



PROYECTO URBANO

**PLAN DE RENOVACIÓN URBANA EN DOCKLANDS
PROYECTO: CANARY WHARF**

NOMBRE GRUPO :: CARLOS ARCE / FELIPE DE FERRARI / KARINA PARDO

AUTOR PAPER: KARINA PARDO C..

PROFESOR: IVÁN PODUJE

FECHA: SEGUNDO SEMESTRE 2004

NOTA REFERENCIA: 6.6

Índice

1.Resumen	02
2.Londres _ Modelo De Crecimiento Por Expansión Y Deterioro Del Puerto	03
3.Plan estratégico _ Creación LDDC	04
3.1 Aportes a la planificación urbana LDDC	05
4.Proyecto Urbano_ Canary Wharf	06
4.1 Esquema De Actores Involucrados	08
5.Visión Personal_ Conclusión	09
6.Bibliografía	10

1.RESUMEN

La zona de los Docklands, antiguo puerto de Londres, se encuentra al este del centro. Después de la Segunda Guerra Mundial, comenzó a sufrir un paulatino deterioro, transformándose en un gran paño erizado cercano al centro. En 1970 el puerto es cerrado, para estudiar opciones de renovación y densificación. En 1981 el Estado creó la **London Docklands Development Corporation (LDDC)**, que estableció condiciones para trabajar en conjunto con privados. Su estrategia principal fue crear un marco de infraestructura y accesibilidad para la zona con fondos estatales, para luego entregar el desarrollo inmobiliario a los privados, que se basó en crear flexibilidad, diversidad, y sobretodo densificación.

Los proyectos urbanos se concentraron en crear programas de viviendas de diverso costo, crear una red de transporte, mantener ciertos potenciales del lugar, y crear un nuevo centro financiero en la Zona Empresarial, llamado Canary Wharf, que se convirtió en el motor de la renovación urbana en la ciudad actual.

PALABRAS CLAVES:

Puerto deteriorado / gestión publico – privada / desarrollo inmobiliario / renovación urbana

