

Development of the East Thames Corridor

London lies at the heart of the United Kingdom's fastest growing region. Between 1919 and 1939 the population of the Greater London area increased by some two million from 4084900 to 6117300. Figure 1 indicates the rapidity of its suburban expansion since the latter half of the nineteenth century.

Although, since the war the population of the London area has stabilised at approximately 6.9 millions, that of the surrounding South-East region has grown apace. The latter now contains a population of 17.3 million (approximately three times the population of the London area and a third of the population of Great Britain), producing some 40 per cent of the national product.

Yet London's very development success has generated a number of problems for its future growth. It was Abercrombie's Greater London Plan of 1944 that first proposed a "Green Belt Ring" around London extending some four to five miles beyond the suburban edge of the city. Within this zone any urban extension or new development was to be severely constrained.

Complementary to the concept of a Green Belt was the decentralisation of population and economic activity into a ring of satellite towns. This concept, first formulated in the Abercrombie plan, has held firm throughout the post-war years. By the end of the 1960's a statutory Green Belt had been established, some 15 to 20 kilometres in depth around the built up area of London, with a circle of new and expanded towns extending upto forty miles beyond. Since then no new settlements have been established, notwith-

Londres está situada en el corazón de la región con el crecimiento más rápido del Reino Unido. Entre 1919 y 1939, la población de la zona del Gran Londres aumentó en unos dos millones, de 4.084.900 a 6.117.300. La figura 1 indica la rapidez de su expansión suburbana desde la segunda mitad del siglo XIX.

Aunque, desde la guerra, la población del área de Londres se ha estabilizado en unos 6,9 millones, la de la región circundante del Sureste ha crecido rápidamente. Esta última cuenta con una población de 17,3 millones (aproximadamente el triple de la población del área de Londres y un tercio de la población total de Gran Bretaña), produciendo un 40 % del producto nacional.

Aun así, el mismo desarrollo de Londres ha generado ciertos problemas de cara a su futuro crecimiento. Fue el Plan de Londres de Abercrombie de 1944 el que propuso por primera vez un "Cinturón Verde" extendiéndose unas cuatro o cinco millas más allá del límite suburbano de la ciudad. Dentro de esta zona cualquier extensión urbana o desarrollo nuevo iba a sufrir fuertes limitaciones.

La descentralización de la población y la actividad económica en el contexto de un anillo de ciudades satélite formaba un complemento junto al concepto de un Cinturón Verde. Este concepto, formulado por primera vez en el Plan Abercrombie, se ha mantenido firmemente a través de los años de la post-guerra. A finales de la década de los sesenta se definió con carácter normativo un Cinturón Verde de unos 15 a 20 kms. de anchura alrededor de la zona urbanizada de Londres, con un círculo de ciudades nuevas y expandidas que se extendía hasta unas 40 millas. Desde entonces no se han realizado nuevos asentamientos, a pesar de las presiones para una mayor descentralización del centro y una mayor inmigración procedente del exterior de la región.

Aunque en los últimos años se han producido varias propuestas para diversos asentamientos más pequeños, tipo "pueblos", existe ahora un fuerte sentimiento popular contra cualquier tipo de desarrollo a cualquier escala. Estas zonas de carácter rural fuera del Cinturón Verde son generalmente zonas de parajes atractivos, o "Zonas de Gran Belleza Natural" protegidas. Están típicamente formadas por comunidades locales articuladas, con bastante capacidad como para suponer una fuerte oposición ante cualquier incursión significativa de desarrollo urbano. Por eso, el temor ante cualquier descenso del bienestar en este "exterior del cinturón verde" ha desembocado en el impedimento de cualquier expansión urbana significativa dentro de las zonas rurales de la Región del Sureste.

