection and the provision for under-deck car parking is costly and bleak.

The spine blocks

The spine block in stage I gives the impression of a continuous random pattern, but, like a clever wallpaper design, it in fact consists of fourteen 16ft bay units **C-K**



B Typical floor plan of point block



27



30



31



28



29

which are reflected in the next 14 bays, so that the whole pattern only repeats through 28 bays. I find it impossible not to admire this invention. The craggy profile of the building is consistently sustained by indentations of plan and section and the angled projections of balconies, roof-lights, ramps and stairs **32, 33**. The quality of concrete here, as throughout the scheme, with white aggregate and white cement, is surprisingly humane and pleasant.

It is like a giant kind of Lego set and seems to represent, visually, the idea of industrialised building as a kit of parts which can be combined in a variety of ways. It is ironical, then, to discover that it was not carried out in the Balency system. In preliminary studies at tender stage, Cubitts found that the design (which like the whole of stage I was conceived without any particular IB system in mind) was not economic in Balency. The numerous panel types would have been inordinately expensive in the special Balency steel moulds and were instead made in timber moulds and hung on an in situ concrete frame. The complexities of the design would also have posed difficulties for site management and for a labour force whose satisfaction is not in overcoming new difficulties each day but in seeing progress. In fact the construction of the spine block separately proved an advantage for it enabled a start to be made on stage I before the completion of the IB factory.

27 Way into local centre across lake—also way in for cold north-east winds accentuated by tower

28 Grass court behind shops overlooked by old people's flats

29 Service road under centre

30 Point blocks elegantly express quality of Balency system

31 Ingenious detail: slot in balcony balustrade doubles, right, as kitchen ventilator

Taking a cooler, analytical approach, one notes, as the architects have mentioned in their introductory account, that the spine block has a density little different from that of the three-storey low-rise housing. Each 14-bay unit accommodates 107 people. In a double row of terrace houses each side of a cul-de-sac, the particular dwelling mix in the spine block would give 4.5 people per unit frontage of dwelling, at a total of 126 people over the same length. If the spine blocks were arranged in rows, there would be more space between them but the angle of obstruction would be greater and the subjective effect more dense. The reason for this similarity is that the spine blocks are not effectively two-sided streets. Half the bedrooms in the maisonettes have to have an outlook across the centre of the block, so they either stand opposite a complete void or overlook a single-storey dwelling. The spine block offers dwellings with more difficult access and smaller gardens at greater cost than the houses.

The spine block in stage II is a poor thing by comparison L-N, straightened out to bring down the cost, but still with balconies, which may not be achieved within the yardstick in stage III. Its redeeming feature is its magnificent relationship with the rolling grass hump of the linear park, against which it lies like a ship in the trough of a wave 19.

Terrace houses

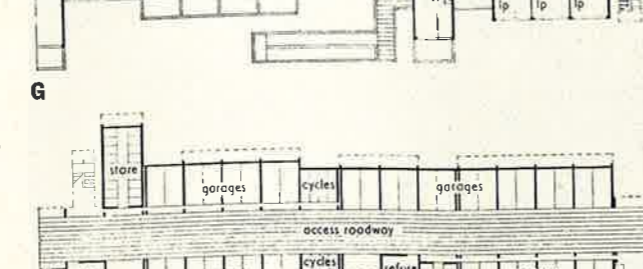
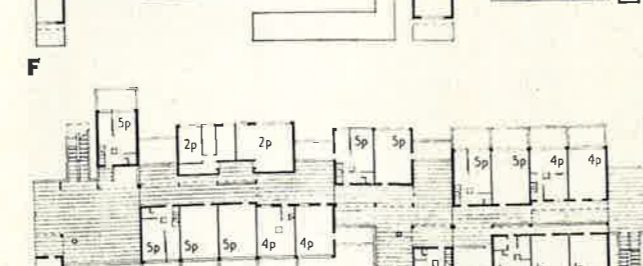
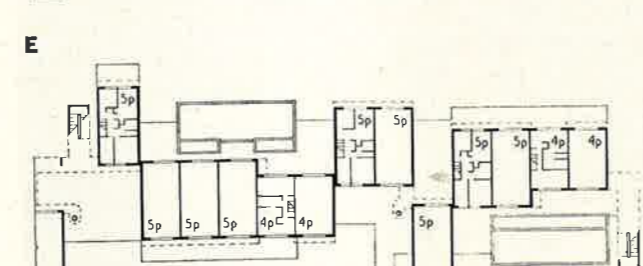
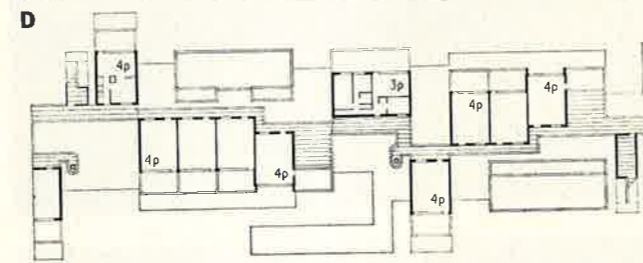
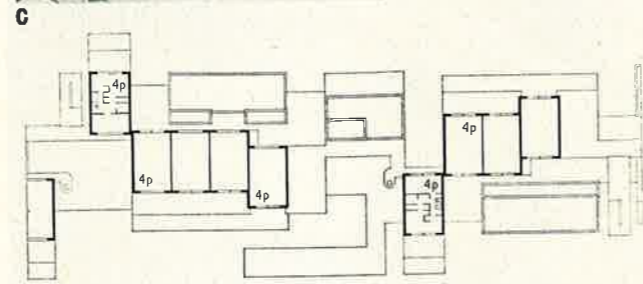
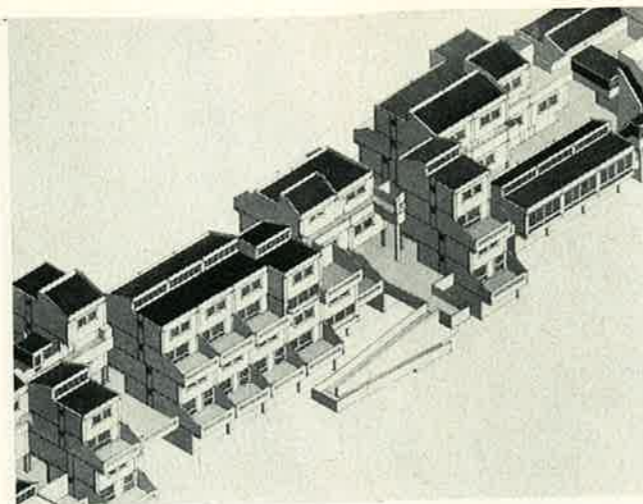
The terrace houses are 13ft frontage for four-person families and 15ft 9in to accommodate further bed spaces for five- and six-person families. These three-storey houses are really two-storey houses raised off the ground. They lack one of the usual merits of three-storey houses, which is that the entrance gives access to the stair and hence to all rooms without loss of privacy. With the access gallery at first floor level they suffer the disadvantage of the front door opening straight into the small dining area.