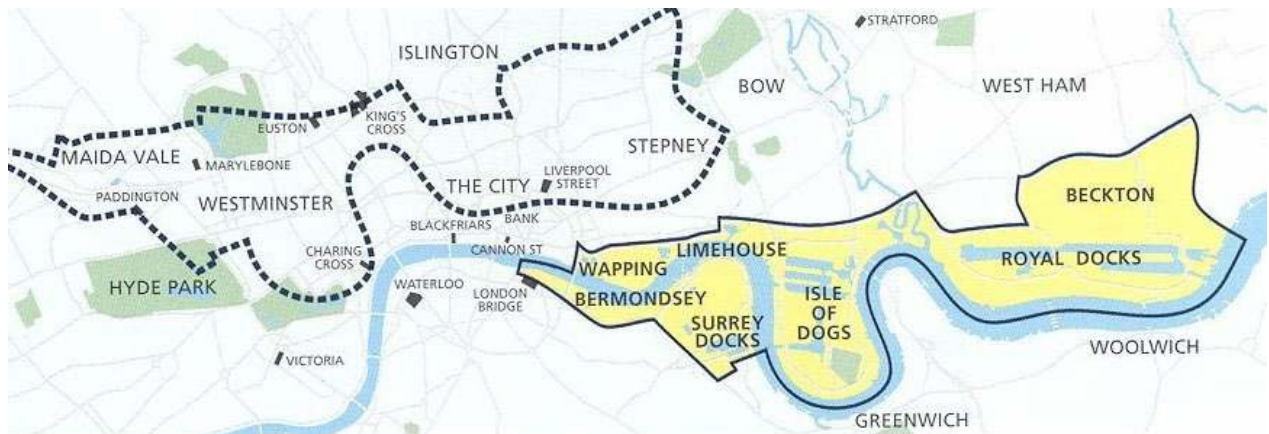


Figure 1: Docklands compared to Central London

2.LONDRES_ MODELO DE CRECIMIENTO POR EXPANSIÓN Y DETERIORO DEL PUERTO

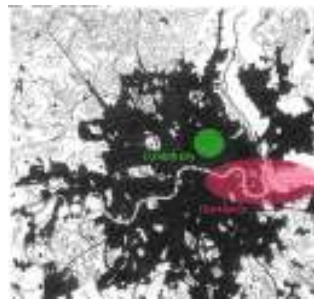
Después de la Revolución Industrial, Londres comenzó a desarrollar una expansión que buscaba responder a los problemas de hacinamiento y vivienda en la ciudad. Esta expansión se dirigió principalmente hacia el oeste de la ciudad, a través de programas de viviendas y transportes que marcarían el inicio del modelo de financiamiento público-privado que se convertiría en la base de la renovación de la ciudad :

"El proceso de urbanización fuera de los límites de la ciudad, especialmente el dirigido por el propio mercado, fue más general y evidente en Londres y New York(...)Y, de todas las grandes capitales, Londres fue, en ciertos aspectos importantes-el transporte público, las hipotecas baratas y a largo plazo, las relaciones entre empresas privadas y las grandes construcciones estatales-la ciudad más interesante, más vital y con una problemática más evidente(...)

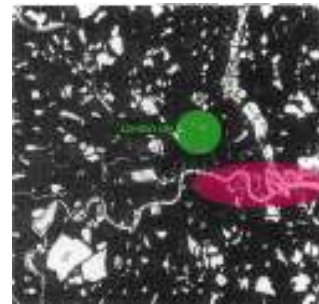
(fuente: Hall, Peter "Las ciudades del mañana" capítulo 3, pág 59)



siglo XVIII
(intervención propia)



siglo XIX



siglo XX

La zona portuaria, Docklands, se encontraba al este del centro de la ciudad, a ambas orillas del río Támesis, a lo largo de 11 km., constituyendo en total cerca de 2.200há. El dinamismo económico de la ciudad la convirtió en un polo de atracción del trabajo obrero, contando en 1930 con 100.000 empleos. Sin embargo, luego de la segunda guerra mundial, la zona comenzó a decaer, por tres razones fundamentales:

1. Obsolescencia tecnológica del puerto (no se pudo adaptar al sistema de contenedores)
2. Monodependencia económica de la zona.
3. Pérdida de competitividad frente a puertos vecinos

La obsolescencia económica y social se transformó paulatinamente en obsolescencia física, al ser abandonados los muelles e industrias, generándose sitios eriazos, mala accesibilidad, mala calidad de vivienda y pérdida masiva de trabajos.

Todo esto llevó a las autoridades a tomar la decisión de cerrarlo, y enfocarse en generar estudios sobre una posible reactivación, entre los años 1965-1980. De los numerosos estudios, puede apreciarse el intento por realizar una planificación estratégica y una gestión coordinada, evaluando costos y beneficios.

Lo que buscó el plan de renovación frente a la ciudad fue contrarrestar la tendencia de expansión de los suburbios hacia el oeste, contraponiendo el modelo de densificación de la ciudad antigua. La zona, que por su cercanía al centro podía tomar sus externalidades positivas, paulatinamente iría compitiendo con éste.

3.PLAN ESTRATÉGICO _CREACIÓN LDDC

En 1981 el gobierno establece la **London Docklands Development Corporation**, una corporación con atribuciones y fondos estatales, pero que funcionaba en conjunto con entes privados.

Para iniciar la elaboración del plan, se estudió a fondo la zona, haciendo un diagnóstico de la situación real. Este diagnóstico estableció como principal impedimento al desarrollo la falta de accesibilidad. A partir de ella como sustento, se establecieron los objetivos:

- Reintroducir en sitios eriazos dinámicas de edificación y renovación urbana
- Para ello, atraer la inversión privada a partir de un impulso estatal
- Diversificar el uso del suelo, de manera de poder sustentar un futuro desarrollo.

Todos estos objetivos implicaban una visión a largo plazo (20 años) de parte de la LDDC, que además entendía el cambio en el tiempo como un factor a favor de la renovación.

