



ESTRATÉGIAS DE REUSO ADAPTATIVO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL - O CASO DA ILHA DE NANTES

*STRATEGIES FOR ADAPTIVE REUSE OF INDUSTRIAL HERITAGE -
THE ISLE OF NANTES CASE*

2 - PAISAGENS, TERRITÓRIOS E ESPAÇOS PÚBLICOS

**GRECCO, Luiz Henrique Boschi
ARQUITETO E URBANISTA**

Arquiteto e Urbanista graduado pela Universidade de São Paulo; Mestrando em Arquitetura e
Urbanismo pela Universidade de São Paulo
luiz.grecco@usp.br



ESTRATÉGIAS DE REUSO ADAPTATIVO DO PATRIMÔNIO INDUSTRIAL - O CASO DA ILHA DE NANTES

RESUMO

O presente artigo é desenvolvido no contexto de pesquisa de mestrado sobre o mesmo tema: o reuso do patrimônio industrial como instrumento de requalificação urbana, valendo-se da ilha de Nantes como principal estudo de caso. O texto a seguir procura apresentar tal projeto e estratégias de resignificação de um espaço que, ao encerramento das atividades industriais que ali aconteciam, parecia condenado. O projeto está inserido num mesmo contexto de outras grandes iniciativas de órgãos públicos que, associados ao mercado imobiliário, se valem de antigas áreas portuárias para expansão do tecido urbano, tais como o Porto Antico de Gênova, a Operación Puerto Madero em Buenos Aires e o Moll de la Fusta, em Barcelona. A grande diferença que se tem do projeto para a Ilha francesa em relação aos outros, é justamente o entendimento dos responsáveis de que era imprescindível a ocupação paulatina do território, revisando o projeto periodicamente de acordo com as novas necessidades da população que ali se estabelecia.

PALAVRAS-CHAVE: Reuso Adaptativo. Patrimônio Industrial. Nantes.

ABSTRACT

This article is developed in the context of a master's research on the same topic: the adaptive reuse of industrial heritage as an instrument of urban requalification/renovation, using the island of Nantes as the main case study. The following text presents the project and its strategies for redefining a space that, at the end of the industrial endeavors that took place there, seemed doomed. The project is inserted in the same context as other major initiatives by public bodies that, associated with the real estate market, use old port areas to expand the urban fabric, such as the Porto Antico in Genoa, Operación Puerto Madero in Buenos Aires and Moll de la Fusta in Barcelona. The main difference between this project for the French Island and the others is precisely the understanding, of those responsible, that the gradual occupation of the territory was essential, submitting the project periodically to revisions according to the new needs of the population that is being settled there.

KEYWORDS: Adaptive Reuse. Industrial Heritage. Nantes.



INTRODUÇÃO

O reaproveitamento de áreas providas de infraestrutura, porém subutilizadas, tais como portos, orlas ferroviárias e antigos centros históricos, tem sido recorrente nas últimas décadas. Isso decorre da crescente percepção de que é inaceitável o desperdício de vultosos investimentos públicos e privados realizados ao longo da história em tais segmentos urbanos e que seu resgate depende de projetos capazes de adaptar tal infraestrutura e edificações ali existentes às demandas da cidade contemporânea.

Ainda que a estratégia de se conferir novos usos a determinados espaços possa ser apontada como processo comum na história da urbanização, observa-se que nas últimas quatro décadas do século XX o debate acerca do “reuso”¹ avança também para a escala urbana. Os anos 1960 marcam o fortalecimento do debate acerca da preservação de ambientes urbanos, iniciado após a Segunda Guerra Mundial (KUHL, 2018). Já os anos 1980, marcam um momento de certa maturidade dessas discussões, que se traduz em ambiciosos projetos de requalificação urbana de glebas industriais ou portuárias tais como a *Operación Puerto Madero* em Buenos Aires, o *Moll de la Fusta* em Barcelona e o *Porto Antico di Genova*, dentre outros. A seguir, se retratará um caso um pouco menos falado, porém não menos importante, que é o projeto para a reocupação e requalificação da Ilha de Nantes, na França, que abrigava diversos canteiros da indústria naval que passam a ser modificados a partir de iniciativas culturais nos anos 1990 e que tem o final de sua implementação prevista para 2026.