Con este telón de fondo, la estrategia actual para el Sureste, propone, como prioridad principal, una estrategia de reordenación para el corredor del Támesis y las zonas del este de Londres. Este eje de desarrollo se establece en el contexto de las oportunidades ofrecidas por las zonas redundantes de los

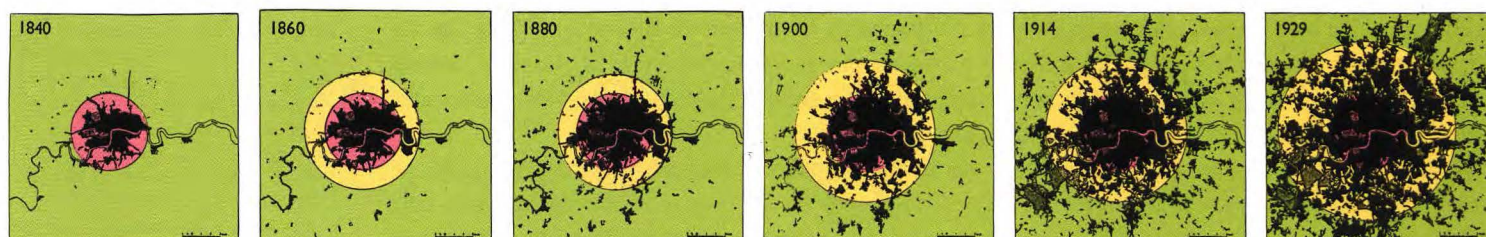


Fig. 1. Crecimiento del núcleo central de Londres, 1840-1929.

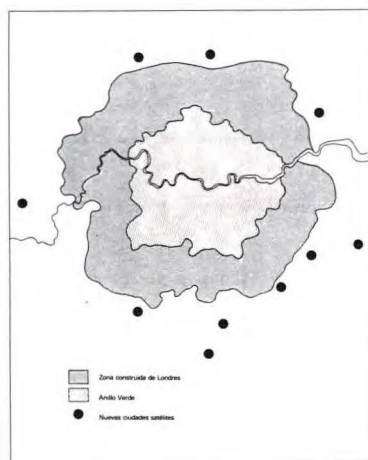


Fig. 2. Anillo Verde y propuesta de nuevas ciudades satélites en el Plan de Ordenación del Gran Londres de 1944.

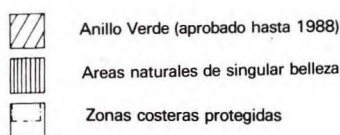
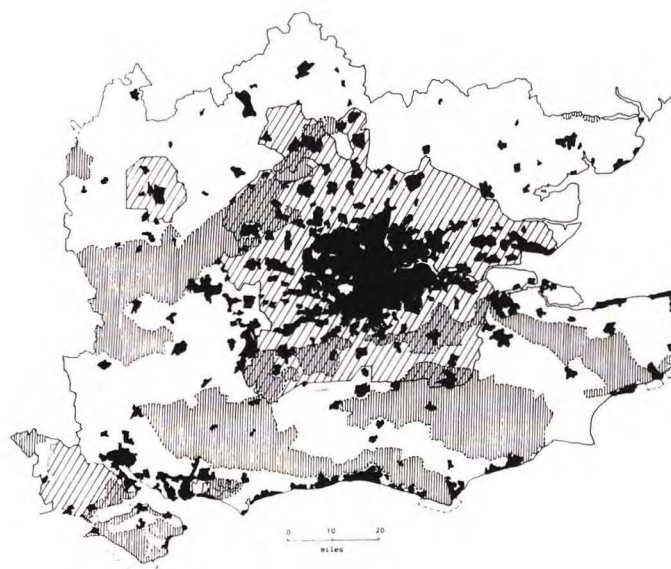


Fig. 3. Ordenación Urbana: Anillo Verde y restricciones paisajísticas en la Región Sureste (reproducido por cortesía de SERPLAN).



muelles del Támesis, los beneficios económicos del Túnel del Canal y el aumento anticipado de los vínculos comerciales con Europa, que resultan de la puesta en marcha del Mercado Único.

