



LA PERIFÈRIA HISTÒRICA: SAINT-NAZAIRE

Manuel de Solà-Morales

Hi ha perifèries geogràfiques, les que constitueixen l'origen del terme; però també hi ha perifèries històriques, llocs que el temps, la memòria, han arraconat al marge d'allò quotidià. L'inconscient urbà dissimula a vegades les àrees que no vol reconèixer, per incòmodes, confuses, conflictives. I, tanmateix, pot tractar-se de zones perfectament centrals des del punt de vista topogràfic. Així com hi ha «centres històrics», llocs que la història ha considerat com a centres, hi ha perifèries fetes per la història.

La història ha fet del port de Saint-Nazaire, perifèria: una història de records marcats pel sofriment i la destrucció; per l'esforç de renèixer de la ciutat bombardejada i per la presència de la Base Submarina que materialitza el record de l'ocupació i de la tragèdia. També hi ha històries més recents de zonificació segregativa, de banalitat benpensant mirant a la platja, de crisi industrial en els llegendaris Chantiers Navals, de replegament centrípet enfront de la creixent dispersió suburbana. La voluntat de reafrontar la perifèria portuària és sobretot, per part de la ciutat, un acte d'intel·ligència. És una afirmació de consciència del present i de superioritat sobre el passat. Una superioritat feta només de respecte i de reconeixement.

Reconèixer la perifèria serà, en el projecte, assumir la condició híbrida de l'espai portuari,

la gran capacitat d'allotjament d'aquest espai, les franquícies tan àmplies com els horitzons. I establir amb el centre urbà una relació de distància controlada que mantingui les diferències i els buits com l'expressió principal de l'espai. Buits en el sòl i buits en l'espai. Buits també en l'ús. Expectativa de coses que han de venir. Sordina en els llocs protagonistes, dignitat absent per a la memòria (les emocions).

L'evident tensió monument-ciutat, entre una mola de 900.000 m³, i una ciutat contínua i homogènia però construïda amb molt baixa densitat, inverteix, no obstant això, els termes aparents d'allò perifèric. La nova semàntica és en els marges, i el teixit urbà semblaria solament un suport tranquil·litzador de l'emergència misteriosa a la vora de l'aigua industrial. En efecte, si comptéssim el volum edificat de l'àrea central (75 ha), podria estar en 180 x 10 x 9 x 77 = 1.247.400 m³, volum que no seria gaire més gran, acumulat, que el de l'enorme mastaba de formigó alveolada.

És delicat intervenir en una tensió espacial i psicològica d'aquesta magnitud. I encara més fer-ho com un arquitecte estranger, sempre ben rebut però també sotmès a la sospita perenne d'insensibilitat local. El projecte Ville-Port per a Saint-Nazaire, elaborat en successives fases de concurs i execució, des del 1994 fins al 1998, planteja un sistema de referències noves en el territori portuari que han de per-

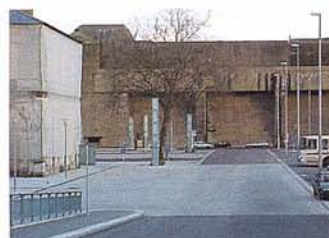
metre ubicar la ciutat i el port en una relació nova, més oberta, mixta i activa. Aquestes referències són, immediatament, el buit (placces, aparcaments) entre el centre i la Base Submarina; la rampa d'accés al sostre de la Base, amb els edificis incorporats (hipermercat, habitatges); l'«atri portuari» creat en l'interior transparent de la Base (vestíbul de les sales d'exposicions, cinemes i restaurants). I, en la distància, envoltant aquest àmbit que marca la Base, les torres (noves i existents) sobre el port, i el reforç de les avingudes que l'abracen i fonen tota l'àrea en una estructura laxa i poderosa. Una estructura de relacions visuals i funcionals que marca efectivament un territori perifèric i hi manté plenament la vida de les indústries (sitges, frigorífics, arsenals, llotges i amarradors de pesca) amb les quals s'hi barregen algunes —no gaires— funcions regionals i ciutadanes d'oci, cultura i comerç. La doble penetració de la fortificació militar, que s'ha fet accessible en les plataformes de coberta i en els alvèols al nivell de l'aigua, crea unes traces que, pel llarg abast que les caracteritza, enllacen la ciutat central amb l'horitzó obert del port i de l'estuari. Les referències circumdants, tot i que són lluny de les sitges i edificacions en altura, accentuen la magnitud dels buits intermedis i estableixen l'escala i la nova condició perifèrica intensiva d'aquest territori. / MANUEL DE SOLÀ-MORALES

