La península que avui coneixem com a Isle of Dogs es coneixia com a Stepney Marsh. Els pantans que ocupaven la zona es van drenar durant el segle XIII i a finals del segle XIV, es va construir una capella per servir les necessitats espirituals de la comunitat agrícola que s'havia establert a la zona i que treballava al camp en blat i pastures. Aquest estil de vida va decaure quan de sobte, el 1448, el mur de contenció que mantenia la península aïllada de l'aigua es va trencar i les terres es van reconvertir en pantans.
Les primeres referències que es tenen de la zona amb el nom de la Isle of Dogs daten del 1588. Es diu que el nom podria provenir de que aquesta era la zona on el rei Henry VIII hi tenia els gossos de caça, tot i que també hi ha altre teories que diuen que podria venir de la malformació de la paraula dutch, quan els enginyers holandesos es van ocupar de construir molins i dics al costat est de la península per drenar altre cop els pantans. I encara que els treballs d'aquests enginyers va tenir èxit, la gent no va tenir interès en ocupar aquella zona. Es creu que probablement, els únics edificis que l'ocupaven durant el segle XVIII era la Chapel House Farm i un possible pub situat on avui en dia hi ha la Ferry House pub a les Island Gardens. El pub servia a la gent que viatjava i creuava el Tàmesis per Greenwich en el ferry que feia el trajecte, però el ferry desaparegué tant aviat com es va construir el Greenwich Foot Tunnel l'any 1902.

THE COMING OF THE DOCKS
Els West India Docks es van obrir el 1802 pels primer ministre Sir Henry Addington. Formaven part d'un sistema de molls que conformaven els Docklands. El creixement es va seguir amb la construcció de magatzems en el West India Quay, construïts entre el 1824-25 del disseny de George Gwilt i que són els únics que es conserven avui en dia de tot el que van ser el Docklands.

El 1806 es van obrir els East India Docks que es van unir als West India Docks el 1838 i entre 1864-68 es va contruir el Millwall Dock. El fangar que era abans es va buidar i es va transportar al que avui en dia es el Mudchute Farm, la granja urbana més gran d'Europa. El 1909 es crea la Port of London Authority. La construcció dels molls, amb les seves encluses al Tàmesis a est i oest van tenir també l'efecte de convertir la paraula 'isle' en una realitat. Fins aleshores, Isle of Dogs havia estat una forma de parlar, des de llavors fins ara, una descripció real.

La construcció dels vaixells va prosperar ràpidament durant el segle XIX. El vaixell més famós va ser el 'Great Eastern', que encara es conserva, l'any 1859. La construcció va portar ferrers escocesos que van aixecar l'església romànica de St. Paul's. Actualment, serveix de local d'arts, sota el nom The Space. Els molls de la Isle of Dogs rebien una gran varietat de mercaderies. La East India Company portava especies i seda de la Índia. La Grade 1 utilitzava els magatzems de la West India Quay, que va acabar rebent el nom de Blood Alley, perquè els sucre dels sacs descarregats pels treballadors els malferia l'esquena i sagnaven. El Canary Wharf va prendre el seu nom de les illes Canàries i els Millwall Docks s'utilitzaven per gra i altres aliments. La població de la illa va créixer amb els molls. El 1851 comptava amb 4.000 habitants. La manca d'habitatge es va fer notar els anys '50, el que William Cubitt va solucionar edificant la Cubitt Town, els carrers de la qual seguien les línies de drenatge dels pantans. El 1901, la població havia crescut fins a 21.000 però les condicions eren tan deplorables que els residents van declarar la seva independència el 1920 tancant les dues carreteres d'accés.

Després, van venir les guerres i la Isle of Dogs va ser objectiu de grans bombardejos. Però durant els anys '60, igual que els altres molls de Londres, va recuperar-se. La South Quay va ser l'escena de desenvolupaments varis per donar abast amb el creixent comerç de productes manufacturats al Japó i l'Orient llunyà. Però aviat, amb dos anys de diferència, el comerç va adoptar el sistema de contenidors portuaris, els quals aquells molls no podien processar. Es van tornar obsolets i les operacions van disminuir progressivament fins al 1969. Algunes activitats van continuar, però després de deu anys de discussions sobre el futur del West India i del Millwall Docks van tancar formalment el 1980.

COM ERA EL 1981
Quan es va crear el London Docklands Development Corporation (LDDC) l'any 1981, la població de ls Isle of Dogs havia caigut fins a 15.000. L'ocupació estava en decadència. L'any 1985 només 7.600 persones treballaven a l'illa. Hi havia un ambient general de degeneració. Pitjor era, però, la sensació d'aïllament. Les àrees d'habitatge estaven separades per aquelles que conformaven els molls aïllats darrera murs alts. L'accés a la resta de Londres era pobre. La carretera principal era la A13/East India Dock Road, altament congestionada. El transport públic es limitava a una única línia d'autobús. Cap tren ni cap metro servia directament aquesta zona.