Las estrategias de la LDDC se dividieron en dos canales:

1.aquéllas que se financiarían con fondos estatales para atraer la inversión privada;

- división de la zona en Urban Development Areas
- red de transporte (con aportes privados)
- drenaje de las aguas
- preparación de terrenos
- relocalización industria y empleo
- creación zona empresarial (con exención de impuestos) en 1982, Isle of Dogs

2.aquéllas que tendían a regular y guiar el desarrollo luego de estuviera en manos de los privados, asegurando ciertos criterios importantes para el estado:

- asegurar un 40% de vivienda de bajo costo para evitar segregación
- nuevas áreas de conservación urbana
- líneas guías de diseño (apertura y mantención zonas de agua, áreas verdes, integración del río y muelles, etc.)



(foto base:www.multimap.com__intervención propia)

Proyectos urbanos:

- Programa viviendas de costos variados, Beckton 1981. Abre mercado de vivienda a pesar de su lejanía
- Red de transporte: , EZ roads 1983 (para servir a zona empresarial), sistema de buses 1984, Tren liviano 1987, aeropuerto en Beckton 1987, continuación línea del Jubileo. Todos con aportes privados
- Proyecto Canary Wharf 1987: renovación urbana a cargo de una inmobiliaria, en Zona Empresarial.
- 111 departamentos con fondos estatales en Surrey Docks
- Infraestructura de borderío en Wapping
- Link carretera en Limehouse
- 5 nuevas zonas de conservación
- Restauración de viejos almacenes

3.1 Aportes a la planificación urbana LDDC:

1. Reconocimiento previo del largo plazo del plan y sus resultados (20 años)
2. Acomodar y asegurar la diversidad de usos del suelo en un contexto de tiempo extendido
3. Aceptar el cambio y transformarlo en algo positivo
4. Plan basado en "líneas guías" y prioridades, no intentando cubrir todos los aspectos.

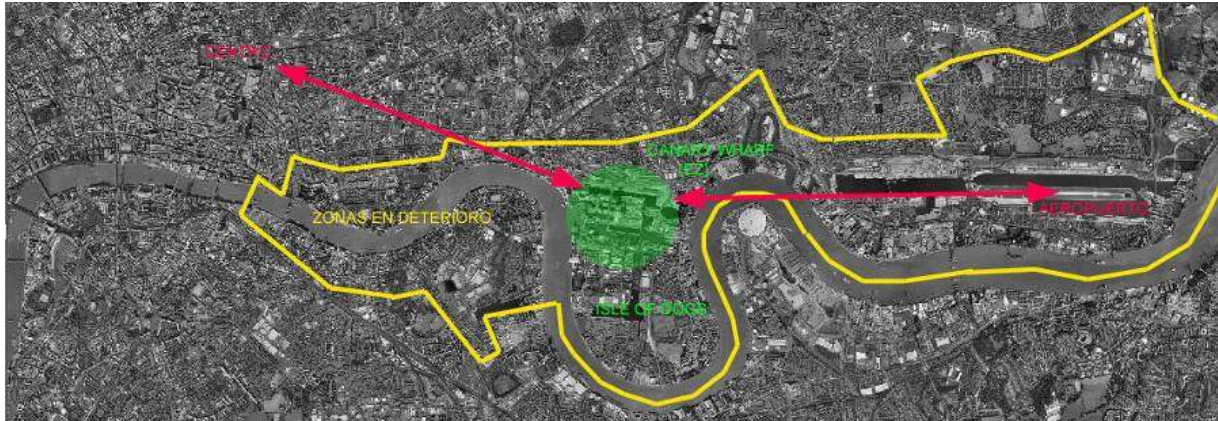


Aquí podemos ver como el plan materializó sus diferentes objetivos de restauración :



4.PROYECTO URBANO_ CANARY WHARF

La elección de Canary Wharf se justifica tanto por lo determinante que es para el desarrollo de todo el plan de Londres tanto como por la ejemplificación a nivel teórico del funcionamiento de un modelo de gestión público-privado como principal (incluso único) motor de una renovación urbana en la ciudad actual, que busca la densificación ante la expansión.



