

PONENCIAS

Estrategias de regeneración de ciudades industriales: la revitalización de barrios en Nantes.

Beatriz Fernández Águeda
Escuela Técnica Superior de Arquitectura. Universidad Politécnica de Madrid
bfaqueda@telefonica.net

« Los estratos de una ciudad son los sedimentos su futuro »
(Vieux Malakoff. Un quartier, des mémoires)

Las transformaciones del sistema productivo y los cambios en la organización y división del trabajo ocurridas desde la segunda mitad del siglo XX han dado lugar a modificaciones fundamentales en la estructura de la ciudad, en su espacio social y económico, así como en las vidas de sus habitantes y trabajadores. El impacto en las ciudades cuya base económica se asentaba en la producción industrial fue, sin duda, de gran calado. Gran parte de estas regiones, tras un inicial estancamiento económico, comenzaron a sufrir importantes procesos de deterioro urbano y social ligados a la desaparición de su base económica y productiva. Muchos y muy diversos han sido los intentos de detener estos procesos de decrecimiento y decadencia de la ciudad industrial. Sin embargo, pocos han logrado sus objetivos y aún hoy nos seguimos enfrentando a regiones industriales en declive.

Expondremos, a continuación, la forma en que la ciudad de Nantes ha afrontado el proceso de desindustrialización y la pérdida de su base económica, destacando especialmente los vínculos establecidos entre la configuración de un nuevo modelo urbano – regional y la rehabilitación de sus barrios más deteriorados. Es importante sin embargo, antes de proseguir, entender los procesos iniciados con la construcción de la ciudad industrial para poder comprender la verdadera incidencia del declive y también las formas de abordarlo.

Nantes: evolución de la ciudad y declive del modelo industrial

La evolución de la ciudad de Nantes está marcada por la creación de un espacio económico en torno a la desembocadura del río Loira. Situada en un cruce de caminos, entre la vía fluvial que organiza el eje este – oeste y una estructura caminera en sentido norte – sur, Nantes pronto se configura como un importante puerto y como lugar de intercambio.

Durante el siglo XVIII, Nantes se convertiría en el primer puerto comercial de Francia y en el primer puerto de esclavos de Europa debido al comercio triangular con África y América. En torno a este espacio económico de intercambio se formaría una trama industrial en torno a la producción naval y a la transformación de productos provenientes de las rutas comerciales. Especialmente se desarrolló la industria agroalimentaria (refinerías de azúcar de las Antillas) y la producción textil (en torno al algodón y la cordelería) así como la industria naviera.

El incremento del transporte marítimo contribuyó al desarrollo del tejido productivo de Nantes y durante el siglo XIX se consolidaría como una ciudad de carácter fundamentalmente industrial. A nivel espacial, la base económica – productiva se asentaría sobre el tejido preexistente. Se desarrolló a gran escala la industria agroalimentaria y comenzó a implantarse toda una trama de producción vinculada a la industria naviera, principalmente la química y la metalúrgica, que pasaron a ocupar importantes zonas de la orilla norte del río Loira desde su desembocadura en Saint Nazaire hasta Nantes, especialmente en las islas del Loira y la zona de Chantenay. De este modo, se configuró todo un espacio económico lineal de producción situado en las riberas del Loira asociando dos puntos que concentraban la actividad: Saint Nazaire en la desembocadura y Nantes al comienzo del estuario.

POENCIAS

En 1900 más tres mil fábricas navieras con más 30.000 trabajadores se situaban en la región, el 60% de la población empleada trabajaba en la metalurgia y el 35% en la construcción naval; dicho crecimiento tendría su auge en 1950. Sin embargo, el incremento de la competencia, la crisis económica de los años 70 y el traslado progresivo de las actividades portuarias al complejo petroquímico de la Basse Loire y a Saint Nazaire, provocaron en el área de Nantes unas iniciales dificultades económicas que progresivamente se transformaron en un ciclo caracterizado por el descenso del número de trabajadores en la construcción naval, las fusiones de distintas empresas del sector en un intento por subsistir y el cierre productivo de muchas de ellas, que culminó con el cierre de la fábrica Dubigeon, una de las tres principales navieras de la ciudad, en 1987. En paralelo, durante la segunda mitad del siglo XX, la base económica de Nantes iría orientándose al sector terciario y el espacio de la ciudad que había ocupado la industria fue sufriendo un proceso de abandono y posterior decadencia.

El declive de la industria de Nantes no sólo afectó a los espacios productivos sino que sus habitantes y trabajadores comenzaron a sufrir las consecuencias de la desindustrialización tanto en el descenso en el número de empleos industriales como en el deterioro progresivo de sus barrios. Si bien aparentemente la ciudad conseguía recuperar su base económica gracias al sector servicios, comenzó a producirse un desajuste entre la cualificación de la mayor parte de la población y el empleo generado, dando lugar a importantes procesos de empobrecimiento de la población y deterioro económico y social. En paralelo, los principales emplazamientos de la industria tanto en la zona de Chantenay como en las islas del Loira fueron abandonados y espacios centrales de la ciudad terminaron por convertirse en zonas en baldío. Así como el espacio económico de la industria se había configurado en torno al Loira; el río, las áreas abandonadas junto a él por la industria y los barrios obreros situados en sus márgenes comenzaron a simbolizar el paro y la crisis económica de la región de Nantes.

