



SAINT-NAZAIRE (1996-2002)

Autor: Manuel de Solá Morales

LA PERIFERIA HISTÓRICA

Hay periferias geográficas, las que han dado origen al término; pero hay también periferias históricas, lugar que el tiempo y la memoria han arrinconado al margen de lo cotidiano. El inconsciente urbano las veces disimula las áreas que no quiere reconocer, por incómodas, confusas, conflictivas. Y sin embargo, puede tratarse de zonas perfectamente centrales desde de el punto de vista topográfico. Igual que hay "centros históricos", lugares que la historia ha considerado como centros, hay periferias hechas por la historia.

La historia ha hecho del puerto de Saint-Nazaire, periferia: una historia de recuerdos marcados por el sufrimiento y la destrucción. Por el esfuerzo en rehacer de la ciudad bombardeada y por la presencia de la Base submarina que materializa el recuerdo de la ocupación y de la tragedia. También hay historias más recientes de zonificación segregativa de banalidad bien pensante mirando a la playa, de crisis industrial en los legendarios "Chantiers Navals", de repliegue centrípeta frente a la creciente dispersión suburbana.

La voluntad de reafrentar la periferia portuaria es sobre todo, por parte de la ciudad, un acto de inteligencia. Es una afirmación de conciencia del presente y de superioridad sobre el pasado. Una superioridad solo hecha de respeto y de conocimiento. Reconocer la periferia será, en el proyecto, asumir la condición híbrida del espacio portuario, su gran capacidad de alojamiento, sus franquicias amplias tanto como sus horizontes. Y establecer con el centro urbano una relación de distancia controlada que mantenga las diferencias y los vacíos como la expresión principal del espacio.

Vacíos en el suelo y vacíos en el espacio. Vacíos también en el uso. Expectativa de cosas por venir. Sordina a los lugares protagonistas, dignidad ausente para la memoria (las emociones).

La evidente tensión monumento-ciudad, entre una mole de 900.000 m³, y una ciudad continua y homogénea pero construida con muy baja densidad, invierte, sin embargo, los términos aparentes de lo periférico. La nueva semántica está en el margen, y el tejido urbano parecería solo un soporte tranquilizante de la misteriosa emergencia al borde del agua industrial.

En efecto, si contáramos el volumen edificado del área central (75 Ha), éste podría estar en $180 \times 10 \times 9 \times 77 = 1.247.400 \text{ m}^2$, lo que no sería mucho más, acumulado, que la enorme mastaba de hormigón alveolada.

Es delicado intervenir en una tal tensión espacial y psicológica. Máximo hacerlo como arquitecto extranjero, siempre bien recibido pero también sometido a la perenne sospecha de insensibilidad local.

El proyecto para Saint-Nazaire "Ville-Port", elaborado en sucesivas fases de Concurso y de Ejecución, desde 1994 a 1998, plantea un sistema de referencias nuevas en el territorio portuario, que permitan imbricar la ciudad y el puerto en una relación nueva, más abierta, mixta y activa. Estas referencias son, inmediatamente, el vacío (plazas,

