

La recuperación y revalorización del patrimonio industrial en Lyon (Francia). La intervención en Port Rambaud

SERGIO GARCÍA GÓMEZ

Estudiante de Doctorado. Departamento de Historia del Arte. Universidad de Zaragoza
sggzaragoza@gmail.com

Resumen

El proyecto urbano Lyon Confluence toma su nombre de la confluencia de los ríos Ródano y Saona que tiene lugar al sur del presqu'île, el centro urbano e histórico de la ciudad de Lyon (Francia). Este proyecto pretende recuperar para la ciudad todo el territorio situado entre la estación de ferrocarril de Perrache y la llamada Confluence hasta ahora ocupado por espacios ferroviarios, industriales, y escasos y deprimidos espacios residenciales.

Dentro de este proyecto tan amplio de renovación urbana encontramos una interesante operación de recuperación del patrimonio industrial lionés en el denominado Port Rambaud. Este espacio situado en la ribera izquierda del río Saona fue construido en los años 20 del pasado siglo y se mantuvo en uso hasta 1995. Su situación en la orilla del río Saona y la catalogación de los edificios industriales motivó la realización en el antiguo puerto de un nuevo espacio urbano destinado a servicios, la cultura, la creación artística y actividades del sector terciario asociadas a estas temáticas.

La reconversión se centra en tres aspectos, por una parte la conservación y recuperación de los antiguos edificios industriales que configuraban el puerto como La Sucrière o Les Salins; por otra parte la creación de nuevos edificios con arquitecturas singulares obra de los estudios de Rudy Ricciotti y Odile Decq entre otros; y por último la realización por parte de la agencia alemana Lantz und Partners de los nuevos espacios públicos donde se busca mejorar la relación con el río y el paisaje conservando la memoria industrial del sitio. La intervención en Port Rambaud se complementa con la instalación en el puerto de la Bienal de Arte Contemporáneo de Lyon lo que supone un mayor impulso al proceso de dinamización cultural y social de un entorno deprimido, y la creación de un nuevo espacio de centralidad urbana abierto al río.

Palabras clave: Lyon confluence; Port Rambaud; arquitectura; patrimonio industrial; espacio público.

Abstract

The urban project Lyon Confluence takes its name from the confluence of the rivers Rhône and Saône. The two rivers flow together in the south of the presqu'île, the urban and historic centre of Lyon (France). This project aims at redeveloping the entire territory between the Perrache railway station and the so-called city Confluence. This area is at present used by the railway industry and as low-quality council housing.

Part of this large urban renewal project is the recovery of an interesting industrial heritage site. It is situated in the so-called Port Rambaud. This place is located on the left bank of the river Saône, was built in the 1920s and remained in use until 1995. The location on the banks of the river Saône as well as the cataloguing of industrial buildings motivated the authorities to build a new urban area in the old port, providing restaurants, pubs, cultural venues (arts and entertainment industry), and a tertiary sector associated with these types of entertainment business.

The change focuses on three aspects: on the conservation and recovery of the old industrial buildings that shaped the port such as La Sucriere or Les Salins; on the creation of new buildings with unique architecture works of, among others, Rudy Ricciotti and Odile Decq; and the creation of new public areas by the German Agency Lantz und Partners. These public spaces are supposed to connect the River with the landscape, while preserving the industrial memory of the site. The works in Port Rambaud are, furthermore, complemented by the installation of the Biennale of contemporary art in Lyon. This issue is a further boost to the process of cultural and social dynamisation of a depressed environment, and the creation of a new urban centrality connected to the River.

Key words: Lyon confluence; Port Rambaud; architecture; industrial heritage; public space.

Sumario: 1.- Introducción. 2.- El patrimonio industrial en la Confluence objeto de memoria y futuro. 3.- Port Rambaud. Nuevos usos para un viejo puerto. 4.- La arquitectura de Port Rambaud. Entre restauración y renovación. 5.- Conclusión. 6.- Referencias bibliográficas.

1. Introducción

El tema que se aborda en la presente comunicación, se enmarca dentro del proyecto de investigación en curso para la realización de una tesis doctoral en Historia del Arte en la Universidad de Zaragoza. El tema de dicha tesis "Alta Velocidad y renovación urbana en la Europa del siglo XXI" pretende reflejar y analizar un movimiento urbanístico y arquitectónico clave en el desarrollo de las ciudades europeas y que busca integrar los espacios ferroviarios e industriales obsoletos en la trama urbana de la ciudad con la incorporación de los nuevos trazados de Alta Velocidad. El estudio de una serie de ciudades de tamaño medio en Europa nos llevará a conocer este proceso urbano lleno de retos e iniciativas de gran interés para los estudios del Urbanismo y de la Arquitectura actual. Una primera parte de la investigación, la referente a Zaragoza, Turín y Lyon, fue ya presentada para la obtención del Diploma de Estudios Avanzados en 2009 y de ella se extrae la presente comunicación.

