

European Cities, 21st Century
Ciudades de Europa, siglo XXI

LONDON LONDRES

ISBN 84-8095-373-X



9 788480 953733



JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

ciudad+arquitectura LONDRES LONDON



ciudad+arquitectura
city+architecture

Ciudades de Europa, sigloXXI
European Cities, 21St Century

CONTEMPORANES

ciudad+arquitectura
city+architecture

Ciudades de Europa, sigloXXI
European Cities, 21St Century

LONDRES



JUNTA DE ANDALUCÍA

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Concepción Gutiérrez del Castillo

VICECONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES
Luis Manuel García Garrido

DIRECTORA GENERAL DE URBANISMO
María Mercedes Izquierdo Barragán

DIRECTOR GENERAL DE ARQUITECTURA Y VIVIENDA
José Mellado Benavente

JEFA DEL SERVICIO DE ARQUITECTURA
María Dolores Gil Pérez

LONDRES, ciudad+arquitectura

EXPOSICIÓN

COMISARIADO Y CONCEPTO
Carlos García Vázquez
Ignacio Capilla Roncero

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN
Rocío Campoy Pérez
Marta Eizaga Reboollar
Julio Fraja Muñoz-Reja
Plácido González Martínez

COLABORADORES
Ana López-Asiain Alberich
Carmen Peña de Urquía

COORDINACIÓN POR LA DGAV
Fomento de la Arquitectura
Bajo la dirección de:
Santiago Copado García
Manuel Ruiz Zamora

DISEÑO DE MONTAJE
Graphimag

IMPRESIÓN DIGITAL
Trillo Comunicación Visual

CATÁLOGO

EDICIÓN
Dirección General de Arquitectura y Vivienda
Fomento de la Arquitectura
Al cuidado de Heriberto Duverger

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Graphimag

TEXTOS
Peter Hall
Peter Buchanan
Xavier Costa Guix
Carlos García Vázquez
Ignacio Capilla Roncero

TRADUCCIÓN
Patricia MacDougall
Ana López-Asiain Alberich

IMPRESIÓN
Egondi Artes Gráficas

ISBN
84-8095-373-X

Nº REGISTRO
JAOP/AV-13-047

DEPÓSITO LEGAL
SE-2246-04

FOTOGRAFÍAS

Alsop
Caruso St John
Cesar Pelli
Chris Wilkinson Architects
Daniel Libeskind
Dennis Gilbert/View
Foster & Partners
Getmapping
Hayes Davidson
Ian Ritchie Architects
John McAslan & Partners
John Simpson Architects
Kohn Pedersen Fox Associates
Marks Barfield
Martin Charles
Morley Von Sternberg
Peter Cook/View
Peter Durant/arcblue.com
Pollard Thomas & Edwards Architects
Richard Rogers Partnership
Simmons Aerofilms
Takashi Oshi
Van Heyningen and Haward
West 8

Agradecemos a todos los estudios de arquitectura y personalidades su inestimable aportación a este proyecto.

We would like to thank all architecture offices and personalities for their indispensable contribution to this project.



Presentación <i>Foreword</i>	7	Stockley Park <i>Stockley Park</i>	78
Londres: la transformación de una ciudad <i>London: a city transformed</i>	9	Edificio B3 <i>Building B3</i>	80
Londres: de la segunda modernidad a la sostenibilidad <i>London: from second modernity to sustainability</i>	23	Edificio W3 <i>Building W3</i>	82
Londres y la cultura arquitectónica, 1951-1990 <i>London and its Architectural Culture, 1951-1990</i>	37	Rascacielos <i>Skyscrapers</i>	84
Londres, condiciones de contemporaneidad <i>London, conditions of contemporaneity</i>	47	30 St Mary Axe <i>30 St Mary Axe</i>	86
Londres, escenas de arquitectura <i>London, architectural scenes</i>	53	110 Bishopgate - Heron Tower <i>110 Bishopgate - Heron Tower</i>	90
Londres. Ciudad de la Nostalgia <i>London. City of Nostalgia</i>	60	122 Leadenhall St <i>122 Leadenhall St</i>	92
Introducción <i>Introduction</i>	61	Complejos Financieros <i>Financial Complexes</i>	94
Paternoster Square <i>Paternoster Square</i>	64	Canary Wharf <i>Canary Wharf</i>	94
Richmond Riverside <i>Richmond Riverside</i>	68	One Canada Square <i>One Canada Square</i>	98
Docklands <i>Docklands</i>	70	Five Canada Square - HSBC World Headquarters .. <i>Five Canada Square - HSBC World Headquarters</i>	99
Londres. Ciudad de los Negocios <i>London. City of Business</i>	74	Espacios cívicos <i>Civic spaces</i>	100
Introducción <i>Introduction</i>	75	Nuevo Estadio de Wembley <i>New Wembley Stadium</i>	100
Parques industriales <i>Industrial Parks</i>	78	Ayuntamiento de Londres <i>London Metropolitan Authority</i>	104
		Londres. Ciudad de los Flujos <i>London. City of Flows</i>	108

Introducción	109	British Airways London Eye	144
<i>Introduction</i>		Centro de Danza Laban	148
Ampliación de la Jubilee Line	102	<i>Laban Dance Centre</i>	
<i>Expansion of the Jubilee Line</i>		The Barbican Concert Hall	148
El Ferrocarril	118	2. Proyectos del Millennium Fund	150
<i>The Railroad</i>		<i>2. Millennium Fund Projects</i>	
Estación de Waterloo	120	Puente del Milenio	150
<i>Waterloo Station</i>		<i>Millennium Bridge</i>	
Plan General de King's Cross	124	Millennium Dome	152
<i>King's Cross Masterplan</i>		3. Proyectos financiados por la Lotería Nacional	154
Aeropuertos	128	<i>3. Projects financed by the National Lottery</i>	
<i>Airports</i>		Museo Británico	154
5ª Terminal de Heathrow	130	<i>British Museum</i>	
<i>Heathrow's Fifth Terminal</i>		Museo Tate Modern	156
Londres. Ciudad de la Cultura	132	<i>Tate Modern Museum</i>	
<i>London. City of Culture</i>		Victoria & Albert Museum	158
Introducción	133	Índice de obras y autores	160
<i>Introduction</i>		<i>Index of works and authors</i>	
1. Planes y propuestas en el Támesis	136		
<i>1. Plans and proposal for the Thames</i>			
Plan Director de la península de Greenwich	138		
<i>Master Plan for the Greenwich peninsula</i>			
Complejo artístico South Bank	140		
<i>South Bank Arts Complex</i>			
Jubilee Gardens	142		

Presentación

Foreword

Concepción Gutiérrez del Castillo
CONSEJERA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

La Consejería de Obras Públicas y Transportes aborda este ciclo de exposiciones y conferencias dedicado a las ciudades europeas con el objetivo de debatir cuestiones urbanas candentes cuyo tratamiento contemporáneo aparece como rasgo destacable en grandes ciudades de nuestro entorno más cercano. En esta aproximación a las ciudades y su arquitectura buscamos experiencias y conceptos que nos permitan dar respuestas a las preguntas más acuciantes sobre los modos de vivir la ciudad que queremos perpetuar, la escala apropiada de las intervenciones espaciales y la interrelación entre el proyecto urbano y el arquitectónico.

Los temas que en la actualidad se debaten en el entorno profesional acerca de los flujos en el marco urbano, el espacio público, la promoción privada, las trazas o el patrimonio, entre otros, tienen en esta exposición dedicada a la ciudad y la arquitectura de Londres sobrada materia de análisis. La capital del Reino Unido es un ejemplo de gestión contemporánea, donde la transformación urbana ha estado dirigida por promotores con una respuesta arquitectónica de calidad.

La metodología aplicada a la exposición aporta una visión caleidoscópica sobre los estratos urbanos más significativos de la metrópolis del Támesis. Se exponen, además, arquitectura y autores destacados en los que se asienta la actual imagen de su contemporaneidad. Tanto la exposición como el presente catálogo transitan por la ciudad invisible de la infraestructura física, hasta los grandes eventos de la ciudad por construir con sus proyectos más ambiciosos.

Desde Andalucía, podemos tener como referente la transformación experimentada por Londres en las últimas décadas, salvando las diferencias de escala y encuadre socioeconómico que separan ambas realidades. La capital británica se presenta al mundo como un laboratorio urbano donde se han experimentado cuestiones que centran el discurso urbanístico contemporáneo en su deseo de responder tanto a los requisitos como a las amenazas de la globalización: expansión de las infraestructuras del transporte, regeneración de áreas obsoletas, preservación del patrimonio arquitectónico... De todo ello se discute actualmente también en nuestras ciudades. La pionera experiencia londinense es, por tanto, un ejemplo que Andalucía debe conocer a la hora de afrontar el futuro de nuestras áreas metropolitanas.

The Andalusian Department of Public Works and Transport has embarked on this series of exhibitions and lectures on European cities as a means of analysing current urban planning issues and in particular the contemporary management of such in the major cities of its immediate environment. In our exploration of these cities and their architecture we hope to find experiences and concepts that will enable us to respond to pressing issues concerning the types of urban planning that we wish to perpetuate, the appropriate scale of spatial interventions and the interrelation between urban planning and architecture.

The topics currently most debated in professional circles –communication networks within the urban framework, public space, private-sector development, layout and heritage, to name just a few– are amply documented in this exhibition dedicated to the city and architecture of London. The capital city of the United Kingdom is an example of contemporary management, its urban transformation having been driven by developers of high-quality architecture.

The exhibition attempts to provide a kaleidoscopic vision of the major urban strata of the city bathed by the Thames. It also showcases the architecture and prominent architects that have played an important role in forging the city's contemporary image. Both the exhibition and this catalogue journey through the invisible city of the physical infrastructure to the city of future major events and ambitious projects yet to be executed.

The transformation of London in recent decades is a reference for us here in Andalusia, despite the differences in scale and socio-economic profile of the two contexts. The image projected to the world by the capital of Britain is that of an urban laboratory, researching issues that focus contemporary urban planning on the desire to respond to both the requirements and threats of globalisation: the expansion of transport infrastructure, the regeneration of obsolete areas, the conservation of architectural heritage, etc. These are all topics of lively debate in our own cities. The pioneering work undertaken in London is therefore a relevant point of reference for Andalusia in determining the future of its metropolitan areas.



Londres: la transformación de una ciudad

London: a city transformed

Peter Hall

□ Para comprender la evolución que ha experimentado Londres durante las últimas décadas del siglo XX, es necesario remontarse a los comienzos, hace unos cuarenta años. El Londres de 1964 se estaba convirtiendo en el prototipo de "swinging city", hogar de Carnaby Street, Mary Quant y los Beatles. Pero bajo esta faceta se encontraba el producto de dos milenios de crecimiento y cambio, desde la ocupación romana e incluso desde antes. En muchos aspectos, Londres parece una ciudad totalmente distinta en un mundo totalmente diferente. Solamente desde esta perspectiva será posible apreciar la fuerza de los cambios más recientes.

Londres 1964

Este Londres tenía una clara estructura espacial que reflejaba su larga historia: su nacimiento como primera gran ciudad global del comercio y las finanzas durante los siglos XVI y XVII, su evolución hasta convertirse en el mayor puerto del mundo y posteriormente el mayor centro manufacturero de Gran Bretaña, y el enorme crecimiento físico de los siglos XIX y XX que reflejaba la aplicación de nuevas tecnologías en el transporte y nuevas formas de financiación de la vivienda.

La estructura de la ciudad estaba basada en el área central de 26 km², reconocida por primera vez en el Censo de 1951 y que medio siglo después aún constituye una unidad significativa. Este núcleo central se extendía desde la zona de los museos de Kensington en el oeste hasta Aldgate, en el borde este de la City, y desde las estaciones ferroviarias terminales del norte hasta el South Bank (que en aquel entonces albergaba el Festival de Gran Bretaña). Desde tiempos medievales éste había sido un centro dual: la Ciudad de Londres (City of London), corazón del comercio y las finanzas, equilibrada por la Ciudad Real y Gubernamental de Westminster (City of Westminster). Estos centros se vieron rodeados y solapados por otras funciones llevadas a cabo en otros distritos: la abogacía y la imprenta en los

□ *To understand how London has evolved in the last decades of the 20th century we must start at the beginning, some forty years ago. The London of 1964 was becoming celebrated as the archetypal swinging city, home of Carnaby Street, Mary Quant and the Beatles. But underneath there was the product of two millennia of growth and change, going back to the Roman occupation and even beyond. In many respects, it appears a totally different city in a totally different world. Only against that background can the force of recent changes be properly appreciated.*

London 1964

This London had a clear spatial structure, reflecting its long history: its birth as the first great global trading and financial city, in the sixteenth and seventeenth centuries; its development as the world's greatest port and then as Britain's largest single manufacturing centre; and its huge nineteenth –and twentieth– century physical growth, reflecting new transport technologies and new modes of housing finance.

The structure was dominated by the 26-square-kilometre Central area, first officially recognised in the 1951 Census and still a meaningful unit a half-century later. It stretched from the museum quarter of Kensington in the west to Aldgate on the eastern edge of the City, and from the northern terminal train stations to the South Bank (then housing the Festival of Britain). Since medieval times, this had been a dual centre: the City of London, trading and financial core, balanced by the royal and governmental City of Westminster. They had been surrounded and overlaid by other functions in other districts: law and the print media in the Inns of Court, Fleet Street and

colegios de formación de abogados (Inns of Court), Fleet Street y Bloomsbury; publicidad y sedes empresariales en Mayfair; ocio en el West End; tiendas en Oxford Street, Regent Street, Bond Street y Knightsbridge; museos, salas de conciertos y centros de educación superior en Bloomsbury y Kensington, etc.

Alrededor de este núcleo, hacia el norte, este y sur, se extendía una densa franja en forma de herradura compuesta de almacenes, fábricas y casas convertidas en talleres entre vías de ferrocarril, canales y el río Támesis, que se ensanchaba bajo el Tower Bridge formando una barrera insuperable. Esta era la zona industrial original de Londres, organizada casi en su totalidad en talleres pequeños intensamente interconectados dentro de distritos industriales especializados: instrumentos musicales en Camden Town, relojería y joyería en Clerkenwell y Hatton Garden, muebles en Shoreditch y Bethnal Green, y ropa confeccionada en Whitechapel (Hall, 1962; Martin, 1966). Algunos talleres requerían mano de obra altamente especializada, mientras otros atraían a trabajadores eventuales de bajo nivel social, como los inmigrantes recién llegados, que trabajaban dentro o en las inmediaciones de los barrios marginales o *slums* en los que vivían.

En el este, esta zona se solapaba con los Docklands de Londres, que la dividían en dos mitades. Los Docklands, resultado del crecimiento del comercio internacional durante los siglos XVIII y XIX, se extendían a lo largo de trece kilómetros por debajo de Tower Bridge y tenían una estructura física dual. Primero fueron los embarcaderos, que permitían la carga y descarga directa de barcos anclados en el río mediante la utilización de pequeñas barcas. Después vinieron los muelles controlados, construidos a partir de 1800 en la zona inundable del río, cada uno de los cuales fue aumentando progresivamente sus dársenas hasta culminar en el enorme sistema de los Royal Docks (Muelles Reales) del extremo este. En las orillas del río y en los muelles había grandes fábricas de procesamiento de mercancías a granel importadas, como fábricas de gas, refinerías de azúcar y de petróleo, etc, mientras que fuera de los límites del London County Council (LCC, antiguo Ayuntamiento de Londres), en lo que en la actualidad es el municipio de Newham, se establecieron industrias contaminantes o nocivas para así evitar la normativa del LCC. En este mismo lugar se encontraban a ambos lados del río los enormes desagües de alcantarillado construidos en el siglo XIX, que hacían de esta zona una ubicación aún menos apetecible para vivir o trabajar.

Bloomsbury; advertising and corporate headquarters in Mayfair; entertainment in the West End; shopping in Oxford Street and Regent Street and Bond Street and Knightsbridge; museums and concert halls and higher education in Bloomsbury and Kensington, among others.

Around it, to north and east and south, was a tight horseshoe of warehouses and factories and houses converted into workshops, interspersed with railways and canals and by the river Thames, which broadened below Tower Bridge into an unbridgeable barrier. This was London's original zone of industry, nearly all organised into small and intensely networked workshops within specialised industrial districts: musical instruments in Camden Town, watches and clocks and jewellery in Clerkenwell and Hatton Garden, furniture in Shoreditch and Bethnal Green, and ready-made clothing in Whitechapel (Hall 1962; Martin 1966). Some required highly skilled labour; others attracted poor casual labour, including recent immigrants, working in or close to their slum homes.

On the east, this area overlapped with London's Docklands, which bisected it. The product of the growth of international trade in the eighteenth and nineteenth century, Docklands –stretching for thirteen kilometres below Tower Bridge– had a dual physical structure. First had come the riverside wharves, unloading and loading directly from ships moored in the river, via small lighters. Then came the enclosed wet docks, built from 1800 onwards in the alluvial floodplain bordering the river, each with progressively larger basins, culminating in the huge Royal Docks system at the eastern end. On the river and dock fronts, mixed with warehouses, were large factories processing imported bulk goods: gasworks, sugar refineries, oil crushing plants. And beyond the boundary of the old London County Council, in what is now the borough of Newham, noxious or polluting industries were set up to escape LCC regulation. Here too, on both sides of the river, were the giant nineteenth-century sewage outfalls, which further lowered the desirability of the area as a place for living or working.

Más allá de estas zonas, especialmente en las tierras ligeramente más altas y saludables, proliferaron las áreas residenciales a lo ancho de la línea del tren de cercanías a vapor y del omnibus y tranvía de caballos, y a partir de 1900, del trazado del tranvía eléctrico, del autobús a motor, del tren eléctrico y del metropolitano. Pero, exceptuando el tren de cercanías, hasta 1914 ningún servicio proporcionaba un transporte rápido y adecuado, por lo que su impacto estuvo limitado a un radio de unos diez kilómetros. El resultado fue un desarrollo bastante compacto, en forma de hileras de viviendas de alta densidad, la mayoría de las cuales estaban divididas en apartamentos desde el principio. La estructura social de esta zona correspondía en líneas generales a la del LCC, siendo mixta y heterogénea. Aunque existía una distinción básica entre un oeste rico y un este pobre, también había muchas excepciones, como las casitas de los artesanos de Chelsea y Notting Hill, las casas georgianas y victorianas divididas en pisos para alojar a obreros en Camden Town, Islington y Stockwell, y las espléndidas plazas de Southwark y Bromley-by-Bow.

Los bombardeos de la guerra, aunque limitados en comparación con otras ciudades europeas, habían impactado en los Docklands y en objetivos estratégicos como el ferrocarril en el interior de Londres. Irónicamente, estos eran los suburbios marginales que los urbanistas ya habían designado como zona de reconstrucción global. Durante la guerra se habían hecho grandes planes, como el County of London Plan (Plan del Condado de Londres) de 1943, de J.H. Forshaw y Patric Abercrombie, o el aún más ambicioso Greater London Plan (Plan para el Gran Londres) de 1944 diseñado por Abercrombie. Después de algún retraso, la reconstrucción había comenzado a principios de los años cincuenta y ahora estaba en todo su apogeo. Las viejas hileras de viviendas de dos pisos para los obreros fueron demolidas y sustituidas por una mezcla de casitas de cuatro pisos y torres de ocho a diez pisos. Los talleres locales tenían una gran probabilidad de ser eliminados y sustituidos por fábricas, pero este proceso no había llegado a tanto.

Más allá de estas zonas se encontraban los barrios periféricos de Londres, con casi cuatro veces la extensión de los barrios céntricos de la ciudad y, sin embargo, con menos del doble de la población. Estos barrios se habían desarrollado con una rapidez extraordinaria durante los veintiún años que transcurrieron entre las dos guerras mundiales, producto de las ampliaciones

Outside these zones, especially on the slightly higher and healthier ground, residential areas had spread through the steam commuter railway, the horse bus and horse tram, and then, from 1900, the electric tram, motor bus, electric train and tube. But, save for the commuter train, down to 1914 none gave a fast or a convenient ride, so their impact was limited to a radius of about ten kilometres; the resulting development was quite compact, in the form of high-density row housing, much of it subdivided from the start into apartments. The social structure of this area, roughly corresponding to that of the London County Council, was mixed and fine-grained. Though there was a basic distinction between a rich west and a poor east, there were many exceptions –artisan cottages in Chelsea and Notting Hill, subdivided Georgian and Victorian houses for blue-collar workers in Camden Town, Islington and Stockwell, grand squares in Southwark and in Bromley-by-Bow–.

Wartime bombing, though limited in comparison with other European cities, had impacted on Docklands and on key strategic targets, such as railways, in inner London. Ironically, these were the slum areas which planners had already designated for comprehensive reconstruction. Great wartime plans had been made –the County of London Plan 1943 by J.H. Forshaw and Patrick Abercrombie, the wider Greater London Plan of 1944 by Abercrombie–. After a delay, rebuilding had begun in the early 1950s. Now it was in full swing. The old two-storey terraces of workers' housing were being bulldozed away, to be replaced by a mixture of four-storey maisonettes and eight –or ten– storey towers. Local workshops were likely being cleared and replaced by flatted factories, but this process had not gone so far.

Beyond that lay outer London, nearly four times the area of Inner London yet with less than twice the population. It had been developed at extraordinary speed in the 21 years between the two world wars, the product of above-ground tube extensions and electrification of the commuter lines south of the river, plus demand from a new white-collar salariat and the availability of cheap mortgage finance. The familiar Semi-Detached London,

nes del tren metropolitano elevado y la electrificación de las líneas de cercanías al sur del río, lo que se sumaba a la demanda de oficinas por parte de los nuevos empleados y a la disponibilidad de financiación hipotecaria barata. El Londres familiar de casas pareadas en todas sus variantes –las casas Tudor de Stockbuilders y las "multicolores" de By Pass, como las llamaba el crítico de arquitectura y dibujante de humor Osbert Lancaster–, fueron adquiridas por jóvenes recién casados durante los años veinte y treinta, y que en los cincuenta aún vivían en estas casas mientras se acercaban a su jubilación.

Estas viviendas eran de menor densidad y más homogéneas que sus equivalentes del Londres central. Las grandes y uniformes zonas residenciales con treinta casas o menos por hectárea se vieron fragmentadas por calles comerciales en las cercanías de las estaciones de metropolitano y de la línea del Southern Electric, junto con la obligada oficina de correos, biblioteca pública y cine Odeon o ABC. Algunas de estas zonas, como Ealing, Harrow, Ilford, Croydon o Kingston, eran antiguos pueblos o pequeñas ciudades de mercado que habían sido absorbidas por el torrente suburbano. Otras, como Rayners Lane, Hendon Central o Grants Hill eran urbanizaciones totalmente nuevas construidas en los alrededores de las estaciones de tren o las intersecciones de las nuevas arterias viarias (Jackson, 1991; Weightman y Humphries, 1983).

Para los años treinta, el planeamiento urbanístico ya se había ocupado de este crecimiento. Así, las fábricas no invadieron estas zonas residenciales, pero ocuparon amplias porciones de terreno a lo largo de las carreteras arteriales, especialmente las tierras bajas menos atractivas. Como observan Young y Willmott (1973), su distribución tomó la forma de una cruz gigante con cuatro brazos: uno de ellos, el más importante de todos, en dirección oeste y noroeste a lo largo de la Great West Road, Western Avenue y Edgware Road; un segundo brazo más discontinuo con dirección este a lo largo de la zona norte del río y que culminaba en la gigante fábrica de Ford en Dagenham; el tercero en dirección norte hasta el Valle Lea al este de Londres, desde Stratford a Enfield Lock; y un cuarto en dirección sur a lo largo del río Wandle al suroeste de Londres, desde Wandsworth pasando por Merton y Mitcham (Hall, 1962; Martin, 1966). Esto también marcó la geografía social, con promociones de viviendas para la clase obrera en las zonas más bajas de los alrededores de los brazos de esta

in all its variants –Stockbuilder's Tudor and By-Pass Variegated, as the architectural critic and cartoonist Osbert Lancaster called them– were bought by young and newly-married people in the 1920s and 1930s, who in 1950, were still living in them, approaching retirement.

They were lower-density and more homogeneous than their Inner London equivalents. Large uniform residential areas, built at 30 houses to the hectare or less, were broken by the shopping streets around the Underground or Southern Electric train stations, together with the invariable Post Office, public library and Odeon or ABC cinema. Some –Ealing, Harrow, Ilford, Croydon, Kingston– were old villages or small market towns that had been swallowed up in the suburban flood. Some –Rayners Lane, Hendon Central, Gants Hill– were brand-new developments around train stations or junctions on the new arterial roads (Jackson 1991; Weightman and Humphries 1983).

By the 1930s, town planning had already affected this growth: factories did not invade these residential areas, but occupied broad tracts of land along the arterial roads, especially on less attractive lower-lying land. As Young and Willmott (1973) observed, their distribution took the form of a giant cross with four arms: one, the most important, westwards and north-westwards along the Great West Road, Western Avenue, and Edgware Road; a second, more discontinuously, eastwards along the north of the river, culminating in the giant Ford factory at Dagenham; a third northwards up the Lea Valley in east London, from Stratford to Enfield Lock; and a fourth southwards along the river Wandle in south west London, from Wandsworth through Merton and Mitcham (Hall 1962, Martin 1966). This also marked a social geography: working class housing developed in the lower-lying areas along the arms of this industrial cross (as well as around the centre), while desirable upper-middle class housing was found on higher land between them.

Beyond that, London stopped suddenly. Abercrombie's green belt was already embodied in county development plans. The

cruz industrial, al igual que alrededor del centro, mientras las viviendas para las personas de clase media-alta se encontraban en las tierras más altas ubicadas entre dichos brazos.

Más allá de estas zonas, Londres se paralizó súbitamente. El cinturón verde de Abercrombie ya se había materializado en planes regionales de desarrollo. Los verdaderos cambios estaban sucediendo en zonas aún más lejanas. Se había previsto la construcción de ocho *new towns* en el anillo inmediatamente superior, a unos 30 o 35 kilómetros de Londres (la primera en 1946, Stevenage, y la última en 1949, Bracknell), las cuales comenzaron a tomar forma enseguida. Ya se estaban realizando estudios para una segunda fase de promociones a una distancia de entre 90 y 125 kilómetros de la ciudad (Milton Keynes, Northampton y Peterborough), que continuarían durante los años setenta. Por otro lado, siguiendo el plan de Abercrombie, una serie de ciudades se ampliaron tanto en el sureste como más allá de sus límites; muchas de ellas eran pequeñas ciudades de mercado de East Anglia, pero otras tantas como Basingstoke, Andover, Swindon o Wellingborough eran ciudades grandes, prácticamente imposibles de distinguir de las *new towns*. La descentralización de la población hacia ciudades nuevas o ampliadas fue una de las claves de la estrategia seguida durante la posguerra para suavizar la presión de la vivienda en Londres. La migración de familias a gran escala, que tuvo su punto máximo entre mediados de los años sesenta y mediados de los setenta con un flujo de salida neto de un millón de personas desde Londres a otras zonas del sureste, surgió fundamentalmente a partir de los traslados puntuales a viviendas en propiedad con un trasfondo especulativo. Pero incluso estas acciones eran insignificantes desde un punto de vista estadístico comparadas con el crecimiento causado por el mercado. Todas las ciudades del sureste se dotaron de urbanizaciones similares construidas con bloques de ladrillo rojo en *cul-de-sac*, lo que se había convertido en norma para las nuevas promociones. Aunque los expertos condenaron estas ciudades –la mayor, Lower Earley, al sur de Reading, fue bautizada como "el nuevo *slurb* de Berkshire" (una mezcla entre *slum* (barrio marginal) y *suburb* (área residencial de las afueras) por *The Guardian*–, se vendieron muy bien.

De la misma manera, las políticas gubernamentales habían favorecido la descentralización del trabajo desde Londres hacia otras zonas de la región circundante, aunque este proceso no necesitaba motivaciones. Los propios

*real changes were happening even farther out. Eight new towns had been designated in the ring immediately beyond, 30-55 kilometres from London, the first (Stevenage) in 1946, the last (Bracknell) in 1949, and were rapidly taking shape. Studies were already in train for a second generation, 90-125 kilometres out –Milton Keynes, Northampton and Peterborough– which would follow in the 1970s. And, following the Abercrombie plan, a series of towns had undergone planned expansion, both within the South East and beyond its boundaries; many were small East Anglian market towns, but a few –Basingstoke, Andover, Swindon, Wellingborough– were big, almost indistinguishable from New Towns. Planned population decentralisation to new and expanded towns was a major element in the post-war strategy to relieve pressure on housing in London, the large scale out-movement of households (peaking between the mid-1960s and mid-1970s, when there was a net outflow of a million people from London to the rest of the South East) predominantly came through individual moves into speculative owner-occupied housing. But even these were statistically insignificant compared with the market-led growth. Every town in the South East acquired extensions of similar red brick boxes, along the cul-de-sac closes that had become the planning norm for new developments. They were condemned by the cognoscenti: the largest, Lower Earley south of Reading, was memorably labelled "Berkshire's new slurb" by *The Guardian*. But they sold.*

Government policies had encouraged the decentralisation of jobs, too, from London into the surrounding region. But they needed no encouragement. Employers –first in manufacturing, then in routine office employment– were enthusiastic. Fast-growing high-technology industries, catering for defence needs in the Cold War era, were locked around the Defence Research Establishments in the Thames Valley; as this cluster attracted inward market-led investment, this located in the same area, further attracted by Heathrow airport. Responding to the Government's Location of Offices Bureau, routine back-office activities were starting to decentralise to towns in the

trabajadores, primero los empleados de las fábricas seguidos de los de las oficinas, se mostraron encantados. Las industrias de alta tecnología que habían experimentado un rápido crecimiento atendiendo las necesidades de defensa durante la época de la Guerra Fría, llenaban los alrededores de las instituciones de Investigación para la Defensa en el Valle del Támesis. A medida que este núcleo atraía inversiones provenientes del mercado interior, éstas se establecían en la misma zona, atraídas aún más por el aeropuerto de Heathrow. Como respuesta al buró del gobierno para relocalizar oficinas en otros lugares, las funciones administrativas rutinarias comenzaron una descentralización hacia ciudades del área metropolitana exterior donde abundaba la mano de obra con un buen nivel de formación. La ciudad de Reading, que ya se estaba convirtiendo en el tercer centro administrativo más importante del sureste de Inglaterra (después de Londres capital y Croydon, en la zona sur de Londres), era la más importante. Pero prácticamente todos los núcleos del anillo metropolitano exterior empezaban a mostrar grupos de torres de oficinas. La región de Londres estaba comenzando a convertirse en algo diferente, en lo que es en la actualidad: una inmensa ciudad-región policéntrica que se extiende sobre áreas cada vez más extensas del sureste de Inglaterra.

Londres 2004

A pesar de importantes cambios políticos, estos procesos han seguido sucediéndose durante los últimos cuarenta años y se han visto intensificados por el impacto de la globalización y la creciente competencia económica. Pero, como resultado, cada fragmento de la geografía existente en 1964 ha sufrido cambios más o menos radicales.

Londres se esfuerza por mantener y ampliar su papel de proveedor de servicios especializados globales de alto nivel, que abarcan desde la banca y las finanzas al ocio, la cultura y el turismo. Las funciones de los nuevos servicios y las resultantes del crecimiento de los ya existentes han ampliado el área central original unos cinco kilómetros hacia el oeste y más del doble de esta distancia hacia el este, hasta formar un gran corredor en dirección oeste-este de veinte kilómetros de largo, cuyos extremos son White City y Hammersmith en el oeste, y los Docklands en el este (en la actualidad Canary Wharf, aunque se están expandiendo hasta llegar a los Royal Docks y pronto hasta Stratford). La expansión oeste había comenza-

Outer Metropolitan Area, where a well-educated labour force was readily available. Reading, already becoming the third major office centre in the South East (after Central London and Croydon, in outer south London), was the most important. But almost every centre in the outer metropolitan ring was also beginning to demonstrate a cluster of office towers. The London region was just beginning to turn into something else, which it has progressively become: a vast polycentric mega-city region extending over progressively wider areas of South East England.

London 2004

Despite major policy shifts, in the intervening forty years these processes have continued to operate, intensified by the impacts of globalisation and increasingly economic competition. But, as a result, each piece of the 1964 geography has been changed more or less radically.

London successfully seeks to maintain and expand its special role as provider of high-level global specialised services, ranging from banking and finance to entertainment, culture and tourism. New service functions, and the growth of older ones, have extended the old central area some five kilometres to the west and more than double that distance to the east, to form a wide twenty-kilometre-long west-east corridor, with its western end in the White City and Hammersmith, and the eastern end in the Docklands, currently at Canary Wharf but expanding to reach the Royal Docks, and soon Stratford. This had begun to happen towards the west in the 1960s; what was new after 1980 was the conscious decision to seek to reverse the direction of London's economic growth, from west to east, and in the process to change its traditional social geography. As well as the two traditional City and West End cores, this expanded central area now has a third brand-new core at Canary Wharf in the east, employing over 50,000 in financial and related services but likely soon to expand to 100,000, and subsidiary centres at White City (television and radio), and Hammersmith (consultancy) in

do durante los años sesenta; la novedad a partir de 1980 fue la decisión consciente de tratar de invertir la dirección del crecimiento económico de Londres, desde el oeste hacia el este y, durante el proceso, cambiar su geografía social tradicional. Además de los dos núcleos tradicionales de la City y el West End, esta área central ampliada tiene ahora un tercer núcleo recién estrenado en el este, Canary Wharf, que proporciona empleo a más de 50.000 personas en el sector financiero y servicios asociados (un número que probablemente se verá pronto incrementado hasta las 100.000), al igual que otras sucursales en White City (televisión y radio) y Hammersmith (consultoría) en la zona oeste, y en el South Bank (cultura, ocio y turismo). Algunas áreas que en 1950 eran principalmente residenciales se han ido convirtiendo progresivamente en comerciales o administrativas: hoteles en South Kensington, embajadas en Belgravia, oficinas en Mayfair y St James. Covent Garden ha perdido su carácter de mercado de venta al por mayor, lo que ahora se encuentra en la franja central de Nine Elms; lo mismo ha sucedido con Billingsgate y Spitalfields Market, mercados que se han trasladado a las zonas de los Docklands y Leyton respectivamente. Y la industria periodística prácticamente ha desaparecido de Fleet Street para trasladarse a los Docklands e incluso a otros emplazamientos más lejanos.

Durante este proceso, el empleo industrial derivado de la fabricación también ha desaparecido en gran medida. Aunque algunas industrias especializadas han logrado sobrevivir, en especial las imprentas y tiendas de fotografía, los mercados tradicionales han desaparecido o se han reconvertido a manos de nuevos grupos de inmigrantes, como en el caso de Whitechapel, donde inmigrantes bengalíes llegados durante los años cincuenta y sesenta y sus descendientes han tomado el relevo del antiguo comercio de ropa judío. En Camden Town, Clerkenwell, Hoxton y Spitalfields, algunos almacenes antiguos han sido reconvertidos en talleres artesanos o estudios de artistas, aunque la mayoría se ha convertido en *lofts*, lo que ha atraído a una clientela más joven en busca de un estilo de vida cosmopolita cerca de los puestos de trabajo del centro y con una amplia disponibilidad de restaurantes, bares y tiendas de moda.

El puerto, asfixiado por las malas relaciones industriales y la competencia de otros puertos de contenedores más eficientes, se cerró de forma acelerada entre 1967 y 1981, reduciéndose al transporte de contenedores en

the west and on the South Bank (culture, entertainment and tourism). Areas, in 1950 still primarily residential, have become increasingly commercial or governmental: hotels in South Kensington, embassies in Belgravia, offices in Mayfair and St James's. Covent Garden has lost its wholesale market to the central area fringe in Nine Elms, Billingsgate to Docklands, Spitalfields Market to Leyton. Fleet Street has almost entirely lost its newspaper industry to Docklands and locations even wider afield.

In the process, manufacturing employment has now very largely disappeared. Though some specialised industry survives, particularly printing and photographic processing, the traditional trades have either disappeared or have been transformed in the hands of new immigrant groups (as in Whitechapel, where the old Jewish clothing trade has been taken over by Bengali arrivals of the 1950s and 1960s and their children). In Camden Town and Clerkenwell and Hoxton and Spitalfields, a few old warehouses have been converted to craft workshops or artists' studios, but most have become new loft apartments, attracting a younger clientele who seek a cosmopolitan lifestyle close to central jobs, with easily available restaurants and wine bars and boutique shops.

The port, throttled by bad industrial relations and competition from more efficient container ports, shut down with remarkable speed between 1967 and 1981; it has been reduced to a container operation, well outside the Greater London boundaries at Tilbury. The inner parts of Docklands, which cut through the inner workshop zone and in effect form part of it, have been transformed: thus Wapping, London Bridge, Bermondsey and the old Surrey Docks. On the South Bank of the Thames below London Bridge, a line of warehouses has been transformed to accommodate boutique shops, restaurants and bars and tourist attractions, and luxury apartments. Farther out, the picture is more complex: new homes wrap around Canary Wharf and Heron Quay, all along the river front of the Isle of Dogs, but eastwards, so far, they form only isolated islands of development.

Tilbury, lejos de los límites del Gran Londres. Las zonas de los Docklands que atravesaban el área interior de talleres y que de hecho forman parte de ella, también han sufrido una transformación, como en el caso de Wapping, el Puente de Londres, Bermondsey y los antiguos Muelles de Surrey. En la orilla sur del Támesis, bajo el Puente de Londres, la antigua hilera de almacenes se ha reconvertido en tiendas de moda, restaurantes, bares y atracciones para los turistas, así como en apartamentos de lujo. Más afuera, la imagen es bastante más compleja. Nuevas viviendas envuelven a Canary Wharf y Heron Quay en todo lo largo de la orilla de Isle of Dogs, pero en el este, hasta el momento sólo hay islotes aislados de urbanización. El futuro del Royal se está revelando en forma de grandes complejos que aprovechan el espacio existente, como un importante centro de exposiciones, un parque comercial, un campus universitario o un aeropuerto.

Las densas hileras de casas adosadas victorianas o georgianas del Londres central se han visto profundamente afectadas a lo largo de cinco décadas de aburguesamiento. Las viviendas artesanas de las calles traseras de Chelsea, las *terraces* victorianas de Barnsbury y North Kensington, y las casas pareadas de finales de la época victoriana y eduardiana de Palmers Green y Muswell Hill, han sufrido todas ellas este proceso progresivo. Más recientemente, esta transformación ha comenzado a arrastrar también a los barrios periféricos del anillo intermedio formados por villas de la misma época, a lo largo de las líneas del metropolitano y de los trenes de cercanías del suroeste y oeste de Londres, como es el caso de Putney, Wimbledon, Barnes, Richmond, Bedford Park y Ealing. En esta masa en expansión formada por profesionales de clase media y directivos, reflejo de las transformaciones de la economía londinense, se encuentran también zonas marginales de vivienda pública, producto de la gran reconstrucción durante los años cincuenta y sesenta. Las más atractivas, en especial las pequeñas propiedades de baja altura del LCC, han sido reconvertidas en su mayoría en residencias de propietarios muy atractivas para los jóvenes de clase media que buscan su primera vivienda, como ha ocurrido con otros bloques de pisos mejor diseñados. Pero otras propiedades menos atractivas estéticamente o socialmente han caído en un espiral de abandono y de ocupación desesperada por parte de los menos afortunados, como madres sin hogar, refugiados e inmigrantes en busca de asilo político, personas que tras su estancia en hospitales psiquiátricos reciben ayudas sociales, o familias problemáticas que han sido desalojadas de mejores viviendas. Algunos distritos de

The future of the Royal is emerging in the form of big space-using complexes: a major exhibition centre, a business park, a university campus, an airport.

Inner London's dense terraces of Georgian and Victorian housing have been profoundly affected by five decades of gentrification. Artisan housing in the back streets of Chelsea, Victorian terraces in Barnsbury and North Kensington, late Victorian and Edwardian semis in Palmers Green and Muswell Hill have all progressively undergone the treatment. Latterly, the process has been washing into the late Victorian and Edwardian villa suburbs of the middle ring, along the underground and commuter rail lines of south-west and west London -Putney, Wimbledon, Barnes, Richmond, Bedford Park and Ealing-. In this spreading middle-class professional and managerial mass, corresponding to the transformations of London's economy, are found anomalous areas of public housing, the product of the great rebuilding of the 1950s and 1960s. The more desirable among them, especially the low-rise LCC cottage estates, have largely been transformed into owner-occupier enclaves, especially attractive as starter homes for the aspiring middle class, as have some of the better-designed high-rise blocks; but other estates, seen as less attractive aesthetically or socially, have descended into a downward spiral of outward exodus and desperate refilling by the least fortunate: homeless mothers, refugees and asylum-seekers, people turned out from the mental hospitals into community care, problem families expelled from more desirable accommodation. Some London boroughs see the answer in eliminating these housing ghettos, decanting their populations and recolonising them with middle-class arrivals. Meanwhile, since the early 1980s, municipal housing construction has ceased and housing association construction has failed to compensate. And new waves of immigration from increasingly varied origins -not just the West Indies and India/Pakistan, but now Africa and Eastern Europe- have created new ethnically-distinct areas with their own shops, social networks and places of worship.

Londres ven la solución a este problema en la eliminación de estos ghettos de viviendas, trasladando a su población y recolonizándola con nuevos vecinos de clase media. Mientras tanto, desde principios de los años ochenta se dejó de construir vivienda municipal y la construcción de viviendas en régimen de cooperativa no ha conseguido compensar esta pérdida. Por otro lado, oleadas de inmigrantes de orígenes cada vez más variados –no sólo procedentes de las Indias Occidentales y de la India y Pakistán, sino ahora también de África y Europa del Este– han creado nuevas áreas étnicamente distintivas con sus propios negocios, redes sociales y lugares de culto.

Las áreas industriales exteriores han corrido una suerte similar a las zonas de talleres del centro de la ciudad. Muchas de las empresas que se establecieron en ellas durante las décadas de los veinte y los treinta y que se convirtieron en las industrias de alta tecnología de su tiempo, han desaparecido, ya que tanto ellas como sus empresas asociadas y derivadas han emigrado fuera de Londres, hacia zonas de la Western Crescent a lo largo de las autopistas M3, M4 y M40. Por tanto, por regla general estas zonas dan empleo solamente a un tercio de las personas contratadas en 1950, y muchas de ellas ya no se dedican a la fabricación tradicional. Las autoridades locales han respondido ante esta situación con una re zonificación flexible, convirtiendo viejas áreas industriales en oficinas, grandes almacenes y centros comerciales, multicines, etc.

Pero, aunque este proceso es generalizado, el impacto causado es de distinta intensidad en cada zona. Debido a su fácil acceso a Heathrow (que constituye hoy día un elemento clave de la economía de la ciudad, con grandes empresas derivadas de las actividades aéreas y otros negocios que responden a las muchas necesidades de los vuelos comerciales), en las zonas industriales del oeste de Londres están prosperando negocios de todo tipo a pesar de los serios recortes de personal. El Valle de Wandle se ha convertido en un enorme centro de venta al por menor, al igual que la North Circular Road (Carretera Circular Norte) en Neasden, siendo significativo que entre ambos albergan las dos sucursales de Ikea en Londres. El Valle de Lea ha tenido menos éxito, con una tasa de desempleo local superior; y aún peor le ha ido a las inmediaciones de la antigua A13 a la altura de Barking y Dagenham, donde la enorme fábrica Ford ha dejado de fabricar coches.

London's outer industrial areas have suffered a similar fate to its inner workshop zone. Many of the companies which established themselves here in the 1920s and 1930s, the high-tech industries of their day, have gone: they, or their successors or spin-offs, have migrated outside London, into parts of the Western Crescent on the M3, M4 and M40 motorways. Typically, therefore, these areas employ no more than one third of the people they employed in 1950, and many are no longer engaged in traditional manufacturing. Local planning authorities have reacted by flexible rezoning: old factory areas now house back offices, superstores and retail parks, and multiplex cinemas.

But, although this is happening everywhere, there are differential impacts. Because of their access to Heathrow –now a key element in the capital's economy, with huge spin-offs in air-related activities and businesses with intense business travel requirements– West London's industrial zones are booming in new guises, albeit with sharply-reduced employment. The Wandle Valley has been transformed into a vast retail park, as has the North Circular Road at Neasden; symbolically, they house London's two branches of IKEA. The Lea Valley has been less successful, and unemployment is locally higher here; and even more so along the old A13 in Barking and Dagenham, where car production has now ended in the vast Ford factory.

Between these industrial or ex-industrial corridors, the interwar residential suburbs have continued to age. Now between sixty and eighty years old, they have experienced only marginal rebuilding –a new apartment block here, a piece of higher-density infilling there– and a great deal of minor improvement tinkering in the form of double-glazing, small extensions and conservatories. Some have worn well, others less so. Generally, higher-quality areas have retained their quality; lower-quality areas have remained so, even deteriorated. Often, one guesses that the grandchildren and great-grandchildren of the original inhabitants have located elsewhere, in residential areas that were in turn new when they bought, farther out along train lines and motorways.

Entre estos corredores industriales o ex-industriales, las áreas residenciales exteriores del período de entreguerras han seguido envejeciendo. Teniendo en la actualidad entre sesenta y ochenta años de antigüedad, sólo han experimentado reconstrucciones marginales (un nuevo bloque de apartamentos por aquí y una pieza de mayor densidad por allí) y un gran número de arreglos menores para mejorar las viviendas como el doble acristalamiento, porches acristalados y pequeñas ampliaciones. Algunas han resistido bien el paso del tiempo, y otras no tanto. Por regla general, las áreas de mayor calidad han conservado su valor, mientras que las de menor calidad siguen siendo menos prósperas y en algunos casos se han deteriorado. A menudo, uno se imagina que los nietos y biznietos de los habitantes originales se han establecido en otros lugares, como en áreas residenciales que eran a su vez nuevas cuando compraron su vivienda, lejos de la ciudad, a lo largo de las líneas de tren y las autopistas. Por esta razón, con frecuencia se percibe una sensación de envejecimiento y decadencia que algunos barrios periféricos no consiguen superar, lo que se suma a la motorización masiva, con dos y tres coches por familia que rebosan de los garajes para llenar los jardines delanteros y las colapsadas calles.

Algunos barrios periféricos han experimentado también un claro cambio social y étnico. Originalmente, por supuesto, estaban poblados prácticamente sin excepción por británicos nativos de raza blanca. Ahora algunos se han convertido en nuevos territorios étnicos, como en el caso de la concentración de población india Gujerati en Wembley y Kenton, armenia en Chiswick, paquistaní en Grants Hill, etc. En algunos lugares se sienten las fuertes barreras étnicas, ocasionalmente acompañadas de incipientes tensiones.

Los centros comerciales de los barrios periféricos han sufrido la competencia procedente de diferentes lugares: de los nuevos hipermercados que tan a menudo han surgido en antiguos terrenos industriales y vías muertas del ferrocarril; del West End; de nuevos centros regionales como Brent Cross dentro de Londres y Lakeside y Bluewater más allá de sus límites orientales; y de centros del extremo del cinturón verde. Aunque no se puede generalizar, parece que los centros de mayor tamaño han afrontado la competencia mediante grandes remodelaciones. Así, Kingston, Harrow, o Ilford están en buena forma y los negocios van bien. Más problemáticos son los centros de segunda y tercera clase, en especial los que venden a un público

So, there is a often sense of ageing, of decay; some suburbs are not wearing well. That is compounded by mass motorization, with second and third cars spilling out of garages into front gardens and on to overcrowded roads.

Some suburbs have also clearly experienced social and ethnic change. Originally, of course, they were almost without exception occupied by native-born white Britons. Now, some have become new ethnic enclaves: Gujerati Indians in Wembley and Kenton, Armenians in Chiswick, Pakistanis in Gants Hill, and many others. In places, one senses quite sharp ethnic borders, accompanied perhaps by delicate ethnic tensions.

The shopping centres of the outer suburbs have suffered competition from different places: from new superstores that have so often appeared on ex-industrial sites or railway sidings, from the West End, from new regional centres like Brent Cross within London and from Lakeside and Bluewater beyond its eastern boundaries, and from centres on the far side of the Green Belt. Though generalization is difficult, it seems that the bigger ones have met the competition by extensive rebuilding: Kingston, Harrow, Ilford are in reasonably good heart and trading well. More problematic are the second and third-level centres, especially those serving less-affluent populations; here, too often, there is evidence of decay in the form of boarded-up shops and low-grade uses.

The outermost ring, beyond the green belt, has also seen much change, but more of it has been a continuation of trends already observable in 1964. People and employment have continued to move out into this ring. Every place in it has grown, despite often-ferocious resistance from NIMBY (Not in My Back Yard) local interests. Yet more new brick boxes have been built on the urban peripheries, also condemned by the architectural-planning cognoscenti (G.B. Urban Task Force 1999). The biggest growth pressures are now found right on the outer borders of the South East, and beyond them, in the neighbouring East of England and East Midland and South West regions, 100 and

menos opulento. También aquí, demasiado a menudo se ven signos de decadencia en forma de tiendas cerradas y usos de baja calidad.

El anillo extremo de Londres, más allá del cinturón verde, ha sufrido también grandes cambios que en su mayoría no han sido sino la continuación de las tendencias que se podían observar ya en 1964. La población y el empleo ha seguido trasladándose a este anillo y todas las zonas que lo forman han experimentado un crecimiento, a pesar de la frecuente y feroz resistencia motivada por los NIMBY (*Not in My Back Yard*, No en Nuestro Barrio) y otros intereses locales. Y todavía se han seguido construyendo más bloques de ladrillo en la periferia de la ciudad, que también han sido criticados por los expertos en planeamiento (G.B. Urban Task Force 1999). Las zonas con mayor necesidad de crecimiento se encuentran hoy día en los límites exteriores del sureste, y más allá en el cercano este de Inglaterra, las Midlands orientales y las regiones del suroeste de Inglaterra, hasta más de 100 kilómetros de distancia desde Londres. Los centros de las ciudades se han seguido reconstruyendo para afrontar nuevas demandas comerciales. En esta línea, la estrategia del gobierno denominada *Comunidades Sostenibles* de 2003, incluso avala y apoya esta política en ciertos corredores que irradian desde Londres en dirección norte y este –hacia el sur de las Midlands, Cambridge, por debajo del bajo Támesis y en el este de Kent–.

Lo expuesto en este artículo no son más que generalizaciones de la situación actual basada principalmente en una sola dimensión: central, interior y exterior. Semejante requisito clasificatorio no permite la consideración de otras dimensiones geográficas y, en particular, la más antigua, que es la del oeste frente al este. Al menos desde el siglo XVI Londres ha estado dividida entre un oeste selecto y un este más humilde, una división que se pronunció en el siglo XIX cuando las industrias nocivas y aguas residuales hicieron de muchas zonas del este de Londres un lugar poco deseable e incluso poco saludable para vivir o trabajar. Pero ni siquiera esta otra generalización se corresponde con la realidad, ya que áreas enteras del oeste de Londres en las inmediaciones de industrias y líneas del ferrocarril tienen el aspecto y el ambiente del este de Londres, mientras que el este tiene también sus frondosos barrios de alta calidad. Sin embargo, sigue siendo cierto que durante el pasado medio siglo el oeste de Londres, el barrio aristocrático y de la alta burguesía, ha conservado su calidad y se

more kilometres from London. Town centres have been further rebuilt to accommodate new shopping and commercial pressures. The government's 2003 Sustainable Communities strategy even endorses and supports the policy in selected corridors radiating northwards and eastwards from London –to the South Midlands, to Cambridge, down the lower Thames and in east Kent–.

