

Rebecca Gilmore

Museum in Docklands y su colección

Museum in Docklands and its collection



Museum in Docklands explores the development of London through its port and river history. Working from the Roman settlement of Londinium to the ever-changing landscape of the 21st century city, the Museum's collection illuminates the fascinating story of the trades, cargoes, life and work of the port as well as the wider impact of the port in shaping London's progress.

The port of Londinium was established and fully active in the decade of 50 AD, noted in Roman histories as an important place of trade and commerce for the Empire, a legacy that would remain prominent for the next 2000 years. A key development in the Thames's history was the completion of London Bridge in 1209. The bridge provided a secure and reliable link between both banks, allowing the city to grow. However, the bridge created problems for the river, greatly inhibiting the flow of water under and around the bridge. Nevertheless it stood in place for 600 years as a true London landmark. During the 16th century the administration of London's port was greatly improved. The construction of Legal Quays ensured that all cargo entering the port would be processed officially. During this period, 300 new customs and excise duties were levied – demonstrating both the monetary and commodity wealth of the port.

By the 19th Century, thousands of men were employed on the river and in its numerous docks. Museum in Docklands explores personal stories of life in the docks and the social and cultural impact on London life - particularly in the East End. By the 1930s the Port of London was the busiest and most profitable port in the world. It came as no surprise that the docks would be classed as a prime target with the outbreak of World War Two. Despite heavy and persistent bombing during the Blitz the docks continued to operate, although they experienced severe damage. The post-war years led to the redevelopment and modernisation of the Port of London, with the docks operating fully once more. The advances in global

Museum in Docklands investiga el desarrollo de Londres a lo largo de la historia de su puerto y río. Desde el asentamiento romano de Londinium hasta los constantes cambios de la ciudad del Siglo XXI, los objetos expuestos cuentan la fascinante historia de los oficios y mercancías, las vidas y los trabajos en el puerto además del impacto que el puerto tenía en determinar y dar forma al progreso de Londres.

El Puerto de Londinium ya estaba establecido, funcionando y muy activo en el año 50 Año Domini, según los cronistas del día. Era un lugar importante para los negocios y el comercio para el Imperio, un legado que perduraría durante los próximos 2.000 años. Un aspecto clave en el desarrollo de la historia del Támesis fue la terminación de la construcción de London Bridge en el año 1209. El puente proporcionaba una conexión segura y fiable entre las dos márgenes, favoreciendo el crecimiento de la ciudad. No obstante, el puente creó problemas para el río, restringiendo en gran medida el paso del agua por debajo de la construcción y a su alrededor. A pesar de estos problemas, permaneció en este mismo lugar durante 600 años, constituyéndose un verdadero punto de referencia y monumento. Durante el Siglo XVI se mejoró considerablemente la forma de administrar el Puerto de Londres. La construcción de Legal Quays (Muelles Oficiales) garantizaba que todas las mercancías que entraban en el puerto se sometían a una inspección oficial. Durante esa época, se obligaba a los que utilizaban el puerto a pagar hasta 300 tipos de nuevos impuestos aduaneros, poniendo así de manifiesto la riqueza del puerto, tanto desde una perspectiva monetaria como desde el punto de vista de las mercancías que entraban en Londres.

Ya en el Siglo XIX, miles de hombres trabajaban en el río y en los muelles de la zona portuaria. Museum in Docklands enseña al público las vidas personales de los que vivían y trabajan en los Docklands de Londres y el impacto social y cultural que tenían en la vida de Londres, sobre todo en el East End. Entre 1930 y 1940 el Puerto de Londres era el más concurrido del mundo y el que más beneficios generaba. Por lo tanto, no era sorprendente que los Docklands de Londres

se consideraran como un blanco prioritario para el enemigo cuando estalló la Segunda Guerra Mundial. A pesar de los bombardeos fuertes y constantes durante el Blitz, los docks siguieron funcionando, aunque sufrieron serios daños. Con la llegada de la época de la posguerra, el Puerto de Londres fue sometido a un programa de modernización, y los muelles y dársenas volvieron a funcionar plenamente. No obstante, los avances en el mundo de la industria marítima internacional empezaron a colocar a Londres en una situación de desventaja con la llegada de los buques contendor. Los muelles de aguas arriba no podían acomodar buques de tanta envergadura y, poco a poco los Thames Docks empezaron a cerrarse, siendo los últimos en cerrarse los Royal Docks, que se cerraron en el año 1981. Actualmente, el único muelle que sigue funcionando en el Puerto de Londres es el de aguas profundas en Tilbury, en la desembocadura del Támesis. Los Docklands se han sometido a una gran regeneración desde el cierre de los muelles y dársenas, convirtiéndose en una "Ciudad del Este" que podría competir con el Square Mile, con bancos multinacionales, empresas de abogacía y servicios financieros radicados dentro y cerca de la zona de Canary Wharf. Aunque esta nueva iniciativa se encuentra dentro del Borough de Tower Hamlets – el municipio más deprimido de Londres –, el Museum, y su personal, tiene ganas de compartir e interpretar la larga historia de Londres con los Londinenses de todas las clases socioeconómicas.

