

LA REGENERACION DE LAS LONDON DOCKLANDS

OPORTUNIDADES CONTEMPORANEAS PARA GRANDES PROYECTOS URBANOS

La evolución histórica reciente del urbanismo se ha caracterizado, sin

embargo, por la escasez de oportunidades justificadoras de los grandes gestos proyectuales, y las intervenciones se han aplicado sobre pequeñas extensiones, primando la garantía de su puesta en ejecución con criterios realistas.

En este contexto general, y en estrecha relación con los procesos de degeneración y nuevo desarrollo de las áreas urbanas, cuya «tendencia cíclica» ligada a los cambios tecnológicos ha sido recientemente explicada¹, han adquirido singular relevancia en los últimos años las oportunidades que para abordar intervenciones de gran escala, para realizar grandes proyectos urbanos, ofrecen los espacios vacíos, generalmente derelictos, (los «voids», «vuoti» o «intersticios»), o las franjas ribereñas, donde la reocupación de terrenos existentes puede combinarse con la «creación» de nuevos suelos, mediante operaciones de

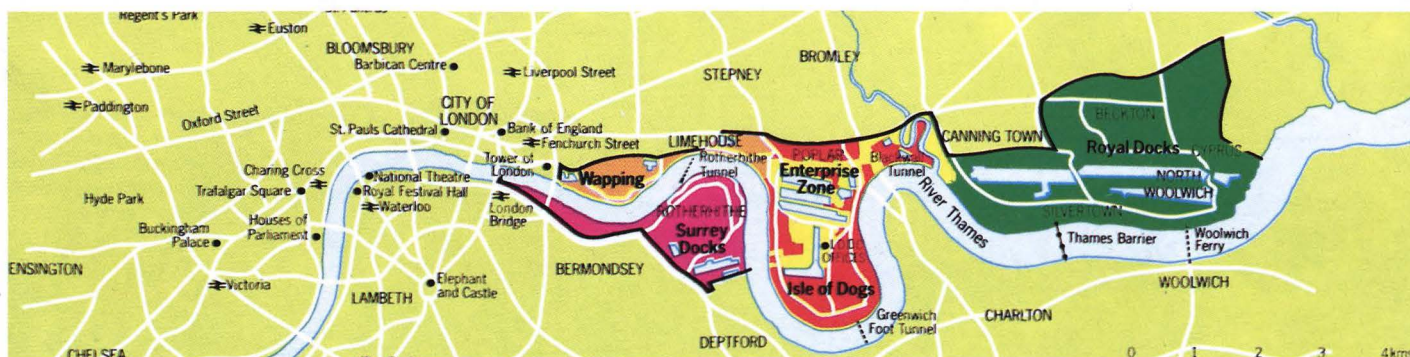
relleno (el «filling») o de «nuevas» superficies de agua, mediante la apertura de dársenas² y canales navegables.

En los Estados Unidos se acometen actualmente varios de estos grandes proyectos urbanos en franjas ribereñas:

— En San Francisco, el Plan de Ordenación de Mission Bay, redactado por I.M. Pei y Asociados, contempla la intervención urbanística sobre una zona vacante de 78 Ha. situada al borde del mar, al sur del centro de la ciudad, y su reordenamiento para la acogida de 7.500 viviendas, un millón de metros cuadrados de oficinas, 46.000 m² de comercio y usos recreativos, junto con 16 Ha. de parques públicos y canales.

— En Nueva York, la Battery Park Authority, emocionada con el éxito obtenido con su proyecto para el desarrollo de nuevas áreas residenciales y de oficinas sobre 36.8 Ha. de suelo

Las London Docklands. Áreas diferenciadas.



—acumulado mediante operaciones de relleno al borde del río Hudson junto a las torres gemelas del World Trade Center— ha propuesto añadir otras 27,2 Ha., «haciendo sitio» para otros 186.000 m² de superficie construida para oficinas³.

— En New Jersey, sobre terrenos en parte consolidados sobre lo que durante décadas se consideró un «remanso en decadencia del área metropolitana mayor de la nación»³, y a lo largo de un frente ribereño de 25,7 km., están en ejecución o en proceso de elaboración, un total de 22 proyectos que implican la construcción, prevista para finales del siglo, de 1.552.000 m², 36.000 viviendas y 155.000 m² de desarrollos comerciales, que se prevé generen en conjunto 100.000 nuevos empleos.

La regeneración de las London Docklands sobre más de 1.000 Ha. de suelo abandonado, donde se asentaron los muelles del Puerto de Londres —que en 1980 se contemplaba como «la peor de las áreas problemáticas» del país y que hoy se ve ya como la plataforma de una «ciudad emergente» —es, sin duda, una excepcional oportunidad de acometer, en un lugar excepcional, una gran intervención urbanística, la que quizá implique hoy «el mayor proyecto de renovación urbana en Europa».

LA EVOLUCION RECIENTE DEL PUERTO DE LONDRES Y LA DECADENCIA DE LAS DOCKLANDS

El puerto de Londres gobernado por *London Bridge City*.

la Port of London Authority comprende el tramo del Río Támesis afectado por las mareas, desde Teddington hasta el límite del mar, abarcando una longitud de 152 km. y un sistema operacional de dársenas y suelo apto para la regeneración, que se extiende en una superficie de 1.487 Ha. de las cuales 205 Ha. son de agua.

La introducción paulatina de técnicas modernas de transporte, carga y descarga de mercancías, ha tenido como efecto en el Puerto de Londres a partir de los años sesenta el cierre paulatino de muelles en otros tiempos operativos. Así, siguiendo un desplazamiento progresivo hacia el este, en dirección al mar, los St. Katherine Docks inmediatos a la Torre de Londres, se vendieron al Greater London Council (G.L.C.) en 1969 y los London Docks se cerraron en 1969 y se vendieron al Concejo de Tower Hamlets en 1976. Los Surrey Commercial Docks se cerraron en 1970 y se vendieron al G.L.C. y al Concejo de Southwark en 1976 y 1977.

— A mitad de los años setenta aún eran operacionales tres sistemas principales de dársenas dentro del puerto: los West India y Millwall Docks, situados en la Isle of Dogs, los Royal Docks y Tilbury, en proximidad a la boca del Támesis, a 40 km. del London Bridge. Posteriormente, el desarrollo propiamente portuario y tráficos tanto de pasajeros —a través de la Tilbury Passenger Landing Stage, que proporciona acomodo para transatlánticos con cualquier estado de la marea y es contigua a la Tilbury Riverside Station— como de mercancías, se ha concentrado en mayor medida en Til-

bury, que abarca una superficie de 423 Ha. de las cuales 62 son de agua, y comprende una longitud de 8 Km. de muelles.

Al cierre progresivo de los Docks no sucedió durante la década de los 70 una actividad económica compensatoria de la pérdida del tráfico portuario y se perdieron 30.000 empleos previamente existentes. Las Docklands, 11 km. de suelo ribereño al este del Tower Bridge, se convirtieron en el «patio trasero» de Londres, una zona carente de coherencia y carácter, «ensombrecida por los progresos de la adyacente City of London y a la que la tendencia general de extensión hacia el oeste había vuelto la espalda»⁴.

Apenas había nueva inversión privada, o foco desencadenante del crecimiento, y se registraba una total dependencia de programas basados en fondos públicos. Existía en conclusión, un «casi completo vacío económico, que debía llenarse por áreas de actividad con potencial de crecimiento para el futuro»⁴.

EL MARCO LEGAL ESTABLECIDO PARA CONTRARRESTAR LA DECADENCIA URBANA

Una de las prelações del Gobierno Británico durante la última década ha sido la regeneración de áreas del Reino Unido, procurando su reactivación como bases industriales.

El marco legislativo básico en el que se han fundamentado estas políticas es la «Ley de Administración Local, pla-



nificación y bienes raíces» (Local Government, Planning and Land Act) de 1980, que introduce los instrumentos específicamente orientados a estos fines: las «Corporaciones para el desarrollo urbanístico» (Urban Development Corporation) y las «zonas de iniciativa» o nuevos «polígonos industriales», las Enterprise Zones⁵. Ambos instrumentos se están aplicando en la regeneración de las Docklands.

El objeto específico de las Corporaciones para el desarrollo urbanístico es la regeneración de su área de intervención, objetivo que debe lograrse mediante la aplicación de las medidas consideradas más oportunas (por la corporación), entre las siguientes:

- la reutilización efectiva de terrenos y edificaciones,
- el fomento del desarrollo de industria y comercio existentes y de nueva creación,
- la creación de un ambiente atractivo, garantizando la disponibilidad de viviendas y equipos sociales, que animen a la gente vivir y trabajar en el área.

Por cuanto a su intervención en el planeamiento urbanístico propiamente se refiere, una corporación para el desarrollo urbanístico será la autoridad local de planificación —si el Secretario de Estado lo establece— en lugar de cualquier autoridad que de otra manera sería, para tales fines, la autoridad local.

Hasta ahora el Gobierno ha fundado dos corporaciones de desarrollo urbanístico, una en Londres, la London Docklands Development Corporation, y otra en Liverpool, la Mersey side Development Corporation, que tienen el

fin común de regenerar unas zonas portuarias.

Las disposiciones referentes a la designación de «enterprise zones» planeadas por la citada ley del 80, suponen un nuevo enfoque de los problemas de deterioro urbano, basado en la concentración de la atención hacia la inversión privada —que se estimula mediante incentivos fiscales, introducidos por la Ley de Finanzas de 1980, y la supresión de ciertas restricciones— como medio de obtener una economía próspera.