These are massive generalisations, largely based on a single dimension: central-inner-outer. Such a taxonomy must fail to take account of other geographical dimensions, notably the oldest: west versus east. Since the sixteenth century, at least, London has divided itself into an upmarket west and a down-market east. That division deepened in the nineteenth century, when noxious industries and effluents made tracts of east London highly undesirable and even unhealthy places to live and work in. But even that generalisation fails to work perfectly: whole areas of west London, close to industry and railways, look and feel like east London, while east London has its leafy high-quality suburbs. But it remains true that over the last half-century west London, the capital's aristocratic and haut-bourgeois quarter, has retained that quality and has effectively spread outward, across the green belt, into the neighbouring Western Crescent. Paradoxically, tight planning restrictions may have had the effect of making this area appear even more desirable, so stimulating in-migration and attracting inward investment. And the wartime decision to locate Heathrow Airport here only added to its attractiveness –despite the impacts of plane noise and traffic congestion–. The eastern side remains in contrast the poor relation, despite recent gentrification of parts of the waterfront, and the emergence of much-publicised artists' colonies in some of these areas, where property is relatively cheap. Various social characteristics of the East End have also diffused into Essex and Kent, since (as elsewhere in London) people have tended to move out along radial axes, to the nearest parts of Outer London, and then the nearest segments of the Outer Metropolitan Area.

ha expandido hacia fuera a través del cinturón verde y hasta la vecina Western Crescent. Paradójicamente, las fuertes restricciones urbanísticas pueden haber contribuido a hacer estas zonas aún más atractivas, estimulando así la inmigración y las inversiones. Además, la decisión tomada en tiempos de guerra de construir en este lugar el aeropuerto de Heathrow no hizo sino aumentar su atractivo –a pesar del impacto causado por el ruido de los aviones y el tráfico–. La zona este, como contraste, sigue siendo la zona pobre, a pesar del reciente aburguesamiento de algunas partes del puerto y la aparición de populares colonias de artistas en algunas zonas donde la propiedad es relativamente barata. Algunos de los rasgos sociales del East End se han extendido también a Essex y Kent, ya que muchas personas se han ido trasladando hacia las afueras a lo largo de los ejes radiales, hasta las zonas más inmediatas de la periferia de Londres, y después hasta los sectores más cercanos del área metropolitana exterior.

La intervención en los Docklands durante los años ochenta, seguido del Thames Gateway (Puerta del Támesis) de principios de los noventa, el gran plan de desarrollo lineal a lo largo de la ruta del tren de alta velocidad hasta su unión con el túnel del Canal de la Mancha, fueron audaces intentos de invertir la polaridad existente durante un largo periodo de tiempo, y puede que fueran los intentos más atrevidos que nunca haya llevado a cabo ninguna ciudad. Estos planes están aún vigentes tanto en el ámbito del gobierno central como del local, en el departamento de la estrategia *Comunidades Sostenibles* de 2003 del Viceprimer Ministro como en el nuevo Plan de Londres diseñado por Mayor. Ambos programas incluyen grandes proyectos constructivos basados en sociedades semi-privadas, como el de una nueva ciudad comercial alrededor de la estación del tren de alta velocidad del Canal de La Mancha en Stratford, así como alrededor de su estación terminal de St Pancras, en el borde norte de la zona central tradicional. También se prevén enormes promociones de viviendas en las orillas de la Península de Greenwich, alrededor del malogrado Millenium Dome (que se convertirá en un centro de ocio), y en Barking Reach. Otro enorme centro comercial rodeado de nuevas áreas residenciales está previsto en Ebbsfleet, justo detrás del límite de Londres en la zona fluvial de Kent, en lo que será la segunda parada intermedia del nuevo enlace ferroviario. Se espera que estos proyectos proporcionen conjuntamente un número cercano a los 120.000 hogares y al menos el mismo número de puestos de trabajo, a medio-largo plazo.

Docklands in the 1980s, followed by Thames Gateway from the early 1990s, the great planned linear development following the route of the Channel Tunnel high-speed train link, are bold attempts to reverse this polarity over a long time span –perhaps the boldest attempt ever made by any city at any time–. The plans are all in place at both central and local government level; in the Office of the Deputy Prime Minister's Sustainable Communities strategy of February 2003, and in Mayor's emerging London Plan. They involve huge construction projects based on public-private partnerships: a new commercial city around the Channel Tunnel Rail Link station at Stratford, as well as around its terminal station at St Pancras on the northern edge of the traditional central area; massive new waterfront housing developments on the Greenwich Peninsula, around the ill-starred Millennium Dome (which is to become an entertainment centre) and at Barking Reach; and another huge commercial centre, fringed by new residential suburbs, at Ebbsfleet just over the London boundary in Kent Thameside, the second intermediate stop on the new rail link. Collectively they are supposed to provide for 120,000 homes, and at least that number of jobs, in the medium to long term.

Whether they will be achieved as planned depends on a major set of imponderables: the effectiveness of the special agencies the government proposes for the London and Essex parts of the Gateway; the amount and precise disposal of the government funds being made available, especially to pay for the necessary infrastructure; and the capacity to get the public and private sectors to collaborate closely in delivery. British planning has shown such capacity earlier, in the building of the new towns in the period 1950-90 and the regeneration of the London docklands during 1981-98. It remains to be seen whether it can achieve it a third time.

Que estos proyectos se ejecuten tal y como fueron diseñados depende de un gran número de imponderables: la efectividad de las agencias especiales que el gobierno ha propuesto para las zonas del Thames Gateway correspondientes a Londres y Essex; la disponibilidad real de presupuestos del Estado y la cifra concreta que se destine a estos proyectos, especialmente para sufragar la infraestructura necesaria; y la capacidad para lograr que los sectores público y privado colaboren mano a mano en su ejecución. El sistema de planeamiento urbanístico británico ha demostrado su capacidad en el pasado, como en la construcción de *new towns* durante los años 1950-90 y la regeneración de los muelles de Londres en el periodo 1981-98. Habrá que esperar para ver si lo conseguirá por tercera vez.

Notas

G.B. Urban Task Force (1999) *Towards an Urban Renaissance*. London: Spon.

Hall, P. (1962) *The Industries of London since 1861*. London: Hutchinson.

Jackson, A.A. (1991) *Semi-Detached London: Suburban Development, Life and Transport, 1900-39*. Second Edition. Didcot: Wild Swan Publications.

Martin, J.E. (1966) *Greater London: An Industrial Geography*. London: Bell.

Weightman, G., Humphries, S. (1983) *The Making of Modern London, 1815-1914*. London: Sidgwick & Jackson.

Young, M., Willmott, P. (1973) *The Symmetrical Family: A Study of Work and Leisure in the London Region*. London: Routledge and Kegan Paul.

References

G.B. Urban Task Force (1999) *Towards an Urban Renaissance*. London: Spon.

Hall, P. (1962) *The Industries of London since 1861*. London: Hutchinson.

Jackson, A.A. (1991) *Semi-Detached London: Suburban Development, Life and Transport, 1900-39*. Second Edition. Didcot: Wild Swan Publications.

Martin, J.E. (1966) *Greater London: An Industrial Geography*. London: Bell.

Weightman, G., Humphries, S. (1983) *The Making of Modern London, 1815-1914*. London: Sidgwick & Jackson.

Young, M., Willmott, P. (1973) *The Symmetrical Family: A Study of Work and Leisure in the London Region*. London: Routledge and Kegan Paul.



Peter Buchanan

□ Como el resto de Gran Bretaña, Londres ha experimentado profundos cambios desde que Margaret Thatcher se convirtiera en Primera Ministra en 1979. Hasta qué punto esta transformación fue resultado de su política y en qué medida fue debida al abrazo de las nuevas tecnologías emergentes, es difícil de determinar. (Por otro lado, algunos de los cambios más visibles llevados a cabo en Londres no se deben a ninguno de estos factores sino a las donaciones de la Lotería Nacional creada por el gobierno de John Major). Además, es aún temprano para valorar qué partes de esta transformación han sido positivas y qué otras innecesariamente negativas.

Hoy día Londres es una ciudad segura de sí misma, acomodada, culta, creativa y cosmopolita. Sin embargo, también se encuentra claramente polarizada, con altos estándares de riqueza yuxtapuestos a la pobreza corrosiva de las áreas más desfavorecidas tanto a nivel medioambiental como en el acceso a la educación y la sanidad. Gran parte de esta pobreza se debe a la pérdida de las industrias y a que en la actualidad Londres depende en gran medida del sector financiero, lo que podría llegar a ser una precaria reducción de su base económica. Y aunque los autobuses y automóviles circulan con más fluidez que antes a través del centro de Londres, los servicios de metropolitano y trenes de cercanías están peor que nunca a causa de la política Thatcher continuada por el actual gobierno laborista.

Después de que Thatcher aboliera el Greater London Council (GLC, Consejo para el Gran Londres) en 1985, Londres vuelve a tener su propio gobierno, el Greater London Assembly (GLA, Asamblea para el Gran Londres), y ahora cuenta también con un alcalde electo. Además de hacer frente a retos espinosos como los que se han mencionado, Londres está en posición de afrontar con éxito nuevas transformaciones, como cambios probables en su economía, la necesidad de ser menos insostenible y socioeconómicamente polarizada, así como las necesarias para dar alojamiento a su creciente población.

□ *Like the rest of Britain, London has changed profoundly since Margaret Thatcher became Prime Minister in 1979. How much of this transformation resulted from her policies and how much from the ready embrace of emerging new technologies is uncertain. (Besides, some of London's more conspicuous changes resulted from neither, but come from the largesse of the National Lottery set up by John Major's government.) It is also too soon to know how much transformation has been for the good and how much unnecessarily bad.*

London today is confident, comfortably affluent, cultured, creative and cosmopolitan. But it is also highly polarised with great wealth and high living standards juxtaposed with swathes of debilitating poverty in areas that are disadvantaged environmentally as well as in the provision of education and health care. Much of this poverty is because London has lost its industries and now depends largely on its financial services sector in what might yet prove to be a precarious narrowing of its economic base. And although buses and cars flow more smoothly than before through central London, the Underground and commuter rail services are worse than ever because of Thatcherite policies still pursued by the current Labour government.

Following Thatcher's abolition of the Greater London Council (GLC) in 1985, London once again has its own government, the Greater London Assembly (GLA), and now an elected mayor too. Besides confronting thorny challenges like those outlined above, London is poised for further transformations, such as those necessary to accommodate its growing population and probable changes in its economy as well as the need to become less unsustainable and socio-economically polarised.

Antes del mandato de Thatcher, Gran Bretaña se estaba sumergiendo en un suave y complaciente declive. Ya que la pérdida del Imperio había dejado al país confuso sobre su identidad y papel en el mundo, los londinenses vivían inmersos en los restos andrajosos de la que una vez fuera gran capital, con sus infraestructuras y espacios públicos desatendidos y con las decrepitas *terraces*, que antaño fueran sofisticadas viviendas, subdivididas en mezquinos estudios. Pero la vida era pausada y relativamente civilizada, con seguridad social y educación gratuitas, una vida cultural vibrante con museos y espectáculos subvencionados, y con viviendas sociales y otras "ayudas" para los más desfavorecidos.

El programa de construcción de viviendas municipales y actos culturales financiado por el Estado culminó en las últimas promociones construidas por el Distrito de Camden (como las de Alexandra Road de Neave Brown y las de Branch Hill de Benson & Forsythe), y en el Teatro Nacional de Denys Lasdun, todas ellas esculpidas en caro pero sobrio hormigón y estuco de color, legitimando de esta manera los ataques de Thatcher contra el estado de bienestar por considerarlo excesivamente derrochador. Pero la vivienda social londinense antes elogiada tenía ahora otros problemas. Aunque individualmente las unidades de vivienda solían estar bien diseñadas, las promociones municipales estaban concebidas como áreas aisladas con sus bloques inmersos en espacios abiertos meramente residuales, provocando la fragmentación de la ciudad y a menudo la creación de enclaves peligrosos.

Prior to Thatcher's premiership Britain was sinking in genteel, rather cosy decline. As loss of empire had left the country uncertain about its identity and role in the world, Londoners lived in the shabby remnants of the once grand capital, its infrastructure and public spaces unmaintained, and its decrepit terraces of once fine housing sub-divided into mean bedsits. But life was leisurely and relatively civilised with free healthcare and education, a vibrant cultural life with subsidised museums and performing arts, and with council housing and other welfare "benefits" for the less well off.

The construction programme for state-subsidised council housing and culture climaxed in the last estates built by the Borough of Camden (such as Neave Brown's Alexandra Road and Benson & Forsythe's Branch Hill) and in Denys Lasdun's National Theatre, all sculpted in unadorned but expensive off-shutter concrete and self-coloured stucco, so legitimating Thatcher's attacks on the welfare state as extravagantly wasteful. But London's once-lauded council housing had other problems too. Although the individual dwelling units were usually well designed, the council estates tended to be conceived as isolated islands, their blocks framing and fringed by merely residual open space so both fragmenting the city and creating what have often become dangerous enclaves.



FIGURA 1. COVENT GARDEN



FIGURA 2. CANARY WHARF

Incluso antes del mandato de Margaret Thatcher y las intervenciones del Príncipe Carlos, estos problemas habían provocado la reacción general del público en contra de la arquitectura moderna y lo que entonces se conocía como el *urban redevelopment* (renovación urbana). Esto se manifestó en el surgimiento de grupos conservacionistas muy activos como SAVE, fundado en 1975, que se oponían a la destrucción de edificios antiguos y la renovación a gran escala ya fuera por el sector privado o por el público, como los que amenazaban a Covent Garden. En lo tocante a la arquitectura, esto supuso un paso adelante hacia la rehabilitación y la reconversión, viviendas más sensibles a su contexto (siguiendo el ejemplo del esquema de St Marks Road de Jeremy Dixon), y más habitualmente hacia un estilo genérico Neo-Vernáculo semi-rural que no encajaba en ningún lugar. Todas estas tendencias se intensificarían con Margaret Thatcher.

Thatcher prometió frenar el declive y "devolver a Gran Bretaña su grandeza". Para conseguirlo, redujo el estado de bienestar y el macroestado, principalmente mediante la privatización, y restringió el poder de los sindicatos que habían hecho a Gran Bretaña ingobernable para los anteriores gobiernos Conservador y Laborista de Edward Heath y James Callaghan respectivamente. En lugar de tal colectivismo que inducía a la dependencia, Thatcher re-inculcaría "los valores victorianos" de la confianza en uno mismo y el espíritu empresarial apelando a un egoísmo agresivo mediante bajadas de impuestos, en especial para los más adinerados, favoreciendo la competencia del mercado libre y vendiendo acciones en los recién privatizados servicios públicos así como las viviendas municipales a sus inquilinos. Siguiendo principios monetaristas, la intervención del gobierno en la economía se limitaría exclusivamente a ajustar la oferta monetaria.

La consecuencia inmediata de las políticas monetaristas fue que Gran Bretaña se hundió en la peor recesión económica desde la Gran Depresión de hacía cincuenta años, lo que dio lugar a un desempleo masivo y al cierre de industrias. En el este de Londres la pérdida de la industria manufacturera agravó el estado de abandono de la zona que ya se había iniciado desde el cierre de sus muelles, ya que el manejo de contenedores se hacía ahora en nuevas instalaciones río abajo. Esta pérdida de empleo por parte de sus miembros hizo añicos el poder de los sindicatos y precipitó la polarización y exclusión social que aún asedian a la ciudad de Londres.

Even before Thatcher's premiership and the interventions of Prince Charles, such problems had led to a widespread public reaction against modern architecture and what was then known as "urban redevelopment". This manifested in vigorously active conservation groups, such as SAVE founded in 1975, resisting both the destruction of old buildings and large-scale redevelopments, whether by public or private sector, such as that threatened for Covent Garden. Architecturally, this led to a move towards rehabilitation and conversion, attempts at sensitively contextual housing (following the example of Jeremy Dixon's St Marks Road scheme), and more generally to a generic and semi-rural Neo-Vernacular that was at home nowhere. All of these developments were to intensify under Thatcher.

Thatcher promised to reverse decline and "make Britain great again". To do this she would roll back the welfare state and big government, in large part by privatisation, and curtail the power of the trade unions that had made Britain ungovernable for the previous Conservative and Labour Governments of Edward Heath and James Callaghan, respectively. In place of such dependency, inducing collectivism she would re-inculcate "Victorian values" of self-reliance and entrepreneurship by appealing to aggressive self-interest through tax cuts, especially for the better off, embracing free-market competition and selling shares in the newly privatised utilities as well as council houses to their tenants. Following monetarist principles, government intervention in the economy was to be limited solely to adjusting the money supply.

The immediate consequence of monetarist policies was to plunge Britain into the worst recession since the Great Depression some 50 years earlier, resulting in massive unemployment and closure of industries. In the east of London the loss of manufacturing industry extended the swathe of dereliction already being caused by the closure of its docks due to containerisation handled at new facilities downriver. This loss of employment by its members smashed the power of the trade unions and precipitated the polarisation and social exclusion that still plague London.

La fe que Thatcher profesaba en "el mercado" y su desconfianza en la intervención del gobierno se extendió hasta considerar el sistema de planificación británico una conspiración socialista y un intento de obstaculizar el natural discurrir de la rueda de los negocios. Para acelerar la regeneración, Thatcher apoyó la creación de zonas empresariales libres de restricciones de planificación, donde los negocios pudieran disfrutar de una bonanza al alcance de todos. La primera de estas áreas fue la zona portuaria de Londres, los Docklands.

La respuesta inicial fue experimental, con edificios de oficinas y viviendas de poca altura y baja densidad y el transporte público proporcionado por la línea de ferrocarril ligero de baja capacidad de los Docklands. Fue precisamente la incertidumbre reinante, como por ejemplo de lo que un vecino pudiera construir, lo que desmotivó las grandes inversiones. El promotor americano G. Ware Travelstead solucionó esto proponiendo desarrollar la totalidad de Canary Wharf, rodeada de agua por tres de sus lados, en forma de composición Beux Arts, un Manhattan en miniatura compuesto de torres y pastillas de oficinas reguladas por estrictas pautas de diseño marcadas por SOM. De ahí la ironía de que fuesen los negocios, y nada menos que los americanos, los que restablecieron la planificación y el diseño urbano para crear plusvalía y salvaguardar las inversiones, una lección que los promotores y arquitectos británicos no pasaron por alto. Aunque con algunas excepciones, los esquemas de diseño urbano resultantes fueron desastrosos, como el propuesto por Richard Rogers para los grandes Royal Docks al este de Canary Wharf.

Canary Wharf, finalmente promovida por los hermanos Reichman de Canadá, debía alojar el exceso de negocios del sector financiero de Londres, la City, que se preparaba para el *Big Bang* de octubre de 1987, cuando Thatcher desreguló el mercado bursátil y el sector servicios financieros. Coincidiendo con la introducción del comercio informatizado, esto potenció enormemente la superioridad de Londres como centro financiero, creando una demanda de nuevos espacios masivos de oficinas y en especial de enormes edificios con plantas extensivas y alturas de techo capaces de albergar las plantas comerciales.

La City vio cómo Canary Wharf amenazaba la centralización de servicios financieros para lo que se estaban construyendo muchos edificios nuevos, especialmente en sus márgenes. Una promoción importante fue la de

Thatcher's faith in "the market" and mistrust of government intervention extended to seeing the British planning system as a socialist conspiracy, a time-wasting gumming up of the smooth-flowing wheels of business. To speed regeneration she advocated Enterprise Zones, free from planning constraints, where business could enjoy a free-for-all bonanza. The first of these was the London Docklands.

The initial response was tentative: low-rise, low-density estates of business and housing, with public transport by the low-capacity Docklands Light Railway. It was precisely the uncertainties –of, for instance, what a neighbour might build– that discouraged major investment. American developer G. Ware Travelstead resolved this by proposing to develop the whole of Canary Wharf, bounded as it is by water on three sides, into a mini-Manhattan Beaux Arts composition (by SOM) of office towers and slabs controlled by stringent design guide lines. Hence the irony that it was business, and Americans no less, which reinstated planning and urban design to create value and safeguard investment –a lesson not lost on British developers and architects, although with a few exceptions the resulting urban design schemes were dismal, like that by Richard Rogers Partnership for the vast Royal Docks further east of Canary Wharf–.

Canary Wharf, developed eventually by the Reichman brothers from Canada, was to house the overspill of businesses from London's financial district, the City, as they geared up for October 1987's "Big Bang" when Thatcher deregulated the stock market and financial services sector. Coinciding with the introduction of instantaneous computerised trading, this boosted hugely London's pre-eminence as a financial centre, creating demand for masses of new office space, especially in immense buildings with expansive floor plates and ceiling heights to house trading floors.

The City saw Canary Wharf as threatening its concentration of financial services for which it was busy erecting new buildings, especially around its edges. A key development was Broadgate,

Broadgate alrededor de la estación de Broad Street, la cual expandía la City hacia el este. En sus fases iniciales de Arup Associates y posteriormente de SOM, estos inmensos edificios mantenían el perfil de media altura de la City, pero cada uno de ellos ampliaba el equivalente a una manzana urbana completa con interiores muy flexibles perforados por atrios. Este esquema también introducía innovaciones técnicas provenientes de Estados Unidos, en particular la rápida gestión de contratos que coordinaban a numerosos y grandes subcontratistas y el uso de estructuras de acero con paneles de revestimiento de vidrio y piedra prefabricados, que se alzaban sin la necesidad de andamiaje, de manera que los edificios podían verse y alquilarse en el menor periodo de tiempo posible.

El mayor proyecto de infraestructura nacional de Thatcher fue el Túnel del Canal de la Mancha, financiado por fondos privados, con su línea ferroviaria de alta velocidad que conectaba con París y Bruselas (la nueva vía necesaria desde Londres hasta el túnel está aún en construcción). La terminal inicial para los trenes que circulaban por vías existentes se construyó junto a la estación de Waterloo en un ejercicio virtuoso de elaborado diseño high-tech a cargo de Nicholas Grimshaw, pero los urbanistas e ingenieros asesores lo vieron como una oportunidad perdida y propugnaron la construcción de una nueva línea que fuese hacia el este de Londres y a través de Stratford hasta una nueva terminal que se construiría entre las estaciones existentes de King's Cross y St Pancras (todo esto está en proceso de construcción en la actualidad).

Además de iniciar la tan debatida regeneración y ampliación del este de Londres (proyecto que seguiría adelante como "The Thames Gateway", La Puerta del Támesis), la nueva línea también permitiría la renovación de una enorme zona que se extiende hacia el norte desde King's Cross. En el concurso convocado para este fin ganó la propuesta de Foster & Partners, con un esquema basado en un gran parque ovalado que posteriormente sería mejorado en gran medida por los métodos informáticos de asesoría de SpaceSyntax para analizar el espacio urbano y la circulación. Finalmente, la oposición de los grupos sociales y el municipio de Camden acabaron con el esquema en lo que fue una gran pérdida para Londres.

El otro diseño urbano admirable de este periodo, también sin ejecutar, fue la propuesta de MacCormac Jamieson Pritchard para Spitalfields, al este

around Broad Street station and expanding the City eastwards. With initial phases by Arup Associates and later phases by SOM, these immense buildings maintain the medium-rise profile of the City; but each extends the equivalent of a whole urban block with very flexible interiors punctuated by atria. The scheme also introduced technical innovations from America, in particular fast-track contract management coordinating numerous large subcontractors and steel structures with factory assembled fully-glazed, stone-faced cladding panels hoisted into position without scaffolding so that buildings could be seen and pre-let as soon as possible.

Thatcher's major national infrastructural project was the private sector funded Channel Tunnel with its high-speed rail links to Paris and Brussels. (The requisite new track from London to the "chunnel" is still under construction). The initial terminal for trains running on existing track was built alongside Waterloo station as a virtuoso exercise in highly crafted High-Tech by Nicholas Grimshaw. But planners and engineering consultants saw this as a lost opportunity and advocated a new line swinging east of London and in through Stratford to a new terminal built between the existing King's Cross and St Pancras stations. (All this is now under construction.)

Besides initiating the long debated eastward regeneration and extension of London (now to go ahead as the "Thames Gateway") this would also allow redevelopment of a huge site extending northwards from King's Cross. The design competition for this was won by Foster and Partners with a scheme centred on a large oval park – a design later improved immensely by the SpaceSyntax consultancy's computerised methods of analysing urban space and circulation-. Eventually opposition from community groups and Camden council killed the scheme, a major loss for London.

The other admirable urban design of this period, also unexecuted, was that for Spitalfields just east of Broadgate by MacCormac Jamieson Pritchard. This edged the streets with

de Broadgate. Este proyecto ribeteaba las calles con edificios de poca altura y de escala similar a las casas georgianas de enfrente, pensados para tiendas y negocios locales, conservando de esta manera la vida y la vitalidad de la zona. Los edificios mayores y más altos semi-escondidos entre bloques se reservaban a las empresas con proyección internacional.

La doctrina Thatcher insistía en que incluso las instituciones culturales debían ser construidas por el sector privado y subvencionadas por el comercio. De esta manera, las nuevas salas de la National Gallery se construirían encima de un bloque de oficinas. El concurso dio lugar a una intrigante propuesta high-tech por parte de Richard Rogers Partnership, que auguraba conexiones peatonales hasta Trafalgar Square en la parte delantera y Leicester Square en la trasera. Pero Ahrends Burton y Koralek (ABK) ganaron el concurso con un proyecto que fue atacado violentamente por la famosa diatriba del Príncipe Carlos en contra de la arquitectura moderna, lo que finalmente haría que fuera un patrocinador privado el que

low-rise buildings, of similar scale to the Georgian houses opposite them, for locally oriented shops and businesses –thus preserving the street life and vitality of the area–. Larger, taller buildings semi-hidden mid-block were for internationally oriented corporations.

Thatcherite dogma insisted that even cultural institutions must be built by the private sector and subsidised by commerce. Thus new galleries for the National Gallery were to be above an office block. The competition produced an intriguing High-Tech proposal by Richard Rogers Partnership, which presciently proposed pedestrian connections to Trafalgar Square in front and Leicester Square behind. But Ahrends Burton and Koralek (ABK) won with a design that was viciously scuppered by the Prince of Wales' notorious diatribe against modern architecture. This led eventually to a private patron paying for the extension



FIGURA 3. KING'S CROSS MASTERPLAN

FIGURA 4. NATIONAL GALLERY

FIGURA 5. DOCKLANDS

pagase la ampliación proyectada por Robert Venturi y Denise Scott Brown, una incómoda mezcla posmoderna entre lo académico y lo reverencial aderezado con un tono algo irónico.

Las intervenciones del Príncipe proporcionaron mayor ímpetu al movimiento conservacionista y al ubicuo desastre del Neo-vernáculo, llevando también a los urbanistas a favorecer los diseños "populistas" y a la adopción del estilo posmodernista por parte de los promotores en busca de licencia rápida, lo que desfiguró la ciudad de Londres con una erupción de los edificios más cínicos, torpes y feos de toda su historia. Es significativo que el high-tech permaneciera inmune frente a este contragolpe: parecía verdaderamente funcional, estaba obviamente bien ejecutado con materiales caros y evocaba con nostalgia las estaciones y mercados de hierro fundido y vidrio de la Gran Bretaña victoriana.

Además de recortar los programas de edificación, Thatcher también recortó las subvenciones a la cultura, causando, por ejemplo, el cierre de muchas pequeñas compañías de teatro cuya inventiva dinámica había inspirado a la corriente principal. Esta creatividad dislocada brotó en otros medios: en revistas, publicidad y otras artes gráficas, en interiorismo de tiendas y restaurantes, y en el diseño de productos y juegos de ordenador. La actitud ya no era el diseño como servicio social sino como lubricante para el consumismo incontrolado de esta era de *yuppies* obsesionados con el dinero que también transformó gran parte del mercado de la vivienda londinense. Las grandes casas que fueron originalmente construidas para familias completas y su servicio y que más tarde se dividieron en pisos más pequeños, se convirtieron ahora en espaciosas residencias para familias formadas de padres e hijos, muchas de las cuales volvían a tener servicio. Otros convirtieron los almacenes portuarios y las fábricas en *lofts*. A pesar de las rehabilitaciones para uso residencial y la construcción de viviendas nuevas en áreas como los Docklands, el resultado fue un enorme aumento de la demanda de la vivienda, lo que provocó la subida vertiginosa de los precios y las terribles carencias que aún acechan a Londres.

El thatcherismo aún existe bajo diversos disfraces y en distintos países como un sistema brutal de ganadores y perdedores. Puede que los primeros trabajen ahora más que nunca, pero también se divierten y gastan con abundancia. Esta es la mentalidad existente, y esta es la era a la que algu-

designed by Robert Venturi and Denise Scott Brown in an uneasy Post-Modern mix of the scholarly and reverential with sniggering jokiness.

The Prince's interventions gave further impetus to the conservation movement and the ubiquitous blight of Neo-Vernacular. They also led to planning officers favouring "populist" design and the adoption, by developers seeking quick approvals, of Post-Modernism, thus defacing London with a rash of the most cynical, clumsy and ugly buildings in history. Significantly, High-Tech remained largely immune from this backlash: it looked seriously functional, was obviously well and expensively crafted, and nostalgically evoked the cast-iron and glass station and market halls of Victorian Britain.

Besides cutting building programmes, Thatcher also axed subsidies to the arts, leading, for instance, to the closure of many small fringe theatre companies, whose dynamic inventiveness had inspired the mainstream. The displaced creativity erupted elsewhere: in magazines, advertising and other graphic media, in retail and restaurant interiors, and in product and computer game design. The ethos was no longer design as social service but as lubricant for the rampant consumerism that went with this money-obsessed yuppie era that also transformed much of London's housing stock. Large houses built originally for extended families and their servants, then subdivided into smaller flats, now became the spacious abodes of nuclear families –many now with servants again–. Others converted riverside warehouses and factories into lofts. Despite these conversions to residential use and the construction of new housing in areas such as Docklands, the result was a huge increase in housing demand resulting in the rocketing prices and dire shortages that still curse London.

Thatcherism continues under various guises and in several countries as a brutal system of winners and losers. The former might work harder than ever before, but they play and spend hard too. Theirs is the mindset, and this is the era, that some

nos sociólogos se refieren como la "segunda modernidad". La "primera modernidad" fue la era del estado de bienestar cuando la pobreza y el crimen se consideraban resultado de la desventaja y se consideraba responsabilidad del Estado aminorarlos, de la misma forma que los países pobres merecen ser ayudados. La "segunda modernidad" está desprovista de caridad, y los perdedores menos favorecidos, como los países subdesarrollados, son tachados de holgazanes y de no aprovechar las oportunidades que se les brindan, y por tanto son indignos de recibir ayuda.

Aunque Thatcher fue depuesta en 1990, el mandato de John Major a la cabeza del partido Conservador continuó el "proyecto Thatcher", aunque sin el impulso maniático y carisma demencial de la dama de hierro. En el caso de Londres, su legado clave fue la privatización de los trenes, la ampliación este de la línea metropolitana Jubilee Line y la fundación de la Lotería Nacional.

La privatización del ferrocarril, a lo que incluso Thatcher se había opuesto, resultó un total desastre, dando lugar a servicios de trenes de cercanías hacia y desde Londres tremendamente congestionados y poco fiables. La ampliación de la Jubilee Line, la primera línea metropolitana nueva desde la Victoria Line de los años sesenta, proporcionó el tan necesitado acceso a Canary Wharf. El complejo se había visto muy perjudicado desde la negativa dogmática de Thatcher a establecer conexiones de transporte adecuadas sin la financiación mayoritaria del sector privado y, sin embargo, hoy es un área empresarial próspera que incluso atrae a turistas y visitantes hasta los restaurantes de sus orillas. La Jubilee Line también se extiende hasta Greenwich y Stratford para conectar con la nueva estación del Túnel del Canal de la Mancha y así poner más ímpetu en la regeneración del este de Londres. Un aspecto destacable de la línea Jubilee es el sorprendente diseño de sus estaciones que, como la estación de Canary Wharf de Foster & Partners, en forma de catedral, tienen cada una su propio carácter distintivo.

Los beneficios de la lotería financian la beneficencia y la cultura, particularmente los edificios nuevos o rehabilitados que el thatcherismo se negó a construir. Varias de las primeras donaciones de la lotería fueron destinadas a instituciones londinenses existentes para renovar, reconvertir y ampliar sus instalaciones, y dieron resultado, entre otras, a la reconversión

sociologists refer to as the "second modernity". The "first modernity" was the age of the welfare state when poverty and crime were seen as the results of disadvantage that the state had a responsibility to ameliorate, just as poor countries should be helped by aid. The second modernity is smugly devoid of charity; the disadvantaged losers, like underdeveloped countries, are dismissed as shirking work and not seizing opportunities, and so unworthy of support.

Though Thatcher was deposed in 1990, John Major's premiership of the Conservative government continued the "Thatcher project", though without her manic drive and crazed charisma. For London, its key legacies were the privatisation of the railways, the eastward extension of the Underground's Jubilee Line and founding the National Lottery.

Privatising the railways, which even Thatcher had balked at, was disastrously botched resulting ever since in appallingly overcrowded and unreliable commuter services to and from London. The Jubilee Line extension, the first new Underground line since the 1960s' Victoria Line, provides desperately needed access to Canary Wharf. This had suffered badly from Thatcher's dogmatic refusal to provide proper transport connections without major private sector subsidy, but today is a thriving business location that also attracts leisure visitors to its waterside restaurants. The Jubilee Line also extends to Greenwich and Stratford to connect with the new Channel Tunnel station to provide further impetus to the eastward regeneration of London. A remarkable feature of the Jubilee line is the striking design of its stations that, like Foster and Partners' cathedral-like Canary Wharf station, each have their own distinct character.

The Lottery profits fund charity and culture, in particular the new or renovated cultural buildings Thatcherism refuses to build. Several of the first Lottery grants went to existing London institutions to renovate, convert and extend their premises. These resulted in, amongst others, the conversion of a power station into the Tate Modern by Herzog & de Meuron, the cons-

de una central eléctrica en la Tate Modern de Herzog & de Meuron, la construcción del gran patio central del Museo Británico de Foster & Partners, otros patios acristalados y obras de rehabilitación en el Museo Marítimo Nacional de Greenwich y la Colección Wallace (ambos obra de Rick Mather), así como a la ampliación y renovación de la Royal Opera House de Dixon Jones.

La Jubilee Line y las instalaciones culturales financiadas por la lotería no se completaron hasta que el partido laborista de Tony Blair venciera al gobierno de Major en 1997. Sin embargo, estas dos intervenciones probablemente constituyeron el mayor impulso a la esfera pública londinense que se haya logrado en el siglo XX, además de fomentar la revitalización de otras áreas. De esta forma, el entorno de Southwark donde se encuentra la Tate Modern se está regenerando mientras que el museo constituye otro vínculo activo a lo largo de la orilla sur del Támesis. Especialmente en fines de semana con buen tiempo, esta zona rebosa vida desde el Museo de Diseño al este de Tower Bridge hasta el London Eye y el nuevo acuario de la Galería Saatchi situado en el antiguo edificio del Consejo para el Gran Londres (GLC), al oeste del centro cultural del South Bank. El Nuevo Laborismo y el alcalde de Londres se han atribuido esta agradable renovación, aunque ésta no debe nada a ninguno de los dos.

Para asegurarse la victoria, el nuevo laborismo de Tony Blair debía dar la imagen de "amigo de la empresa" y por esta razón acogió con los brazos abiertos la política Thatcher, además de prometer justicia social y la mejora de los servicios públicos. De hecho, la polarización económica se ha agravado con el gobierno Blair (el 41% de los niños londinenses vive por debajo del umbral de la pobreza), y su obsesión por los objetivos de gestión y la burocracia ha puesto trabas a los servicios públicos. Sin embargo, sí se ha cumplido un compromiso electoral, el de devolver a Londres su propio gobierno junto con un alcalde electo. La ley parlamentaria que así lo establecía es un hito que enfatiza el hecho de que el objetivo de esta institución debe ser la sostenibilidad.

El primer alcalde fue el ex-líder independiente del GLC, Ken Livingstone, cuyas acciones de la "izquierda tonta" habría llevado a Thatcher a disolver el GLC y quien tuvo que abandonar el partido Laborista y presentarse como independiente para conseguir ser elegido. De esta manera las com-

struction of the British Museum's central Great Court by Foster and Partners, other glazed courts and renovations at the National Maritime Museum in Greenwich and the Wallace Collection, both by Rick Mather, and the extensions and renovation of the Royal Opera House by Dixon Jones.

The Jubilee Line and lottery-funded cultural facilities were only completed after Tony Blair's New Labour had succeeded Major's government in 1997. Together, though, they probably constitute the greatest boost to London's public realm achieved in the twentieth century. Moreover they sparked further revitalisation. Thus the Southwark hinterland of the Tate Modern is regenerating while the museum is yet another active link along the South Bank of the Thames. Especially on warm weekends, this now throbs with life all the way from the Design Museum, east of Tower Bridge, to the London Eye and the new aquarium and Saatchi Gallery in the old GLC building west of the South Bank cultural centre. This feel good regeneration has been co-opted by New Labour and London's mayor, but owes nothing to either.

To ensure its election, Tony Blair's New Labour had to be perceived as "business friendly" and so have enthusiastically embraced and extended Thatcherism, although promising also social justice and improved public services. In fact, economic polarisation has worsened under New Labour (41 percent of London's children live below the poverty datum) and its fetish for managerial targets and bureaucracy has hampered public services. However, an electoral commitment has been honoured to return to London its own government along with an elected mayor. The parliamentary act establishing these is a milestone in stressing that their goal should be sustainability.

The first mayor is the maverick ex-leader of the GLC, Ken Livingstone, whose "loony left" antics had caused Thatcher to dissolve the GLC and who, to be nominated, had to leave the Labour party to stand as an independent. Thus the powers of the GLA have been vindictively curtailed. Worse, the Chancellor of the Exchequer Gordon Brown's visceral loathing of

petencias del GLA se vieron reducidas de forma vengativa, y lo que es peor, el odio visceral del Ministro de Hacienda Gordon Brown hacia Livingstone incluso llegó a eclipsar a Thatcher en su dogmatismo gruñón y testarudo, forzando la privatización parcial del Metro a pesar del desastroso precedente de los trenes y las advertencias de todos los expertos de que esa vía no llevaba a ninguna parte. Esto ha obstaculizado seriamente la política central del alcalde hacia la mejora del tan castigado sistema de transportes londinense, que hoy día constituye el principal desincentivo (más aún que los altos costes) para el establecimiento de empresas en Londres. El alcalde, sin embargo, ha conseguido mejorar algunos servicios de autobuses, aunque su mayor logro ha sido la creación de la zona central de *Congestion Charge* (cuota de tráfico), en la que todos los vehículos que acceden a ella durante el día deben pagar una cuota de 5 libras. Esto ha reducido el tráfico rodado, pero también la clientela de algunos negocios.

La cuota de tráfico se ha combinado con un programa de mejora de la condición de los peatones, creando aceras más amplias y mejores pasos de peatones, nuevos puentes peatonales sobre el Támesis (El Millenium Bridge de Foster entre la Catedral de San Pablo y la Tate Modern, y los nuevos puentes de Hugerford de Lifschutz Davidson que unen la estación de Charing Cross con la orilla sur y la estación de Waterloo), y mejorando los accesos peatonales a Trafalgar Square, lo que forma parte de un proyecto mayor, 'Plazas del Mundo para Todos' de Foster & Partners con la asistencia de SpaceSyntax, que se extenderá hasta Whitehall para incluir Parliament Square. Inspirándose en Barcelona, el Asesor de Arquitectura del Alcalde, Richard Rogers, quien en un flagrante conflicto de intereses no tuvo que renunciar al ejercicio de su profesión en Londres como lo hicieran sus homólogos en Barcelona, ha puesto en marcha un proyecto para dotar a Londres de 100 espacios urbanos nuevos o rehabilitados.

La creación de nuevos espacios urbanos era precisamente la estrategia correcta para Barcelona, pero en el caso de Londres, con unos problemas tan diferentes, quizás habría sido mejor diseñar una serie de iniciativas que tuviesen un impacto más directo sobre la pobreza y la polarización. Igualmente dudoso resulta el extraño mito difundido por el alcalde e instigado por Rogers y otros (quienes probablemente sacarán beneficio de los encargos resultantes) de que Londres necesita un *skyline* distintivo que

Livingstone has eclipsed even Thatcher in childish peevish dogmatism, forcing through a part privatisation of the Underground despite the disastrous precedent of the railways and warnings by all experts that this was equally ill-conceived. This has seriously hindered the mayor's central policy of improving London's seriously overstretched public transport system that is now (even more than high costs) the main disincentive to businesses locating in London. The mayor, however, has improved some bus services, not least through his major triumph, creating the central London Congestion Charge zone, where all vehicles entering during the day must pay a £5 fee. This has reduced vehicular traffic, but also custom for some businesses.

The congestion charge has gone hand in hand with a programme to enhance pedestrian friendliness with wider pavements and improved road crossings, new footbridges across the Thames (Foster's Millennium Bridge between St Paul's Cathedral and Tate Modern and Lifschutz Davidson's new Hungerford Bridges linking Charing Cross station with the South Bank and Waterloo station) and improved pedestrian access to Trafalgar Square (part of a larger project, World Squares for All by Foster and Partners aided by SpaceSyntax, that will extend down Whitehall to include Parliament Square). Inspired by Barcelona, the Mayor's Architectural Adviser, Richard Rogers—who in a flagrant conflict of interest has not had to forgo practicing in London, as have his Barcelona equivalents—has initiated a project to endow London with 100 new or upgraded urban spaces.

New urban spaces were precisely the right snowballing strategy for Barcelona, but for London's very different problems it might have been better to devise a series of initiatives that impacted more directly upon deprivation and polarisation. Similarly dubious is the weird myth propagated by the mayor, pushed by Rogers and others who might reap the resulting commissions, that London needs a distinctive skyline that only skyscrapers can endow. Permission has been granted for a number of tall buildings in the City as well as for Renzo Piano's

sólo los rascacielos pueden proporcionarle. Se han concedido licencias para un número de edificios elevados en la City al igual que para el "Fragmento de Cristal" de Renzo Piano (con sus trescientos metros de altura será el edificio más alto de Europa) que se elevará sobre la estación de London Bridge al sur del Támesis.

La caída de los servicios financieros desde el 11 de septiembre ha dejado un exceso de oficinas vacías. Es posible que la demanda de enormes edificios no vuelva a producirse en vista de la reciente tendencia a la descentralización, en ocasiones a lugares tan lejanos como la India, en lugar de reunir al personal en un mismo edificio. Por otro lado, el sector creativo es el que más rápidamente está creciendo en Londres, y continuará prosperando especialmente en dirección al mercado de los medios de comunicación que tan hambrientos de contenido están, como revistas y libros (artículos de rápida lectura, fotografías, ilustraciones y publicidad), televisión y cine, juegos de ordenador e Internet. Con unas infraestructuras de investigación de primer orden, Londres también se encuentra en buena situación para explotar la bio-economía (bio-ingeniería, nanotecnología, etc) a medida que avanza desde la investigación hacia la fabricación para convertirse en lo que muchos auguran será el mayor sector (en beneficios y empleados) de las economías desarrolladas. Pero el borrador del Plan de Londres, el alcalde y sus asesores siguen predicando el futuro de la ciudad basándose exclusivamente en el sector financiero.

No sólo es probable que no haya necesidad de edificios altos, sino que postular su construcción es malinterpretar cómo las ciudades, no ya los estados, compiten por técnicas e inversiones en un mundo globalizado, actualizándose y a la vez intensificando el carácter único de cada una, lo que contribuye a la calidad de vida, un factor determinante a la hora de elegir localización para los profesionales con disponibilidad para mudarse de ciudad. Si bien algunos grupos de torres multiusos cuidadosamente localizados podrían proporcionar una nueva y atractiva dimensión a la ciudad, la esencia del centro de Londres es la de una ciudad europea de media altura, aunque los rascacielos bien podrían simbolizar el actual sometimiento de Gran Bretaña a los Estados Unidos.

De cualquier modo, Londres atrae a una corriente de inmigrantes que contribuyen al crecimiento "natural" de su población (se espera que alcance

"Shard of Glass", at 300 m Europe's tallest building, that will tower over London Bridge station, south of the Thames.

The downturn in financial services since 9/11 has left a glut of empty offices. Demand for huge buildings may never return with the reversal of the recent trend to agglomerate staff in a single building to instead decentralise –sometimes to as far away as India–. Besides, the creative sector is that growing fastest in London and will continue to thrive, especially in serving the proliferating content-hungry media such as magazines and books (gobbling text, photographs, illustrations and advertising), television and cinema, the computer games market and the Internet. With its world-class research facilities London is also well placed to exploit the bio-economy (bio-engineering, nanotechnology, etc) as these progress from research to manufacturing to become what is widely predicted to be the largest (in profits and employees) sector of developed economies. But the draft London Plan and the mayor and his advisors still predicate London's future too exclusively on financial services.

Not only may there be little need for tall buildings, but advocating them misunderstands how cities, no longer states, compete in our globalising world for skills and investment by simultaneously upgrading themselves and intensifying the unique character of each that adds to quality of life –a prime determinant of location for the skilled and mobile–. Carefully located peripheral clusters of multiuse towers could add an attractive new dimension to London, but the essential character of its centre is as a medium-rise European city, although skyscrapers might aptly symbolise Britain's present subservience to the USA.

London nevertheless attracts a stream of immigrants to add to the "natural" growth of its population (it is predicted to reach 8,100,000 by 2016), more of who live alone or as single parent families. Because London is circumscribed by the Green Belt and volume house builders make bigger profits elsewhere, London suffers a severe housing shortage and escalating prices. "Key" workers –teachers, policemen, sales people and manual

los 8.100.000 habitantes en 2016), la mayoría de los cuales viven solos o en familias monoparentales. Ya que Londres se encuentra limitada por el Cinturón Verde y los constructores de grandes superficies obtienen mayores beneficios en otros lugares, la ciudad sufre una grave escasez de vivienda y la subida descontrolada de los precios. Trabajadores "clave" como profesores, policías, comerciantes y obreros no pueden permitirse vivir allí. La política del alcalde insiste en que, de todos los nuevos proyectos de vivienda, un 50% de las casas debe ser "asequible" (un 35% para alquileres en régimen de protección oficial y un 15% para la venta a trabajadores "clave"), aunque esto puede complicar el problema ya que supone un nuevo freno para la construcción de las viviendas necesarias para soportar la presión del precio de la vivienda. Afortunadamente, la iniciativa de asociaciones de la vivienda emprendedoras que han asumido la responsabilidad de proporcionar vivienda a buen precio afronta tales retos, como en el caso del Peabody Housing Trust. Uno de los lugares donde se ubicarán estas nuevas viviendas es el Thames Gateway en su prolongación hacia el este, a lo largo del río y el túnel del Canal de la Mancha, lo que algunos críticos ven como un empeoramiento de la evolución asimétrica de Gran Bretaña, que concentra su densidad en el ángulo suroeste alrededor de un Londres ya demasiado dominante.

Cada vez más londinenses trabajan la totalidad o parte de la jornada en el hogar, aprovechando las ventajas de Internet y atendiendo a las estrategias de reducción de tamaño y de contratación fuera del lugar de trabajo de muchas empresas. Esto conlleva inseguridad en el trabajo ya que muchos se preguntan si seguirán recibiendo encargos, pero también genera una sensación de comunidad local, ya que los que trabajan en su domicilio demandan lugares cercanos en los que hacer negocios, ir de compras o encontrarse con otras personas. De ahí la proliferación de cafeterías y copisterías y la revitalización de muchos de los *villages* de Londres.

Una respuesta radical a esta tendencia la constituye el BedZed de Bill Dunster (Beddington Zero Emissions Development, Desarrollo de Emisión Cero de Beddington), un esquema de Peabody (Essex, EE.UU) aplicado a los suburbios del sur de Londres que combina hileras de viviendas orientadas al sur con zonas de trabajo en la sombra cara norte, de manera que las personas puedan vivir y trabajar en edificios contiguos. Este es el último esquema ecológico con su propia planta combinada de calefacción y

workers— cannot afford to live there. The Mayor's policy insists that in all new housing schemes 50 percent of the homes should be "affordable" (35 percent for subsidised rents and 15 percent for purchase by key workers), although this may compound the problem as a further disincentive to build enough to relieve pressure on house prices. Fortunately enterprising housing associations, which have taken over from the boroughs in providing affordable homes, accept such challenges—notably the Peabody Housing Trust—. Much of the new housing needed is to be in the Thames Gateway stretching eastwards along the river and channel tunnel link, which some critics see as merely worsening Britain's lopsided development, concentrated in its southeast corner around an already too dominant London.

Increasing numbers of Londoners work all or part of the time at home, as facilitated by the Internet and exploited in corporate downsizing and contracting out of work. This leads to insecurities, as people wonder if contracts will keep coming, but also regenerates a sense of local community as people working at home want close-by facilities in which to do business, shop and meet. Hence the proliferation of print and coffee shops and the renewed liveliness of many of London's "villages".

A radical response to this trend is Bill Dunster's BedZed (Beddington Zero Emissions Development), a Peabody scheme in suburban south London that combines south-facing terraces of housing with work premises on their shadowed north so that people may live and work in contiguous premises. This is the ultimate green scheme with its own combined heat and power (CHP) plant, a "living machine" treating sewage on site and a fleet of shared electric cars charged by photovoltaic cells that shade conservatories warming the dwellings. Just by moving in, a resident's ecological footprint (the area of the planet needed to support his or her lifestyle by providing food and other goods, absorbing and neutralising wastes, etc.) drops from the London average of 8.3 hectares to 4.7. But if a resident makes full use of all the facilities, such as buying food from the organic farm stall and using the various transport alternatives to

electricidad (CHP, Combined Heat and Power), una "máquina viva" que trata las aguas fecales *in situ* y que cuenta con una flota compartida de coches eléctricos alimentados por células fotovoltaicas que dan sombra a las galerías acristaladas que calientan las viviendas. Simplemente con mudarse a una de estas viviendas, la huella ecológica de un residente (el área del planeta necesaria para asegurar su estilo de vida, para proporcionar alimento y otros bienes, absorber y neutralizar los desechos, etc.) reduce la media londinense de 8,3 hectáreas a 4,7 hectáreas. Pero si el residente hace uso pleno de todos los servicios, como comprar productos ecológicos en las granjas y utilizar las alternativas de transporte en lugar del coche, la huella ecológica se reduce a 1,9 hectáreas disponibles para cada uno de los seis mil millones de habitantes, un logro asombroso pero urgentemente necesitado.

Londres posee una concentración de técnicas de diseño ecológico sin igual, pero a pesar del funcionamiento admirable de esquemas específicos como el BedZed, la contribución global de estos esquemas al proceso de convertir Londres en una ciudad menos insostenible es insignificante. Cómo hacer que las grandes ciudades alcancen la sostenibilidad es un reto que aún no ha sido asumido en ningún lugar con la suficiente amplitud y rigor. Esto es especialmente problemático en el caso de Londres ya que su motor económico, la *City*, es un parásito de los sistemas económicos más insostenibles nunca diseñados. Para que Londres avance hacia la sostenibilidad será necesario algo más que la toma de medidas tecnológicas y ecológicas, si bien éstas son fundamentales. Se necesitarán también cambios económicos y culturales integrales que trasciendan los vestigios de la "segunda modernidad" y ofrezcan a todos sus ciudadanos una sensación de comunidad y conexión con otros, de naturaleza y espíritu tan profunda y satisfactoria como para superar nuestros impulsos adictivos de consumo excesivo.

the private car, this footprint can be reduced to the 1.9 hectares available to each of the planet's 6 billion inhabitants –a staggering but urgently necessary achievement–.

London has an unmatched concentration of green design skills. But no matter the admirable performance of individual schemes such as BedZED, their overall contribution to making London less unsustainable can only be negligible. How big cities can achieve sustainability is a challenge that has not been addressed anywhere with sufficient comprehensiveness and rigour. It is particularly problematic for London when its economic engine, the City, is parasitic on the most rapaciously unsustainable of economic systems ever devised. For London to move towards sustainability will require more than enforcing technological and ecological measures, crucial as these are. It will require also massive economic and cultural change so as to transcend all vestiges of the "second modernity" and offer its citizens a sense of community and connection with others, nature and the self so deep and satisfying as to overcome our current addictive urges to consume excessively.



