

## O Projeto das London Docklands

Prof. Dr. Eduardo A. C. Nobre

### Histórico

- Região das Docas Londrinas – começou a se desenvolver a partir do século XVIII e chegou a ser o maior porto do mundo no século XIX.
- Localiza-se a leste da City (centro financeiro londrino), estendendo-se por 15 km Tâmesa abaixo abrangendo 2.226 hectares (entre 2 a 4 mil quadras), sendo dividida em três regiões: a oeste, Surrey Docks, Wapping & Limehouse; ao centro Isle of Dogs (Ilha dos Cães); a leste Royal Docks.

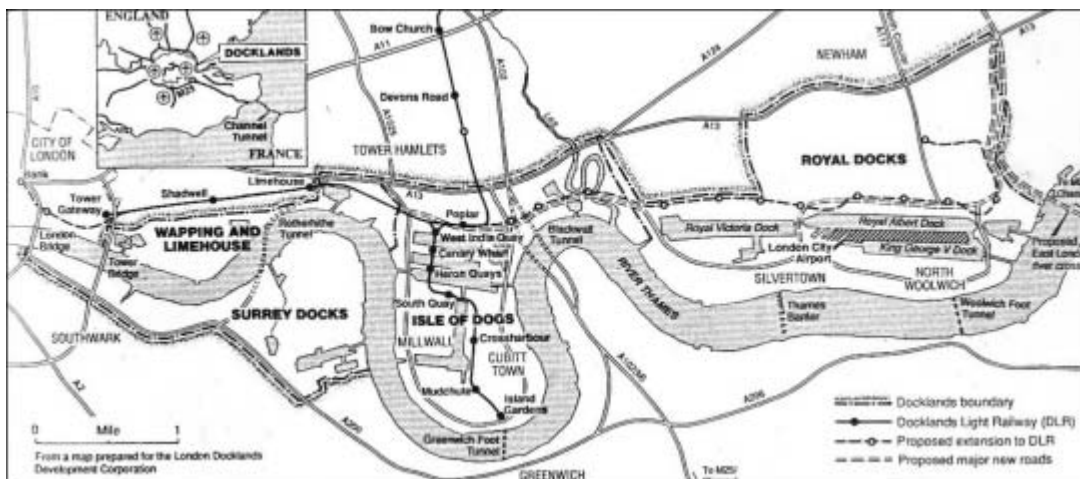


Figura 1: Mapa das regiões das Docklands. Fonte: Buchanan, 1989.

- Forma urbana diferenciada: ancoradouros, diques, grandes armazéns, sistema viário desconexo e labiríntico, confinamento do Tâmesa atrás dos muros das docas, bairros proletários da estiva ao redor.

- A partir de 1960 diminuição da importância até o fechamento total em 80 em função do processo de containerização dos portos, de legislação ambiental restritiva e da construção do porto de Tilbury 40 km rio abaixo (perda de 100 mil empregos e de 10 a 20% da população local).
- Começo da década de 70 – proposta do governo conservador de revitalização da área – *City New Town*: grande complexo multiuso com escritórios, shopping centers, residências e hotéis (extensão natural da City).
- A partir de 1976, o governo trabalhista propõe novo plano: *London Docklands Strategic Plan* – incentivo às indústrias locais e a implantação de habitações de interesse social.
- Ascensão do governo Thatcher em 1979 causou a reformulação da política urbana inglesa. Criação das:
  - 1) Zonas de Empreendimento (EZs) – áreas urbanas decadentes nas quais existem incentivos para a instalação de determinados tipos de empreendimento através da isenção de impostos e da não necessidade de alvará de construção;
  - 2) Corporações de Desenvolvimento Urbano – companhias criadas para desapropriar áreas decadentes, destruir construções existentes, instalar infra-estrutura e vender as terras a privados.
- Em 1981 foi criada a LDDC – *London Docklands Development Corporation* – e no ano seguinte foi estipulada a EZ dentro dos seus limites
- A leste, nas regiões próximas ao Centro, começa a ocorrer um projeto de renovação urbana, com armazéns se transformando em *lofts*.
- A oeste, o arquiteto ítalo-inglês Richard Rogers propõe um grande complexo multiuso *high-tech*, com centro empresarial, conjuntos residenciais, galeria de arte, marinas etc. ao redor do novo Aeroporto de Londres.



Figura 2: Renovação urbana dos armazéns de St. Katherine's Dock. Foto: autor, 1994.