The larger houses have integral garages, the smaller houses, not related to culs-de-sac, instead overhang sheltered covered ways at ground level. In both stage I and II these make very pleasant cloisters of main pedestrian routes. But, in terms of yardstick penny pinching (which didn't apply to stage I and only partially applied to stage II) the duplication of covered routes at two levels, and the decision not to use such an obvious space for garaging, would seem very extravagant.

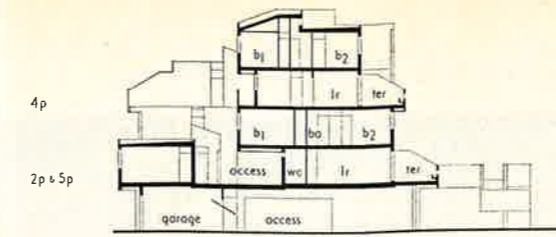
Under the other side of the house there is a covered open space, extending into the garden. Now that the by-law no longer applies this is potential space for expansion and garden rooms which some tenants have anticipated with personal arrangement of trellis work which the architecture is strong enough to accept 34, 35.

Like those of the spine blocks, the elevations of the terrace houses consist of two horizontal panels hung as cladding, rather than a single loadbearing panel with windows in it, like the towers. Floors are precast and internal cross walls give lateral rigidity to the party walls.

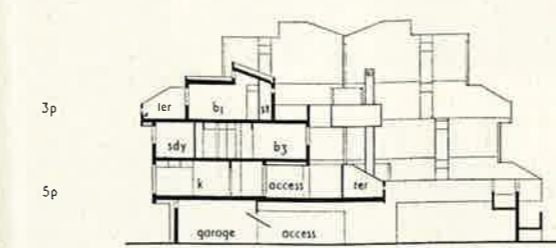
The strata of window and wall which characterise the spine blocks and terraces gives Thamesmead's housing a crispness and serenity 36 absent from the hole-in-the-wall window convention typical of the continental application of Balency. The windows themselves are peculiarly arranged. At bedroom level cedar mullions are set in a varied module, containing metal casements and enamelled infill panels. The effect is to distinguish the individual cell of space behind the concrete façade, implying that the dwellings are made with more transient and manipulable—and hence