Poco a poco el Loira, que había constituido la identidad de la región y de la ciudad, su principal vía de comunicación e intercambio y el eje de desarrollo de la ciudad, se fue convirtiendo en espacio abandonado y degradado. Nantes extendió su crecimiento hacia la zona norte, dio la espalda al Loira, tratando de ocultar los lugares deteriorados y prevaleció lo que Kevin Lynch llama “nuestra actitud habitual ante la decadencia: invertir la tendencia, ocultarla, eliminar a los perdedores y cicatrizarla” (Lynch, 2005, p.15)

Nantes: la regeneración de una región industrial

Sólo partir de 1990 se comienza a plantear la regeneración de la ciudad y de sus barrios más deteriorados. Sin embargo, dicho proceso se lleva a cabo desde una perspectiva muy determinada, con unos objetivos muy concretos y mediante una programación y unos instrumentos muy específicos que serán el objeto del presente análisis y que entendemos han podido ser la base del éxito del proceso de revitalización de la ciudad – región de Nantes.

En primer lugar, debemos destacar el punto de partida: en Nantes, la rehabilitación de barrios queda enmarcada dentro de un contexto mucho más amplio de revitalización regional. Es decir, frente a las operaciones tradicionales de renovación urbana, el problema del deterioro se afronta desde una perspectiva mucho más global. Se parte del entendimiento de que el debate de la ciudad industrial en declive supera la restauración del hito, la conservación de la ruina industrial e incluso la rehabilitación del área degradada y, en cambio, se vincula al hecho de que la ciudad (y la región) industrial que no ha sido capaz de adaptarse a las transformaciones del modelo productivo.

La región de Nantes fue modelada por los procesos de trabajo y las estructuras sociales propias del modo de producción industrial y si tenemos en cuenta “el proceso completo de trabajo (...) incluyendo la distribución y con una visión englobadora de centros de trabajo, empresas y procesos” (Castillo, 1998, p.184), entenderemos que el espacio de la ciudad industrial (y, por tanto, el territorio en declive) no corresponde a zonas concretas de la ciudad sino a la totalidad de un territorio que ha entrado en decadencia.

PONENCIAS

Esta es la razón por la que la rehabilitación de los barrios industriales queda englobada dentro de un contexto general de revitalización de todo el territorio afectado por los procesos de desindustrialización. En Nantes se propone un nuevo modelo regional, que entiende el declive como una oportunidad de desarrollar un modelo menos insostenible que el industrial, que prime la regeneración de la ciudad frente al crecimiento en extensión, un modo de ocupación del territorio que no sólo no renuncie al pasado industrial de la región sino que trate de recobrar los espacios propios de la industria como nuevas centralidades: un modelo que permita asociar memoria y evolución de la ciudad.

El segundo aspecto a destacar es que el proceso de revitalización de la región de Nantes no se limita a intervenciones sobre el soporte físico sino que plantea una regeneración social y económica de todo el territorio degradado, entendiendo que el deterioro de las estructuras físicas (las fábricas abandonadas, las áreas en baldío o los barrios obreros degradados) de la ciudad es el reflejo del declive del espacio económico y social. Por ello, si bien la planificación urbana ha constituido una de las herramientas más importantes en el proceso de revitalización, éste no habría sido posible sin la existencia de unos programas y políticas sociales y económicas que persiguieran los mismos fines. Asimismo, la creación de las estructuras políticas que permitieran un mejor gobierno del territorio, en este caso la Comunidad Urbana de Nantes - Saint Nazaire, ha resultado imprescindible para poder llevar a la práctica los planes y programas previstos. Incluso ha sido preciso un clima de estabilidad política que permitiera plantear un modelo de desarrollo regional a largo plazo.

Este es, precisamente, el tercer punto que conviene destacar del planteamiento llevado a cabo en Nantes: ante un fenómeno tan complejo como el deterioro de una región industrial, no caben soluciones a corto plazo sino la planificación de un nuevo modelo territorial que sea capaz de acoger las transformaciones de los modos actuales (y futuros) de producir y que responda a un modelo más sostenible (en cuanto a ocupación del territorio, aprovechamiento de los recursos, uso del transporte...) que el anterior. La toma de posición es clara: se trata de articular los planes y programas necesarios encaminados a conseguir un modelo que se inserte dentro de las problemáticas del desarrollo sostenible, que tienda a “construir la ciudad sobre sí misma” (Masboungi, 2003, p.15) y a contener la expansión ilimitada sobre el territorio, que favorezca la regeneración de los espacios baldíos y los barrios degradados y la densificación de la ciudad existente. Dichos planes quedan programados a largo plazo, con horizontes en torno a los veinte o treinta años y ante todo constituyen marcos de orientación, negociación y diálogo con todos los agentes implicados: son planes que evolucionan en función de las dinámicas y necesidades del territorio y sus habitantes.

De este modo, en la ciudad se refieren a una “planificación flexible” (Masboungi, 2003, p.35) del territorio. Se trata de un tipo de planificación en progresión, por etapas sucesivas, que afirma prioridades estratégicas de intervención (control de la expansión urbana, planes de movilidad, regeneración de barrios, rehabilitación ecológica de zonas de interés natural, puesta en valor de áreas degradadas...) y establece un programa de actuación.

En este contexto, la revitalización del territorio cobra forma a través de una serie de planes y programas en cascada que van definiendo las distintas escalas de la planificación (o bien se refieren a aspectos sectoriales de la misma) y que tienen unos objetivos comunes. En esta ocasión trataremos de definir los principios básicos de la regeneración regional en los planes de mayor escala incidiendo en los aspectos que tendrán mayor alcance en la rehabilitación de los barrios de Nantes, para luego centrarnos en tres ejemplos de actuaciones sobre áreas degradadas de la ciudad.

Encontramos, en primer lugar, un esquema de coherencia territorial (SCOT – Schéma de Cohérence Territoriale) que abarca toda la Comunidad Urbana de Nantes – Saint Nazaire. Su punto de partida es “renovar la ciudad sobre sí misma como alternativa al proceso de extensión de los hombres y sus actividades sobre el territorio” (SCOT Métropole. Rapport de Présentation, 2007, p.45), frente al modelo de crecimiento en expansión que había seguido la región desde 1960 a 1980. El plan propone unos principios de organización del territorio basados en una estructura policéntrica, que recupere los núcleos de la región industrial, potencie su carácter central y ordene el desarrollo en torno a ellos.