Dicho enfoque responde a la opinión del Gobierno británico de que en las zonas urbanas antiguas, la creciente participación de las autoridades públicas parece haber sido contraproducente. Según expresaba el Ministro de Hacienda en 1980, Sir Geoffrey Howe, en el Reino Unido, «el proceso de planificación, con demasiada frecuencia ha permitido, o incluso ha sido la causa, de que zonas enteras en el corazón de algunas de nuestras más populosas ciudades hayan permanecido abandonadas durante años, a veces durante décadas. Incluso cuando finalmente se efectúan los planes, la hacienda pública no puede a menudo proporcionar la iniciativa o los fondos necesarios para concretar las aspiraciones de sus proyectistas. Y cuando la iniciativa privada hubiese podido estar dispuesta a actuar, generalmente ha sido sofocada por normas y reglamentos y un sistema impositivo que no toma en consideración estos problemas especiales».

Las medidas incentivadoras establecidas por los polígonos, disponibles durante diez años a partir de la designación de cada complejo, son:

— Exención de la contribución territorial.

— Exención de impuestos municipales sobre la propiedad industrial y comercial.

— Desgravación inicial aplicable al impuesto sobre la renta o sobre sociedades de un 100 por 100 de la inversión efectuada en la construcción, extensión o mejora de edificios industriales o comerciales.

— Prestación preferente de ciertos servicios aduaneros y autoformación de almacenes aduaneros privados.

— Exención de gravámenes y solididades de información por parte de las comisiones de capacitación industrial.

— Proceso de planificación simplificado. Un plan preparado para cada complejo, prevé tipos de urbanización para los cuales la «licencia de planificación» se considera automáticamente concedida sin requerir una solicitud individual.

— Administración expeditiva. La mayoría de las corporaciones municipales correspondientes a los polígonos se ha fijado el objetivo de decidir sobre solicitudes de planificación residuales y licencias de construcción en el plazo de 14 días.

Los suministradores de servicios urbanos (gas, electricidad, abastecimiento de agua y telecomunicaciones) también han adoptado medidas especiales para los clientes de las «enterprise zones».

— Reducción en la demanda de información estadística por parte del Gobierno, en asuntos tales como producción y empleo, siempre que sea posible, para reducir los gastos generales de las compañías.



Las enterprise zones, 11 en total, de superficie comprendida entre las 50 y las 450 Ha. se delimitaron entre 1981 y 1982, y de ellas una está situada dentro de las Docklands, en la Isle of Dogs y es administrada por la London Docklands Development Corporation.

LA «CIUDAD NACIENTE» TRAS SEIS AÑOS DE REGENERACION

En julio de 1981 se estableció la London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.) con el carácter de órgano director de la Docklands Urban Development Area (Area de Ordenación Urbana de las Docklands) y con el objetivo básico, establecido por el Secretario de Estado para el Medio Ambiente, fundamentado del modo siguiente:

«La zona presenta de forma más acusada y extendida que ninguna otra en Inglaterra la decadencia física de la ciudad interior y la necesidad de regeneración urbana. Representa una gran oportunidad para el desarrollo que Londres necesita para las dos últimas décadas del siglo veinte: nuevas viviendas, nuevo entorno, nuevo desarrollo industrial, nuevas instalaciones re-

creativas, nuevo desarrollo comercial, nueva arquitectura, todo calculado para recuperar estas áreas estériles para usos más valiosos. Esta transformación de la decadencia a la renovación, de un área problemática a una de oportunidad, sólo puede conseguirse mediante un nivel de inversión pública que sólo el Tesoro puede aportar. Las London Docklands sólo pueden ser regeneradas con éxito mediante una agencia de desarrollo de finalidad única».

A partir de esta base, y para invertir la prolongada decadencia socio-económica y física del área, la Corporación estableció por sí misma los siguientes objetivos:

— La rápida mejora de la imagen física del área, y la creación de confianza en las continuas mejoras previstas.

— Utilizar los recursos propios principalmente como medio de atracción de la inversión privada.

— Adquirir aquellas parcelas importantes, no sujetas a planes de nuevo desarrollo por sus actuales prioritarios, para acometer las agregaciones y reparcelaciones necesarias y dotación de servicios urbanos, y ponerlas, posteriormente, en el mercado para el sector privado.

— Acometer un importante programa de mejoras ambientales.

— Hacer publicidad y vender las oportunidades de las Docklands a los clientes potenciales.

— Mejorar de forma revelante la variedad y calidad de las viviendas y equipos comunitarios, pero sin intervenir en ello directamente.

— Elevar los estándares de las vías y red de transporte público al nivel existente en otras partes de Londres.

— Finalmente, liquidar la Corporación tan pronto como la prosperidad de las Docklands se haya convertido en una actividad auto-generadora⁶.

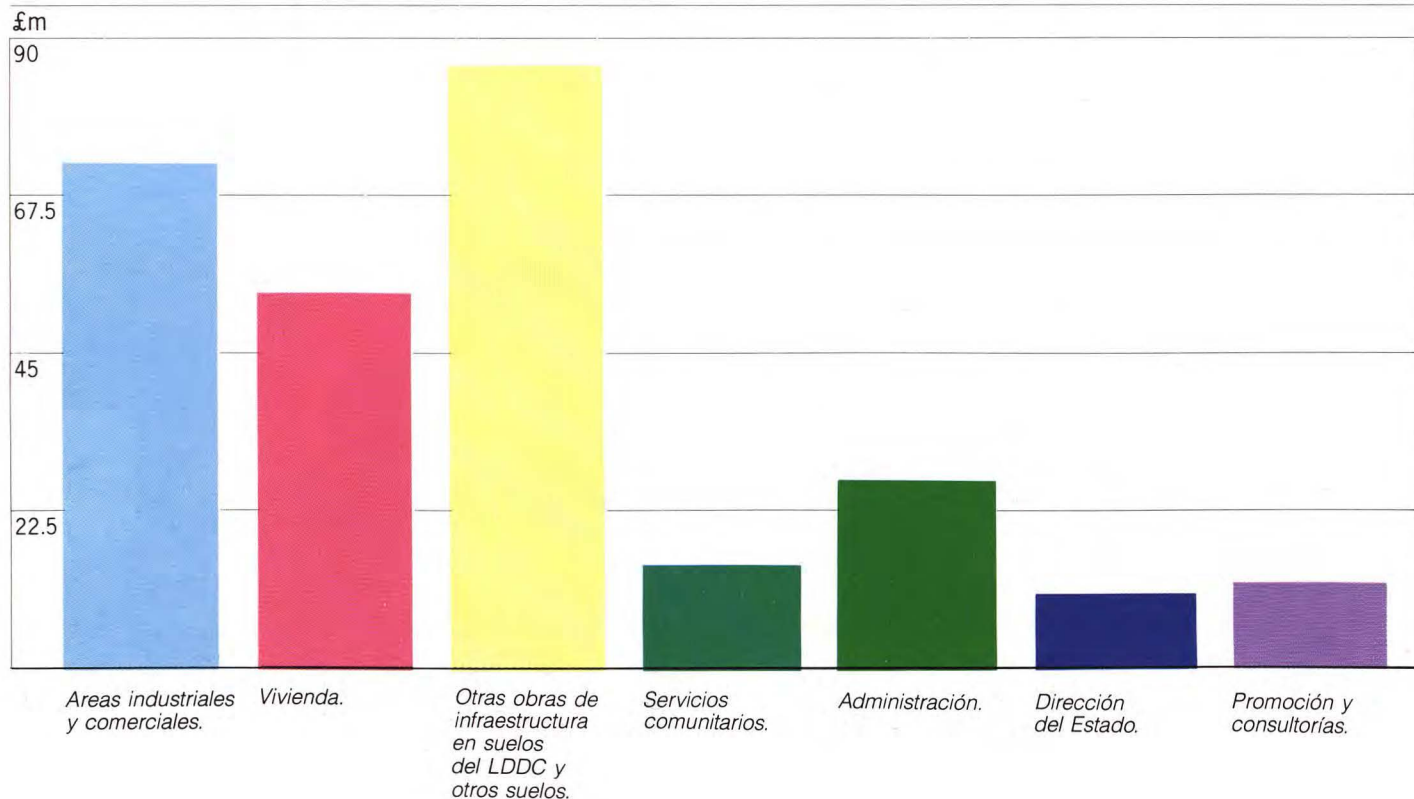
Por otra parte, la Corporación se planteó, asimismo, la necesidad de reducir el predominio del sector público en cuanto a la propiedad del suelo, empleo, servicios y vivienda, animando al sector privado a asumir el liderazgo en cuanto a inversión, desarrollo y provisión de servicios.

Hoy, al cabo de casi seis años del establecimiento de la LDDC, las Docklands se contemplan como un área de la máxima oportunidad, o como la califica Reg Ward, director ejecutivo de la LDDC, «el lugar más excepcional para el desarrollo en el Reino Unido», habiendo invertido el sector privado, hasta 1986 en su regeneración, más de 1.100 millones de libras esterlinas.

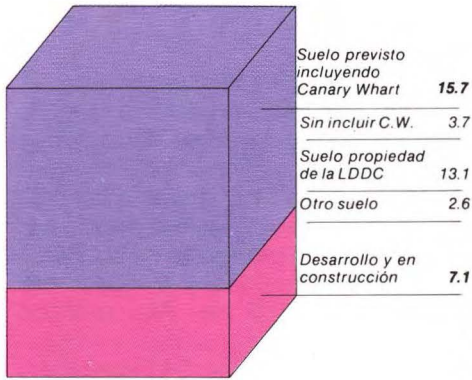
GASTO REALIZADO EN LAS DOCKLANDS 1981-86

Total 279 M. libras.

