

Wodne miasto

19 lipca 2013

Kiedy w latach 1980. zapadła decyzja o tym, że tereny po zamkniętych dokach należy zrewitalizować, nie obyło się bez protestów. Margaret Thatcher nie miała łatwego zadania. Musiała się zmierzyć po raz kolejny z oporem społecznym. Teraz wschodni Londyn to jeden z najszybciej rozwijających się regionów w UK. Masz dosyć wiktoriańskiego Londynu? Jedź na wschód! Cytując klasyka: „Tam musi być jakaś cywilizacja!”.

Nazwa „Docklands” pierwszy raz została użyta oficjalnie w rządowym programie w latach 1970. Od razu się przyjęła. Rząd miał nie lada zagwozdkę. Doki londyńskie umierały co prawda powoli i można było się do tego jakoś przygotować, ale jak wytłumaczyć społeczeństwu, że powrotu do złotych lat portu londyńskiego już nie będzie? Gdy zamykano nierentowne kopalnie, protestowano na północy UK. Tak samo było, gdy zamykano doki. Tym bardziej że rządowe projekty były jasne: po starym nie zostanie kamień na kamieniu.

PORT LONDYŃSKI

Pierwsze doki zostały wybudowane w 1802 r. Były to West India Docks. Ostatni z wielkich doków powstał w 1912 r. – był to jednocześnie ostatni z trzech tzw. doków królewskich (Royal Docks) – King George V.

Obok niego znajdują się jeszcze doki: Royal Victoria (zbudowany w 1855 r.) oraz Royal Albert (zbudowany w 1880 r.). Obecnie pomiędzy Albert oraz King George V znajduje się lotnisko London City Airport i chociaż niektórzy politycy chcieliby, żeby sadzić tam pietruszkę, to samoloty jeszcze długo będą efektownie zniżać lot na dokami, żeby wylądować.

Dookoła doku Victorii znajdują się domy mieszkalne, hotele, największa londyńska sala wystawowa ExCel oraz jedna ze stacji kolejki gondolowej nad Tamizą, łączącej North Greenwich z

dokami.

Wszystkie londyńskie doki zlokalizowane są wzdłuż Tamizy, mniej więcej od North Woolwich aż do Tower Bridge. Były (są) częścią tego, co nazywa się Port of London, czyli port londyński. Onegdaj był to największy port morski na świecie. Tak było przynajmniej do II wojny światowej. Do Port of London zalicza się także port w Tilbury, jednak nie jest on częścią doków londyńskich.

Londyn zawsze był miastem portowym, oczywiście mocno związanym z Tamizą. Rzeka, doki i kanały wodne były bardzo ważnymi szlakami komunikacyjnymi i handlowymi. Londyński port rozwijał się dość szybko, jednak, co ciekawe, chociaż był mocno związany z miastem, był od niego jakby odcięty. Jeszcze na początku XX wieku doki królewskie z resztą miasta łączył tylko jeden most drogowy, a Isle of Dogs tylko dwa mosty – z i na wyspę. Mało tego, do 1971 r. do wschodniego Londynu z centrum jeździł tylko jeden autobus!

Mieszkańcy tej części miasta tworzyli oddzielną kulturę, mieli swój własny slang i takie poczucie odrębności, że w 1920 r. zamknęli i tak nieliczne drogi łączące ich z resztą Londynu i... ogłosili niepodległość.

Szczyt rozwoju doków przypadł na lata 1950. Jeszcze na początku lat 60. dokerzy byli zapracowani, jednak rozwój nowych technologii sprawił, że Tamiza stała się za płytka, doki zbyt wąskie, a magazyny niepotrzebne.