La ciudad de Lyon, capital del departamento francés Rhone-Alpes, se sitúa en la confluencia de los ríos Ródano y Saona hecho que condiciona la configuración de su trama urbana. Su posición en el eje de comunicación ferroviario de Alta Velocidad que enlaza París con Marsella y su próxima conexión con Italia a través del TAV Lyon – Turín¹, la convierte en un auténtico nudo de comunicación ferroviario del Este francés.

El cambio de la infraestructura ferroviaria a su paso por la ciudad con la creación de nuevos ejes de Alta Velocidad, hace plantear al gobierno de Lyon la oportunidad de mejorar los enlaces de esta infraestructura con la ciudad. En 1994 se inaugura la nueva estación de Lyon - Satolas junto al aeropuerto Lyon - Saint Exupéry obra del español Santiago Calatrava y que evita que los trenes París – Marsella entren en la ciudad. Debido a ello la estación histórica de Perrache pierde parte de su importancia y muchos de sus espacios se abandonarán al perder su uso ferroviario. Lo mismo ocurrirá con las numerosas industrias asentadas en el llamado *presqu'île* de Perrache, como veremos a continuación. La ciudad de Lyon asume la recuperación de todos estos es-

¹ El eje Lyon - Turín forma parte del eje prioritario número 6 (Lyon – Budapest) del proyecto Trans - European Transport Network.

pacios desclasificados como la oportunidad de recuperar y ampliar el centro urbano con una gran operación urbanística que pretende convertirse en ejemplo europeo de renovación urbana de calidad y modelo de desarrollo urbano medioambientalmente sostenible.

El proyecto urbano Lyon Confluence² toma su nombre de la ya citada confluencia de los ríos Ródano y Saona que tiene lugar al Sur del *presqu'île*, centro urbano e histórico de la ciudad de Lyon. Este proyecto pretende recuperar de forma conjunta todo el territorio situado al Sur de la estación de ferrocarril de Perrache considerado hasta la actualidad como espacio destinado a actividades de carácter eminentemente industrial y logístico. Además el sector se encuentra condicionado por la presencia de importantes nudos de comunicación que impiden la perfecta comunicación de la Confluence con el resto de la ciudad.

El espacio de la Confluence o barrio de Perrache nace en un terreno ganado a las aguas de los ríos en el siglo XVIII con la iniciativa desarrollada por Michel-Antoine Perrache. Ya desde un principio el barrio nació con un claro interés industrial y se dividió a su vez en dos zonas muy diferenciadas la parte más próxima a la estación de carácter residencial y la parte Sur de uso industrial. Además la división física con el resto de la ciudad quedó remarcada en un primer lugar por la construcción de la estación de Perrache de forma transversal al *presqu'île* en el siglo XIX, y por la construcción, ya en el siglo XX, del nudo de conexión de las autopistas A 6 y A 7 junto a la estación. La dificultad de comunicación entre los dos sectores del centro de la ciudad creó en el imaginario colectivo la idea de no pertenencia al centro del espacio situado al Sur de Perrache.

El carácter industrial y obrero marca la realidad del barrio, como elementos definitorios del mismo encontramos grandes asentamientos de carácter industrial y logístico y espacios residenciales obreros. Podemos destacar algunos elementos y fechas que marcan y configuran la historia del barrio. En

² Es interesante la web oficial del proyecto <http://www.la-confluence.fr> para conocer de primera mano todos los avances en su ejecución y desarrollo, así como la políticas de comunicación y participación.

1926 se inaugura Port Rambaud en la margen izquierda del Saona y que destacará como muelle de carga, especialmente de carbón³. La periferia del barrio de Perrache acogerá casi en exclusiva los asentamientos residenciales, convirtiéndose a comienzos de siglo en uno de los pocos barrios completamente obreros de la ciudad. Entre 1912 y 1934 se construyen más de 600 viviendas obreras entre Cours Charlemagne y el Ródano, al norte de la iglesia de Sainte-Blandine, entre ellas la primera ciudad "Habitat à Bon Marché", una serie de viviendas higiénicas para los obreros de la ciudad. En 1928 se instala la estación ferroviaria de mercancías de Perrache II, y se amplían los terrenos e instalaciones ferroviarias al Sur del *presqu'île*. En 1961 se inaugura el *Marche de Gros* que ocupa la zona Este del barrio, junto a la ribera derecha del Ródano.