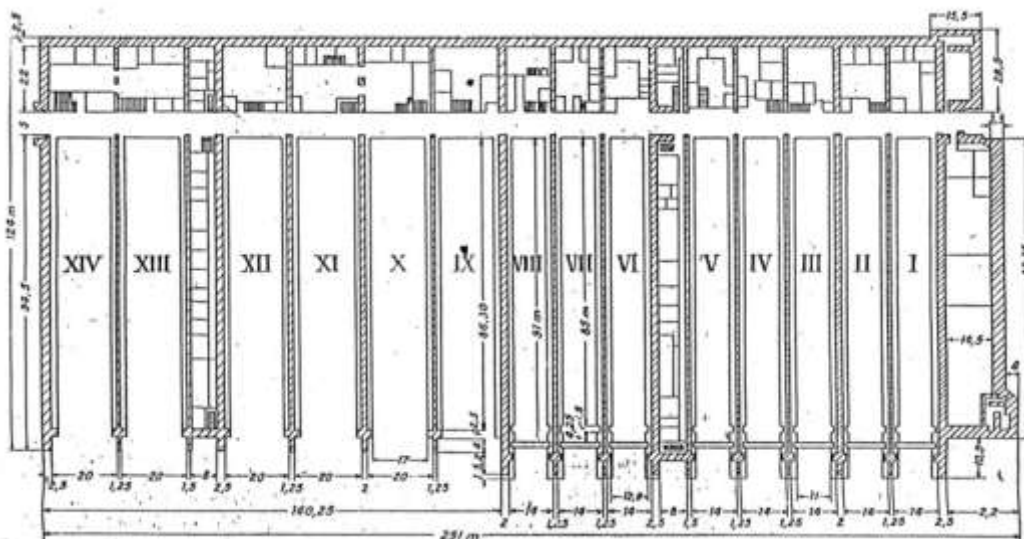


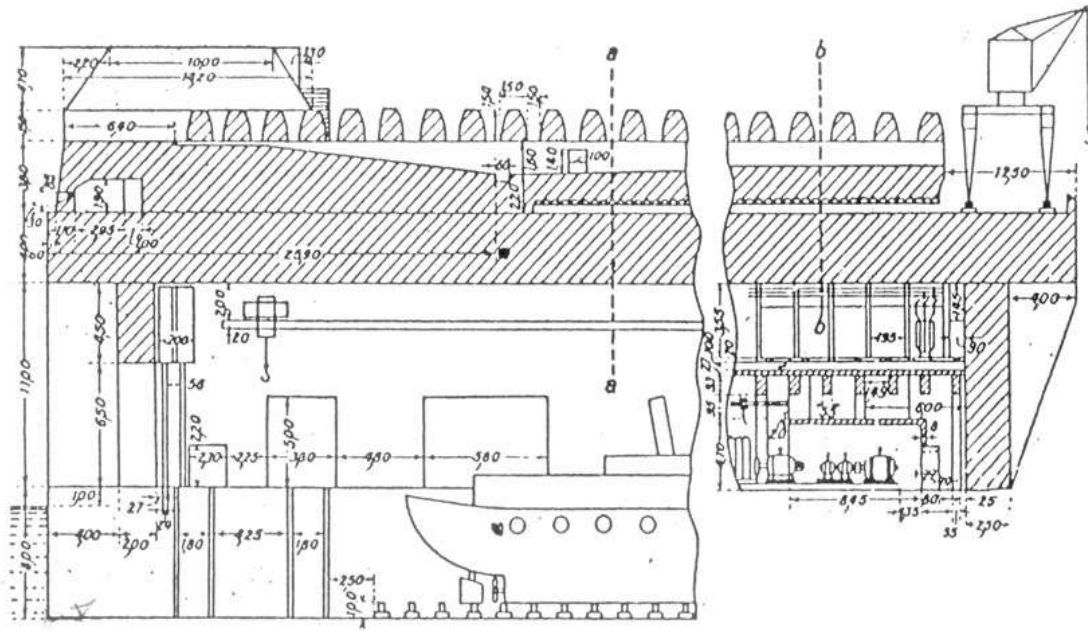
aparcamientos) entre el centro y la Base Submarina; la rampa de acceso al techo de la Base, con sus edificios incorporados (hipermercado, viviendas); el "atrio portuario" creado en el interior transparente de la Base (vestíbulo de salas de exposición, cines y restaurantes). Y, en la distancia, envolviendo este ámbito que marca la Base, las torres (nuevas y existentes) sobre el puerto, y el refuerzo de las avenidas que lo abrazan fundiendo toda el área en una estructura laxa y poderosa. Una estructura de relaciones visuales y funcionales, que marca efectivamente un territorio periférico, manteniendo plenamente la vida de sus industrias (silos, frigoríficos, arsenales, lonjas y amarres de pesca) a las que se mezclan algunas -no muchas- funciones regionales y ciudadanas de ocio, cultura y comercio.

La doble penetración de la fortificación militar, hecha accesible en sus plataformas de cubierta y en sus alvéolos al nivel del agua, son trazas que, por su largo alcance, enlazan la ciudad central con el horizonte abierto del puerto y del estuario. Las referencias circundantes, aunque lejanas, de los silos y edificaciones en altura, acentúan la magnitud de los vacíos intermedios y establece la escala y la nueva condición periférica intensiva de este territorio.



1. El trágico destino de Saint-Nazaire durante la 2ª Guerra Mundial iba a dejarle dos secuelas traumáticas: La destrucción por los aliados del 85% de la ciudad y la presencia de la Base Submarina construida por los alemanes como abrigo y arsenal en el plan de fortificación del frente Atlántico, de Burdeos a Brest.