Sin embargo, cabría señalar que para el declive de los muelles de Londres y la industria de esta zona fuera satisfactoria habría que abordar los problemas de polución, la pobreza del medio ambiente y la inadecuación de los medios de transporte. Por eso, se requiere una inversión a ciertos niveles, principalmente en la infraestructura de transportes y la rehabilitación de las zonas contaminadas, antes de que pueda producirse la reordenación y la renovación urbana.

La figura 5 ilustra las zonas de mayor desarrollo y la principal infraestructura de transporte (tanto existente como propuesta) a lo largo del corredor oriental del Támesis. Lamentablemente, el desarrollo de una nueva infraestructura ha tendido a ralentizarse ante las zonas de mayor desarrollo. Tal y como observa Martin Crookston, director del "Llewelyn-Davies Planning", un planteamiento de inversión planificado adecuadamente es esencial para la regeneración satisfactoria de los muelles de Londres y el corredor oriental del Támesis.

"Mientras la zona de Docklands del este de Londres representa una oportunidad importante de reordenación, al estar ubicada tan cerca del centro de la ciudad, su carretera del siglo diecinueve y su infraestructura ferroviaria es totalmente inadecuada para satisfacer las exigencias actuales. Tal y como se ha ilustrado en el caso del desarrollo del complejo de oficinas Canary Wharf, la renovación solamente se producirá en armonía con la provisión de una carretera y unos medios ferroviarios apropiados. De lo contrario, por parte de las autoridades se producirán tensiones y, a pesar de las contribuciones del sector privado, el gobierno del momento se verá presionado a prestar su ayuda financiera de una forma inmediata lo que probablemente no sería el planteamiento más económico para proporcionar una infraestructura de transportes".

Aunque el desarrollo de Canary Wharf se ha llevado a cabo al margen de cualquier plan de ordenación establecido o estrategia de planificación (y como consecuencia puede ser criticado con toda razón por su impacto en la zona, particularmente en términos de infraestructura de transporte), representa un importante logro a la hora de cambiar la tendencia histórica del desarrollo físico de

standing the pressures for further decentralisation from the centre and for further immigration from outside the region.

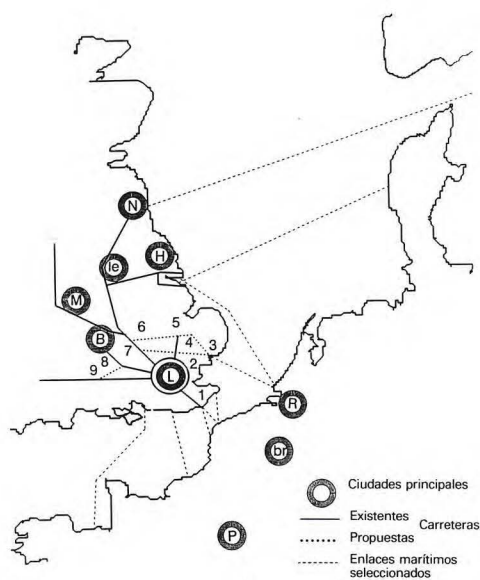
While in recent years there have been a number of proposals for a variety of smaller "village" settlements, there is now a very strong popular feeling against further development of any scale. These mainly rural areas beyond the Green Belt are generally areas of attractive countryside, if not actual protected "Areas of Outstanding Natural Beauty". They typically contain articulate local communities well able to mount effective opposition to any significant urban development incursion. Fear of loss of amenity in this "outer green belt" therefore has had the effect of preventing any urban expansion of London of any significance within the remaining rural areas of the South East Region.

Against this background the current strategy for the South East proposes, as a top priority, a redevelopment strategy for the Thames Corridor and eastern parts of London. This development axis is set in the context of the opportunities offered by the redundant areas of Thameside dockland, the economic benefits of the Channel Tunnel and the anticipated increased trade linkages with Europe, resulting from the implementation of the single market.