Już podczas II wojny światowej większość statków kierowano do portów położonych bardziej na północy, które były mniej narażone na ataki Niemców. Takim portem był Liverpool, który po wojnie nie oddał już palmy pierwszeństwa. W II połowie XX wieku standardem w handlowej żegludze morskiej stały się kontenery. Technologia pozwalała na budowanie coraz większych i wytrzymalszych statków, co było również bardziej ekonomiczne. Można było więcej przewieźć, zatrudnić mniej

ludzi i ograniczyć koszty. To był początek końca. Doki pustoszały. Zaczęto je powoli zamykać. Niełatwa sytuacja dokerów, którzy i tak nie mogli liczyć na stałe zatrudnienie, stawała się jeszcze bardziej nieciekawa. W tamtych czasach ich liczbę szacowano na około 6 tys.

Ironią losu było to, że doki po zniszczeniach wojennych skończono odbudowywać na początku lat 1950., a już w 1960 r. zamknięto pierwszy z nich. Do 1988 r. nie pracował już żaden, a rozładunek odbywał się w głębokich dokach w Tilbury oraz Felixstowe.

Na biedne dzielnice spadła jeszcze większa bieda. Wschodni Londyn i tak miał złą, portową sławę ze względu na przestępstwa, kradzieże i prostytucję, a teraz doszedł jeszcze powszechny brak pracy. Nagle w środku miasta opustoszał obszar o powierzchni 21 kilometrów kwadratowych.

FENIKS Z POPIOŁÓW

Pierwsze plany rewitalizacji wschodniego Londynu pojawiły się już w 1971 r. Trzeba było jednak poczekać jeszcze 10 lat, żeby zaczęto je realizować. Problemem była przede wszystkim własność poszczególnych gruntów. Żeby rozwiązać ten problem, rząd powołał spółkę London Docklands Development Corporation, która miała uporządkować sprawy własności i kontrolować rewitalizację całego obszaru portowego.

Sztandarowym projektem rewitalizacji doków była budowa nowej dzielnicy finansowej – Canary Wharf. Doki zostały objęte specjalną strefą ekonomiczną, co miało przyciągnąć inwestorów. I przyciągnęło. Rozpoczął się boom w nieruchomościach, a tereny po starych dokach stawały się coraz bardziej modne. Budowa nowej dzielnicy przypadła na lata finansowej prosperity i pokolenia yuppies – młodych i zdolnych bankowców, maklerów, finansistów i urzędników. Wszyscy oni powoli zaczęli zaludniać budowane kolejno luksusowe kompleksy mieszkaniowe. Praktycznie od Tower Bridge i Doków Świętej Katarzyny (St Katharine

Docks), poprzez Wapping, Shadwell, Limehouse, aż do West Silvertown pośród mieszkań komunalnych rosły (bądź były adaptowane ze starych magazynów) bogate i drogie apartamentowce.

Właśnie tutaj doszło do pierwszego zgrzytu na linii mieszkańcy – rząd. Społeczność lokalna oskarżała LDDC, że faworyzuje deweloperów budujących luksusowe mieszkania. We wschodnim Londynie najbardziej widoczne są skrajności – biedne budynki socjalne sąsiadują z drogimi apartamentowcami, w których czynsz dochodzi nawet do 1,5 tys. funtów za tydzień. Na przykład na Isle of Dogs wystarczy przejść na drugą stronę ulicy, żeby dochody mieszkańców spadły z kilkudziesięciu tysięcy funtów rocznie do zaledwie kilkunastu, z czego połowę stanowią zasiłki. Poza tym największe kontrowersje budziła sama budowa Canary Wharf. Mieszkańcy obawiali się, że dzielnica finansowa zabije lokalne społeczności i przyczyni się do powstania wymarłego miasta duchów po godzinach pracy finansistów. Rząd był również oskarżany o to, że nie odpowiada na potrzeby mieszkańców, a tworzy elitarne strefy dla bogaczy, co tak naprawdę nie było dalekie od prawdy. Dzisiaj Canary Wharf to teren zamknięty i miasto prywatne, które w zasadzie posiada własną policję – pod niewinną nazwą „ochrona”. Wszystkie samochody wjeżdżające na teren Canary Wharf są zatrzymywane i sprawdzane, obowiązuje też zakaz fotografowania i filmowania. Canary Wharf nie powstawały bez bólu. Początkowy boom w latach 80. zakończył się krachem na początku lat 90. Dopiero pod koniec XX wieku nowa dzielnica finansowa odniosła sukces – po znalezieniu nowych inwestorów.