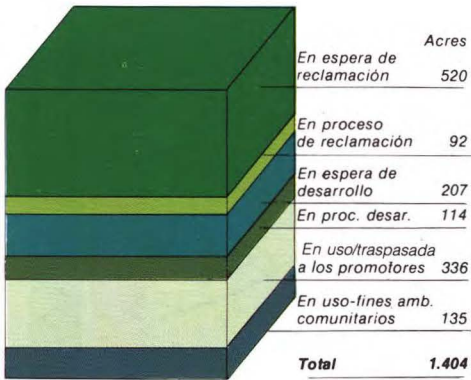
Adquisición, recuperación y preparación del suelo 214 m/otros gastos 65 m



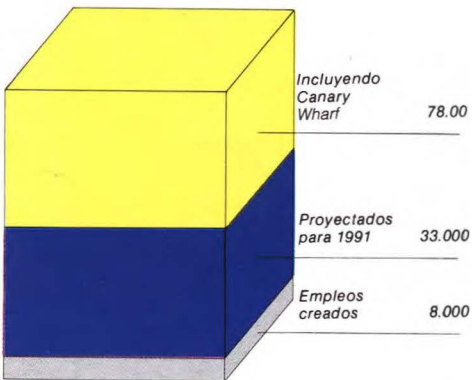
HECHOS A SIMPLE VISTA



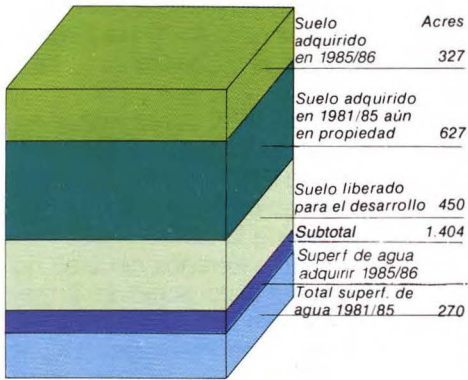
Superficie de suelo



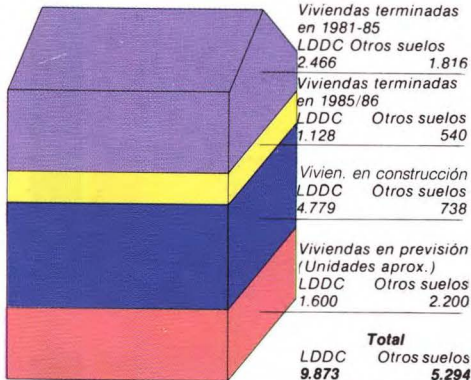
Estatus del suelo



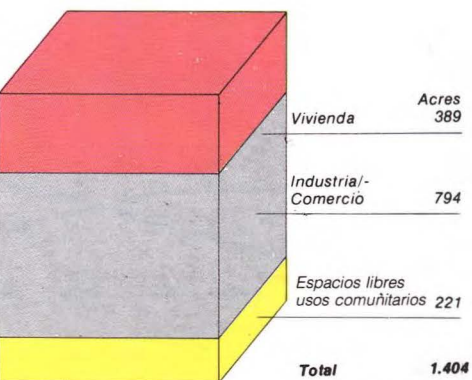
Empleos



Adquisición de suelo



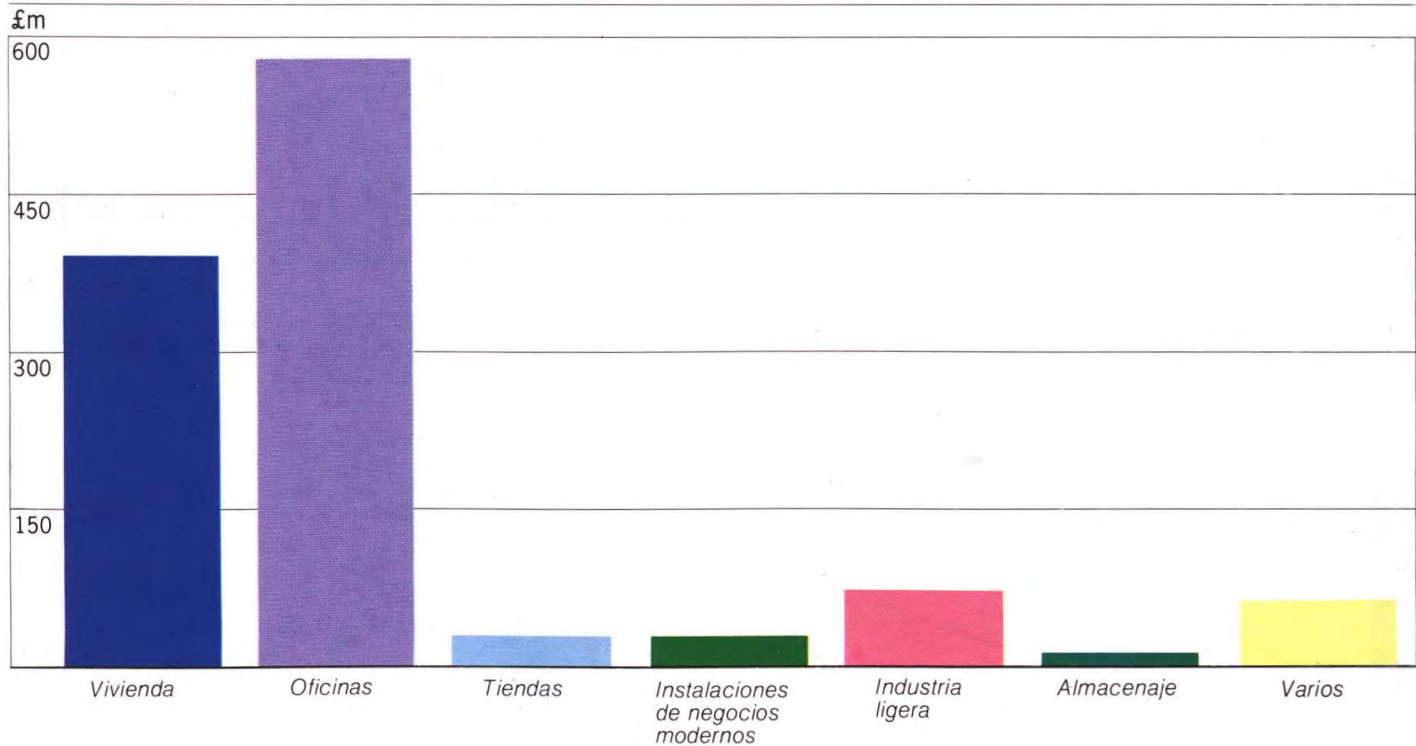
Vivienda



Usos proyectados del suelo

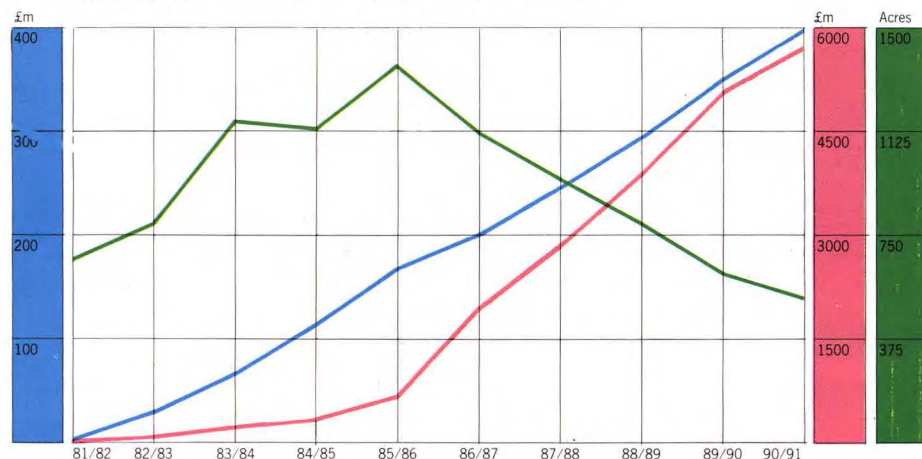
INVERSION PRIVADA COMPROMETIDA. 1981-86

Total 1.182 M. libras.

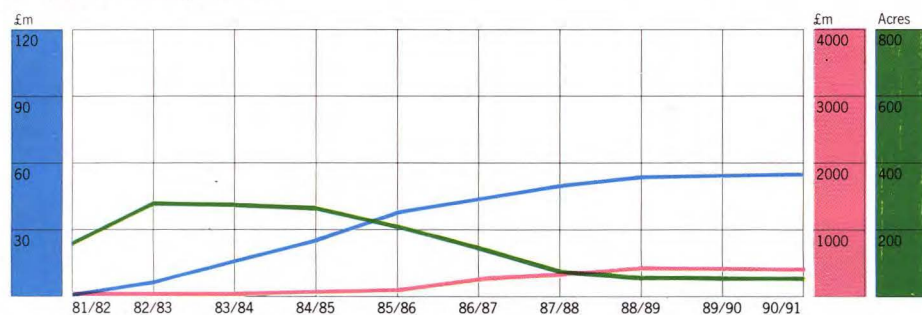


INVERSION DE LOS SECTORES PUBLICO Y PRIVADO 1981-91

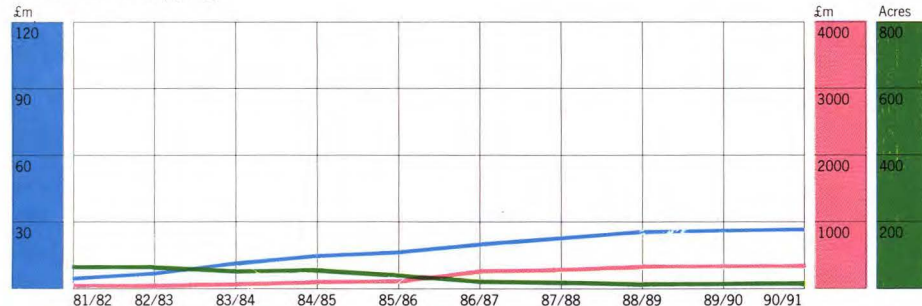
1. Incluye proyectos referentes al área total de las Docklands.