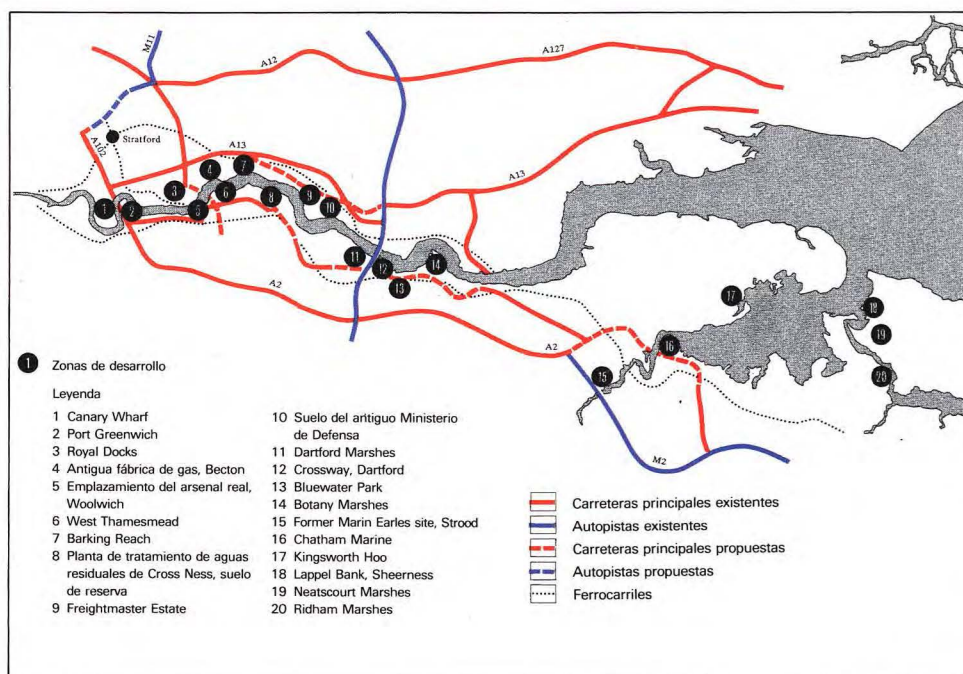
However it should be noted that to make good the decline of London's docks and dockside industry, problems of polluted land, poor environment and inadequate transport links need to be addressed. Therefore investment is required at a number of levels, principally those of new transport infrastructure and the rehabilitation of polluted land, before redevelopment and urban renewal can take place.

Figure 5 illustrates the major development sites and principal transport infrastructure (both existing and proposed) along the East Thames Corridor. Regrettably the development of new infrastructure has tended to lag behind that of the major development sites. As Martin Crookston, Director of Llewelyn-Davies Planning observes, a properly planned investment approach is essential to the successful regeneration of London Docklands and the East Thames Corridor.

"While the Docklands area of east London represents a major redevelopment opportunity, being so closely located to the centre of the city, its nineteenth century road and rail infrastructure is totally inadequate to meet present day needs. As has been illustrated in the case of the development of the Canary Wharf office complex, renewal should properly only take place in harmony with the authorities providing the appropriate road and rail linkages. Otherwise various tensions are likely to occur, and, notwithstanding major private-sector contributions to infrastructure costs, the government of the



Figs. 4 y 5. Inglaterra y Europa: Principales conexiones comerciales.



Corredor este del Támesis. Infraestructura y zonas de desarrollo.

day will be pressured to help finance in an ad hoc way what is likely to be an uneconomic approach to the provision of transport infrastructure."

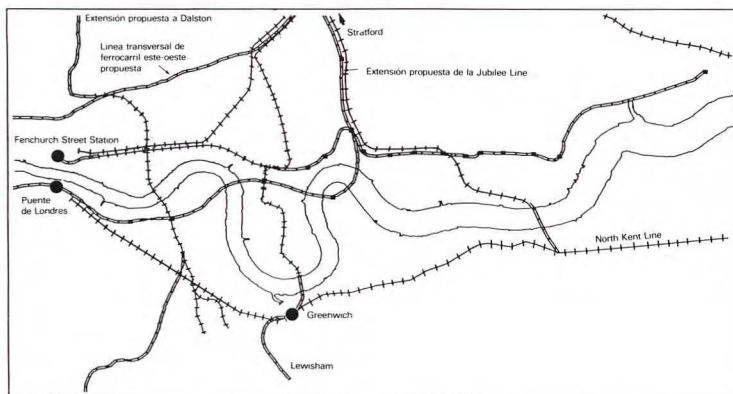
Although the development of Canary Wharf has been effected outside any established development plan or planning strategy (and in consequence can be rightly criticised for its impact on the local area, particularly in terms of trans-