PONENCIAS

Plantea asimismo la estructuración del territorio a través del transporte colectivo, apostando por la ciudad de la proximidad y conectando los polos de desarrollo mediante la puesta en valor de las dos redes de comunicación tradicionales del territorio: la estructura fluvial (el Loira y sus afluentes y canales) y la red de ferrocarril (en algunos casos líneas de tráfico de mercancías cerradas). En otras palabras, se trata de regenerar los asentamientos tradicionales de la región industrial a modo de nuevas centralidades a distintas escalas (con proyectos específicos de regeneración) aprovechando y poniendo en uso los sistemas de comunicaciones que conectaban dichos núcleos en la época industrial. Este plan territorial da las directrices necesarias para ordenar el desarrollo regional y “se apoya en los proyectos urbanos de regeneración como motor de desarrollo” (SCOT Métropole. *Projet d’Aménagement et de Développement Durable*, 2007, p.7-9), permitiendo así la preservación de los espacios naturales y agrícolas. Este modelo territorial policéntrico trata de reactivar los núcleos y barrios industriales degradados mediante la reutilización de las redes de transporte propias de la región industrial y que han caído en desuso. De este modo, los elementos que ordenaban el territorio industrial cobran nueva vida gracias a proyectos de rehabilitación que los convierten en centralidades, los conectan con el área metropolitana y proponen la integración de nuevos usos, actividades y habitantes en la trama de preexistencias.

La importancia del sistema de comunicaciones y de la apuesta por los modos de transporte colectivo (como aspectos fundamentales de un nuevo modelo territorial más sostenible) quedan plasmados en un plan de movilidad (PDU – Plan de Déplacements Urbains) global para toda la Comunidad Urbana de Nantes – Saint Nazaire. La puesta en uso de la red de ferrocarril de mercancías y su adaptación para el transporte de pasajeros ha permitido generar nuevas centralidades en torno a las estaciones, mediante operaciones de rehabilitación urbana en los núcleos tradicionales de la aglomeración. El plan prevé asimismo la reincorporación del Loira a la red de comunicaciones mediante la creación de un transporte fluvial de pasajeros.

Organisation de l’espace et restructuration des espaces urbanisés

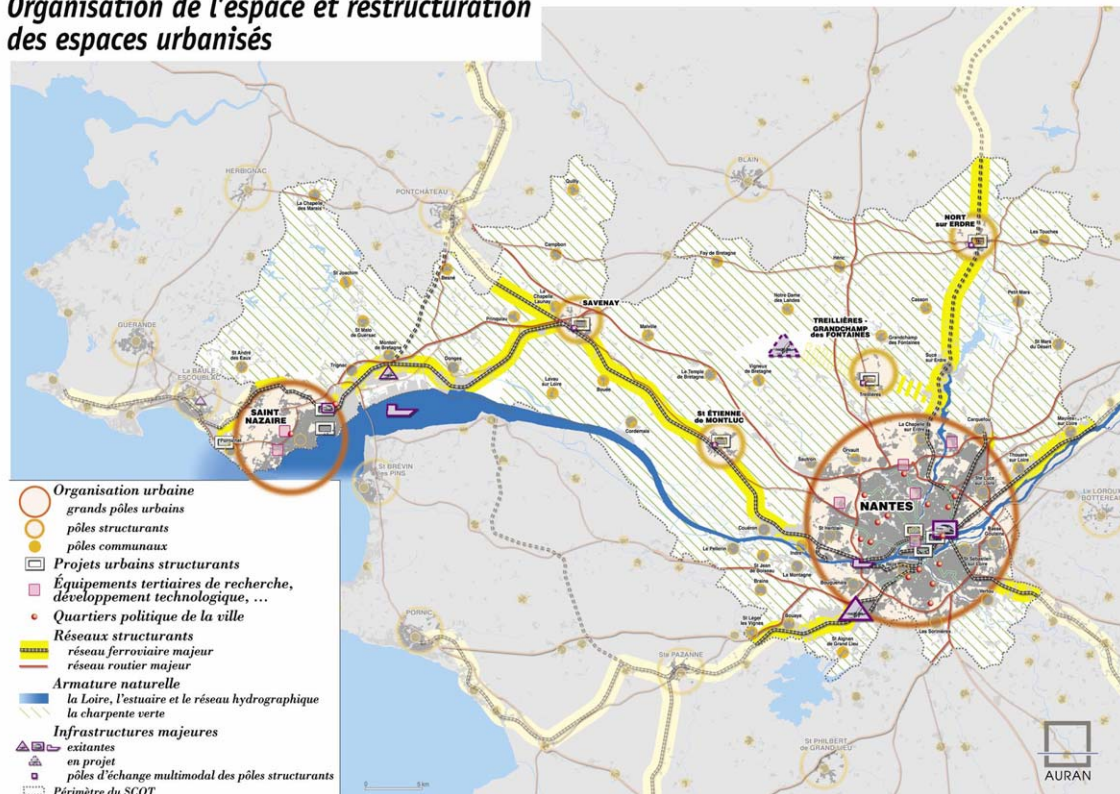


Figure 6. Nantes – Saint Nazaire region. SCOT Métropole Plan.