Museum in Docklands se encuentra den-

First Port of Empire & Warehouse of the world.
Hoisting sugar into warehouse c.1900
MiD exterior
Primer puerto del Imperio y "nave" del mundo.
Subiendo el azúcar para almacenarlo en la nave.
La fachada del MiD.

tro de una nave histórica protegida (Grade I), que formaba parte del antiguo conjunto del West India Dock. En el pasado la nave se utilizaba para almacenar el azúcar y los productos a base de azúcar que llegaban a Londres desde el Caribe. Gran parte de las características del edificio siguen tal como estaban, entre ellos los ladrillos, las columnas de madera, la solera, el forjado y las puertas en la fachada del edificio. Dichas puertas servían de punto de entrada y salida para las mercancías y constituyen un buen recuerdo de las funciones originales de la nave, así marcando un contraste muy fuerte con los Docklands de hoy. En sus buenos tiempos y en su forma original, la nave del West India Import Dock era más de un kilómetro de largo, siendo el edificio de ladrillo más largo del mundo. En la década de 1830 se construyeron los dos pisos superiores para hacer frente al incremento de las importaciones del té. En el año 1834, cuando se puso fin al monopolio del té que tenía el East India Company, otras empresas empezaron a hacer avances en este negocio tan lucrativo. A consecuencia de estos cambios, dos de los productos más rentables que

entraban en el Puerto de Londres se almacenaban en los West India Docks. La mayoría de las naves de los West India Docks resultaron destruidas por las acciones del enemigo durante el Blitz. Dicho acontecimiento hace aún más importante, el hecho de que el Museum in Docklands se encuentra ubicado dentro de las naves que han sobrevivido, porque su carácter único y su historia añaden más interés a las historias que se cuentan en su interior.

Hacia falta muchísimo apoyo económico para construir un muelle encerrado de la envergadura del West India Dock. A finales del Siglo XVIII, el azúcar era la mercancía más rentable de Gran Bretaña y los componentes del comité de mercaderes de los West Indies eran entre los hombres más ricos de Londres. No obstante, esa riqueza se generó gracias a una de las actividades más bárbaras ejercidas en la historia de Gran Bretaña (y el mundo): el comercio de esclavos. Se calcula que se llevaron forzosamente a aproximadamente 12 millones de Africanos a las plantaciones de los West Indies; sus trabajos forzados y sin sueldo generaron las grandes cantidades de

azúcar que se necesitaban para la exportación. Londres era el corazón financiero del comercio de esclavos, y las naves del West India Dock y mucho de la ciudad de Londres sirven de prueba de su protagonismo en esta negra historia. Este otoño, el Museum in Docklands va a inaugurar una nueva galería permanente, London, Sugar and Slavery, la primera exposición de esta índole en la ciudad, como manera de reconocer este pasado y sus consecuencias — desafiando a los visitantes e invitándoles a reflejar sobre lo que piensan que saben sobre la esclavitud y su relación con el Londres de hoy.

Finalmente, el principio clave de Museum in Docklands es el de celebrar la vida rica y variopinta de Londres en la actualidad. Mediante la interpretación de sus historias personales, sociales, políticas y económicas, podemos comprender cómo esta ciudad a las orillas del Támesis ha llegado a tener más de 7 millones de habitantes.



shipping began to put London at a disadvantage, particularly with the advent of the container ship. The upriver docks were not navigable for these great vessels and so, one-by-one, the Thames docks began to close, the Royal Docks closing finally in 1981. Today the only operational dock in the Port of London is the deep-water dock at Tilbury on the Thames estuary. The Docklands area has undergone much regeneration since dock closure, becoming a "city in the east" to rival the Square Mile with multinational banks, law firms and financial services based in and around Canary Wharf. However, this new development is situated in Tower Hamlets - the poorest borough in London. The Museum, and its staff, have an enthusiasm for sharing and interpreting London's long history with Londoners from all walks of life.

Museum in Docklands is housed in a Grade I listed warehouse building, part of the original West India Dock complex. The warehouse was used to store sugar and sugar-based products arriving in London from the Caribbean. Many of the building's original features are still in place, including brickwork, timber pillars and flooring and the loophole doors in the building's façade. The loophole doors were where goods were brought in and out of the building and are an important reminder of the warehouse's original use - in contrast to the Docklands area today. In its original form the warehouse building of the West India Import Dock stretched for over half a mile, making it the longest brick building in the world. During the 1830s the top two floors of the warehouse were added to meet the rise in tea importation. Once the East India Company's monopoly on tea ended in 1834, other companies soon entered this lucrative trade. This meant that two of the most profitable commodities to enter the port of London were stored at West India Docks. During the Blitz the majority of the West India warehouses were destroyed through enemy action. This factor makes it all the more special that the Museum in Docklands is situated in the surviving warehouses, its unique character and history enhancing the stories within.

The construction of an enclosed dock on the scale of West India needed a great deal of financial support. By the end of the 18th Century sugar was the most profitable cargo in Britain and the committee of West India merchants were some of the wealthiest men in London. However this wealth was generated on the back of one of the most barbaric practices in British (and world) history: the transatlantic slave trade. It is estimated that around 12 million enslaved Africans were taken to the West Indian plantations; their unpaid labour generating the vast quantities of sugar required for export. London was the financial heart of the British slave trade, the West India Dock warehouses and much of the City of London stand as tangible evidence of its integral role in this hidden history. This autumn the Museum in Docklands is opening its brand new permanent gallery, London, Sugar and Slavery, the first of its kind in the city, to acknowledge this past and address its legacy – challenging visitors to reassess what they think they know about enslavement and its relation to London today.

Finally, a key tenet of Museum in Docklands is to celebrate the rich and varied life and culture of present-day London. By interpreting its personal, social, political and economic histories we can understand how this city on the banks of the Thames has, across 2000 years, become home to over 7 million people.