Londres hacia el oeste. El proyecto, que tiene como objetivo acoger 60.000 puestos de trabajo en una zona de 1.200.000 m², contiene aproximadamente una décima parte del espacio para oficinas de la City de Londres. Para bien o para mal, Canary Wharf ha dado un aspecto diferente a la reordenación futura y la regeneración de las Docklands de Londres; y aún más, ha hecho más creíble la estrategia radical de un eje de desarrollo hacia el este a lo largo del corredor oriental del Támesis.

La figura 7 ilustra la infraestructura clave, tanto existente como propuesta, en las Docklands de Londres. Identifica la extensión actual de la red de ferrocarril ligero de las Docklands, abierta en 1987,



Fig. 6. Canary Wharf en construcción.



Estrategia para el corredor este del Támesis.

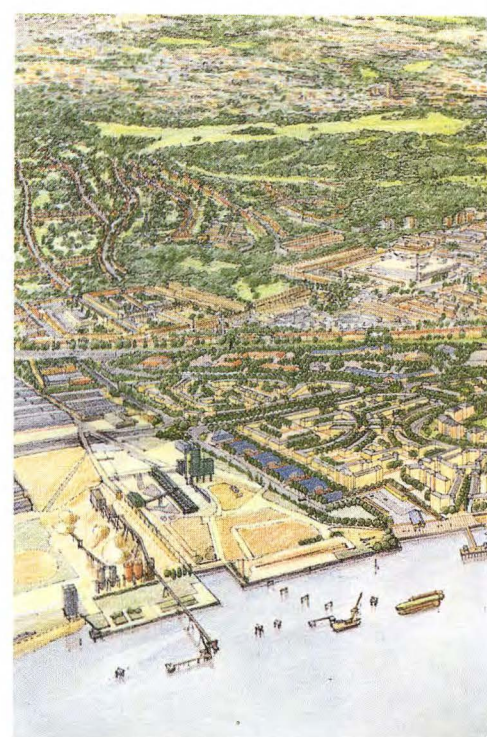


port infrastructure), it nevertheless represents a major achievement in reversing the historic westward trend of London's physical development. The scheme, which is planned to accommodate some 60000 jobs in an area of 1200000 sq. metres, contains approximately a tenth of the existing office floor space of the City of London. For better or worse, Canary Wharf has cast a different complexion upon the future redevelopment and regeneration of London's docklands; more importantly it has made more credible the radical strategy of an eastern development axis along the East Thames Corridor.

Figure 7 illustrates the key infrastructure, both existing and proposed in London Docklands. It identifies the present extent of the Docklands Light Railway, opened in 1987, designed to carry 6,500 passengers per hour in each direction. In consequence of Canary Wharf and other developments, existing stations have now been doubled in length to accommodate double unit trains capable of carrying 13,000 passengers per hour in each direction. At the same time, plans are well advanced for the DLR to be extended under the River Thames to Greenwich and eastward to Beckton and Barking Reach.

Notwithstanding, these light railway investments, the scale of Canary Wharf has necessitated the development of an

Figs. 7 y 8. Port Greenwich. Plano ilustrativo.



additional heavy transit system to service it. In consequence, it is presently planned that the Jubilee tube line be extended from its present termination in central London eastward to Stratford. It will then link Canary Wharf and other new Docklands development areas to the main line termini of London Bridge and Waterloo, as well as the centre of London, with a service capable of carrying some 30,000 passengers per hour in each direction.

With the lesson of Canary Wharf in mind, London Transport and the London Docklands Development Corporation, have commissioned studies to better assess future transport needs of the more easterly Royal Docks area within London Docklands.