Més del 95% de l'habitatge va ser llogat per l'autoritat local. Gran part es va concentrar en grans propietats, sobretot blocs en alçada. Tot i les variades condicions de la zona, a diferència de moltes altres parts del centre de Londres, els habitatges eren de la postguerra, pel que disposaven dels serveis bàsics. Els principals problemes del moment estaven associats amb les dificultats de llogar propietats i els problemes de la vida en altura.
El comerç a l'illa era limitat. Només un petit nombre de parades quedaven obertes. Hi havia en general una gran manca en qualitat i quantitat d'espai obert i els equipaments sanitaris moderns eren molt deficitaris.

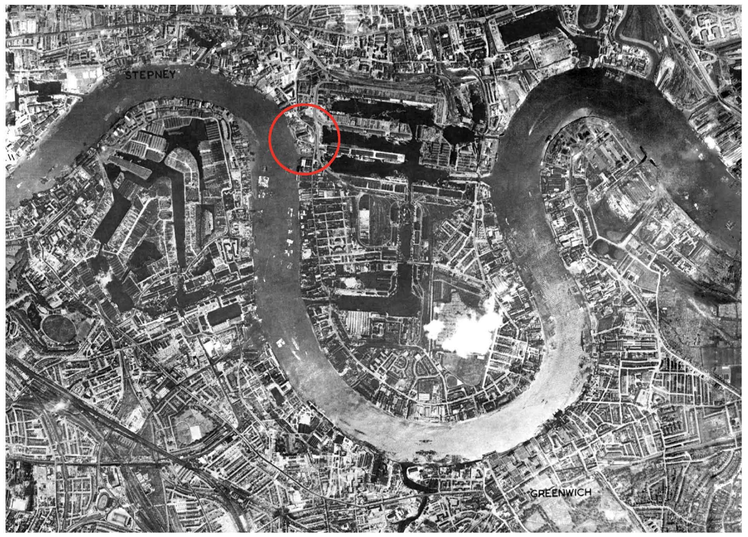
UN NOU PLANEJAMENT
Un pla estratègic que es va aprovar el 1976 pel Greater London Development Plan identificava el front de riu de la illa sencera com una zona comercial i industrial. No hi contemplava la possibilitat de transformar l'àrea en una zona d'oficines. Però una consulta promoguda pel Tower Hamlets Council l'any 1980, quan es preveia el tancament definitiu dels West India i Millwall Docks, va impulsar la idea de combinar habitatge amb indústria i oficina, implicant un considerable guany de terra sobre els molls.
El 1986, cinc anys després de la formació del LDDC, el Consell va adoptar la proposta de Tower Hamlets Borough Plan. Aquest va acceptar la implantació d'oficines si el transport públic es millorava. La zona oest de la illa, estava reservada encara per un ús industrial.
És difícil imaginar-se com d'industrialitzada va ser aquella zona i com de tenaç van ser les autoritats locals volent mantenir la industria malgrat els seus efectes negatius sobre el medi ambient, l'accés insuficient a l'àrea i, malgrat el fet que el treball no qualificat va decaure en tant que la manufactura en el Regne Unit va disminuir.

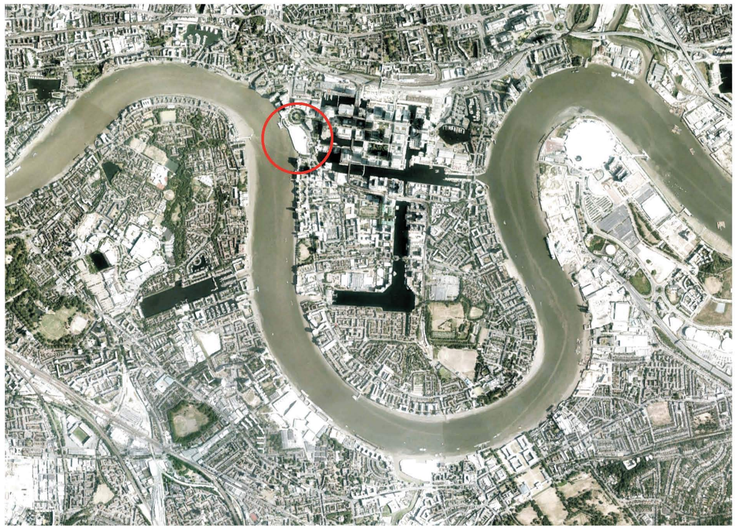
LA REGENERACIÓ I L'ESTAT ACTUAL DEL LLOC
Els temes pràctics que conformaven la regeneració dels Docklands inevitablement implicava que el LDDC havia d'incloure-hi elements de caràcter prioritari (transport i accés, regeneració física amb comerç i residència, millores ambientals...). Com a part d'aquest procés, el LDDC havia de tenir en compte aspectes que involucressin la comunitat i la gent que hi vivia, treballava o visitava la zona. La qualitat de vida era un factor important.