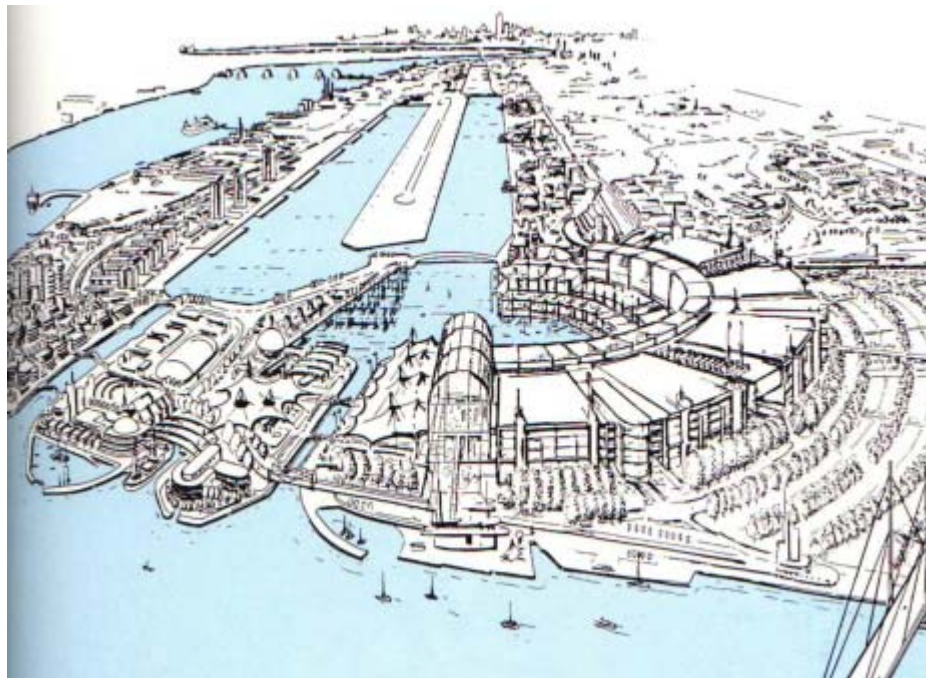


Figura 3: Proposta de Rogers para a Royal Albert Dock. Fonte: A+U, 1988.

## A Ilha dos Cães

- A Ilha dos Cães é uma península formada pelos meandros do Tâmesa, aonde se concentra a maior parte da Zona de Empreendimento. No apogeu do porto de Londres, a ilha era o coração das docas pois concentrava as Companhias das Índias Ocidentais e Orientais.
- Em 1982 a LDDC encomendou um plano para a área para os urbanistas Gordon Cullen e David Gosling. Cullen, que havia escrito um livro sobre a paisagem urbana (*Townscape*, 1961), apresentava uma prática projetual baseada na análise visual da paisagem e na criação de elementos focais ao longo dos percursos (visões seriais).
- Após análise visual da região, baseou o seu projeto na existência de um grande eixo visual que cortava a linha no sentido Sudeste–Noroeste e ligava pontos importantes, tais como o parque de Greenwich, a Escola Naval e a igreja de St. Anne em Limehouse.
- Além do eixo estruturador, Cullen previa a manutenção e valorização das águas dos diques como elemento paisagístico e para usos de lazer com ancoradouro para veleiros e a criação de um circuito comunitário através da ligação dos principais nós da ilha através do monotrilha proposto pela LDDC.
- Na apresentação final, o plano de Cullen foi engavetado, pois a LDDC não queria colocar nenhum empecilho aos empreendimentos futuros nas Docklands.



Figura 4: Plano de Cullen e Gosling para a Ilha dos Cães. Fonte: Gosling, 1996.

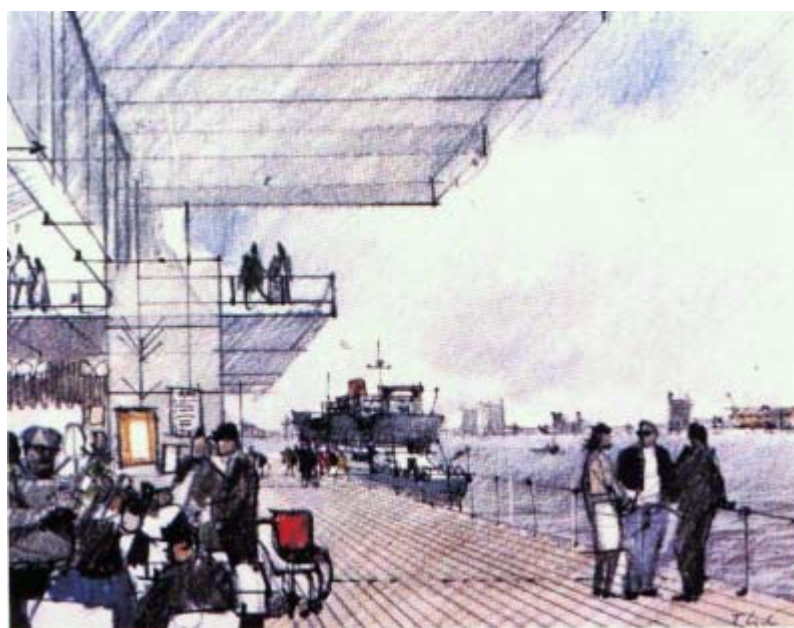


Figura 5: Perspectiva de Cullen para a Ilha dos Cães. Fonte: Gosling, 1996.