PONENCIAS

Esta misma apuesta por el transporte colectivo se ha plasmado también a escala de ciudad en el Plan Local de Nantes (PLU – Plan Local de Urbanismo) donde la articulación entre movilidad y urbanismo ha cobrado especial importancia, especialmente a través de la red de tranvía que atraviesa la ciudad. Partiendo de la premisa de que “el tranvía puede planificar la ciudad del mañana” (Masboungi, 2003, p. 39) los planes de movilidad Nantes han permitido convertir las redes de transporte público en ejes de la transformación urbana. La apuesta por el transporte colectivo en la región se basa al mismo tiempo en la decisión de plantear un modelo territorial más sostenible (se apuesta por la ciudad de la proximidad mediante el cierre del anillo periférico, la construcción de aparcamientos disuasorios junto a los intercambiadores de transporte del exterior de la ciudad y la ralentización del tráfico en el centro) y en el entendimiento de que una mejora del acceso a los servicios y lugares de trabajo mejorará la cohesión social.

Sin embargo, la red de tranvía de Nantes contempla unos objetivos que van más allá de la movilidad. Si bien la primera línea de tranvía se basaba en la eficacia (obtención de un elevado número de viajeros atravesando barrios de alta densidad), las líneas 2 y 3 fueron concebidas como elementos de transformación de la ciudad, basadas en lograr la inserción urbana. El tranvía se convertía así en el elemento estructurante que permitía por una parte volver a integrar en la estructura de la ciudad barrios que habían quedado aislados (especialmente los barrios de vivienda social de los años 60) y por otra, la organización y puesta en valor de los espacios públicos situados en torno a las nuevas líneas. De este modo, la creación de nuevas centralidades mediante proyectos de regeneración en áreas degradadas quedaba reforzada mediante una estrategia de transporte colectivo que las conectaba.

Una vez aclarada la especificidad del proceso de rehabilitación de barrios en Nantes pasaremos a analizar tres de estas actuaciones de regeneración sobre barrios o baldíos industriales que tratan de recobrar a modo de nuevas centralidades de la ciudad. Dados los numerosos ejemplos de renovación de barrios de la ciudad, el criterio de selección que se ha seguido tiene que ver tanto con la importancia e impacto en el conjunto del territorio como por su emplazamiento, diversidad y escala. Analizaremos a continuación los procesos de regeneración de los barrios de Madeleine – Champ de Mars, Malakoff – Pré Gauchet e Île de Nantes.

En primer lugar debemos destacar que los tres ejemplos se sitúan junto al casco histórico de Nantes y constituyen áreas vinculadas de una u otra manera al pasado industrial de la ciudad. Se trata de barrios que incluyen tejidos sociales con problemas, terrenos en baldío, elementos importantes del patrimonio industrial de Nantes en estado de abandono o degradación o espacios naturales de gran interés que no han sido objeto de ninguna protección. En general, se caracterizan por una falta de integración en la trama urbana de Nantes, así como de una coherencia interna y una estructura. Asimismo, constituyen áreas de oportunidad para el nuevo modelo territorial de Nantes, espacios en los que la ciudad se puede “reconstruir sobre sí misma”, entendiendo la rehabilitación urbana como una recualificación de un territorio en degradación que altere en la menor medida posible los tejidos sociales existentes. Los tres proyectos se basan en la introducción de nuevas actividades, funciones y habitantes en las tramas sociales, urbanas y productivas existentes

En primer analizaremos la rehabilitación del barrio popular de Madeleine – Champ de Mars, situado sobre una isla del Loira, en el que en sus inicios se desarrollaban tanto actividades productivas (industria alimentaria y artesanía, incluyendo como elemento de importancia la fábrica Lu) como actividades de intercambio y comerciales (venta al por mayor y venta directa), su población estaba formada por comerciantes y trabajadores de las industrias cercanas. A partir de 1960, comenzó una dispersión progresiva del comercio al por mayor, casi todas las industrias del barrio se desplazaron a las nuevas zonas industriales de la ciudad y parte de los habitantes se trasladaron a los nuevos barrios de vivienda social.

La verdadera transformación del barrio comienza en 1986 debido a la integración de dos elementos de centralidad en el tejido tradicional del barrio: el nuevo Palacio de Congresos y la sede central del banco CIO. La llegada del TGV en 1988 acentúa esta dinámica y el boom inmobiliario de los años 80 amenaza

PONENCIAS

con transformar el tejido tradicional del barrio en un área de alta homogeneidad tanto morfotológica como social. Al mismo tiempo, diversos procesos como la falta de vivienda social en el barrio, la baja calidad del espacio público o la progresiva desaparición del tejido de actividad económica del barrio amenazan claramente el carácter del barrio.

En 1989, el Ayuntamiento plantea un proyecto urbano con el objetivo de frenar estas dinámicas, en el que la transformación del barrio se realice poniendo en valor las potencialidades de la zona y aprovechando la nueva red de tranvía. De esta forma, se plantea una renovación desde el punto de vista de la coherencia urbana respondiendo a las nuevas demandas sociales y controlando el precio de la vivienda, de forma que los habitantes no sean expulsados por el mercado inmobiliario e integrando un programa amplio y diverso que devuelva al barrio la diversidad que se había visto amenazada.