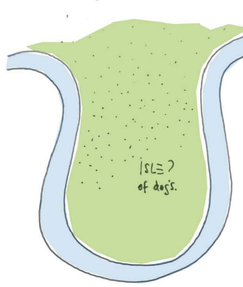
Als inicis, aquest paper va restar menyspreat, però durant els darrers anys s'hi ha mostrat un gran interès a pesar de les aparences de l'àrea. Les arts podien afavorir i crear vincles entre diferents elements de moltes maneres, proveint espais escènics; millorant l'entorn amb art públic; propiciant la cooperació entre les autoritats locals, el LDDC i finançaments d'organitzacions artístiques; assistint les iniciatives de les comunitats... La bellesa i els usos dels magatzems i edificis existents a la zona eren tant importants com desenvolupar nous espais. L'ús de les arts i altres esdeveniments va ajudar a generar interès en l'àrea, recol·locar organitzacions i generar un sentiment d'orgull en la zona.

Es creu que el East London té les millors concentracions d'artistes i artesans de tot el Regne Unit. Durant els anys de postguerra la zona era encara habitada pel nombre decreixent de treballadors dels molls i per una creixent comunitat d'artistes i bohemis que trobaven bellesa en aquella zona decadent, post-industrial i riberenca. Així, les comunitats locals començaven a tenir les seves pròpies activitats, que posteriorment trobarien el seu ressò.

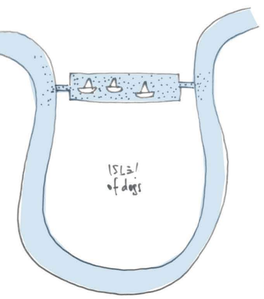
Durant els primers anys de la regeneració, la premsa crítica parlava d'un 'desert cultural'. Sobre el terreny, els boscos d'oficines necessitaven més que una arquitectura excitant per suavitzar-ne l'impacte. Hi havia necessitats que imperaven, per aquella suposada societat que havia d'habitar el Canary Wharf: el lloc requeria humanitat darrera del nou entorn construït.
S'ha fet una gran inversió de capital per atorgar al Canary Wharf un volgut reconeixement artístic i sembla ser que, avui en dia, la gent comença a sentir certa consciència del projecte del qual formen part. Al peu dels gratacels que es construeixen existeix tot un entramat social, residencial que té ganes d'aflorar i que en un temps hauria de revertir en un volgut sentiment de pertinença i orgull.



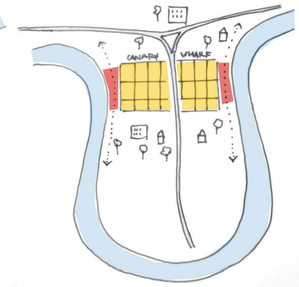




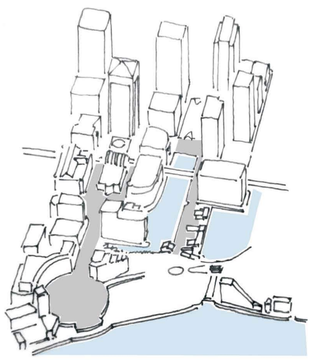
no és una illa



discontinuïtat física



discontinuïtat urbana i social

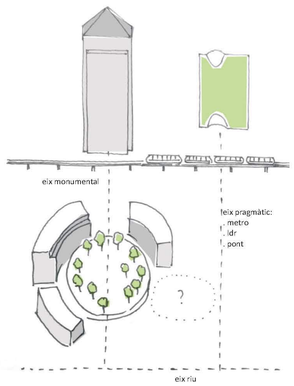


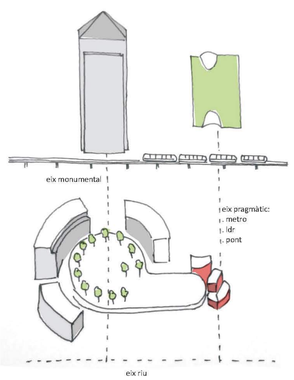
La parcel·la de Riverside South es troba en un enclavament particular, i es que sempre ha estat un dels dos punts que ha mantingut vinculada la isle of dogs amb la ciutat pel nord.

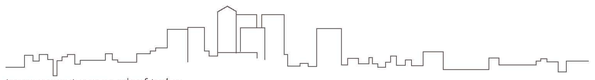
En concret, del projecte del Canary Wharf s'hi descriuen dos eixos importants, el primer, monumental, que connecta amb la torre de Cesar Pelli, i el segon, que es prolongarà amb la construcció de la pasarel·la peatonal fins a l'altre costat de la riba, pragmàtic, lliga les línies del metro, el dlr i es mitjançant una via peatonal.