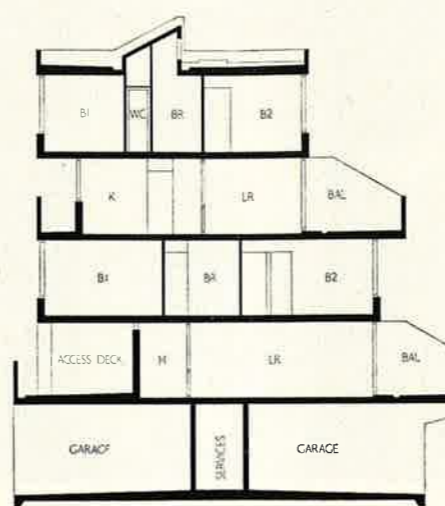
0 20 40 ft
0 6 12 m



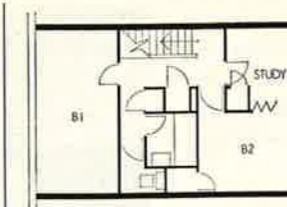
J
0 10 20 30 ft
0 3 6 9 m



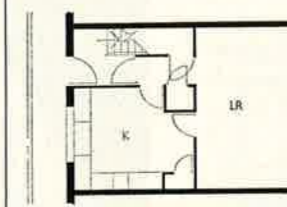
K



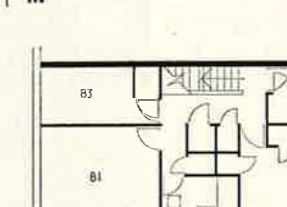
L



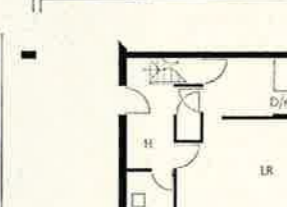
M



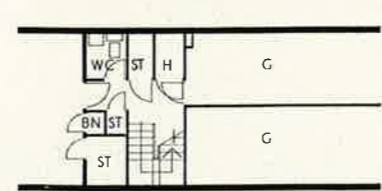
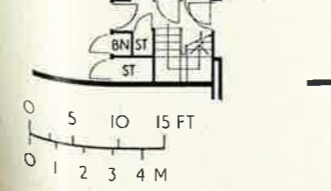
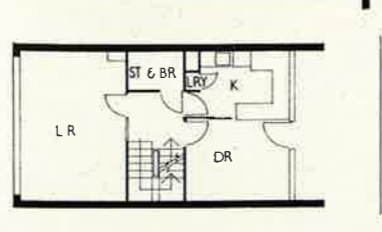
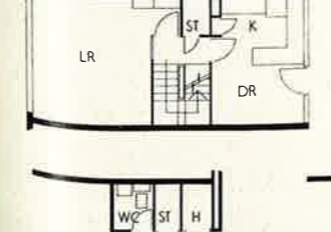
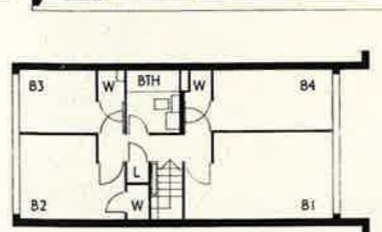
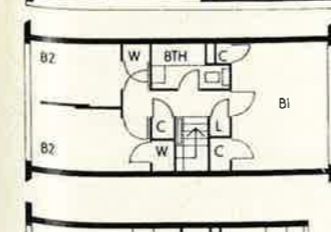
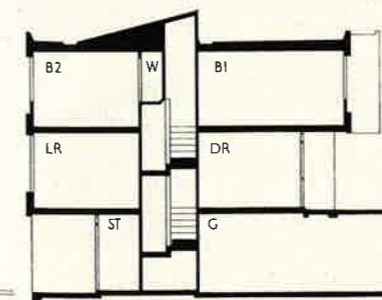
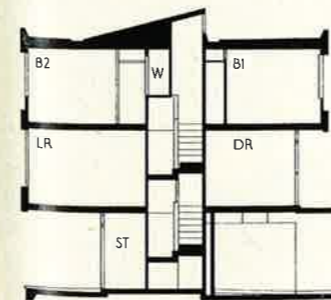
N



O



P



0 5 10 15 FT
0 1 2 3 4 M

P



32



33

32, 33 Craggy profile of spine, sustained by set-backs of plan and section, projections of balconies, rooflights, ramps and stairs

C-K 14-bay section of stage I linear block:

- G Axonometric
- D Fourth floor plan
- E Third floor plan
- F Second floor plan
- G First floor plan
- H Ground plan
- J, K Typical cross sections; compare with (to double scale):
- L-N Stage II linear block. The section shown is broken by link blocks containing three-person flats on three floors:
- L Cross section (balconies face west)
- M Upper (four person) maisonette
- N Lower (five person) maisonette
- O, P Typical three-storey house types in stage I. Stage II plans are similar, with modified roof section:
- O Standard four-person house
- P Six-person house; note wider bay dimension shared by five-person house

more 'human'—elements than the systematic megastructure which supports them. This message is reassuring, but a deceit in so far as the system in fact rigidly determines the internal layout of the dwellings and will not readily allow the changes in plan and section which are possible in traditional construction.

At living room level normal centre-pivoted windows are introduced, underlining the superfluity of the wooden mullion system above. Surely a universal system of fenestration could have been devised, consisting of essential elements, which might have survived the economics which have removed the mullions from stage II and left the elevations partially unresolved.

Density of the terrace houses and patterns of land use: a hypothetical alternative

It is interesting to find that the net density of these terrace houses, in the most elementary street layout is 154 ppa **Q**, a density which exceeds the average for Thamesmead. An objection to using solely terrace houses in this way would be the monotony of a large area. But if we take the Martin/March technique of arranging housing around open space, and apply this to the site area of stage II we find that low rise housing could be disposed in a band around the two primary school sites **R**, which would be less deep and therefore, in a simple sense, less monotonous than the areas of low rise housing in either stages I or II*.

To achieve this, accommodate access roads, hammer heads and additional car parking and open space, within the housing site area, the average house frontage would probably have to decrease though not to less than 12ft†. In this example the ratio of open space to housing is about 1 to 5. If the open space is proportionately increased, which it could be theoretically given the proportion in the master plan, the housing layout could open out and plot sizes increase in the way that was demonstrated in the previous article.

This arrangement reduces the depth of vehicular penetration of the housing area and brings all the housing into close contact with open space, so that people might feel they were at the edge of a park rather than in a tight urban area. More fundamentally, it dispenses with all that concrete construction which has been so ingeniously and expensively devised to hide cars under decks, raise dwellings off the ground and provide ramps, stairs and bridges to give access to them.