Los cambios en la industria a lo largo de los años 80 y 90 del siglo XX motivó la pérdida de interés industrial del sector de Perrache. En esas décadas se produce el desmantelamiento y traslado de diferentes actividades desarrolladas hasta finales del siglo XX en la zona. Los nuevos vacíos urbanos presentes en un espacio tan céntrico y de alto valor como es Perrache, motiva el interés de las instituciones de la ciudad de planear la recuperación del sector e incorporarlo al centro de la ciudad. Junto a esto, se empieza a valorar su situación estratégica dentro de la conurbación lionesa y la posibilidad de convertirlo en el centro del área metropolitana o Gran Lyon. Además el valor paisajístico del entorno con la característica unión de los dos ríos y las inmejorables vistas sobre las colinas circundantes aumenta el interés por desarrollar un nuevo barrio de alta calidad urbana y arquitectónica.

El proceso se inicia a finales de los años 90 con la realización del plan de desarrollo de los arquitectos y paisajistas Bohigas–Melot–Mosbach, el proyecto no tomará forma definitiva hasta comienzos del nuevo siglo cuando el alcalde de Lyon, Gérard Colomb, dé un nuevo impulso con el encargo a los arquitectos François Grether y Michel Desvigne de desarrollar el plan director

³ La evolución urbana de Lyon ha sido estudiada en la publicación realizada por los Archivos Municipales de Lyon, *Forma Urbis. Les plans généraux de Lyon XVIe-XXe siècles*, 1999 y consultable en su página web www.archives-lyon.fr (fecha de consulta 7-11-2012) y en la publicación *Atlas Histórico de las ciudades Europeas*, CCCB, Barcelona, 1996, págs. 146–173.

de una primera fase de recuperación urbana de la zona situada junto al río Saona, dejándose para una segunda fase la parte próxima al Ródano.

El proyecto pretende recuperar físicamente el barrio tradicional de Perrache y desarrollar los antiguos suelos de usos ferroviarios e industriales en un nuevo barrio de carácter mixto, donde se conjuguen viviendas, oficinas, comercios y equipamientos de barrio y ciudad. Todo el proyecto se caracteriza por la calidad de los espacios públicos y el interés por la entrada de la naturaleza en la ciudad a través de espacios de gran interés urbano como la Place Nautique, auténtico brazo del río dentro de la ciudad.

Gracias al plan previsto se estima la llegada de más de 2.500 habitantes que vivirán en las más de 1.500 viviendas desarrolladas⁴ en las 150 hectáreas del proyecto. También se estima que se crearán más de 6.000 puestos de trabajo que ayudarán a estimular la economía del centro de la ciudad y del sector de Perrache.

En la actualidad se ha puesto en marcha la segunda fase dirigida por el estudio de los arquitectos Herzog y de Meuron junto con el paisajista Michel Desvigne. Se pretende transformar las 24 hectáreas ocupadas previamente por el Marche de Gros situado junto al río Ródano. En su realización se continúa con el uso mixto del espacio, alternando viviendas con sector terciario y equipamientos públicos.



Fig. 1. Vista aérea de La Confluence. En la parte superior de la imagen se puede apreciar la Estación de Perrache, el Marche des Gros a la derecha y Port Rambaud en la parte inferior. Fuente: © Desvigne Conseil- J.P. Restoy (Regard du ciel)/SPLA Lyon Confluence 2005.

⁴ Programe Local de l'Habitat, Tome 3, Mairie de Lyon, págs. 56-59.

2. El patrimonio industrial en la Confluence objeto de memoria y futuro.

A la hora de desarrollar el plan de recuperación del *presqu'île* desde el Ayuntamiento de Lyon se ha tenido en cuenta la importancia de conservar el pasado industrial del sector de Perrache. Por ello en primer lugar se procede al estudio y catalogación de la arquitectura y urbanismo del barrio para poder conservar los elementos más interesantes y dotarles de un nuevo uso⁵.

Entre la infraestructura existente podemos remarcar el puente ferroviario realizado en hierro de la Mulatière o la estación de Perrache realizada por el arquitecto François-Alexis Cendrier entre 1855 y 1857 y que actualmente se encuentra enmascarada por el llamado Centre d'Échange, una gran plataforma multimodal obra del arquitecto René Gagès de 1970 y que responde a las arquitecturas masivas y supeditadas al productivismo características de los años 60 y 70. En la Confluence encontramos edificios que son conservados con nuevos usos, por ejemplo las prisiones de Saint Joseph y Saint Paul construidas entre 1830 y 1860 que serán reconvertidas en sede de la Universidad Católica de Lyon y a viviendas, mixtas y de carácter social, y oficinas. El Archivo de la ciudad se asienta en un antiguo edificio de clasificación postal vinculado a la vecina estación de Perrache. En la fase dos del proyecto se intervendrá sobre el antiguo y enorme Marche des Gros de Lyon. Todo el espacio será ocupado por nuevas construcciones que en su disposición recordaran las calles paralelas del antiguo mercado; como recuerdo se conservarán algunas de las naves del mismo adaptados a nuevos usos.

El antiguo puerto de la ciudad, conocido como Port Rambaud, conformado por interesantes arquitecturas industriales es objeto de una de las intervenciones más interesantes de revalorización y recuperación del patrimonio industrial del proyecto Lyon Confluence.