ANOS 1980 A 2000 – ABANDONO E REAPROPRIAÇÃO

“A cidade cresce sobre si mesma; adquire consciência e memória de si própria. Na sua construção permanecem os motivos originários, mas ao mesmo tempo a cidade esclarece e modifica os motivos do seu próprio desenvolvimento” (Rossi, 2019, p. 179)

Em 1987 o governo francês deixa de subsidiar sua indústria naval, decisão que levava em conta principalmente a internacionalização dessa produção que passava a ser dominada pelos tigres asiáticos e a expressiva redução de demanda espacial dos canteiros, decorrente dos avanços tecnológicos da época. Consequentemente, todo o trabalho desenvolvido no estuário do Rio Loire entre Nantes e Saint Nazaire, poderia concentrar-se na segunda cidade. Tal medida decretou o encerramento da principal atividade econômica da cidade desde o século XIX, causando um segundo grande trauma na economia local, precedido pelo fechamento definitivo do porto de Nantes por Napoleão III (ROCHCONGAR, 2003), atividade esta, desenvolvida no ali desde o período medieval.

¹ Entende-se “Reuso” por atribuição de novo uso a estrutura preexistente cujo uso original se torna obsoleto ou inadequado a tal estrutura.



Havia o entendimento por parte de Jean-Marc Ayrault, prefeito nantês eleito em 1989, de que o completo abandono dessa extensa área, que tomava boa parte da parcela oeste da ilha fluvial, poderia transformar a área em uma barreira para o crescimento da cidade e da metrópole. Na tentativa de impedir que aquele sítio, que abrigava atividades relacionadas à construção naval desde o século XVII, se tornasse uma permanência patológica no tecido, Ayrault convoca em 1992 e posteriormente em 1995, os arquitetos Dominique Perrault com François Grether e Laurent Théry respectivamente para desenhar um primeiro *masterplan* (figura 1) para a requalificação urbana da ilha fluvial.



Figura 1 – *Masterplan* desenvolvido inicialmente por Dominique Perrault. Fonte: Dominique Perrault Architecture (1992 - 1995). Disponível em: <https://www.perraultarchitecture.com/fr/projets/2523-etude-urbaine-exploratoire-pour-la-creation-de-lile-de-nantes.html> acessado em setembro de 2022.

Apesar do desenho estabelecer as principais diretrizes para a ocupação da ilha, havia a compreensão da equipe e da prefeitura de que o tecido urbano é resultado não só de um desenho pré-estabelecido, mas também das interações de quem vive aquele espaço. Essa noção levou a uma decisão bastante singular de se revisar periodicamente o “plano de intenções” para que, de fato, também se pudesse incorporar o real crescimento da população local e sua apropriação espontânea do referido espaço. Desde então, estabeleceu-se que o comando desse processo seria feito por uma dupla de “arquitetos-chefes” que, assim como seus antecessores,



deveriam antes estudar tais fenômenos ocorridos nos últimos cinco anos e então, redesenhar o *masterplan*. Perrault (2016) pontua que o território da ilha possuía uma distribuição de usos bastante segmentada o que fazia com que se comportasse como um arquipélago mesmo que fosse fisicamente una. A equipe inicial, portanto, buscava estabelecer diretrizes para a nova ocupação da ilha de forma que o território fosse “soldado”, de modo a determinar a distribuição de diferentes usos por toda a área, com o fim de criar uma cidade diversa e viva.

Até os anos 2000, quando o projeto passaria pela primeira revisão, a preocupação do poder público era de mostrar à população e, evidentemente, ao mercado imobiliário, que o território, antes ocupado pelos grandes galpões dos canteiros navais, poderia ser reintegrado à cidade. Para tal, passaram a ser organizados diversos eventos culturais, como peças de teatro, concertos ao ar livre e tantas outras atividades a fim de ressignificar o sítio para a população e para o mercado imobiliário. Essa iniciativa transformou-se posteriormente na organização *Voyage à Nantes*, que anualmente organiza um festival de artes na ilha e que desde 2016 estende-se pelo estuário do rio Loire. Juntamente a essa tentativa de aproximar os interessados através da cultura, a câmara de comércio local buscou lançar o projeto, conforme revisado por Laurent Théry, no mercado sem tantos entraves fiscais, tornando-o um produto economicamente atrativo de fato. O principal problema, no entanto, é que esse plano ignorava eventuais permanências da história industrial da cidade, considerando o completo desmantelamento dos canteiros navais (KEROUANTON, 2021, - Revista 303 nº165, p.63) de forma que em 2000, como dito, se inicia uma nova revisão do projeto, dessa vez capitaneada por Alexandre Chemetoff, que retomava as ideias de Perrault e Grether, como a tentativa de “soldar” os canteiros navais à parcela leste da ilha, que desde os anos 1970 recebia residentes.²



Figura 2 – *Masterplan* Chemetoff – 2ª Revisão. Fonte: Île de Nantes - *Fabriquer la ville autrement* (2008). Disponível em: <https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2019/06/Plan-guide-Chemetoff-2008.pdf> acessado em setembro de 2022.