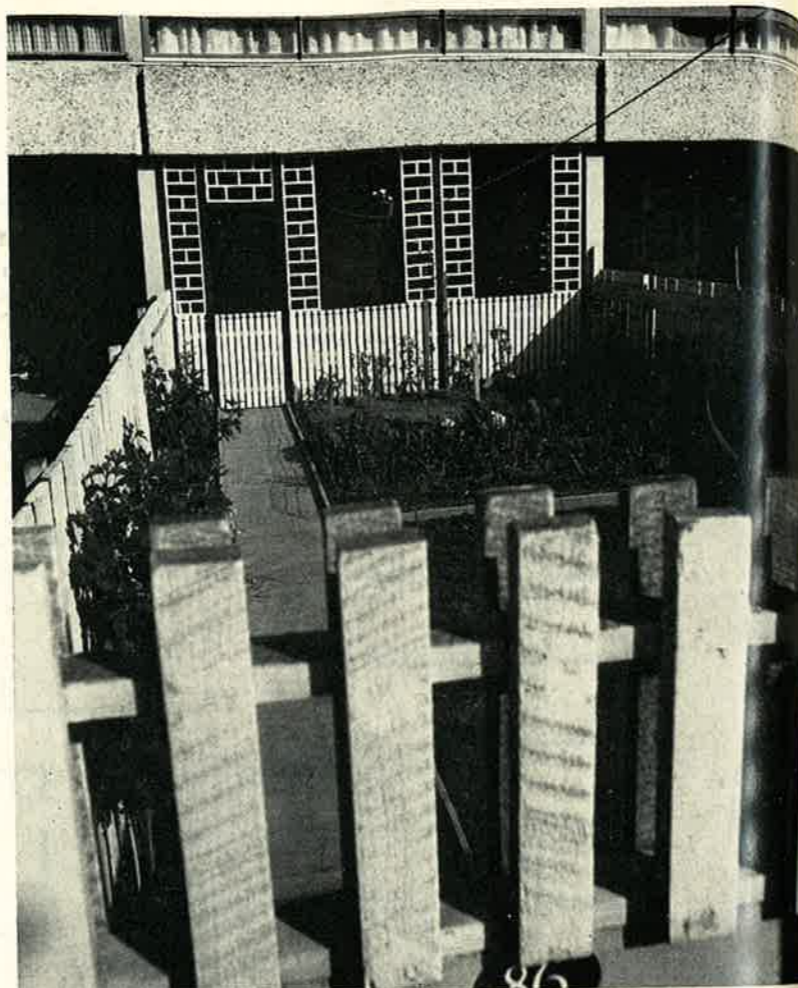
This appraisal has been critical where it has been concerned with alternative strategies rather than simply with the quality of what has been accomplished. It would be quite wrong to dismiss Thamesmead either because of this or because the 'style' of its architecture seems, in a very superficial sense, out of date. Thamesmead is industrialised building on a marsh; the achievement so far is that it has transcended the grim image which this combination evokes and invented a new environment. It is, in many ways, deeply considered, humane, even passionate, and this is largely what architecture is about.

* For further discussion of the properties of layout patterns see LIONEL MARCH 'An examination of layouts' *Built Environment* September 1972 p374 and RICHARD MACCORMAC 'Pollards Hill, The evolution of the design' *Architectural Design* October 1971 p617

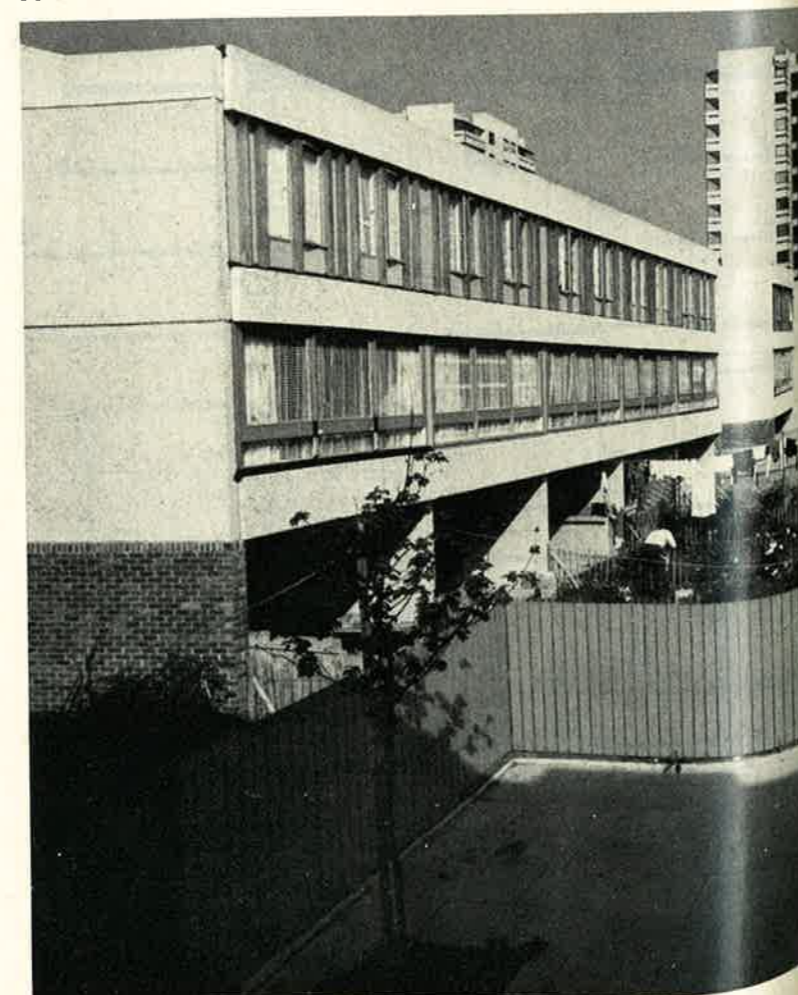
† It would be fair to point out that five and six-person dwellings at 12ft frontage need ground floor living space which would have originally been prohibited by the Bexley by-law