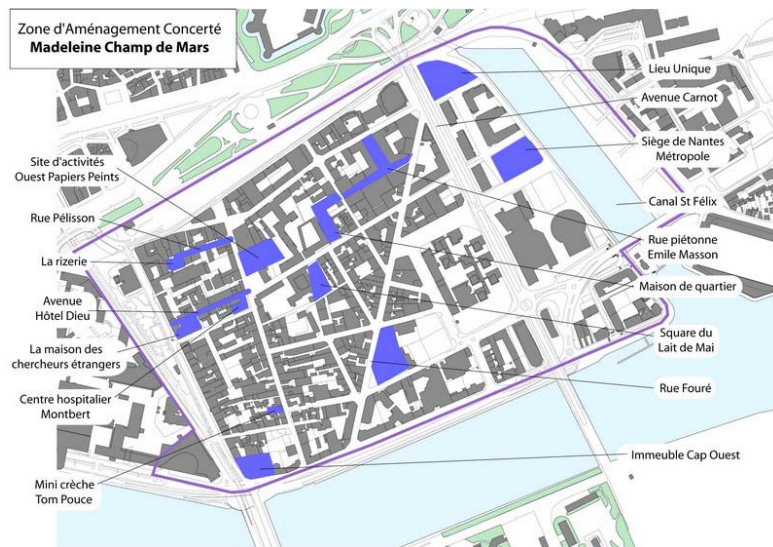


Figura 2. Madeleine – Champ de Mars. Fuente: Nantes Métropole Aménagement

El proyecto contempla dos zonas diferenciadas: la rehabilitación del barrio de la Madeleine (en la parte oeste del ámbito), aprovechando las cualidades de la propia trama urbana y alterando el tejido social y las características morfotológicas en la menor medida posible y la creación de una nueva zona (en la zona este) que agrupe grandes dotaciones de escala regional (la nueva Ciudad de Congresos y diversos equipamientos administrativos) y que sea la nueva fachada del Canal St. Felix. En el barrio de la Madeleine, la propuesta ha contemplado la integración de nuevos equipamientos para los habitantes del barrio en el tejido tradicional del barrio, el mantenimiento de la actividad comercial tradicional de la zona (a través de acuerdos con la Cámara de Comercio) y la reconversión de la fábrica Lu en polo cultural. Casi un 20% de las viviendas serán viviendas sociales, con lo que se trata de lograr la integración de los nuevos habitantes y asegurar la permanencia del tejido social tradicional del barrio.

Es importante destacar las características de los instrumentos de planeamiento empleados, dado que Madeleine – Champ de Mars marca una ruptura en la forma tradicional de intervención pública y de gestión, tanto en la flexibilidad y la concertación como en la interpretación de los documentos de planeamiento y gestión, que constituyen guías o documentos base que pueden ser objeto de modificaciones en función de los resultados de las negociaciones con todos los actores implicados (desde los propios habitantes o colectivos hasta los inversores). Frente a un planteamiento de la planificación como instrumento rígido que hubiera permitido nada más la intervención sobre las parcelas públicas, se optó por una articulación de planes (de ordenación, gestión...) que constituyeran el marco sobre el que conseguir la máxima calidad urbana.

PONENCIAS

El documento base, el PAZ (Plan d'Aménagement de Zone) tan solo diferencia las áreas en función del número de alturas y fija las reglas para la regeneración: alineaciones, viario, espacios públicos e intensidad edificatoria. El plan fija los criterios principales (preservación de los elementos destacados del patrimonio, mantenimiento de la trama urbana) pero las cuestiones de detalle se abren a la negociación y a la participación ciudadana. Ante una actuación a largo plazo, se plantea un modo de planeamiento abierto y flexible que permita adaptaciones a lo largo del tiempo y la creación de un tejido urbano con capacidad de evolución.

Los resultados han sido claros: el número de empleos en el barrio se duplicó entre 1990 y 1999 y en 2004 se habían multiplicado por tres, la población inicial de 2000 habitantes en 1982 era de 5500 en 2004 y la escuela del barrio que parecía condenada a ser cerrada en 1980 ha tenido que ser ampliada. Al mismo tiempo se ha conseguido una verdadera integración en las dos zonas del barrio (la rehabilitada y la nueva) y la mezcla social y funcional se ha conseguido (mediante la conversión de algunos edificios de propiedad municipal en HLM)

La segunda actuación analizada es la de Malakoff – Pré Gauchet. El ámbito definido integra cuatro zonas muy distintas: la cité Malakoff (un barrio de vivienda social de la década de 1960, formado por 1.650 viviendas en avanzado estado de deterioro), Pré Gauchet (antigua zona ferroviaria hoy en baldío) y la Petite Amazonie (área natural clasificada dentro de la Red Natura 2000). La zona abarca 164 hectáreas y, a pesar de su situación central, había quedado aislada por la presencia de las vías férreas al norte y el bulevar paralelo al Loira con un tráfico de 40.000 vehículos al día en el sur. Sus funciones de carácter periférico reforzaban su condición de isla en medio de la ciudad.

Situado en las praderas inundables del margen derecho del Loira se trata de una zona que albergó tradicionalmente un tejido industrial, ligado al ferrocarril y un barrio popular en la zona del llamado Vieux Malakoff en el que los pequeños huertos cercanos al río se entremezclaban con los talleres y estaba habitado por los trabajadores de las industrias cercanas. Los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial arrasaron el barrio por completo y su reconstrucción no se finalizó hasta mediados de la década de 1950. Poco a poco, el tejido social y productivo del barrio se modificó y en 1968 se construyó a su lado, la cité Malakoff barrio de vivienda social en bloque abierto.

En el año 2000 la zona había quedado aislada del resto de la ciudad y se encontraba muy deteriorada. Por una parte, los problemas sociales de la cité Malakoff se habían agravado: un 47% de la población se situaba bajo el umbral de la pobreza y un 27% de las familias eran monoparentales, asimismo la degradación de los espacios públicos y las edificaciones era patente. El área de Pré Gauchet se había convertido en un baldío de más de 15 hectáreas y el área natural de la Petite Amazonie veía amenazada su biodiversidad.