A part, no podem obviar el front del riu, que es pretén recuperar per enfortir els vincles entre la trama urbana a nord i sud del Canary Wharf.

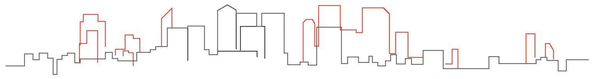
La rotonda es deforma de manera que recull les traces d'aquests tres eixos i l'edifici s'implanta a l'extrem com a nus entre ells, salvant el desnivell i els canvis de directrius a través d'un sòcol de serveis de proximitat.







townscape at canary wharf today



townscape at canary wharf in the future, showing concented schemes

UN PROGRAMA D'ARTS PEL CANARY WHARF

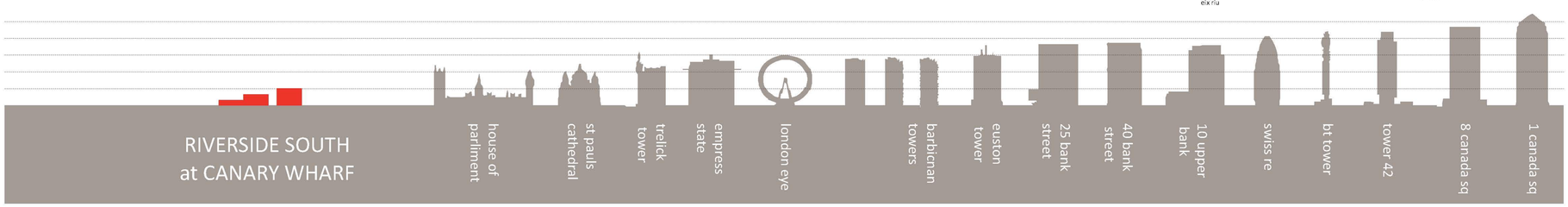
Galeries independents d'art, com ara la Whitechapel Art Gallery, el Half Moon Theatre i el Theatre Royal Stratford East, ja formaven part de l'est de Londres des de principis de segle i estaven fortament consolidades en els límits del Docklands. Posteriors ajudes a grups comunitaris que aportessin una dimensió artística va propulsar l'emergència de noves associacions i l'aparició de l'art públic com a resultat de l'entusiasme personal i compres ocasionals.

Altres projectes, que incloïen una escala més gran d'organització anaven apareixent, així com el de l'acadèmia de St. Martin in the Fields, però en general acabaven quedant com a propostes reticents a la inversió econòmica. La relació entre les arts i l'economia era un debat obert fins que John Myerscough va publicar els seus estudis l'any 1988 sobre 'The Economic Importance of the Arts in Britain', que rebel·lava l'escala dels treballs i negocis que la inversió en les arts generava.

Tot aquesta inversió significava activitats populars, comercials i artesanals així com l'alta cultura, que dominava en tot el sector subvencionat. Es va crear el Arts Action Programme for London Docklands l'any 1989, plantejat com un important ingredient de regeneració urbana en els aspectes físics, econòmics i socials. Va instar, per exemple, a la música folk, rock i jazz, reflectint i aprofitant la diversitat de la població que hi habitava.

Es tractaria d'atraure negocis basats en les arts. Això incrementaria la comercialització dels Docklands amb un potencial de treballadors i residents i una millor qualitat de vida. Ningú esperava que el centre de gravetat de la ciutat es desplacés tant dramàticament cap a l'est, però els Docklands s'estaven convertint, ja aleshores, en una important extenció de la City.

Quan el Arts Action Programme es va llençar per primera vegada es va entreveure el potencial d'èxit de la zona. El Docklands Jazz Festival o el Next Phase contemporary art show començaven no com a una proposta puntual sinó com a exemples amb continuïtat. Els esdeveniments de les arts visuals es van adherir ràpidament. En paral·lel es començaven a recuperar edificis de la zona per acollir aquests esdeveniments a la vegada que s'aixecava ja el One Canada Square i, amb ell, tota l'aposta de marques arquitectòniques locals com Foster + Partners, Cesar Pelli & Associates Architects, Skidmore, Owings & Merrill, Inc., Kohn Pedersen Fox Associates, Pei Cobb Freed & Partners, Richard Rogers Partnership...



PROJECTE FINAL DE CARRERA East London Arts Center (ELAC)	
LOCALITZACIÓ Riverside South, al Canary Wharf	CIUTAT Londres, UK
ALUMNE Sergi Garriga Bosch	TUTOR Josep Maria Garcia-Fuentes
DESCRIPCIÓ Centre de difusió cultural i artística i centre de documentació del Canary Wharf Arts Programme	
ESCALA sense escala	