While the river has largely lost its function as a major commercial waterway, it has instead provided London with a much more accessible axis for housing and recreational uses. The closure of London's docks and the decline of much of its riverside industry, has therefore provided the opportunity for extensive redevelopment of housing along the Thames.

In this context, Llewelyn-Davies Planning has recently been involved in the master planning of two of the major riverside sites illustrated in figure 5, namely Port Greenwich and Barking Reach. In both instances the master plans have been undertaken on behalf

diseñada para transportar a 6.500 pasajeros por hora en cada dirección. Como consecuencia de Canary Wharf y otros desarrollos, las estaciones existentes han duplicado sus dimensiones para poder proporcionar trenes dobles con una capacidad de 13.000 pasajeros por hora en cada dirección. Al mismo tiempo, se han hecho grandes avances en los planes para ampliar el ferrocarril ligero bajo el río Támesis hasta Greenwich y hacia el este hasta Beckton y Barking Reach.

A pesar de estas inversiones ferroviarias, la escala de Canary Wharf ha precisado el desarrollo de un sistema de metro adicional para su servicio. En consecuencia, se está pensando actualmente en ampliar la línea Jubilee de su terminación actual en el centro de Londres hasta Stratford. Entonces enlazará Canary Wharf y otras zonas de desarrollo nuevas en Docklands con la línea principal terminal de London Bridge y Waterloo, así como el centro de Londres, con un servicio con una capacidad de unos 30.000 pasajeros por hora en cada dirección.

Teniendo en cuenta el ejemplo de Canary Wharf, Transportes de Londres y la Corporación de Desarrollo de Docklands han encargado algunos estudios para valorar mejor las necesidades futuras de transporte de la zona más oriental de Royal Docks dentro de las Docklands de Londres.

Aunque el río ha perdido en gran parte su función como importante vía fluvial de comercio, ha ofrecido en cambio a Londres un eje mucho más accesible para viviendas y usos recreativos. El cierre de los muelles de Londres y el descenso de su industria a orillas del río, ha proporcionado la oportunidad de una gran reordenación urbanística de carácter residencial a lo largo del Támesis.

En este contexto, LDP ha formado parte de la planificación principal de dos de los más importantes desarrollos a orillas del río ilustrados en la figura 5, Port Greenwich y Barking Reach. En los dos ejemplos se han emprendido proyectos en nombre de agrupaciones conjuntas de clientes del sector público y privado. En los dos casos las construcciones están sometidas a importantes limitaciones como la contaminación del terreno.

Port Greenwich, donde antes se encontraba una planta de producción de gas, de 120 hectáreas, se encuentra en la parte sur del río. Tal y como se indica en el plano está enfrente del complejo de oficinas

Fig. 9. Port Greenwich: Vista aérea mirando hacia el oeste.





Fig. 10. Imagen de la ribera de Port Greenwich.

de Canary Wharf, y se beneficia de estar ubicado en la nueva línea Jubilee conectando con el centro de Londres, Canary Wharf y, en el lado norte del río, con el intercambiador ferroviario de Stratford.

La función principal del lugar es residencial. Se ha propuesto acomodar 15.000 personas en lo que será una nueva comunidad a orillas del río, con puestos de trabajo y equipamientos sociales.

En términos de diseño urbano, el reto ha sido producir un plan que incorpore relativamente altas densidades que van de 75 a 120 viviendas por hectárea, de tal forma que se ofrezca a los residentes acceso a los jardines privados. Se ha hecho una apreciación realista de costes de construcción y

of joint groupings of private and public sector clients. In both cases the sites are subject of major constraints, including extensive polluted ground conditions.

Port Greenwich, the site of a former gas production plant, totals some 120 hectares, on the south side of the river. As indicated in the plan it lies opposite the massive office development of Canary Wharf, and has the benefit of being located on the new Jubilee line linking it to the central area of London, Canary Wharf, and, on the north side of the river, Stratford rail interchange.