(fuente:www.lddc-history.org.uk)

En cuanto a su relación con el Plan, el proyecto de Canary Wharf se contextualiza en la creación de la Zona Empresarial en Isle of Dogs. Su ubicación es relevante, ya que además de contar con exenciones tributarias por 10 años, se ubica al centro de los Docklands, entre el centro antiguo y el aeropuerto.

Esto es importante porque implica que cualquier tipo de inversión o red de transporte tiene efectos sobre el valor del suelo y la accesibilidad de toda la zona del Plan.

Por lo tanto, Canary Wharf tuvo un papel ambivalente en el desarrollo de todo el plan: por su ubicación se transformó en detonador de la red de transporte y del incremento del valor suelo, a la vez que iba consolidando en sí mismo la imagen de renovación total Docklands.

En 1987, luego de que la LDDC preparara los terrenos y mientras llegaba el tren liviano al corazón de Canary Wharf, se firmó el Master Building Agreement, en el que la inmobiliaria Olympia & York se comprometía a desarrollar un nuevo centro financiero dentro del plazo que entregaba la exención tributaria, es decir, hasta 1992, estableciendo además el aporte que debía entregar a la construcción de infraestructura.

El Plan Maestro se encargó a la oficina SOM, basado en tres etapas que se irían consolidando:

1. El centro de oficinas, manzanas regulares beneficiadas con la estación del DLR
2. Borde río con mix de usos que sustente desarrollo interior. El río como externalidad positiva.
3. Sector este, impulsado con la estación de la Jubilee Line.

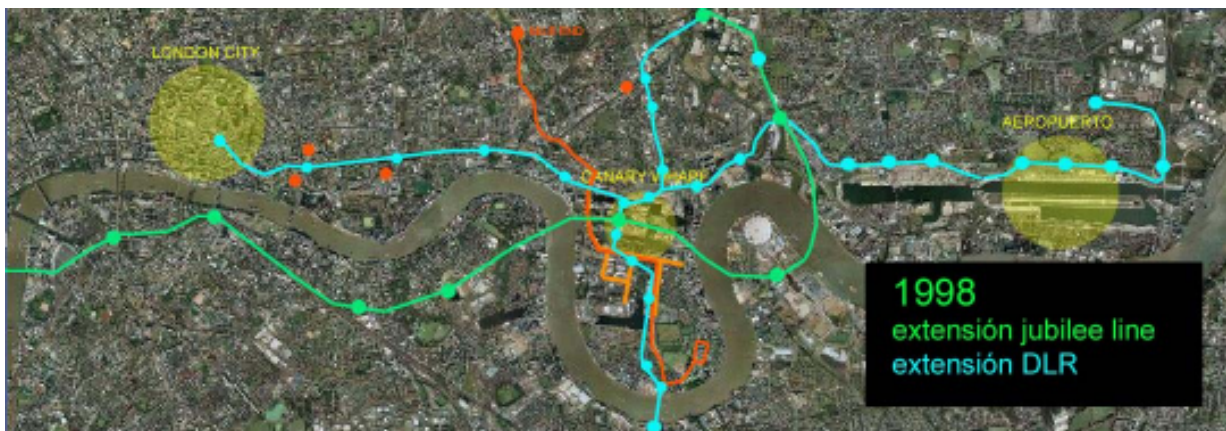
El plan se constituía básicamente de: 15 edificios de oficinas, 5 estacionamientos, centro bancario y de conferencias, espacios públicos y plazas (Cabot y Canada Square), estación metro Canary Wharf y estación de DLR.



En 1992, debido al plazo que estipulaba la exención de impuestos, Olympia & York dobló la superficie de oficinas disponibles en todo Londres (1. 114.800 m²), desescalando la oferta. Se produjo la quiebra de la inmobiliaria. La causa de este desescalamiento fue establecer límites de exención temporales y no basados en rentabilidades de ciclos reales de mercado.

El proyecto debió reactivarse con fondos estatales y préstamos bancarios, que se tradujeron finalmente en la construcción de la extensión de la línea del Jubileo, inaugurada en 1998. A pesar de su quiebra, Olympia & York se había comprometido a aportar £ 400 millones a esta nueva línea subterránea.