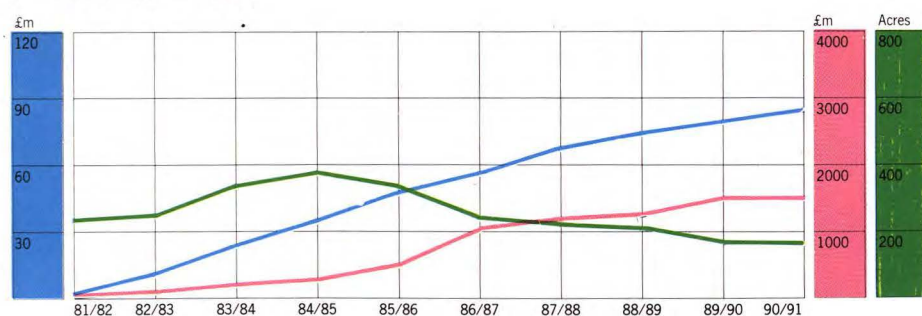
2. Zona de Surrey Docks.



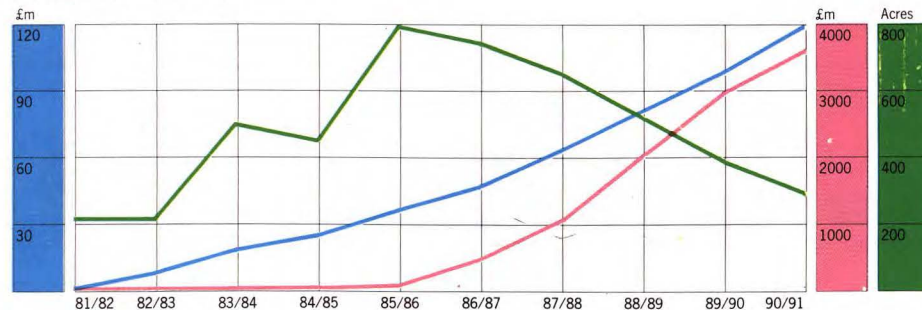
3. Zona de Wapping.



4. Zona de Isle of Dogs.



5. Zona de Royal Docks.



BALANCE ESTADISTICO 1981-1986

Según la última evaluación estadística realizada a mitad del año 1985, la superficie total del suelo afectada por el proyecto de regeneración (comprendiendo suelo ya transferido a los promotores para su desarrollo y suelo adquirido aún en propiedad de la LDDC) ascendía a 561,6 Ha. y la «superficie de agua» a 170 Ha. (Ver gráficos anexos).

De dichas 561,6 Ha. 54 Ha estaban ya desarrolladas y ocupadas; 134,4 Ha. estaban liberadas para los promotores y desarrolladas, y 45,6 Ha. se encontraban en proceso de desarrollo.

Los usos previstos se repartían del siguiente modo: residencial 155,6 Ha.; industria y comercio 317,6 Ha y espacios ambientales y comunitarios 88,4 Ha.

La superficie total construida y en construcción ascendía a 550.960 m². En el período 1981-85 se terminaron 9.973 viviendas en las Docklands bajo la iniciativa de la LDDC y 5.294 viviendas en otros terrenos del área no controlados por la corporación. En relación con el empleo, el área de las Docklands ha experimentado un cambio de signo en la pérdida de puestos de trabajo sufrida entre 1978 y 1981 que afectó al 22 por 100 de los existentes. Desde que la Corporación existe se han generado al menos 8.000 nuevos empleos, constatándose una evolución del total existente en las Docklands, del sector de manufacturas, al sector de servicios (70 por 100 del total con más de 2.000 empleos en el sector de servicios financieros de negocios). El número total de empleos que se proyecta alcanzar en 1991 es de 78.000. La inversión privada comprometida en el período 1981-86 asciende a 1.182 millones de libras, siendo especialmente relevante la relación entre inversión privada/inversión pública (6,40 libras invertidas por el sector privado, por cada libra invertida por la LDDC).

Gasto actual y proyectado exceptuando el suelo (M. libras).

Inversión por el sector privado en el suelo de la LDDC, únicamente (M. libras).

Superficie actual y proyectada de suelo para desarrollo y agua controlada. (Acre = 0,4 Ha).



de Londres) que opera desde abril del presente año, concentrando bajo un solo techo las principales transacciones de azúcar, cacao, café, petróleo, aceites vegetales y caucho. Además, se confía en que se localice en la zona, en uno de los escasos solares que aún quedan, la Oficina de Marcas de la Comunidad Europea (Community Trade-Mark Office), para la que de hecho, está ya en construcción un edificio, contando con el apoyo del Gobier-

no, tratando con ello de sacar ventaja a las otras ciudades competidoras para la captación de dicho organismo., Munich, La Haya y Madrid.

Surrey Docks.

Del otro lado del río, abarcando un frente de 4,8 km. en la orilla sur, frente a la City, se encuentran los Surrey Docks. Esta zona se caracteriza por su diversidad, presentando, según la LDDC, una muestra completa de vida londinense. La población actual de

9.000 habitantes y se espera que alcance los 20.000 en los próximos tres años.

En su extremo oeste está la London Bridge City, en la actualidad la mayor zona de desarrollo comercial de las Docklands —aparte de la Isle of Dogs— con 192.500 m² construidos de superficie de oficinas, comercios y viviendas. La primera fase de desarrollo está ya terminada. A esta zona se están trasladando varias compañías



Surrey Docks.

importantes de la City, como Price Waterhouse y Citicorp.

Río abajo se alinean otros tres desarrollos de importancia: el Anchor Brenhouse, con 15.400 m² construidos para usos mixtos; el Butler's Wharf, vaciado para dejar sitio a un conjunto «estilo Covent Garden» que incluirá «el primer Museo de Diseño del mundo» y áticos de lujo (77.000 m² construidos), y el St. Saviour's Dock. Además, otros 20 proyectos de conjuntos residenciales en el resto de la zona proveerán más de 3.500 nuevas viviendas.

La Corporación ha comprado, de acuerdo con el Concejo de Southwark unos 500 pisos degradados construidos en los años treinta, situados en terrenos municipales céntricos, para promover su rehabilitación.

En cuanto a infraestructuras se refiere, se ha ejecutado una nueva red Greenland Dock, Surrey Docks.

viaria y se ha construido un nuevo canal de interés panorámico para conectar los muelles de Surrey Water y Canada Water, en torno a los cuales se construyen 627 unidades residenciales. En relación con las actividades productivas, Associated Newspapers está construyendo un importante centro de impresión para el Daily Mail, con 2.000 puestos de trabajo, siendo la empresa con mayor número de empleos localizados en el área. Por otra parte, la compañía Tesco construirá un gran almacén de 20.800 m² (y 25 millones de libras de presupuesto) y otras 20-30 tiendas más pequeñas junto a la estación de metro de Surrey Docks.

Aprovechando las 12,4 Ha de superficie de agua del Greenland Dock, la Corporación propone invertir 1,3 millones de libras en la realización de un centro de deportes acuáticos orientado a las escuelas de Londres y a la co-

munidad local. La majestuosa escala de este muelle, ha atraído por otra parte el interés para el aprovechamiento de su borde ribereño, para la construcción de viviendas de alta calidad. La compañía danesa ISLEF ha propuesto realizar 1.250 viviendas, de diversa superficie y tipologías, de las cuales un 20 por 100 se pretende sean casas en régimen de alquiler.

La Corporación ha contemplado, asimismo, en la zona la extensión de las áreas de conservación en torno al Tower Bridge y St. Saviour's Wharf, incluyendo un total de 23 edificios y conjuntos de especial interés, procurando con ello proteger el singular patrimonio histórico de la zona, que, por otra parte, es un atractivo para la inversión privada.

Es finalmente relevante subrayar que el 42 por 100 de las nuevas viviendas realizadas ha sido adquirido por habitantes de la zona, un 25 por 100 de los cuales residían previamente en viviendas municipales.

Wapping y Limehouse

Esta zona, de calles estrechas y dársenas pequeñas y abrigadas, se caracteriza por incluir grandes áreas predominantemente residenciales, junto con otras, a lo largo de la carretera de acceso y en torno a Limehouse Basin, que son una mezcla de usos comerciales y de industria ligera y en las que se pretende mantener en el futuro este carácter tradicional. Por tanto, seguirá habiendo bolsas de edificios no residenciales en áreas predominantemente residenciales y viceversa.





Isle of Dogs.

3.000 pasajeros por hora.

Isle of Dogs.

En el centro de esta zona se encuentra la única «Enterprise Zone» de las Docklands, cuyos incentivos atraen la implantación de importantes actividades económicas. «The Daily Telegraph» ha construido ya un edificio de 75 millones de libras de presupuesto para sus talleres de imprenta, y se proyecta que sus periodistas se trasladen también a una futura construcción, de 70 millones de libras de presupuesto, situada en Marples Ridgenay. Asimismo, el centro de imprenta de «The Guardian» se trasladará a una nueva edificación en Millaharbour.

Otros desarrollos comprenden el Skylines, primer «parque profesional» de las Docklands y el Business Efficiency Centre, que proveerá un alojamiento flexible para las empresas con servicios especializados de apoyo.

The west India Docks.