⁵ El estudio y catálogo de los bienes del Sector Perrache se pueden consultar en el sitio web del Ministerio de Cultura de Francia donde encontramos todo el catálogo de bienes arquitectónicos conservados en el país galo. <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine/> (fecha de consulta 7-11-2012) por otra parte es de consulta obligada para conocer la realidad del pasado industrial la publicación fruto de esta catalogación Lyon le Confluent "Derriere les voutes" Editions Lieux Dits, Lyon, 2005.

3. Port Rambaud. Nuevos usos para un viejo puerto.

La intervención en las antiguas instalaciones de Port Rambaud supone la reestructuración y recuperación para uso ciudadano de la mayor parte de la ribera izquierda del río Saona, con la incorporación de nuevas infraestructuras y edificaciones. El nuevo Port Rambaud se especializa en actividades culturales, ocio y restauración, y el mundo de las comunicaciones al ser sede de varias empresas de estas temáticas. Además actúa de conexión entre dos de los principales atractivos de La Confluence, la Place Nautique y el Museo des Confluences.

La historia de Port Rambaud inicia con su construcción en los años 20 del pasado siglo, aunque la idea de construir unas instalaciones portuarias en la ribera izquierda del Saona ya se había propuesto a lo largo del siglo XIX. Durante la I Guerra Mundial se construye un puerto provisional equipado para la defensa nacional, y tras la contienda bélica es abierto al comercio siendo su inauguración el 12 de Junio de 1926. Desde ese momento su gestión es adjudicada a la Cámara de Comercio e Industria de Lyon y se mantendrá en uso hasta 1995 cuando se abren las nuevas instalaciones del Port Eduard Herriot dentro de la aglomeración lionesa.

En 1997 la Cámara de Comercio y de la Industria de Lyon abandonó la concesión de uso del puerto, y desde entonces la gestión es realizada por la compañía de Vías Navegables de Francia. Esta compañía junto a la Caisse des Dépôts decidieron en 2003 constituir una sociedad de valorización (Rhône Saône Développement) para promover el desarrollo urbanístico del sitio (www.vnf.fr).

La renovación de Port Rambaud está condicionada por los edificios industriales que configuraban el antiguo puerto, muchas de estas construcciones se encuentran catalogadas por su interés arquitectónico y como memoria viva del pasado industrial de la ciudad. Además un valor añadido al lugar es su importancia paisajística ya que se encuentra situado frente a las colinas arboladas de Sante-Foy y la Mulatière.

La identidad del Puerto reside principalmente en su fachada fluvial y su pasado industrial y portuario, y ofrece la posibilidad de realizar nuevos equipamientos junto al río. Con la reconversión de tres edificios antiguos –La

Sucrière, Les Salins y Les Douanes– y la construcción de cinco nuevos pabellones se posibilita la instalación de nuevas actividades. Todos los edificios presentan una disposición longitudinal a la ribera del río Saona, convirtiéndose en una sucesión de edificios que recorren toda la orilla de Norte a Sur encontramos la sede de Le Progrès, el Pavillon des Radios, Les Salins, Les Douanes, La Sucrière, el Pabellón 6, el Pabellón 7 y el Pabellón 8.



Fig. 2. Vista de conjunto de Port Rambaud. Fuente: © Thierry Bazin / SPLA Lyon Confluence – 2012.

Los espacios públicos han sido desarrollados por la agencia alemana Lantz und Partners la cual cuenta con larga experiencia en la puesta en valor y recuperación del patrimonio industrial. Su trabajo pretende asociar las infraestructuras portuarias y el parque de la ribera del Saona, revalorizando la presencia del río y la arquitectura del puerto. Para mantener el recuerdo del pasado industrial se conservan algunas de las estructuras en hormigón de los antiguos almacenes, transformadas en pérgolas a gran escala. Junto a ellas dos grandes grúas de cargamento de los barcos son restauradas y también se convierten en elementos evocadores de la antigua actividad portuaria (www.latzundpartners.de).

El revestimiento de los suelos del Puerto da carácter a la intervención y recuerdan su pasado industrial con la elección de materiales. Se alternan espacios realizados en hormigón con zonas adoquinadas, aunque la solución más característica es la usada entre algunas de las construcciones donde encontramos un acabado en forma de “patchwork” utilizando materiales reciclados de los antiguos almacenes del puerto. Entre los suelos se han integrados tramos de las vías que recorrían la zona y que facilitaban la carga y descarga de los barcos; así se evoca el pasado industrial del puerto.