La importancia de Canary Wharf para el resto del plan se vio materializada principalmente en la infraestructura. Luego de consolidarse la zona de negocios, Olympia & York aportó con £ 75 millones para la extensión hacia el aeropuerto del tren liviano, cuando el estado había aportado £ 77 millones. Así también ocurrió con la Línea del jubileo, que luego de la estación Canary Wharf pasa por el Millenium Dome y sube hasta el norte de los Docklands.

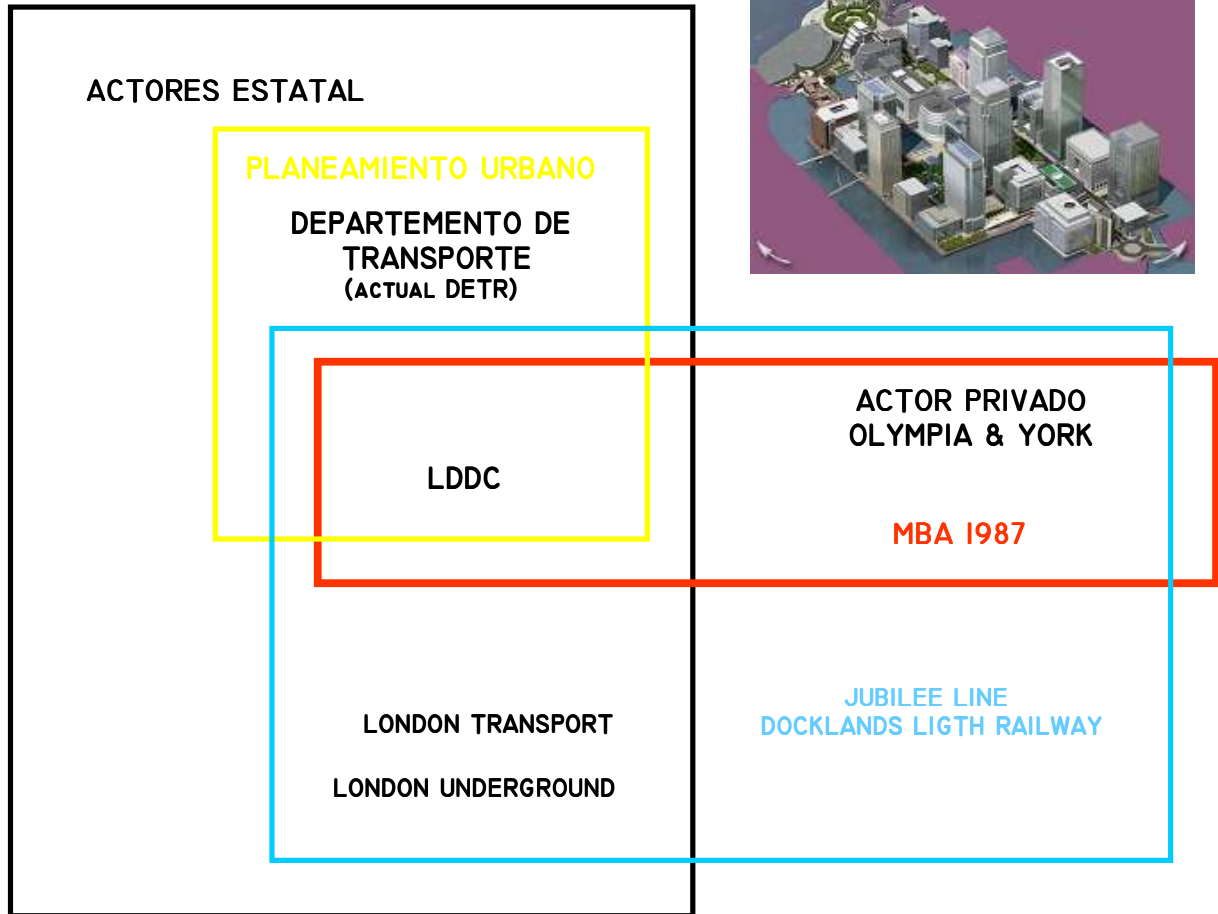


Infraestructura detonante de inversión privada
(foto base: www.multimap.com__intervención propia)