Particular importancia tienen las propuestas presentadas —y en principio aprobadas por la Corporación— por un consorcio de bancos americano-suizo (que incluye al First Boston, Morgan Stanley y Credit Suisse) para construir un centro financiero internacional de 924.000 m² construidos y presupuesto próximo a los 1.500 millones de libras, centrado en torno al Canary Wharf, que como consecuencia del Big Bang —la desregulación de los mercados financieros de la City— se pretende acoger a diversas corporaciones financieras que establecerán un nuevo nivel en el desarrollo de la Isle of Dogs.

El proyecto presentado ha sido realizado por Skidmore, Owings y Merrill, I. M. Pei & Partners y la firma británica de arquitectos YRM y contempla la construcción de tres torres de 237 m. y aparcamientos bajo el agua para

20.000 automóviles.

Fuera de la Enterprise Zone la construcción de viviendas prosigue en sus emplazamientos principales, corriendo a cargo no sólo de la iniciativa de la Corporación, sino del Borough of Tower Hamlets (para la promoción de 1,2 Ha. de suelo residencial) o directamente de la iniciativa privada, como ocurre en el Clipper's Quay y en Jamestown Harbour. En esta zona, en Poplar también se han delimitado nuevas áreas de conservación, en este caso en torno a las iglesias de San Matías —que data de 1654 y es actualmente el edificio más viejo de las Docklands— y de Todos los Santos, de valor histórico.

En la Isla propiamente dicha, se ha propuesto otra zona de conservación de Chapel House, una finca con casas de campo de entreguerras próxima a Island Gardens.

The Royal Docks

A 8 Km. del centro de Londres, los Royal Docks (King George V, Royal Albert y Royal Victoria), se extienden sobre una superficie de 267 Ha., comprendiendo 95 Ha. de agua delimitadas por 16 Km. de muelles. Esta gran extensión —equivalente al área del centro de Londres comprendida de este a oeste entre Marble Arch, Tower Bridge, y de norte a sur entre Euston y Waterloo— y sus posibilidades de actuación convierte a los «Royals» en el «solar de renovación urbana más importante de Europa».

— Estos muelles tienen una profundidad poco usual, de alrededor de

REALIZACIONES Y PROYECTOS ZONALES

Las Docklands no constituyen como pudiera pensarse un único lugar muy extenso, sino gran número de pequeños lugares, incomunicados entre sí desde antiguo, tanto por el Támesis como por los propios muelles. Por esta

un recorrido desde Tower Bridge (ver plano) en dirección este pueden contabilizarse las siguientes realizaciones y proyectos.
St. Katherine's Docks.
Inmediatamente adyacentes al

rado en 1828 (constituyendo durante el siglo XIX un foco de intenso tráfico de marfil, especias, té, vinos, tabaco, alfombras y otros productos lujosos), no constituyese, tras los grandes destrozos causados por la Segunda Guerra

razón no es posible hablar de un único plan maestro o plan general, sino de numerosos planes y esquemas de ordenación diferentes —y desconexos— ajustados a las diferencias locales de las distintas zonas. Haciendo

puede se encuentran los St. Katherine Docks, cuya rehabilitación fue iniciada de hecho en 1970 por iniciativa del Greater London Council tras varios años de que el conjunto, que fue proyectado por Thomas Telford e inagu-

Mundial, sino una ciudad fantasma, en la que se rodaban películas sobre «la batalla de Inglaterra».
Esta zona acoge hoy al Centro Mundial de Comercio y al London Commodity Exchange (Bolsa de Mercancías

Royal Docks

- Royal Docks September 1985. Schemes prepared under way or completed.
- 1 West Becken
 - 2 East Becken
 - 3 Park Quay
 - 4 Mid Becken
 - 5 Tolgate Road
 - 6 Mid Becken School
 - 7 North Becken
 - 8 Becken District Centre
 - 9 London Industrial Park
 - 10 Strategic Lorry Park
 - 11 Retail development
 - 12 Texas Homecare
 - 13 Cyprus
 - 14 London City Airport
 - 15 Waltham Wharf
 - 16 North Woolwich Railway Museum
 - 17 British Telecom Teleport
 - 18 Standard Industrial
 - 19 Museum of Victoria
 - 20 St Mark's Industrial
 - 21 Thames Barrier
 - 22 Green Shields Industrial



Isle of Dogs/Enterprise Zone

- Isle of Dogs September 1985. Schemes prepared under way or completed.
- 1 Canary Wharf
 - 2 West Quay
 - 3 North Quay
 - 4 Canary Wharf Office Developments
 - 5 Limehouse Studios
 - 6 Limehouse Court
 - 7 Heron Quay
 - 8 Waterside
 - 9 Transpore Building
 - 10 John Wharfedale
 - 11 South Quay
 - 12 Pantheon
 - 13 Maritime Court
 - 14 Enterprise Business Park
 - 15 Guardian Newspaper
 - 16 Great Eastern Enterprise
 - 17 Advanced Textile Products
 - 18 PDE
 - 19 Northern & Shell Building
 - 20 Millbank Centre
 - 21 Indecon Court
 - 22 The Landmark
 - 23 Glass Place
 - 24 River Park Trading Estate
 - 25 Plymouth Wharf
 - 26 Greenwich View
 - 27 Daily Telegraph
 - 28 Clapton Quay
 - 29 Felstead Wharf
 - 30 Lurline Wharf
 - 31 Calender Wharf
 - 32 Plymouth Wharf
 - 33 Compas Point
 - 34 London Yard
 - 35 Fins Head
 - 36 Asda Superstore
 - 37 London Docklands Arena
 - 38 Owen 3
 - 39 Business Efficiency Centre
 - 40 Moxhall
 - 41 Site 4 Office Developments
 - 42 Site 4 Office Developments
 - 43 East London Water Users Federation
 - 44 Mercury Commerce
 - 45 Wood Wharf House
 - 46 Jametown Harbour
 - 47 Poplar High Street
 - 48 Pantoon Dock CWS Mill
 - 49 Royal Victoria
 - 50 Texas Homecare
 - 51 London Industrial Park





Wapping y Limehouse.

En total, a mitad de 1985 se habían construido, o estaban en construcción, 1.918 viviendas de diversos tipos. Un proyecto importante, el mayor en el área central de Londres en proceso de ejecución, contempla la construcción de 630 viviendas en el área del Western Dock. Asimismo al borde del río se están transformando altos y viejos almacenes, en lujosos apartamentos, pensados para atraer profesionales en busca de alojamientos alternativos atrayente⁶.

En Limehouse se ha acometido la reutilización para comercios, oficinas, bares, restaurantes y viviendas, de uno de los más destacados edificios históricos de las Docklands, el Free Trade Wharf —construido para la compañía de las Indias Orientales en 1795— que se completará, en una primera fase, con la construcción de un edificio nuevo de 117 viviendas; dos fases posteriores

contemplan la construcción de otras 211 viviendas colectivas y 7.500 m² de oficinas.

La Corporación está tratando en esta zona de intensificar la vida local, por medio de mejoras ambientales de equipos comunitarios y la creación de lugares de encuentro. Actualmente, a este respecto, Shadnell Basin es un lugar intensamente utilizado para la práctica de deportes acuáticos y está en ejecución la apertura de un nuevo canal y su ordenación paisajística, que discurrirá por el centro de Wapping comunicando Shadnell Basin con Hermitage Basin.

Hasta mediados del año 85 se habían construido en esta zona unos 80.700 m² para usos comerciales, estando previstas nuevas construcciones comerciales en 16 emplazamientos en Wapping y Limehouse, que produzcan un total de 115.500 m².

Por otra parte, Wapping ha sido el área elegida para el primer traslado a las Docklands de las grandes empresas periódicas de Fleet Street, correspondiendo la primera instalación a News Internacional (y siguiendo de cerca «The Guardian», «The Daily Telegraph», «Mail Newspapers» y el «Financial Times»).

En cuanto se refiere a las infraestructuras, la zona contará con cinco estaciones del Docklands Light Railway (Ferrocarril ligero de las Docklands) cuyo trazado enlazaría en su fase final, la estación de Barh, en la City, con Beckton, pasando por la Isle of Dogs, los Royal Docks⁷.

Dicho ferrocarril, de 197 millones de libras de presupuesto, y cuya inauguración está prevista para julio del presente año, incorpora sistemas electrónicos que permitirán detectar cuando un tren se retrasa un segundo. Ha sido ejecutado por dos contratistas de la General Electric Company y la compañía Mowlen.

El sistema próximo a entrar en funcionamiento cuya ejecución ha costado 77 millones de libras, comprende 12 Km. de longitud viaria, en los que se intercalan 16 estaciones, previendo-se que operen simultáneamente nueve trenes de un único vagón.

Está proyectado que el sistema sea totalmente automático, aunque habrá controles manuales en todos los trenes y estos llevarán un oficial de ferrocarriles que desempeñará el papel tradicional de guarda de ferrocarril. La capacidad del sistema alcanzan los





Royal Docks.

10 m. lo que hace que el agua se mantenga de forma natural limpia y fría y mantenga un nivel constante debido al sistema de compuertas de que consta.

En el período 1985-86 la combinación de diversos factores ha hecho que se produzca un dramático avance en las elevadas ambiciones de la Corporación para el desarrollo de los «Royals», que estudia ya diversos proyectos de desarrollo de «vigor y visión impresionante»⁸, en parte resultantes de la confianza que produce el control por la Corporación de la extensión total de los Royal Docks.

Previamente, consciente de la escala e importancia de «los Royals», la LDDC requirió la colaboración, como arquitectos y urbanistas consultores, de Richard Rogers & Partners y William Gillespie & Partners, cuyas propuestas se tomaron como base para

la elaboración de un esquema básico de estructuración del desarrollo. Esquema que se ha considerado «políticamente inadecuado» a la vista de los «proyectos monstruos» que avanzan pesadamente: un estadio de 25.000 asientos, una feria del comercio, un centro de exposiciones, y un parque científico⁹.