Xavier Costa

□ La cultura arquitectónica en el Londres posterior a la Segunda Guerra Mundial quedó definida por una serie de acontecimientos, instituciones y figuras que podríamos sintetizar en la emergencia del Independent Group, el protagonismo crítico de Reyner Banham y un importante colectivo de historiadores y críticos –que Kenneth Frampton ha llegado a denominar como "Escuela de Londres"– la aparición del grupo Archigram, y la cristalización de diversas tendencias en el seno de la escuela de arquitectura de la Architectural Association, en particular durante el periodo coincidente con la dirección de Alvin Boyarsky, entre 1971 y 1990.

Pocos años después del fin de la guerra, en 1951, Londres organizó el denominado "Festival of Britain", un acontecimiento de importante proyección popular en el que a través de espacios efímeros como el *Dome of Discovery* de Ralph Tubbs, o el *Skylon* se presentó una arquitectura que iniciaba un distanciamiento significativo respecto a la ortodoxia del movimiento moderno, en favor de unas formas más accesibles para el gran público –una modernidad suavizada–. Los visitantes al Festival descubrieron una arquitectura más bien próxima al diseño escandinavo que ya Gunnar Asplund había planteado en la Exposición de Estocolmo de 1930, es decir, una arquitectura moderna amable y estilizada, no exenta de una cierta componente populista.

CIAM 8 y el Independent Group

CIAM 8 and the Independent Group

El año siguiente tenía lugar en Hoddesdon (Inglaterra) un nuevo Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, CIAM 8, bajo el lema de "The Heart of the City" (El corazón de la ciudad, publicado con este título en 1952). Bajo la dirección de Josep Lluís Sert y Sigfried Giedion, CIAM 8 revisaba el urbanismo moderno en favor a una nueva atención a los "centros cívicos", los espacios públicos de la ciudad, y la nueva monumentalidad que ambos, junto con Fernand Léger, habían anunciado en el manifiesto "Nine Points on

□ *The architectural culture in London after the Second World War was defined by a series of events, institutions and persons that we can synthesize as the emergence of the Independent Group, the protagonism of the critic Reyner Banham and an important group of historians and critics –that Kenneth Frampton has come to call the "London School"– the appearance of the group Archigram, and the crystallisation of diverse tendencies in the heart of the Architectural Association, in particular during the period coincident with the administration of Alvin Boyarsky, between 1971 and 1990.*

A few years after the end of the war, in 1951, London organised the "Festival of Britain," a major popular event in which by way of ephemeral spaces such as Ralph Tubbs' Dome of Discovery, or the Skylon, an architecture was presented that initiated a significant distancing in respect to the modern movement, in favour of forms that were more accessible to the wider public –a softened modernity–. The visitors to the Festival discovered an architecture that came closer to the Scandinavian design that Gunnar Asplund had already proposed in the Stockholm Exposition of 1930, that is to say, a friendly and stylised modern architecture, not without a certain populist component.

The following year in Hoddesdon (England) a new International Congress of Modern Architecture, CIAM 8, took place with the title "The Heart of the City" (published in Spanish in 1952 as "El corazón de la ciudad"). Under the direction of Josep Lluís Sert and Sigfried Giedion, CIAM 8 revisited modern urbanism in favour of greater attention to the "civic centres," the public spaces of the city, and a new monumentality that he, along with Fernand Léger, had announced in the manifesto "Nine Points

Monumentality" (Nueve puntos sobre la monumentalidad) de 1943. La desaparición del espacio público era la constatación clave del congreso, y las diversas ponencias intentaban reconstruir la tradición amenazada –Giedion aludía a ejemplos clásicos de espacios colectivos– o bien mostraban propuestas contemporáneas –como el nuevo centro cívico para Bogotá desarrollado por Le Corbusier y Sert–. Los contenidos simbólicos propios del espacio público, y su relación con una renovada noción de monumentalidad aparecían como los principales retos que el espacio colectivo planteaba a los arquitectos y urbanistas modernos. La relevancia de este CIAM consistió en proponer una revisión de postulados clave del urbanismo moderno desde el interior de la "cúpula" decisoria, un reposicionamiento que resultaría fatal para los Congresos CIAM y decisivo para el curso de la arquitectura del siglo XX. Este giro tan radical en un plazo tan breve de tiempo sólo puede explicarse por el hiato crítico de la guerra y por el traumático éxodo de arquitectos, artistas e intelectuales europeos hacia Norteamérica, donde durante los años 30 se reubicaron figuras clave de la arquitectura europea como Walter Gropius, Mies van der Rohe, o el propio Sert. (1)

Inglaterra se convertía así en testigo directo de las primeras acciones y debates que apuntaban a una crítica profunda del movimiento moderno. Frente a esta revisión, basada en la estilización o en la historicización (o en la combinación de estas dos tendencias), la aparición en estos mismos años del Independent Group apuntó hacia una nueva dirección. Como grupo interdisciplinar, el Independent Group empezó a reunirse durante el verano de 1952 en el Institute for Contemporary Arts londinense, agrupando a artistas (Eduardo Paolozzi, Nigel Henderson, Richard Hamilton), arquitectos (Alison y Peter Smithson principalmente, aunque más tarde también serían invitados a colaborar James Stirling y Colin St John Wilson) y críticos como Reyner Banham. El trabajo colectivo del grupo se vehiculaba a través de exposiciones conjuntas, que permitían el desarrollo de temas amplios, como el "Parallel of Life and Art" ("Paralelo entre la vida y el arte", 1953), una instalación inspirada en una visión antropológica de los procesos formales, o la exposición "This is Tomorrow" ("Este es el mañana", 1956), que ya fusionaba la mirada tecnológica de Banham con el incipiente Pop art de Hamilton. Ya fuera por su mirada hacia un futuro redefinido por la techno-

on Monumentality" in 1943. The main theme of the congress was the disappearance of public space, and the various presentations attempted to reconstruct the threatened traditions –Giedion alluded to classic examples of collective space– or demonstrated contemporary proposals –like the new civic centre for Bogotá developed by Le Corbusier and Sert–. The symbolic content of public space, together with its relationship with the renewed idea of monumentality, emerged as the principal challenges of collective space confronting modern architects and urban planners. The relevance of this CIAM consisted in proposing the revision of key postulates of modern urbanism from the inside of the decision-making group, a repositioning that turned out to be fatal for the CIAM congresses and decisive for the course of 20th century architecture. This radical u-turn in such a short period of time can only be explained by the critical hiatus of the war and by the traumatic exodus of architects, artists and European intellectuals to America, where key figures of European architecture, such as Walter Gropius, Mies van der Rohe, or Sert himself (1), relocated during the 1930s.

Britain became the direct witness of the first actions and debates that presented a profound critique of the modern movement. Faced with this revision, based on stylisation or historicalisation (or a combination of both tendencies), the appearance in these same years of the Independent Group pointed in a new direction. As an interdisciplinary group, the Independent Group began to meet during the summer of 1952 in London's Institute for Contemporary Arts, bringing together artists –Eduardo Paolozzi, Nigel Henderson, Richard Hamilton– architects –principally Alison and Peter Smithson, though later James Stirling and Colin St John Wilson would be invited to collaborate– and critics such as Reyner Banham. The collective work of the group found expression in joint exhibitions that permitted the development of broad themes, like the "Parallel of Life and Art" (1953), an installation inspired in an anthropological vision of formal processes, or the exhibition "This is Tomorrow" (1956), that already fused the technological view of Banham with the incipient Pop Art of Hamilton. Either due to its view toward a future redefined by technology –the "second machine age" of Banham–

1. Véase el catálogo Sert: Arquitecto en Nueva York, Xavier Costa y Guido Hartray, eds. Barcelona: MACBA, 1997, en particular el artículo de Joan Ockman.

1. See the catalogue Sert: Arquitecto en Nueva York, Xavier Costa y Guido Hartray, eds. Barcelona: MACBA, 1997, in particular the article by Joan Ockman.

logía –la "segunda época de la máquina" de Banham– o por las nuevas condiciones de producción, consumo y cultura mediática, el Independent Group se oponía categóricamente a una versión "blanda" de la cultura moderna y apostaba por una renovación que mantuviese el rigor y la afirmación crítica de la vanguardia (2).

Reyner Banham proporcionó a este movimiento su base histórica y crítica a través de la publicación de *Theory and Design in the First Machine Age* (Teoría y diseño en la primera época de la máquina, 1960), uno de los textos clave y más leídos de la crítica moderna, gestado como tesis doctoral tutorizada por Nikolaus Pevsner, y en el que Banham recuenta la trayectoria del diseño moderno agrupada en diferentes secciones, cada una de ellas vinculada a un determinado movimiento de vanguardia. En esta historia del impacto de la estética maquinista, Banham destaca particularmente el entusiasmo tecnológico del futurismo italiano –inspirador de sus expectativas eufóricas sobre la segunda modernidad y las tecnologías postindustriales–. Banham, no obstante, era consciente de los riesgos que comportaba la apropiación de la tecnología por parte de los arquitectos, de tal manera que en un artículo de 1960 advertía que "A lo largo de este siglo, los arquitectos han desarrollado un particular fetichismo por los conceptos tecnológicos y científicos fuera de contexto y se han sentido decepcionados por ellos cuando se han desarrollado según los procesos de desarrollo tecnológico y no según los deseos de los arquitectos (...) hace una generación fue 'La Máquina' quien abandonó a los arquitectos; mañana o pasado podría hacerlo 'El Ordenador', la cibernética o la topología" (3).

Archigram

Archigram

La fascinación crítica de Banham por la tecnología continuó y se expandió en *The Architecture of the Well-Tempered Environment* (La arquitectura del

or for the new conditions of production, consumption, and media culture, the Independent Group was categorically opposed to a "bland" version of modern culture, advocating a renewal that maintained the rigor and critical affirmation of the avant-garde. (2)

Reyner Banham provided this movement with a historical basis and criticism in his publication of Theory and Design in the First Machine Age (1960), a seminal text of modern criticism developed as a doctoral thesis under the tutelage of Nikolaus Pevsner. In it, Banham recounts the trajectory of modern design grouped into different sections, linking each one to a determinate movement of the avant-garde. In this history of the impact of the machine aesthetic, Banham emphasises particularly the technological enthusiasm of Italian Futurism –an inspiration of his euphoric expectations of the second modernity and post-industrial technology–. Banham, nevertheless, was conscious of the risks inherent in the appropriation of technology by architects. Indeed, in a 1960 article he warned, "Throughout the present century, architects have made fetishes of technological and scientific concepts out of context and been disappointed by them when they developed according to the processes of technological development, not according to the hopes of architects (...) a generation ago, it was "The Machine" that let architects down –tomorrow or the day after it will be "The Computer," or Cybernetics or Topology"–. (3)

Banham's critical fascination for technology continued and developed in The Architecture of the Well-Tempered Environment (1969), a work

2. Véase Julian Myers, "The Future as Fetish", *October* 94 (2000):63-88; Isabelle Moffat, "A Horror of Abstract Thought!: Postwar Britain and Hamilton's 1951 Growth and Form Exhibition" *October* 94 (2000):89-112; David Robbins, ed. *The Independent Group: Postwar Britain and the Aesthetics of Plenty*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1990.

3. Reyner Banham, "The Science Side: Weapons Systems, Computers, Human Sciences" *Architectural Review* 127 (1960):188-190.

2. See Julian Myers, "The Future as Fetish". *October* 94 (2000): 63-88; Isabelle Moffat, "A Horror of Abstract Thought!: Postwar Britain and Hamilton's 1951 Growth and Form Exhibition" *October* 94 (2000): 89-112; David Robbins, ed. *The Independent Group: Postwar Britain and the Aesthetics of Plenty*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1990.

3. Reyner Banham, "The Science Side: Weapons Systems, Computers, Human Sciences." *Architectural Review* 127 (1960): 188-190.

entorno bien climatizado, 1969), obra que da continuidad a la anterior y en la que a los referentes maquínicos de la primera época moderna les suceden los flujos enérgicos y las tecnologías de control ambiental. En este estudio, la arquitectura deja de depender en buena medida de los aspectos tectónicos y materiales tradicionales para convertirse en un complejo de procesos cuyo desarrollo en el tiempo y el espacio debe concebirse a través del diseño. Esta es la obra de investigación que mejor permite entender el contexto conceptual del que surgió el grupo Archigram, el grupo de arquitectos y diseñadores que supo traducir más contundentemente las ideas de los años sesenta en formas arquitectónicas programáticas.

Archigram aunó a su trabajo proyectual unas estrategias de difusión sumamente eficaces en su momento. La revista editada modestamente por el grupo, y titulada también *Archigram*, se inició en 1961 y publicó nueve números hasta el año 1970. La revista fue el principal medio de comunicación de los trabajos del grupo, que en general eran proyectos concebidos únicamente para ser publicados en este medio. Los recursos gráficos y tipográficos son deudores de la cultura visual y mediática londinense de estos años, incluso por encima de convenciones arquitectónicas. Tras las gráficas próximas al mundo del cómic, que acentuaba sus rasgos irreverentes pero aparentemente inocuos, Archigram lanzó una crítica fundamental al programa arquitectónico tradicional y, como ha destacado Anthony Vidler (4), desarrolló una poética tecnológica que les permitió presentar un entorno totalmente sintético, un entorno a la vez humano, psicológico, ecológico y tecnológico.

Pero las propuestas de Archigram parecían basarse y también limitarse al ámbito de las imágenes, una característica que en el contexto post-68 se podía percibir como una evasión respecto a las agendas sociales y políticas del momento. El propio Banham fue blanco de una dura polémica en este sentido en el Congreso de Aspen de 1970, en el que un grupo de arquitectos franceses le acusó ignorar en sus estudios la dimensión social y política de la arquitectura, un hecho que al parecer dejó huella en su posicionamiento crítico, como ha señalado su biógrafo Nigel Whiteley (5).

that continued the previous argument and in which the mechanical references of the first machine age is followed by the energetic currents and the technology of environmental control. In this study, architecture moves away from a dependence on tectonic aspects and traditional materials and becomes instead a complex process whose development in time and space must be conceived by way of design. This investigative work provides the best appreciation of the conceptual context within which Archigram emerged as a group of architects and designers highly skilled in transforming the ideas of the 1960's into pragmatic architectural forms.

Archigram combined architectural projects with extremely effective strategies of dissemination for the period. The modest magazine edited by the group, also entitled Archigram, was founded in 1961 and had published nine issues by 1970. The magazine was the principal means for disseminating the group's work, which in general was conceived solely to be published in this medium. The graphic and typographic resources are indebted to the visual and media-driven culture of London during these years, over and above architectural conventions. Using graphics imitating comic strips, which accentuated its irreverent but apparently innocuous roots, Archigram launched a fundamental criticism of traditional architectural programmes and, as Anthony Vidler has emphasised (4), developed a poetic technology that permitted them to present a totally synthetic environment that was at the same time human, psychological, ecological and technological.

However, the proposals by Archigram seemed to be based on, and limited by, the realm of images, a characteristic that in the post-1968 context could be perceived as evasive in respect to the social and political agendas of the time. Even Banham was the target of fierce controversy in this sense at the Aspen Conference of 1970, where a group of French architects accused him of ignoring in his studies the social and political dimensions of architecture, a fact that apparently influenced his critical position, as indicated by his biographer Nigel Whiteley (5).

4. Anthony Vidler, "Toward a Theory of the Architectural Program" October 106 (2003):59-74.

5. Nigel Whiteley, Reyner Banham: Historian of the Immediate Future. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2002.

4. Anthony Vidler, "Toward a Theory of the Architectural Program," October 106 (2003): 59-74.

5. Nigel Whiteley, Reyner Banham: Historian of the Immediate Future. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2002.

El vigor de la crítica de arquitectura y del diseño desarrollada por Banham debe sumarse a la trayectoria de la importante historiografía de la arquitectura desarrollada desde Londres por Nikolaus Pevsner, John Summerson, Rudolf Wittkower, y otros estudiosos formados en centros como los institutos Warburg y Courtauld, o la universidad de Cambridge. En este contexto académico británico cabe considerar el extraordinario grupo de críticos e historiadores de la arquitectura formados durante los años cincuenta y sesenta, y que incluye a Colin Rowe, Alan Colquhoun, Kenneth Frampton, Joseph Rykwert o Robin Middleton, entre otros. Todos ellos, como el mismo Banham, acabarían desarrollando su labor académica en universidades norteamericanas –y a través de su nueva ubicación conseguirían también proporcionar un mayor eco a sus discursos y posicionamientos–.

La nueva historiografía

The new historiography

Durante los años 70 se consolidó el renacido protagonismo de la historiografía en el debate arquitectónico –un protagonismo que se mantuvo con fuerza hasta la década de los 90–. Pero más allá del debate académico y especializado, para la sociedad británica la década de los setenta supuso la emergencia del movimiento conservacionista, que conllevó el rechazo generalizado, prácticamente a todos los niveles de la sociedad y la cultura de la época, a la arquitectura y el arte modernos. El conservacionismo en arte y arquitectura suponía la traducción popular –y a menudo populista– del nuevo interés por la historia. En 1973, Banham expresaba su rechazo frontal al conservacionismo emergente: "Una manera de mostrar nuestra preocupación por la historia es apoyar los cambios que son su esencia"⁽⁶⁾. Frente al fenómeno masivo de la revalorización y conservación del patrimonio, así como de la nueva *heritage industry* del momento, los historiadores de estos años producen una historia operativa de cara a la acción desde el presente. Para Rowe, el estudio del pasado está legitimado en tanto que proporciona los elementos proyectuales para el momento actual –ya se trate de los principios geométricos de la arquitectura palladiana o del concepto de transparencia en las artes visuales y en la arquitectura–. La *Idea of a Town* (La idea de ciudad) que

The validity of the architectural and design criticism developed by Banham should be seen in the light of the trajectory of the important architectural historiography developed in London by Nikolaus Pevsner, John Summerson, Rudolf Wittkower, and other scholars educated at centres such as the Warburg and Courtauld Institutes and the University of Cambridge. It is within this British academic context that the extraordinary group of architectural critics and historians educated in the 1950's and 60's must be considered. They include Colin Rowe, Alan Colquhoun, Kenneth Frampton, Joseph Rykwert, and Robin Middleton, among others. All of them, like Banham, would continue their academic careers at American universities –and in their new locations, they were able to make a larger impact of their discussions and positions–.

During the 1970's, the renewed protagonism of historiography was consolidated in the architectural debate –a protagonism that remained in force until the decade of the 1990's–. However, beyond the academic and specialised debate, for British society the decade of the seventies signified the emergence of the Conservative movement, which brought with it the generalised rejection, at practically all levels of society and culture of the period, of modern architecture and art. The conservatism in art and architecture resulted in a popular –at times populist– new interest in history. In 1973, Banham expressed his outright rejection of the emergent conservatism –"One way to show you care about history is to help along the changes that are its essence–."(6) Facing the massive phenomenon of the heritage revival and conservation, as well as the new "heritage industry" of the moment, the historians of these years produced an operative history to act from the present. For Rowe, the study of the past is legitimised in as much as it allows the projection of elements of the current moment –whether it deals with the geometrical principles of Palladian architecture or the concept of transparency in the visual arts and in architecture–. The Idea of a

6. Reyner Banham. "Preserve us from Paranoid Preservers," *The Observer Magazine* (October 21,1973): 15.

6. Reyner Banham. "Preserve us from Paranoid Preservers." *The Observer Magazine* (October 21,1973): 15.

investigaba Rykwert no se agotaba en su compleja interpretación arqueológica, sino que contemplaba este estudio como una herramienta para revisar en profundidad la noción de diseño urbano y de planificación urbanística de este momento.

La nueva cultura conservacionista parece anunciar el triunfo electoral de Margaret Thatcher en 1979, que habría de traducir a la política británica el clima de preferencias estéticas propias del movimiento preservacionista. Baste recordar la fortuna de este movimiento en iniciativas como la nueva escuela de arquitectura creada por el Príncipe Carlos de Inglaterra durante estos mismos años, y que habría de contar con el apoyo de arquitectos y estudiosos influyentes, como Leon Krier o David Watkin. En consecuencia, es característico de este período el nuevo interés por una figura como Edward Lutyens. El momento álgido de la rehabilitación de Lutyens –ya apuntada en textos como *Complexity and Contradiction in Architecture* (1966), de Robert Venturi– coincide con la exposición monográfica de 1981 en la Hayward Gallery. Para Banham, en este momento, el interés por Lutyens personifica la posición reaccionaria propia del nuevo período posterior al cambio político de 1979. Lutyens, "el arquitecto favorito de los años terminales del Imperio Británico", "gusta a aquellos que nada saben acerca de la arquitectura, y a quienes les encantaría saber qué se supone que les debe gustar". (7)

El fenómeno paralelo al resurgimiento de la historia es el diseño post-moderno, definido a mediados de los años 70 por Charles Jencks (8) y que pese a formularse desde el contexto londinense de estos años, halló su mayor fortuna en Norteamérica. El diseño postmoderno halló también uno de sus momentos álgidos en 1980, en la *strada novissima* comisariada por Paolo Portoghesi para la Biennale de Venecia, y que mostraba en el Arsenale veneciano una sucesión de fachadas, cada una de ellas concebida por un diseñador distinto, que celebraban todo tipo de citas y evocaciones históricas. Su carácter intencionalmente escenográfico sirvió para manifestar la condición superficial de estas propuestas. Comentando la *strada*, Banham escribía que la arquitectura post-moderna de inspiración historicista "existe primordialmente como un conjunto de sofisticados graffiti sobre los cuerpos

Town that Rykwert researched was not exhaustive in its complex archaeological interpretation, but instead was a study contemplated as a tool to profoundly revise the notion of urban design and urban planning at the time.

*The new conservationist culture seemed to announce the electoral triumph of Margaret Thatcher in 1979 that would transfer to the realm of British politics the climate of aesthetic preferences appropriate to the preservationist movement. It is enough to recall the fortune that this movement has spent on initiatives like the architecture school created by Prince Charles of England during the same years, supported by influential architects and scholars such as Leon Krier and David Watkin. Consequently, characteristic of this period was a revived interest in the figure of Edward Lutyens. The decisive moment for the rehabilitation of Lutyens –already noted in texts like *Complexity and Contradiction in Architecture* (1966), by Robert Venturi– coincided with the monographic exposition in 1981 at the Hayward Gallery. For Banham, at this moment, the interest in Lutyens personified the reactionary position that was typical of the new period after the 1979 political change. Lutyens, "the favourite architect of the final years of the British Empire" was "the choice of those who don't know anything about architecture but would love to know what they are supposed to like."(7)*

*The parallel phenomenon to the resurgence of history was "post-modern" design, defined in the middle of the 1970's by Charles Jencks (8). It found its greatest fortune in America although it was formulated from the London context of those years. Post-modern design also found one of its culminating moments in 1980, on the *strada novissima* commissioned by Paolo Portoghesi for the Venice Biennale, which demonstrated on the Venetian Arsenale a succession of façades, each of which was conceived by a different designer, that celebrated every type of historical citation and evocation. Its intentionally scenographic character served to manifest the superficial condition of these proposals. Commenting on the *strada*, Banham wrote that post-modern architecture of historicist inspiration "exists chiefly as a series of smart graffiti on*

7. Reyner Banham, "King Lut's Navy", *New Society* (12 noviembre 1981): 284.

8. Charles Jencks, *Language of Post-Modern Architecture*. Londres: Academy, 1977.

7. Reyner Banham, "King Lut's Navy." *New Society* (12 November 1981): 284.

8. Charles Jencks, *Language of Post-Modern Architecture*. London: Academy, 1977.

de edificios modernos bastante mediocres. No es más que una manifestación superficial y se podría arrancar sin que, en la mayor parte de casos, se atentase a la utilidad de los edificios ordinarios tras las fachadas estridentes." (9)

El fenómeno post-modern y su recepción en los años setenta debe interpretarse como otra cara del resurgir del historicismo en los años setenta que alimentó a la vez el conservacionismo de raíz patrimonialista y la inteligente renovación de los estudios críticos en arquitectura promovidos por la escuela de Londres .

La Architectural Association

The Architectural Association

El entorno de la cultura arquitectónica londinense había hallado diferentes medios para reflejarse y darse a conocer más ampliamente. En la década de los cincuenta la *Architectural Review*, en buena medida debido a la presencia de Banham, había sido el principal medio de debate y de publicación, una responsabilidad que más tarde, especialmente a partir de los años sesenta, asumió la revista *Architectural Design*. Más adelante, a partir de la década de los años setenta, la escuela de la Architectural Association adquirió un nuevo protagonismo. Aunque la escuela existía desde 1847, y tratándose de un centro influyente donde había surgido el grupo Archigram o figuras como Cedric Price y Kenneth Frampton, un cambio significativo se inició con la primera elección de un chairman en 1971, que recayó en Alvin Boyarsky –y descartó a candidatos de la talla de Frampton–. Era un momento crítico, ya que el futuro de la escuela –una institución tradicionalmente independiente del sistema universitario británico– pasaba por la incertidumbre de no haber aceptado la opción de incorporarse a la Universidad de Londres, y de tener que hallar nuevas fórmulas de viabilidad para la escuela. La decisión demostró haber sido un acierto absoluto, ya que la independencia de la Architectural Association ha sido decisiva en la fortuna de su trayectoria reciente. En consecuencia, la escuela precisaba de un proyecto ambicioso y viable, que Boyarsky supo proporcionar a lo largo de los veinte años entre su elección y hasta su muerte en el verano de 1990.

the bodies of fairly routine modern buildings. It is all outward show and could be removed, in most cases, without destroying the utility or the rather ordinary buildings behind the jesting facades."(9) *The post-modern phenomenon and its reception in the seventies should be interpreted as another face of the revival of historicism in the seventies that simultaneously fed the conservation of heritage and the intelligent rehabilitation of the critical study of architecture promoted by the London School.*

The environment of the London architectural culture found a variety of different media for projecting and publicising its image. In the 1950's, the Architectural Review, in good measure due to the presence of Banham, had been the principal medium for debate and publication. The magazine Architectural Design, especially beginning in the 1960's, later assumed this responsibility. Beginning in the 1970's, the Architectural Association School acquired a new protagonism. Although the school had existed since 1847, and was an influential centre where the Archigram group, as well as figures like Cedric Price and Kenneth Frampton, emerged, a significant change began with the first election of a chairman in 1971. Alvin Boyarsky was elected, and other candidates of the stature of Frampton were ruled out. It was a critical moment, since the future of the school –an institution traditionally independent of the British university system– passed through the uncertainty of not having accepted the option of incorporation into London University, and the need to find new formulas of viability for the school. The choice turned out to be successful, since the independence of the Architectural Association has played a decisive role in its recent trajectory. Independence meant that the school required an ambitious and viable plan, which Boyarsky was able to provide and sustain throughout the twenty years of his tenure, between his election and his death in the summer of 1990.

9. Reyner Banham, "The Academic Arrival of Postmodernism" AIA Journal (1984): 84.

9. Reyner Banham, "The Academic Arrival of Postmodernism" AIA Journal (1984): 84.

Durante la etapa de Boyarsky la escuela contó con profesores como Peter Cook, Rem Koolhaas, Elia Zenghelis, Bernard Tschumi, Daniel Libeskind, Peter Wilson, Nigel Coates, Ron Herron o Zaha Hadid. La estructura de los talleres o *units* permitía a sus responsables operar a manera de micro-escuela, con resultados sorprendentes. La vitalidad de la escuela se complementaba con un ambicioso plan de publicaciones, llevado directamente por el propio Boyarsky, que supo proporcionar una decisiva difusión al colectivo de arquitectos y diseñadores que colaboraban con la escuela.

En particular, la revista de la Architectural Association, *AA Files* (10), es un índice fiel de la cultura arquitectónica londinense de los años ochenta. Iniciada en el otoño de 1981, *AA Files* presentó durante la época de Boyarsky un calculado equilibrio entre la atención a la historia –tan prominente en la época– a través de artículos clave de Robin Middleton, Gavin Stamp, o John Dixon Hunt, y los textos teóricos que en las contribuciones de Robin Evans, Joseph Rykwert, Dalibor Vesely o Anthony Vidler definen nuevos parámetros de debate. Las nuevas propuestas proyectuales también hallaban espacio en la presentación de trabajos de las *units*, de sus responsables, y de arquitectos que se apoyaban en la escuela como plataforma de experimentación para trayectorias que habrían de continuar con fuerza fuera de ella.

A lo largo estos mismos años, la política de Margaret Thatcher consistentemente redujo los recursos y las ambiciones de las universidades británicas. Centros de investigación y de docencia perdieron a muchos de sus mejores profesores hacia Norteamérica –el *brain drain*– que en el caso de la arquitectura se concretó en la progresiva marcha de los principales académicos y críticos, entre los años sesenta y los ochenta, que contribuyeron decisivamente al nuevo protagonismo y calidad de las escuelas de la costa este. La mencionada independencia del AA le permitió mantenerse al margen del desastre académico de estos años que llegó a herir en profundidad incluso a templos de la academia como Oxford o Cambridge. En cierto modo, el AA incluso supo sobrevivir al declive generalizado que experimentó la ciudad, ya que Boyarsky tendió a reforzar la noción del AA como centro cada vez más internacional.

10. Véase la presentación que hace Alvin Boyarsky de la revista en su "Introduction", *AA Files* 2 (1982):3. Como documento póstumo sobre Boyarsky y el AA, Robin Middleton, ed. *The Idea of the City*, Cambridge: The MIT Press, 1996, y John Hejduk, "A Sense of Spirit" *AA Files* 20 (1991):4.

During the Boyarsky period, the school employed teachers of the stature of Peter Cook, Rem Koolhaas, Elia Zenghelis, Bernard Tschumi, Daniel Libeskind, Peter Wilson, Nigel Coates, Ron Herron and Zaha Hadid. The structure of the studios, or "units," permitted the tutor responsible to operate like a micro-school, with surprising results. The vitality of the school was complemented by an ambitious plan of publications, supervised directly by Boyarsky and expertly disseminated by him amongst the architects and designers that collaborated with the school.

In particular, the magazine of the Architectural Association, AA Files, is a faithful index of the London architectural culture in the eighties. Initiated in the autumn of 1981, AA Files presented during the Boyarsky period a calculated equilibrium between the attention to history –so prominent to the period– by way of key articles by Robin Middleton, Gavin Stamp, and John Dixon Hunt, and the theoretical texts that in contributions by Robin Evans, Joseph Rykwert, Dalibor Vesely and Anthony Vidler launched new parameters for debate. The new project proposals also found space for the presentation of work by the "units," of the tutors and the architects that supported the school as a platform of experimentation for the careers that they would go on to pursue beyond its walls.

Throughout the same years, the politics of Margaret Thatcher consistently reduced the resources and ambitions of the British universities. Research and teaching centres lost many of their best teachers to America –the "brain drain"– that in the case of architecture was manifested in the gradual departure of major academics and critics, between the 1960's and the 1980's, and contributed decisively to the new protagonism and quality of the schools on the east coast of the U.S. The aforementioned independence of the AA allowed it to remain at the margin of the academic disaster that afflicted temples of academia such as Oxford and Cambridge. Up to a certain point, the AA was even capable of surviving the general decline that the city suffered, since Boyarsky tended to reinforce the notion that as a centre it was growing ever more international.

10. See the presentation made by Alvin Boyarsky of the magazine in his "Introduction," *AA Files* 2 (1982): 3. As a posthumous document about Boyarsky and the AA, Robin Middleton, ed. *The Idea of the City*, Cambridge: The MIT Press, 1996, and John Hejduk, "A Sense of Spirit," *AA Files* 20 (1991): 4.

El proyecto intelectual y académico del Architectural Association, en su continuidad a lo largo de dos décadas, consiguió configurarse como el centro de influencia sobre la arquitectura internacional que, desde Londres, proyectaba una manera idiosincrática y diversa de entender los nuevos escenarios de la investigación y la profesión. La escuela que en aquellos años podía percibirse como un foco inagotable de hiperactividad –a veces quizá excéntrica o alejada de las necesidades y realidades de la profesión– la podemos valorar quince años más tarde como un fenómeno decisivo en los debates y las prácticas actuales, y que supo conducir el legado que pasaba por el Independent Group, por Banham, por Archigram y por la sofisticada crítica e historiografía de la exiliada escuela de Londres. El AA ha marcado el último cuarto de siglo como no lo ha hecho ningún otro centro de arquitectura, y en él han hallado una singular cristalización las fuerzas diversas y complejas que acontecían en el Londres de aquellos años. Se dió, por tanto, una especial e irrepetible sinergia entre la vitalidad agitada de la ciudad y el minúsculo pero luminoso laboratorio de Bedford Square.

The continuity over two decades of the intellectual and academic project of the Architectural Association enabled it to become a centre of influence over international architecture that, from London, projected itself as understanding the new arena of research and the profession in an idiosyncratic and diverse approach. The school, which in those years could be perceived as an inexhaustible focus of hyperactivity –at times perhaps eccentric or distant from the necessities and realities of the profession– can be evaluated now, fifteen years later, as a decisive phenomenon in current debate and practice. It was capable of conducting the legacy that went from the Independent Group, through Banham, via Archigram and through the sophisticated criticism and historiography of the exiled School of London. The AA, more than any other centre of architecture, has made a mark on the last quarter of the century, providing the context for a unique crystallisation of the diverse and complex forces that were part of London at the time. Thus, a special and unrepeatable synergy occurred between the agitated vitality of the city and the minuscule but luminous laboratory on Bedford Square.



FIGURA 1. LONDRES ANTES DEL INCENDIO DE 1666 (SIGLO XVII).



FIGURA 2. HAMPSTEAD. UNWIN & PARKER, 1905 - 1909.

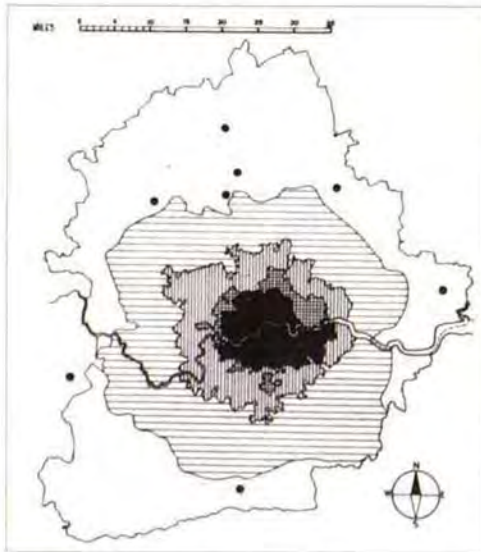


FIGURA 3. PLAN ABERCROMBIE, 1942.



FIGURA 4. LONDRES, 1804, WESTMINSTER Y LA CITY.

Carlos García Vázquez

□ Desde hace varios siglos, y dentro del panorama urbano europeo, Londres ha destacado por su especificidad como ciudad. Las particulares circunstancias históricas que la conformaron la han separado de la relativa homogeneidad que caracteriza a las capitales del Viejo Continente. ¿Es Londres una ciudad europea, o se acerca más a los paradigmas de las ciudades norteamericanas?, ¿comparte el discurso ideológico que ha determinado el devenir histórico de las primeras, o se ha configurado según un modelo propio claramente diferenciado del imperante en el resto del continente? Infinidad de argumentos en pro y en contra podrían postularse como respuesta a cuestiones similares que tradicionalmente han preocupado a los teóricos urbanos de ambos lados del Canal de la Mancha. Nosotros nos vamos a centrar en uno de ellos: el que defiende a Londres como una especie de laboratorio urbano donde se han ensayado modelos que posteriormente se expandieron por todo el mundo, es decir, el que defiende a Londres como una ciudad de condición permanentemente contemporánea.

Tres fenómenos son los principales actores de esta condición: la dispersión, el policentrismo y la desregulación. El primero de ellos, al que algunos autores se refieren utilizando el término mucho más elocuente de "bigness", conforma binomio con la baja densidad, un binomio que alude al "American way of life": viviendas individuales, parcelas ajardinadas, *shopping malls*... en definitiva, el ultrasistematizado mundo del suburbio residencial enriquecido, en las últimas décadas, con funciones terciarias (edificios de oficinas) e industriales (parques tecnológicos). Por lo que respecta al policentrismo, suele ser interpretado como una proyección sobre la ciudad de la lógica operativa de las nuevas tecnologías, basadas en la máxima flexibilidad, variedad y libertad de opciones. La desregulación, por último, resulta de la transferencia a los entornos urbanos del *modus operandi* del tardocapitalismo: no leyes, no reglas, no injerencias. Analizaremos estos tres fenómenos por separado, una tarea que requiere acudir a las fuentes históricas que los alimentan.

Desde el siglo XVII Londres crece como una ciudad abierta. Al no estar sujeta a amenaza militar alguna, pudo prescindir de las murallas con varios siglos de

□ *For many centuries, and within the European urban panorama, London stood out for its specificity as a city. The particular historical circumstances that shaped it have separated it from the relative homogeneity that characterises the capitals of the Old Continent. Is London a European city, or is it closer to the paradigms of American cities? Does it share the ideological discourse that has determined the historical evolution of the former, or has it evolved according to its own model clearly differentiated from the imperatives of the rest of the continent? An infinity of arguments for and against could be postulated as answers to similar questions that have traditionally preoccupied urban theorists on both sides of the English Channel. We are going to concentrate on one of these: that which defends London as a type of urban laboratory where models have been tested for subsequent export to the entire world; that is to say, that which defends London as a city in a permanently contemporary condition.*

*Three phenomena are the principal actors of this condition: dispersion, polycentrism, and deregulation. The first of these, which some authors refer to with the more eloquent term of "bigness," is coupled with low density and alludes to the "American way of life": individual housing, gardened plots, shopping centres, etc. In short, the ultra-systemised suburban residential world enriched, in the last few decades, with tertiary functions (office buildings) and industry (technological parks). Polycentrism is usually interpreted as a projection onto the city of an operative logic of new technologies, based on maximum flexibility, variation, and freedom of choice. Finally, deregulation is the result of the transfer to the urban environment of the *modus operandi* of Late Capitalism: no laws, no rules, and no interference. The three phenomena will be analysed separately, a task that requires turning to the historical sources from which they stem.*

Since the 17th century, London has grown like an open city. Not having been subject to any military threat, it was able to do away with city walls several centuries before its European neighbours. This novel circumstance is crucial to understanding the disperse urban model and the territorial

antelación con respecto a sus vecinas europeas. Esta novedosa circunstancia es clave para entender el modelo urbano disperso y de escala territorial que comenzó a configurarse tras la reconstrucción de 1666, cuando la ciudad fue devastada por un incendio (fig. 1). Se trataba de un modelo disperso pero todavía espontáneo y desregulado. Su intelectualización no se produciría hasta finales del siglo XIX, cuando aparecieron los postulados teóricos del movimiento en pro de la Ciudad Jardín, postulados que evolucionaron desde las iniciales y utópicas prefiguraciones de Ebenezer Howard a las mucho más realistas y exitosas propuestas de Raymond Unwin (fig. 2). Como consecuencia de ello, hacia 1920 Londres se había convertido en una ciudad consciente y convencida de su carácter disperso. Por población y dimensión era la más grande de Europa; por forma urbana, la más singular. Tras la Segunda Guerra Mundial este convencimiento se confirmaría, aprestándose entonces a efectuar un salto escalar. De ello se encargó el Plan para el Gran Londres, redactado en 1942 por Patrick Abercrombie (fig. 3), un plan que convirtió la ciudad en el centro de una inmensa región urbana articulada en torno a una docena de *new towns*.

La segunda condición de contemporaneidad que caracteriza a Londres hace referencia al policentrismo. Una vez más, la justificación de este fenómeno tiene hondas raíces históricas. Desde el siglo XI, cuando los reyes ingleses comenzaron a ser coronados en la Abadía de Westminster, Londres ha contado con dos centros urbanos claramente diferenciados: el del poder político, situado en Westminster, y el del poder económico, ubicado en la City (fig.4). Esta clara diferenciación funcional se consolidó a comienzos del siglo XIX, cuando Gran Bretaña se convirtió en la primera potencia económica del mundo. Se trataba de un caso único en las capitales europeas, donde las funciones del estado y las funciones económicas solían compartir espacio en un mismo centro urbano. En las décadas más recientes, el policentrismo londinense también ha sido intelectualizado y postulado, en este caso, como una estrategia para acabar con los colapsos circulatorios y de servicios que suelen padecer las estructuras urbanas altamente centralizadas. No es de extrañar, por tanto, que la tradicional bipolaridad de Londres se haya transformado en una miríada de polos de sobrecentralidad (fig. 5): el distrito financiero de Canary Wharf, el distrito cultural de la orilla sur del Támesis, el distrito industrial del entorno del aeropuerto de Heathrow...

La desregulación, por último, es probablemente el fenómeno más controvertido de los tres a los que hemos hecho alusión. En 1981 Margaret Thatcher

scale that began to emerge following the reconstruction of 1666 after the great fire of London (fig. 1). It is made up of a disperse model but still spontaneous and unregulated. It was not until the end of the 19th century that intellectualisation occurred and theoretical postulates in favour of the Garden City movement began to emerge. These postulates evolved from the initial and utopian prefigurations of Ebenezer Howard to the much more realistic and successful proposals of Raymond Unwin (fig. 2). As a consequence, by 1920 London had become a city conscious and convinced of its disperse character. In terms of population and size, it was the largest city of Europe; in terms of its urban form, the most unique. After the Second World War, this conviction was confirmed and the city readied itself to take a great leap forward. This resulted in the Plan for Greater London, drafted in 1942 by Patrick Abercrombie (fig. 3), a plan that transformed the city into the centre of an immense urban region around which a dozen "new towns" were articulated.

The second condition of contemporaneity that characterises London refers to its polycentrism. Once more, the justification of this phenomenon has deep historical roots. Since the 11th century, when coronation ceremonies for the English monarch began to take place in Westminster Abbey, London has had two clearly differentiated urban centres: that of the political power, located in Westminster, and that of economic power, located in the City (fig. 4). This clear functional differentiation was consolidated at the beginning of the 19th century, when the United Kingdom became the greatest economic power in the world. It was a unique case among the European capitals, where state and economic functions tended to share space in the same urban centre. In the most recent decades, the polycentrism of London has also been intellectualised and postulated, in this case, as a strategy for getting rid of traffic jams and the poor services that tend to characterise highly centralised urban structures. It is not surprising, therefore, that London's traditional bipolarity has been transformed into a myriad of over-centralised poles (fig.5): the Canary Wharf financial district, the cultural district on the South Bank of the Thames, the industrial district surrounding Heathrow Airport, etc.

Finally, deregulation is probably the most controversial phenomenon of the three to which we have referred. In 1981, Margaret Thatcher began to dismantle the British urban planning system: Late-Capitalist deregulation

comenzó a dismantelar el sistema de planificación urbanística británico: la desregulación tardocapitalista había llegado al urbanismo. El escándalo provocado por la experiencia de los Docklands abrió esta nueva etapa cuya consigna era "market leads planning", es decir, el mercado elige y decide, la administración se limita a ayudar y corregir las posibles deficiencias. Tras acabar con la Comisión para el Gran Londres (una especie de ayuntamiento metropolitano), la lógica de lo que Peter Hall ha denominado la "ciudad de los promotores"¹ comenzó a expandirse por todo el Reino Unido. Paradójicamente, el nivel de pobreza y desigualdad que la desregulación introdujo en Londres tan sólo es comparable con las oportunidades de negocio y empleo que, indudablemente, también promovió.

La lógica ultraliberal de Thatcher no era ajena a la ciudad, que llevaba siglos confiando su transformación y desarrollo al sector privado. Los casos de la reconstrucción de 1666 (cuando las propuestas reales no pudieron llevarse a cabo por entrar en conflicto con los derechos de propiedad), o la reforma urbana planteada en el periodo de la Regencia (cuando John Nash volvió a toparse con la misma piedra en la operación de apertura de Regent's Street) son buenos ejemplos de ello. Londres, por tanto, hija de la desregulación, otra diferencia que la separa del resto de capitales europeas, normalmente descendientes de los poderes absolutos del estado.

En definitiva, dispersión, policentrismo y desregulación, tres características que apuntan hacia la persistente condición de contemporaneidad de Londres, condición que actualmente le permite postularse como una de las capitales más modernas de Europa. Varias razones avalan esta afirmación. En primer lugar, la arquitectura. A diferencia de lo ocurrido en otros lares, aquí la defensa del patrimonio no ha desembocado en la denuncia de la arquitectura moderna como culpable de todos los males que aquejan a los cascos históricos. El centro de Londres es un lugar dinámico y cambiante que en las últimas décadas ha dado cobijo a magníficos edificios representativos de las más recientes tendencias (fig.6). Los rascacielos high-tech que pueblan la City, los nuevos puentes sobre el Támesis, las innumerables propuestas de vanguardia que se están materializando en el corazón de la ciudad, demuestran que el conservadurismo

had reached urban planning. The scandal provoked by the Docklands experience opened this new era whose slogan was "market leads planning," which is to say, the market chooses and decides, government is limited to helping and correcting possible deficiencies. After doing away with the Commission for Greater London (a type of metropolitan city hall), the logic that Peter Hall has called "city of the developers" began to extend throughout the United Kingdom. Paradoxically, the level of poverty and inequality that deregulation introduced to London can only be compared to the business and employment opportunities that it, undoubtedly, also promoted.

Thatcher's ultraliberal logic was not new to the city, which had confided in the private sector for centuries for its transformation and development. The cases of reconstruction in 1666 (when the royal proposals could not be accomplished because they conflicted with property rights), or the urban reform proposed during the Regency period (when John Nash came up against the same problem in the Regent Street operation) are good examples of this. London, therefore, is the daughter of deregulation, another differentiation that separates it from the rest of the European capitals, which were normally descendants of the absolute powers of the state.

Overall, dispersion, polycentrism and deregulation are three characteristics that point towards London's persistently contemporary condition; a condition that currently enables it to claim to be one of the most modern capitals of Europe. Various reasons endorse this affirmation. In the first place, its architecture. Unlike what has occurred in other parts, here the defence of heritage has not culminated in the denunciation of modern architecture as guilty for all the ills that afflict historical city centres. The centre of London is a dynamic and constantly-changing place that in the last few decades has accommodated magnificent buildings representative of the most recent tendencies (fig.6). The high-tech skyscrapers that populate the City, the new bridges over the Thames, the numerous vanguard proposals that are materialising in the heart of the city, demonstrate that architectural conservatism has not been able to

1. HALL, Peter: Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996 (1988), pp. 353-372.

1. HALL, Peter: Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX [Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century], Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996 (1988), pp. 353-372.

mo arquitectónico no ha conseguido hacer en Londres lo que en otras ciudades europeas: paralizar el casco histórico.

En segundo lugar, la forma urbana. Tampoco el espíritu de la "ciudad compacta", propuesto por sus defensores como un retorno a las esencias de la ciudad tradicional europea, parece haber calado en Londres (probablemente porque siempre le fue ajeno). Ello le ha permitido abrirse sin prejuicios a novedosas experiencias y modelos urbanos. Las primeras *edge cities* de Europa nacieron en Londres, pero también las primeras propuestas de lo que puede ser una metrópolis sostenible, o las primeras formulaciones de una práctica urbanística reformulada y adaptada a las actuales circunstancias socioeconómicas. Esta apertura a posicionamientos teóricos ajenos a los archicodificados estándares de la ciudad europea, ha convertido a Londres en uno de los pocos laboratorios urbanos que todavía subsisten en el continente.

achieve in London what it has in other European cities: a paralysis of the historical city centre.

In the second place, the urban form. The spirit of the "compact city," proposed by its defenders as a return to the essence of the traditional European city, does not seem to have caught on in London either (probably because it always seemed foreign). It has permitted the city to open up without prejudice to novel experiences and urban models. The first "edge cities" of Europe emerged in London, but also the first proposals that could make it a sustainable metropolis, or the first formulations of a practical urbanism reformulated and adapted to the current socio-economic circumstances. The openness toward the theoretical positions alien to the super-codified standards of the European city, has made London one of the few urban laboratories that still survive on the continent.

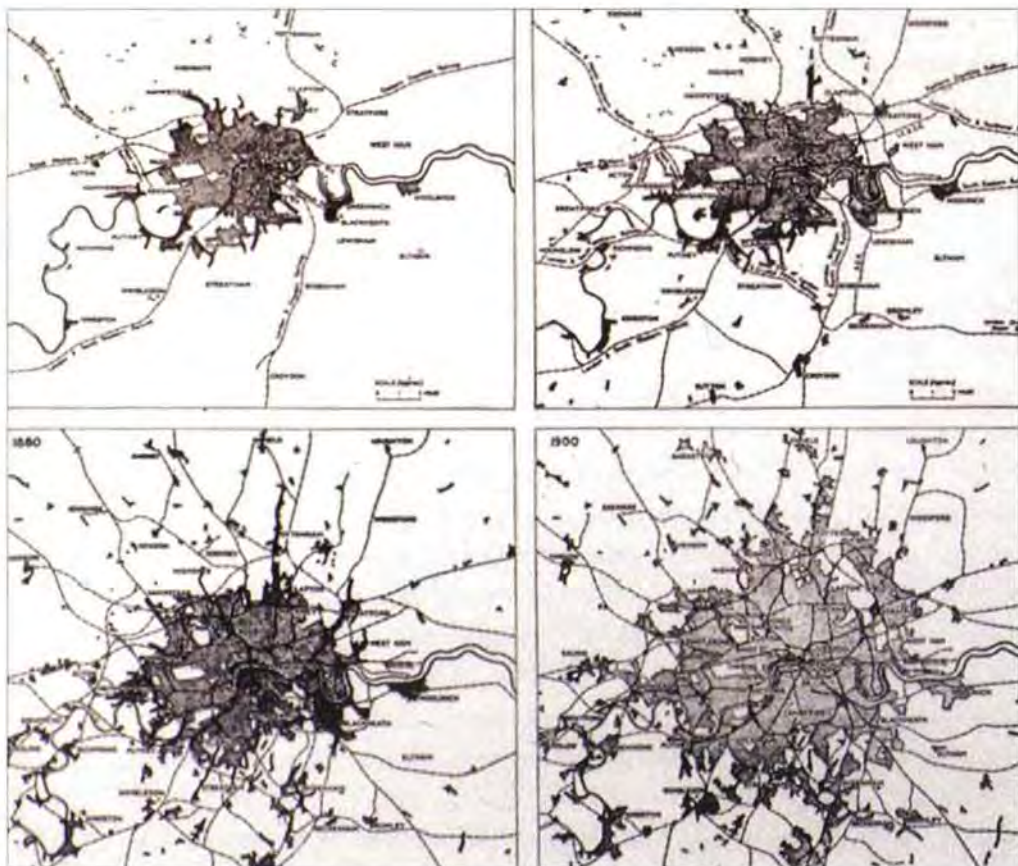


FIGURA 5. CRECIMIENTO DE LONDRES: 1845, 1860, 1880, 1900.



FIGURA 6. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL VICTORIA & ALBERT MUSEUM. DANIEL LIBESKIND.

Y en tercer lugar, el modelo de gestión. Como ya hemos comentado, Londres no es hija del estado: la ciudad crece y se transforma obedeciendo a las leyes del dios mercado. Ello se ha traducido a veces en graves deficiencias sociales y de infraestructuras, pero también en una innegable impronta de espontaneidad de la que carecen las hiperreguladas capitales europeas. El fastuoso París construido por el ex-presidente François Mitterrand, o el solemne Berlín que se apresta a ultimar el Senado de esta capital, carecen de la frescura urbana y arquitectónica que se respira en las calles de Londres, una impronta que comparte con las ciudades más dinámicas del planeta.

Londres, condiciones de contemporaneidad, condiciones que le han reportado innegables beneficios. Ejemplo de ello es la privilegiada posición que ostenta en el ranking mundial de ciudades. Manuel Castells (2), catedrático emérito de la Universidad de Berkeley, defiende que el número de ciudades globales, es decir, de nodos geográficos desde los que se dirige el espacio de los flujos generado por la reestructuración tardocapitalista, se reduce a tres: Nueva York, Tokio y Londres. El hecho de que en esta última ciudad se asiente el primer mercado financiero del mundo es evidentemente el principal activo que justifica dicho status. Sin embargo, los geógrafos urbanos contemporáneos apuntan que no es el único. La captación de sedes de empresas y bancos transnacionales también depende de un cúmulo de requisitos que aluden, no ya a las condiciones económicas, sino a las condiciones de vida de la ciudad aspirante. La representatividad, la vida cultural, el ambiente social... acaban siendo elementos tan determinantes como las circunstancias económicas o infraestructurales. En este contexto, la condición contemporánea de Londres se convierte en todo un patrimonio.