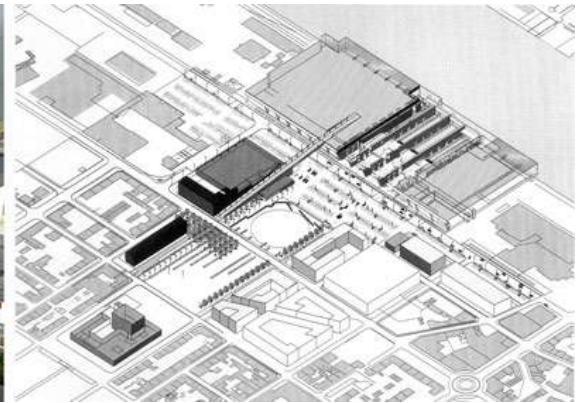
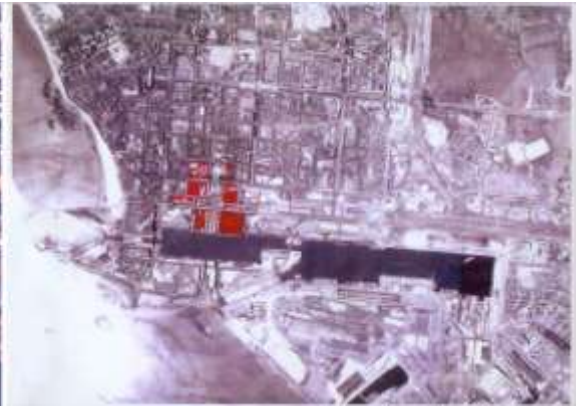




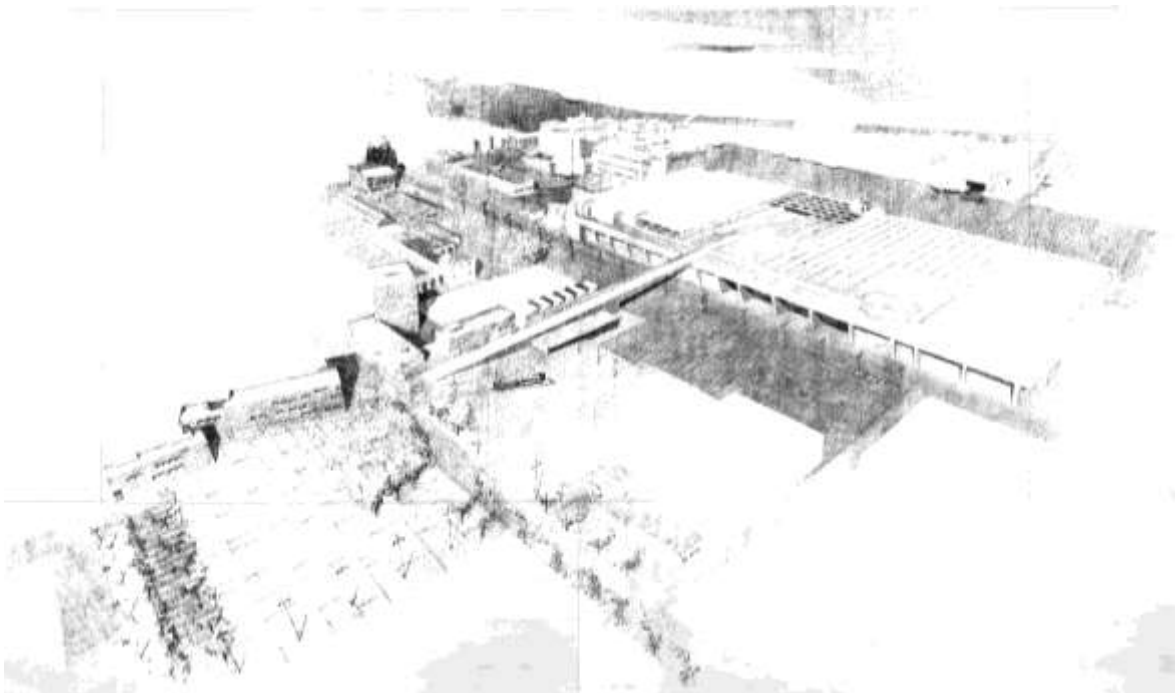
2. La Base submarina de Saint Nazaire es un megalito de hormigón, apenas armado, de 39.000m^2 en planta formando 17 alvéolos paralelos, con un volumen conjunto de $30 \times 130 \times 18\text{m}$. Sus muros oscilan entre 1,2 y 3,5 m de grosor y los forjados del techo tienen un espesor de 9.0m (4,0m de losa y 5,0m de envigados entrecruzados para absorber los bombardeos). Medio millón de m^3 de hormigón, un millón de toneladas de peso.