Figura 2. GPV Malakoff - Euronantes. Fuente: Nantes Métropole Aménagement

PONENCIAS

Dadas las dimensiones del área, se plantearon dos sectores distintos, en función de los objetivos: el sector Malakoff se sitúa sobre la cité Malakoff y contempla una rehabilitación integral del barrio. La operación queda dividida en tres partes para poder ajustar los procesos de demolición – rehabilitación – construcción con los realojos previstos con el objetivo final es dotar de una nueva calidad urbana al barrio. La actuación plantea la incorporación de nuevos usos comerciales y terciarios así como la construcción de nuevos equipamientos públicos de escala de barrio (equipamientos deportivos y centro socio – cultural). También prevé la construcción de vivienda libre (en origen el barrio está formado únicamente por vivienda social) como medio para diversificar socialmente el barrio. El porcentaje final de vivienda social es del 80%. Asimismo, se propone la construcción de las infraestructuras necesarias para integrar el barrio en la estructura de la ciudad (atravesar la zona de vías ferroviarias y construir un nuevo puente sobre el Loira que permita la conexión con las islas) y poder generar así una nueva centralidad.

El segundo sector es Euronantes y queda situado en la zona del barrio Vieux Malakoff y sobre el área en baldío de Pré Gauchet. Prevé una rehabilitación del barrio existente y un programa de 1.300 viviendas (el 30% de vivienda social), así como 130.000 m² de oficinas que forman parte del proyecto global de polo terciario Tripode dividido entre tres áreas a regenerar del centro de Nantes (la primera es la Ciudad de Congresos de Madeleine – Champ de Mars y la otra se encuentra en Île de Nantes. Se trata en este caso de aprovechar la situación próxima de la estación de tren de alta velocidad para generar una nueva centralidad. Sin embargo, a pesar de la inicial división en dos sectores, en el proyecto se ha tratado de evitar que se configuren dos áreas diferenciadas, favoreciendo la integración de ambas.

Es importante destacar que el objetivo era plantear una estrategia a escala metropolitana, que permitiera vincular una operación de regeneración urbana de gran envergadura a toda la Comunidad Urbana de Nantes. Se trata de ir más allá de la inserción de la cité Malakoff en la trama urbana y vincularlo a la construcción de una nueva centralidad regional. El proyecto se basa en los potenciales del lugar: la presencia de la Petite Amazonie como gran zona natural en el interior de la ciudad, la existencia de un tejido social y una vida de barrio, la cercanía de la estación de tren de alta velocidad o la situación central del área y trata de integrar las nuevas funciones propias de una centralidad evitando los procesos habituales de elitización o expulsión de la población residente. De hecho, uno de los puntos de partida es que continúe siendo un barrio básicamente de vivienda social si bien se incluye cierta proporción de vivienda libre que permita diversificar socialmente el barrio. La creación de un polo terciario forma parte de una estrategia de “extender la centralidad” (Masbounji, 2003, p.65) del centro de Nantes, utilizando la estación como motor de desarrollo, que aporte actividad, habitantes y trabajo e integre la cité Malakoff en la ciudad y en la región.

Al igual que en Madeleine – Champ de Mars, es importante destacar en el GPV la aplicación de este tipo de “planificación flexible y concertada” por la que ha optado la ciudad de Nantes sobre la base de una buena gobernanza “el método de trabajo (...) consistía en sentar alrededor de una mesa a culturas del proyecto totalmente distintas: arquitectos, promotores inmobiliarios, responsables medioambientales, ecologistas, agentes sociales, asociaciones de vecinos, responsables del proceso de realojo” (Dumont, 2006, p.13), llegando incluso a hablar de “laboratorio de elaboración urbana” (Dumont, 2006, p.13). Se trataba de elaborar un proyecto que se nutriera de las necesidades de los habitantes, que se enriqueciera mediante la discusión con todos los agentes implicados y a todas las escalas y no sólo en las primeras fases o a nivel informativo sino también en la toma de decisiones y en la implementación.

El tercer ejemplo analizado es la regeneración de l'Île de Nantes, una gran isla de 350 hectáreas situada en medio del Loira junto al centro de la ciudad, que contaba con 13.000 habitantes y 9.000 empleos. En su origen estaba formada por un conjunto de pequeñas islas separadas por pequeños brazos del río, que progresivamente se fueron rellenando y ocupando. Aunque gran parte de ella se encontraba abandonada y en estado de degradación aún conservaba las trazas de las islas y de sus distintos modos de ocupación.

PONENCIAS

Históricamente, la isla quedó dividida en tres grandes zonas: la parte central, vinculada a los puentes que cruzan el Loira se configuró como zona de acceso a la ciudad y en ella se asentaron barrios de carácter periférico durante los siglos XVII y XVIII, cuyas trazas parcelarias y morfológicas han permanecido; su carácter de zona de paso quedaría reforzado por la construcción de una segunda línea de puentes en 1970. La zona oeste de la isla, la más cercana a la desembocadura del Loira, quedó conformada por el puerto y las actividades industriales que se asentaron en ella desde el siglo XIX (industrias químicas y navieras y actividades de producción y almacenamiento ligadas al área portuaria). En la zona este, las praderas inundables del Loira fueron urbanizadas después de la Segunda Guerra Mundial y en la década de 1960 se configuró una nueva centralidad en torno a una zona de grandes equipamientos y a un centro comercial. Por último, el extremo este de la isla contiene un área de alto valor ecológico. La isla constituye pues, un territorio complejo que yuxtapone tejidos periféricos, baldíos industriales, áreas de actividad económica, grandes equipamientos y zonas de alto valor natural.