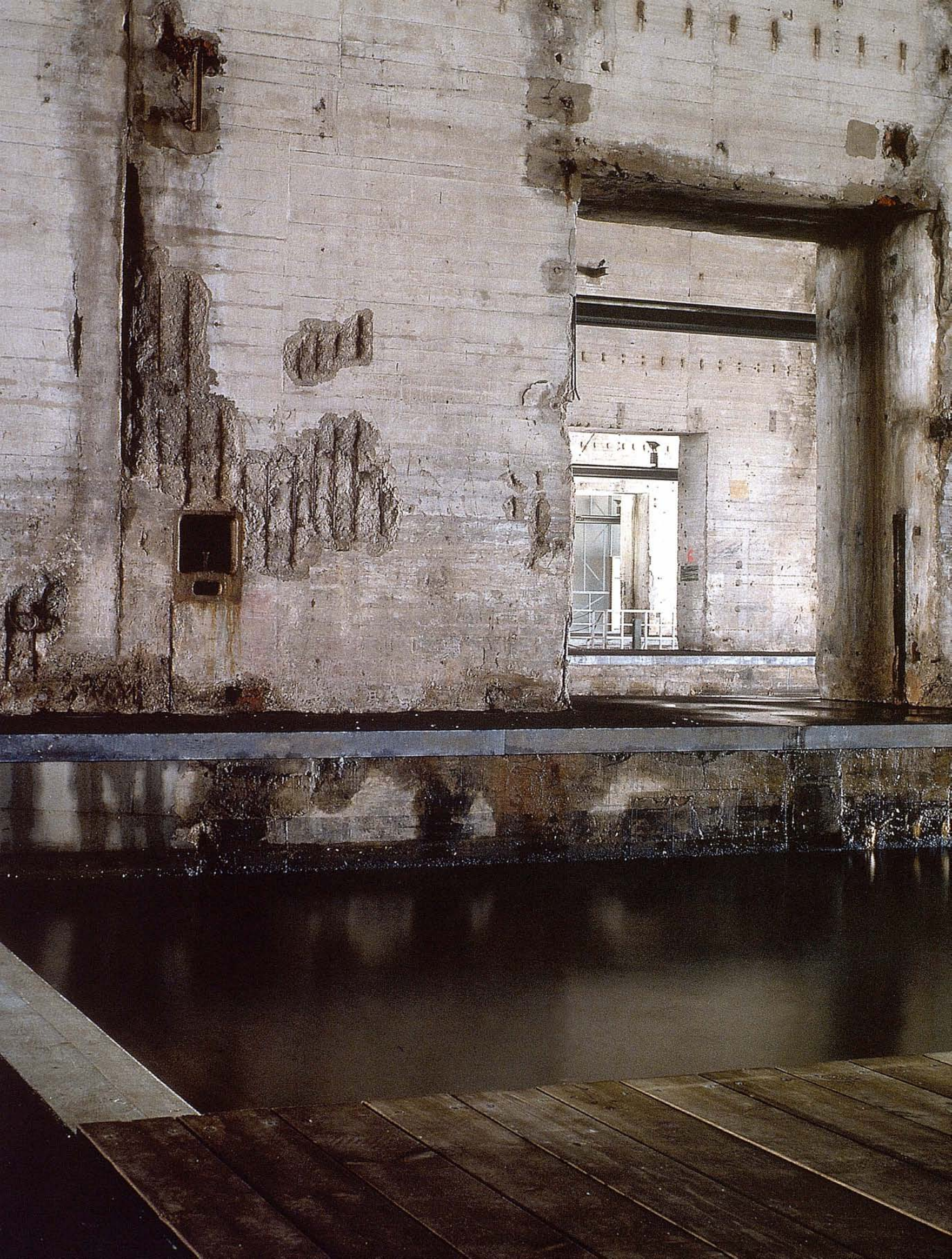


Il y a des périphéries géographiques, celles qui ont donné naissance au terme lui-même, mais il y a aussi des périphéries historiques, lieux que le temps et la mémoire ont mis en marge du quotidien. L'inconscient urbain dissimule parfois les zones qu'il ne veut pas reconnaître, parce qu'elles sont inconfortables, confuses ou conflictuelles. Et, cependant, il peut s'agir de zones parfaitement centrales du point de vue topographique. De la même manière qu'il existe des « centres historiques », des lieux que l'histoire a considérés comme des centres, il y a des périphéries faites pour l'histoire. L'histoire a fait du port de Saint-Nazaire une périphérie : une histoire de souvenirs marqués par la souffrance et la destruction, par l'effort de renaître de la ville bombardée et par la présence de la base sous-marine qui matérialise le souvenir de l'Occupation et de la tragédie. Il y a aussi des histoires plus récentes de zonification ségrégative, de banalité bien-pensante regardant vers la plage, de crise industrielle dans les légendaires Chantiers navals, de repli centripète face à la dispersion suburbaine croissante. La volonté de repenser la périphérie portuaire est surtout, de la part de la ville, un acte d'intelligence. C'est une affirmation de conscience du présent et de supériorité sur le passé ; une supériorité faite de respect et de connaissance. Reconnaître la périphérie consistera, dans le projet, à assumer la condition hybride de