3. La reconstrucción de la ciudad según el plan del arquitecto Lemaesquier (1946) establecía una banda "sanitaria" entre el centro urbano y el puerto que se ocupó con industrias portuarias y usos ligeros de almacenamiento y transformación. La vida de la ciudad se orientó hacia las playas, sobre la dirección Este-Oeste. El puerto, motor económico de la región, primer centro de construcción naval francesa, quedaba aislado.



4. La propuesta utiliza la estructura de la Base como espacio público central de una constelación de usos y elementos híbridos puerto-ciudad. La nueva disposición de la directriz Norte-Sur como orientación urbana potente desde el centro hasta el puerto, y a través de él, hasta el Loira, enlaza muchos episodios de la geografía histórica de la ciudad (la Maison du Peuple, La plaza Marceau, la cubierta de la Base, el interior de la Base, la dársena principal, el Espadón, la Forme Joubert, etc.).





5. La penetración de la Base convirtiéndola en atrio, vestíbulo cubierto de la ciudad sobre el puerto permite inventar una transparencia que es justamente recíproca de la opacidad y la ceguera que la masa de la Base ha representado por cincuenta años. El derribo de los almacenes de la banda "sanitaria" y la reorientación N-S transforman la zona muerta en oportunidad de lugares múltiples.



6. Transparencia a través de la masa. El volumen de hormigón aparece hermoso en volumetría abstracta y es además valiosísimo para dar a la ciudad actual, extensa y poco densa, un referente de estabilidad y firmeza. Es la ocasión de apropiarse como favorable y lúdico lo que fue impuesto, trágico. La transparencia es el vehículo de una axialidad de vacíos como eje virtual y orientación mental de la ciudad.



7. Masa y volumen pesantes en la ciudad residencial, ligera y balnearia, y los astilleros extensivos, l'Arsenal de l'Atlantique, produciendo transatlánticos y petroleros tan largos y más altos que la propia base. Subir a la cubierta en forma directa, es también dominar el volumen, y la historia y entender contemplando desde lo alto las distintas formas de la ciudad, el estuario del río y la excepcionalidad geográfica de la región como puerta del continente hacia las Antillas y las Américas.





8. "Apprivoiser", domesticar, esclarecer la Base, es abrirla al uso público más amplio, en su interior y en su cubierta. Es convertirla en partícipe de un sistema flexible de espacios (aparcamiento, hipermercado, multicines, museo-espectáculo, chiringuitos y bares, discoteca, transportes especiales, etc. y también viviendas y hoteles y comercios inéditos.) Es crear un espacio común de accesos y flujos, base de la imagen mental y de la funcionalidad del lugar. Un lugar que no existía.



9. La condición de "periferia histórica", o mejor "periferia de la historia" que en otras ocasiones hemos usado para definir este proyecto refleja el carácter no central, no vacío, no cerrado y no preciso de esta zona, que la historia -la historia de los hechos humanos y de los hechos urbanos- ha convertido en materia inerte y altamente deflagante. Protagonismo histórico de una ciudad menor con hechos urbanos grandes, enormes.



10. El salto de escala de las calles y las casas comunes y los espacios y elementos propuestos (grandes explanadas, rampa y atrio interior, puerto industrial) es la sustancia del proyecto. Mantener esta explosión dimensional, pero haciendo posible su comprensión visual, lleva al diseño simultáneo de lo muy grande y lo muy detallado. Y a dar a toda intervención el carácter de infraestructura, en el sentido de soporte generador de otros actos privados y de acto público de servicio y de control a la vez.