En la actualidad se encuentra ya en ejecución un programa masivo de infraestructuras con un presupuesto de 250 millones de libras.

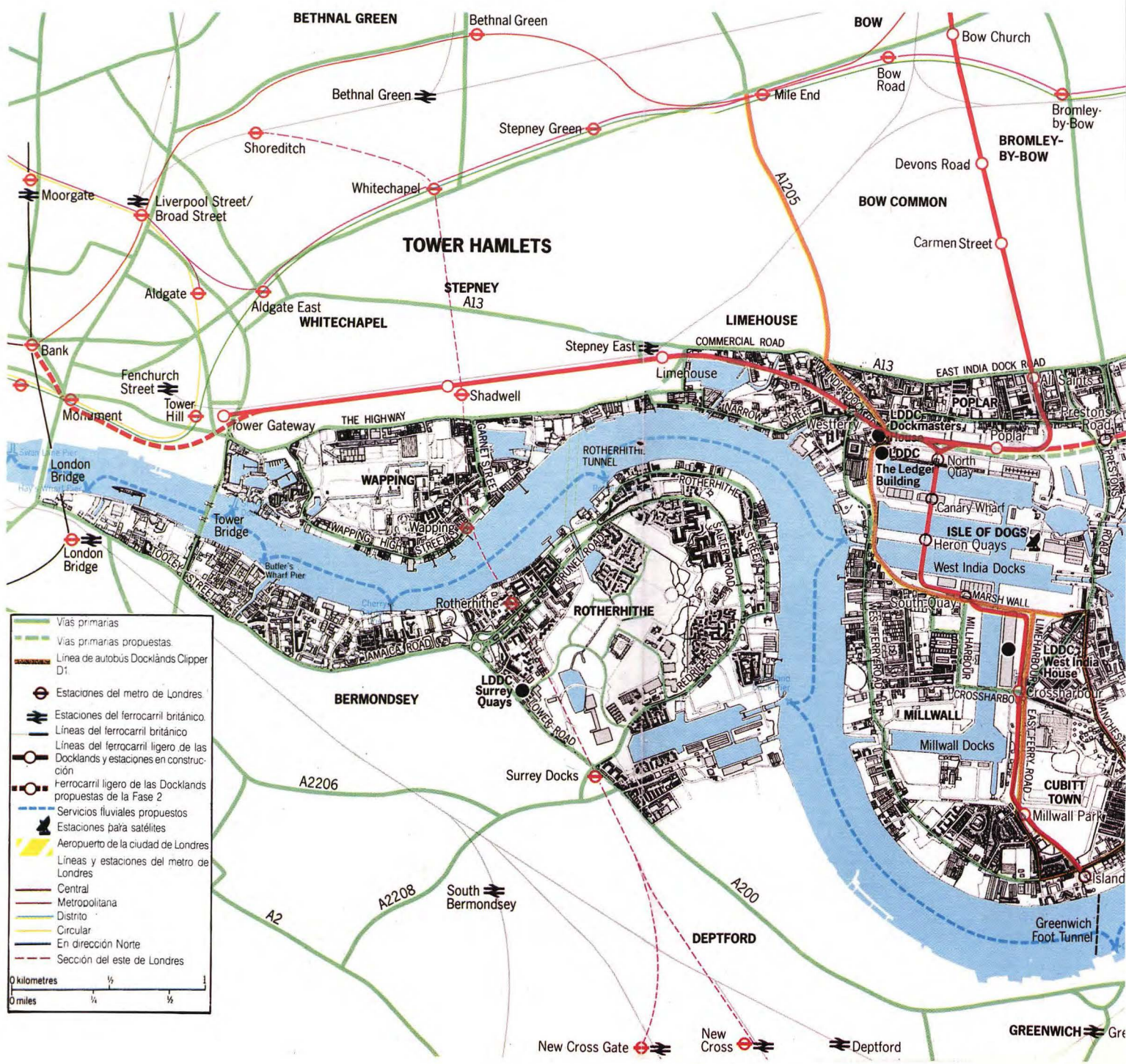
Un proyecto particularmente impulsor para la zona, es el de la creación del London City Airport —para aviones de despegue y aterrizaje en pista corta (STOL)— que se preve entre en funcionamiento a finales del presente año y capaz de controlar un tráfico de más de un millón de pasajeros al año, provenientes de nueve ciudades británicas y otras cinco del continente europeo.

Asimismo, una fuerte apoyatura infraestructural será la correspondiente a la llegada en 1988 de la prolongación de la autopista M11 que conectará el extremo este de los Royal Docks directamente con la M25 y la red nacional de autopistas.

Otro factor que contribuye a la rápida regeneración de los Royal Docks, es el rápido desarrollo de Beckton, donde la Corporación se ha centrado en el fomento de la construcción de viviendas. En conjunto se preve que a finales del presente año se hayan terminado 3.700 unidades. Además, las firmas Arda y Texas Homecare han abordado la realización de un supermercado y complejo comunitario y un nuevo almacén. Asimismo, la Corporación ha invertido 0,25 millones de libras en una amplia gama de equipos comunitarios, incluyendo centros de formación e instalaciones para minusválidos.

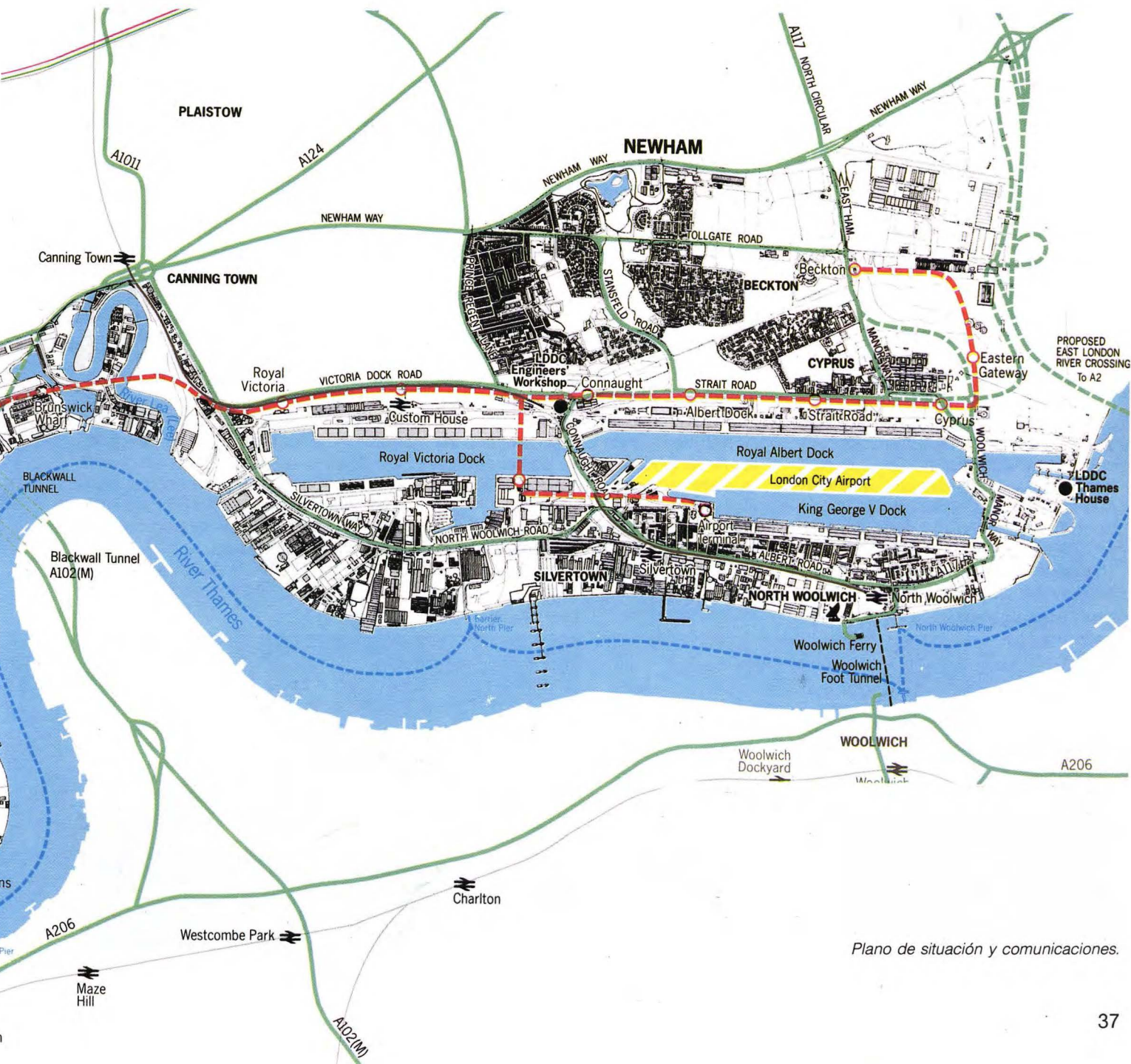
Como en las otras zonas, se han acometido aquí diversas iniciativas tendentes a la mejora y conservación ambientales del área de los Royal Docks. Así, en noviembre 1985, se empezó a trabajar en la ejecución de un proyecto, de 0,7 millones de libras de presupuesto, para transformar el Silvertown Tramway, sin uso, en una senda peatonal paisajísticamente acondicionada y una pista para bicicletas de 0,8 km., vallada y con árboles plantados a lo largo del trazado, por el norte de la zona industrial ribereña. Además, el almacén «W», de interés histórico, en el Royal Victoria Dock, se ha limpiado y rehabilitado.