Ante la imposibilidad de crear grandes zonas ajardinadas por la mala calidad de los suelos y el rechazo a utilizar riego artificial, se ha decidido incluir árboles que se alimenten exclusivamente del agua de la lluvia como los cho-

pos, y vegetalizar las pérgolas con plantas trepadoras de rápido crecimiento. La presencia del agua se asegura con la realización de un estanque situado entre los pabellones de Les Salins y Les Douanes, y un canal situado en la parte posterior de los tres nuevos pabellones situados al Sur del Puerto, estos recogen el agua de la lluvia y presentan vegetación acuática que cambia su aspecto dependiendo de las estaciones del año.



Fig. 3 y 4. Vista del muelle y de los espacios ajardinados tras la intervención urbanística. Se pueden apreciar las antiguas vías y los materiales reutilizados en los nuevos paseos. Así como la integración de antiguas estructuras arquitectónicas en las nuevas zonas ajardinadas. Fuente: © Jérôme Boucherat / SPLA Lyon Confluence 2012.

El río también entra dentro del espacio de Port Rambaud, se integra como un elemento más, igual que el paisaje. Todos los factores cuentan a la hora de desarrollar el espacio y los nuevos usos invaden las nuevas construcciones y los espacios públicos. Sobre el río se ha previsto la instalación de plataformas para la realización de espectáculos y actividades culturales, integrando una vez más el río en el Puerto.

4. La arquitectura de Port Rambaud. Entre restauración y renovación.

El primer edificio que abre Port Rambaud desde el Norte realizado por el estudio de arquitectura Xanadu es la sede central del periódico de Lyon *Le Progrès* el cual decide reunir en un nuevo espacio todos los departamentos del diario.

La sede se compone de dos volúmenes rectangulares y uno de planta elíptica paralelos conectados por pasarelas acristaladas. El edificio se integra en el conjunto de Port Rambaud recordando ese pasado industrial con los volúmenes rectangulares de los antiguos almacenes y el volumen elíptico como los silos todavía presentes en La Sucrière. Las fachadas realizadas en materiales industriales como el aluminio, el hormigón o el vidrio también nos remiten al pasado del puerto rememorando los grandes contenedores de transporte y la arquitectura en hormigón de las construcciones. Es interesante la solución adoptada en los tejados planos, ya que se cubren con vegetación para mejorar la visión del edificio desde otros puntos de La Confluence y las próximas colinas de Sainte Foy (www.xanadu.fr).



Fig. 5 y 6. Vista de La sede de Le Progres y el Pabillon des Radios.
Fuente: © Aurélie Leplatre / SPLA Lyon Confluence 2011.

El segundo edificio que encontramos es el Pavillon des Radios, sede de la compañía Espace Group, realizado por el gabinete de arquitectura AAMCO dirigido por el arquitecto Laurent Veauvy (www.aamco-architectures.fr). Su instalación en Port Rambaud remarca el interés de crear un polo empresarial dedicado a las comunicaciones en la zona, diversificando de esta forma las actividades económicas de la Confluence.

El edificio construido en hormigón armado es un paralelepípedo de tres plantas. La planta baja se concibe como un espacio abierto al público y en ella se sitúa un auditorio y los estudios radiofónicos. El resto de los pisos se organizan en forma de U abiertos hacia la ribera del Saona y se han destinado a las oficinas de la compañía.

Las fachadas de la construcción se realizan en hormigón y se cubren por una segunda piel realizada en vidrio en los frentes Este y Oeste, además estos se cubren con una serigrafía realizada por la agencia Trafik y Damien Gautier. El tejado aterrazado se concibe como un mirador hacia la ribera del río y las colinas circundantes.

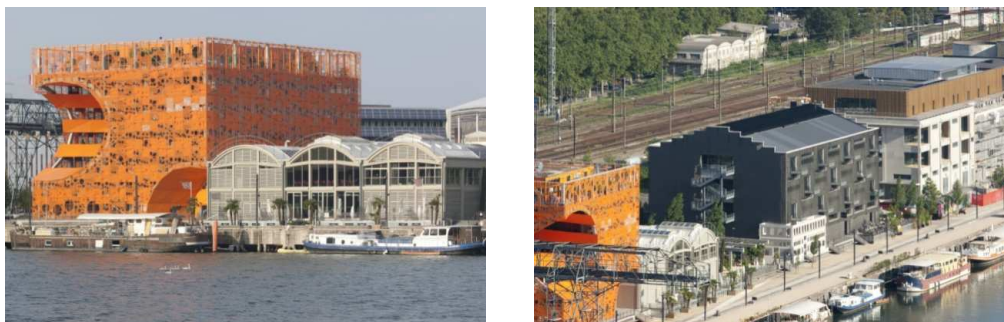
Los arquitectos Jakob y Macfarlane intervienen en dos ocasiones en Port Rambaud, por una parte son los encargados de la rehabilitación del antiguo edificio industrial de Les Salins y por otra realizan el nuevo pabellón 7. (www.jakobmacfarlane.com).