Ello no le ha llevado a la autocomplacencia. Con París y Berlín a la cabeza, son numerosas las ciudades europeas que aspiran a abrirse un hueco en el restringido universo de las estrellas de la globalización, aspiración que les ha incitado a poner en marcha agresivas tácticas de competencia urbana. Es la "venta de ciudades", un fenómeno que Londres no puede permitirse eludir. En los últimos veinticinco años la ciudad ha ido conformando una serie de estrategias de competencia encaminadas a consolidar su privilegiada posición en el vértice de la pirámide de las ciudades globales.

2. CASTELLS, Manuel: La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional. Madrid, Alianza Editorial, 1995 (1989), p. 472.

In the third place, the model of management. As we have already commented, London is not a child of the state: the city grows and transforms obeying the laws of the Market God. This has resulted at times in serious social and infrastructure deficiencies, but also in an undeniable stamp of spontaneity that is lacking in hyper-regulated European capitals. The luxurious Paris constructed by François Mitterrand, or solemn Berlin currently finalising the Senate for this capital, lack the urban and architectural coolness that are evident in the streets of London, a characteristic that it shares with the world's most dynamic cities.

London has conditions of contemporaneity, conditions that have produced undeniable benefits. An example of this is the privileged position that it holds in the world "ranking" of cities. Manuel Castells, professor emeritus of the University of Berkeley, argues that the number of global cities, that is to say, of geographic nodes from which space flows that are directly generated by Late-Capitalist restructuring can be reduced to three: New York, Tokyo and London. The fact that the last city is the site of the largest financial market in the world is evidently the primary asset that justifies such status. Nevertheless, contemporary urban geographers point out that it is not unique. The recruitment of company headquarters and multinational banks also depends on a series of requisites that refer not to economic conditions but to the conditions of life of the aspiring city. Representational qualities, cultural life and social atmosphere are as decisive as the economic or infrastructure circumstances. In this context, the contemporary condition of London becomes heritage itself.

This has not brought self-complacency to the city. With Paris and Berlin in the lead, numerous European cities aspire to create a place in the restricted universe of the globalisation stars. It is an ambition that has led to the start-up of aggressive urban competition tactics. It is the "sale of cities," and a phenomenon that London cannot avoid. In the last twenty-five years, the formation of the city has been by way of a series of competition strategies aimed at consolidating its privileged position at the apex of the global cities.

2. CASTELLS, Manuel: La ciudad informacional. Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional [The Informational City: Information Technology, Economic Restructuring, and the Urban-Regional Process], Madrid, Alianza Editorial, 1995 (1989), p. 472.

La primera de ellas hace referencia al *sine qua non* de la ciudad global: la creación de distritos financieros, parques empresariales, centros de convenciones, etc., es decir, de los espacios urbanos y arquitectónicos donde se desarrollan las actividades relacionadas con la economía global. Canary Wharf, Stockley Park y la última generación de rascacielos de la City son probablemente los ejemplos más representativos de este esfuerzo. Es la "ciudad de los negocios".

La segunda alude a la movilidad: la implantación de infraestructuras de transporte que garanticen tanto la conexión de la ciudad con el resto del planeta, como la intercomunicación de las numerosas áreas funcionales que componen el disperso universo urbano londinense. En este caso, el protagonismo arquitectónico lo asumen Waterloo Station, la ampliación de Heathrow y la remodelación de King's Cross. Es la "ciudad de los flujos".

La tercera se centra en las dotaciones culturales y de ocio: museos, galerías de arte y salas de conciertos que aseguren a Londres una vida cultural de alto nivel (además de atraer un más que rentable turismo de élite). La nueva Tate Gallery, la reforma del British Museum y la Cúpula del Milenio, son operaciones encuadrables dentro de esta estrategia. Es la "ciudad de la cultura".

Por último, no hay que olvidar que no todo es contemporaneidad en la ultraglobalizada Londres, donde también caben los espacios para la reacción, para la diversidad. De hecho, la ciudad es conocida por servir de sede de algunos de los movimientos urbanísticos y arquitectónicos más conservadores de Europa (como el *Neotraditional Town Planning*, apoyado por el Príncipe de Gales). Su innegable poder de convocatoria social y mediática se evidencia en las zonas urbanas de más valor patrimonial. Los Docklands, Paternoster Square y actuaciones como la de Richmond Riverside ejemplifican el poderoso músculo que este fenómeno es capaz de exhibir. Es la "ciudad de la nostalgia".

"Ciudad de los negocios", "ciudad de los flujos", "ciudad de la cultura" y "ciudad de la nostalgia" son los cuatro apartados en que se subdivide el presente catálogo, correspondiente a la exposición "Londres, Ciudad + Arquitectura". Como en las "ciudades invisibles" de Italo Calvino, se trata de cuatro ciudades que confluyen en una misma: Londres, de condición contemporánea.

The first of these refers to the sine qua non of the global city: the creation of financial districts, business parks, convention centres, etc. That is to say, the urban and architectural spaces where activities related to global economy are developed. Canary Wharf, Stockley Park and the latest generation of skyscrapers in the City are probably the most representative of this effort. It is the "city of business" (fig. 7).

The second refers to mobility: the introduction of transportation infrastructures that guarantee both the connection of the city with the rest of the world and the intercommunication of the numerous functional areas that make up the disperse London urban universe. In this case, Waterloo Station, the expansion of Heathrow, and the renovation of King's Cross are the architectural protagonists. It is the "city of flow" (fig. 8).

The third revolves around the cultural and leisure benefits: museums, art galleries, and concert halls that guarantee London a high level of cultural life (as well as attracting a more than profitable tourist elite). The new Tate Gallery, the reformed British Museum, and the Millennium Dome, are operations that can be categorised within this strategy. It is the "city of culture" (fig. 9).

Finally, one cannot forget that not all is contemporary in ultraglobalised London, where spaces for reaction and diversity also fit in. Indeed, the city serves as the headquarters for some of the most conservative urban and architectural movements in Europe (like the Neotraditional Town Planning, supported by the Prince of Wales). Its undeniable capacity for attracting the attention of society and the media can be seen in the most valuable urban heritage areas. The Docklands, Paternoster Square, and undertakings like those of Richmond Riverside exemplify the muscle power that this phenomenon is capable of exhibiting. It is the "city of nostalgia" (fig. 10).

"City of business," "city of flow," "city of culture" and "city of nostalgia" are the four sections into which this catalogue is subdivided, corresponding to the exhibition "London. Cities of Europe, 21st Century." As in Italo Calvino's Invisible Cities it deals with four cities that converge into one: London, a contemporary condition.

Londres, escenas de arquitectura

London, architectural scenes

Ignacio Capilla Roncero

"We know something has gone wrong"

HRH The Prince of Wales

□ Pocas ciudades del mundo tienen la capacidad de Londres para evocar-nos imágenes estereotipadas por la literatura y por el cine. No se trata sólo de sus más recurrentes tópicos, sino también de las imágenes de la ciudad que caracterizan las narraciones y el Parlamento, la Torre o el puente de Londres nos son tan comunes como los nombres de sus distritos y calles: Harley Street, Chelsea, Regent Street, Oxford Street, Picadilly Circus, Trafalgar Square, Marble Arch... resuenan en nuestros recuerdos construyendo una ciudad leída a través de Dickens, Conan Doyle o Stevenson y, por qué no, la ciudad dibujada por los estudios Disney en *Mary Poppins* o en *Peter Pan*. Efectivamente, en Londres busca el extranjero ecos de la ciudad que surgió tras la Revolución Industrial, de la capital victoriana o, en último caso, de la ciudad desgarrada que soportó heroica los bombardeos nazis de la Segunda Guerra Mundial.

Junto a esta "ciudad", incesantemente explotada por las agencias de viajes como reclamo turístico, se superpone otra que parece no tener nada que ver con la anterior, se trata de la "ciudad" que, junto probablemente con Berlín, abanderada la mayoría de los movimientos urbanos más vitalistas de nuestra cultura, de la ciudad que propone a la juventud del resto del mundo modas, hábitos, comedias musicales, canciones... que son inmediatamente copiados sin apenas someterlos a un mínimo proceso de asimilación ni de traducción. Hasta cierto punto, esta capacidad de presentársenos a la vez y sin rubor como guardiana de la tradición y como vanguardia de la provocación se encuentra también en la arquitectura que se construye en la ciudad.

A partir de los años ochenta la ciudad vive un despertar del pensamiento arquitectónico más conservacionista. Apoyado políticamente por el príncipe Carlos y teórica y prácticamente por los escritos y por la actividad de arquitectos como los hermanos Leon y Rob Krier, Keneth Powell, Demetri Porphyrios o Quinlan Terry, este pensamiento estriba en restablecer un equi-

□ *Few cities in the world have London's capacity to evoke in us stereotyped images from literature and film. This is true not only of its most recurrent topics –the Parliament, the Tower of London and Tower Bridge are as common as the names of its districts and streets: Harley Street, Chelsea, Regent Street, Oxford Street, Piccadilly Circus, Trafalgar Square, Marble Arch– but also the images of the city characterised by narratives that resound in our memories and construct a city read by way of Dickens, Conan Doyle, Stevenson and, why not, a city illustrated by the Disney studios in Mary Poppins or Peter Pan. Indeed, foreigners in London search for echoes of the city that emerged after the Industrial Revolution, the Victorian capital, or at most the gutted city that heroically withstood the Nazi bombings of the Second World War.*

Superimposed onto this "city," incessantly exploited as a tourist lure by travel agencies, is another that appears to have nothing in common with the former. Possibly with Berlin, this city is at the forefront of the majority of the most vital urban movements of our culture. It is the city that propounds fashion, habits, musical comedies, and songs to the youth of the rest of the world, which are copied immediately and almost without undergoing even a minimum process of assimilation or translation. To a certain point, it is this same capacity for simultaneously and shamelessly presenting itself as a guardian of tradition as well as the vanguard of provocation that can be found in the city's architecture.

At the beginning of the 1980's, the city experienced a revival of conservationist architectural thought, supported politically by Prince Charles and theoretically and in practice by the writing and architectural activity of the Krier brothers, Leon and Rob, Kenneth Powell, Demetri Porphyrios, and Quinlan Terry. Their ideas stemmed from the desire for the reestablishment of a "natural" equilibrium of humanity envisioned by

librio "natural" del hombre con su medio de la mano del desarrollo de los planteamientos de sostenibilidad y exacerbando una crítica sobre la ciudad y la arquitectura que provocan el superpoblamiento, la agresión al medio ambiente, la esquilación de los recursos naturales, la utilización de materiales contaminantes –en sí o en su producción–. Detrás de estos planteamientos, o de su mano, se recuerdan como ejemplos del equilibrio perdido los de la ciudad clásica y, prácticamente, sus modos de producción. La ciudad ordenada desde la calle, desde la plaza, desde la manzana... frente a la ciudad que ofrece racimos de rascacielos aglutinados en paquetes dentro de sus suburbios modificando decisivamente su perfil. Desde la defensa del compromiso del hombre con su medio es preferible establecer el discurso sobre el medio ambiente deteriorado urgiendo a su restauración –concepto altamente loable y positivo– que la crítica directa a la ciudad y arquitectura contemporáneas y, más concretamente, sobre la arquitectura High Tech que, precisamente arquitectos británicos, han llevado hasta sus más altas cotas.

Este clima ampara la intervención en la ciudad bajo estas premisas, y ahí se encuentran como paradigmas la intervención en Covent Garden, las propuestas sobre Paternoster Square, el desarrollo urbanístico de los Docklands, o el proyecto de Quinlan Terry para Richmond Riverside, todos ellos planteados en la década de los ochenta.

means of the development of sustainability concepts and exacerbating criticism of the city and architecture that provoked overpopulation, environmental aggressiveness, the squandering of natural resources, the utilisation of contaminating materials -either in themselves or in the process of production-. Behind this approach, or along with it, they tended to recall the lost equilibrium of the Classical city as an example and, in practice, its methods of production. They supported the city organised around the street, the urban square, the city block... as opposed to the city that offered clusters of skyscrapers agglutinated within suburbs into packets and decisively modifying its profile. In defence of humanity's compromise to the environment, they preferred to establish a discourse on the deteriorated environment and to call for its restoration –a highly laudable and positive concept- rather than direct criticism towards the city and contemporary architecture or, more specifically, towards the High-Tech architecture that has ironically been so assiduously practised by British architects.

This climate justified intervention in the city under these premises, and paradigms can be found such as the project in Covent Garden, the proposals for Paternoster Square, the urban development of the Docklands, and the Quinlan Terry project for Richmond Riverside, all of which were planned during the 1980s.



PATERNOSTER SQUARE.
PROPUESTA DE WHITFIELD PARTNERS.



RICHMOND RIVERSIDE. QUINLAN TERRY.

Estos proyectos apuestan por la conservación o la recreación de la imagen "histórica" de sus fachadas y volúmenes si bien introduciendo programas que transforman íntegramente sus espacios interiores provocando una disociación entre la apariencia externa de los edificios y su distribución interior. Sirva de ejemplo la intervención mencionada de Quinlan Terry para Richmond Riverside donde el diseño urbano y el de las fachadas de los edificios nos retrotraen al eclecticismo de tradición neopalladiana tan arraigado en el país. Sus interiores, por el contrario, muestran espacios diáfanos que dan respuesta al uso al que se destinan, fundamentalmente oficinas. De manera idéntica podríamos expresarnos sobre el trazado de Paternoster Square en los proyectos que presentaron los equipos de John Simpson o de Whitfield, ambos de clara vocación historicista, o en la transformación de edificios industriales que en los Docklands se destinan a oficinas manteniendo intactas su volumetría y sus fachadas, manifestaciones todos ellos del conservacionismo que antes hemos comentado.

Pero si los planteamientos conservacionistas pretenden expresar fundamentalmente un compromiso y exponer una propuesta ética sobre la ciudad, surge la duda sobre cómo conciliar la reducción de la arquitectura a cuestiones meramente estilísticas, excitando la forma más banal de la memoria al rescatar episodios memorables del pasado, conciliados con poca coherencia con necesidades y usos actuales.

Este discurso se presenta como una reacción crítica a la ciudad y arquitectura contemporáneas que en este período y en el caso de Londres están capitalizadas por la arquitectura High-Tech. Los arquitectos más prestigiosos del mundo que representan esta tendencia (Foster, Rogers, Alsop...), tienen sus estudios en Londres y es allí donde desarrollan su actividad.

El énfasis que esta arquitectura hace entre innovación tecnológica, progreso y proyecto ha dejado de ser novedoso al haberse consolidado como una de las opciones que con mayor seriedad se han consolidado tras la diáspora de movimientos que sucedieron al clasicismo posmodernista.

No es sorprendente que la arquitectura High-Tech pueda ser entendida como una arquitectura agresiva cuando se inserta en los centros históricos de las ciudades. Su formalización y la utilización de materiales y tecnologías de última generación se convierten en manifiesto del espíritu de su tiempo, enfren-

These projects are committed to the conservation or the recreation of the "historic" image of façades and volumes while introducing programmes that completely transform their interior spaces, provoking a disassociation between the exterior appearance of the buildings and the interior distribution. The previously mentioned intervention by Quinlan Terry for Richmond Riverside serves as an example. Its urban design and building façades recall the eclecticism of the neo-Palladian tradition so deeply rooted in this country. By contrast, its interiors reveal diaphanous spaces that respond to the uses to which they are destined, fundamentally offices. The same can also be said of the design for Paternoster Square in the projects presented by the teams led by John Simpson and Whitfield, both with clearly historicist vocations, and in the transformation of industrial buildings destined as offices in the Docklands; volumes and façades are maintained intact, all of them manifesting the same conservationist interests previously commented upon.

But if the conservationist approaches seem to express fundamentally a compromise and convey an ethical proposal about the city, doubt arises about how to reconcile the reduction of architecture to a mere question of style, which provokes the most banal form of memory to rescue memorable events of the past with little coherence to needs and current uses.

This discussion is a critical reaction to the contemporary city and architecture, which are currently and in the case of London manifested in High-Tech architecture. The most prestigious architects of the world representing this tendency (Foster, Rogers, Alsop...) have their studios in London and pursue most of their activity there.

The emphasis that this architecture placed on technological innovation, progress, and design stopped being original following its consolidation as one of the most serious options after the diaspora of movements that succeeded post-modern classicism.

It is not surprising that High-Tech architecture is regarded to be aggressive when inserted into historic city centres. Its formalisation and utilisation of latest-generation materials and technology have become manifestations of the spirit of the time, confronting architecture that expresses accumulation, superimposition and evolution. It is a contrast

tándose por ello a la arquitectura que expresa la acumulación, superposición y devenir. Se trata de la oposición entre el instante, el de cada momento, y la duración, el de todos los momentos anteriores. Por lo mismo es factible entenderla como antítesis de la ciudad histórica.

Por otra parte, es la arquitectura que mejor encarna la representación del poder capitalista por los desorbitados presupuestos que supone su construcción tanto como por la imagen de imbatibilidad que ofrece y, desde este punto de vista, paradójicamente se ajusta a ser afirmación de los sectores más conservadores por definición.

Es en los centros financieros y en las grandes infraestructuras donde encuentra su mejor expresión siendo de especial importancia la actividad desarrollada por Foster and Partners que parece, junto con Richard Rogers, capitalizar los proyectos más ambiciosos. Fundamentalmente en la arquitectura de Foster se aprecia la elevada calidad a la que ha llevado a esta arquitectura llena de matices que desmenuzan la escala de los edificios y que implican una sistemización muy superior a la que se mostraba en sus primeros proyectos. El optimismo que trasluce su soberbia construcción se impone a través de imágenes que eclosionan la ciudad ofreciendo toda una nueva

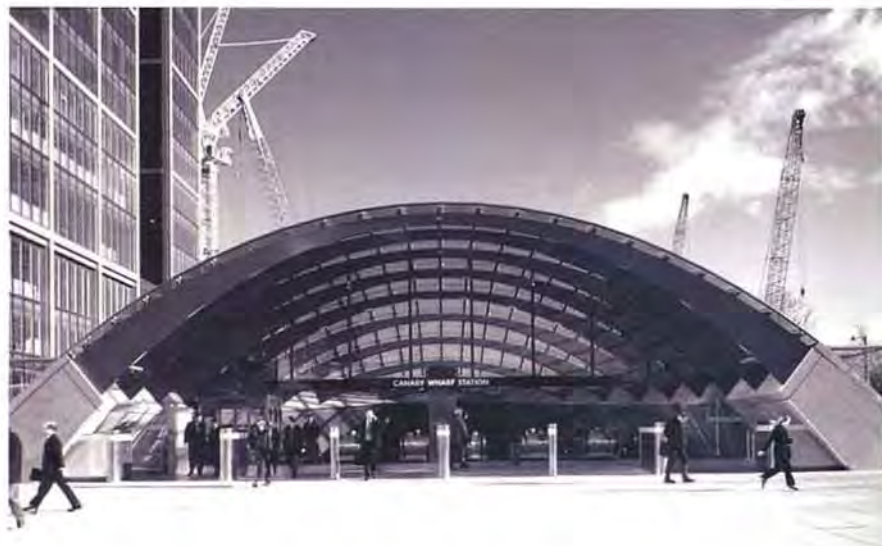
between the instant, that of each moment, and duration, that of all the previous moments. In this way, it is feasible to understand it as the antithesis of the historic city.

On the other hand, it is the architecture that best represents capitalist power because of the exorbitant budgets required for construction, as well as the image of invincibility that it offers. Paradoxically, from this point of view it neatly fits the affirmations of the most conservative sectors.

Its greatest expression is found in financial centres and large infrastructures. Of special importance is the work developed by Foster and Partners who, along with Richard Rogers, seem to have been responsible for the most ambitious projects. Foster's work in particular demonstrates a quality full of nuances that break down the scale of the buildings and imply a systemisation far superior to that which he demonstrated in his early projects. The optimism that shows through his magnificent construction is imposed by way of images that emerge in the city and offer an entirely new, exultant iconography. Good examples are the spindle image of the Swiss Re Building, the arch of Wembley Stadium which will replace the



BISHOPSGATE - HERON TOWER.
KOHN PEDERSEN FOX.



ESTACIÓN CANARY WHARF.
FOSTER & PARTNERS.

iconografía exultante: así la imagen con forma de huso del Swiss Re, el arco que en el Estadio de Wembley sustituirá la perdida visión de sus tradicionales torres al ser derruidas o, en el caso de Rogers, la elegancia del rascacielos situado en el 122 Leadenhall.

Esta arquitectura se ampara en la enunciación, no de su desarrollo tecnológico, sino de los valores de confort y habitabilidad que implican, y así sus defensores hacen especial hincapié en sus beneficios ecológicos mediante el ahorro energético, en su transparencia, continuidad espacial, en su ligereza... Esta es la definición de, por ejemplo, el último de los edificios construido por el equipo de Norman Foster en la ciudad, el London Metropolitan Authority, sede del recuperado ayuntamiento, donde, a semejanza del discurso expuesto para el proyecto del Reichstag, en Berlín, la transparencia se convierte en expresión de democracia y de igualdad.

El prestigio que esta vía de proyecto tiene en la ciudad es patente por cuanto se manifiesta en gran número de intervenciones, si bien con desigual fortuna. Es el caso de las estaciones construidas a lo largo de la recientemente inaugurada Jubilee Line Extension, línea del metropolitano fomentada por las empresas radicadas en los Docklands con objeto de aumentar la accesibilidad del sector. Encargadas a diferentes equipos coordinados por Roland Paoletti, los resultados abundan, salvo excepciones, en insistir en los aspectos más efectistas del High-Tech, resultando de mayor interés el conjunto de las intervenciones que el detalle, y, por encima de ello, la capacidad que la iniciativa privada tiene para intervenir en el diseño urbano de la ciudad y de sus infraestructuras.

Distinto es el caso del proyecto de Nicholas Grimshaw para Waterloo Station en el que la estructura que se extiende sobre los andenes se convierte en un delicado elemento que parece replegarse sobre sí mismo.

Pero por encima de estos ejemplos una circunstancia pone en evidencia el espíritu de liberalidad y modernidad de la ciudad y que tan elocuentemente nos sugiere cuál debe ser su manera de proceder, se trata de la propia existencia de esta arquitectura en el contexto de la ciudad histórica a pesar de que de ello se hayan derivado reacciones, por otra parte y desde la experiencia de otros entornos culturales y profesionales, predecibles, que aboguen por el continuismo formal de la ciudad del diecinueve y que ya hemos comentado.

image of the traditional towers demolished, and in Rogers' case the elegant skyscraper located at 122 Leadenhall.

This architecture seeks protection not in its technological development but in the statement of values of comfort and habitability that it implies. In this way, its defenders place special emphasis on the ecological benefits of its energy savings, transparency, spatial continuity, and lightness. This definition is used, for example, in the last building built by the Norman Foster team in the city –the London Metropolitan Authority, headquarters of the renovated city hall– where, like the discourse for the Reichstag project in Berlin, transparency is converted into an expression of democracy and equality.

The prestige that this project ideology has in the city is obvious given the large number of interventions, albeit with differing degrees of success. A case in point are the stations constructed along the recently inaugurated Jubilee Line Extension, a metropolitan line supported by companies based in the Docklands with the purpose of increasing access to the area. Commissioned to different teams coordinated by Roland Paoletti, the results abound, with some exceptions, insistently in the most dramatic aspects of High-Tech. The result is that the various works are more interesting as a group rather than for their individual details and, more importantly, they demonstrate the capacity of private initiative to intervene in a city's urban design and infrastructure.

The project by Nicholas Grimshaw for King's Cross is a different case; there, the structure that extends over the station platforms becomes a delicate element seeming to fold over itself.

However, over and above these examples, there is one circumstance that both highlights the liberal spirit and modernity of the city evident and eloquently suggests the way forward. It is concerned with the existence of this architecture in the context of the historical city. Though it has brought about predictable reactions from the experience of other cultural and professional environments, they defend the formal continuity of the 19th century city, which has already been commented upon here.

La arquitectura de Londres parece dominada por los proyectos realizados por un número muy reducido de estudios que apuntan además en una muy parecida dirección. Sin embargo, la celebración de concursos internacionales con adjudicaciones a arquitectos extranjeros y la búsqueda de nuevas formas de promoción y encargo parecen haber hecho permeable el que parecía un campo acotado. En efecto, la iniciativa de la National Lottery por la que un tanto por ciento de su recaudación –el Millennium Fund– es utilizado para la construcción de infraestructuras culturales ha abierto la puerta a estudios del continente y a nuevos equipos de arquitectos. Los ejemplos más significativos son los conocidos proyectos de Daniel Libeskind para el Victoria & Albert Museum (1995) o el de Herzog & de Meuron para la Tate Modern (2000). Este último caso es especialmente significativo por cuanto da entrada a uno de los estudios de mayor prestigio contemporáneo y cuya manera de hacer encuentra gran repercusión en arquitectos pertenecientes a las más jóvenes generaciones, casi todos ellos nacidos en torno a los últimos años cincuenta o primeros de los sesenta.

The architecture of London appears to be dominated by projects carried out by a very small number of studios whose objectives all seem to point in a similar direction. Nevertheless, the celebration of international competitions with awards going to foreign architects and the search for new methods of promotion and commissions seem to have permeated what previously appeared to be a limited field. Indeed, the initiative of the National Lottery –the Millennium Fund– where the use of a certain percent of its proceeds for the construction of cultural infrastructure has opened the door to studios from the continent and new teams of architects. The most significant examples are the well-known projects of Daniel Libeskind for the Victoria & Albert Museum (1995) or that of Herzog & de Meuron for the Tate Modern (2000). This last case is especially significant in that it has provided an opening for one of the studios currently enjoying the greatest current prestige and whose work has considerable repercussion on the younger generation of architects mainly born during the late 1950's and early 1960's.



ESTACIÓN DE CANNINGTOWN. MCASHLAND.



MILLENNIUM DOME.
RICHARD ROGERS PARTNERSHIP.

Uno de los casos más destacados es el Tony Fretton Architects, que con proyectos como "House for an Art Collector in Chelsea" o el concurso para el "Laban Dance Centre" (en el que también participaron Herzog & de Meuron, Enric Miralles o Peter Zumthor), ambos en Londres (1998), recuperan el protagonismo de la reflexión sobre el entorno como punto de partida en la formalización de sus proyectos, que se resuelven con una arquitectura metódica de clara volumetría.

El estudio Caruso St John, formado por los arquitectos Adam Caruso (1962) y Peter St John (1959) proyecta en 1998 en Walsall, la Walsall Art Gallery. Se trata de otro significativo ejemplo en el que se adivina una arquitectura más próxima a arquitectos como Herzog & de Meuron que a los que encarnan el High-Tech, a pesar de haber trabajado ambos en Arup Associates antes de formar su propio estudio.

El equipo Brookes Stacey Randall proyecta en 1997 en Streatley on Thames, The Boating Pavilion, rotundo ejemplo de gran simplicidad que utiliza toda una sofisticada tecnología que, lejos de manifestarse, se esfuerza en acentuar la delicadeza de su forma.

Philip Gumuchdjian, tras trabajar durante dieciocho años con Richard Rogers, funda su estudio en 1998, año en que termina la construcción de su proyecto Think Tank/Boathouse, en Skibbereen, County Cork (Irlanda), nuevo ejemplo de utilización delicada de luz, materiales y formas.

Glenn Howells o Tim Ronalds serían otros posibles nombres a añadir a los aquí expuestos y que muestran la consolidación de una nueva arquitectura, desarrollada inicialmente en la periferia, que hace de la fragilidad, de la transparencia, de la contención formal, argumentos de sus proyectos, que reflejan claras influencias de arquitectos centroeuropeos, fundamentalmente Rem Koolhaas, Herzog & de Meuron, Peter Zumthor, y que vienen a presentar una alternativa sólida a las corrientes establecidas a pesar de la dificultad de trabajar en Londres. Su obra se disemina por el país y empieza a encontrar repercusión en los canales habituales de difusión, lo que de manera contundente avala su trabajo abriéndoles la oportunidad de acceder a proyectos de otra envergadura y ya en la capital.

One of the most outstanding cases among these is Tony Fretton Architects. With projects like "House for an Art Collector in Chelsea," or the competition for the "Laban Dance Centre" (in which Herzog & de Meuron, Enric Miralles, and Peter Zumthor also competed), both in London (1998), the protagonism of reflections on the surroundings is recovered as a starting point and resolved by a meticulous architecture of great volumetric clarity.

The studio Caruso St John, formed by the architects Adam Caruso (1962) and Peter St John (1959), designed the Walsall Art Gallery in 1998 in Walsall. This work presents another significant example in which the architecture has more in common with that of Herzog & de Meuron than with High-Tech, despite the fact that both worked at Arup Associates before creating their own studio.

The team Brookes Stacey Randall designed The Boating Pavilion in 1997, in Streatley-on-Thames, a resounding example of great simplicity based on a sophisticated technology which, far from being a statement in itself, strives to accentuate the delicacy of its form.

Philip Gumuchdjian, after working for eighteen years with Richard Rogers, established his studio in 1998, the same year he completed the construction of his project Think Tank/Boathouse in Skibbereen, County Cork (Ireland), a new example of the delicate utilisation of light, material and form.

Glenn Howells and Tim Ronalds are other possible names to add to the above-mentioned designers who demonstrate the consolidation of a new architecture. Developed initially in the periphery, this uses fragility, transparency and formal containment as the underlying arguments, clearly reflecting the influences of Central European architects, fundamentally Rem Koolhaas, Herzog & de Meuron, Peter Zumthor. These architects represent a genuine alternative to the established trends, despite the difficulties of working in London. With works throughout the country, their projects are beginning to impact on the typical channels of dissemination, guaranteeing the validity of their proposals and providing them with the opportunity of gaining access to larger-scale projects and, ultimately, in the capital.

Londres. Ciudad de la Nostalgia
London. City of Nostalgia



Introducción Introduction



▲ PATERNOSTER SQUARE.
PROPUESTA DE JOHN SIMPSON.

▲ ANCHOR BREWHOUSE.
POLLARD THOMAS & EDWARDS. 1989

□ A comienzos del siglo XXI, Londres sigue volviendo la mirada atrás con cierta nostalgia, nostalgia hacia una ciudad ya extinguida pero que aún se mantiene en el recuerdo de parte de sus ciudadanos. Esta actitud se contrapone con una visión de Londres como ciudad globalizada, ciudad de su tiempo, donde no hay lugar para sentimentalismos, algo que defiende otra importante parte de la sociedad londinense. A pesar de la oposición de estos últimos, los defensores del Londres tradicional han conseguido ciertos triunfos dentro de su ciudad.

Paternoster Square es una amplia zona anexa a la catedral de St Paul que desde finales de los sesenta estuvo ocupada por un conjunto de oficinas heredadas del Movimiento Moderno. Decidida su demolición, y posterior a un concurso para rediseñarla, aparece la propuesta de John Simpson Architects a finales de los ochenta; una propuesta abiertamente clásica donde una serie de edificios, cada uno de ellos diseñado por un estudio distinto, coloniza el espacio y muestran en sus fachadas el gusto clasicista de sus diseñadores; pero que sólo ocultan un espacio de oficinas completamente convencional. La propuesta de Whitfield Partners, a principios de siglo, zanja el diseño de la zona con su definitiva construcción. Un proyecto pseudo-clasicista compuesto por varios edificios (también cada uno diseñado por un arquitecto diferente), que se apoyan en un espacio peatonal continuo y que dejan fugaces visiones de la catedral.

□ *At the beginning of the 21st century, London continues to view the past with a certain nostalgia; nostalgia of a city now extinguished but still alive in the memory of its citizens. This attitude contrasts with the vision of London as a global city of its time, where there is no place for sentimentality, something defended by another important part of London society. Despite the opposition of the latter, the defenders of traditional London have achieved certain triumphs within their city.*

Paternoster Square is a large area next to St Paul's Cathedral that since the late 1960's was occupied by a group of office buildings that were heirs of the Modern Movement. Following the decision was made for their demolition, and after a competition for their redesign, a proposal appeared by John Simpson and Partners at the end of the 80's. It was an openly classical proposal where a series of buildings, each designed by a different design studio, colonise the space and demonstrate in their façades the classical taste of their designers; but which only hide completely conventional office space. The proposal by Whitfield Partners, at the beginning of the century, set the tone for the design of the area with its definitive construction. A pseudo-classical project composed of several buildings (each also designed by a different architect), organised around a continuous pedestrian space allowing fleeting views of the cathedral.



▲ RICHMOND RIVERSIDE.
QUINLAN TERRY & PARTNERS.
1985-88.

Richmond Riverside supuso una gran victoria para los nostálgicos. Diseñado durante la década de los ochenta por Quinlan Terry, la propuesta busca la recreación del ambiente de las antiguas calles señoriales londinenses. Para ello el proyecto se divide en pequeños edificios, cada uno de ellos con un repertorio propio de formas clásicas, que conjuntamente forman una gran amalgama y que, como en el caso anterior, no hace más que esconder espacios convencionales de oficinas que en nada se corresponden con sus fachadas. La traza del conjunto se resuelve en torno a tres plazas y una terraza ajardinada hacia el Támesis, acogiendo en su interior principalmente oficinas, pero también viviendas y locales comerciales.

Los Docklands han formado parte de la estructura y de la vida de Londres desde tiempo inmemorial, pero a mediados del siglo XX su uso empezó a quedar obsoleto por lo que en la década de los ochenta comenzó su reconversión. El New Concordia Wharf y el Anchor Brewhouse son dos buenos ejemplos de reconversión de edificios dentro de los Docklands. Construidos ambos a finales del siglo XIX y rehabilitados por Pollard Thomas & Edwards durante la década de los ochenta, en la actualidad acogen oficinas, viviendas, locales comerciales, etc., todo ello en un interior previamente vaciado y con un exterior donde las actuaciones han ido dirigidas principalmente a la restauración más que a la reinención, y donde elementos tan representativos como las chimeneas o las grúas mantienen una imagen evocadora de las antiguas actividades de los mismos. Ambos proyectos han recibido premios a nivel europeo.

Richmond Riverside was a great victory for the nostalgists. Designed during the 1980s by Quinlan Terry, the proposal sought the recreation of the atmosphere of the old stately London streets. To achieve this, the project is divided into small buildings, each one with a repertory of proper classical forms, composing a large amalgam that, as in the case of the former, does nothing more than hide conventional office space that has no relation to its façades. The plan of the complex is resolved around three square and a terraced garden overlooking the Thames. The interior accommodates primarily office space, but also contains housing and commercial premises.

The Docklands has formed part of the structure and life of London since time immemorial, but during the mid-20th century, its use began to be obsolete, giving rise to its reconversion in the 1980s. The New Concordia Wharf and the Anchor Brewhouse are two good examples of building reconversion within the Docklands. Both constructed at the end of the 19th century and rehabilitated by Pollard Thomas & Edwards during the 80's, today they provide office space, housing, commercial premises, etc. These functions are within a previously vacated space and have an exterior design that has been directed principally toward restoration more than reinvention. Representative elements such as chimneys or cranes maintain an evocative image of the activities that once took place there. Both projects have received European awards.

▶ PATERNOSTER SQUARE.
WHITFIELD & PARTNERS.



Paternoster Square

Paternoster Square



▲ PATERNOSTER SQUARE. 1924.



▲ PATERNOSTER SQUARE. 1969.

▶ PROPUESTA DE JOHN SIMPSON AND PARTNERS.

□ La zona denominada como Paternoster Square, situada anexa a la catedral de St Paul, ha sido a lo largo de su historia destruida y vuelta a levantar en varias ocasiones. El fuego en varias ocasiones y un bombardeo durante la Segunda Guerra Mundial eliminaron sucesivamente toda traza precedente.

La destrucción de 1940 supuso la primera oportunidad en el siglo XX de redefinir esta zona. La propuesta de Lord Holford, desarrollada durante la década de los sesenta, representó una decidida apuesta por la arquitectura del movimiento moderno, que en tan solo veinte años pasó a ser considerada obsoleta, algo que, junto a las críticas por la falta de tacto hacia un entorno tan prominente, dieron como resultado la decisión de su demolición.

Un concurso restringido en 1987 venía a resolver el diseño de toda la zona. El proyecto seleccionado, de Arup Associates, de carácter bastante moderno en su diseño y presentado de un modo excesivamente abstracto para los ciudadanos, fue rechazado por la opinión pública.

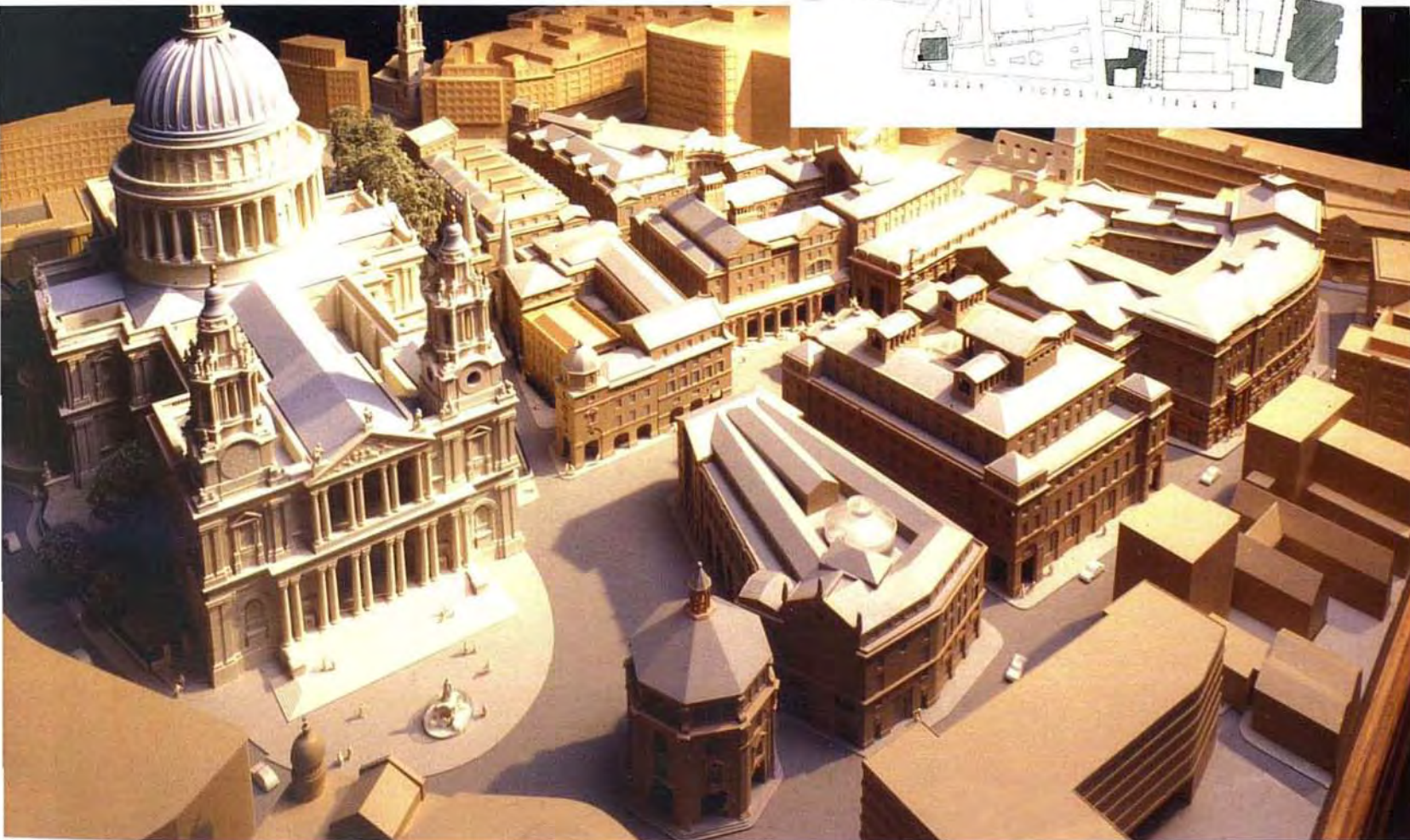
La propuesta de John Simpson Architects (fuera de concurso y expuesta después de las críticas recibidas por el proyecto de Ove Arup), con el apoyo del Príncipe de Gales, presentaba una solución que según el arquitecto era más acorde con la opinión pública, dado su carácter claramente neoclásico tanto en su trazado como en su arquitectura. Cada edificio, diseñado por un estudio distinto, muestra un claro estilo clasicista en fachada, ocultando espacios de oficinas completamente contrarios en su diseño al de su exterior.

□ *The area called Paternoster Square, located next to St Paul's Cathedral, has been during its history destroyed and rebuilt on various occasions. Fire on various occasions and a bombing during the Second World War successively eliminated all preceding traces.*

The destruction of 1940 provided the first opportunity in the 20th century to redefine this area. The proposal by Lord Holford, developed during the 1960s, represented a decisive choice for the architecture of the modern movement; only twenty years passed before it was considered obsolete, something which, together with the criticisms regarding a lack of sensitivity to its prominent surroundings, resulted in the decision to have it demolished.

A limited competition in 1987 was intended to resolve the design of the entire area. The selected project, by Arup Associates, with a quite modern design presented in an excessively abstract way to the community, was rejected by public opinion.

The proposal by John Simpson and Partners (outside the competition and exhibited after the criticism received by the Ove Arup project) with the support of the Prince of Wales presented a solution that according to the architect was more in keeping with public opinion, given its clearly neo-classical character in plan as well as its architecture. Each building, designed by a different studio, reveals a distinctly classical style in its façades, hiding office space completely at odds with the exterior design.



Ambas propuestas (la de Ove Arup y la de John Simpson Architects) fueron expuestas al público en distintas ocasiones, consiguiendo una mayor aceptación la segunda, pero el descenso de la demanda de espacio para oficinas a principios de los noventa impidió su construcción.

Both proposals (that of Ove Arup as well as John Simpson and Partners) were exhibited to the public on different occasions. The latter achieved greater acceptance. However, the decline in the demand for office space at the beginning of the 1990s prevented the construction.



El proyecto de Whitfield Partners viene a dar solución al debate entre clasicismo o modernidad que presentan las dos propuestas anteriores, con una solución intermedia reflejada en un proyecto pseudo-clasicista, con cuya construcción en los primeros años del siglo XXI culminará uno de los más importantes episodios de la arquitectura londinense.

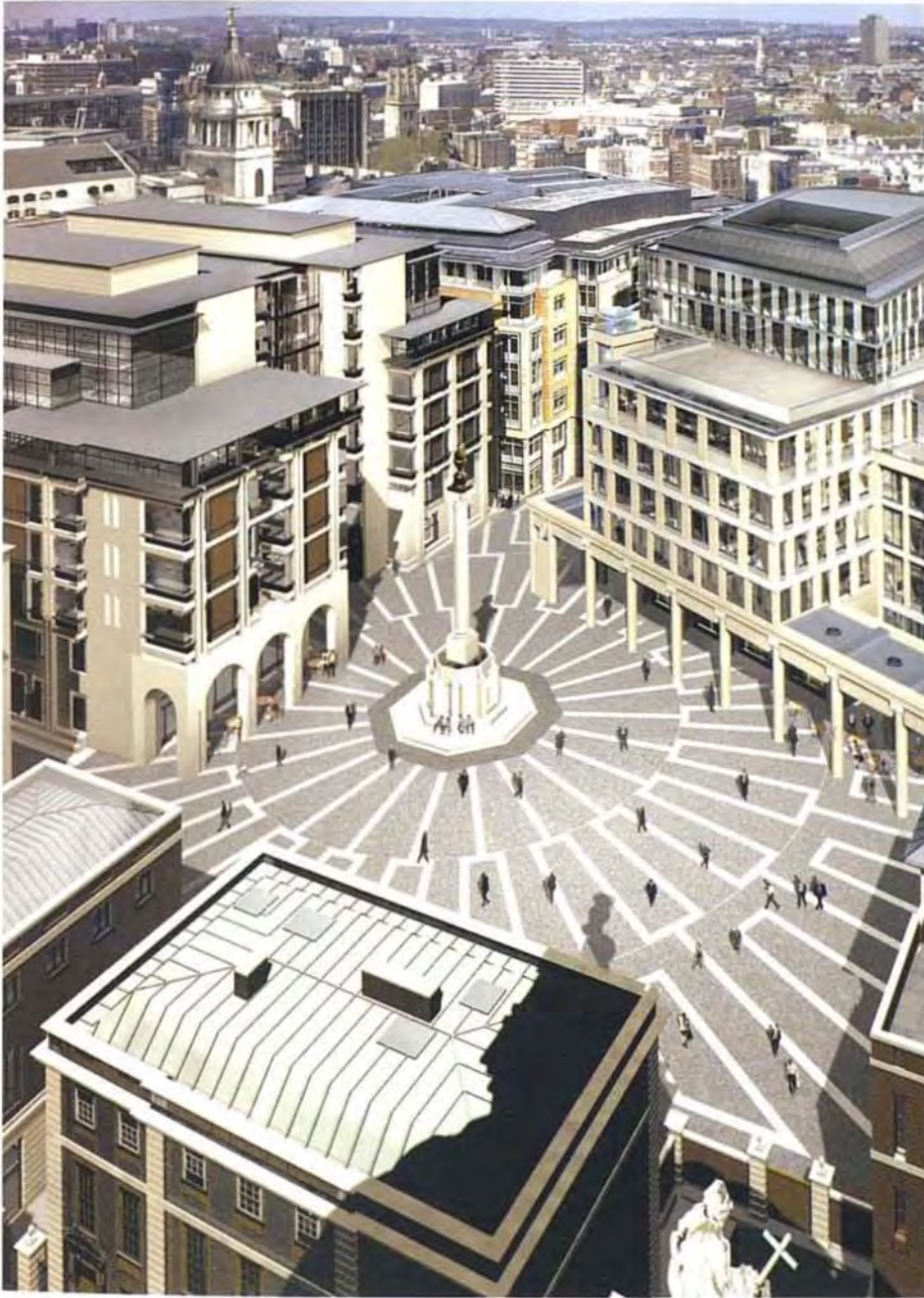
The project by Whitfield Partners begins to provide a solution to the debate between the classicism and modernity that the previous proposals presented, with an intermediary solution reflected in a pseudo-classical proposal, whose construction at the beginning of the 21st century will complete one of the most important episodes of architecture in London.

▶ PROPUESTA DE WHITFIELD PARTNERS.

El proyecto apuesta por la creación de edificios independizados (diseñados cada uno de ellos por un arquitecto), sobre un esquema basado en la peatonalización, la creación de soportales en torno a un gran espacio público y en permitir visiones fugaces de la catedral.

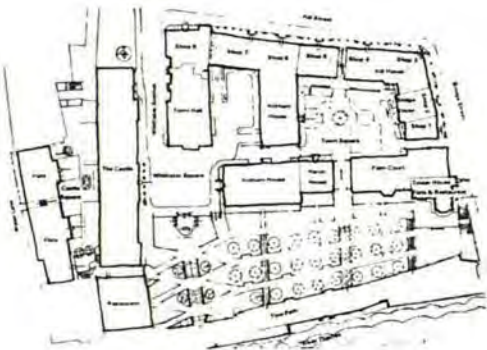
The project is based on the creation of independent buildings (each designed by a different architect), situated within a plan based on pedestrian use, the creation of arcades around a large public space, and the provision for fleeting views of the cathedral.





Richmond Riverside Richmond Riverside

Quilan Terry & Partners



□ El proyecto de Quilan Terry para Richmond Riverside, desarrollado a finales de la década de los ochenta, recoge el sentimiento nostálgico de una gran parte de la sociedad londinense, que busca con el retorno de una arquitectura historicista una identidad perdida a lo largo del siglo XX.

El conjunto, trazado en torno a tres plazas y una terraza ajardinada que desciende hasta el Támesis, intenta recrear un ambiente casi doméstico mediante un desarrollo particularizado de cada uno de los edificios del conjunto y mostrando gran atención en los detalles del diseño.

El proyecto renuncia a una propuesta unitaria, a favor de la creación de una serie de edificios individuales, desarrollado cada uno de ellos con un repertorio propio de formas clásicas que intentan darles una identidad individual, pero que en conjunto terminan formando una amalgama sin orden, donde edificios existentes, con lenguaje propio, encajan perfectamente como si fueran otras piezas del proyecto.

Pero esta búsqueda de identidad se queda en un fachadismo, que no queda reflejado en unos interiores desarrollados de un modo idéntico en la mayoría de los casos: espacios diáfanos para oficinas donde el aire acondicionado y la luz artificial no dejan lugar a referencias historicistas. A pesar de ser consciente de este falso juego, Quilan Terry ha intentado resolver el envoltorio de los edificios mediante soluciones artesanales, como el uso de elementos macizos y cerramientos de gran espesor, buscando con ello una relativa continuidad de la arquitectura tanto en su diseño como en su construcción, continuidad que en ninguno de los casos es buscada en el interior de los mismos.



□ *The project by Quilan Terry for Richmond Riverside, developed during the second half of the 1980s, captures the nostalgic sentiment of a large part of London society that sought, in the return to historicist architecture, the identity lost during the 20th century.*

The building group, laid out around three squares and a terraced garden descending to the Thames, tries to recreate an almost domestic atmosphere by particularising the design of each of the buildings and paying great attention to the details in their design.

The project rejects a single proposal in favour of the creation of a series of individual buildings, each developed with a repertoire of classical forms that try to give them an individual identity. Nonetheless, it finally creates an amalgam of buildings with no order. Buildings that exist, with their own language, integrate perfectly as if pieces of the same project.

However, this search for identity remains nothing more than a façade. In the majority of cases, it is not reflected in interiors developed using similar methods: diaphanous office spaces with air conditioning and artificial light do not allow much in the way of historical references. Albeit aware of this falseness, Quilan Terry has tried to resolve the enclosure of buildings with craft-like solutions, such as the use of massive elements and thick walls, seeking relative continuity in the design and construction, if not in the interior.



Docklands

Pollard Thomas & Edwards

□ La separación de los planes urbanísticos de Londres sobre los Docklands, junto con la entrada de capital privado a partir de la década de los ochenta, permitió la reconversión de una zona obsoleta, pero con un gran potencial por sus dimensiones y situación dentro de la ciudad.

Bermondsey es un pequeño muelle situado enfrente del Tower Bridge, un lugar privilegiado que siempre fue almacén de té, grano, especias..., y que a finales del siglo XX se ha convertido en una amplia zona rehabilitada que acoge viviendas y oficinas.

El New Concordia Wharf y el Anchor Brewhouse son dos acertados ejemplos de edificios rehabilitados dentro de los Docklands. Ambos mantienen varias características en común: situados en Bermondsey, construidos a finales del siglo XIX y rehabilitados durante la década de los ochenta por Pollard Thomas & Edwards, han recibido diversos premios a nivel europeo.

□ *The separation of the urban plans of London regarding the Docklands, together with the entrance of private capital at the beginning of the 1980's, permitted the reconversion of an obsolete area, but with great potential because of its size and location within the city.*

Bermondsey is a small pier located in front of Tower Bridge, a privileged site that had previously served as a warehouse for tea, grain and spices. At the end of the 20th century it was converted into a large rehabilitated area containing housing and office space.

The New Concordia Wharf and the Anchor Brewhouse are two examples of good decisions made in the Docklands in 1984. The project had as its objective the introduction of a large variety of new uses (swimming pools, gardens, car parks, housing, offices) with minimal alteration of its exterior image. Modifications were restricted to the creation of new openings on the façade (and those copying the old

NEW CONCORDIA WHARF.
POLLARD THOMAS AND EDWARDS. 1984.