34, 35 Tenants' addition of trellis work across unused space under terrace houses

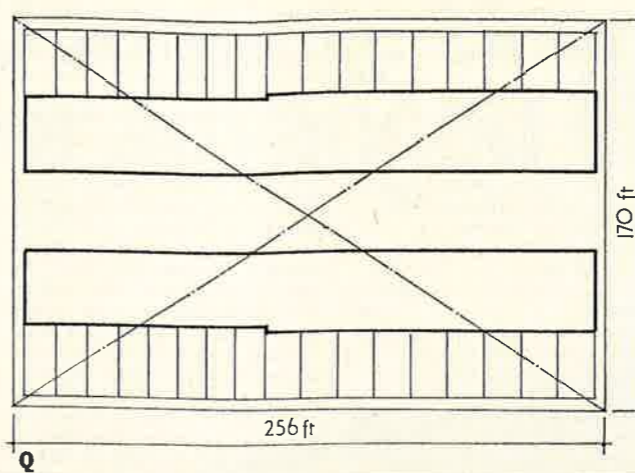
36 Terrace house elevations: cedar mullions at bedroom level, metal windows for living rooms



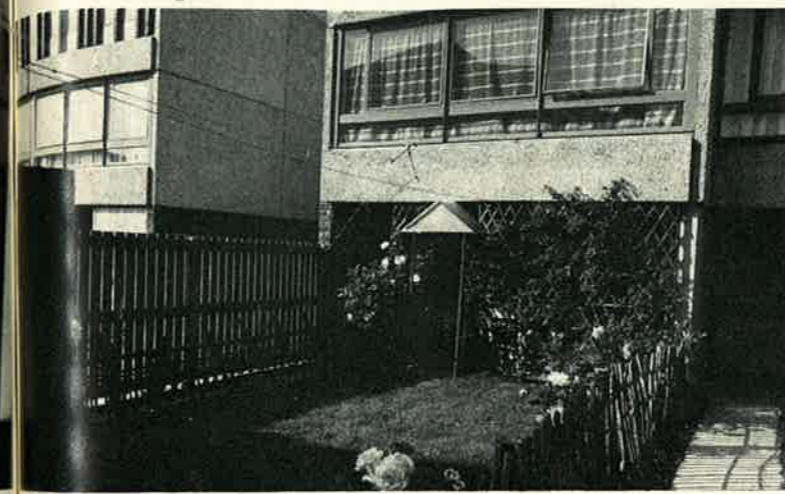
34



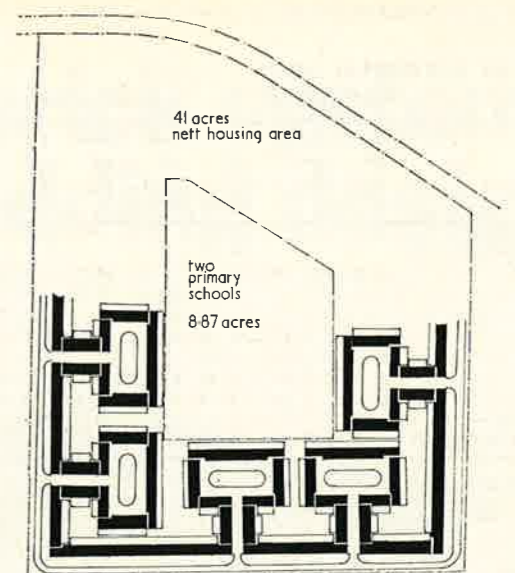
36



Q



35



R

Q Diagram showing Thamesmead house types set out on one acre. 18 five-person and 16 four-person houses show a net density of 154 ppa. Additional car parking access roads and hammer-heads reduce this density to 100 ppa. Additional open space might reduce the frontage

R Diagrammatic layout for stage II by the author, based on principle explained in AJ 11.10.72 p828. Both primary schools at centre of site, all housing in three storeys at 12ft frontage around the perimeter at 100 ppa. Vehicle access into housing reduced, open space close to most houses

COSTS

No overall costs are yet available for Thamesmead stages I and II (and of course the enormous infrastructure costs of developing the site must be offset against the greatly enhanced value of the land). The GLC has, however, provided cost breakdowns of two typical dwellings (value cost contract, August 1966 price level). These we print below, with a comparative summary table of elemental costs per sq ft of net habitable floor area.