El edificio de Les Salines pretende conservar la estructura central del antiguo edificio industrial de las Salinas de Midi y junto a ella elevar un nuevo pabellón. De la antigua arquitectura se conserva únicamente su estructura en hormigón armado formada por tres grandes estructuras a modo de arcos donde los muros son sustituidos por superficies acristaladas. Se concibe como un espacio abierto al exterior permitiendo el paso de la luz del día, en cambio durante la noche se convertirá en un fanal de luz que permitirá ver su interior iluminado.

El nuevo pabellón es un paralelepípedo perfecto de cinco plantas, está atravesado por dos grandes conos abiertos en sentido Este - Oeste que se convierten en el atrio y el patio interior del edificio en esta ocasión situado horizontalmente. El primero de los conos está situado a nivel de suelo en la esquina Sur orientada hacia el río, el segundo rompe la esquina Norte, atravesando el edificio desde la primera hasta la cuarta planta en su parte más ancha. Los dos grandes conos permiten la entrada de la luz y del aire al edificio, creando nuevas perspectivas y una nueva relación con el entorno ya que desde su interior se puede apreciar el paisaje que rodea al edificio. Sus fachadas se cubren por una estructura metálica en color naranja fosforito decorado con una serie de círculos de diferentes tamaños que son "una representación algorítmica del movimiento del aire y las aguas circundantes" (Jodidio, 2006: 84). El color aporta una mayor visibilidad al edificio destacando sobre el resto de edificios colindantes.

Para la rehabilitación del edificio industrial de Les Douanes se ha seleccionado al estudio parisino de arquitectura Wilmotte et Associés (www.wilmotte.fr). La construcción de 1949 albergaba las aduanas del puer-

to⁶. Tras su rehabilitación acogerá dos galerías de arte, una agencia de publicidad y un restaurante⁷.



Figs. 7–8. Vista de Les Salines y Les Douanes. Fuente: © Aurélie Leplatre / SPLA Lyon Confluence 2011

En el proyecto se mantiene la estructura original en cuatro pisos manteniendo los vanos originales y la cubierta a dos aguas, pero la fachada es transformada al cubrirla por una rejilla de color negro, y el tejado en aluminio lacado en negro. La sucesión de ventanas otorga movimiento al conjunto de las fachadas orientadas al Este y al Oeste. La fachada posterior del edificio mantiene esta disposición, exceptuando la planta baja y el primer piso, donde se conserva una disposición diferente al encontrarse cubiertas por otra fachada realizada en hormigón gris con una serie de vanos verticales que le otorgan un aspecto más urbano.

El artista holandés Krijn de Koning realiza una intervención artística en la fachada orientada hacia el río consistente en reproducir en una escala inferior la fachada de la parte posterior. De esta forma se crea un diálogo entre las dos fachadas del edificio con la creación de un elemento repetido en los dos frentes.

El edificio de La Sucriere construido entre 1927 y 1932 es una de las construcciones industriales mejor preservadas del puerto. Fue ampliada en los años 60 y renovado en el año 2003 para albergar la Bienal de Lyon de Arte Contemporáneo. Posteriormente el edificio se ha rehabilitado para su nuevo uso como espacio expositivo por el despacho de arquitectura At'las mante-

⁶ <http://www.culture.gouv.fr/culture/inventai/itiinv/lyon-confluent/dossiers/ia69000840.html>

⁷ http://www.pointsductu.org/article.php3?id_article=402&artsuite=4

niendo las diferentes salas de la antigua construcción y su ambiente de lugar industrial (www.atlas-architectes.com).



Fig. 9. Vista de La Sucriere desde el exterior.
Fuente: © Jérôme Boucherat / SPLA Lyon
Confluence 2012.

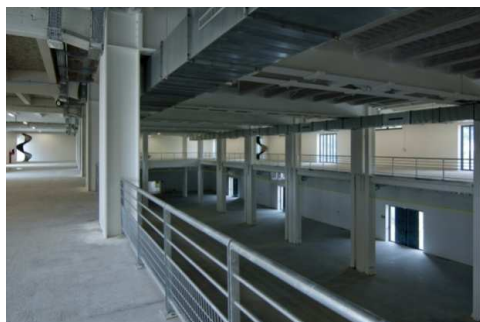


Fig. 10. Vista de La Sucriere desde el interior.
Fuente: © Aurélie Leplatre / SPLA Lyon
Confluence 2011.

El edificio está realizado en hormigón armado y únicamente se ha conservado la parte principal, construida en los años 30, y los silos situados al Sur de la construcción. La rehabilitación del edificio ha sido muy respetuosa con la construcción original, ya que apenas se ha modificado el aspecto interno del edificio, conservándose su división en tres pisos a los que se han añadido las escaleras y los servicios necesarios para adaptarlo a los nuevos usos. El acceso al edificio se realiza a través de los tres grandes silos construidos en 1976, convirtiéndose en lugar de recepción de los visitantes y desde el cual se inicia el recorrido por el interior de La Sucriere siguiendo el camino que realizaba el azúcar, de esta forma se evoca el pasado industrial del edificio.