▲
 ▲ ANCHOR BREWHOUSE.
 POLLARD THOMAS & EDWARDS, 1989.
 ▼

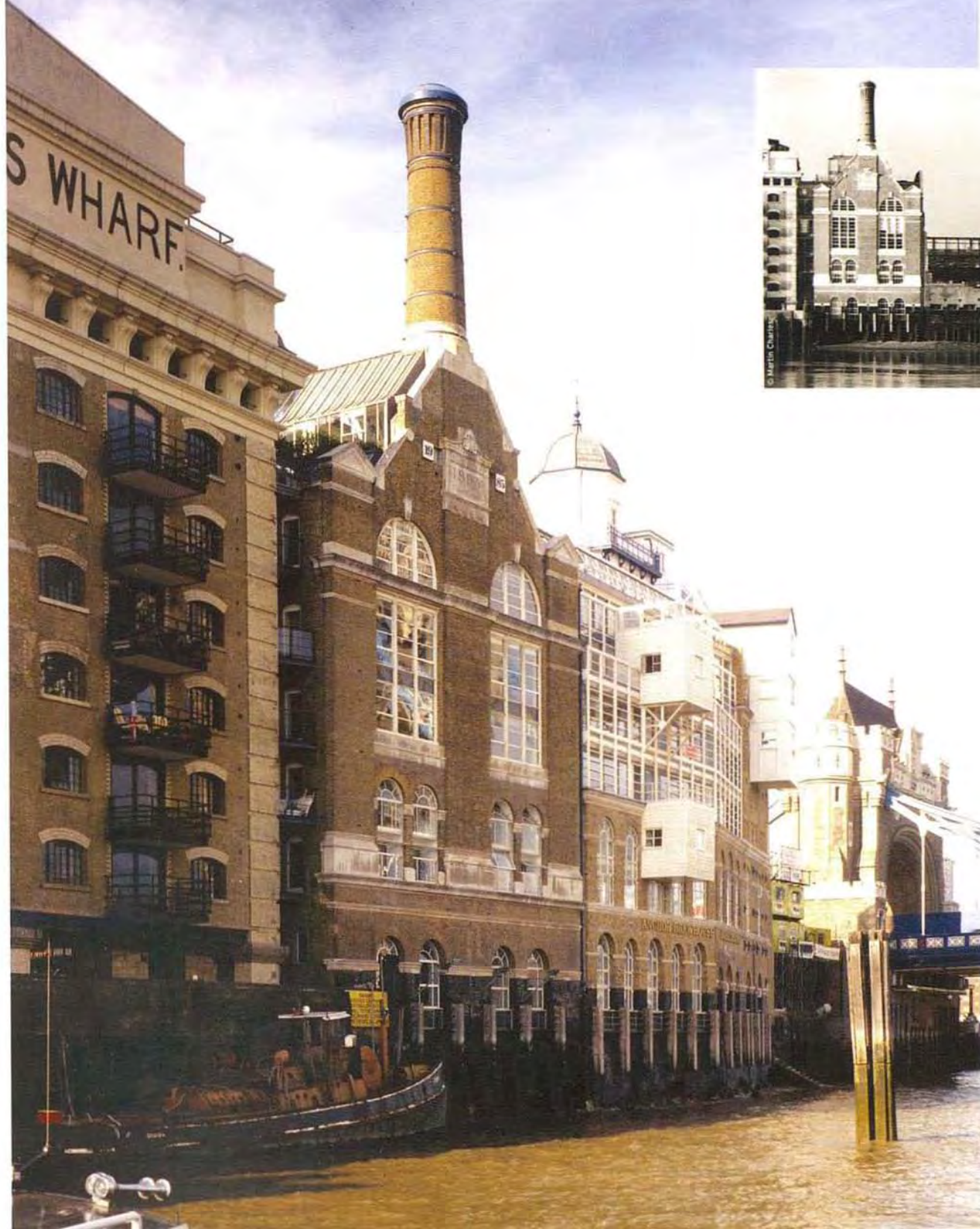
El New Concordia Wharf fue la primera gran reconversión acometida en los Docklands, en 1984. El proyecto tiene su objetivo en la introducción de una gran variedad de nuevos usos (piscina, jardín, parking, viviendas, oficinas...) sin modificar apenas su imagen exterior, restringiéndose a la apertura de nuevos huecos (copia de los antiguos), la creación de una nueva planta y la colocación de balcones en fachada.

El Anchor Brewhouse, situado justo a los pies del Tower Bridge, mantiene una imagen representativa y evocadora de su pasado, algo que se han esforzado los arquitectos en potenciar con la restauración de sus fachadas. Su interior ha sido vaciado para contener viviendas y oficinas en un proyecto que, junto con el otro, ha sido tachado de excesivamente conservacionista por la crítica.

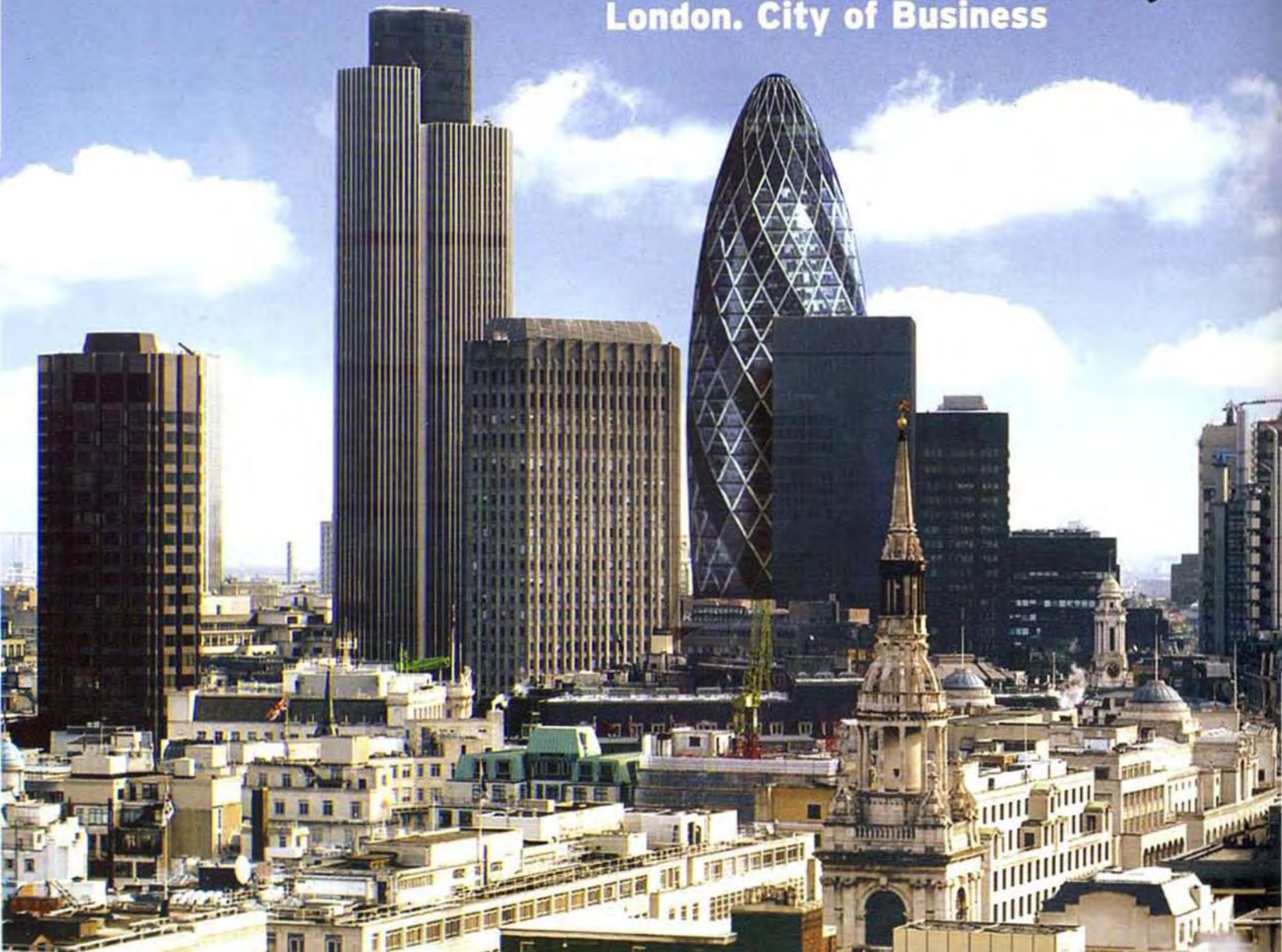
ones), the creation of a new level and the addition of balconies to the façade.

The Anchor Brewhouse, located next to the base of Tower Bridge, maintains a representative and evocative image of the past, something that the architects sought to promote in the restoration of its façades. Its interior was emptied in order to make space for housing and offices. Both projects have been described as excessively conservative by critics.





Londres. Ciudad de los Negocios
London. City of Business



Introducción Introduction

□ Considerada una de las tres capitales financieras del mundo, junto a Nueva York y Tokio, Londres pasa por ser una de las ciudades más cosmopolitas y un auténtico laboratorio en términos urbanos, sociales, económicos y culturales. En medio del gobierno del Nuevo Laborismo, crisis de la Tercera Vía, la forma de concebir la ciudad se ha visto influenciada por esta ideología política en dos ideas clave.

Primero, el restablecimiento de un sistema de gobierno metropolitano para el "Gran Londres" (Greater London), después de aproximadamente catorce años de fragmentación institucional tras la abolición del anterior sistema de gobierno metropolitano por Margaret Thatcher, quien delegó la gestión de la ciudad a gobiernos locales con escasos recursos y poder frente a los intereses de grupos económicos organizados en corporaciones de desarrollo urbano con amplias atribuciones. Esto ha significado devolver el gobierno de la ciudad a un órgano autónomo, elegido democráticamente y fuertemente basado en la persona del alcalde, *the Mayor of London*, quien ha jugado un rol protagónico por su permanente polémica y frecuentes choques con la autoridad central. Desde 2000 Londres cuenta con una autoridad metropolitana que unifica el desarrollo de la ciudad, a través de la elaboración de una serie de planes estratégicos de desarrollo urbano (desarrollo espacial, económico, cultural, medio ambiente, transporte, vivienda, etc.) que son sometidos a una serie de consultas públicas antes de ser sancionados y aprobados legalmente.

□ *Considered one of the three financial capitals of the world, along with New York and Tokyo, London has become one of the most cosmopolitan cities and a genuine laboratory in urban, social, economic, and cultural terms. In the middle of New Labour government, crucible of the "Third Way," the method for conceiving the city has been influenced by this political ideology in two key ideas.*

First, the reestablishment of a metropolitan system of government for Greater London after approximately 14 years of institutional fragmentation caused by Margaret Thatcher's abolition of the previous system of metropolitan government. Her government delegated city management to local governments with few resources and little power in the face of economic interest groups organised into corporations for urban development with wide-reaching powers. This has meant returning the city government to an autonomous organ, democratically elected and strongly based on the power of the Mayor of London, who has played the role of protagonist for his permanent polemics and frequent clashes with the central authorities. Since 2000, London has depended upon a metropolitan authority that unifies city development, based on the elaboration of a series of strategic urban plans (spatial, economic, cultural, environmental, transport, housing, etc.) that are subjected to a series of public consultations before being sanctioned and legally approved.

Un segundo elemento que caracteriza la política urbana de Londres, presente tanto en el discurso del gobierno central como en el del gobierno metropolitano, es la impronta de la globalización y la ciudad como "producto". La teoría de la ciudad global (Friedmann 1986; Sassen 1990) ha calado profundamente en cómo los políticos, planificadores urbanos, arquitectos y promotores inmobiliarios observan la ciudad. En el contexto pos-fordista del flujo des-territorializado de capital financiero, la ciudad global se posiciona como centro de producción de servicios altamente especializados ligados a esta actividad económica. Para atraer aquellos flujos de capital, así como a las casas matrices de las principales compañías financieras multinacionales, la ciudad debe tener ventajas competitivas que ofrecer, básicamente "clusters" o aglomeraciones de servicios altamente especializados como distritos financieros y parques industriales que han visto en la arquitectura High-Tech su aliado perfecto. Asimismo, como ciudad global debe poseer y promocionar grandes proyectos que la ilusionen y movilicen recursos propios y externos, atracciones acordes a una "élite global" de profesionales de alto nivel, con una intensa vida cultural, espectáculos artísticos y deportivos de primer nivel, conjuntos residenciales de lujo y acaparamiento en la vanguardia del diseño, creación artística y comunicaciones. Por ello el auge de la arquitectura y la invitación a arquitectos de primera línea mundial a construir.

De este modo, la competitividad urbana se impone como el paradigma predominante en la ciudad del nuevo milenio que aspira a capturar una tajada de la esquiwa riqueza de la economía global a través del agresivo marketing de la ciudad global.

The second element that characterises urban politics in London, which is present in central government speeches as well as those of the metropolitan government, is the imprint of globalisation and the idea of the city as a "product." The theory of the global city (Friedmann 1986; Sassen 1990) has profoundly affected the way in which politicians, urban planners, architects and real estate developers observe the city. In the Post-Fordist context of unterritorialised flow of financial capital, the global city is positioned to be the production centre for highly specialised services linked to this economic activity. To attract the flows of capital, such as the headquarters for the principal multinational finance companies, the city must have competitive advantages to offer; "clusters" or agglomerations of highly specialised services like financial districts and industrial parks have found in High-Tech architecture a perfect ally. Also, as a global city it must possess and promote large projects that provide enthusiasm and mobilise both its own and foreign resources, attractions in keeping with a "global elite" of high level professionals, with an intense cultural life, arts events and top-level sports, luxury residential complexes, and the stockpiling of design vanguard, artistic creation, and communications. All of this explains the boom in architecture and the invitations to build extended to world-class architects.

Thus, urban competition is imposed as a predominant paradigm in the new millennium city that aspires to capture a slice of the global economy's elusive richness by way of the aggressive marketing of the global city.





Parques industriales Industrial Parks

□ Los parques industriales ofrecen a las empresas suelos a precios muy alejados de las cifras astronómicas de los distritos financieros, así como la oportunidad de compartir infraestructuras para mejorar la producción y minimizar costos. Todo ello concebido bajo una nueva filosofía del entorno de trabajo que, además de mejorarlo e incluir actividades lúdicas o eliminar barreras entre gestión y producción, convierte su imagen en la tarjeta de presentación de las industrias de alta tecnología allí establecidas, teniendo, por tanto, un claro referente en las *edge cities* norteamericanas.

□ *Industrial parks offer companies land at prices very remote from the astronomical values of the financial districts, as well as the opportunity to share infrastructures to improve production and minimise costs. All of this is conceived under the new philosophy of the work environment that, in addition to improving and including leisure activities or eliminating barriers between management and production, turns its image into the presentation card for the high technology industries located there, thereby clearly inspired by the American edge cities.*

Stockley Park Stockley Park

Arup Associates



□ Stockley Park fue el primer parque industrial y tecnológico de Gran Bretaña. Situado estratégicamente al oeste de Londres, en el municipio de Hillingdon, se encuentra próximo al Aeropuerto de Heathrow, las autopistas M4, M25 y M40, las principales conexiones ferroviarias hacia el oeste del país y dos líneas de metro.

□ *Stockley Park was the first industrial and technological park in the United Kingdom. It is located strategically to the west of London in the borough of Hillingdon. It is next to Heathrow Airport, the motorways M4, M25 and M40, the principal railway connections to the country's west, and two underground lines.*

Se trató de una gran operación urbanística a mediados de los ochenta, la cual recuperó trescientos cincuenta acres de una antigua grava, utilizada posteriormente como vertedero y que supuso una estrecha colaboración entre el sector público y privado: Stanhope Properties, conocido promotor londinense, recibiría por parte del ayuntamiento de Hillingdon todos los permisos urbanísticos para desarrollar la operación comercial a cambio de proporcionar a éste una gran extensión de espacio público acondicionado. Es por ello que, además de los noventa acres dedicados específicamente a

It was a large urbanistic operation during the mid-1980's, which recovered three hundred acres of an old gravel mine, later used as a dump. It required close collaboration between the public and private sector: Stanhope Properties, a well-known London developer, received from the town of Hillingdon all planning permits to develop the commercial operation in return for providing the town with a large area of equipped public space. It is for this reason that in addition to the ninety acres specifically dedicated to industry, a large public space was created with various



industrias, se creó un gran parque público con varios lagos, pistas deportivas y un campo de golf de dieciocho hoyos.

El plan de ordenación, llevado a cabo por Arup Associates, interpuso este cinturón verde entre la zona industrial situada al sur y las viviendas preexistentes al norte, estableciendo así una separación adecuada. Los terrenos de vertido fueron transferidos hasta el cinturón verde desde la zona industrial, la cual se mejoró con un relleno estructural que evitaba complicadas cimentaciones y las cámaras ventiladas que exigen los terrenos contaminados.

El parque industrial se compone de siete zonas, reservadas a edificios de dos y tres plantas, y una octava zona central dedicada a tiendas y actividades deportivas, así como cuatro mil quinientas plazas de aparcamiento repartidas a lo largo del perímetro de las construcciones. El diseño de los edificios debía acomodarse a una serie de parámetros estéticos para obtener una imagen global mínimamente uniforme vinculada a una arquitectura de calidad. No es de extrañar por ello que se recurriera a arquitectos de prestigio.

lakes, sports fields, and an eighteen-hole golf course.

The land distribution plan, designed by Arup Associates, placed a greenbelt between the industrial zone located to the south and the pre-existing housing to the north, thereby establishing adequate separation between the two. The dumping lands were moved to the greenbelt from the industrial zone. They were improved with a structural fill that avoided the construction of complicated foundations as well as ventilated chambers required by contaminated land.

The industrial park is made up of seven zones, which are reserved for buildings of two and three stories, and an eighth zone dedicated to shops and sports activities. Four thousand five hundred parking spaces are distributed along the perimeter of the buildings. The design of the buildings must accommodate a series of aesthetic parameters to meet a minimally uniform global image related to quality architecture. It is not strange, therefore, that prestigious architects have been commissioned for their design.



Edificio B3
Building B3

Foster & Partners, 1987-1989

□ El edificio se compone de tres bloques desfasados entre sí para favorecer las vistas hacia el lago y separados por dos atrios longitudinales, los cuales albergan las escaleras e introducen luz al estar cubiertos por unas grandes claraboyas. Cada pieza está formada por una sucesión de perfiles en Y de acero que soportan la cubierta y vuelan sobre la fachada para formar viseras. Los forjados interiores se apoyan en una sencilla estructura de hormigón.

Los servicios e instalaciones se concentran en la fachada sur para bloquear el paso de calor, mientras que las fachadas este y oeste están compuestas por un doble acristalamiento que regula la luz solar mediante una trama impresa de puntos, totalmente densa a la altura de los forjados y que varía hasta desaparecer a la altura de la vista.

En la fachada norte el cerramiento se retrasa en el bloque central para formar la marquesina que cubre la entrada principal.

□ *The building is made up of three recessed blocks to take advantage of the views towards the lake. They are separated by two longitudinal atriums, each of which house the stairs and introduce light since they are covered by large skylights. Each section is formed by a succession of steel Y-profiles that support the roof and project over the façade to create visors. The interior slabs are supported by a simple concrete structure.*

The services and facilities are concentrated on the south façade to block the heat infiltration, while the east and west façades are made up of a double layer of glass that regulates sunlight by way of a layer printed with dots, totally dense at the level of the floor slab, and gradually becoming less dense until they disappear at the viewing height.

On the north façade the envelope is set back in the central block to form the canopy over the main entrance.





Edificio W3
Building W3

Eric Parry, 1987

□ El edificio, que difiere de la imagen high-tech de sus vecinos, busca relacionarse con el entorno, aun cuando éste sea totalmente artificial e instantáneo.

Diseñado bajo el estricto requisito por parte de Stanhope de proporcionar espacios flexibles de cara a su alquiler, se compone de dos bloques dispuestos en ángulo, paralelo uno a la vía adyacente y el otro a los aparcamientos, entre los cuales se crea un atrio central que actúa como referencia orientativa y acceso común para una potencial variedad de usuarios.

El atrio pretende establecer vínculos con el lago situado delante mediante metáforas del agua, lo cual se materializa en el exterior en una penetración del camino perimetral del lago hasta el atrio y en el interior por un mar de losas de pizarra verde cuyas estriaciones apuntan hacia el lago.

La proporción de la ventana corrida en relación con la planta baja es clara referencia a la Villa Savoye: sólo así se explica el descuelgue del paño de vidrio moldeado hasta una determinada altura de la planta baja, lo cual induce a pensar que la altura de la planta superior es mayor cuando en realidad ambas plantas tienen idéntica sección.

□ *The building, which defers to the high-tech image of its neighbours, seeks to relate to its surroundings, even though these are totally artificial and instantaneous.*

Designed under the strict Stanhope requirements, that require it to provide flexible spaces with a view to rental, it is composed of two masses placed at an angle, one parallel to the adjacent road and the other to the car parks. Between the two, a central atrium serves as an orientation reference and common access for a variety of potential users.

The atrium seeks to establish links with the lake that is in front by the use of water metaphors. These metaphors materialise on the exterior by penetrating a perimeter walkway that goes around the lake to the atrium and on the interior by a river of green slate pavers whose striations are directed toward the lake. The proportion of the continuous window in relation to the ground floor is a clear reference to the Villa Savoye; it explains the hanging panel of glass block up to a specific height on the ground floor, which makes one think that the height of the upper level is greater when in reality the two floors have the same section.





□ Al contrario que la anterior generación de rascacielos cuyo aspecto monolítico era mudo con el entorno, esta nueva generación de edificios responde, no sólo al contexto urbano en el cual se inserta, sino también a requisitos de tipo medioambiental y a una serie de cuestiones que hoy se le exige al espacio dedicado a oficinas, todo ello sin perder la innovación tecnológica que se les supone.

Manifiestan un marcado interés por articularse en el entorno, limitando el impacto del edificio y habilitando una transición suave y permeable para peatones; ofrecen además una serie de servicios de carácter público que satisface las necesidades de la comunidad que allí trabaja, como cafeterías, restaurantes y comercios que se localizan a nivel de la calle o bien en la coronación de la torre para aprovechar las vistas.

La responsabilidad medioambiental obliga, sin reducir el confort, a utilizar fuentes de energía renovable cuando sea posible, tanto en la construcción como en el funcionamiento del rascacielos, y a minimizar el consumo energético. Ello no suele depender de sofisticados equipamientos sino que se confía al diseño pasivo, controlando la pérdida y ganancia de calor a través de la orientación, forma y masa térmica del edificio y mediante nuevos materiales extraídos de otras industrias como la aeronáutica o la automovilística.

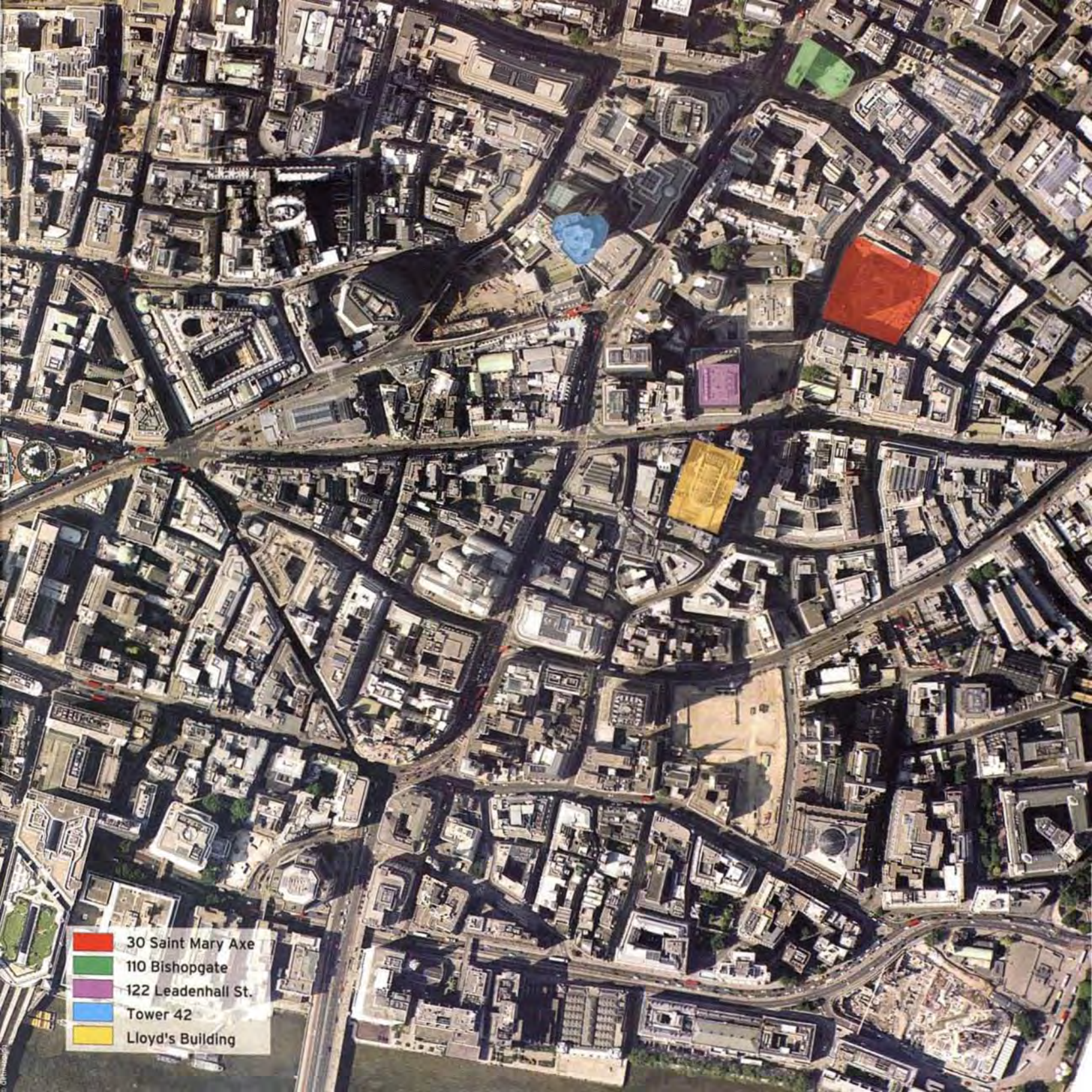
Acorde con la demanda actual de las empresas, estos edificios han de proporcionar espacios altamente flexibles, susceptibles de ser subdivididos en oficinas celulares o permanecer diáfanos y capaces de acoger distintos usos.

□ *As opposed to the previous generation of skyscrapers whose monolithic aspect was mute to their surroundings, this new generation of buildings responds not only to the urban context into which they are inserted, but also to environmental requirements, and a series of questions that are demanded of spaces dedicated to offices today. All of this occurs without losing the technological innovation implied by this building type.*

They manifest a marked interest for articulating their surroundings, limiting the impact of the building and permitting a smooth transition that is easy for pedestrians to cross. They also offer a series of services of a public character that satisfy the needs of the community that works there such as cafés, restaurants and businesses, located at street level or even at the tower's peak to take advantage of the views.

The environmental responsibility requires the use of renewable energy sources whenever possible, without reducing comfort, in the construction as well as the daily function of the skyscraper, plus the minimisation of energy consumption. This does not tend to depend on sophisticated equipment, but rather is entrusted to passive design, controlling heat loss and gain by way of orientation, building form and thermal mass, and by way of new materials extracted from other industries like aeronautics or automobiles.

In accord with the current demands by the companies, these buildings must provide highly flexible space, able to be subdivided into office cells, or remain diaphanous and capable of adapting to distinct uses.



- 30 Saint Mary Axe
- 110 Bishopgate
- 122 Leadenhall St.
- Tower 42
- Lloyd's Building

Finalmente, no hay que olvidar que pretenden ser la imagen impecable que representa el sector financiero y por tanto, la radicalidad, ya sea técnica, espacial o arquitectónica, ha de estar presente. Los tres rascacielos que siguen están situados en la City londinense, corazón económico y financiero de la ciudad, donde existe la más alta concentración de riqueza de Europa y que está caracterizado por la concentración de rascacielos en torno al núcleo primario, la Torre 42 (The International Finance Centre).

Finally, one cannot forget that they must provide an impeccable image that represents the financial sector, and therefore a radical quality, be it technical, spatial or architectural, must be present. The three skyscrapers that follow are located in the City, the heart of the economic and financial district of London, where the highest concentration of Europe's wealth exists, it is characterised by a concentration of skyscrapers around the primary nucleus, Tower 42 (The International Finance Centre).

30 St Mary Axe 30 St Mary Axe

Foster & Partners, 2001-2003

Swiss Reinsurance Company Headquarters

□ El edificio no ocupa la totalidad del solar sino que tiene una planta circular relativamente pequeña que se ensancha conforme la torre se eleva y luego vuelve a estrecharse hasta la coronación. Esta forma se debe a lo reducido del solar a la vez que muestra un edificio menos corpulento que uno rectangular de similar área.

□ *The building does not occupy the entire site but rather has a relatively small circular floor plan that enlarges as the tower rises and then gets narrower again toward the crown. The shape is the result of reduced proportions of the site while it presents a less corpulent building than a rectangular one of similar area.*

El nivel inferior, de acceso público y con una serie de comercios en doble altura, se inserta dentro de una nueva plaza en la cual unos muretes pétreos definen los límites históricos del solar y sirven como mobiliario.

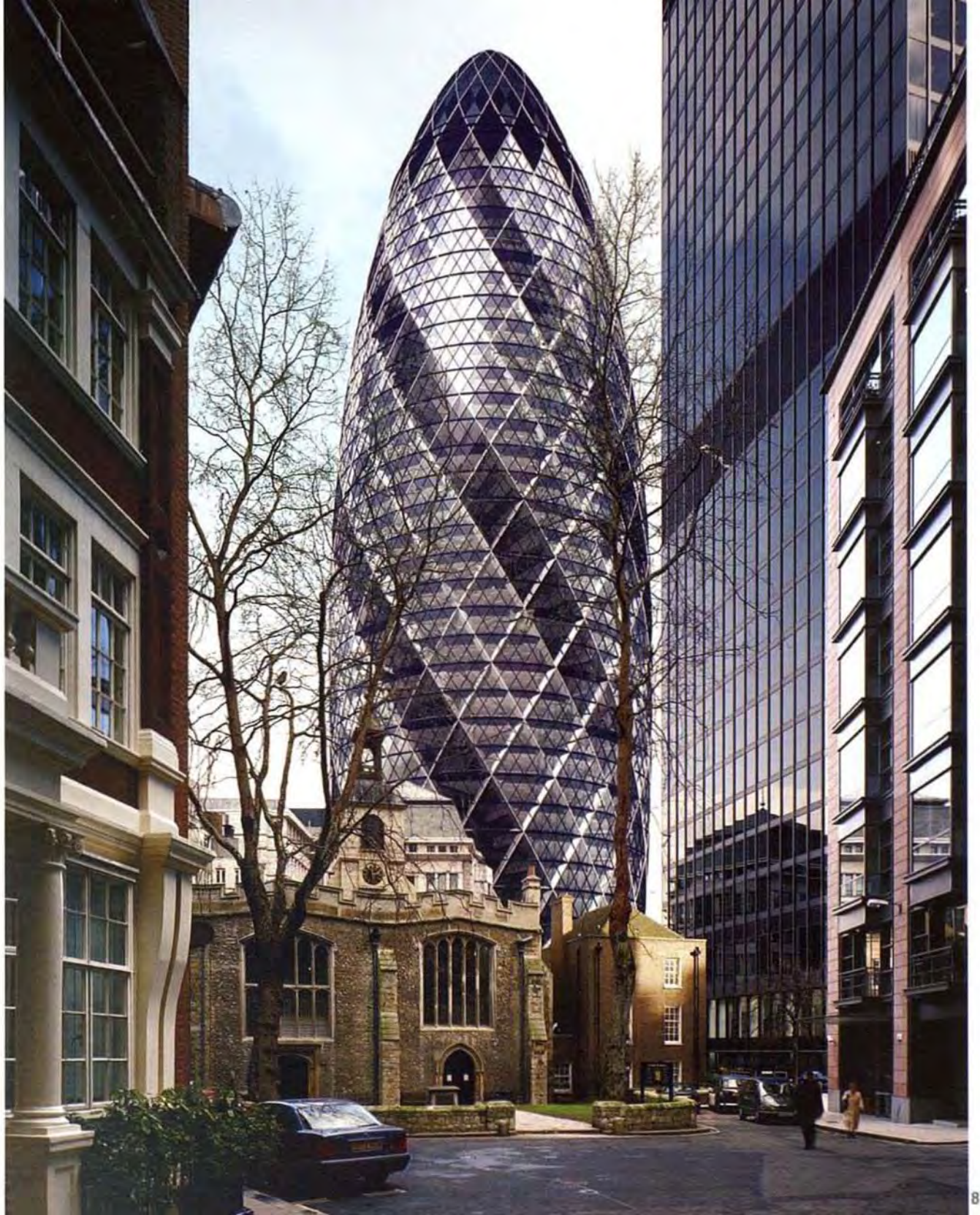
The lower level, publicly accessible and with a series of businesses with double height space, is inserted into a new square in which low stone walls define the former boundaries of the site and serve as seating.

En la parte superior, bajo la cúpula de cristal, se localizan un restaurante y diversos salones para actos. La entreplanta del restaurante, dedicada a recepciones o eventos, ofrece vistas panorámicas sobre Londres de trescientos sesenta grados.

On the upper level, under the glass dome, a restaurant and several function rooms for meetings are located. The mezzanine of the restaurant, dedicated to receptions and functions, provides three hundred sixty-degree panoramic views over London.

La estructura de 180 metros se compone de un núcleo central y una malla diagonal perimetral de acero que absorbe las cargas horizontales

The 180-metre structure is composed of a central core and a diagonal perimeter steel net



por lo que el núcleo, al contrario que la mayoría de rascacielos, resiste únicamente esfuerzos verticales.

La forma aerodinámica favorece que el viento fluya por su superficie, lo cual minimiza las cargas de viento y optimiza la estructura además de generar diferencias de presión superficiales que son usadas para favorecer la ventilación natural en el edificio, de modo que durante el 40% del año este sistema sustituye al aire acondicionado, reduciendo el consumo de energía y las emisiones de CO₂.

El aire circula a través de unos patios que recorren el edificio en espiral por la fachada e introducen luz natural al interior del edificio, reduciendo la dependencia de la iluminación artificial. Estos patios, en torno a los cuales se sitúan las dependencias de uso común, se cierran cada seis plantas mediante jardines que mejoran la calidad del aire.

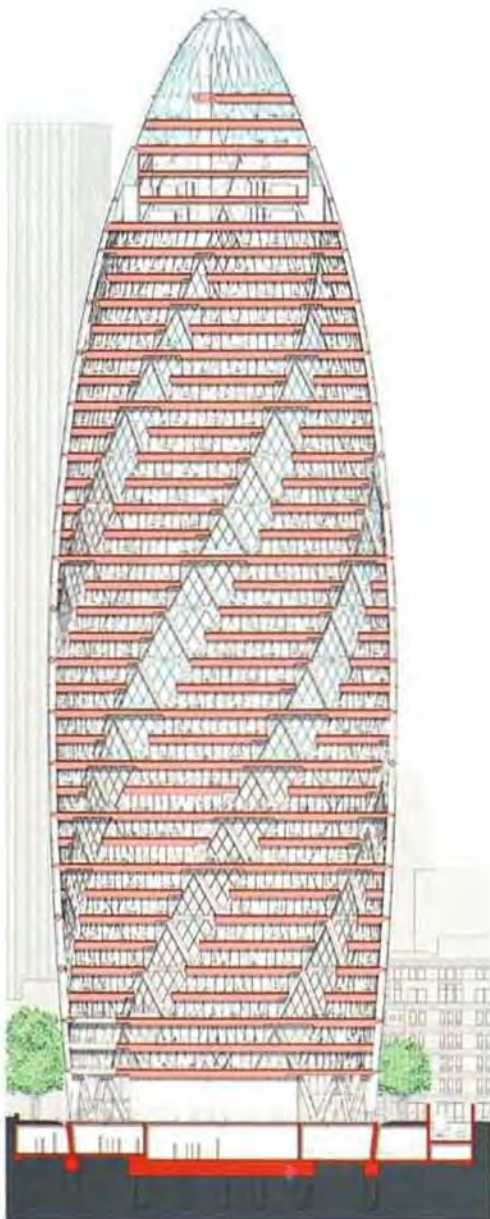
Toda la piel del edificio se compone de un doble acristalamiento con cámara, ventilada por el aire que recircula de las oficinas. En los patios en espiral el vidrio está tintado y tiene un recubrimiento que reduce la radiación solar.

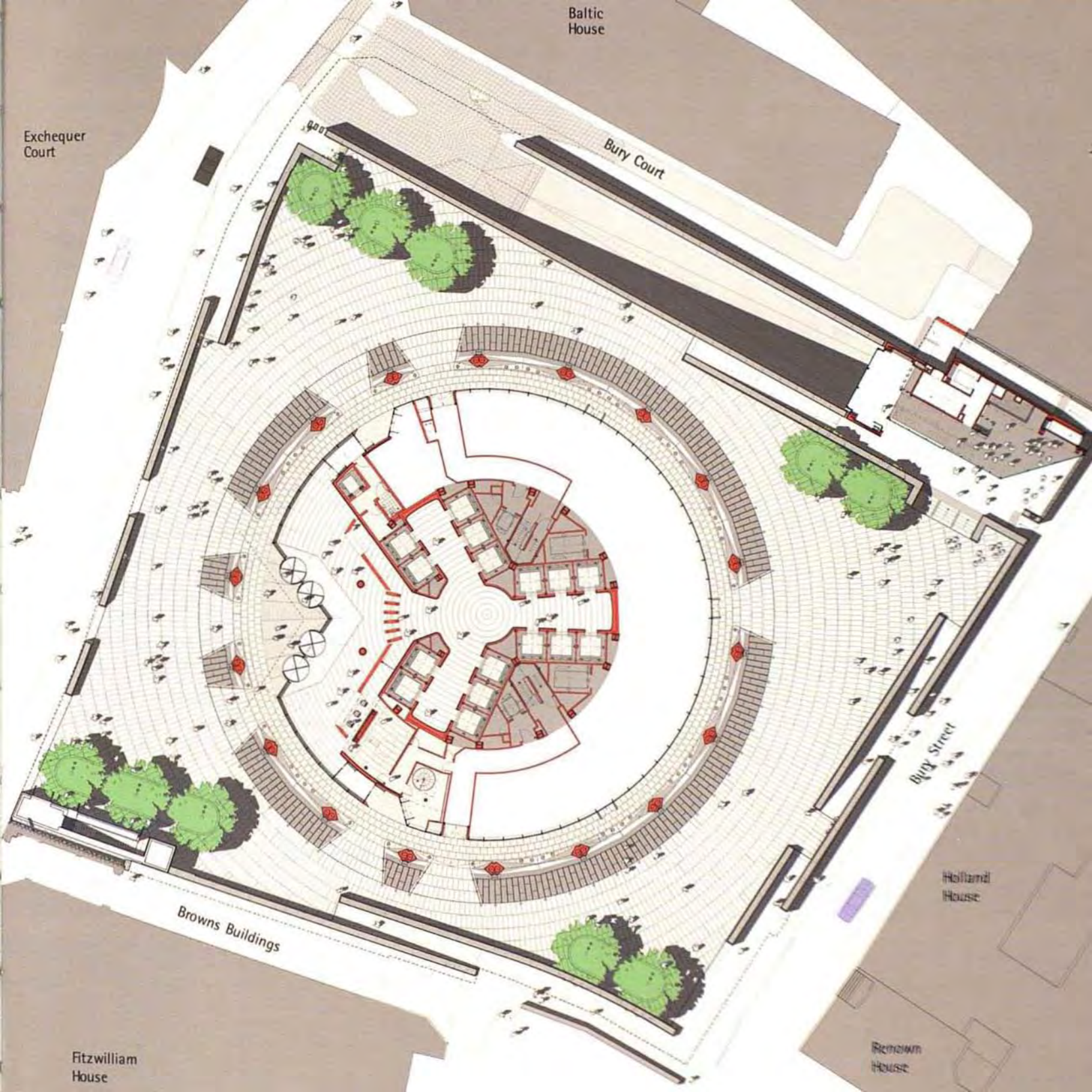
that absorbs the horizontal forces so that the core, as opposed to the majority of skyscrapers, only has to resist vertical forces.

The aerodynamic form allows the wind to flow along its surface area, which minimises the wind forces and optimises the structure in addition to generating changes in surface pressure that are used to help natural ventilation to the building. Thus during 40% of the year this system substitutes air conditioning, reducing the energy consumption and CO₂ emissions.

The air circulates across courts located in a spiral along the building façade that introduce natural light to the inside of the building, reducing the dependency on artificial light. These courts, around which communal spaces are located, are closed every six floors by gardens that improve the air quality.

The entire building envelope is composed of a double layer of glass with an air chamber, ventilated by the air that recirculates through the offices. In the spiral courts, the glass is tinted and has a coating that reduces solar radiation.





Baltic House

Exchequer Court

Bury Court

Bury Street

Holland House

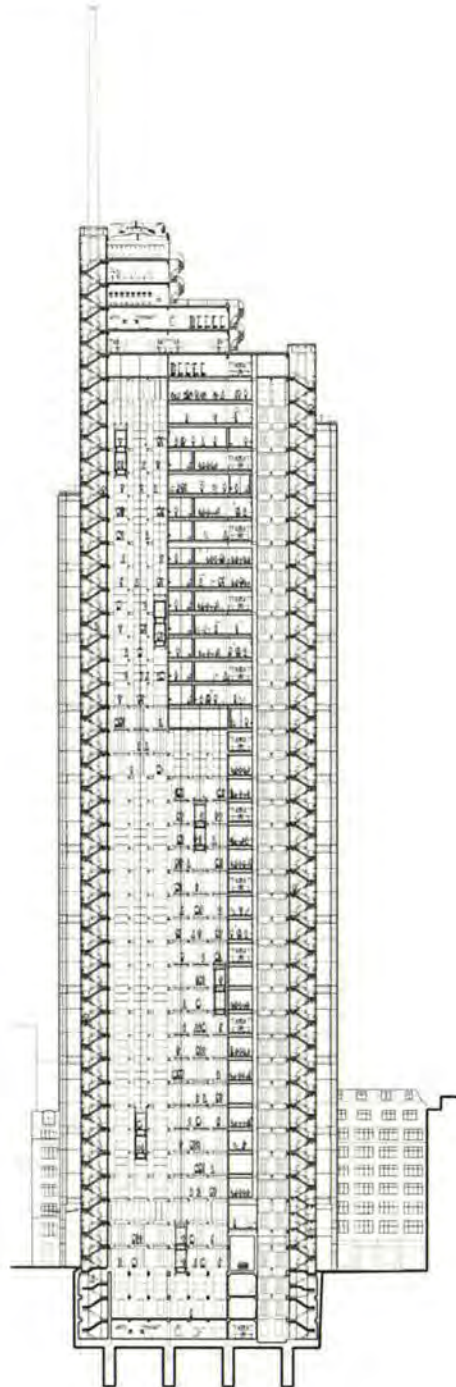
Remond House

Browns Buildings

Fitzwilliam House

110 Bishopgate - Heron Tower
110 Bishopgate - Heron Tower

Kohn Pedersen Fox, 1999



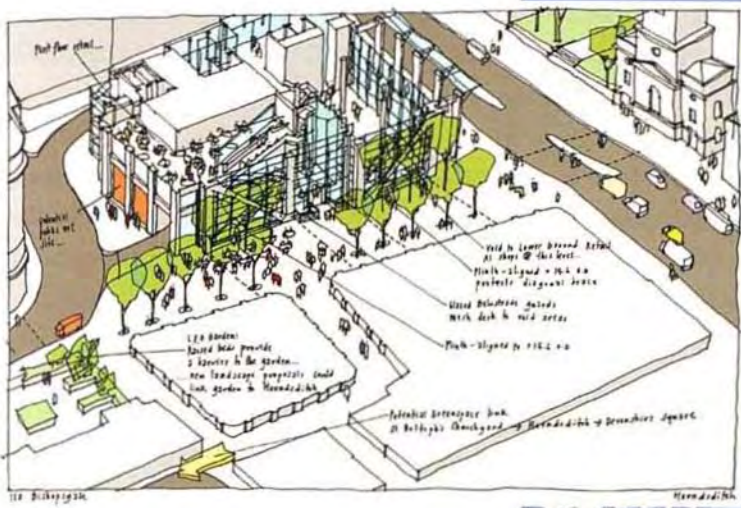
□ Se trata del primer rascacielos de oficinas multi-alquiler de Londres, lo cual le hace atractivo de cara a arrendatarios extranjeros, aunque se desconozcan *a priori* las demandas de sus futuros inquilinos.

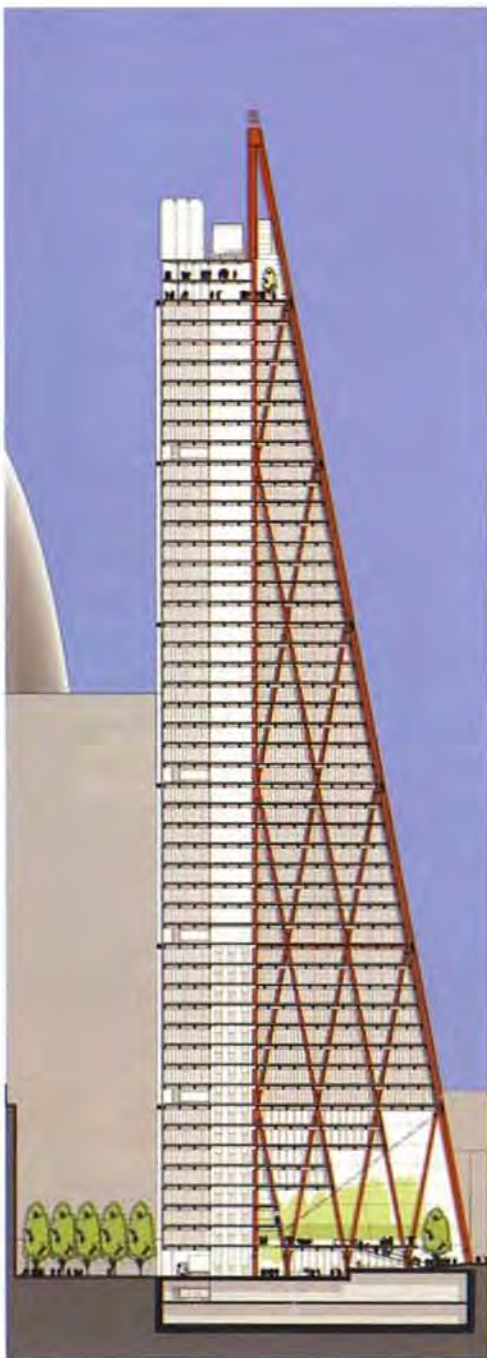
El edificio es una estructura transparente organizada en torno a unas "villas", o grupo de oficinas, en el corazón de las cuales existe un atrio de triple altura orientado al norte. Esta fachada ofrece vistas de la ciudad y revela la organización interna de atrios y villas. Un núcleo de comunicaciones verticales con ascensores de cristal actúa como pantalla térmica, acústica y estructural en la fachada sur. Hacia el este y el oeste fachadas bioclimáticas ventiladas suponen un cerramiento transparente a la vez que muy eficiente desde el punto de vista energético.

El solar era una isla inhóspita para peatones en medio del tráfico denso. El edificio ofrecerá significativas mejoras mediante la peatonalización de la calle Houndsditch que pasará a ser un espacio con vegetación, terrazas, una galería de arte y una pequeña oferta de comercio en dos niveles que se completará con un restaurante situado en la última planta, a la vez que realzará la visión de la iglesia de St Botolph situada enfrente.

□ *This is the first multi-rental office skyscraper in London, which makes it attractive to foreign tenants, although the demands of future tenants are not known a priori.*

The building is a transparent structure organised around several "villas," or group of offices, in the heart of which a three-story atrium oriented towards the north exists. This façade offers views of the city and reveals the internal organisation of the atriums and villas. A vertical communication core with glass lifts act as a thermal, acoustic and structural screen on the south façade. Toward the east and west, bioclimatic ventilated façades create a transparent envelope while at the same time being very efficient from the energy point of view. The site was an inhospitable island for pedestrians in the middle of dense traffic. The building will offer significant improvements as the result of the pedestrianisation of Houndsditch Street that will become a garden space with terraces, an art gallery and a few shops on two levels, ending with a restaurant situated on the uppermost level, from which can be seen the church of St Botolph located opposite.





□ Esta torre de 231 metros es un estudio por parte del estudio de Richard Rogers para una torre en la City londinense.

El propósito es crear un hito para el cliente, usuarios y peatones pero contribuyendo al paisaje urbano, tanto a gran escala como a pequeña escala. Por ello, la forma ahusada del edificio constituye una nueva silueta en el skyline que, sin embargo, preserva las vistas de la catedral de St Paul.

A nivel de la calle se limita el impacto de la escala erosionando el edificio en las plantas más bajas y generando un volumen cuyas caras están formadas por los forjados arañados por la erosión. Este espacio se convierte en una extensión de la plaza existente contribuyendo además a la vida del entorno con una serie de comercios y restaurantes.

Los núcleos de servicios se concentran en el perímetro en dos torres transparentes que acentúan la verticalidad pero que no tienen función estructural, ya que la estructura de arriostramiento también se localiza en el perímetro. Esto reduce la cantidad de acero comparado con otras soluciones que suelen usar los núcleos de ascensores para dar estabilidad.

Los objetivos del diseño incluyen flexibilidad y eficacia en la distribución por plantas, reduciendo el número de columnas al mínimo, así como eficiencia energética a través de materiales como paneles aislantes translúcidos y células fotovoltaicas.

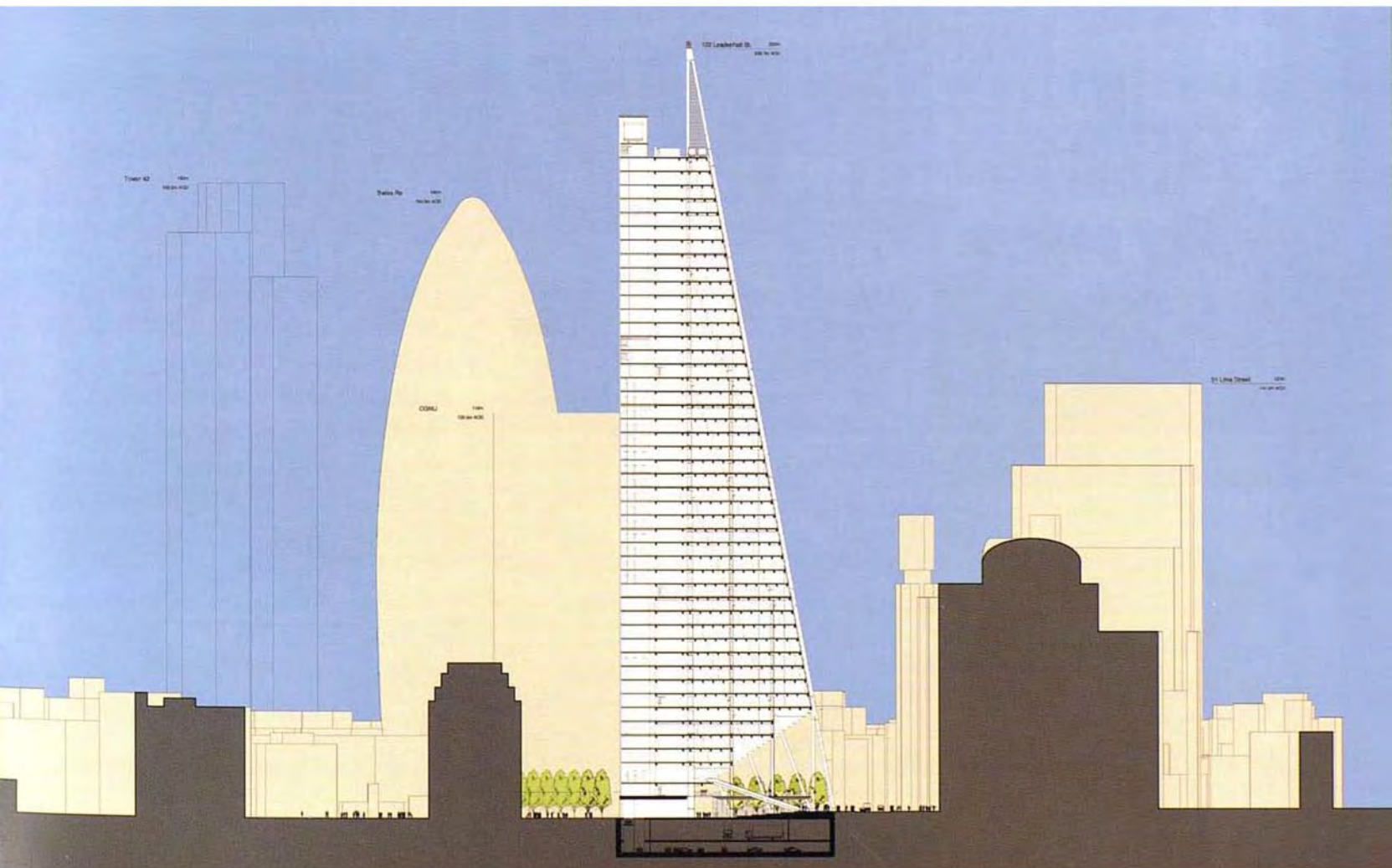
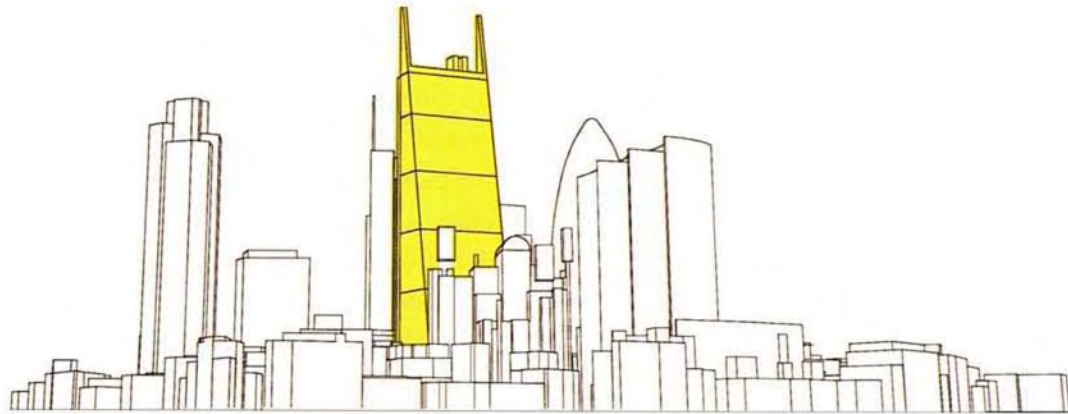
□ This 231 metre high tower is a study by the studio of Richard Rogers for a tower in the City.