Note the large proportion of total cost in each case devoted to foundations, drainage and external works. This 'compendium' element includes pile and beam foundations to structure and drains; estate roads, sewers, district heating mains and pumping stations; access to garages and additional parking spaces. Also included for the two-person flat is a proportion of the paved open area at the foot of the block; for the four-person house, palisade fencing and gate to private garden, paved garden path and patio, covered walkway and a proportion of the courtyard and play area. These dwellings are not cheap; but a true comparison with elsewhere must include cost of land acquisition—which was:

SUMMARY: TWO-PERSON FLAT IN POINT BLOCK

Total floor area: 742 sq ft
 Habitable floor area: 548 sq ft
 Type of contract: value cost (August 1966 price level)
 Tender date: August 1966
 Work began: February 1967
 Work continuing
 Price of superstructure installation and finishes: £3746
 Price of foundations, drainage and external works: £1251
 Total £4977

COST BREAKDOWN

Preliminaries and insurances
 3.5 per cent included with items

STRUCTURAL ELEMENTS

Balency system £2075
 Precast internal and external walls with galvanised metal window and wood surround cast in. Precast staircase and in situ floors and roof including lift motor room and roof finish, soil stack and refuse chute: 82 sq yd floor area, £25.55 per sq yd (£30.58/m²)

Windows £214
 Timber, private balcony screen and door, service balcony screen and door, lobby screen, with handrail and door and galvanised metal staircase screen. Including all painting, glazing and ironmongery: 142 sq ft, £1.51 per sq ft (£1.81/m²)

SUMMARY OF ELEMENTAL COSTS

	Two-person flat			Four-person house		
	Cost per sq ft £	Cost per m ² £	Per cent total	Cost per sq ft £	Cost per m ² £	Per cent total
STRUCTURAL ELEMENTS						
Balency system	3.79	40.78	55.26	2.63	28.30	44.58
Roof	—	—	—	0.42	4.52	7.12
Staircases	—	—	—	0.16	1.72	2.71
Windows	0.39	4.20	5.69	0.65	6.99	11.02
External doors	0.13	1.40	1.90	—	—	—
Partitions	0.04	0.43	0.58	0.07	0.75	1.19
Internal doors	0.24	2.58	3.50	0.32	3.44	5.42
Total of structural elements	4.59	49.39	66.92	4.25	45.73	72.04
FINISHES AND FITTINGS						
Wall finishes	0.08	0.86	1.17	0.09	0.97	1.53
Floor finishes	0.12	1.29	1.75	0.08	0.86	1.35
Ceiling finishes	0.03	0.32	0.44	0.03	0.32	0.51
Staircase finishes	0.02	0.22	0.29	—	—	—
Fittings	0.16	1.94	2.62	0.10	1.08	1.70
Total of finishes and fittings	0.43	4.63	6.27	0.30	3.23	5.09
SERVICES						
Sanitary fittings and services	0.15	1.61	2.19	0.31	3.34	5.25
Heating and ventilation services	0.88	9.47	12.83	0.59	6.35	10.00
Gas services	0.04	0.43	0.58	0.02	0.22	0.34
Electrical services	0.29	3.12	4.23	0.44	4.73	7.46
Special services	0.48	5.16	7.00	—	—	—
Total of services	1.84	19.80	26.83	1.36	14.63	23.05
Total	6.86	73.80	100.00	5.90	63.48	100.00
External works	2.28	24.53	3.09	33.25		

External doors £72	Heating and ventilation £482
First floor main entrance doors, Dwelling entrance door and side panel including all painting, glazing and ironmongery: 35 sq ft, £2.06 per sq ft (£22.27/m ²)	including hot and cold services and dry riser installation
Partitions £21	Gas installation £20
Softwood framed stud partitioning and plasterboard: 12 sq yd, £1.75 per sq yd (£2.10/m ²)	
Internal doors £131	Electrical installation £158
Pre-hung doors and frames (including to linen, store and heater cupboard) including all painting, glazing and ironmongery: 100 sq ft, £1.31 per sq ft (£14.67/m ²)	including materials cast in panels and lightning conductor
	Special services £261
	Two lifts per block serving 12 floors

FINISHES AND FITTINGS	
Wall finishes £42	
All wall finishes including lobby: 135 sq yd, £0.31 per sq yd (£0.41/m ²)	
Floor finishes £67	
To flat and lobby dwelling floor: felt backed vinyl floor covering and vinyl preformed skirting: 60 sq yd, £1.11 per sq yd (£1.34/m ²)	
Ceiling finishes £14	
All ceiling finishes including lobby: 64 sq yd, £0.22 per sq yd (£0.27/m ²)	
Staircase finishes £10	
Mosaic landings with painted walls and sloping soffits	
Fittings £97	
Kitchen fittings, kitchen/living room screen and work top, all shelving and decorations	

SERVICES	
Sanitary appliances and services £82	
including soil and vent	

Staircase £146
Timber construction including painting and glazing to balustrade
Windows £599
Galvanised metal. Kitchen/diner screen, living room screen, and ground floor front and rear screens incorporating doors. Bedroom windows, metal in softwood frames with hardwood mullions including all painting, glazing and ironmongery: 398 sq ft, £1.55 per sq ft (£16.68/m ²)
Partitions £61
Softwood framed stud partitioning and plasterboard: 35 sq yd, £1.74 per sq yd (£2.08/m ²)

Internal doors £294
Prehung doors and frames including painting, glazing and ironmongery: 224 sq ft, £1.31 per sq ft (£14.1/m ²).