- Transporte privado: apertura de caminos en Enterprise Zone(1983)
- Transporte Público: red de Buses (1984)
- Docklands Light Railway (tren liviano). Proyecto detonante (1987)
- Línea Jubileo (1988)



4.1 Esquema De Actores Involucrados



DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE (actual DETR) :

Departamento del gobierno central responsable de asuntos de transporte y carreteras a nivel nacional. Entre sus iniciativas destacan los caminos y proyectos que mejoran la accesibilidad desde y hacia Isle of Dogs. Junto a la LDDC se dedican a desarrollar las vías que dan accesibilidad a la isla (A13 y Blackwall tunnel)

ACTOR PRIVADO OLYMPIA & YORK:

- Se fijan términos de desarrollo inmobiliario y el aporte a la infraestructura (1.2 millones de metros cuadrados)
- Plazo de 10 años (EZ)
- Plan maestro encargado a SOM
- Sobreoferta de oficinas que en un año dobló la superficie de suelo disponible, esto produjo la quiebra de O&Y en 1992.
- El proyecto debió reactivarse con fondos estatales, para lo cual fue clave la construcción de la extensión de la línea del Jubileo, inaugurada en 1998.

DLR (1987)

- LT depende del DoT, y se encarga del planeamiento estratégico del sistema de transporte público de Londres.
- Junto a LUL y la LDDC participan activamente en la construcción de este.
- O&Y aporta cerca del 40% en su extensión.

5.VISIÓN PERSONAL_CONCLUSIÓN

Creo que Canary Wharf representa en su máxima expresión el modelo de reconstrucción urbana que busca contrarrestar el crecimiento por expansión. El estado, en este caso una gran potencia, y la ley de mercado encarnada en una empresa se ven involucrados en la búsqueda de un mismo objetivo, pero con intereses distintos de por medio. El poder de cada uno se ve reflejado en ciertos aspectos, y a partir de ellos se puede evaluar el resultado final.

El interés común es la renovación y reactivación de una zona abandonada, pero mientras el privado tiene como único interés la rentabilidad, el estado debe velar también por una buena reinserción social y territorial de la zona a la ciudad, además de responder a las demandas de la ciudadanía, desde la vivienda a la conservación urbana.

Para que ambos intereses se cumplieran, la nueva pieza urbana debía ser permeable, al menos en accesibilidad, al resto de la ciudad. Esto se cumplió ampliamente, debido tanto a la red de transporte como a la red de espacios públicos. La estación DLR llega al centro financiero, y con la nueva extensión del metro, la penetrabilidad parece asegurada. Esta extensión grafica cómo los intereses privados son capaces de generar inversiones extraordinarias con el fin de dar viabilidad al proyecto.

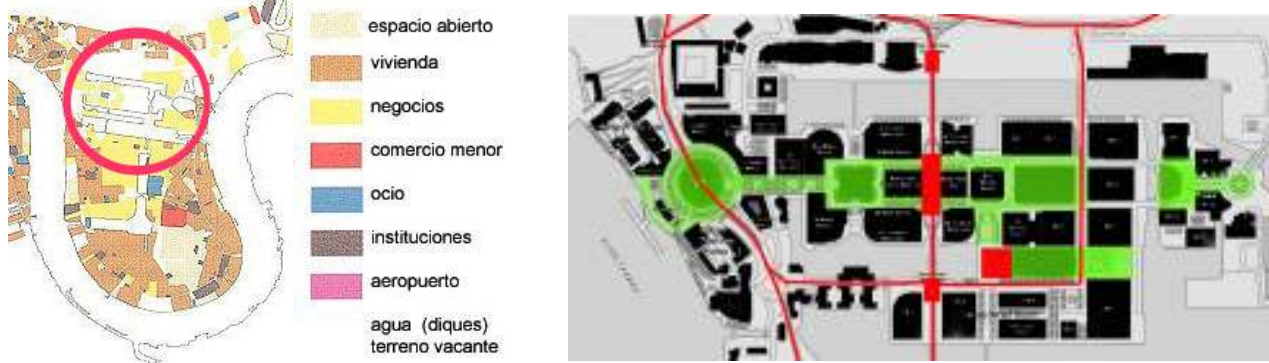
Los intereses privados se basaban en la consolidación de la imagen de prótesis compacta y de alto nivel de diseño, de manera de competir con el antiguo centro financiero. Esta imagen debía contrastar con el grano del centro, y para ello se invirtió localizadamente y a gran escala.