The principal function of the site is residential. It is proposed to accommodate some 15000 people in what will effectively be a new riverside community, with complementary employment and social facilities.

In urban design terms, the challenge has been to produce a plan which incorporates relatively high densities ranging between 75 and 120 dwellings per hectare, in a form which gives a high proportion of residents access to private gardens. A realistic appreciation has been made of building costs and realizable market values. Building



Fig. 11. Barking Reach: Plano ilustrativo.



Fig. 12. Imágenes de Barking Riverside y Central Canal.

heights in consequence are generally limited throughout the site to between 3 and 4 floors, except alongside the river edge and northern promontory, where attractive river views can be enjoyed and in consequence higher residential buildings can be justified.

Barking Reach lies on the north bank of the Thames, approximately twenty kilometres downstream from central London. It is the largest regeneration project in London outside Docklands, playing a significant part in the development of the East Thames Corridor. The site, totalling some 300 hectares, formerly accommodated an electricity generating station. LDP was requested to produce a master plan which would maximise the site's potential for housing, while overcoming the site's environmental constraints of land contamination, redundant industry and major (above ground) power lines.

The site's main asset again is its riverside location. In design terms this potential is maximised with a riverside promenade linking a string of recreational facilities, located opposite each of the main radial roads penetrating the site's hinterland. Additional site penetration is provided by a proposed canal feature, which forms the principal pedestrian spine and focus of the surrounding residential areas.

As Jon Rowland, Design Director of LDP, concludes, "No-one is claiming that design solutions alone are the answer to regenerating Docklands and East London. But a high quality of environment and design is an essential part of what this area needs to get it back into use, and this is what our plans aim to provide".

valores de mercado factibles. Por lo tanto, las alturas de las construcciones tienen generalmente un límite de tres a cuatro pisos, excepto a lo largo de la orilla del río y el promontorio del norte dónde se pueda disfrutar de atractivas vistas al río y, en consecuencia, se pueden justificar la mayor altura de los edificios residenciales.

Barking Reach se encuentra en la ribera norte del Támesis, aproximadamente veinte kilómetros río abajo del centro de Londres. Es el mayor proyecto de regeneración en Londres fuera de Docklands, jugando un papel importante en el desarrollo del corredor oriental del Támesis. En el lugar, que engloba 300 hectáreas, se encontraba ubicada anteriormente una central eléctrica. LDP recibió el encargo de diseñar un plan de ordenación que pudiera absorber todas las posibilidades del lugar para viviendas, superando todas las limitaciones ambientales de contaminación del suelo, exceso de industria y líneas principales de conducción eléctrica (sobre todo terrestres).

El principal valor del lugar es su ubicación a orillas del río. En términos de diseño, este potencial se enfatiza con un promontorio ribereño enlazando un grupo de instalaciones recreativas, ubicadas en frente de cada carretera radial que penetra en el interior del lugar. Otro acceso al lugar se determina por un canal que se propone, el cual forma el eje principal y centro de las zonas residenciales circundantes.

Tal y como concluye Jon Rowland, director de Diseño de LDP: "Nadie afirma que las soluciones de diseño por sí mismas sean la respuesta a la regeneración de las Docklands y el este de Londres. Pero una parte esencial de lo que esta zona necesita es una alta calidad del medio ambiente y de diseño para poder volver a utilizarse, y este es el objetivo de nuestros planes".

Martin Crookston
*Economista diplomado en
planeamiento urbano y regional*

Christopher Isaac
Arquitecto, Urbanista
Llewelyn-Davies Planning

Llewelyn-Davies Planning ha colaborado con la London Docklands Development Corporation, la London Transport y otras agencias privadas y públicas en varios proyectos de transporte y de diseño urbano relacionados con las Docklands de Londres. Entre ellos: Lower Lea Crossing: Nueva carretera a lo largo de la parte posterior norte del Támesis. Extensión del ferrocarril ligero de las Docklands a Beckton y Barking. Extensión del ferrocarril ligero de las Docklands a Greenwich y Lewisham.