

Londres fa un pas cap al segle XXI

La imatge de Londres, per al viatger que es deixa guiar per les rutes oficials, continua sent la mateixa de sempre. El còctel és, més o menys, aquest: unes gotetes de tradició en forma de taxis i autobusos, la placidesa dels parcs, les botigues d'Oxford Street, els coloms de Trafalgar Square, el Parlament, Piccadilly eternament en obres, música, museus, teatres i uns quants articles més convenientment dosificats. Cadascú pot afegir el que vulgui a la llarga llista. La novetat del Barbican i Covent Garden, per exemple, ràpidament assimilada com a zona que cal veure, i, probablement, algun mercat a l'aire lliure, es digui Camden Town, Petticoat Lane o Portobello. És el Londres etern.

Però, sigui quin sigui el circuit, segur que hi ha trampa. Hi ha un nou Londres que està naixent riu avall, un Londres futurista que creix al marge dels turistes i que està dissenyant la línia del cel del Londres del segle XXI, un Londres que aspira a convertir-se en la capital europea de les finances, en un Wall Street d'aquesta banda de l'Atlàntic.

Si el dia és bo, cosa gens fàcil a la capital de les boires i les pluges, es pot endevinar aquesta nova ciutat des del pont de la Torre de Londres. Riu avall, destaquen les estructures dels nous edificis en projecte i les siluetes en moviment de grues gegantines. Londres està canviant.

Adéu a l'antic port

La zona on s'està preparant el naixement de la nova City de Londres és una extensió de 22 quilòmetres quadrats que es troba només a uns cinc quilòmetres de la famosa Torre de Londres. Fins no fa molts anys, allà hi havia hagut les dàrsenes i magatzems del port de Londres. És un Londres

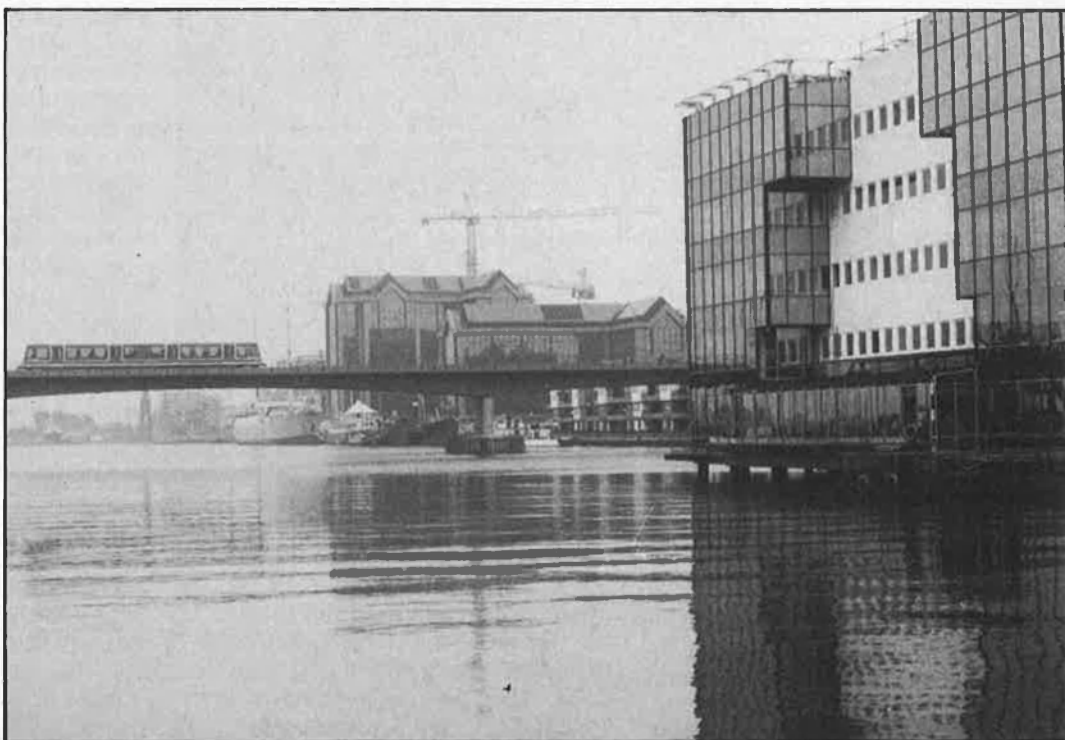
Una nova ciutat financera i residencial s'està construint als antics molls del Tàmesi.