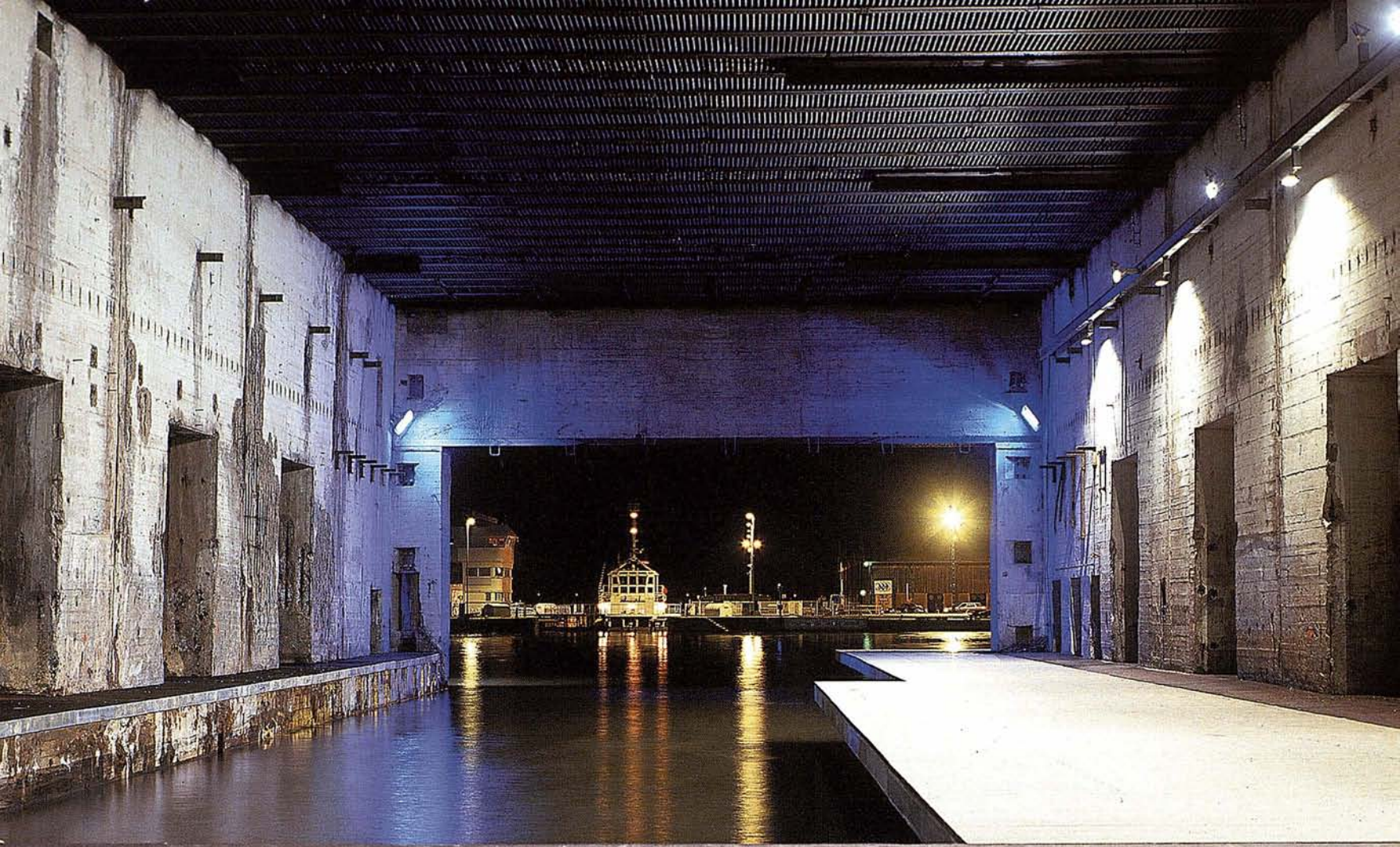
l'espace portuaire, de sa grande capacité de logement, de ses installations douanières aussi larges que des horizons ; et établir comme centre urbain une relation de distance contrôlée qui maintienne les différences et les vides comme expression principale de l'espace. Vides dans le sol et vides dans l'espace. Vides aussi dans l'usage. Attentes des choses à venir. Sourdissement des lieux protagonistes, dignité absente pour la mémoire – les émotions –. La tension évidente monument-ville, entre un môle de 900 000 m² et une ville continue et homogène mais construite avec une très faible densité inverse cependant les termes apparents de la périphérie. La nouvelle sémantique est en marge, et le tissu urbain paraîtrait n'être qu'un support tranquilisant de la mystérieuse émergence au bord de l'eau industrielle. En effet, si l'on comptait le volume construit de la zone centrale — 75 ha — cela pourrait être en $180 \times 10 \times 9 \times 77 = 1\,247\,400 \text{ m}^3$, ce qui ne serait pas beaucoup plus, accumulé, que l'énorme mastaba de béton alvéolé. Il est délicat d'intervenir dans une telle tension spatiale et psychologique ; et encore plus de le faire quand on est un architecte étranger, toujours bien reçu mais aussi toujours soumis au soupçon pérenne de manque de sensibilité locale. Le projet Ville-Port pour Saint-Nazaire, élaboré en phases successives de concours et d'exécution de 1994 à 1998, présente un système de références nouvelles dans le