Las fachadas de la Sucriere se han rehabilitado manteniendo su disposición original y se convierten en lugar para la realización de intervenciones artísticas en cada una de las Bienales de Arte Contemporáneo que se realizan en el edificio. Sobre la cubierta del edificio se incorpora un último cuerpo diáfano cerrado por madera y que amplía el espacio expositivo pero no modifica de forma notoria el aspecto exterior y el volumen del edificio. Los accesos a esta nueva planta se sitúan en el frente Este dispuestos en forma de tres torres independientes de escaleras y ascensores⁸.

⁸ http://www.atlas-architectes.com/index.php/?page=shop/article&article_id=81

El Pabellón 6 ha sido diseñado por el arquitecto Rudy Ricciotti para albergar el Hotel Columbus. Se trata de una construcción de seis plantas realizado en hormigón armado apoyado sobre finos pilares. Los seis tableros que conforman cada una de las plantas del edificio presentan un acabado curvo en las esquinas lo cual otorga suavidad al conjunto. La organización espacial del interior se caracteriza por la disposición de plantas prácticamente diáfanos, situando en el centro los servicios, escaleras y ascensores a modo de espina dorsal (www.rudyricciotti.com). Las fachadas que envuelven cada uno de los pisos están formadas por un ensamblaje de acero con facetas de vidrio que aportan diferentes calidades en la iluminación natural del interior del edificio. Al exterior la superficie vítrea reflejará el paisaje del entorno actuando como un espejo.

El Pabellón 7 mantiene el mismo lenguaje desarrollado por los arquitectos Jakob y Macfarlane (www.jakobmacfarlane.com) en el edificio de Les Salines con la construcción de un gran paralelepípedo de seis pisos, atravesado por varios conos abiertos (Jodidio, 2006: 88) con su próxima conclusión se espera que sea la sede del canal de noticias Euronews.

Dos conos principales abren el edificio hacia la ribera del Saona pero en esta ocasión situados a media altura del edificio. Otros dos pequeños conos se abren hacia el Este cortando el final de los conos mayores. En la cubierta del edificio se abren otros dos conos pequeños que concluyen en los dos mayores. Estos espacios abiertos en el interior del edificio actúan como patios de ventilación e iluminación y además cuentan con estructuras voladas abiertas en todos los pisos de oficinas permitiendo el fácil acceso al aire libre.

En este caso las fachadas se recubren con una doble piel metálica con motivos de círculos realizados en color verde fosforito que cumplen la misma misión que en el edificio de Les Salins, hacer llamativo al edificio tanto de día como de noche destacándolo de los edificios que lo rodean. Como en el edificio de Les Salins también se propone la realización de dos islas sobre el río que prolongan las líneas de los dos conos abiertos en la fachada hacia el Saona ampliando la presencia de la arquitectura sobre el propio río.

El Pabellón 8 cierra el conjunto de Port Rambaud al sur del Presqu'île y estará destinado a oficinas y espacio expositivo. Ha sido diseñado por Odile Decq y Benoît Cornette, y desarrolla un espacio de 6000 m² en dos paralelepípedos superpuestos de forma casi perpendicular (www.odbc-paris.com). El

edificio está realizado en acero y cristal lo que le proporciona diafanidad evocando la antigua arquitectura industrial del puerto así como a los antiguos puentes móviles y las grúas portuarias (www.lyon-confluence.fr). El espacio del pabellón se desarrolla en el volumen inferior alrededor de un atrio interior, donde estará ubicado el espacio expositivo, y un plano de agua cubierto por una lámina de cristal que recuerda la vinculación del edificio con el río Saona. El paralelepípedo superior, situado de forma perpendicular a la orilla del río y del propio volumen inferior, sobresale del edificio hacia el Oeste configurando un gran cuerpo volado que parece flotar sobre la orilla del río. El conjunto se levanta sobre tres grandes pilares - contenedores donde se ha alojado la escalera y los ascensores.

En el diseño del pabellón se ha tenido en cuenta la proximidad con el río y las perspectivas desde los diferentes pisos del paisaje que lo rodea. Las fachadas del cuerpo superior del edificio se decoran con una intervención artística del suizo Felice Varini donde cada fachada de cristal es cubierta por una fotografía serigrafiada en blanco y negro que refleja el paisaje tal como se encontraba antes de la intervención arquitectónica⁹.

Como complemento al conjunto se propone construir una gran aguja o torre en el muelle Sur dentro de las aguas del río. Esta torre de 60 metros de alto será rematada por un gran esfera que acogerá un espacio de restauración y servirá como lugar de observación del territorio de la Confluence, de la ciudad y del entorno natural del *presqu'île*. La torre se convierte en punto de referencia para los visitantes, además de ser emblema y símbolo de la renovación urbana de Port Rambaud.