Londres es prepara per al segle XXI canviant la cara i l'activitat d'una de les zones més degradades.

Xavier Moret

dó creixia dia a dia. Es van perdre vint mil llocs de treball i els magatzems on s'havien apilonat productes vinguts de les antigues colònies anaven caient literalment a trossos. Calia fer alguna cosa. El 1980, el govern de Margaret Thatcher va prendre una decisió històrica: la creació del London Docklands Development Corporation (LDDC), un organisme encarregat de la renovació de la zona.

Fins ara, el LDDC s'ha gastat uns 300 milions de lliures (uns 60.000 milions de pessetes) en la compra de terrenys i ha engegat una gran operació que consisteix en la construcció de 2,7 milions de metres quadrats d'oficines i 230.000 metres quadrats de magatzems i naus industrials. Cal afegir-hi, a més, les nombrosos vivendes de luxe que es construiran a la vora del riu, vivendes batejades com a «cases de *yup-*



El tren dels Docklands comunica la nova zona d'oficines amb el Londres de la 'City' de sempre.

que evoca escenes de Dickens i narracions de Conrad, un Londres definitivament ancorat en el passat.

El 1981 va tancar l'últim dels magatzems del port i la zona va caure en un abandó progressiu. Els avanços tecnològics, l'ús de vaixells cada vegada més grans i la novetat dels contenidors van convertir en vell un port històric. El nou port de Londres funciona ara a més de trenta quilòmetres del vell. Els temps estan canviant.

¿Què es podia fer amb aquella zona en decadència? Els diferents municipis del gran Londres no es posaven d'acord i, com a conseqüència, l'aban-

pies», ja que les ocuparan els futurs oficinistes de la nova City.

Un tren pel futur

Un viatge a la City del futur es pot fer, ja des d'ara, pujant al tren lleuger dels Docklands, inaugurat el setembre passat. El tren, de disseny modern i avançat, té un inevitable toc futurista: no porta conductor. És un tren silenciós, computeritzat, que avança pel paisatge en renovació com esquinçant un vel i oferint al viatger les sorpreses del futur.

El recorregut comença prop de la Torre de Londres i el tren deixa a la

dreta la zona de Wapping. Allà va començar la batalla dels Docklands. Rupert Murdoch, el magnat de la premsa, va decidir abandonar la tradicional Fleet Street i instal·lar *The Times* a Wapping, en uns nous tallers preparats amb tecnologia d'avantguarda. Va haver-hi un llarg enfrontament amb els sindicats, però, finalment, Rupert Murdoch va guanyar la batalla. Va ser un primer pas. Seguint el camí marcat per *The Times*, s'han instal·lat als

guars...— i a arrencar els arbres de les zones verdes. El projecte dels Docklands té també opositors.

El gratacel més alt d'Europa

La sorpresa més gran del trajecte del tren la proporciona l'arribada a l'Illa dels Gossos, anomenada així perquè el rei Carles II hi guardava els seus gossos de caça. Ha plogut molt des de lla-

centre financer que comptarà amb 24 immensos edificis de línia avançada, tres grans torres d'oficines, dos hotels de 400 habitacions i dotzenes de botigues i restaurants. Un dels edificis, de dos-cents quaranta metres d'alçària, serà el més alt d'Europa i un nou punt de referència en l'horitzó de Londres. En total, es calcula que unes 60.000 persones treballaran a la nova City. Per a comunicar-les amb l'exterior, hi haurà el tren dels Docklands, noves carreteres en construcció i el London City Airport, un aeroport a les portes mateixes de la ciutat.