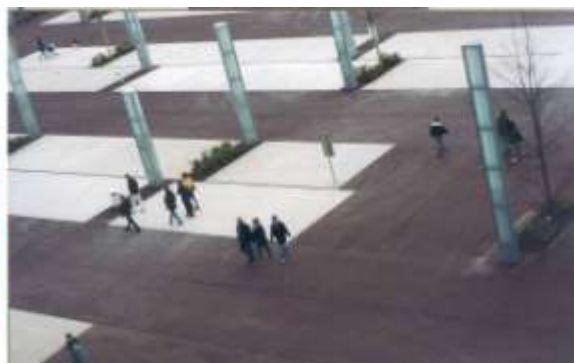
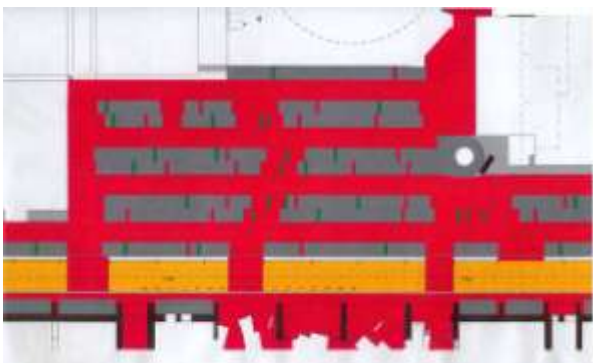


11. La altura de 18 m que hay que subir para alcanzar el techo de la Base (por ascensor o escalera) se vence por la rampa con 7,8% desde la Avda. Gautier. Es una calle capaz de tránsito y de tranvías. Y también una fachada de viviendas y despachos. Y de alojar en su primer hueco (40 m de vano) la nave del hipermercado como actividad semilúdica incrustada en la infraestructura civil.

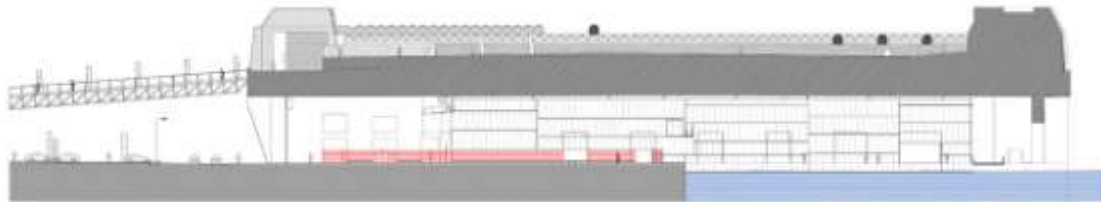


12. La rampa es una estructura de cuatro cuchillos metálicos paralelos, apoyados sobre cuatro muros longitudinales. Cubre un vano libre de 40m por encima del hipermercado, y otro tramo de 50m sobre el Bvd. Leferme, acodándose por el canto en la cubierta de la Base.

13. El acceso a la cubierta de la Base por la rampa es también un balcón sobre explanadas, que establece las vistas cruzadas entre los distintos niveles del espacio público.



14. El "piano" de aparcamientos propone un uso y un carácter de centralidad considerando el acceso y estacionamiento, con todas sus funciones anexas (carga de paquetes, espera de amigos, intercambio de vehículos, movimientos peatonales centrífugos y entrecruzados, etc.) como el espacio de relación característico de la centralidad periférica. La precisión y el rigor de los materiales de urbanización en el suelo es muy importante para conjurar el sentimiento (la impresión) de calidad (cualitativa) de este espacio.



15. La plaza "del circo", vacía, de arena, circunscrita por el banco de piedra, marca el desnivel de transición de los espacios de la Base, al sector más formal de la Place Marceau, frente a la Maison du Peuple, y a los bloques de nueva que configuran el perímetro de la secuencia ciudad-puerto ahora establecida.

16. Las viviendas del lado Este de la plaza y pie de rampa son edificadas en régimen de vivienda social por la sociedad municipal "Saint-Nazaire Habitat" definidas en la propuesta a nivel de anteproyecto (desarrollo arquitectónico por concurso público, arq...)



17. Todo el proyecto intenta ser lo contrario del acto de guerra. Y, por lo tanto, no afrontar la Base con gestos épicos, sino reconocerla y envolverla en la cotidianidad, evitando tanto el maillaje como la trivialización. La Base es respetada estrictamente en su estado actual, abriendo cuatro alvéolos como espacio público, y utilizando los restantes para actividades culturales y recreativas (o manteniendo los usos industriales preexistentes).



18. En el interior de los alvéolos públicos, una caja de cristal envuelve el espacio expositivo, y se introducen otros edículos de cristal destinados a pequeños comercios. La permeabilidad transversal se refuerza con nuevas estructuras de modo que la visión unidireccional de cada alveolo se enriquezca con la comprensión de su múltiple repetición horizontal. El espacio se vuelve vertical.