FINISHES AND FITTINGS	
Wall finishes £81	
Decoration to concrete wall, dry lining and partitions. Tiling to bath and basins: 264 sq yd, £0.31 per sq yd (£0.37/m ²)	
Floor finishes £74	
Vinyl floor tiles and vinyl preformed skirtings: 85 sq yd, £0.87 per sq yd (£1.04/m ²)	
Ceiling finishes £26	
Texture finish to concrete, and dry lining soffits: 92 sq yd, £0.36 per sq yd (£0.34/m ²).	

Fittings £89	
Kitchen fittings including kitchen/diner work top. All shelving and decorations	
SERVICES	
Sanitary appliances and services £284	
All fittings and plumbing, hot and cold, soil and vent and rwp	
Heating and ventilating £536	
Installation including heart unit and builder's work	
Gas installation £21	
Electrical installation £399	
Harness system including builder's work	

CONTRACTORS

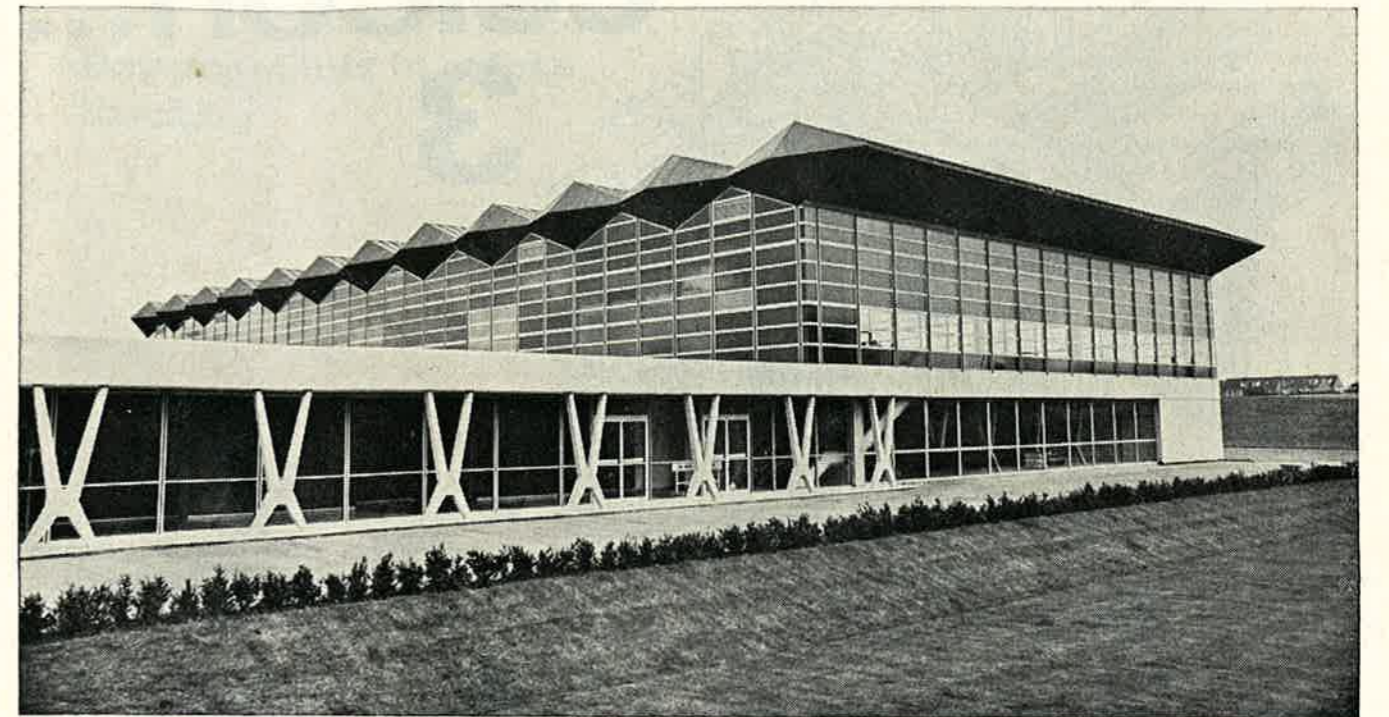
Main contractor: Cubitts (Southern) Ltd. Mosaic finishes: Art Pavements & Decorations Ltd. Screens to walkways and some buildings: J. B. Abbott & Co (Plasterers) Ltd. Mechanical services (linear housing): F. J. Baynes & Co Ltd. Aluminium roof flashings (linear housing): E. W. Bathmaker. Mastic pointing: F. Brooks, Techni-seal (UK) Ltd and Shaw Seal. Aluminium roof flashing (three-storey housing and linear housing): Builders Iron & Zincwork Ltd. Painting and decorating: Alfred Bagnall & Sons Ltd. Fencing and gates (three-storey housing): Durafencing (London) Ltd. Glazing: Faulkner Green & Co Ltd, E. A. Heatherington Ltd and Shepherd Tobias Ltd. Domestic flooring: Floor Range Ltd. Electrical installation: Holliday Hall & Co Ltd. Heating and soil and vent installation (linear housing): G. N. Haden & Sons Ltd. Texture finish to soffits (linear housing): High Power Plastering Ltd. Supply and fixing reinforcement: Hy-ten