Pero la quiebra de 1992 dejó claro que sin el respaldo estatal era muy difícil llevar a cabo el proyecto, a pesar contar con todas las atribuciones sobre los terrenos.

Finalmente, son los intereses del estado los que parecen más interesantes de analizar. Si bien contaban con algunas atribuciones, éstas estaban más bien relacionadas con el control del diseño urbano y la conservación y visibilidad de las zonas de agua.

La decisión de construir una gran pieza urbana de uso prácticamente exclusivamente financiero (a excepción de viviendas al oeste, de alto costo) implica en sí misma un grado de segregación.

En cuanto a vivienda de bajo costo, ésta no está presente en el proyecto. Hay un soporte de viviendas en el borde río sur de la isla, pero están alejadas y orientadas hacia fuera. Hay un relativo mix de usos que está orientado a ser equipamiento de las oficinas, pero que sólo existe en función de éstas.



(fuente:www.lddc-history.org.uk)

Como conclusión, Canary Wharf es una pieza urbana permeable, con una permeabilidad bien planificada y dirigida, pero enfocada en hacer viable y rentable el proyecto, con un mix de usos que no se sustenta por sí mismo, de manera que todo el proyecto funciona a la perfección mientras las oficinas están en actividad.

La reinserción que buscaba la LDDC se logró en términos físicos y económicos, pero no en términos de comportamiento social de los ciudadanos, para los cuales el proyecto no entra en un recorrido natural.

Al parecer la ley de mercado que rige este tipo de reconstrucciones supera los intereses del cliente-estado, pero el punto está en reconocer que es el método de gestión más eficaz para densificar en zonas deterioradas, porque generan rentabilidad segura. Si un estado fuese capaz de generar por sí mismo este tipo prótesis urbanas debiese asegurar no sólo una permeabilidad y penetrabilidad física o de transporte, sino también social, a través de vivienda y comercio.

6.BIBLIOGRAFÍA

Hall, Peter (1932). "**Ciudades del mañana : historia del urbanismo en el siglo XX**". Barcelona Ediciones del Serbal 1996.

FUENTES EN INTERNET

The London Docklands Development Corporation 1981 -1998
www.lddc-history.org.uk

The London Docklands Development History Pages
www.addington3.freemove.co.uk

Daiwa Institute of Research Europe
www.dir.co.uk

Emporis
www.emporis.com
The free dictionary
www.encyclopedia.thefreedictionary.com/docklands

Este trabajo fue desarrollado en la Escuela de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica, y ha sido puesto en Internet por [Plataforma Urbana](#) , bajo la siguiente licencia Creative Commons:



Atribución-NoComercial-SinDerivadas 2.0 (Chile)

Usted es libre de:

- copiar, distribuir, exhibir, y ejecutar la obra

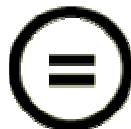
Bajo las siguientes condiciones:



Atribución. Usted debe atribuir la obra en la forma especificada por el autor o el licenciante.



No Comercial. Usted no puede usar esta obra con fines comerciales.



Sin Derivadas. Usted no puede alterar, transformar o crear sobre esta obra.

- Ante cualquier reutilización o distribución, usted debe dejar claro a los otros los términos de la licencia de esta obra.
- Cualquiera de estas condiciones se puede dispensar si usted obtiene permiso del titular de los derechos de autor.

Sus usos legítimos u otros derechos no son afectados de ninguna manera por lo dispuesto precedentemente.

Este es un resumen legible-por-humanos del [Código Legal \(la licencia completa\)](#).

[Limitación de Responsabilidad](#) 