The purpose is to create a landmark for the client, users and pedestrians but also to contribute to the urban landscape, at a large as well as small scale. To accomplish this, the tapered form of the building constitutes a new silhouette on the skyline that, nevertheless, preserves the views of St Paul's Cathedral.

At street level, the building impact is limited by eroding the building at the lowest levels and generating a spatial volume whose faces are formed by the floor slabs scraped away by this erosion. This space becomes an extension of the existing square, contributing as well to the surrounding life with a series of businesses and restaurants.

The service core is concentrated at the perimeter of the two transparent towers, which accentuate the verticality but have no structural function, since the braced structure also occurs on the perimeter. This reduces the amount of steel compared with other solutions that tend to use the elevator core to provide structural stability.

The design objective includes flexibility and efficiency in the floor plan distribution, reducing the number of columns to a minimum, as well as energy efficiency by way of materials such as translucent insulation panels and photovoltaic cells.





□ Canary Wharf es un distrito financiero que surgió a finales de los ochenta sobre unos antiguos muelles como un intento ambicioso por atraer grandes desarrollos de oficinas de partes más céntricas de Londres y de la propia City, situada dos millas al Oeste. Gestionado por una única compañía de capital canadiense y norteamericano, Canary Wharf Group plc., fue fruto de la desmantelación del planeamiento llevada a cabo por el gobierno de Margaret Thatcher. Originalmente se autorizó la construcción de 1.1 millones de metros cuadrados, sin embargo y hasta 2008, ya son cuatro los millones de metros cuadrados aprobados.

El atractivo de Canary Wharf es su enclave estratégico a orillas del Támesis, con una comunicación excelente y una población de cincuenta y cinco mil trabajadores. Cuenta, además, con los edificios más altos de Londres y con obras realizadas por arquitectos como Cesar Pelli, Foster & Partners, Kohn Pedersen Fox, Pei Cobb Freed & Partners y S.O.M., encargados del plan de ordenación y del diseño de la infraestructura. La idea básica es la disposición de edificios de oficinas a ambos lados del muelle existente y la organización de una serie de espacios públicos y equipamientos en secuencia lineal hacia el centro, donde se sitúan tres torres que permiten identificar Canary Wharf desde cualquier punto de Londres. En el extremo Oeste se situaría una zona residencial, Canary Riverside, compuesta por viviendas y hoteles de lujo.

Para controlar y coordinar el diseño de los edificios se crearon una serie de directrices que

□ *Canary Wharf is a financial district that emerged at the end of the 1980's on old piers as an ambitious attempt to attract large office developments from the more central areas of London and the City, located two miles to the West. Managed by a single company with Canadian and North American capital, Canary Wharf Group PLC, the development was the fruit of the dismantling of planning brought about by Margaret Thatcher's government. Though originally authorised to build 1.1 million square metres, by 2008 four million square metres will have been approved.*

The attraction of Canary Wharf is its strategic position on the banks of the Thames, with excellent communications and a population of fifty-five thousand workers. It is the location of the tallest buildings in London, with projects completed by architects like Cesar Pelli, Foster & Partners, Kohn Pedersen Fox, Pei Cobb Freed & Partners, and S.O.M., who were commissioned to do the master plan and the infrastructure design. The basic idea is the disposition of the office buildings on both sides of the existing pier and the organisation of a series of public spaces and facilities in a linear sequence towards the centre, where three towers are located and serve to identify Canary Wharf from any point in London. At the extreme western edge a residential zone is located, Canary Riverside, composed of luxury housing and hotels.

To control and coordinate the design of the buildings, a series of guidelines were created



regulaban aspectos como el volumen, retranqueos, usos permitidos, materiales, líneas de cornisa e incluso el mobiliario urbano.

Como pretende ser un área elitista donde trabajar, vivir y hacer vida social, cuenta con un amplio equipamiento que incluye un aeropuerto para usuarios de negocios, una estación, una universidad enfocada hacia la tecnología, un centro de exposiciones comerciales (ExCel), un tren ligero que recorre los muelles, además de una amplia variedad de tiendas, centros comerciales, clubes deportivos y de salud, guarderías, teatros, cines, bares y restaurantes.

Los alrededores de los muelles y de Canary Wharf también han recibido una oleada de desarrollo en la que los constructores han erigido más edificios de oficinas, parques industriales, viviendas de lujo y hoteles. Sin embargo, este escenario boyante ha empezado a decaer a finales de 2002 con el descenso del mercado de alquiler de oficinas en Londres, lo que ha provocado un índice de desocupación del 20% y multitud de rumores acerca de la venta de Canary Wharf.

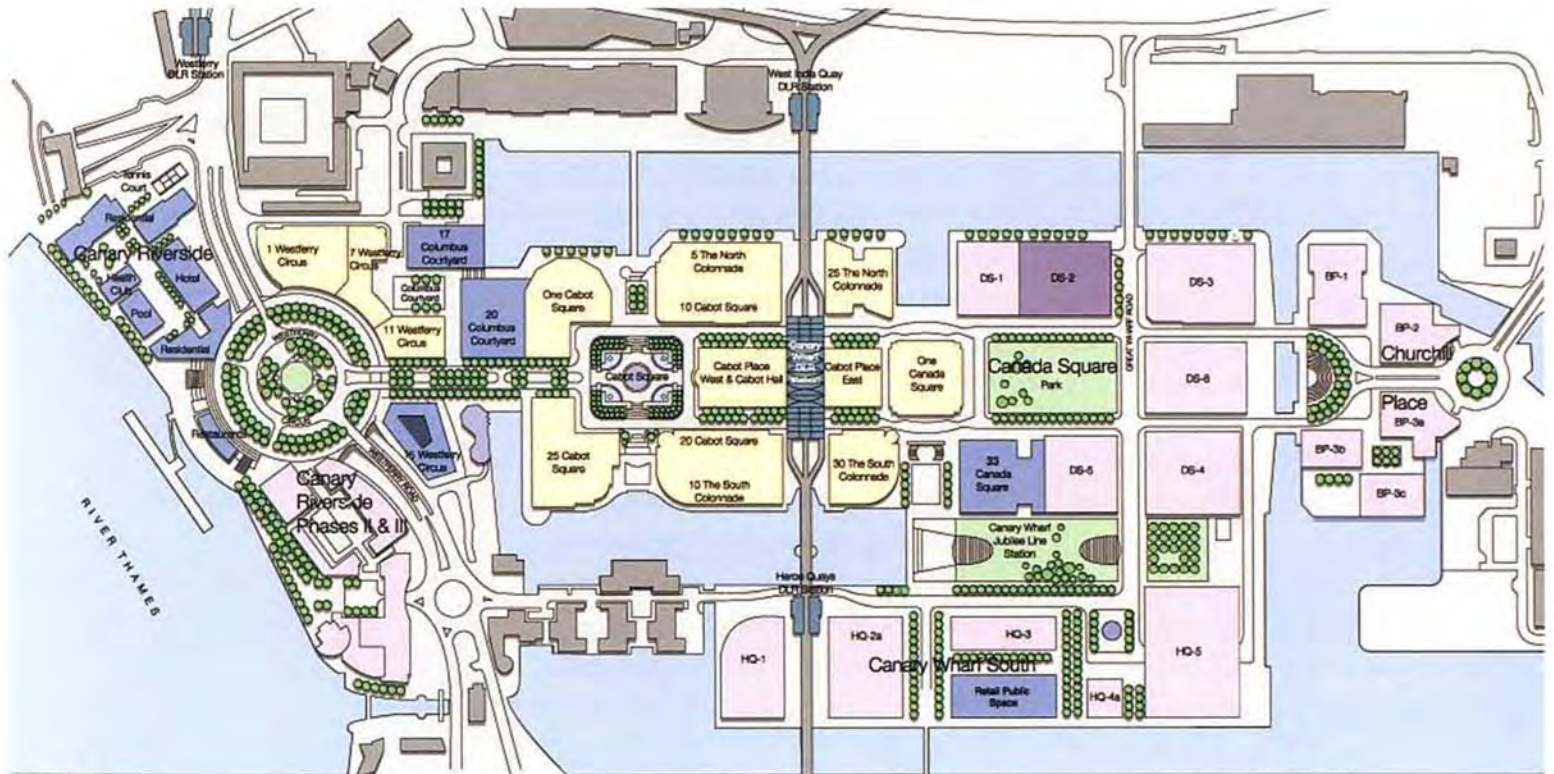
that regulated aspects such as the volume, recesses, permitted uses, materials, cornice heights, as well as street equipment.

Since its intention was to be an elite area in which to work, live and conduct social life, it counted on a wide range of facilities. These included an airport for business people, a station, a university focused on technology, an exhibition and convention centre (ExCel), a light train that travels along the piers, as well as a wide variety of shops, shopping centres, sports and health clubs, day care centres, theatres, cinemas, bars and restaurants.

Around Canary Wharf and the piers, a wave of development has occurred where contractors have erected more office buildings, industrial parks, luxury housing and hotels. Nevertheless, this buoyant scenario began to wane towards the end of 2002 with the decline of the office rental market in London, giving rise to a vacancy rate of 20% and numerous rumours regarding the sale of Canary Wharf.



CANARY WHARF SITEPLAN



- Existing
- Under construction
- Committed
- Future Phases

One Canada Square One Canada Square

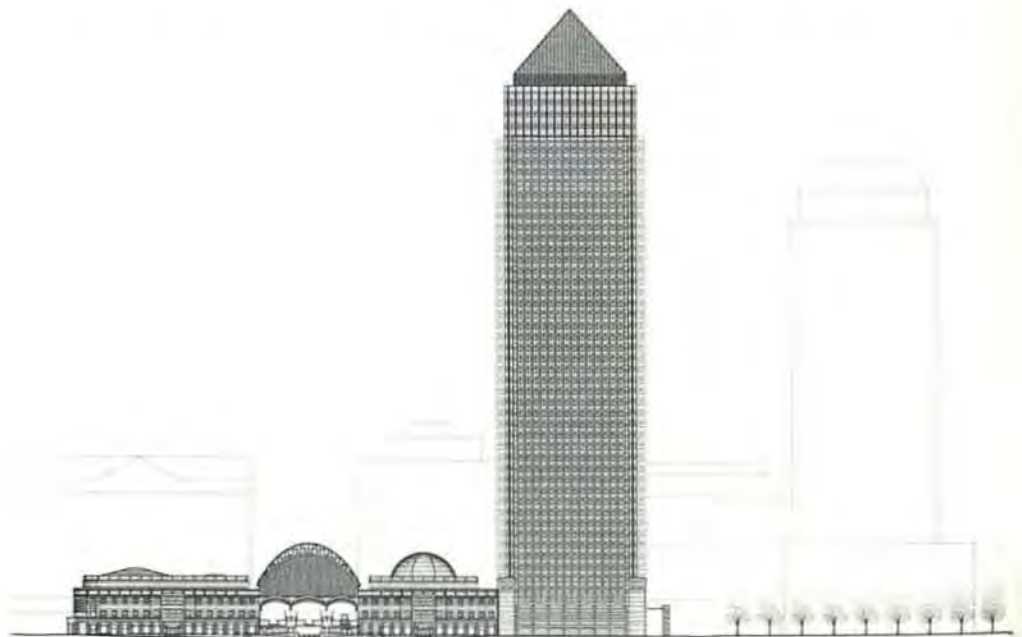
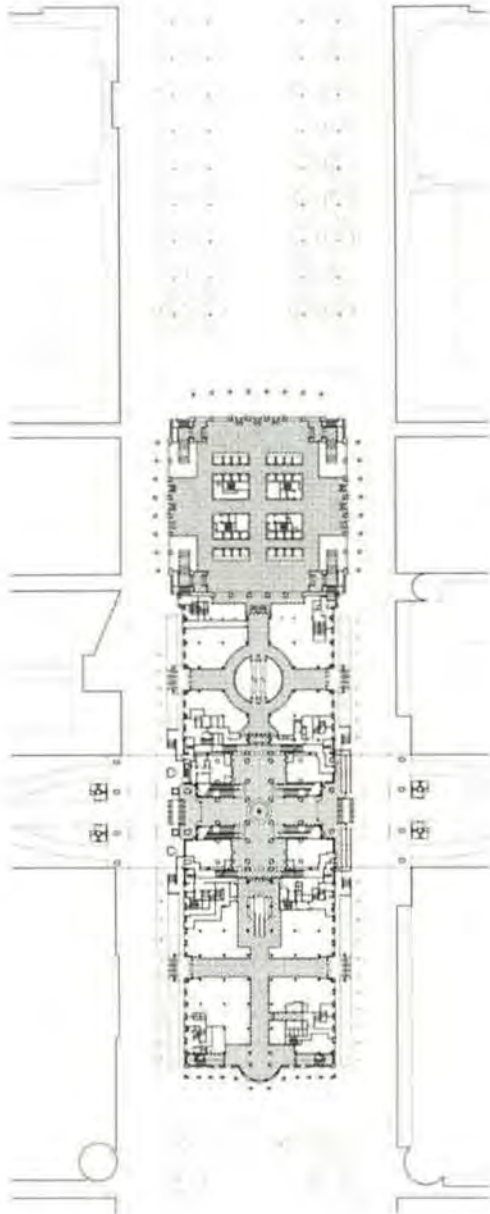
Cesar Pelli, 1989-1991

Sin duda alguna el gran punto focal del centro financiero, aunque parte de su protagonismo se lo hayan robado últimamente las dos torres que lo flanquean: Citigroup, realizada también por Cesar Pelli y la torre HSBC, obra de Foster & Partners.

El edificio, básicamente un prisma rectangular con esquinas rotas, concilia tecnología y formas históricas y recupera la idea de la coronación de los años 30 mediante el remate piramidal de acero de once toneladas. Exteriormente está totalmente revestido de acero inoxidable, por lo que se convierte en un reflejo permanente del cielo. Es la construcción más alta del Reino Unido, con 270 metros y cincuenta plantas, siendo un referente visible incluso de noche, ya que el remate piramidal se ilumina. Alquilado a diversas entidades bancarias, periódicos nacionales, empresas farmacéuticas y alimenticias e incluso a un programa en directo de la televisión, no está abierto al público como muchos de los rascacielos del Reino Unido.

□ This was without doubt the main focal point of the financial centre, although part of its protagonism has been taken away recently by the two flanking towers: Citigroup, also designed by Cesar Pelli and the HSBC tower, a project by Foster & Partners.

The building is basically a rectangular prism with broken corners, reconciling technology and historic forms; it recuperates the idea of the crown from the 1930's with an eleven-ton pyramidal steel cap. On the exterior, it is completely sheathed in stainless steel, which permanently reflects the sky. It is the tallest building in the United Kingdom, at 270 metres high and fifty floors, and is a reference even at night since the pyramidal top is illuminated. Rented to various banking organisations, national newspapers, pharmaceutical and food companies as well as a live television broadcast programme, it is not open to the public like most skyscrapers in the United Kingdom.



Five Canada Square - HSBC World Headquarters
Five Canada Square - HSBC World Headquarters

Foster & Partners, 1997-2002

Cuando el banco de Hong-Kong y Shanghai (HSBC) encargó a Foster & Partners su sede en Londres, puso como condición que parte del edificio pudiera ser realquilado a otros ocupantes. Esto obligaba a ajustar los costes para poder ofertar un buen precio y a satisfacer las demandas del mercado con un espacio de oficinas flexible y de calidad.

Todas las instalaciones y servicios se concentran en el núcleo, liberando así el resto de la planta. El acceso a los treinta y nueve pisos se realiza de manera rápida a través de un sofisticado sistema de ascensores dividido en tres niveles de intercambio, en los cuales se encuentran servicios de uso comunitario como salas de reuniones, tiendas, cafés, servicios de catering y servicios médicos.

Además el edificio tiene una conexión directa con la estación de metro de Canary Wharf. La torre de 200 metros es un gesto mínimo y elegante: un prisma liso de vidrio. Las esquinas curvas suavizan la forma y el remate transparente de la torre se ha recubierto con un halo iluminado.

When the Bank of Hong Kong and Shanghai (HSBC) commissioned Foster & Partners for its headquarters in London, one of the conditions was that it would be designed so that part of the building could be rented to other occupants. This required the costs to be tailored so that it could be rented at a good price and satisfy the demands of the market for flexible office space of high quality.

All of the facilities and services are concentrated in the core, freeing the rest of the floor plan. Access to the thirty-nine floors is effected swiftly by way of a sophisticated system of lifts divided into three interchange levels, also containing communal services such as meeting rooms, shops, cafés, catering services and medical services.

The building also has a direct connection to the Canary Wharf underground station. The 200-metre tower is a minimum, elegant gesture: a smooth glass prism. The curved corners soften the form and the transparent sheathing of the tower is covered with an illuminated halo.



□ En la ciudad global existe el llamado hiperespacio internacional del nuevo mundo de negocios: una infraestructura en perfecto funcionamiento, estandarizada y garantizada independientemente del lugar en que se halle. Pero por otro lado, toda ciudad global quiere ser especial y diferenciarse del resto. La imagen de la ciudad, su logotipo, su simbología cultural son elementos que sirven para realzar y reforzar la convocatoria y celebración de eventos puntuales, la escenificación de relaciones sociales bajo el contexto particular de cada ciudad.

Es por esto que la construcción de los espacios del civismo que representarán a la ciudad adquiere especial importancia y además suponen una oportunidad de desarrollo para todo el entorno.

□ *In the global city there exists what is called an international hyperspace of the new business world: a perfectly functioning, standardised and guaranteed infrastructure of its location. On the other hand, every global city wants to be special and differentiate itself from the rest. The image of the city, its logo, its cultural symbolism are elements that serve to rise above and reinforce the notification and celebration of particular events, the scenification of social relations within the specific context of each city.*

It is for this reason that the construction of the civic spaces that represent a city acquire special importance and also create an opportunity for the development of their surroundings.

Nuevo Estadio de Wembley New Wembley Stadium

Foster & Partners, 1996-2005

□ Desde que se construyera para la Exposición del Imperio Británico de 1924, el estadio de Wembley se ha afianzado como el recinto deportivo más importante de Gran Bretaña acogiendo eventos deportivos y no deportivos que han elevado sus dos torres a la categoría de icono. En 1996 Wembley se confirmó como el lugar idóneo para levantar un nuevo estadio nacional con capacidad para noventa mil personas capaz de acoger, no sólo partidos de la liga de fútbol y rugby, sino competiciones internacionales, conciertos y grandes eventos, lo cual posibilitó su inclusión en el programa de la *National Lottery funding*.

Situado en el municipio de Brent, el proyecto en realidad se conoce como Complejo de Wembley

□ *Since it was constructed for the British Imperial Exposition of 1924, Wembley Stadium has consolidated its position as the most important sporting precinct in the United Kingdom, providing accommodation for sporting and non-sporting events and elevating its two towers to the category of icon. In 1996 Wembley was confirmed as the ideal location for building a new national stadium with a capacity of ninety thousand people and capable of accommodating not only games of the football and rugby leagues, but also international competitions, concerts, and large events, which allowed it to be included in the National Lottery funding programme.*

Located in the borough of Brent, the project in reality is known as the Wembley Complex



porque abarcará veintisiete hectáreas e incluirá además el Wembley Arena, el Centro Wembley de Conferencias y Exposiciones, un Palacio de las Artes, un Palacio de la Industria, un hotel Hilton, un silo para coches y grandes áreas de aparcamiento y espacio libre. El complejo estará perfectamente comunicado mediante estaciones de metro, autobús y tren, así como conexiones por carretera que permiten disolver la totalidad del aforo en menos de noventa minutos.

La construcción debía representar un logro arquitectónico y tecnológico de modo que se creara una poderosa imagen tan fuerte como la que tenía el estadio primitivo con sus torres gemelas. Tras varias posibilidades, entre las que se barajó conservar las torres, se ha optado por un sustituto que reemplaza el carácter icónico de las torres: un espectacular arco de 133 metros de altura que se cierne sobre el estadio y es visible desde diversos puntos de Londres.

Este arco sustenta además la principal novedad: la cubierta retráctil. Abierta permite que la luz del sol inunde todo el terreno de juego y se cierra totalmente en quince minutos cuando así se requiera.

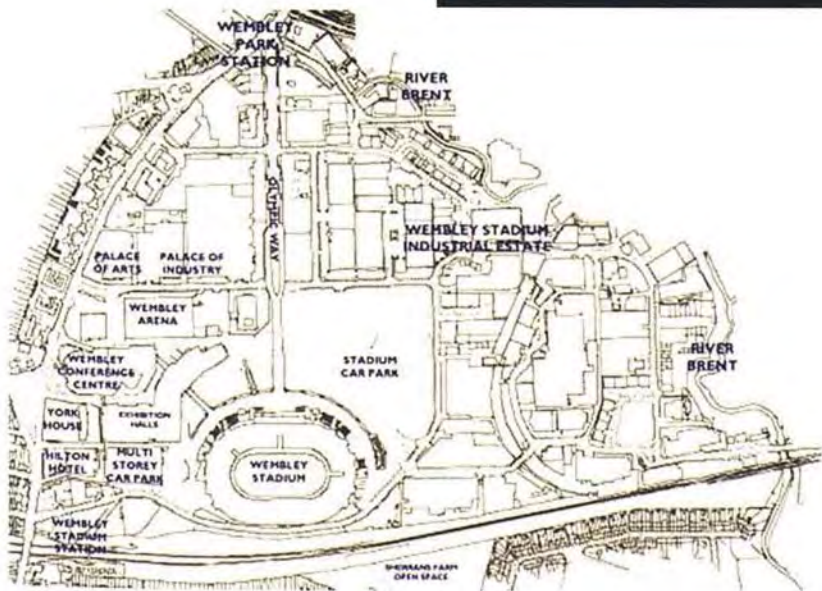
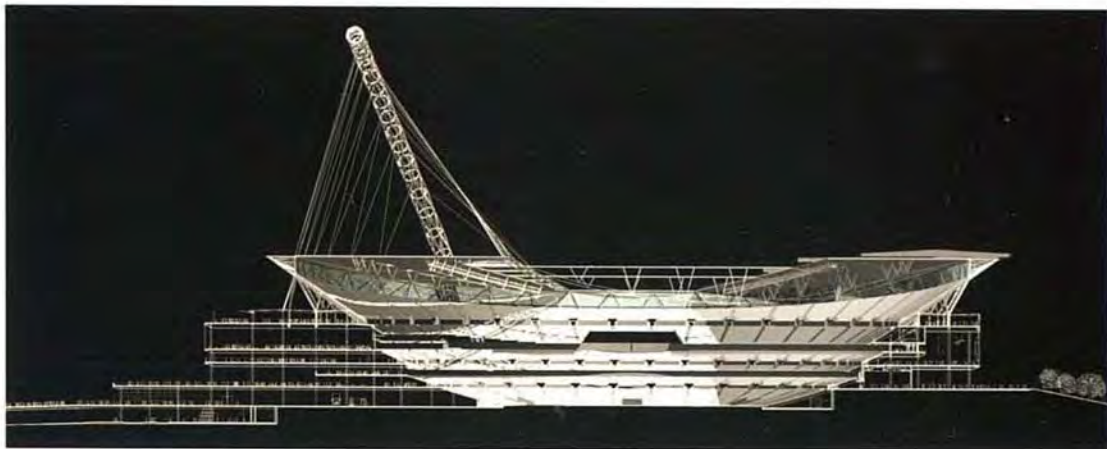
Por último y para asegurar que el nuevo estadio recrea el característico "rugido de Wembley" se han realizado estudios acústicos.

because it is located on twenty-seven hectares and will also include Wembley Arena, the Wembley Conference and Exhibition Centre, an Arts Palace, an Industry Palace, a Hilton Hotel, a car silo and large parking areas and open spaces. The complex will have excellent communications by way of underground stations, bus and train, as well as a motorway connection that will permit the dispersal of its entire capacity in less than ninety minutes.

The construction should represent an architectural and technological achievement in order to create an image as important as the original stadium with its twin towers. Among the various possibilities, including the possibility of preserving the towers, a substitute has been chosen that will replace the iconic character of the towers: a spectacular arch 133 metres high that will hover over the stadium and be visible from different points of London.

This arch will also contain the main novelty: a retractable roof. When open this will allow sunlight to inundate the entire playing field and will take only fifteen minutes to close.

Finally, to ensure that the new stadium recreates the characteristic "Wembley roar," acoustic studies have been undertaken.



□ La construcción que alberga la asamblea municipal está ubicada junto al Támesis, frente a la Torre de Londres y el Tower Bridge. Según Foster, el nuevo ayuntamiento, tal como ocurriría con el Reichstag de Berlín, debe convertirse en un "símbolo de un parlamento transparente".

El edificio es una esfera deformada de acero y cristal de 45 metros de altura recorrida interiormente por una rampa en espiral que se va abriendo en pequeñas estancias y distribuye al visitante a las diez plantas del edificio. Las oficinas están dispuestas alrededor de seis pisos que tienen su vista puesta hacia Londres y en su interior apuntan a la asamblea. El ayuntamiento se integrará dentro de una serie de espacios públicos que supondrá una de las mayores áreas libres de la capital.

La alta tecnología se ha aplicado para el ahorro medioambiental y el máximo aprovechamiento energético, lo que le permite funcionar con un cuarto de la energía consumida por este tipo de edificios.

La forma y alineación persiguen minimizar la radiación solar y la pérdida de calor a través de la piel. La geometría esférica ofrece un 25% menos de superficie que un cubo del mismo volumen y la inclinación de la vertical de treinta y un grados hacia el sur provoca que cada planta proporcione sombra a la situada bajo ella.

Un cálculo exacto de la inclinación de los rayos solares determina la forma y opacidad de cada placa de cristal de la fachada. En la parte sur se ha empleado cristal opaco para amortiguar el efecto de los rayos solares mientras que al

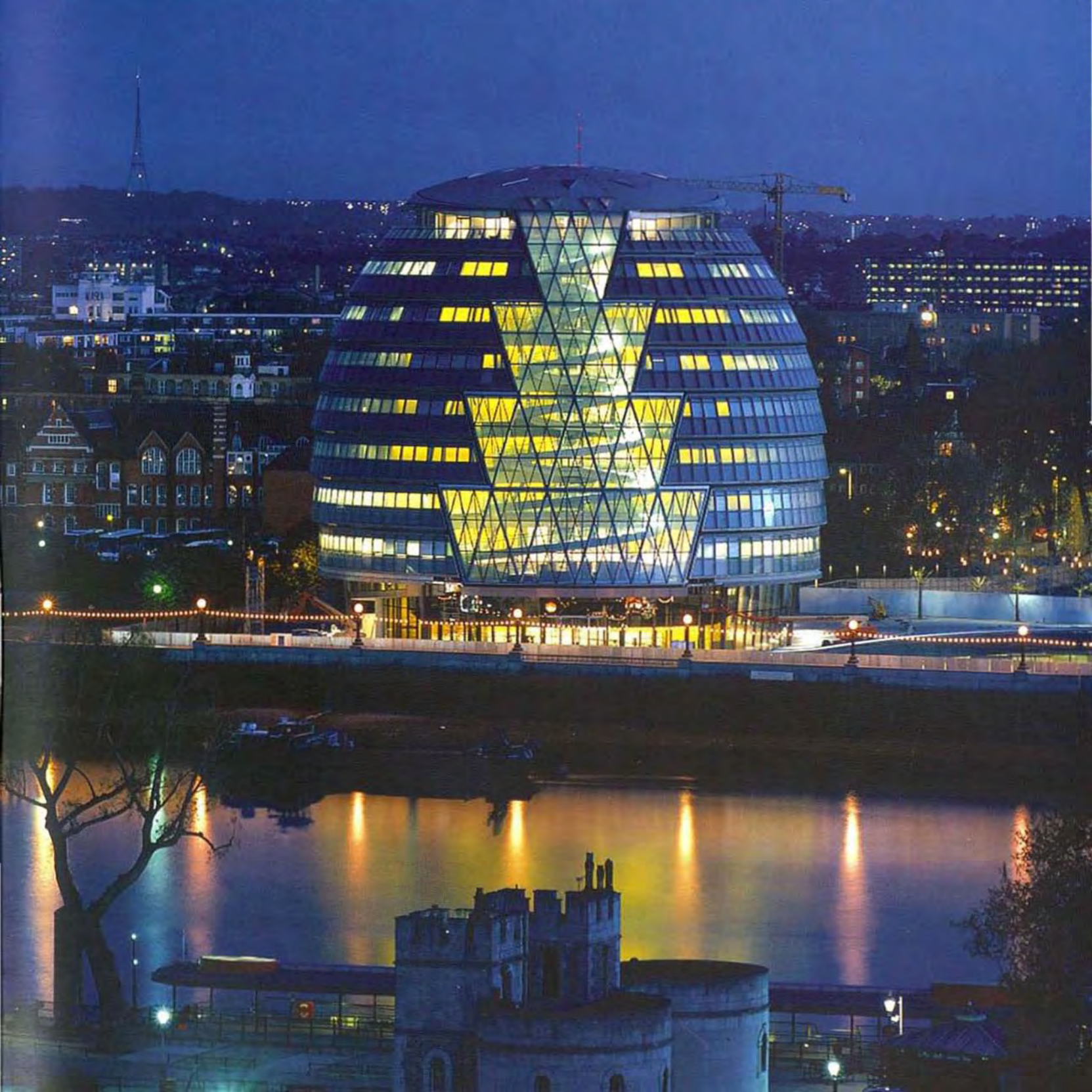
□ *The building that houses the municipal assembly is located along the Thames, opposite the Tower of London and Tower Bridge. According to Foster, the new city hall, in the same way that occurred with the Reichstag in Berlin, should become a "symbol of a transparent parliament." The building is a deformed sphere of glass and steel, 45 metres high, with an interior path along a spiral ramp that has openings into small rooms allowing the distribution of visitors onto the ten floors of the building. The offices are distributed around the six floors oriented outwardly towards London and inwardly towards the assembly room. The city hall will be integrated within a series of public spaces that will be one of the largest open spaces of the capital.*

High technology has been applied to environmental savings and maximum energy savings, which will allow it to function with one quarter of the amount of energy typically consumed in this type of building.

The form and alignment attempt to minimise solar radiation and heat loss through the skin. The spherical geometry offers 25% less surface area than a cube of the same volume and the inclination from vertical of thirty-one degrees towards the south means that each floor provides shade to the floor below it.

Exact calculations of the inclination of the sun's rays determine the form and opacity of each glass plaque on the façade. On the south face, opaque glass has been used to absorb the effect of the sun's rays, while on the north the glass is totally





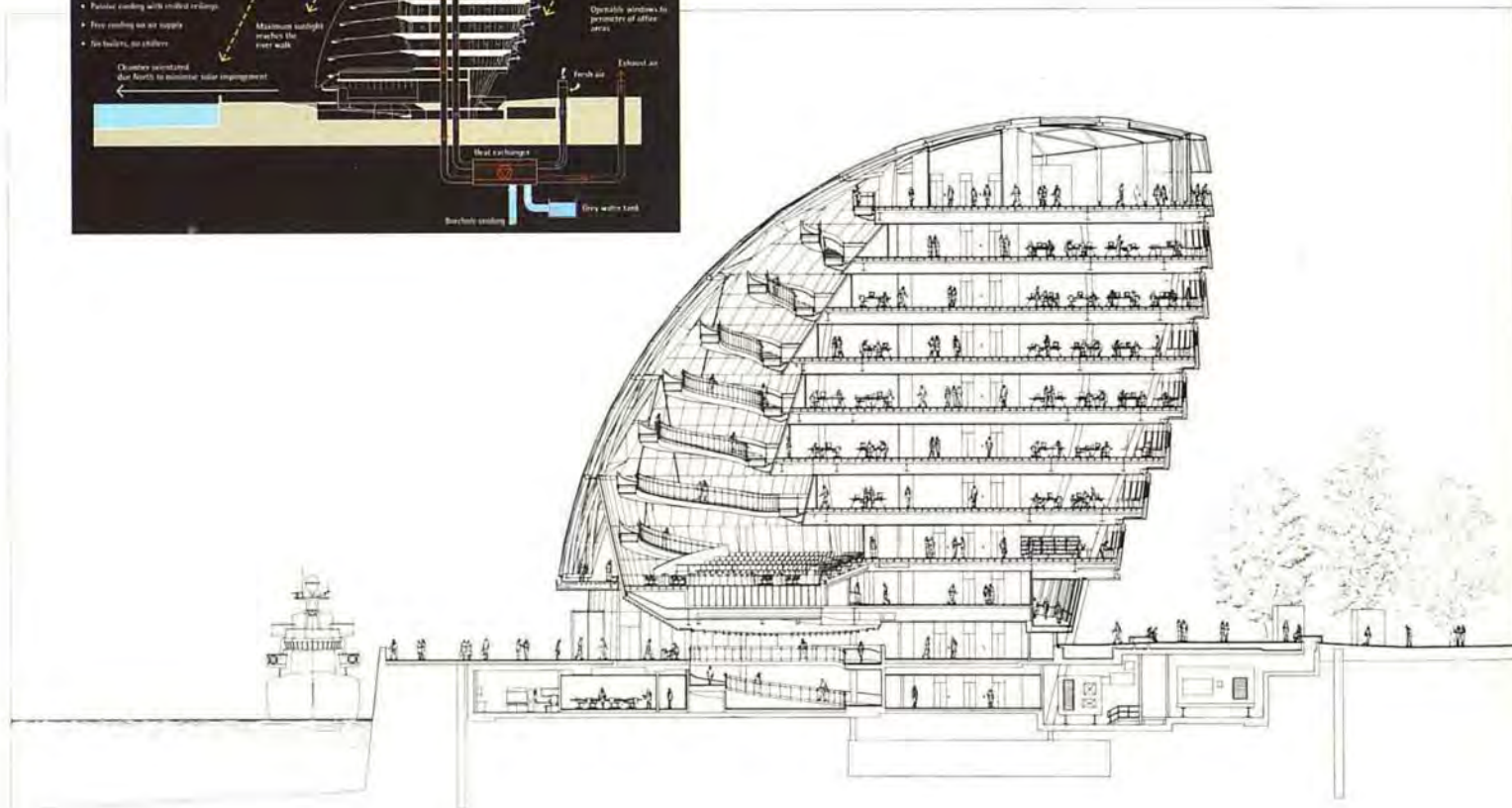
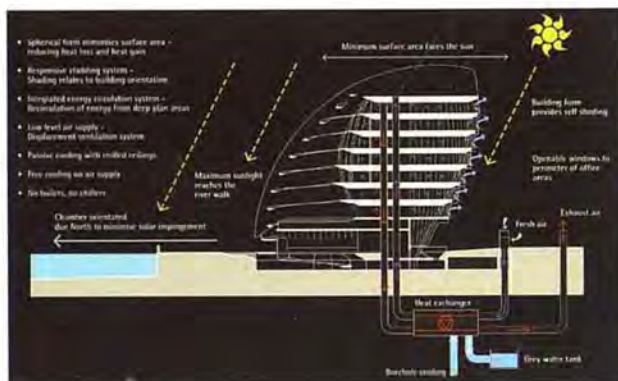
norte el vidrio es totalmente transparente porque el sol nunca cae directamente.

transparent since the sun never falls directly on that face.



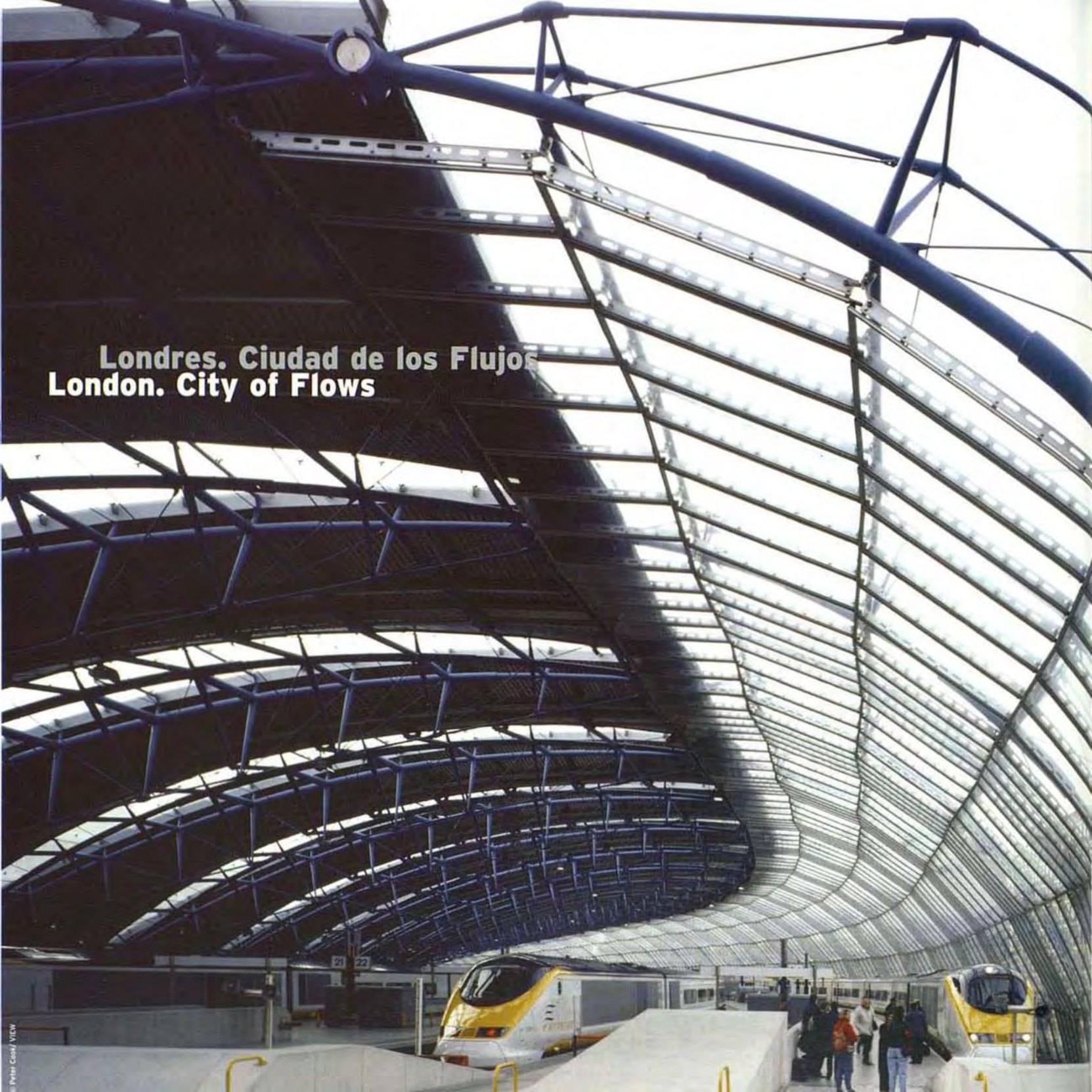
El edificio se ventila naturalmente con ventanas practicables en todas las oficinas. El calor generado por los ordenadores y las luces se recicla a través de los suelos técnicos y es conducido al núcleo del edificio, desde donde se redistribuirá. Para su refrigeración se emplea agua subterránea que se extrae de pozos mediante dos perforaciones y es utilizada posteriormente como agua corriente en servicios y labores de riego, reduciendo así su consumo.

The building is naturally ventilated with practicable windows in all the offices. The heat generated by the computers and lighting is recycled by way of technical floors and is conducted to the core of the building, where it is then redistributed. For cooling, underground water is used that is extracted from wells by way of perforations. It is used afterwards for running water in the toilets and for watering purposes, thereby reducing consumption.





Londres. Ciudad de los Flujos
London. City of Flows



Introducción Introduction

□ Londres ha sufrido en los últimos años un proceso de renovación y dotación de infraestructuras destinadas a la movilidad de los ciudadanos pero también enfocadas a reforzar su carácter de ciudad capital a nivel mundial. Para ello se ha operado en grados distintos, a nivel local con la creación de una nueva red de metro y a nivel territorial desarrollando planes de regeneración con estaciones de ferrocarril y aeropuertos, que la confirman como un nodo de paso obligado a escala internacional.

La intervención llevada a cabo en la red de metro londinense corresponde a la ampliación de la antigua Fleet Line, posteriormente llamada Jubilee Line.

Es un momento en que todos los grandes centros urbanos han actuado mejorando o creando sistemas de transporte público, ya que se entiende que la ciudad de hoy se extiende tan lejos como lleguen sus infraestructuras. Ejemplos recientes incluyen las transformaciones llevadas a cabo en Viena, en París con la operación Meteor y la renovación de la línea 14, Bilbao con las estaciones de Foster & Partners; Nueva York y Los Ángeles, Frankfurt, Hong Kong,...

Por otra parte, el diseño de una red de metro ya no es un problema de mera racionalización de accesos y túneles: las estaciones ya no son simplemente lugares de tránsito; ahora son espacios donde se pueden hacer y experimentar cosas, donde se puede pasar tiempo.

□ *Over the last few years London has undergone a process of renovation and infrastructure funding destined for the mobility of the citizenry, but also focused on reinforcing its character as a capital city on a global scale. To accomplish this, it has operated at various levels, on the local level with the creation of a new network of subways and at a territorial level developing regeneration plans with railway stations and airports that will confirm its status as an obligatory node of passage on an international scale.*

The intervention completed on the London underground network corresponds to the expansion of the old Fleet Line, later called the Jubilee Line.

It is a moment in which all the large urban centres have acted to improve or create public transport systems, since it is now understood that the city extends as far as its infrastructure reaches. Recent examples include transformations brought about in Vienna, in Paris with the Meteor operation and the renovation of Line 14, in Bilbao with the stations by Foster & Partners, as well as with works in New York, Los Angeles, Frankfurt, Hong Kong, etc.

On the other hand, the design of an underground network is no longer a problem of mere rationalisation of access and tunnels: stations are no longer simply places of transit; they are now spaces where one can do and experience different things, where one can spend time.

El interés por parte de las grandes metrópolis en este tipo de actuaciones como muestra de poder sumado al nuevo entendimiento de las redes de transporte público nos permiten valorar la escala y repercusión de esta actuación.

Londres decide desarrollar este proyecto, cuya idea viene desde la década de los cuarenta, pero que comienza a tomar forma durante el periodo de gobierno de Margaret Thatcher, y cuyo fin principal era conectar la zona de los Docklands con el resto de la ciudad.

Se trata de un plan radical que influye de forma decisiva en el cambio de imagen de la ciudad. Su gran escala lo convierte en el proyecto construido más grande de Europa y el sistema de túneles más complejo llevado a cabo en Londres, constituyendo además la principal transformación urbana desde la conversión de los Docklands en los ochenta. Se lleva así a cabo la conexión física del centro de la ciudad con el este y oeste. Se hace especial énfasis en el tramo oriental, pues no sólo organiza la zona en forma de centros de trabajo y negocios, sino también en términos demográficos: impulsa áreas que se consolidan como residenciales.

Poco a poco se van perfilando cuestiones como el recorrido o la financiación, resultando finalmente empresas privadas de gran importancia las principales responsables de la actuación.

The interest on the part of the large metropolises of this type in interventions as a demonstration of power, added to the new understanding of public transport networks, allow us to value the scale and repercussion of this performance.

The idea for this project dates to the 1940s but only began to take shape during the period of Margaret Thatcher's government; its principal goal was to connect the Docklands area to the rest of the city.

It deals with a radical plan that decisively influences the city's change of image. Its large scale makes it the largest constructed project in Europe and the most complex system of tunnels completed in London. It is the main urban transformation since the conversion of the Docklands in the eighties. It thus completes the physical connection of the centre of the city with the East and West. Special emphasis is placed on the eastern portion, since it not only organises the zone into a centre for work and business, but also in demographic terms, promoting areas that gradually gain a residential use.

Little by little, as issues like the route or the funding take shape, the result is that important private companies are taking primary responsibility for the activity.



▲ ESTACIÓN CANARY WHARF.
FOSTER & PARTNERS. 1991-99.



▲ ESTACIÓN WATERLOO.
JLEA ARQUITECTS.

Ampliación de la Jubilee Line
Expansion of the Jubilee Line

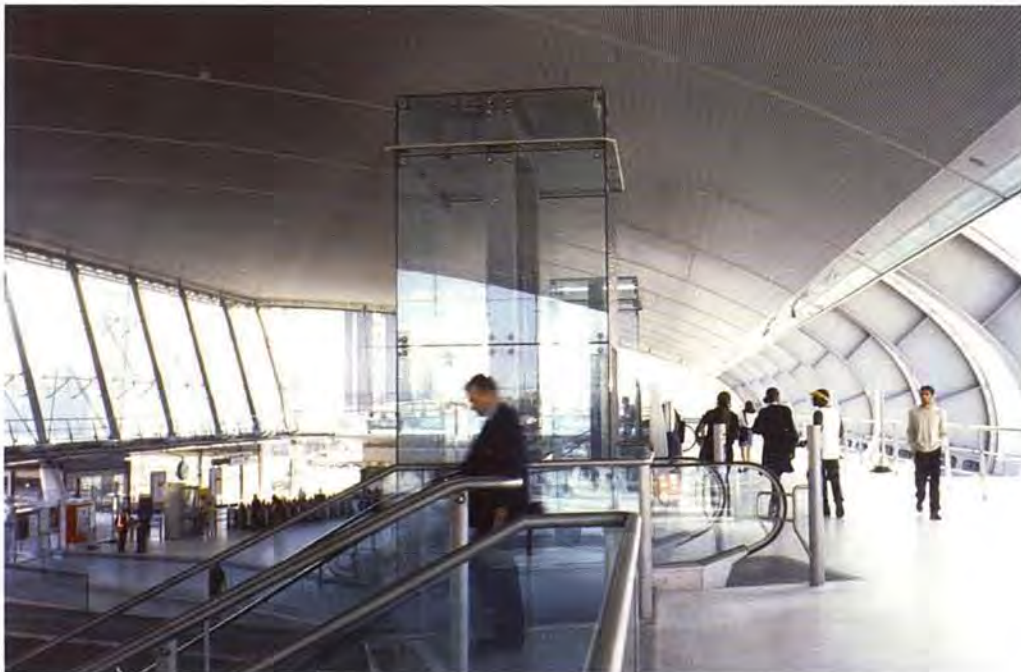
□ En un momento en que muchas instituciones públicas parecen intentar devaluar el papel del arquitecto, la decisión tomada por la *London Underground Ltd* de contar con grandes firmas de arquitectura fue sorprendente y gratificante, pues podría haberse decidido llevarlas a cabo por profesionales de la empresa o por un solo equipo con experiencia en este tema.

Roland Paoletti, quien cuenta con gran experiencia en la ejecución de obras de este tipo, es nombrado coordinador de la intervención. La elección del conjunto de arquitectos no estuvo basada en su experiencia en este tema específico, sino en su capacidad para resolver problemas. A éstos no se les impuso ninguna regla estilística determinada, aunque sí se les pidió cierta austeridad en el diseño: reducción al máximo de acabados y decoración y atención especial a la orientación del edificio. El resultado

□ *At a moment when many public institutions seem to be intent on devaluing the role of the architect, London Underground Ltd's choice to use large architectural firms comes as a pleasant surprise, as it would have been feasible to commission company professionals or a single team with experience in the issues involved.*

Roland Paoletti, who has significant experience in the execution of this type of work, is named coordinator of the intervention. The choice of the group of architects was not based on their experience with this specific type of project, but rather on their capacity to solve problems. No specific stylistic rule was imposed on the group, although they were asked to have some austerity in the design: a maximum reduction of finishes and decoration, and special attention to the orientation of the building. The result is a group of buildings of disparate styles, textures

▶ STRATFORD STATION.
CHRIS WILKINSON ARCHITECTS.



ESTACIÓN CANARY WHARF.
FOSTER & PARTNERS. 1991-99.



es un conjunto de obras de estilos, texturas y colores dispares, y es esto mismo lo que hace que el grupo sea homogéneo en sí.

En total la intervención cuenta doce nuevas estaciones. Recorren la ciudad de oeste a este. La sección comienza en Westminster, una estación compleja y profunda desarrollada por Michael Hopkins, situada bajo las nuevas oficinas del Parlamento.