territoire portuaire qui doivent permettre d'imbriquer la ville et le port dans une relation nouvelle, plus ouverte, plus mixte et plus active. Ces références sont, immédiatement, le vide — les places et les parkings — entre le centre et la base sous-marine ; la rampe d'accès au toit de la base, avec ses bâtiments incorporés — supermarché et logements — ; l'« atrium portuaire » créé à l'intérieur transparent de la base – vestibule de salles d'exposition, cinémas et restaurants –. Enfin, c'est la distance, enveloppant ce domaine marqué par la base, les nouvelles tours sur le port, et le renfort des avenues qui l'embrassent faisant fondre toute la zone en une structure lâche et puissante ; une structure de relations visuelles et fonctionnelles qui marque effectivement un territoire périphérique et maintient pleinement la vie de ses industries — silos, frigos, arsenaux, criées et amarres de pêche — auxquelles se mêlent quelques fonctions régionales et citadines de loisir, de culture et de commerce. La double pénétration de la fortification militaire, que les plate-formes de toiture et les alvéoles au niveau de l'eau ont rendue accessible, crée des traces qui, par leur portée, enlacent la ville centrale avec l'horizon ouvert du port et de l'estuaire. Les références avoisinantes, bien que lointaines, des silos et des constructions élevées accentuent l'importance des vides intermédiaires et établissent l'échelle et la nouvelle condition périphérique intense de ce territoire. / MANUEL DE SOLÀ-MORALES