5. Conclusión.

Como hemos podido ver a lo largo de esta comunicación el proyecto Lyon Confluence responde a la necesidad de solucionar una problemática a la que se enfrentan muchas ciudades europeas en las últimas décadas, como es la transformación de grandes espacios industriales y ferroviarios abandonados en el centro de las ciudades debido a su desmantelamiento y pérdida de uso.

⁹ http://www.artclair.com/oeil/archives/e-docs/00/00/66/AA/document_entretien.php

Su carácter de cicatriz en la trama urbana hace necesario actuar de forma conjunta y supone la oportunidad de desarrollar nuevos planes urbanos de sutura y de gran calado para la ciudad y su entorno.

En Lyon se ha tenido en cuenta la importancia del pasado industrial del barrio de Perrache y como éste ha condicionado el devenir y la historia del barrio, por lo que era fundamental que cualquier intervención en el mismo respetara este pasado y lo acentuara como memoria reciente. La conservación de numerosos edificios industriales adaptados a nuevos usos permite por una parte conservar este pasado y por otra crear nuevos estímulos productivos y sociales en un entorno deprimido. La recuperación de Port Rambaud actúa en este sentido ya que conserva el carácter de conjunto portuario de los años 20 y por otro incluye nuevas arquitecturas con carácter que dotan de un nuevo atractivo a la zona. La historia industrial del sitio se integra en el proyecto a través de la conservación de edificios o grúas a modo de grandes esculturas, o el uso de materiales reciclados provenientes del mismo sitio. El nuevo Port Rambaud se construye con los materiales del viejo puerto.

La conservación de las arquitecturas industriales en Port Rambaud se ha visto realizada a través de su actualización intentando conservar su esencia, aunque en ocasiones esta sea casi testimonial como por ejemplo puede ser el caso de Les Salins. Las nuevas arquitecturas complementan a las antiguas aunque su presencia en ocasiones las ensombrece con su presencia. Pero no hay que negar que el objetivo de hacer más atractivo el Puerto para nuevas actividades se obtiene con las arquitecturas digamos "llamativas" como son las obras de Jakob y Macfarlane u Odile Decq. Aunque gracias a ello el puerto incorpora interesantes ejemplos de la arquitectura más actual.

Unido a estas nuevas arquitecturas es clave importante de la intervención los nuevos usos previstos y su vinculación a nuevos usos productivos especializados. Se consigue atraer al ciudadano y visitante al lugar, reutilizando las construcciones con usos que no son agresivos. El asentamiento en La Sucriere de la Bienal de Lyon y su apertura al espacio circundante motiva la llegada de nuevos flujos de personas, abriendo una nueva oportunidad de crecimiento económico y social del barrio en el sector cultural y servicios que además lo dinamizan y diversifican respecto a otras zonas.

Por último uno de los grandes aciertos a la hora de intervenir en Port Rambaud ha sido valorar la importancia del Puerto en su conjunto, es decir el valor del sitio reside en el todo, la arquitectura, el espacio urbano, los usos y el paisaje están unidos y se deben trabajar conjuntamente. Cada edificio es tan importante como el espacio urbano del puerto o el paisaje circundante. La intervención del reconocido urbanista y paisajista Michel Desvigne para desarrollar el proyecto general de La Confluence, y la elección del equipo de Latz und Partners para la intervención en Port Rambaud, han sido uno de los grandes aciertos a la hora de realizar este proyecto.

6. Bibliografía

- JODIDIO, P. (2006): *Architecture in France*, Taschen, Köln.
- LAPEYRE-UZU, F. (2005): *Lyon le Confluent Derriere les voutes*, Editions Lieux Dits, Lyon.
- LEONARDI, N. (2008): "Women, steel and architecture". *The Plan, architecture & technologies in Detail*, The Plan Art & Architecture Editions, Bologna.
- VIDAL, J. M. (coord.) (2009): "Lyon Confluence". *PaiseaDos Francia*, Paisea, Valencia, págs. 66-69.
- VV.AA. (1996): *Atlas Histórico de las ciudades Europeas*, CCCB, Barcelona.
- VV.AA. (2005): *Les Notes*, Lyon Confluence SPLA, Lyon.
- VV.AA. (2005): *Lyon Confluence A, B, C d'une consultation*, Innovapress, Lyon.

Referencias electrónicas

- www.archives-lyon.fr
- www.atlas-architectes.com
- www.culture.gouv.fr/culture/inventai/patrimoine
- www.jakobmacfarlanae.com
- www.latzundpartners.de
- www.lyon-confluence.fr
- www.odbc-paris-com
- www.rudyriciotti.com
- www.vnf.fr
- www.wilmotte.fr
- www.xanadu.fr