Maqueta para el proyecto del Canary Wharf en la Isle of Dogs.



Plano de situación y comunicaciones.



Viviendas y embarcadero. Isle of Dogs.



Rehabilitación de los almacenes Gun Wharves, Wapping.

VALORACION URBANISTICA

Según Reginald Ward, director ejecutivo de la London Docklands Development Corporation, la regeneración urbanística acometida en las Docklands responde al propósito de hallar un nuevo sentido a una zona que había perdido su razón de ser tras el colapso del gran puerto que albergó en su día, y que se ha logrado por medio de la actividad empresarial. Para ello se ha seguido un proceso que responde a un «enfoque orgánico», basado en un conjunto de principios directores, más que en un plan rígido ponderado, hecho de arriba a abajo¹⁰.

La «Ley de Administración Local, planificación y bienes raíces» de 1980 confiere a las «urban development corporations» una amplia capacidad de planificación ya que, pueden someter al Secretario del Estado propuestas para el desarrollo de suelo dentro de una «urban development area», y éste, tras consultar con la autoridad local de planificación del área correspondiente, y cualquiera otras autoridades locales que entienda afectadas, puede aprobar cualquiera de tales propuestas con o sin modificación. Por otra parte el Secretario de Estado puede decretar que una «urban develop-

ment corporation» realice las funciones de una autoridad local de planificación en estas materias¹¹.

Esa capacidad planificadora no se ejerce, sin embargo, mediante la elaboración de planes comprensivos convencionales de ordenación urbana, para la que la corporación no está facultada, sino por medio de la adopción de ciertos principios, o normas directrices para la ordenación de usos y actividades y control del diseño, definidas de modo específico para ámbitos parciales, dejando a la iniciativa privada un amplio campo, tanto para la concreción del contenido de los nuevos desarrollos, como para la ordenación física y diseño pormenorizado de éstos.

Así, por ejemplo, la LDDC publicó en 1982, para regular el desarrollo de las Isle of Dogs, su «Guide for Design and Development Opportunities» —realizada por su arquitecto jefe, Edward Hollamby, junto con el profesor D. Gosling y el experto paisajista Gordon Cullen— y un trabajo similar para los Royal Docks ha sido, posteriormente, elaborado por el arquitecto Richard Rogers.

Este tipo de directrices ha sido duramente calificado por profesionales de la arquitectura y el urbanismo como Michael Wilford, socio de James

Stirling, como vagas, confusas, carentes de objetivos y concebidas para no predisponer la inversión por el sector privado con un plan explícito. Colin Davies califica el proceso de «azaroso, ad hoc y oportunista» y sus resultados de collage incoherente de sueños de adolescente egoísta, que no merecen el calificativo de ciudad, si bien añade la reflexión de que una ciudad no puede levantarse en el plazo de seis años y, por tanto, lo hasta ahora realizado no debiera juzgarse sino como avanzadillas¹².

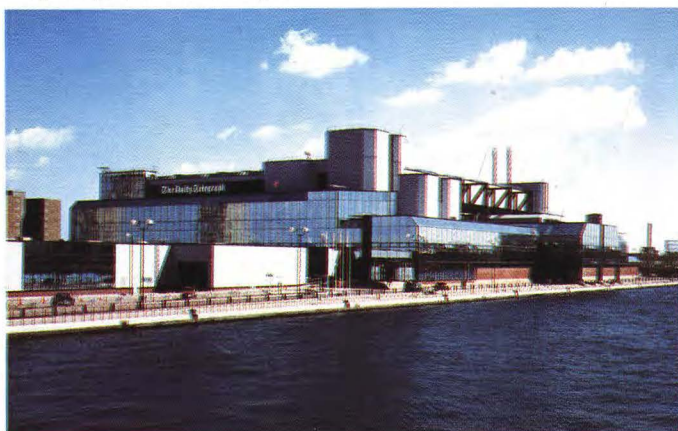
El «enfoque organicista» aplicado, en efecto ha dado lugar a que el contenido de los múltiples desarrollos locales de que consta la intervención en las Docklands sea en buena medida casual, cuando no caprichoso. Una muestra de ello es el proyecto de 80 millones de libras de presupuesto, para realizar una réplica de Chinatown alrededor de Poplar Dock (apoyada por el ex Primer Ministro laborista Lord Wilson of Rievaulx). Otra propuesta, que hace temer que algunos lugares de las Docklands se transformen en montajes pastichistas de gran escala, es la presentada a finales del 86 para realizar un ambiente artificial tropical para el Club Mediterráneo.

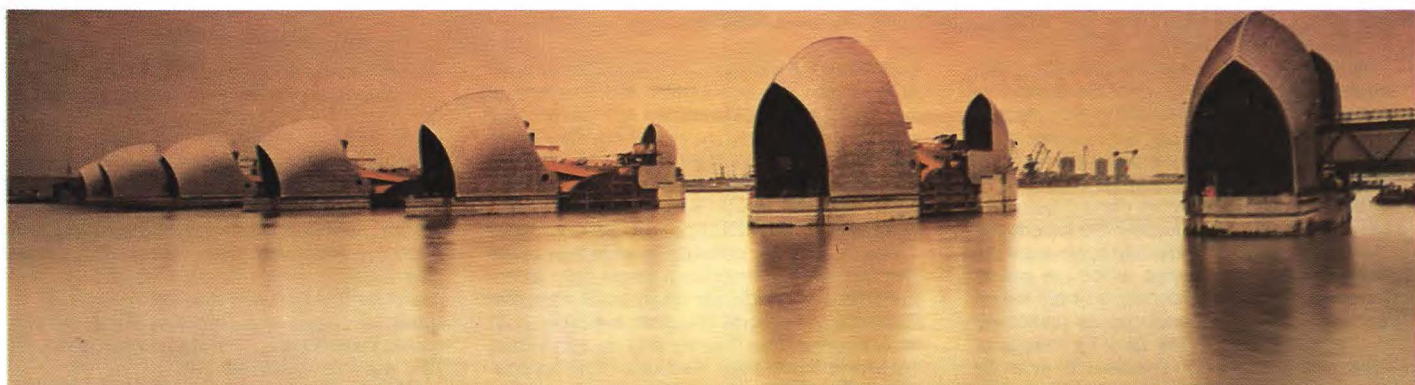
Parece obvio conocido lo anterior —además de otras objeciones plan-

New Concordia Wharf.



Daily Telegraph. Isle of Dogs.





La Barrera del Tamésis.

teadas en relación con el grado en que las comunidades locales preexistentes están siendo partícipes de los beneficios del nuevo desarrollo, así como en relación a lo poco democrático que es en última instancia el proceso— que los logros alcanzados en la regeneración de las Docklands han de buscarse en su eficacia para promover nuevos desarrollos, para atraer inversiones que antes se orientaban a otras áreas de la ciudad, o a otras grandes capitales occidentales, y transformar un proceso de decadencia urbana, declive económico y despoblamiento en otro de modernización, expansión y repoblamiento. Y parece también claro, que el ajuste a los instrumentos de planeamiento y procesos de gestión urbana convencionales al uso, lejos de considerarse una condición necesaria en el Reino Unido se ha considerado un obstáculo para el objetivo prioritario de la revitalización en gran escala.

Sin embargo, esta situación no es insólita hoy día, y presenta relevantes similitudes, por ejemplo, con el enfoque seguido en varios de los otros grandes proyectos urbanos de Nueva York y New Jersey, anteriormente citados. Entidades con competencias territoriales muy localizadas, como la Battery Park City Authority y otras de carácter semi-público, tienen una influencia efectiva

en proyectos y planes a gran escala, y se dedican, principalmente, a facilitar el desarrollo, ignorando, a menudo, otros aspectos de interés público y procediendo de manera incremental, sin el potencial beneficio de un enfoque centralizado del planeamiento¹³.

Con todo, tanto en la regeneración de las Docklands como en los otros grandes proyectos urbanos acometidos en ciudades de los EE.UU., lo que resulta evidente es algo que, sistemáticamente, ha sido rechazado en España en recientes revisiones de los planes generales de las principales capitales del país: que el tipo de planeamiento urbanístico que se aplique incide de modo importante en la dinámica de las actividades económicas, en su modernización, nueva implantación o expansión, y que por ello puede ser un elemento incentivador o fomentador, o, alternativamente, disuasorio para aquéllas *per se*. El control de dicha cualidad es, por tanto, en el momento actual de regresión de las actividades económicas de vieja implantación y fuerte desempleo en las grandes áreas urbanas, una responsabilidad tan fundamental de quienes lo redactan y de quienes lo aprueban, como lo es asegurar la provisión o reserva de equipos comunitarios o ámbitos espaciales destinados a mejorar la ca-

lidad de vida en el medio urbano.

Por ello, una parte fundamental de la crítica *urbanística* de grandes proyectos urbanos como los aquí aludidos, debe referirse ¿por qué no? a su capacidad revitalizadora y modernizadora de las ciudades en su conjunto, a su capacidad de captación de inversiones del sector privado —que, en relación con las grandes capitales, contempla las alternativas de localización que en cada momento se le ofrecen y sus ventajas comparativas, desde una perspectiva internacional— y con ello en su capacidad indirecta de generación de empleos, más cualificados y mejor remunerados y de elevación de las rentas familiares, factor éste aún más determinante de los niveles de bienestar social y de la calidad de la vida urbana, que la disposición de equipos y espacios públicos ordenados, conforme a los valores culturales prevalecientes.

ABEL ENGUITA.

Arquitecto. Profesor titular de Urbanística de la E.T.S.A.M.