En primer lugar debemos destacar que nos encontramos otra vez con esa forma de planificación flexible y dialogada que parece haberse convertido en característica de la manera de hacer ciudad en Nantes. De esta forma, el proyecto se inicia con un primer diagnóstico del territorio y la creación de las bases para el concurso de la ordenación global de la isla se derivan de un proceso de concertación con todos los agentes implicados (instituciones, habitantes, agentes locales, colectivos, empresas, promotores...). En ellas se ponen en valor cinco aspectos a desarrollar en el concurso: la memoria del lugar, el impulso de las actividades ligadas al río (tanto productivas o industriales como turísticas), la movilidad (especialmente el transporte colectivo), la incorporación de una estructura urbana coherente y la ordenación global de todo el territorio de la isla como una unidad. Desde el comienzo la regeneración de l'Île de Nantes se concibe como un proyecto global, que no lleve sólo a la urbanización de toda la isla sino que la renovación del tejido integre programas y planes sectoriales (programas económicos, turísticos, de vivienda, de inserción laboral, de movilidad...).

El proyecto ganador es el de A. Chemetoff y J.L. Berthomieu y su verdadero alcance radica, a nuestro parecer en dos aspectos: en primer lugar, el carácter del documento de planificación que plantean. Elaboran, lo que ellos mismos llaman un "Plan – Guía" es decir, un plan de conjunto para toda la isla que sirva de base para proyectos urbanos de definición de las distintas partes en que dividen el territorio a regenerar y sea también documento de trabajo y debate con la colectividad. Plantean "un proyecto de transformación a gran escala donde proponemos pasar del estado actual a los proyectos de una forma planificada y coherente" (Bureau des Paysages, 1999, p.15). Dada la dimensión y la envergadura del territorio a regenerar, la integración del factor tiempo es clave para el éxito del plan a largo plazo; en una actuación con un horizonte previsto de más de veinte años parece importante que exista una coherencia en el conjunto sin que se limiten las posibilidades futuras, es decir sin impedir la evolución de la ciudad. El plan constituye, por tanto, un instrumento de transformación del territorio en el tiempo.

Fundamentalmente, este plan – guía trabaja sobre la definición de la estructura urbana, articulando una red de espacios libres continua y muy diversa y una estructura parcelaria basada en el tejido existente, estableciendo la separación entre espacio público y espacio privado. A continuación, define la jerarquía de los espacios libres y la estructura viaria de forma detallada mientras que sobre las manzanas tan sólo plantea unas reglas volumétricas y de ocupación generales para la obtención de una imagen urbana coherente. Sobre la estructura urbana propuesta, el plan sugiere unos sectores sobre los que define unos usos generales y que serán objeto de planes de detalle que definan de forma pormenorizada las manzanas. La puesta en marcha y realización de estos proyectos será secuencial y se producirá en función de su viabilidad y tras el establecimiento de un debate con la colectividad.

El segundo aspecto a destacar es el punto de partida del plan – guía: en todo momento, se parte de lo que existe, entendiendo que la regeneración del territorio no puede ser completa sin la preservación de su memoria. Sin embargo, la problemática de la preservación del patrimonio va más allá del discurso de la rehabilitación del edificio industrial singular y se basa en comprender la globalidad de la isla como una herencia que se debe poner en valor incluyendo desde el patrimonio vegetal a la memoria del trabajo o

PONENCIAS

a la histórica relación con el Loira. El plan asume que el declive no ha borrado las huellas sobre las que puede y debe apoyarse la regeneración y comprende el territorio como “una síntesis de la historia, la cultura y las relaciones que ha quedado sedimentada en un lugar” (Rullani, 2002, p.39). Así, la preservación de las trazas y la conservación del patrimonio se enmarcan dentro de unas reglas que tratan de dar forma a la diversidad del tejido urbano.



Figure 4. Île de Nantes. Fuente: SAMOA.

El plan define tres ejes transversales que sirven de base tanto para la estructura urbana propuesta como para la determinación de un programa para las diferentes zonas de la isla. Estas líneas son: recobrar el Loira, planificar desde el espacio público y proteger el patrimonio. La recuperación del río no sólo queda plasmada en la rehabilitación de las riberas sino en recuperar el espacio económico del Loira y su significado en la región: “el Loira no es sólo un paisaje, es un río trabajado, utilizado, ligado a la producción: un espacio público y un vínculo regional” (Masboungi, 2003, p.127). El objetivo final es, por tanto, la regeneración de todo un territorio industrial y la planificación urbana se entiende como “un desencadenante que sea capaz de adaptarse a la evolución de los actores implicados, innovador en la medida en que inventa un camino basado en la participación y la acogida de iniciativas” (Masboungi, 2003, p.93).

El plan – guía divide la isla en distintos sectores proponiendo la configuración de barrios de usos mixtos en los que se mezcla la vivienda y las actividades económicas y que quedan articulados por la estructura urbana del conjunto y por la red de espacios públicos. Dentro de estos barrios se proponen actuaciones singulares que incluyen desde la transformación de todo el área de la naviera Dubigeon en un parque de la memoria industrial (con lugares de exposición, un museo de la marina, una casa de artes y oficios y la conservación de los edificios principales) a la renovación de las naves de la industria Alstom en un vivero de empresas ligadas a la biotecnología o la reconversión de la fundición Fonderies de l’Atlantique en un invernadero. Asimismo, se plantea la construcción de varios edificios universitarios, la renovación del centro comercial Beaulieu, la construcción del tercer polo terciario de la actuación Tripode, la regeneración de las riberas del Loira y la creación de un gran parque natural (apenas urbanizado) en la zona de alto valor natural situada en la punta este de la isla. Es importante destacar, sin embargo, que muchas de las propuestas de actuación del plan – guía se entienden como meras directrices y se han desarrollado a lo largo del tiempo incluso con programas diferentes de los planteados en el origen.

PONENCIAS

Nantes: regeneración del territorio industrial y planificación flexible

En todo caso, la importancia del planteamiento de Nantes parece residir tanto en su forma de aproximarse al problema del deterioro urbano como a la creación de los instrumentos y herramientas adecuados para poder revertirlo e insertarlo dentro de un marco general de desarrollo de un modelo más sostenible y duradero.