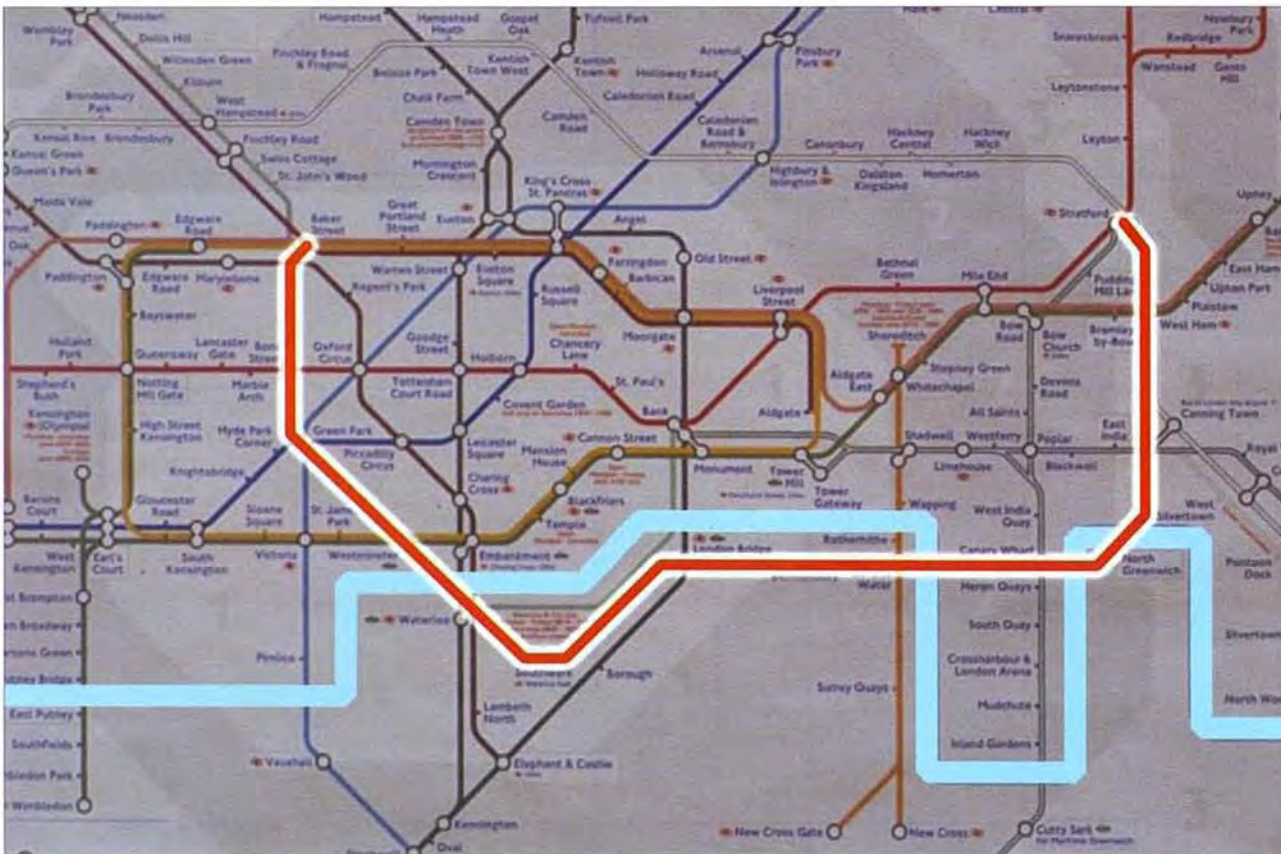
El trayecto completo se realiza en veinte minutos, y la travesía cuenta con un sofisticado sistema de túneles que atraviesan el río Támesis en cuatro ocasiones; el tramo final de la sección

and colours, and it is precisely this characteristic that makes the group homogenous.

The entire intervention is made up of twelve new stations. They extend throughout the city from west to east. The section begins in Westminster, a complex and deep station designed by Michael Hopkins, and located under the new Parliament offices.

The complete route is travelled in twenty minutes and is made up of a sophisticated system of tunnels that cross the Thames on four occasions; the final stretch of the eastern section occurs above ground. The new network

ESQUEMA DE LA JUBILEE LINE.





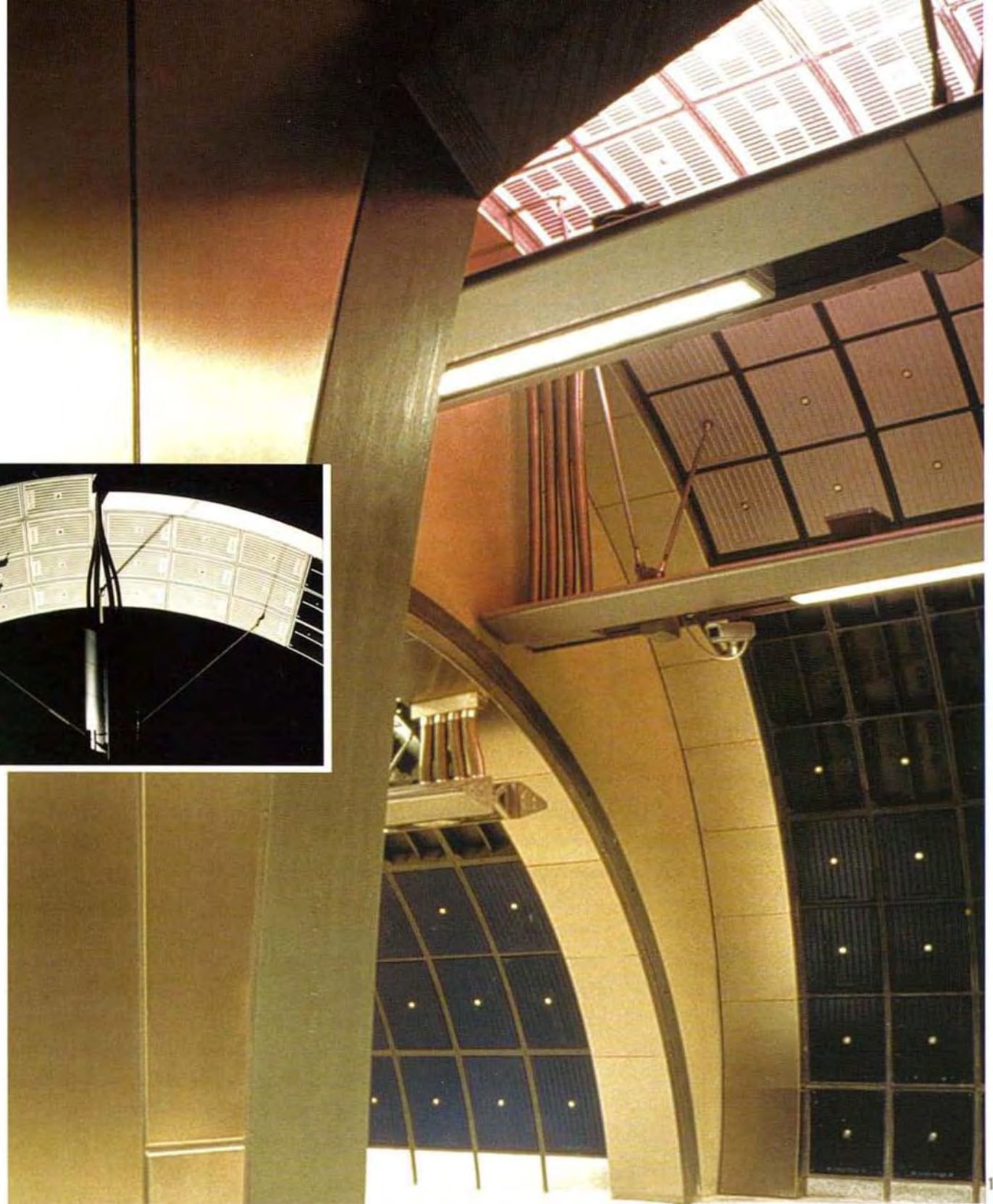
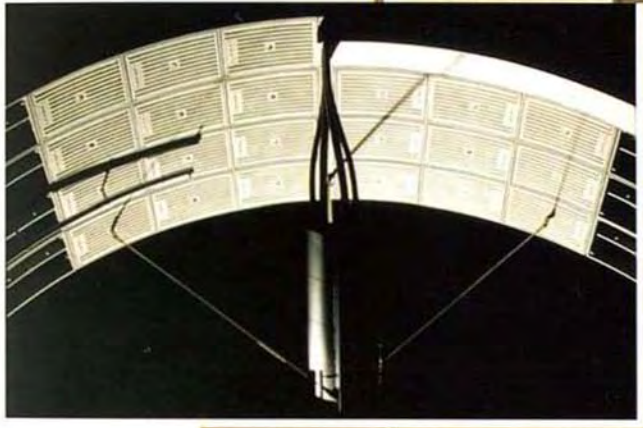
este discurre por la superficie. La nueva red en algunos casos se interconecta a su vez con sistemas de transportes de otro carácter: autobuses, trenes regionales, internacionales y autopistas: es el caso de la desarrollada por Chris Wilkinson para Stratford o la de Canning Town, llevada a cabo por John McAsland.

No obstante la estación más importante es la situada en Canary Wharf. La diseñó el equipo de Norman Foster. Sirve al nuevo centro financiero de los Docklands y ayuda a cambiar virtualmente el equilibrio tradicional de la metrópolis.

in some cases interconnects with other systems of transportation: buses, regional and international trains, and motorways. Such is the case of the station developed by Chris Wilkinson for Stratford or that of Canning Town, completed by John McAsland.

However, the most important station is the one located at Canary Wharf. Designed by the Norman Foster team, it serves the new financial centre of the Docklands and virtually changes the traditional equilibrium of the metropolis.





□ El ferrocarril es una opción clásica para el transporte de personas. La idea de modificar el tejido ferroviario a nivel nacional es aprovechada por Londres como apoyo para la confirmación de sí misma como ciudad global.

Con la existencia del gran túnel del Canal de la Mancha se inaugura una nueva etapa en la concepción del transporte público en Gran Bretaña. Ha nacido la posibilidad de viajar por tierra de manera directa desde las islas al continente. Esta nueva manera de realizar el frecuentado trayecto puntualiza distintas variables como son la seguridad del medio, el confort o la rapidez del viaje, por ser los trenes de alta velocidad y hallarse las estaciones localizadas en lugares muy céntricos de las distintas metrópolis. Éstas han de ser tomadas muy en cuenta por los usuarios. Es por tanto justificado que este medio de traslación se haya afirmado como un serio competidor del transporte aéreo, hasta ahora el principal conector de ambas orillas.

En Inglaterra se plantea la necesidad de llevar a cabo una regeneración del tejido ferroviario a nivel nacional, dada la obsolescencia y falta de organización del actual. Se apuesta por una estrategia que se rinde a la ley del mercado y que es completamente distinta a la adoptada por otros países, como Francia. A diferencia de este último, el extenso proceso se financia con capital privado. El beneficio más importante traído por esta decisión ha sido liberar a los ferrocarriles de las manos del tesoro británico, con la consiguiente posibilidad de apertura de un camino hacia la multiplicación de programas, que a su vez esconde el factor negativo de la inestabilidad del mercado.

□ *The railway is a classic option for transporting people. The idea of modifying the railway network at a national scale is taken advantage of by London as support for its confirmation as a global city.*

The existence of the Channel Tunnel launched a new era in the concept of public transportation in the United Kingdom. It made land travel between the islands and the continent possible. This new method of accomplishing the frequently travelled route highlights several factors, such as the system's safety, comfort and speed of travel, since the trains are of the high speed variety and the stations located in central areas of the metropolises in question. This is very much taken into account by the users. It is therefore justified that this method of transport has become a serious competitor to air transport, which up to now has been the main mode of connection between the two shores.

In England the need to regenerate the railway system at a national level is proposed given the obsolescence and lack of organisation of the existing system. The strategy adopted is one that yields to the law of the market and is completely different from those adopted by other countries such as France. As opposed to the latter, the extensive process is financed by private capital. The most important benefit that this decision has brought about has been to liberate the railways from the hands of the British Treasury, with the resulting possibility of opening up the road for multiplying the number of programmes, which simultaneously hide the negative factor of market instability.

La ciudad de Londres efectúa su entrada en el siglo XXI como la gran capital de los flujos. Asume los cambios que se están produciendo tanto en el panorama nacional como en el internacional e intenta organizarlos y darles cabida dentro de la cadena de operaciones que se están llevando a cabo en ella, procurando sacarles el máximo partido en su beneficio.

A nivel local se están desarrollando varias ordenaciones a gran escala. Además de decidir posibles recorridos se plantea la reorganización del tejido interno, conscientes de la gran repercusión que tiene una actuación de esta envergadura.

La intervención llevada a cabo para la estación de Waterloo siempre se entendió como una solución temporal que daría respuesta exclusivamente a la incorporación en la red del tramo de alta velocidad conector con Europa en un momento en que no era posible desarrollar una gran estación intermodal que asumiera la conexión de varios sistemas de transporte.

Sin duda, esta gran operación es la que se prevé destinar para la zona ocupada por dos antiguas estaciones ferroviarias: King's Cross y Saint Pancras.

The city of London enters the 21st century as a large capital of flows. It takes on the changes that are being produced in the national as well as the international panorama and tries to organise them and make them fit within the chain of operations that are being brought about in the city, trying to obtain the greatest benefit from the situation.

At a local level, various large-scale organisations are being developed. In addition to deciding on possible routes, reorganisation of internal fabric is being planned, conscious of the great repercussion this type of activity has at this magnitude.

The intervention carried out at Waterloo Station has always been understood as a temporary solution dealing exclusively with the incorporation into the network of the high speed connection with Europe at a moment when it was not possible to develop a large intermodal station that would be capable of connecting various transport systems.

Without doubt, this large operation is what has been planned for the area occupied by two of the old railway stations: King's Cross and Saint Pancras.

Estación de Waterloo Waterloo Station

Grimshaw & Partners



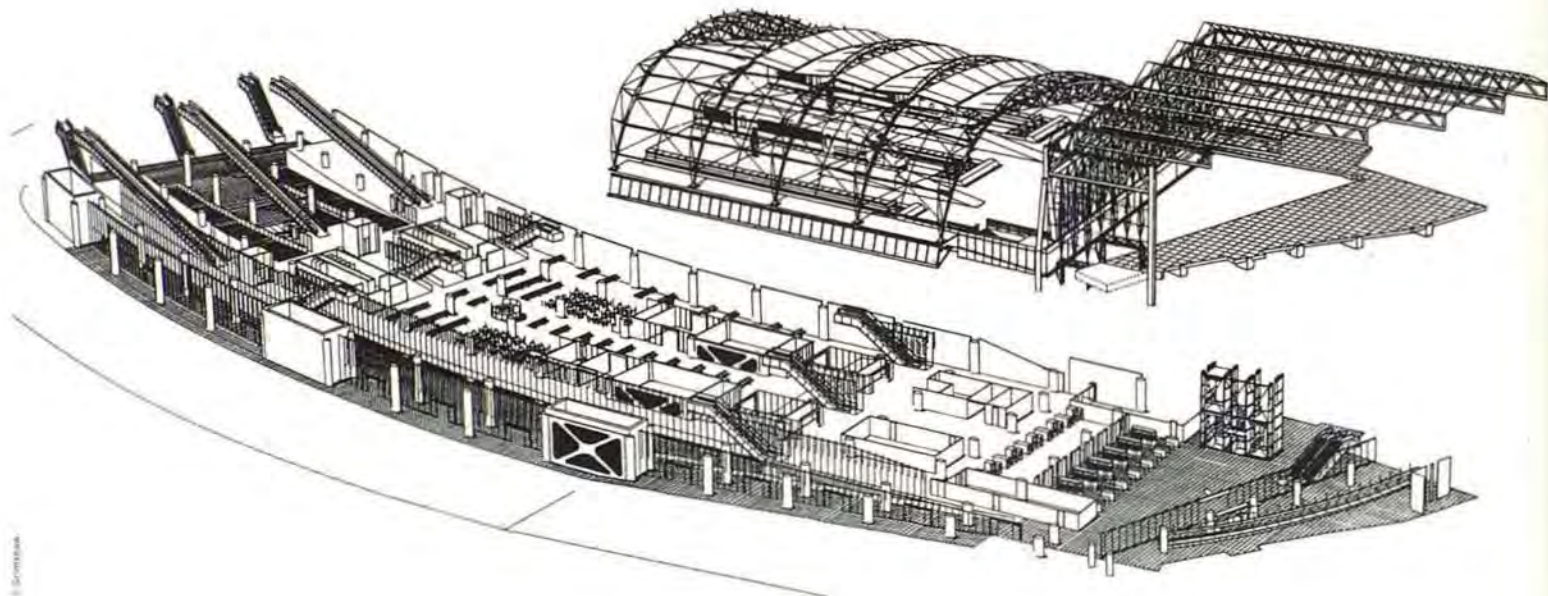
□ La Estación Internacional de Waterloo es un intercambiador de transportes multifacético: una terminal de trenes que funciona esencialmente como un aeropuerto. Localizada en el centro de Londres, se sitúa en un tejido que es accesible desde carretera y metro, y acoge una media de quince millones de pasajeros anuales. El proyecto lo desarrolla el equipo Grimshaw & Partners.

Su objetivo era crear una terminal aerodinámica que permitiera a los pasajeros atravesarla con el mínimo recorrido a la mayor velocidad posible.

La forma del edificio viene determinada por el radio de giro de los nuevos trenes y por los límites del solar. Los cinco grandes trenes dictaron tanto la compleja geometría como la forma de todo el edificio. Fue diseñada para ser un monumento a la nueva era del ferrocarril a la que había dado paso el trayecto que cruzaba el

□ *Waterloo International Station is an interchange for multifaceted transport: a train terminal that functions essentially like an airport. Located in the centre of London, it is situated within a fabric that is accessible by road and underground, and handles an average of fifteen million passengers annually. The project has been developed by Grimshaw & Partners. Their objective was to create an aerodynamic terminal that permitted passengers to cross it in the shortest route at the fastest possible speed.*

The building form is determined by the turning radius of the new trains and by the boundaries of the site. The five large trains dictated not only the complex geometry but also the shape of the entire building. It was designed to be a monument to the new era in railways that the new Channel route to Europe had given rise to. The old Waterloo Station complements this





canal hasta Europa. Para ello complementa la antigua estación de Waterloo, pero mantiene una identidad propia dada principalmente por su cubierta de cuatrocientos metros de longitud. La forma asimétrica de la misma responde a los requerimientos del trazado del sitio.

Estructuralmente toma la forma de arcos planos (cerchas de acero) definidos por tres puntos, con el central desplazado hacia el oeste, que se van repitiendo a lo largo de un plano sinuoso que se estrecha de 50m en el comienzo a 35m al final de la plataforma. El sistema de cerramiento es flexible acorde con la geometría, con un número limitado de variantes de piezas de vidrio colocadas sobre un sistema que le permite estirar o encogerse como respuesta a los distintos giros de la cubierta.

El edificio se organiza en cuatro niveles de altura, tres de los cuales se esconden en el subsuelo. Existe un sótano que funciona como aparcamiento de vehículos y se asienta sobre las líneas de metro; a su vez sostiene un gran viaducto que soporta las plataformas del tren y contiene dos plantas en sí mismo. Estas albergan servicios para el viajero: la inferior se destina a los pasajeros que llegan y la superior a los que salen. Asimismo, en la zona donde se hallaba la antigua estación se han restaurado unas naves abovedadas de ladrillo que existían y habían sido fuertemente dañadas en la Segunda Guerra Mundial y actualmente contienen toda la infraestructura de servicios internos de la terminal, a los que el pasajero no tiene acceso.

El edificio se terminó en el año 1993 y ha sido merecedor de varios premios de arquitectura.

purpose, but maintains an independent identity, arising principally from its four hundred-metre-long roof. Its asymmetrical shape responds to the route requirements at the location.

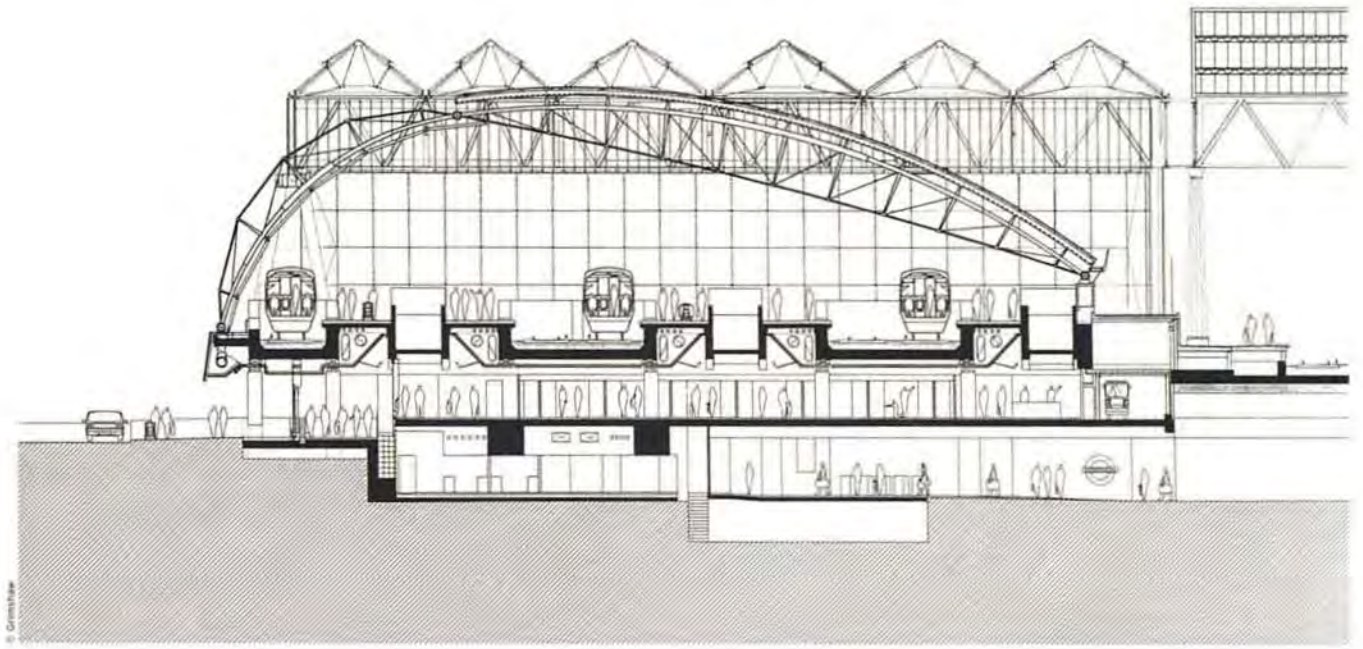
Structurally it takes the form of flat arches (steel trusses) defined by three points, with the middle point displaced toward the west. These arches are repeated along a winding plan that is 50 metres wide at the beginning and narrows to 35 metres at the end of the platform. The enclosure system is flexible in accord with the geometry. A limited number of glass pieces placed over the system permits stretching or shrinking as necessary according to the different turns of the roof.

The building is organised on four levels, three of which are underground. A basement serves as a car park and is built above the underground lines. It simultaneously supports a large viaduct on which the train platforms rest, taking up the next two levels, which also accommodate services for travellers. The lower level is for arriving passengers and the upper is for departing passengers. Similarly, in the area where the old station is located, previously existing brick-vaulted hangars, seriously damaged in the Second World War, have been restored and currently contain the entire infrastructure of the terminal's internal services. Passengers do not have access to this area.

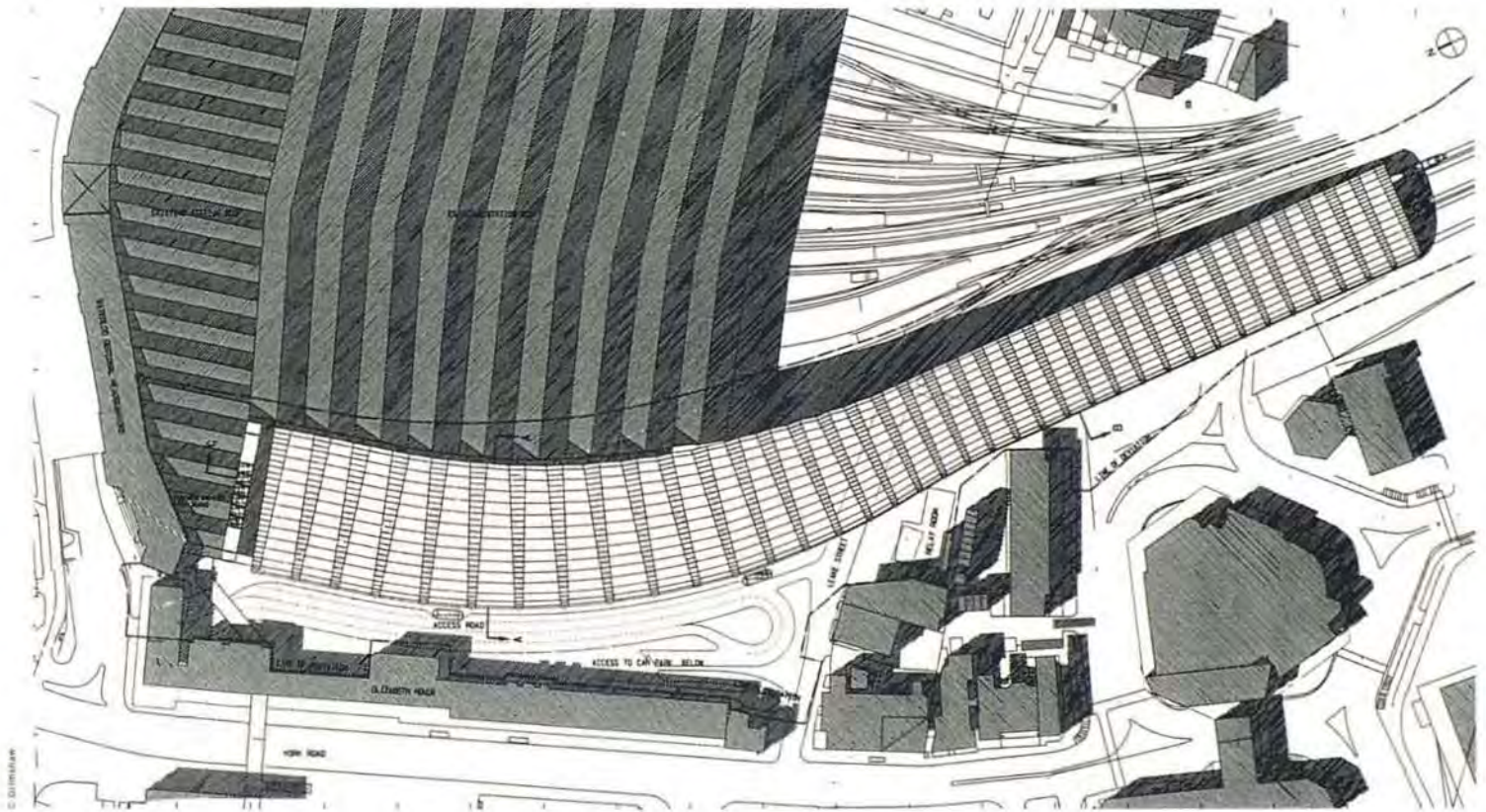
Finished in 1993, the building has received various architectural awards.



© Grimshaw



© Grimshaw



© Grimshaw



□ Localizado entre el *West End* y la *City* de Londres, el área de la intervención resulta de la rivalidad entre dos estaciones de tren vecinas, ambas construidas en el siglo XIX: King's Cross y Saint Pancras. Su rehabilitación se plantea desde la apertura del túnel del Canal de la Mancha con la correspondiente necesidad de una nueva terminal internacional ferroviaria. Junto a esto se pide la planificación de todo el ámbito que las circunda, un área de aproximadamente 52 hectáreas, atravesado por un canal y un parque natural.

Las condiciones del proyecto, que es desarrollado por el equipo de Foster & Partners, pasaban por respetar varios edificios existentes agrupados junto a la antigua vía de tren, la carretera y el canal que discurren por el centro, así como conservar estos tres elementos, plantear una red de vías a través del sitio y crear un nuevo espacio abierto en el centro de todo, consolidando la tradición que ha desarrollado la ciudad con sus parques y *squares*.

El proyecto fue un intento de experimentar una cultura de usos mixtos, donde se estimularía la integración de industrias en barrios residenciales y se exploraría una forma de crecimiento sostenible basada en las zonas verdes. La ordenación propuso dos torres al norte del lugar, conectadas entre sí, que constituirían un nuevo hito para la ciudad a la vez que marcarían un borde del gran parque central.

La estación de King's Cross es actualmente el intercambiador de transportes más grande de la ciudad con dos terminales interurbanas, cinco líneas de metro y el final de la North

□ Located between the *West End* and the *City of London*, the area of intervention is the result of the rivalry between two neighbouring train stations, both constructed in the 19th century: King's Cross and Saint Pancras. Their rehabilitation was planned at the opening of the Channel Tunnel permission was requested for the entire surrounding area, of approximately 52 hectares, crossed by a canal and a natural park.

The conditions of the project, designed by the team of Foster & Partners, required the preservation of various existing buildings grouped next to the old train tracks, the road, and the canal that passes through the middle of the site. In addition to conserving these elements, the design required planning a network of tracks through the site and the creation of new open space in the middle of it all, consolidating the tradition of parks and squares that the city had been developing.

The project was an attempt to experiment with a mixed-use culture, where the integration of industry with residential neighbourhoods would be stimulated, and a sustainable form of growth based on green spaces would be explored.

The land arrangement proposed contained two interconnected towers to the north of the site, which constituted a new challenge for the city while at the same time creating the boundary for a large central park.

King's Cross Station is currently the largest transportation interchange of the city, with



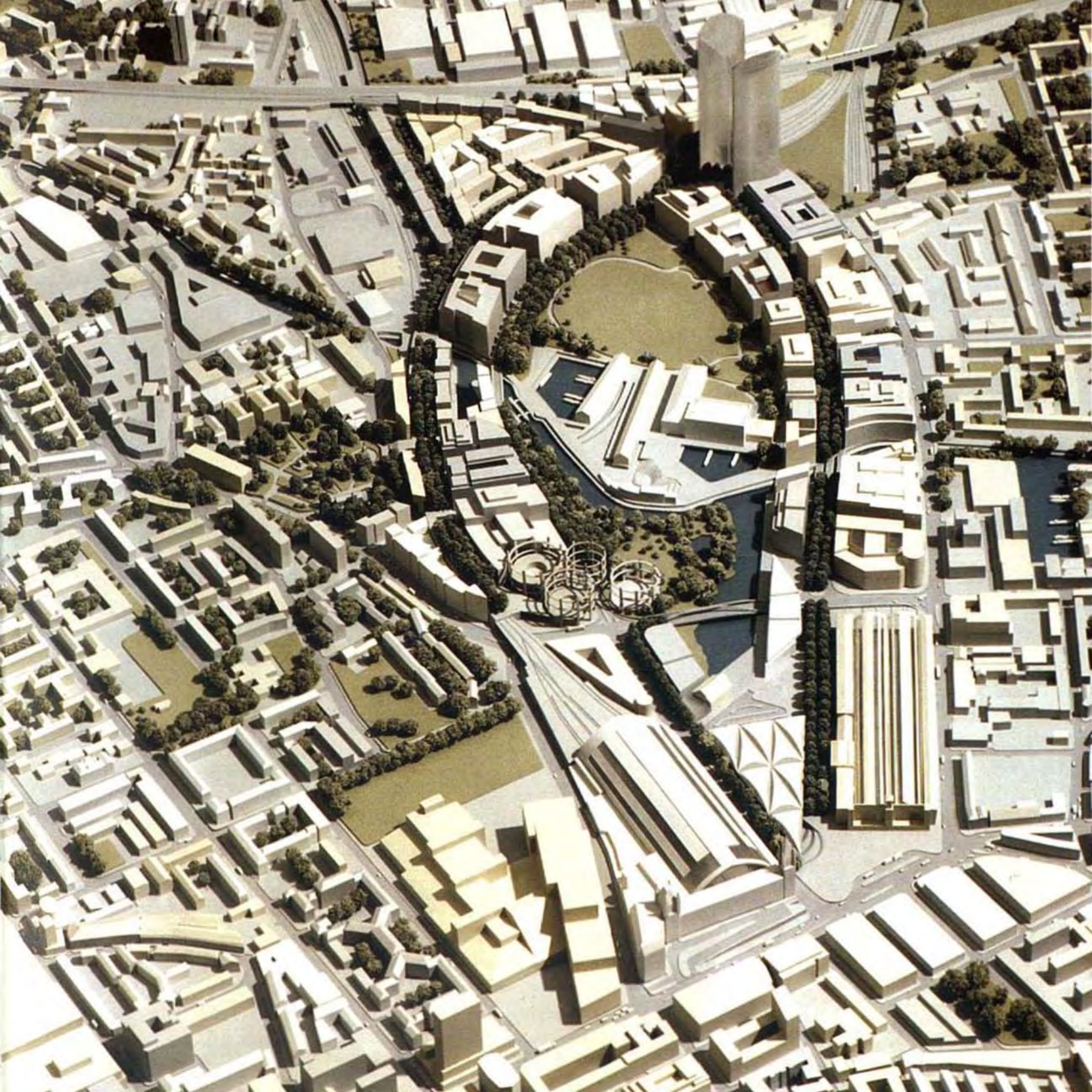
London Line. La terminal internacional de tren se sitúa entre las actuales estaciones. Su forma triangular responde a la geometría del lugar. Su compleja estructura de vidrio se diseñó para rescatar la grandeza de los viajes en ferrocarril del pasado, la espacialidad, la luz,... su gran hall tiene como características no tener ninguna línea de visión impedida, así como la posibilidad de ser recorrida a pie en un corto espacio de tiempo. El actual desnivel topográfico existente entre las estaciones se resuelve con suaves cambios de nivel que homogeneizan el conjunto.

En 1996 se le encargó al equipo de arquitectos el desarrollo de una ordenación más concreta y limitada destinada a desarrollar la estación de Saint Pancras como una terminal ferroviaria europea. Esto implicaba ampliar los cobertizos de los trenes Victorian para poder acomodar los Eurostar y mejorar los servicios de dentro y alrededores de la estación.

two interurban terminals, five underground lines, and the end of the North London Line. The international train terminal is located between the existing stations. Its triangular form responds to the site's geometry. Its complex glass structure was designed to restore the grandeur of train travel in the past, the spaciousness, the light... Its great hall has as one of its characteristics an unimpeded view, as well as the possibility of walking across it in a minimal amount of time. The existing topographical difference between the stations is resolved by gentle level changes that serve to homogenise the work as a whole.

In 1996, the team of architects was commissioned to develop a more specific and limited land arrangement intended to develop Saint Pancras as a European railway terminal. This implied enlarging the Victorian railway sheds in order to accommodate the Eurostar and improve the services inside and around the station.





□ Londres plantea varias intervenciones enfocadas a contribuir en la gran red aeroportuaria, reafirmandose como un núcleo fundamental dentro del panorama europeo. Ante la duda que planteó en su día la aparición del ferrocarril de alta velocidad como una posible alternativa y consiguiente amenaza para el sistema de comunicaciones aéreo, una nueva intervención sobre el organismo más poderoso y emblemático del transporte de la ciudad se programa para devolverlo a la cabeza de la comunicación a escala mundial.

El sistema aeroportuario actual funciona como una gran empresa global. Dentro de la red existen unos nodos que asumen el papel de lugar de transbordos y destino final mayoritarios. Ante esta polarización se pone en crisis el concepto tradicional de aeropuerto-ciudad. Surge el término aeropuerto-región, y representa un sistema que interconecta distintos medios de transporte: redes ferroviarias de alta velocidad, autopistas y sistemas de transporte público, tanto urbano como regional. Este modelo es capaz de absorber mayores flujos de pasajeros y de tener una posición más relevante en el sistema aeroportuario internacional.

El hecho de ampliar el ámbito de influencia de un aeropuerto significa una capacidad potencial muy superior a lo usual; de ahí la necesidad de una conexión a nivel territorial con las demás redes de transporte existentes.

La forma de diseñar este tipo de edificios ha variado mucho con el tiempo, pero el modelo genérico de aeropuerto en el mundo occidental es uno de crecimiento progresivo. Heathrow es

□ *London planned various interventions focused on contributing to the large airline network, reasserting its status as a vital hub within Europe. Faced with the doubt that was raised at the time –the arrival of the high speed train as a possible alternative and consequent threat to the air transport system– a new intervention on the most powerful and emblematic city transport system was programmed to make it once again the leader of global-scale communications.*

The air transport system currently functions like a huge global company. Within the network are nodes that take on the major role of transfer and final destination sites. This polarisation throws into crisis the traditional concept of the airport-city. The term regional airport arises to represent a system that interconnects distinct modes of transport: high speed railway networks, motorways and public transport systems, both urban and regional. This model is capable of absorbing greater flows of passengers and also of having a more relevant position in the international air transport system.

The enlargement of an airport's sphere of influence signifies a potential capacity that is much greater than usual; hence the necessity at a territorial level for connections with the remaining transport networks.

The method of designing this type of building has varied significantly over time, but the generic model of the airport in the western world is one of progressive growth. Heathrow is without doubt the most important airport



5ª Terminal de Heathrow Heathrow's Fifth Terminal

Richard Rogers



sin duda el de mayor importancia en Londres, y ha generado un segundo en Gatwick y un tercero en Stanstead. Aún así, Heathrow todavía sigue expandiéndose en su emplazamiento original, añadiendo nuevos edificios y con el proyecto de una quinta terminal.

□ Heathrow es el aeropuerto internacional más activo del mundo. Considerado como el centro del mundo de la aviación acoge más de sesenta millones de pasajeros al año y es donde tienen su base casi un centenar de compañías aéreas.

El equipo de Richard Rogers está desarrollando un plan estratégico a través del diseño de una nueva terminal que acoja cincuenta millones de pasajeros al año. La idea incluirá la construcción de un campus, un edificio que funcionará como terminal central y dos edificios-satélite, así como un hotel y dependencias propias de un aeropuerto. Será un intercambiador de transportes de gran escala, accesible por metro, tren y carretera. Principalmente utilizada por la compañía British Airways, la terminal se concibe como una puerta que conecta directamente a Europa con Gran Bretaña, reforzando el papel de Heathrow como la terminal internacional y el nodo de transbordos más importante del mundo.

El campus de la terminal ocupará una superficie de 250 hectáreas y se situará en el lugar de una antigua planta de tratamiento de aguas, al oeste de Heathrow Central, en uno de los actua-

in London. Its activity has generated another airport at Gatwick and a third at Stanstead. Even so, Heathrow continues expanding its original site, adding new buildings with plans for a fifth terminal already in the pipeline.

□ *Heathrow is the busiest international airport in the world. Considered the centre of the aviation world, it handles over sixty million passengers a year, and over one hundred airline companies have their headquarters located there.*

The Richard Rogers team is developing a master plan via the design of a new terminal to accommodate fifty million passengers annually. The idea will include the construction of a campus, a building that functions like a central terminal and two satellite buildings, as well as a hotel and other support buildings required by an airport.

It will be a transportation interchange at an enormous scale, accessible by underground, train and road. Used principally by the company British Airways, the terminal is conceived as a gateway connecting Europe with the United Kingdom, thereby reinforcing Heathrow's role as an international terminal and the most important transfer node in the world.

The terminal's campus will occupy 250 hectares and is situated on the site of an old water treatment plant, to the west of Heathrow

les límites del aeropuerto, y hará uso de las dos pistas de aterrizaje y despegue existentes.

El edificio principal y los dos satélites se conectarán por pasajes subterráneos. El primero organiza las salidas en un nivel superior a las llegadas, con una planta técnica intermedia. Se pretende que la cubierta tome la forma de una única onda, con una gran luz, maximizando la flexibilidad espacial, la visibilidad y el fácil fluir de los pasajeros. El proyecto hace un énfasis especial en una técnica constructiva basada en la estandarización y modulación.

Esta actuación fue motivo de una significativa encuesta popular que tuvo resultados muy negativos, pero recientemente ha sido aprobado por las autoridades británicas y su inauguración se prevé para el año 2007.

Central, on one of the current airport boundaries. It will make use of two existing airport runways.

The principal building and the two satellite buildings will connect via underground corridors. The former will organise departures at a level above that of arrivals, with a technical level between the two. The design of the roof is to take the form of a single wave, with a large skylight, maximising spatial flexibility and visibility and facilitating the flow of passengers. The project places special emphasis on a construction technique based on standardisation and modularisation.

The project was the subject of a major popular survey that had very negative results, but has recently been approved by the British authorities. Its inauguration is planned for the year 2007.



Londres. Ciudad de la Cultura
London. City of Culture



Introducción Introduction

□ El proceso de búsqueda de identidad como reacción a la utopía universal del proyecto moderno encuentra en el fenómeno de la globalización el vehículo más eficiente para alcanzar su objetivo. La *coopetición* entre ciudades se traduce en la exacerbación de lo característico, buscando que la imagen resultante de actuaciones regidas por planteamientos marcadamente conservadores pueda exhibirse como logo de la ciudad. Esta aproximación, de la mano de la industria turística global, ha de permitir la comprensión inmediata de una ciudad lobotomizada, de la que sólo se exhiba una cáscara que enmascare cualquier tipo de contradicción o manifestación de complejidad inherente al fenómeno urbano: el *easy seeing*.

El cierre paulatino de los Docklands y el desmantelamiento industrial iniciado en las décadas de los sesenta y setenta significan el arranque de la apuesta por el Támesis como nuevo eje vertebrador de una metrópoli que comienza a plantearse la elaboración de una imagen propia: el cambio tecnológico conduce a una ciudad global proveedora de servicios liberada de actividad productiva. Las condiciones de partida no pueden ser más idóneas: en primer lugar, la relativización de la idea de centralidad, tan presente en el desarrollo histórico de la ciudad, marca nuevas directrices de desarrollo siguiendo el eje fluvial. En segundo lugar, la descontaminación de los suelos es la excusa perfecta, por un lado, para la recuperación de grandes bolsas de suelo destinadas al mercado inmobiliario, mientras que

□ *The search for identity, as a reaction against the universal utopia of modern design, is a process that finds in the globalisation phenomenon the most efficient vehicle for achieving its objective. The "coopetition" between cities is translated into the intensification of the emblematic; the search for a compelling performance image, governed by markedly conservative approaches, that can be exhibited as a logo of the city. This approximation, from the point of view of the global tourist industry, must permit the immediate comprehension of a lobotomised city, where only the skin is exhibited and which disguises every type of contradiction or complex manifestation inherent in the urban phenomenon: "easy seeing."*

The gradual closure of the Docklands and the dismantling of its industry that began in the decades of the 1960's and 1970's marks the beginning of the deliberate choice of the Thames as the new vertebral axis of a metropolis embarking on a new image: technological change leads to a global city that provides services liberated from the activity of production. The conditions for its entrance could not be more ideal. In the first place, the relativity of the idea of centrality, so present in the historical development of the city, marks new guidelines for development following the river axis. Secondly, the decontamination of land is the perfect excuse, on the one hand, for the recovery of large pockets of land destined for the property market, while at the same time the

al mismo tiempo se potencia la ilusión del espacio público, aderezada con dosis de cívica ecología y rabiosa actividad cultural.

La oferta cultural se consolida como herramienta potentísima en las estrategias urbanas aplicadas en el escenario global. Equipamientos culturales en las otras zonas industriales de la margen derecha del Támesis se complementan con intervenciones de figuras consagradas del panorama arquitectónico contemporáneo para configurar el reclamo turístico, y al mismo tiempo confrontar a la ciudad con la cuestión de su propia identidad más allá del puro marketing.

Tate Modern y Millennium Dome son las dos caras de la moneda en esta apuesta. El desmesurado proyecto de la cúpula fue el intento de mostrar al mundo la imagen radiante de la nación tras el desembarco del nuevo laborismo de Blair. El erario público aportó cantidades ingentes de dinero para financiar una obra de coste desorbitado en relación a la vaguedad de contenidos ofrecidos bajo patrocinio privado. El devenir de los acontecimientos es sintomático del paso de la *cool Britannia* a la *new Europe*: tras el cierre, el debate en torno a las infinitas posibilidades de su extraordinaria escala desemboca en soluciones de compromiso para un futuro incierto. Mientras tanto, la Tate recupera la antigua central eléctrica del Bankside para sumarse a las sedes en Londres, Liverpool y St Ives. Un proceso de reciclaje, transformación y expansión que culmina en la creación de un referente artístico global. Un proceso más acorde, sin duda, con el cosmopolitismo histórico de la capital que con anquilosados intentos de *revivals* o contenedores vacíos.

illusion of public space is promoted, seasoned with doses of civic ecology and fervent cultural activity.

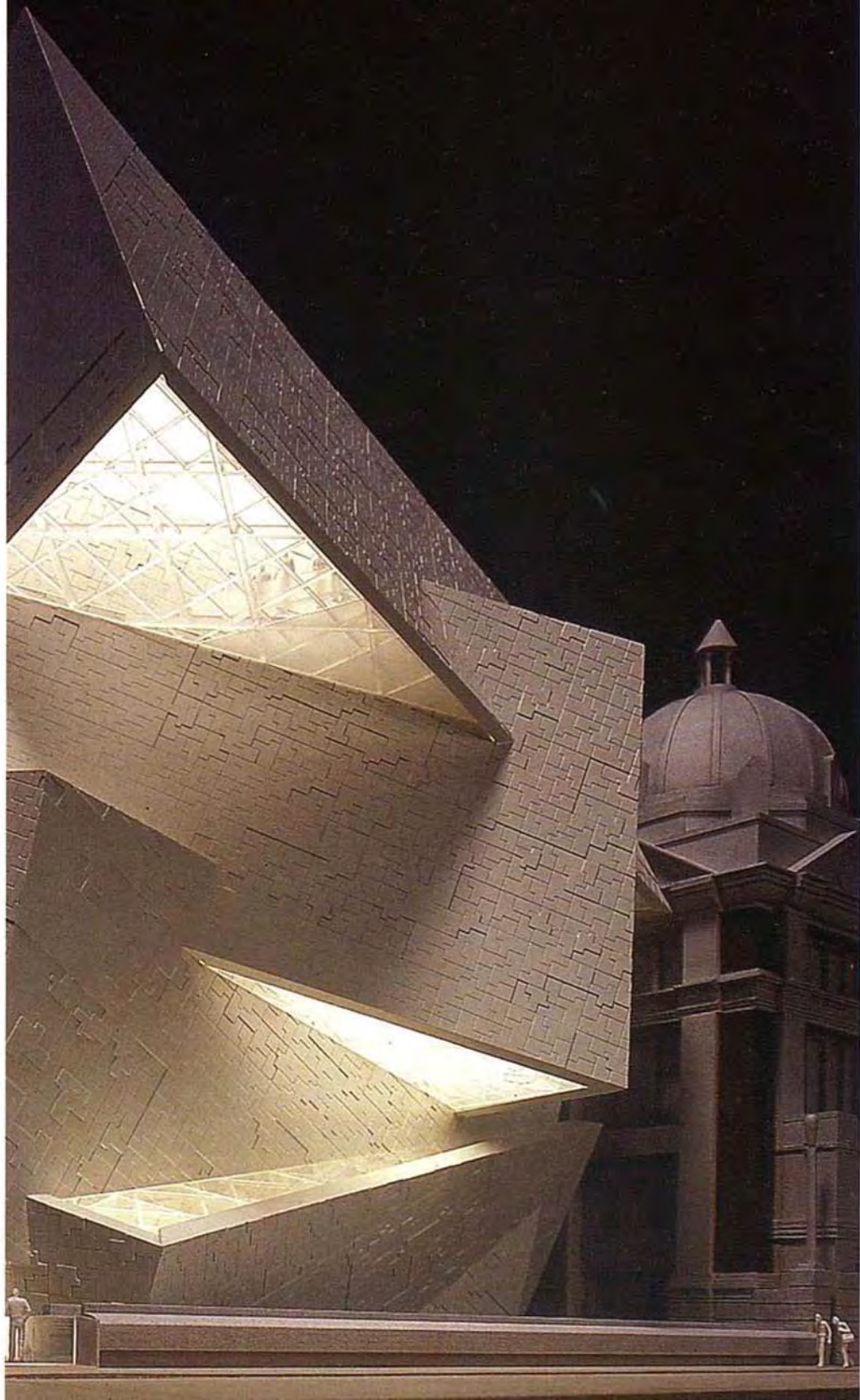
The consolidation of a cultural agenda is a highly potent tool in the urban strategies applied to the overall scenario. Cultural facilities in the once industrialised zones on the right bank of the Thames are complemented by interventions by acclaimed figures of the contemporary architectural panorama. They become tourist attractions, and at the same time confront the city with questions about its own identity over and above pure marketing.

Tate Modern and the Millennium Dome are two faces of the same coin in this respect. The vast project for the dome was intended to demonstrate to the world the radiant image of the nation following the arrival of Blair's New Labourism. Public funds provided huge sums of money to finance a project of exorbitant cost compared to the vague contents provided by private sponsorship. The development of events is symptomatic of the move from "cool Britannia" to the "new Europe". After the dome closed, the debate surrounding the infinite possibilities of its extraordinary scale culminated in a compromised solution for an uncertain future. Meanwhile, the Tate recovered the old Bankside electrical power station to add to its venues in London, Liverpool, and St. Ives. This recycling, transformation and expansion process culminated in the creation of a global artistic reference. It is a process undoubtedly more in keeping with the capital's historical cosmopolitanism than with stagnant attempts at "revivals" or empty containers.



▲ TATE MODERN MUSEUM.
HERZOG & DE MEURON, 1999.

▶ VICTORIA AND ALBERT MUSEUM.
DANIEL LIBESKIND, 1996.



1. Planes y propuestas en el Támesis 1. Plans and proposal for the Thames

Londres como podría haber sido London as it could have been

Richard Rogers Partnership, 1986



□ La globalización en proceso de incubación comienza a imponer el *easy seeing* como aproximación a la ciudad de una manera potentísima, tal y como muestra Rogers en su propuesta: la nueva estación de Waterloo se confirma como puerta de entrada a Londres desde el Viejo Continente. Tras apearse del Eurostar, el turista se convierte en protagonista absoluto del espectáculo urbano de fin de siglo: cualquier obstáculo a su libre tránsito como peatón y a la consecución inmediata de una imagen de la ciudad ha de ser eliminado.

Desde Waterloo, el acceso al corazón de Londres se realiza a través de un ligera pasarela peatonal que sustituye al pesado Hungerford bridge, innecesario tras el desvío del ferrocarril ligado a Charing Cross. Jardines y paseos ocupan el lugar del automóvil, que desaparece en el interior de un túnel bajo la Embankment Road, cristalizando así la relación idealizada de la ciudad con el río. Desde este frente entre los puentes de Westminster y Blackfriars, el nuevo bulvar peatonal de la Northumberland Avenue conduce a Trafalgar Square, donde la supresión del tráfico en su lado norte significa la unión efectiva de la National Gallery a la plaza. La mutación en proceso en el South bank vendría a equilibrar una década más tarde el eje Trafalgar-Waterloo, confirmando al Támesis como nuevo centro de gravedad.

□ *The incubation of the globalisation process begins to impose "easy seeing" as an approximation of the city in a powerful way, as Rogers demonstrates in his proposal: the new Waterloo Station becomes the entrance gate to London from the Old Continent. On disembarking from the Eurostar, the tourist becomes the absolute protagonist of the urban spectacle of the end of the century; all obstacles physically hindering pedestrians and their immediate impression of the city are to be eliminated.*

From Waterloo, access to the heart of London is achieved across a light pedestrian bridge that substitutes the heavy Hungerford Bridge, which is no longer necessary following the detour of the rail track leading to Charing Cross. Gardens and walkways occupy the place of the automobile, which disappear into the tunnel under Embankment Road, crystallising in this way the idealised relationship of the city with the river. From this façade between the bridges of Westminster and Blackfriars, the new pedestrian boulevard of Northumberland Avenue leads to Trafalgar Square, where the elimination of traffic on the north side has effectively joined the National Gallery to the Square. A decade later, the transformation currently underway on the South Bank will finally balance the Trafalgar-Waterloo axis, confirming the Thames as the new centre of gravity.



Plan Director de la península de Greenwich
Master Plan for the Greenwich peninsula

Richard Rogers Partnership, 1994

□ Los fastos organizados en torno a la celebración de la National Millennium Exhibition conceden todo el protagonismo al Támesis como eje vertebrador del evento, y a la península de Greenwich como área donde llevar a cabo nuevas formas de hacer ciudad propias de la *cool Britannia*. Ocupando antiguos terrenos industriales descontaminados, el esquema director desarrollado por Rogers se muestra próximo al modelo de Edge Cities importado de los Estados Unidos: una ciudad *ex novo* unida a Londres a través del cordón umbilical de la Jubilee Line, destinado a formar una comunidad de 20.000 residentes, 24.000 puestos de trabajo asociados al nuevo *Central Business District* y 26.000 visitantes ocasionales previstos para acudir a los eventos albergados por el Millennium Dome. La ordenación concede gran importancia al papel de los espacios públicos, en cuyo diseño se aplican directrices destinadas al aumento de la eficiencia energética a través de medidas medioambientales pasivas, estrategias proyectuales familiares para la arquitectura High Tech aplicadas a la ciudad.