- Em 1987 a maior construtora comercial do mundo, a Olympia & York Properties (O&Y), apresentou uma proposta para a região de Canary Wharf, no extremo superior da Ilha, com projeto de implantação executado pelo famoso escritório norte-americano SOM (Skidmore, Owens & Merrill).
- Ocupando 29 hectares do antigo cais, o projeto previa quase um milhão de metros quadrados de escritórios em nove blocos de 8 pavimentos e uma torre de 50. Baseado em eixos formais, praças internas e arquitetura estilo "Belas Artes" Americano da década de 20.



Figura 6: Proposta de implantação do complexo de Canary Wharf executado pelo SOM. Fonte: Davies, 1992.

- O projeto da O&Y ia de encontro aos pontos definidos por Cullen e Gosling. Além de criar um obstáculo ao eixo visual proposto, o empreendimento ocuparia parte das águas do dique existente, e além disso os blocos fechavam-se sobre si mesmos, criando espaços internos, negando o contexto urbano exterior, e, principalmente, o potencial paisagístico das águas.



Figura 7: Vista aérea do empreendimento de Canary Wharf.

Fonte: Davies, 1992.



Figura 8: Cabot Square em Canary Wharf. Fonte: Davies, 1992

## Principais impactos e críticas

- O tamanho dos empreendimentos que ocorreram na Ilha dos Cães foi maior que o previsto, fazendo com que o monorail não suportasse a demanda de passageiros e entrasse em colapso, pois a região já apresentava sérios problemas de acessibilidade *a priori*. Em 1990 o gasto com melhorias do sistema viário e extensão da linha Jubilee do metrô foram estimados em £2,4 bilhões (aproximadamente R\$ ), sendo o governo inglês responsável por 80% desse total.
- Os novos empreendimentos agravaram os problemas sociais da população local. Primeiro, aumentaram o desemprego, pois a maioria dos empregos criados necessitavam de mão-de-obra altamente qualificada. A porcentagem da população local empregada caiu de 35 para 13%. Segundo, a região sofreu um processo de especulação imobiliária com expulsão da população pobre. Entre 1984 e 1987 um apartamento de dois dormitórios em Tower Hamlets passou de 40 mil para £200 mil.
- O tamanho da torre central gerou insatisfação entre os ingleses que culturalmente tem rejeição a arranha-céus. A altura excessiva faz com que ela seja vista 12 km Tâmesa acima.



Figura 9: Torre de Canary Wharf visto da City. Foto: autor, 1994.

- Por fim, a quebra da Bolsa de Nova Iorque em 1987 levou a uma redução de 100 mil empregos no setor financeiro e conseqüentemente ao esfriamento do mercado imobiliário de escritórios. As taxas de vacância duplicaram de 10 para 20% do total construído, levando conseqüentemente à quebra da O&Y.



## Bibliografia

ARCHITECTURE & URBANISM (1988) *Richard Rogers 1978-1988*. Architecture & Urbanism, dezembro, edição extra.

BARNETT, Jonathan (1982) *An Introduction to Urban Design*. Nova Iorque: Harper & Row Publishers.

BUCHANAN, Peter (1989) "Quays to Design: Urban Design Guidelines in London Docklands". *Architectural Review*, v. 185, n. 1.106, abril, p. 39-44.

CULLEN, Gordon (1961) *Townscape*. Londres: Architectural Press.

DAVIES, Colin (1992) "Critique: on the Waterfront". *Progressive Architecture*, v. 73, n. 4, abril, p. 122-124.

DCC. Docklands Consultative Committee. (1990) *The Docklands Experiment: A critical review of eight years of the London Docklands Development Corporation*. Londres: DCC.

FAINSTEIN, Susan (1991) "Promoting Economic Development: Urban Planning in the United States and Great Britain". *Journal of the American Planning Association*, v. 57, n. 1, inverno, p. 22-33.

\_\_\_\_\_. (1994) *The City Builders: property, politics and planning in London and New York*. Oxford: Blackwell Publishers.

GORDON, David (1997) "Financing Waterfront Regeneration". *Journal of the American Planning Association*, v. 63, n. 2, primavera, p. 244-265.

GOSLING, David (1996) *Gordon Cullen: Visions of Urban Design*. Londres: Academy Group.

HATTON, Brian (1990) "The Development of London's Docklands". *Lotus International*, n. 67, dezembro, p. 55-89.

NOBRE, Eduardo A. C. (2000) Reestruturação Econômica e Território: expansão recente do terciário na marginal do rio Pinheiros. Tese de Doutorado. São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo.

NICHOLSON, George (1989) "A model of how not to regenerate an urban area". *Tow & Country Planning*, v. 58, n. 2, fevereiro, p. 52-55.

PROGRESSIVE ARCHITECTURE (1986) "Cooper, Eckstut Associates". *Progressive Architecture*, n. 7, julho, p. 98-105.

\_\_\_\_\_. (1990) "Urban Design Citation: Waterfront Neihgborhood". *Progressive Architecture*, n. 1, janeiro, p. 120-121.

VASCONCELLOS, Lélia (1996) "A Nova Arquitetura das Docas de Londres: Para quem e para quê?" *Sinopses*, n. 25, julho, p. 33-47.