Diners vinguts del Canadà

L'empresa encarregada de la construcció del gran projecte ha vingut de Canadà. Olympia & York Development (O&Y) es diu. La família Reichmann, jueus vinguts de Viena, passats per Tànger i instal·lats al Canadà el 1956, són els propietaris d'O&Y. Òbviament, han decidit jugar fort. L'empresa ja té experiència en grans projectes. A Nova York, per exemple, controla 2,3 milions de metres quadrats, entre ells l'edifici del World Financial Center, al Battery Park, un complex de més de 700.000 metres quadrats. O&Y, amb seu a Toronto (Canadà), té, a més, negocis immobiliaris a nou ciutats nord-americanes més.

Davant de l'opinió dels escèptics, que consideren que l'operació és massa arriscada, els Reichmann opinen que el futur financer de Londres permet concebre grans esperances. «Londres és únic», repeteixen, i qualifiquen Canary Wharf com «l'oportunitat més gran que hi hagi hagut mai en el camp del desenvolupament». D'aquí a vint anys, asseguren, Londres serà el mercat financer més important del món.

En defensa dels que els acusen de fabricar edificis freds, antistètics, els Reichmann han decidit encarregar alguns edificis als millors arquitectes actuals i han contractat *sir* Roy Strong, ex-director del Victoria & Albert Museum, com a consultor de disseny.

A pesar de les crítiques, doncs, i a pesar de les pintades de Class War, el projecte dels Docklands tira endavant. Pel setembre, en una operació d'imatge de projecció internacional, ja està previst, a l'illa dels Gossos, el primer London River Festival. En un clar contraatac, els contraris al projecte ja han convocat, per a pocs dies després, un Festival Anti-yuppies. La polèmica, enmig d'obres gegantines, està servida. Una cosa és clara, d'aquí al segle XXI, dels Docklands se'n parlarà bastant. □



A les vores de les antigues dàrsenes hi ha les cases dels futurs 'yuppies'.

Docklands *The Daily Telegraph* i *The Guardian*. Les portes de la renovació eren obertes.

Seguint l'itinerari del tren, el paisatge de magatzems abandonats, d'excavadores en febril activitat, de grans moviments de terres, de grues de mides exagerades, de fonaments en marxa, deixa entreveure les noves cases de *yuppies*, vivendes unifamiliars a la vora del riu que es venen a partir dels vint milions de pessetes. Alguns empleats de la City ja s'han decidit a viure-hi, a pesar de l'oposició dels habitants originaris del barri, dels *cockneys* que durant generacions s'han guanyat la vida descarregant vaixells i ara es troben amb el futur tallat.

De tant en tant, es poden veure les pintades d'un grup anarquista anomenat Class War ('Guerra de Classes').

«Mata un yuppie», diuen. Com a protesta, es dediquen a trencar els vidres dels luxosos cotxes dels nous vinguts —Porsches, Mercedes, Ja-

vors. Ara, els antics magatzems del port s'han rendit davant les oficines del futur. Al centre de l'illa —en realitat és una península envoltada per una U del Tàmesi— hi ha encara les tres dàrsenes que testimonien el passat gloriós del port. En una de les dàrsenes, la de Canàries (anomenada així perquè s'hi descarregaven els plàtans vinguts de les illes afortunades) està construint-se el gran projecte, la City del segle XXI.

És aquí on està en marxa el que es considera el projecte més gran de renovació d'Europa, un projecte que, segons el socialdemòcrata David Owen, «representa la més gran reestructuració de Londres des del Gran Foc del 1666». Londres està canviant. Les dàrsenes oblidaran els temps de glorioses navegacions i serviran només per donar un marc marítim, *venecià*, a la City del futur.

Quan Canary Wharf estigui acabat, el 1995, es calcula que haurà costat entre 600.000 i 800.000 milions de pessetes. Serà una nova ciutat d'oficines, un