Notas:

¹ Ver Richard Barras. «Technical Change and the Urban Development Cycle» en *Urban Studies* (1987 24 pp. 5-30).

² Ver B. Secchi: «Un problema urbano: L'occasione dei vuoti» en *Casabella* n.º 503, pp. 18-29.

³ Ver M. H. Zisser «Bright Lights, Big City... Limited Vision» en *Planning*, Marzo 87.

⁴ Reg. Ward. «Building of a new city an organic approach», en *Building Technology & Management*. Febrero/Marzo 1987.

⁵ Los Reference Services, Central Office of Information, de Londres traducen «Enterprise Zones» como «polígonos industriales».

⁶ En Wapping High Street, en una de las primeras reutilizaciones acometidas en un antiguo almacén de té estilo «gótico-victoriano», un apartamiento de 155 m² cuesta 350.000 libras.

⁷ El tramo comprendido entre la Isle of Dogs y Beckton depende de la aprobación por el Parlamento, posiblemente a finales de este año, de una propuesta de Ley en tramitación.

⁸ LDDC Review 1985-86, págs. 87.

⁹ Colin Davies. «Ad hoc in the Docks» en *Architectural Review*. n.º 1080, pp. 31-37.

¹⁰ Reginald Ward, *op. cit.*

¹¹ Ver secciones 148 y 149 de la Local Government, Planning and Land Act. de 1980.

¹² Colin Davies. «Ad hoc in the Docks», en *The Architectural Review*.

¹³ M. H. Zisser. *op. cit.* p. 9.

Fuentes: La totalidad de la información gráfica reproducida en este artículo ha sido facilitada por la London Docklands Development Corporation.

THE «REGENERATION» OF THE LONDON DOCKLANDS

The recent historical evolution of urban planning has been characterized by the scarcity of opportunities to justify far-reaching projects, and the activities have been carried out over small extensions, thereby making it possible to bring a project into being with realistic criteria.

Within this general context, the last few years have seen a particular increase in the importance of the opportunities to undertake large-scale activities offered by void areas, which are generally derelict, or by waterfront strips where the re-occupation of existing land may be combined with the «creation» of new land by means of filling-in operations or of new areas of water by means of the opening of new docks.

In Europe, the London Docklands regeneration project, covering more than 1,000 ha of abandoned land in the old Port of London, which in 1980 was seen as «the worst of the country's problem areas», is today an exceptional opportunity to undertake a great urban planning scheme in an exceptional area, a scheme which perhaps today implies «the biggest urban renovation project in Europe».

The Port of London, governed by the Port of London Authority, takes in the section of the River Thames affected by the tides, from Teddington to the outlet to the sea, covering a total length of 152 km with an operational system of docks and land that is suitable for regeneration and which extends over a surface area of 1,487 ha of which 205 ha are water. The gradual introduction of modern transport techniques, including the loading and unloading of cargo, has meant that, since the 1960s, the Port of London has seen the gradual closing of its formerly busy wharfs.

The progressive shut-down of the Docks was not followed in the 1970s by an alternative economic activity to compensate for the loss of the port traffic and 30,000 previously existing jobs were lost. The Docklands, 11 km of riverside land to the east of Tower Bridge, were turned into London's «back yard», an area lacking in coherence or character, «overshadowed by the progress of the adjacent City of London, and on which the general westward-expanding trend had turned its back»¹.

One of the priorities of the British Government during the last decade has been the regeneration of urban areas in the U.K. with a view to their reactivation as bases for industry. The basic legal framework in which these policies are included is the Local Government Planning and Land Act of 1980 which brought in two instruments specifically designed for this purpose, namely the Urban Development Corporations and the Enterprise Zones. Both of these instruments are being applied in the regeneration of the Docklands.

The specific aim of the Urban Development Corporations is to regenerate their area of activity, and objective which has to be achieved by applying those measures that are considered most suitable (by the corporation) from among the following:

- the effective re-use of land and buildings
- to foster the development of existing or newly-created industry and commerce
- to create and attractive atmosphere, with a guarantee of the availability of housing and social services in order to encourage people to live and work in the area.

As regards its activity in urban planning as such, an urban development corporation will be the local planning authority, should this be laid down by the Secretary of State, instead of any other authority which for this purpose would normally be the local authority.

In July 1981, the London Docklands Development Corporation LDDC was set up as the body

controlling the Docklands Urban Development Area. Today, almost six years after the birth of the LDDC, the Docklands are seen as an area of maximum opportunity, or to quote Reg Ward, executive manager of the LDDC, «the most exceptional development area in the United Kingdom», with the private sector having invested more than 1,100 million pounds up until 1986.

The Docklands, contrary to what one might imagine, do not constitute a single, very extensive area, but a large number of small areas that historically are cut off one from the other, both on account of the Thames and on account of the wharfs themselves. As a result, it is not possible to speak of a single master or general plan but of many different and disconnected development plans and schemes to fit local characteristics of the various areas.

Travelling eastwards from Tower Bridge, the following finished works and projected schemes can be seen:

— Immediately adjacent to the bridge are the St. Katherine Docks, the rehabilitation of which was in fact begun in 1970 upon the initiative of the Greater London Council. This area is today the site for the World Commerce Centre and the London Commodity Exchange which has been in operation since April of this year. Furthermore, it is expected that the European Economic Community. Trade Marks will be located in the area.

On the other side of the river, stretching over 4.8 km of the south bank opposite the City, we find the Surrey Docks. This area is characterized by its diversity, providing, according to the LDDC, a complete sample of London life. At the present time it has a population of 9,000, and it is expected to reach 20,000 in the next few years.

Wapping and Limehouse. This area of narrow streets and small, sheltered wharfs is characterized by including predominantly residential areas together with others —along the approach road and around Limehouse Basin— that are a mixture of commercial activity and light industry, and in which the traditional character is intended to be kept up in the future. Therefore, there will still be pockets of non-residential buildings in predominantly residential areas and vice versa.

— Isle of Dogs. In the middle of this area is to be found the Docklands' only Enterprise Zone which is attracting important economic activities. The Daily Telegraph has already constructed a 75 million pound building for its printing works, and it is envisaged that its reporters will also be moved to a centre to be built there in the future.

Of particular importance are the proposals put forward —and in principle passed by the Corporation— by a consortium of American-Swiss banks (including the First Boston, Morgan Stanley and Crédit Suisse) to build an international finance centre of 924,000 sq m and with a budget of almost 1,500 million pounds, centered around Canary Wharf. It is intended that this centre, as a result of the Big Bang —the deregulation of the City's financial markets—, will house various financial corporations and set up a new level in the development of the Isle of Dogs.

The Royal Docks. Eight kilometres from the centre of London, the Royal Docks (King George V, Royal Albert and Royal Victoria) cover an area of 267 ha of water, bordered by 16 km of wharfs. This huge extension —equivalent to the area of central London stretching— from east to west between Tower Bridge and Marble Arch, and from north to south between Euston and Waterloo and its implicit development possibilities, mean that the «Royals» is the most important urban renovation site in Europe. A particularly dynamic project for the area is the creation of the London City Airport for STOL aircraft (short take-off and landing), which is expected to come into opera-

tion at the end of this year and to be capable of handling more than a million passengers a year arriving from nine British and five European cities.

According to Reg Ward, the urban regeneration plan undertaken in the Docklands answers the call for finding a new meaning for an area that had lost its «raison d'être» after the collapse of the great port that once operated there, an objective which has been achieved by means of business activity. The process that has been used for this purpose follows an «organic approach», based on a collection of guiding principles rather than upon a rigid, pre-ordered plan laid out from top to bottom².

This type of guideline has been harshly described by professionals from the fields of architecture and urban planning such as Michael Wilford, partner of James Stirling, as being vague, confused, lacking in purpose and conceived in order not to hinder investment by the private sector with an explicit plan. Colin Davies describes the process as «hazardous, ad hoc and opportunistic» and its results as an incoherent collage of selfish adolescent's dreams which is unworthy of being called a city, although he adds the thought that a city cannot be put up in six years and therefore what has been achieved up to now should only be judged as frontier advances³.

In fact, the «organic approach» that has been undertaken, has resulted in the content of the numerous local development schemes that make up the overall Docklands plan being, to a large extent, random if not capricious.

It seems obvious once one is aware of the above and of other objections raised with regard to the degree to which the pre-existing local communities are participating in the benefits of the new development activity, as well as with regard to what in the final analysis is the non-democratic nature of the process that the successes achieved in the regeneration of the Docklands must be sought in their efficiency as regards giving rise to further development, attracting investments that were formerly directed at other areas of the city, or at other western capitals, and transforming a process of urban decadence, economic decline and depopulation into a process of modernization, expansion and repopulation. And it also seems clear that sticking to conventional planning and urban management procedures, far from being a necessary condition, has been considered in the U.K. as an obstacle to the priority objective of large-scale revitalization.

Both in the case of the regeneration of the Docklands and in that of other big projects undertaken in cities of the United States, what has become evident is something that in Spain has been systematically rejected in recent revisions of the general plans for the country's main capitals, namely that the kind of urban planning carried out should have an important influence upon the economic activities, upon their modernization, ex novo implantation or expansion, and that it can therefore be per se an element of encouragement or, alternatively, of dissuasion for such activities. The control of this feature is therefore, with regard to those who project it and those who pass it, a responsibility that is just as fundamental as ensuring the supply or reserve of community facilities or spatial environments aimed at improving the quality of life in the urban environment.

¹ Reg. Ward. «Building of a new city — an organic approach» en *Building Technology and Management*. February/March 1987.

² Colin Davies «Ad hoc in the Docks», in the *Architectural Review*, num. 1.080, 1986.

³ Colin Davies op. cit.