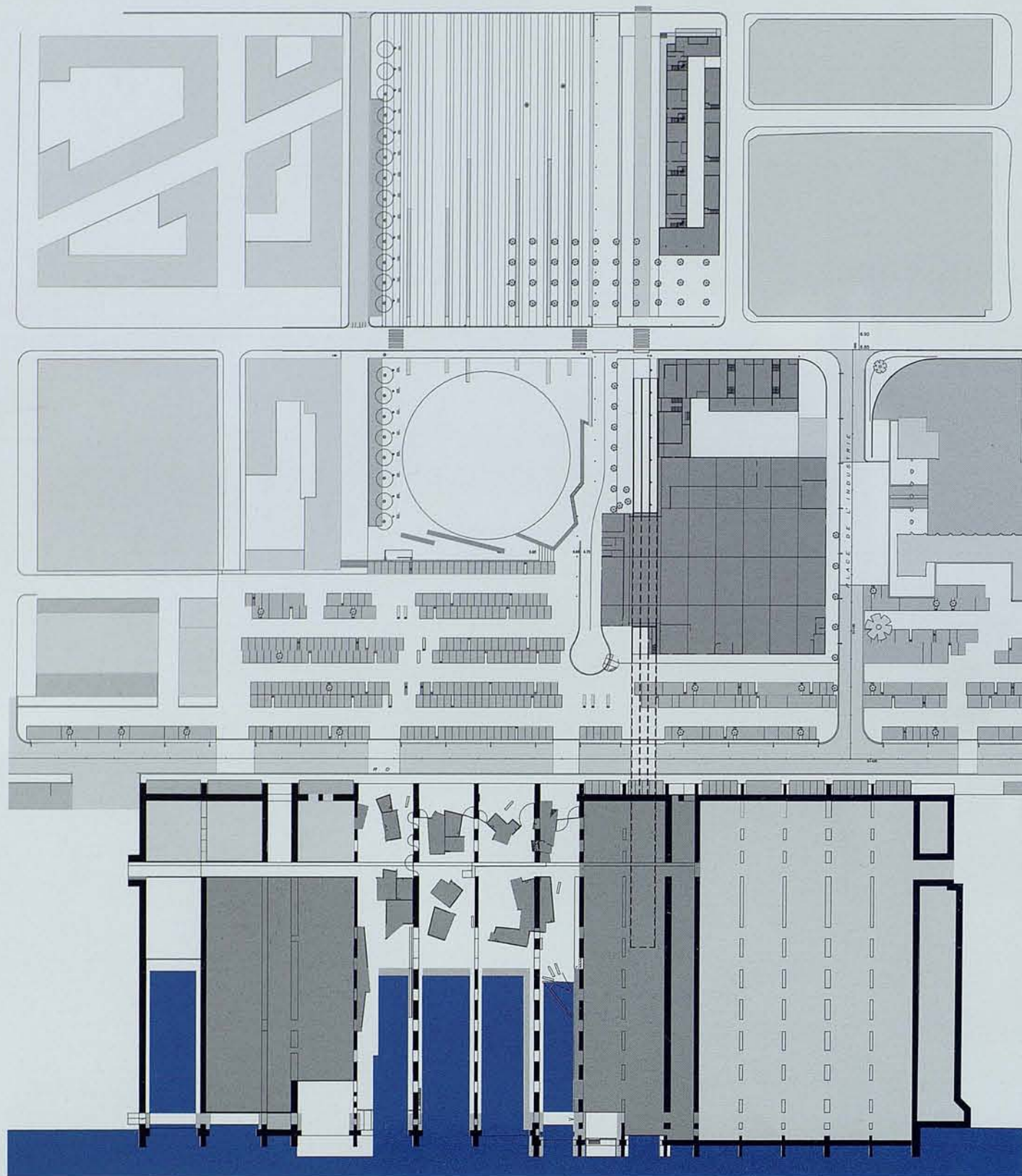




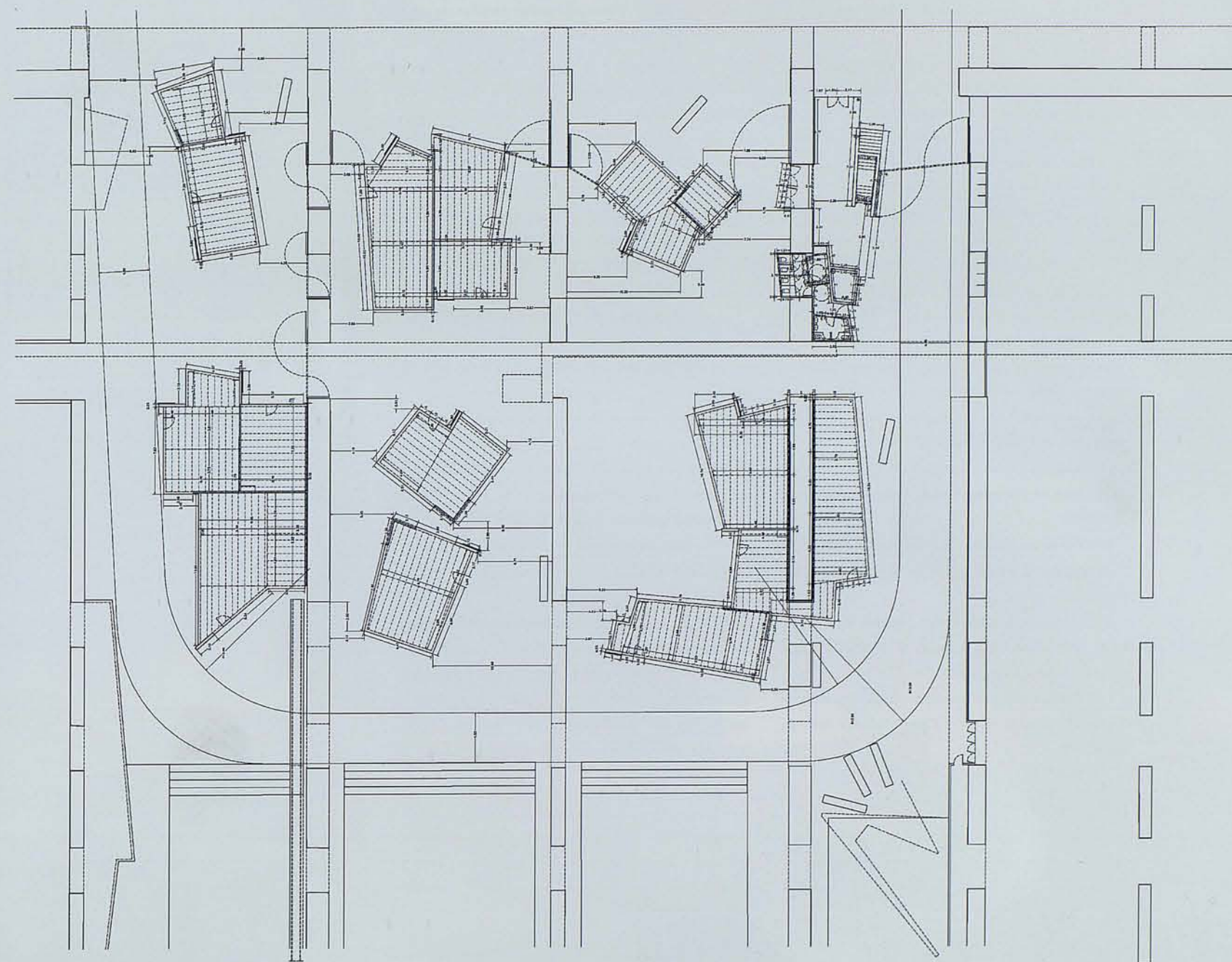




Secció transversal - Coupe transversale I. Escala - Échelle 1 : 1000



Planta general - Rez-de-chaussée général I. Escala - Échelle 1 : 2000



Planta baixa - Rez-de-chaussée I. Escala - Échelle 1 : 500



Emplaçament - Plan de situation

LOCALITZACIÓ - SITE : SAINT NAZAIRE, FRANÇA - FRANCE

Projecte - Projet : 1998

Promotor - Maître d'ouvrage : Délégation au Développement de la Région Nazairienne, Mairie de Saint-Nazaire

Àrea - Surface : 45.000 m² (sobre rasant - sur rasant)

Arquitecte - Architecte : Manuel de Solà-Morales

Col·laboradors - Collaborateurs : Oriol Clos (arquitecte - architecte); Javier Rui-wamba (enginyer de c.c.p. - ingénieur de c.c.p.)

Consultors - B.E.T. : ESTEYCO, COMETA (enginyeria - ingénieurs); Atelier Ruelle (paisatgisme - paysagisme)

Fotografies - Photographies : Manuel de Solà-Morales, Rosa Feliu, Oriol Clos, Dominique Macel