□ *The celebrations organised in conjunction with the National Millennium Exhibition concede all the protagonism to the Thames as the vertebral axis of the event, and the Greenwich peninsula as the area in which to undertake new methods of urban planning in keeping with the image of "cool Britannia". Occupying old decontaminated industrial land, the master plan developed by Rogers is similar to the Edge Cities model imported from the United States: a city *ex novo* united with London by way of the umbilical cord of the Jubilee Line, destined to create a community of 20.000 residents, 24.000 jobs associated with the new "Central Business District," and 26.000 occasional visitors anticipated to attend the events housed in the Millennium Dome. The plan places great importance on the role of public spaces, based on design guidelines intended to increase energy efficiency by way of passive environmental measures, familiar project strategies for High-Tech architecture applied to the city.*





Complejo artístico South Bank South Bank Arts Complex

Richard Rogers Partnership, 1994

□ Una vez finalizada la Segunda Guerra Mundial, la construcción del Royal Festival Hall (1951) de Martin y Moro, y del Royal National Theatre de Denys Lasdun (1976), continúa la vinculación histórica con el teatro que caracteriza a la margen derecha del Támesis. La puesta en valor de este carácter se plantea como condición inexcusable para confirmar el nuevo papel vertebrador del Támesis, con vistas a conseguir el equilibrio entre las dos orillas. La marquesina de vidrio de Rogers se sitúa entre estos dos edificios, cubriendo la Hayward Gallery, el Purcell Room y el Queen Elizabeth Hall y creando un espacio abierto destinado a actividades culturales y comerciales, así como nuevas dotaciones con vistas a albergar nuevos eventos. La apuesta por la oferta cultural masiva de la capital se impone: a partir de este gesto, el espacio público se acondiciona para permitir un uso continuado, consolidando al South Bank como mayor centro cultural europeo.

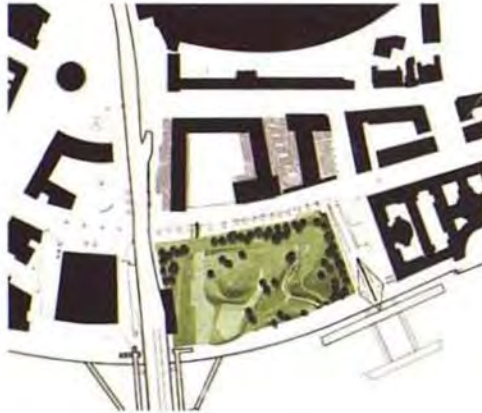
□ *Following the end of the Second World War, the construction of the Royal Festival Hall (1951) by Martin and Moro and the Royal National Theatre (1976) by Denys Lasdun continue the historical connection with the theatre that characterises the right bank of the Thames. The value placed on this characteristic is proposed as vital for the confirmation of the Thames' new vertebral role, with a view to achieving a balance between the two banks. Rogers' glass canopy is located between these two buildings, covering the Hayward Gallery, the Purcell Room and Queen Elizabeth Hall, and creating an open space destined for cultural and commercial activities as well as new facilities for new events. The idea of providing a cultural agenda for the masses gains ground: beginning with this gesture, public space is equipped to allow continuous use, consolidating the South Bank as a major European cultural centre.*





Jubilee Gardens
Jubilee Gardens

West 8, 2000

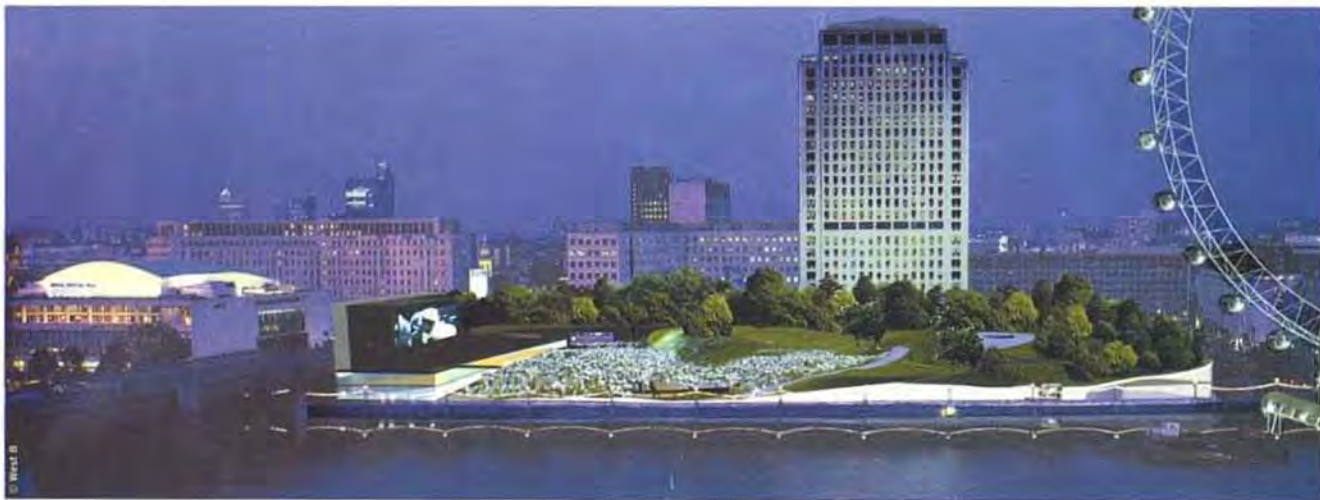


□ Los Jubilee Gardens experimentan una radical transformación en la propuesta de Adriaan Geuze: los jardines inaugurados en 1977 con motivo de la celebración del Silver Jubilee se tornan, haciendo un guiño a la propuesta de los británicos Archigram para el centro de ocio de Montecarlo, en un edificio con programa comercial y cultural oculto bajo una recreación de los acantilados de la costa del sur de Inglaterra.

La necesidad irrenunciable de un espacio público en el entorno cultural del South bank hace que la topografía artificial recreada se destine a albergar eventos culturales y espectáculos al aire libre, así como un parque de esculturas. El perfil blanco de los acantilados y la surrealista cascada vistos desde el Northbank indican la localización de la estación de Waterloo, mostrando al renovado frente del río la cara más popularmente reconocible de las islas hacia el continente. El debate en torno al espacio público en la ciudad contemporánea recibe de esta manera sugerentes aportaciones, superficies activas como camuflaje de arquitecturas disueltas en el paisaje.

□ *The Jubilee Gardens undergo a radical transformation in the proposal by Adriaan Geuze. Inaugurated in 1977 to coincide with the Silver Jubilee gardens, and with a nod at the proposal by the British Archigram team for the Montecarlo leisure centre, the gardens become a building with a business and cultural agenda hidden beneath a recreation of the cliffs on the south coast of England.*

The crucial necessity for a public space in the cultural surroundings of the South Bank require th recreated artificial topography to accommodate open air cultural events and spectacles, as well as a sculpture park. The white profile of the cliffs and the surreal cascades viewed from the North Bank indicate the location of Waterloo Station, presenting the renovated riverfront as the most popularly recognisable face of the British Isles as seen from the continent. With this project, the debate concerning public space in the contemporary city receives suggestive contributions, active surfaces that camouflage architecture dissolved in the landscape.





TOPOGRAPHY AND PARK EVENTS



British Airways London Eye
British Airways London Eye

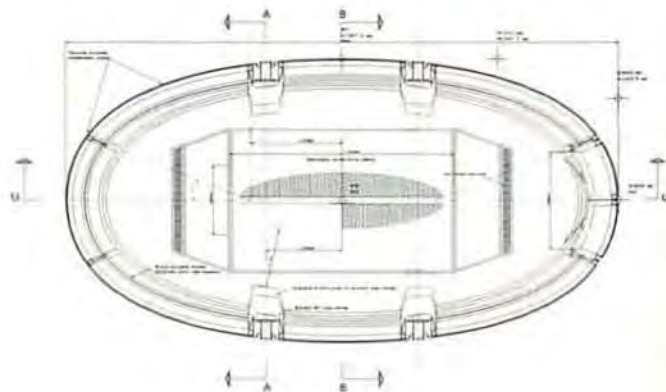
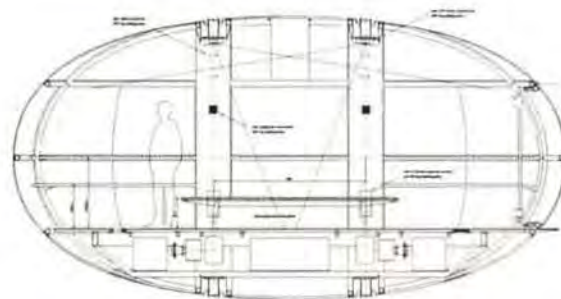
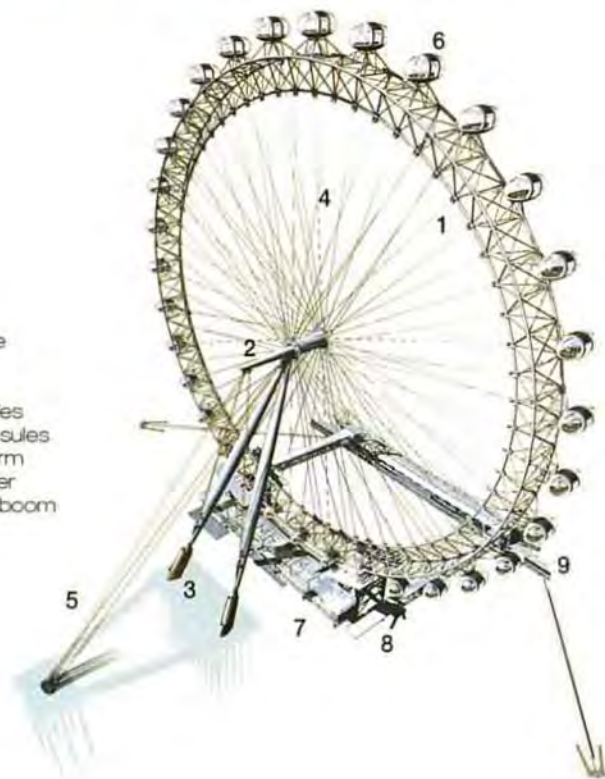
Marks Barfield Architects, 1999



□ El patrocinio económico y asesoramiento tecnológico de la mayor compañía aérea del país es bastante revelador del objetivo de la construcción del London Eye: convertirse en la mayor atracción de pago del Reino Unido como contribución significativa a la industria turística londinense, hoy día la segunda en importancia de la capital y la de más rápido crecimiento. A pocos metros de los andenes del Eurostar en Waterloo Station, el *easy seeing* característico del turismo de masas contemporáneo se muestra en su estado más puro. Un emplazamiento privilegiado, en uno de los meandros del río frente al Victoria Embankment y las Houses of Parliament, y una altura récord de 135 m, son las claves del éxito popular de esta estructura, desde la que es posible contemplar la extensión de la ciudad en un radio de 40 km.

□ *Financial sponsorship and technological advice from the country's largest airline company are sufficiently indicative of the purpose behind the construction of the London Eye: to turn it into the largest paying attraction in the United Kingdom and a significant contribution to the London tourism industry, currently the capital's second most important and fastest-growing economic activity. Only a few metres from the Eurostar platforms at Waterloo Station, it demonstrates the easy-seeing characteristic of contemporary mass tourism in its purest state. The keys to the success of this structure are its privileged location, on one of the river walkways in front of the Victoria Embankment and the Houses of Parliament, and a record height of 135 metres, from which it is possible to contemplate the spread of the city in a radius of 40 kilometres.*

1. steel rim
2. hub and spindle
3. A-frame legs
4. spoke cables
5. restraining cables
6. passenger capsules
7. boarding platform
8. restraining tower
9. pier and safety boom





Centro de Danza Laban
Laban Dance Centre

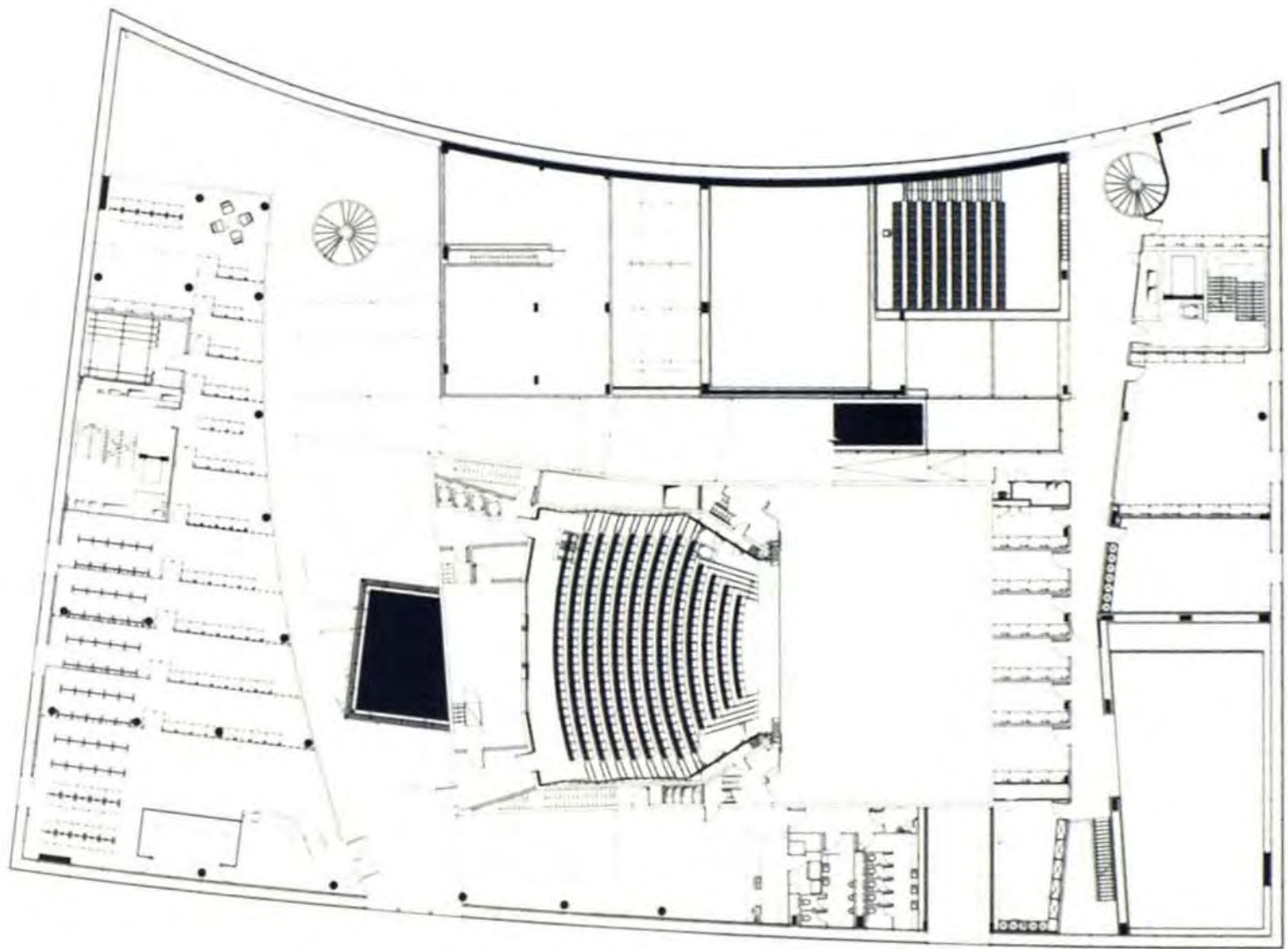
Herzog & de Meuron, 2002



□ Una visión rápida a un plano del área de Greenwich donde se emplaza el Centro de Danza revela la predominancia del color gris industrial. En un paisaje urbano de naves destartaladas, almacenes en desuso, chatarrerías, iniciativas de instituciones privadas como el caso de Laban marcan la pauta a seguir: en áreas fuera del alcance de grandes planes y propuestas de relevancia mediática, se revela el potencial de la cirugía y la biología aplicadas al fenómeno urbano. La regeneración del inerte tejido postindustrial se confía a la inoculación de células madre arquitectónicas. Como en un organismo vivo, desde el contenedor hermético se insinúan sombras en movimiento perceptibles a través de la membrana traslúcida de policarbonato multicolor. La pulsión de la ciudad de la cultura desde el interior de este cuerpo extraño comienza a irradiar Greenwich, marcando el inicio de su mutación.

□ A quick glance at a map of the area of Greenwich where the Dance Centre is located reveals the predominance of the colour industrial grey. In an urban landscape of dilapidated buildings, unused warehouses, scrapyards, initiatives by private institutions like Laban indicate the way forward. In areas outside the reach of grand plans and publicity-seeking proposals, the potential for surgery and biology applied to the urban phenomenon is revealed. The regeneration of the inert post-industrial fabric is trusted to the injection of architectural mother cells. Since it is a living organism, from the hermetic container moving shadows are perceptible across a translucent membrane of multicoloured polycarbonate panels. The pulse of the city of culture from the interior of this strange body begins to irradiate Greenwich, marking the beginning of its mutation.





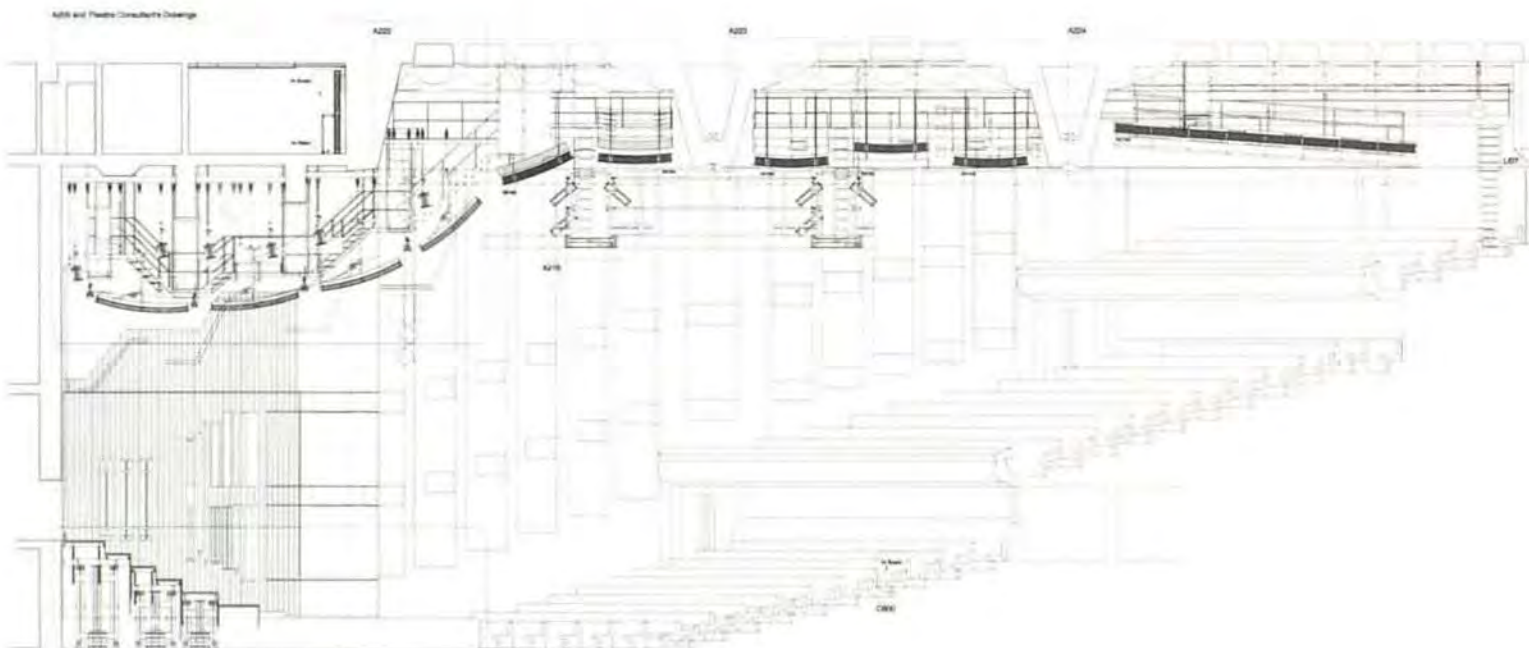
The Barbican Concert Hall
The Barbican Concert Hall

Caruso St John Architects, 2001



□ La sala de conciertos del Barbican Arts Centre, sede de la London Symphony Orchestra, es uno de los puntos de referencia de la escena artística de la ciudad. La intervención de Caruso St John se inscribe dentro de las iniciativas dirigidas a invertir el carácter aislado del Barbican, barrio radicalmente moderno reconstruido en los años sesenta por Chamberlain, Powell y Bon. Dentro de esta estrategia, la voluntad de renovación del Arts Centre, descrito como "una de las maravillas del mundo moderno" en su inauguración en 1982, pasa por la adopción de estrategias eminentemente epidérmicas. El tratamiento del acero con una terminación satinada de óxido lo transmuta en una superficie aterciopelada de variables efectos lumínicos, ejemplar por la consecución de la máxima intensidad que libra de interferencias a la arquitectura preexistente y matiza los espectáculos representados en este centro decidido a reivindicar su protagonismo dentro de la oferta cultural de la capital.

□ *The Barbican Concert Hall –headquarters of the London Symphony Orchestra– is one of the stand points of London's art scene. Caruso St John's project falls within the initiatives aimed to reverse Barbican's isolated character, a radically modern quarter which was rebuilt in the sixties by Chamberlain, Powell and Bon. Within this strategy, the will to renovate the Arts Centre –which was described as "one of the wonders of the modern world" in its inauguration in 1982– goes through the adoption of eminently superficial strategies. The glossy finishing of rust given to steel transmute it into a velvety surface with changing light effects which achieves the maximum intensity, avoiding interferences with the pre-existing architecture and adding subtlety to the shows staged at this centre, a venue ready to claim its prominence within the capital's cultural offer.*





2. Proyectos del Millennium Fund 2. Millennium Fund Projects

Puente del Milenio Millennium Bridge

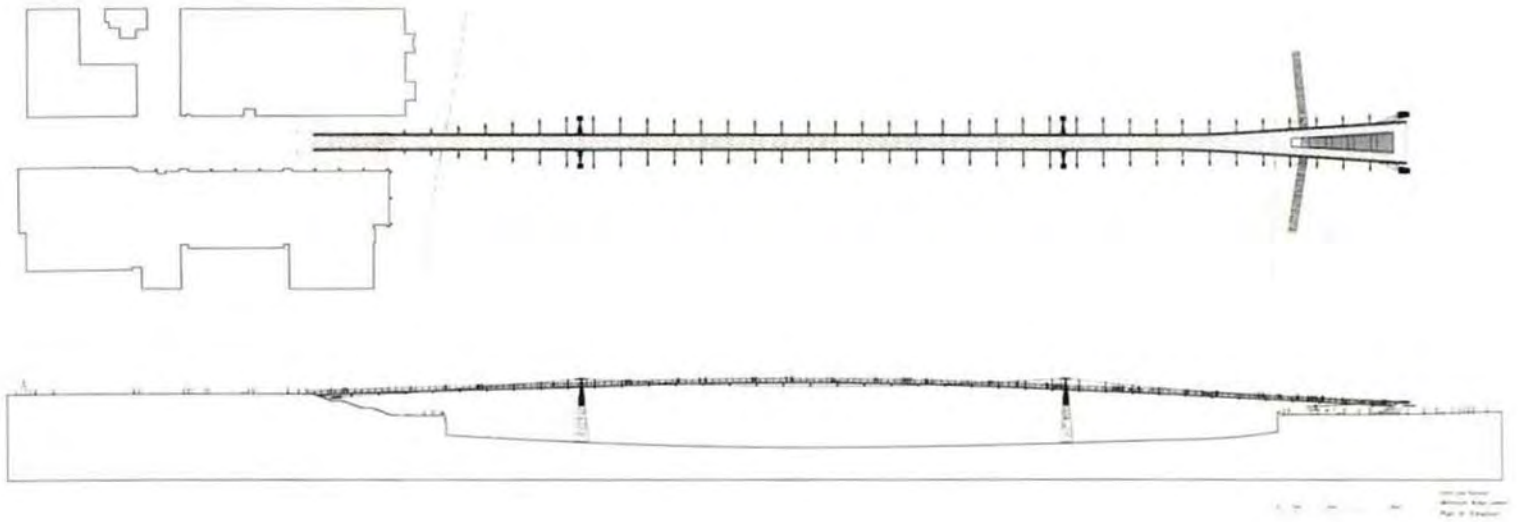
Foster & Partners, 1999



□ Los distintos puentes que cruzan el Támesis son manifestación evidente de los ciclos de actividad económica y los modos de producción sobre el paisaje fluvial: puentes colgantes como el London Bridge, o destinados al ferrocarril como el Hungerford Bridge, hablan de la pujanza comercial e industrial del Imperio, así como el crecimiento de la ciudad a lo largo del siglo XX va asociado al automóvil y al tráfico rodado que monopoliza la comunicación entre ambas orillas. La construcción de la pasarela que une la catedral de St Paul y la neonata Tate Modern es asimismo sintomática de las estrategias actuales de actuación en la capital y el empuje de la industria turística, al suponer un hito por partida doble: ser el único puente construido en Londres a lo largo del siglo XX, y tratarse del único de carácter peatonal. El protagonismo del peatón vuelve a quedar de manifiesto, permitiendo la comunicación directa entre dos de las mayores atracciones turísticas de Londres: St Paul y Tate Modern.

□ *The various bridges that span the Thames are distinct manifestations of the cycles of economic activity and methods of production on the river landscape. Hanging bridges like London Bridge, or those intended for trains like the Hungerford Bridge, recall the commercial and industrial vigour of the Empire, in the same way that the growth of the city during the majority of the 20th century is associated with the automobile and the traffic that monopolises the interaction between the river banks. The construction of the footbridge linking St Paul's Cathedral and the newborn Tate Modern is in the same way symptomatic of current strategies in the capital and the thrust of the tourism industry. It is a double milestone: it is the only bridge built in London in the entire 20th century, and it is the only one that is solely pedestrian. The protagonism of the pedestrian reasserts itself, allowing direct communication between two of London's major tourist attractions: St Paul's and the Tate Modern.*





Millennium Dome Millennium Dome

Richard Rogers Partnership, 1999

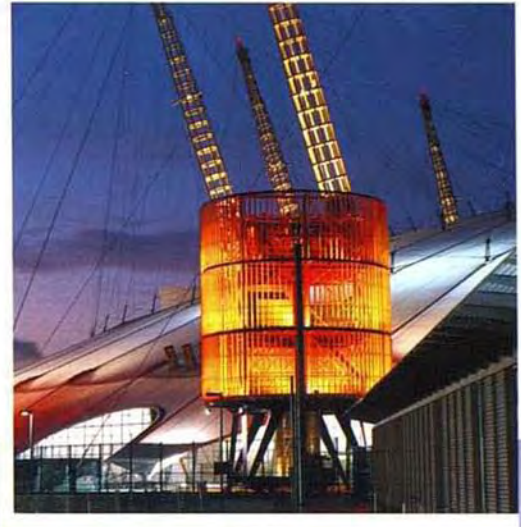
«The eyes of the world will be on Greenwich as the clocks strike midnight on December 31, 1999. Where once there was derelict land, people will see the most spectacular celebration anywhere in the world to mark the Millennium. I urge people to support this project because I believe it is good for Britain. It is a display of confidence in the creativity and talents of our people. It is a chance for us all to shape our future and begin the 21st century with a sense of purpose, hope and unity. It will be a time for the nation to come together to be excited, entertained, moved and uplifted. Visitors from all over the world will have the time of their lives. Today Britain need not settle for second best. In the dome we have a creation that, I believe, will truly be a beacon to the world.»

The Rt. Hon Tony Blair MP, Prime Minister

□ El Millennium Dome asumió desde la concepción de los festejos de la National Millennium Exhibition el papel de proyecto estrella de la operación de imagen destinada a mostrar el nuevo rostro de la *cool Britannia* laborista. El emplazamiento privilegiado escogido, en el extremo de la península de Greenwich, convierte a la cúpula en una referencia urbana indiscutible. Los créditos del proyecto así lo confirman: 9.000 m² de superficie cubierta, 320 m de diámetro, 50 m de altura, 1 km de perímetro...datos que sirven de cortina de humo para enmascarar el secretismo e indefinición de los contenidos de la mastodóntica operación de marketing. La referencia de la fórmula del éxito de Disneylandia, "las maravillas de la tecnología aplicadas a la psicología de masas", no resulta suficiente para seducir a la opinión pública: el coste total se consideró desmesurado e injustificable, más aún en una coyuntura global en la que el modelo de exposición universal iniciado precisamente en Londres ciento cincuenta años antes resulta a todas luces cuestionable. Tras el cierre, diversas propuestas de reutilización han cristalizado en el proyecto de construcción de un estadio con un aforo de 26.000 localidades en su interior.

□ *From beginning of the festivities of the National Millennium Exhibition, the Millennium Dome assumed the role of star in the image-making project that was to demonstrate the "cool Britannia" image of New Labour. The privileged site chosen for its location was the end of the Greenwich peninsula, making the dome an indisputable urban reference. The project credits confirm this –9000 m² of covered area, 320 metres in diameter, 50 metres high, 1 kilometre of perimeter– and serve as a smokescreen to mask the secrecy and lack of definition in the contents of the mammoth marketing operation. The reference to Disneyland's success formula, "the marvels of technology applied to the psychology of the masses," was insufficient to seduce public opinion. Considered disproportionate and unjustifiable, the total cost seemed more so given the global circumstances in which the universal exposition model, initiated precisely in London 150 years before, has been seriously questioned. Following its closure, several proposals for reutilisation have crystallised into a construction project for a stadium with an interior seating capacity of 26.000.*





3. Proyectos financiados por la Lotería Nacional

3. Projects financed by the National Lottery

Museo Británico British Museum

Foster and Partners, 1999

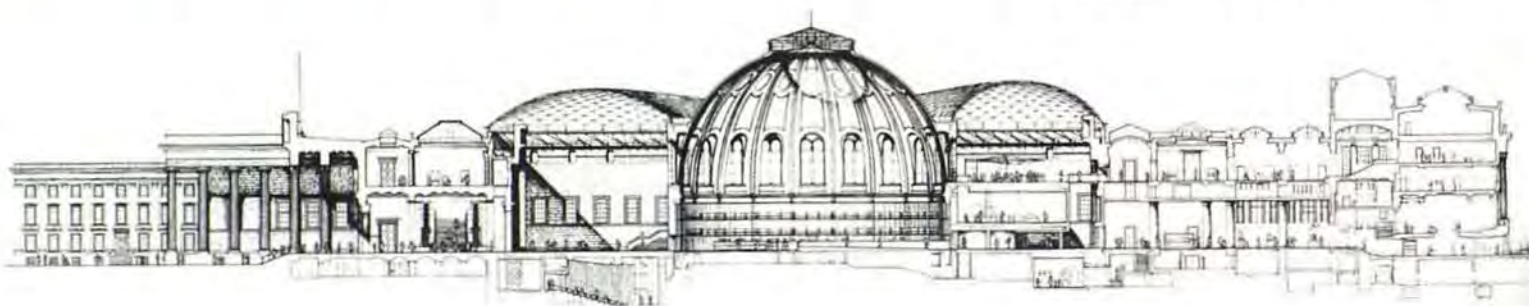
□ La adecuación de los equipamientos existentes supone una prioridad inexcusable en la estrategia de potenciación de la industria cultural y turística de la ciudad.

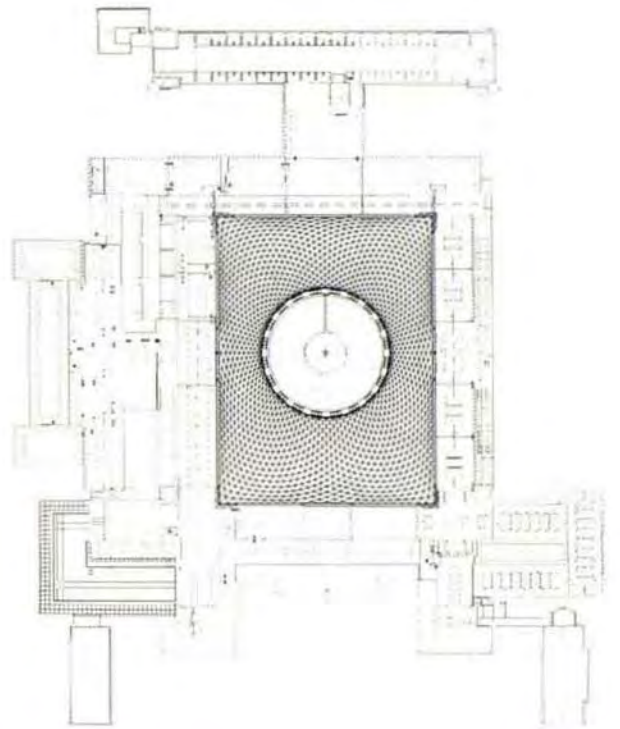
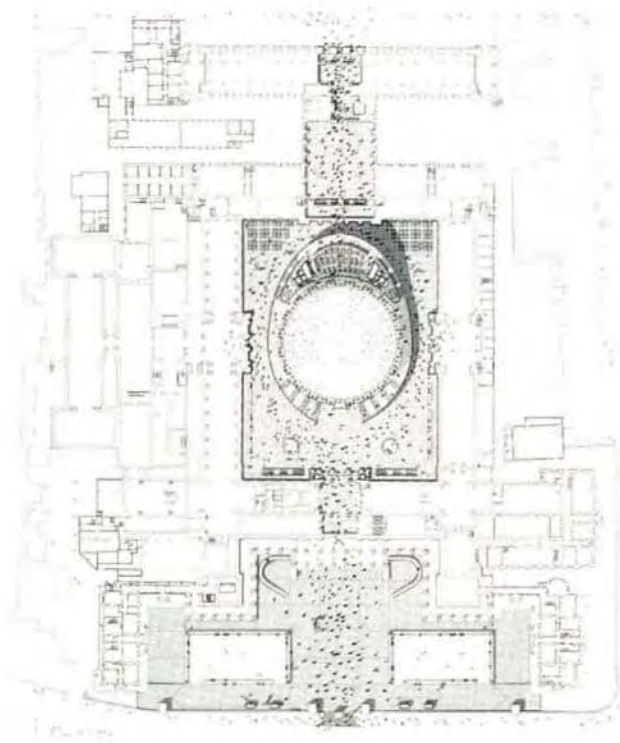
Originariamente concebido como patio del British Museum, las necesidades de espacio para la British Library obligaron a la construcción de la sala de lectura cilíndrica, y el espacio restante fue cubierto y ocupado por las estanterías de la biblioteca. Este hecho, sumado a una cifra cercana a los seis millones de visitantes colocaba al British Museum al borde del colapso y en clara desventaja frente a otros museos de renombre como el Louvre que habían acometido remodelaciones de envergadura que además los dotaban de una nueva identidad. El traslado de la British Library a St Pancras en el año 1998 supuso la gran oportunidad. Recuperando la tipología originaria del edificio, el renovado museo gravita en torno al patio. La cubierta permite el disfrute continuo de este espacio, donde se sitúa el área de información, tiendas y cafetería. La sala de lectura es mantenida como nueva biblioteca multimedia, mientras que en el subsuelo se desarrollan nuevas áreas expositivas y auditorios.



□ *The adaptation of the existing facility takes on top priority in the strategy for strengthening the city's cultural and tourism industries.*

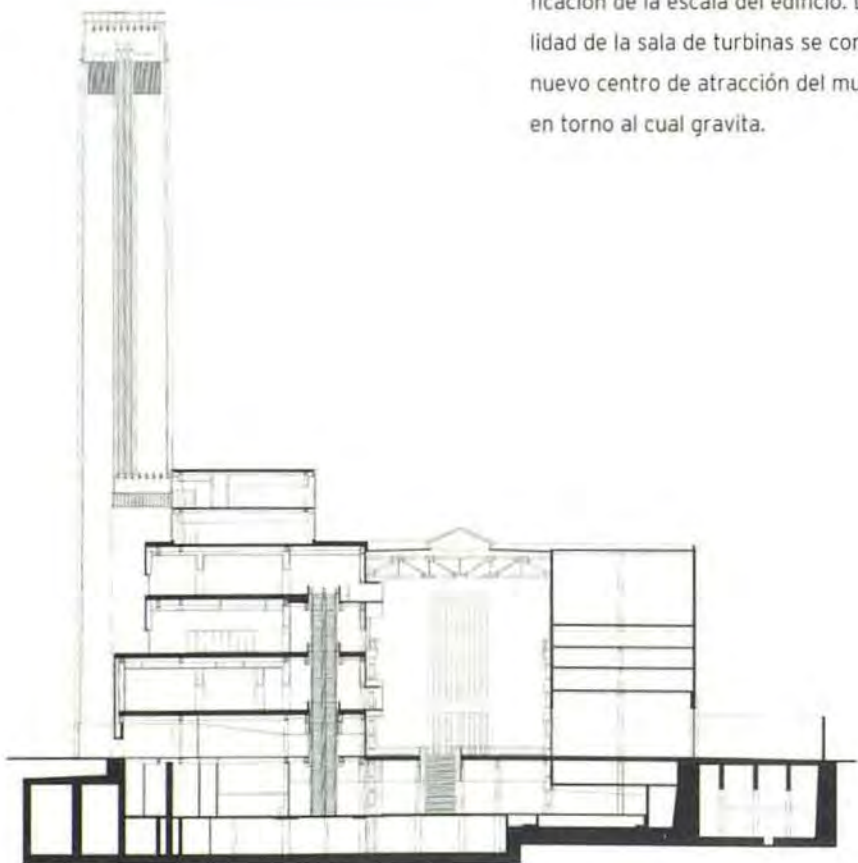
Originally conceived as a courtyard of the British Museum, the space requirements for the British Library necessitated the construction of the cylindrical reading room, and the remaining space was covered and occupied by library shelving. This fact, added to a figure of close to six million visitors, placed the British Museum on the edge of collapse and at a clear disadvantage in the face of other renowned museums, such as the Louvre, that had undergone significant renovation and gained a new identity to boot. The relocation of the British Library to St Pancras in 1998 provided an excellent opportunity. Recuperating the original typology of the building, the renovated museum revolves around the courtyard. A roof allows year-round enjoyment of the space, and is the location of the information area, shops and café. The reading room has been maintained as a new multimedia library, while new exhibition areas and auditoriums have been developed in the basement.





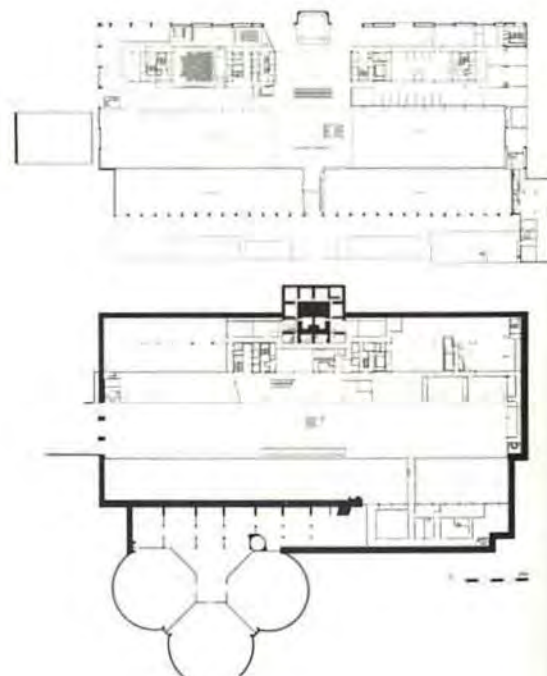
Museo Tate Modern
Tate Modern Museum

Herzog & de Meuron, 1999



□ La antigua central eléctrica del Bankside, auténtico *object trouvé* y testimonio de la pasada actividad industrial en la margen derecha del Támesis, es literalmente vaciada para acoger la colección de arte moderno y contemporáneo de la Tate Gallery, sometida en los últimos años a un ambicioso proyecto de expansión. El respeto a la envolvente del edificio, con la adición de una viga de luz que sirve de mirador a la vez que posibilita la iluminación de las salas, es clave para el establecimiento de una correspondencia simétrica con la catedral de St Paul, con la que queda unida a través de la pasarela peatonal de Foster. En cambio, en el interior del edificio al vaciado como estrategia primera de intervención le sucede una operación de intensificación de la escala del edificio. La monumentalidad de la sala de turbinas se convierte en nuevo centro de atracción del museo y espacio en torno al cual gravita.

□ *The old Bankside electrical substation, a genuine object trouvé, witness to the industrial activity of the past on the right bank of the Thames, is literally emptied to house the modern and contemporary art collection of the Tate Gallery, subjected over the last few years to an ambitious expansion project. The respect for the building envelope, with the addition of a light beam that serves as a viewing platform in addition to providing illumination of the exhibition rooms, is key for the establishment of a corresponding symmetry to the Cathedral of St Paul, with which it is united by way of a pedestrian bridge designed by Foster. On the other hand, on the inside of the building, which is emptied as an initial intervention strategy, an intensification of the building scale occurs. The monumentality of the turbine hall becomes the centre of attraction in the museum and the element around which the entire complex gravitates.*





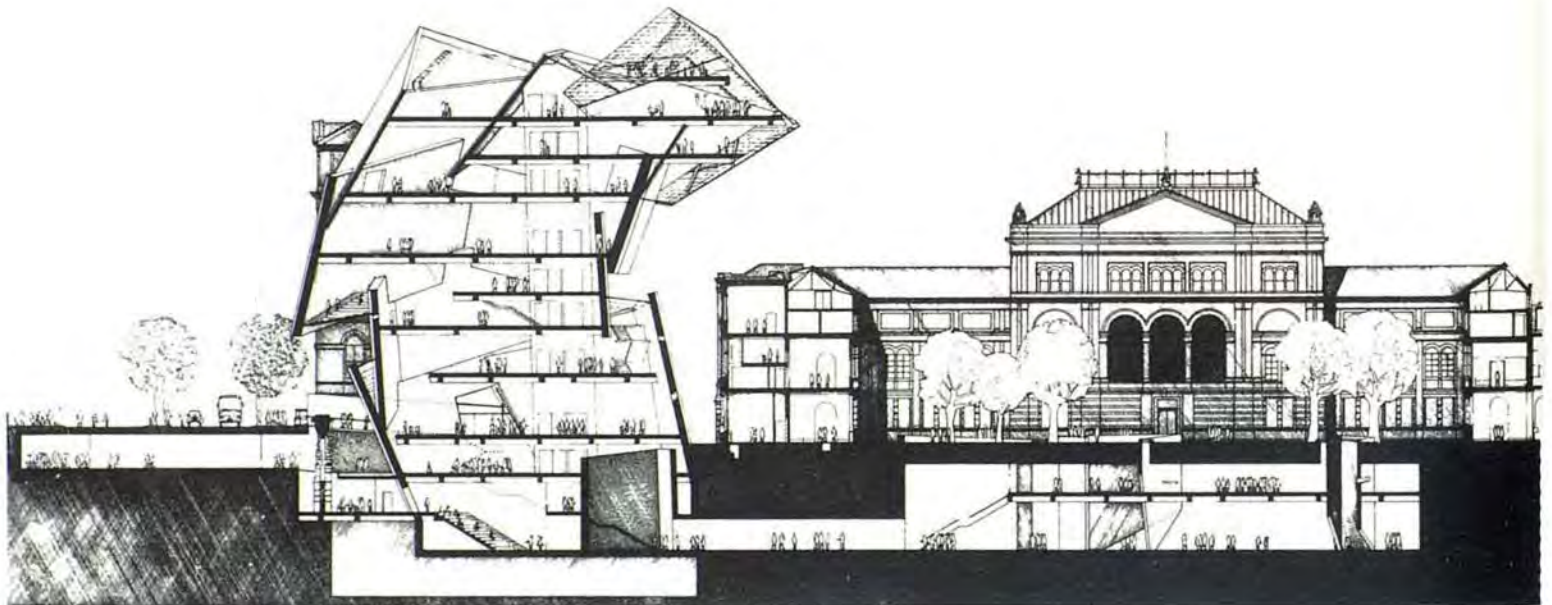
Victoria & Albert Museum
Victoria & Albert Museum

Daniel Libeskind, 1996

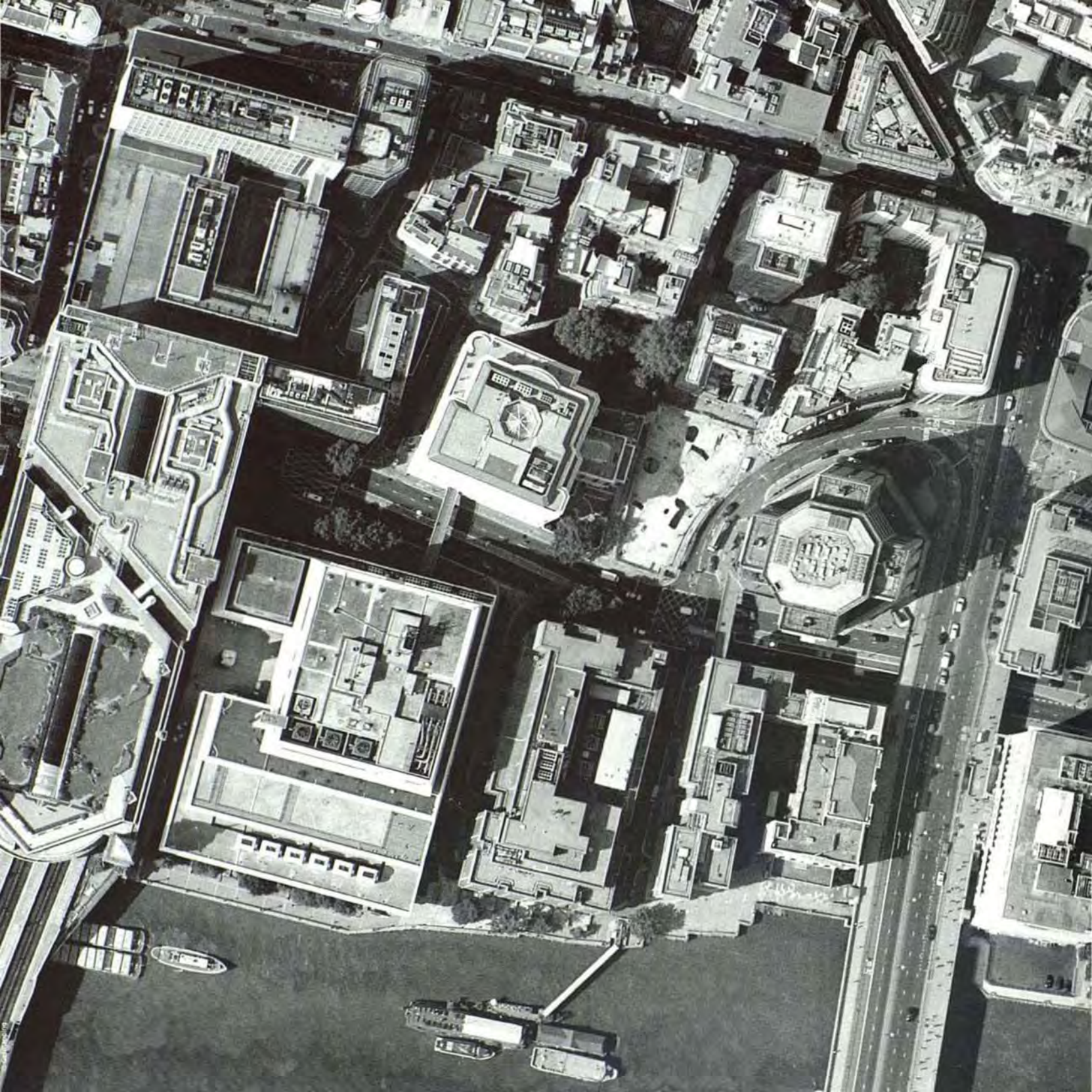


□ La espiral supone la intervención estelar de los ambiciosos planes de reestructuración de una institución decidida a consolidar su posición entre los principales reclamos culturales de la capital. El edificio de Libeskind pasa a ser el nuevo ícono del museo abriendo un nuevo acceso a la Exhibition Road y relacionando diversas alas hoy día incomunicadas. La solución estructural del edificio se traduce en una sucesión centrífuga de espacios abiertos en los que encuentra cabida la enorme variedad de servicios relacionados con la actividad museística contemporánea, culminando en el observatorio situado en el vértice, desde el cual ofrecer nuevas vistas de la ciudad. Con ello, el carácter del museo se invierte. El contenedor cerrado, depósito de obras del diseño y las artes aplicadas, se abre a la ciudad: Londres como nueva pieza de la exhibición.

□ *The spiral is the result of the stellar intervention of the ambitious restructuring plans by an institution determined to consolidate its position among the principal cultural attractions of the capital. The Libeskind building becomes the new museum icon, with a new access on the Exhibition Road and interrelating several previously unconnected wings. The building's structural solution is translated into a centrifugal succession of open spaces in which an enormous variety of services related to contemporary museum activity are fitted. It culminates in an observatory located at the apex, which provides new views of the city. With this, the character of the museum is inverted. The closed container, a repository for works of design and the applied arts, opens to the city: London becomes a new exhibit.*







Indice de obras y autores

Index of works and authors

1 Canada Square	98
110 Bishopgate	56, 90
122 Leadenhall St	57, 92
Alsop, Lyall & Stormer	55
Anchor Brewhouse (Docklands)	62, 70, 72
Arup Associates	27, 59, 64, 78, 79
Barbican Concert Hall	148
Bermondsey	16, 70
British Airways London Eye	31, 144
British Museum	31, 52, 154
Canary Wharf	14, 15, 16, 24, 26, 48, 52, 94, 96
Canary Wharf Station	30, 56, 99, 110, 116, 114
Canning Town Station	116
Caruso St John Architects	59, 148
Cesar Pelli	94, 98
Chris Wilkinson Architects	112, 116
Daniel Libeskind	44, 50, 58, 134, 158
Docklands	10, 11, 14, 15, 16, 20, 26, 29, 49, 52, 54, 55, 57, 62, 70, 72, 110, 116, 133
Edificio B3 (Stockley Park)	80
Edificio W3 (Stockley Park)	82
Eric Parry	82
Foster & Partners	27, 30, 31, 32, 55, 56, 57, 80, 86, 94, 98, 99, 100, 104, 109, 114, 116, 124, 150, 154, 156
Greenwich Masterplan	20, 138, 152
Grimshaw & Partners	27, 57, 120
Heathrow, Quinta Terminal	130
Herzog & de Meuron	31, 58, 59, 134, 146, 156
HSBC Headquarters	98, 99
John McAshland & Partners	58
John Simpson Architects	55, 61, 64, 66
Jubilee Gardens	142
Jubilee Line Extension	30, 31, 57, 109, 112, 114, 138
King's Cross	52, 119, 124

Kohn Pedersen Fox	56, 90, 94
Laban Dance Center	59, 146
London Bridge Station	33
London Metropolitan Authority	57, 104
Marks Barfield	144
McCormac Jamieson Prichard	27, 28
Michael Hopkins	114
Millennium Bridge	32, 150
Millennium Dome	52, 58, 133, 134, 138, 152
New Concordia Wharf (Docklands)	62, 70, 72
Paternoster Square	52, 54, 55, 61, 62, 64
Pollard Thomas & Edwards	61, 62, 70, 72
Quinlan Terry	53, 54, 55, 62, 68
Renzo Piano	33
Richard Rogers Partnership	26, 28, 32, 55, 56, 57, 59, 92, 130, 136, 138, 140, 152
Richmond Riverside	52, 54, 55, 62, 68
Roland Paoletti	57, 112
South Bank Arts Complex	9, 15, 31, 32, 48, 136, 140, 142
Southwark Station	11, 31
Stockley Park	52, 78
Stratford Station	12, 14, 20, 27, 30, 112, 116
Swiss Re	57
Tate Modern	31, 32, 52, 58, 134, 150, 156
Tower Bridge	10, 31, 70, 72, 104
Victoria & Albert Museum	50, 58, 158
Waterloo Station	27, 32, 52, 57, 111, 119, 120, 122, 136, 142, 144
Wembley Stadium	57, 100, 102
West 8	142
Westminster Station	114
Whitfield Partners	54, 61, 62, 66



Se acabó de imprimir
en el mes de mayo de dos mil cuatro

Printed in May 2004