Si bien en Nantes encontramos una decisión clara de priorizar la regeneración urbana (frente al crecimiento en extensión) como medio de alcanzar una mayor economía de gastos y recursos, una preocupación general por el equilibrio del territorio y la diversidad social, por la preservación y gestión de la biodiversidad y de los espacios naturales, el modelo generado va mucho más allá.

En primer lugar, en Nantes, la regeneración de los barrios deteriorados de la ciudad queda enmarcada en un contexto global de revitalización regional. Es decir, se entiende que el problema del declive excede al área degradada y, por tanto, la regeneración se vincula a la configuración de un nuevo modelo territorial.

Las bases de dicho modelo se asientan sobre la estructura social, económica y espacial de la región, dando forma a la necesaria articulación entre memoria del territorio industrial y evolución de la ciudad. De esta manera, la rehabilitación de los barrios de Nantes queda englobada en un proyecto de gobierno y vertebración del territorio que se expresa tanto en intervenciones sobre el soporte físico propias de la planificación como en un conjunto de medidas y programas económicos y sociales encaminados a la creación de un clima o ambiente en el que la innovación tenga como punto de partida la aceptación del pasado industrial del territorio.

Dentro de este contexto, los barrios degradados de la ciudad industrial pueden ser rehabilitados como nuevas centralidades, tratando de devolverles el valor que el declive les arrebató. El proceso de regeneración integra nuevos habitantes y actividades en la trama de preexistencias, tratando que las nuevas actuaciones sirvan para mejorar la calidad de vida de los habitantes y trabajadores actuales del barrio. Las intervenciones concretas sobre estas áreas tratan de alcanzar la máxima diversidad en los tejidos: en el tejido social a través del mantenimiento de la población existente y la integración de altas proporciones de vivienda social, en el tejido urbano a través de la inserción de los nuevos proyectos y formas urbanas en la estructura territorial actual, en el tejido funcional a través de la integración de la máxima diversidad posible de usos. En general, se trata de configurar el soporte físico que haga posible la mayor cantidad de relaciones e intercambios posibles, donde “se permita la existencia de altos niveles de variedad espacial, de variabilidad temporal e indeterminación en el terreno de las posibilidades” (Rullani, 2002, p.45)

Y es precisamente en la integración del factor tiempo en la planificación donde la singularidad de los instrumentos empleados cobra especial relevancia. El modelo de planificación flexible y negociada que hemos descrito como característica de Nantes ha resultado clave para poder revertir el proceso de deterioro regional. La noción del plan urbanístico como guía y la puesta en práctica de un modo de planificación “en progresión”, construido en el tiempo por todos los actores implicados se convierten en los principios fundamentales de una manera específica de entender la planificación, de poder inscribir los trazados del futuro del territorio en la trama de lo existente.

PONENCIAS

BIBLIOGRAFÍA

- Agence d'urbanisme AURAN, Communauté Urbaine de Nantes. *Plan de Déplacement Urbain 2002 – 2010. Concilier ville mobile et ville durable*. Nantes. 2000
- BARTHEL, P.A. "Faire la preuve de l'urbanisme durable: les enjeux de la régénération de l'île de Nantes" VertigO – la revue électronique en sciences de l'environnement, vol.9, n°2. Septembre, 2009
- Bureau des Paysages, *L'île de Nantes, le plan-guide en projet*. Nantes: MéMo, 1999
- CASTILLO, J.J. *A la búsqueda del trabajo perdido*. Madrid: Tecnos, 1998.
- CHASSERIAU, A. "Au coeur du renouvellement nantais: la Loire en projet". Norois, n° 192, marzo 2004
- DEVISME, L. *Nantes: petite et grande fabrique urbaine*. Marsella: Editions Parenthèses, 2009
- DEVISME, L. (Dir) *Penser et observer la fabrique urbanistique nantaise contemporaine*. Rapport Final. GIP-EPAU. Plate forme d'Observation des Projets et Stratégies Urbaines (POPSU). Equipo de Investigación de Nantes. Diciembre, 2007
- DUMONT, M. y ANDRIEU, D. "Qualité urbaine et ville durable à l'épreuve du renouvellement urbain. L'exemple du Grand Projet de Ville malakoff Pré Gauchet à Nantes" Norois n°198, pp.7-20, 2006
- LYNCH, K. *Echar a perder. Un análisis del deterioro*. Barcelona: Gustavo Gili, 2005
- MASBOUNGI, A. *Nantes, la Loire dessine le projet*. Paris: Editions de la Villette, coll. Projet Urbain, 2003
- Plan Local d'Urbanisme de Nantes. Document approuvé. Marzo, 2007
- Métropole Nantes – Saint Nazaire. *Schéma de Cohérence Territoriale. SCOT*. Document approuvé. Marzo, 2007
- RAPETTI, D. "Contre vents et marées: Nantes Atlantique". M@ppemonde, n°74, , 2004
- RENARD, J. "Les territoires de la métropole nantaise: de la ville à l'agglomération, de l'agglomération à la métropole" Norois, n° 192, marzo, 2004.
- RULLANI, E. "The Industrial Cluster as a Complex Adaptive System" en CURZIO, A. Y FORTIS, M. (ed) *Complexity and industrial clusters*. Nueva York: Physica – Verlag Heidelberg, 2002
- Vieux Malakoff, un quartier, des mémoires. Archives Municipales de Nantes. Septiembre, 2002

Páginas web consultadas:

www.archives.nantes.fr

www.auran.org

www.iledenantes.com

www.nantes.fr

www.nantesmetropole.fr

www.samoa-nantes.fr

www.revit-nweurope.org