Na pewno przyczyniło się do tego przedłużenie linii metra Jubilee oraz rozwój kolejki DLR. Niestety, wschodni Londyn miał słabą sieć komunikacyjną. Dojeżdżała tu tylko kolej miejska, która często miała jeden tor i rzadko porzucane stacje. Gdy spojrzymy na mapę londyńskiego metra, zauważymy na wschodzie jedną wielką dziurę. Teraz jest lepiej. Stworzono Overground, Jubilee Line dojeżdża aż do Stratford, a DLR ma

coraz większą siatkę połączeń. Wraz z rozwojem komunikacji rozpoczął się galopujący rozwój infrastruktury. Kolejne osiedla powstawały jak grzyby po deszczu. Przez ostatnie 20 lat doki zmieniły się nie do poznania. Wybudowano całe osiedla, np. Britannia Village przy Royal Victoria czy Waterside przy Thames Barrier na Tamizie.

Duże statki dalej wpływają do Londynu, ale są to już raczej wielkie cruisery pasażerskie w stylu Costa Concordia albo statki wojskowe. Zazwyczaj cumują przy HMS Belfast pomiędzy Tower Bridge a London Bridge, rzadziej przy Greenwich.

Statki handlowe cały czas są w użyciu, ponieważ na brzegach Tamizy – praktycznie do wybrzeża North Greenwich – zlokalizowane są fabryki oraz składy materiałów sypkich. Swoje fabryki ma tutaj np. największy producent cukru w UK – Tayle & Layle, z którego nabrzeży regularnie odpływają statki drobnicowe rozwożące towar po całym świecie.

PRZYSZŁOŚĆ

Obecnie największy boom inwestycyjny przeżywają doki królewskie. Już teraz jest to istne zagłębienie hotelarskie. Bliskość największej hali wystawowej w Londynie oraz City Airport sprzyja tego typu usługom. W ostatnim miesiącu ogłoszono budowę trzeciego po City of London oraz Canary Wharf centrum finansowego, w które tym razem zainwestują Chińczycy. Asian Economic City ma powstać po drugiej stronie Albert Dock. Od strony Pontoon Dock oraz Victoria Dock (Royal Victoria) powstaje jedna z największych inwestycji deweloperskich Londynu – Royal Wharf. Chociaż pomiędzy Canning Town a City Airport jest mnóstwo terenów pofabrycznych, krajobraz ten powoli się zmienia. Już niedługo powstaną tam nowe szkoły, przychodnie, sklepy i mnóstwo mieszkań.

Co ciekawe, wschodni Londyn kojarzy się z zacofaniem i kłopotami komunikacyjnymi – to mocno zakorzeniony miejski mit. Może rzeczywiście trudno dostać się ze wschodu miasta na

północ bez samochodu, jednak do centrum Londynu podróż DLR z najdalszego doku (King George V) zajmuje maksymalnie 21 minut. Z Canary Wharf do Tower of London jedzie się 8 minut.

Miasto na wodzie, które już istnieje i coraz bardziej się rozwija, bogate jest w nowe budynki, często o wysokim standardzie. Po tym, jak yuppies wydorośleli, przenieśli się do tradycyjnych londyńskich prestiżowych dzielnic – South Kensington czy Chelsea. Pozostawione nowe i dobrze wyposażone mieszkania oraz apartamenty były jak na warunki londyńskie dość tanie i chociaż teraz już trochę się to zmieniło, to dalej stosunek ceny do jakości życia w Docklands jest dużo wyższy niż w reszcie Londynu.

Jak by nie patrzeć, na naszych oczach powstaje zupełnie inne miasto – pełne parków, bulwarów wzdłuż Tamizy i nowych, często szklanych, domów. Kiedy powoływano LDDC, pierwsze projekty mówiły o „Wenecji XXI wieku” – tak właśnie zaczęło powstawać wodne miasto.

Autor: Piotr Dobroniak

Źródło: [eLondyn](#)