Reinforcement Co Ltd. Patent glazing (linear housing): Heywood-Hellivell Ltd. Plastering and dry lining: T. J. Lott & Son Ltd. Mechanical services and sanitary plumbing: Matthew Hall Ltd. Floor finishes: Marley Tile Co Ltd and Northdown Contracts Ltd. Screeding to walkways and balconies (linear housing): Martin & Denis Ltd. Wall tiling: Parkinson (Wall tiling) Ltd. Asphalt paving, roofing and tanking: H. V. Smith & Co Ltd. Landscaping: Henry Shaanon (Landscaping) and St Mary's (Contractors) Ltd. Heating and ventilation, h and c water services (point blocks): Taylor Engineering (Heating Services) Ltd. Metal louvre windows to garages (linear and three-storey housing), metal windows (linear housing and point blocks): Williams & Williams Ltd. Piling: Westpiling & Construction Co Ltd. Balcony screens, grills and balustrades (point blocks): Wallbays Ltd. Patent glazing (central area and block 8): S. Warner & Sons Ltd. Road surfacing: Wimpey Asphalt Ltd. Suppliers: Aggregates: British Dredging (London) Ltd, Hall & Co Ltd, Amalgamated Roadstone Corporation Ltd. Facing bricks: Moore, Scott & Co Ltd. Partition blocks: G. S. Warr-Wood Ltd. Joinery: J. C. Richards (Woodworkers) Ltd, Davies Bros. Flush doors: Manor Joinery. Metalwork: Metalcraft (Erith) Ltd. Cement: A. Turner & Sons Ltd, William Cory & Sons. Ready mixed concrete: Hall & Co Ltd, Readymix Ltd. Plasterboard: Hall & Co Ltd. Timber and plywood: John Lenanton & Co Ltd, Phoenix Timber Co Ltd. Glazing frames: Hitch Engineering Co Ltd, Haltrac Ltd. Manhole covers and frames: Thames Bank Iron Co Ltd. CI pipe and fittings: Stanton Staveley, Finch Froy Ltd, Thames Bank Iron Co Ltd. Precast concrete manhole chambers: Mono Concrete Ltd, Spun Concrete Ltd. Spun concrete pipes and fittings: Spun Concrete Ltd. Aluminium flashings: Aliform Ltd, Haltrac Ltd. Garage doors: P. C. Henderson Ltd. Ironmongery: Childs Constantine Ltd. Kitchen units: Remploy Ltd. Kerbs and pavings: Atlas Stone Co Ltd, ECC Quarries Ltd, Metropolitan Concrete Works Ltd. Salt glazed pipes and fittings: Doulton Vitrified Pipes, Hall & Co Ltd. Concrete refuse chutes: True Flue Ltd. Reinforcing mesh: BRC Engineering Co Ltd, Spencer Wire Co Ltd. Reinforcing steel: Square Grip Reinforcement Co Ltd, Rom River, GKN (South Wales) Ltd, Hy-ten Reinforcements Ltd, McCall & Co (Sheffield) Ltd. Stainless steel rod: Samuel Fox & Co Ltd, Macready's Metal Co Ltd, Arthur Lee & Sons Ltd. Direct supply by GEC: Baths: E. Curran (Engineering) Ltd. Basins: Armitage Ware Ltd, Shanks & Co Ltd. WC suites: Shires Ltd. WC pans: Shanks & Co Ltd. Wups: Shires Ltd. Electric fires: Berry Magicoal Ltd. Garage doors: Morris Singer & Haskins Ltd. Stainless steel sinks: Fisher-Bendix Ltd.

PHOTOGRAPHS

All photos by Tim Street-Porter except: 9, 10, 15, 16, 20, 30, 36 by GEC photographic unit, Department of Architecture and Civic Design

Complete Broderick systems for advanced cladding design.



Broderick prefabricated Copper, here used on the Cheltenham Swimming Baths, for roofing and side cladding is guaranteed against faults in design, workmanship and materials for the first ten years of its life.

Alternative systems include Lead, Zinc, Natural Aluminium or Colour Coated Aluminium. Either factory bonded to a base panel, eliminating all denting or undulating, or fixed entirely in-situ. The factory bonding technique promotes the full efficiency of each metal used, thus saving on the quantity of metal and price. Panels are available on a supply only, or supply and fix basis, together with supplying and fixing both roof and cladding, including timber framing, or only the cladding feature.

Pitched roofing.

- Copper: 20 to 42 s.w.g. Smooth, embossed, bronzed or lacquered.
- Aluminium: 20 to 26 s.w.g. Smooth, embossed, natural or colour plastic coated.
- Lead: 2 & 3lb. Smooth milled.
- Copper faced felt: 42 gauge embossed copper.
- Felt: Chipping or mineral finish—all specifications.

Fascias, Mansards. Internal decorative panels and bar tops.

- Copper: 20 to 42 s.w.g. Smooth, embossed.
- Aluminium: 20 to 26 s.w.g. Smooth, embossed, natural or colour plastic coated.
- Lead: Textured 1½ lb or smooth milled 2 & 3 lb.
- Zinc: 31 s.w.g. smooth.
- Stainless Steel: 22 to 26 s.w.g. smooth.

Cheltenham Swimming Baths. Prefabricated copper roofing and side cladding, bonded to ¾" chipboard. Architects Jellicoe and Coleridge London.

Please send me all information on the Broderick factory-bonded system other Broderick systems

Name _____

Company _____

Position _____

Address _____

AJ10

Broderick Structures Ltd.,
Hermitage Road, Woking, Surrey.

For additional information quickly—use Yellow Inquiry Form.