² No período, foi implementado um projeto bastante complexo de urbanização com a intenção de trazer mais habitantes para o território. A iniciativa trouxe diversas lâminas de habitação e propôs um parque, implementado, na sua parcela mais extrema, denominado Parc Beaulieu.



O desenvolvimento projetual de Chemetoff foi simultâneo às primeiras iniciativas da nova ocupação da ilha: a construção do edifício do palácio da justiça de Jean Nouvel e a restauração da antiga estação central de trem, então abandonada, para abrigar a sede dos sindicatos nanteses. Além disso, em 2003, foi fundada a SAMOA³ – *Fabrique Urbaine e créative de L'île de Nantes*, escritório público que daquele momento em diante se torna o órgão responsável pela sequência do projeto, partindo de três diretrizes fundamentais:

“Construir um novo centro metropolitano no coração da cidade, solidarizando-se com o centro histórico; reatribuir ao rio Loire um lugar de protagonismo na cidade e renovar a trama dos espaços públicos; construir uma cidade mista diversa, para todos, na diversidade das populações e usos”.⁴

Outra responsabilidade da SAMOA, até hoje, é a de estabelecer a ponte entre os agentes do território e a população local, de forma a construir coletivamente as diretrizes que serão levadas em consideração durante as revisões dos planos de ação.

A prioridade do projeto na primeira etapa, entre 2003 e 2010, foi a “reconquista dos espaços públicos” de forma que o principal foco das investidas foi a abertura de novas vias priorizando os acessos ao rio Loire e aos canteiros, subvertendo o seu caráter isolado. Em seguida (2007), indo ao extremo oeste, iniciaram-se as atividades de restauração dos antigos galpões navais, atreladas aos projetos de reuso para a área, criando ali um grande parque público – o *Machines de L'île* – que se tornaria a principal vitrine do projeto. Em 2009, marcando a conclusão dessa etapa, instala-se na ilha a Escola de Arquitetura de Nantes, projeto do escritório Lacaton & Vassal⁵, anunciando o que se tornaria o “núcleo criativo” da ilha e que futuramente (2019) receberia a escola de belas artes e diversos edifícios voltados para abrigar profissionais da economia criativa. Também em 2009, inaugurou-se um pequeno jardim público dentro de uma antiga fundição, que marca o início da expansão das ações sobre a ilha, caminhando para leste, próximo aos edifícios dos anos 1970. De alguma forma esses três últimos projetos, junto ao Palácio da Justiça e a sede dos Sindicatos, serviram para expor concretamente para a população o que se desejava para o bairro que ali se formava: ser uma nova centralidade, valendo-se de um patrimônio que naquele momento, não se via muito o porquê de ser mantido, ainda que abrindo espaço para a ação do mercado.

ANOS 2010/2020 – UNIFICAÇÃO VISUAL E EXPANSÃO DAS AÇÕES

³ Societé d'Aménagement de la Metropole Ouest-Atlantique

⁴ Tradução própria - fonte: <https://www.iledenantes.com/le-projet-de-lile/une-histoire/> - acessado em 1/6/2021.

⁵ Vencedores do Pritzker Prize 2021



Se a primeira fase de trabalhos foi marcada por um árduo processo de discussão e refinamento de projeto a fim de revelar o território à população, a partir dos anos 2010, com boa parte dos produtos imobiliários e edifícios de habitação de interesse social já construídos na ilha, inicia-se a “solda” visual do território. Para tal, sobem à chefia da SAMOA, os arquitetos Anne-Mye Depuydt e Marcel Smets, com o desafio de integrar o território à paisagem e à parcela continental Nantes. Essencialmente, os esforços da equipe direcionaram-se para a busca de uma linguagem paisagística que amarrasse um tecido retalhado, junto à integração intermodal de transportes públicos urbanos.

Depuydt e Smets buscaram trazer para o mobiliário urbano, elementos visuais que remetessem aos galpões recém-restaurados, como forma não só de mimetizá-los, mas expandi-los todo o perímetro da ilha. O partido para ação era simples: com o emprego do concreto aparente para as calçadas, do aço corten para sinalizações de piso e de estruturas metálicas esmaltadas, trazer a uniformização ao menos que visual dos espaços públicos do território enquanto as ações imobiliárias não se concluíam, dotando também o espaço de infraestrutura viária para que se pudesse explorar o bairro que pouco a pouco surgia aos olhos dos nanteses. Uma das medidas mais controversas, inclusive, foi a expressiva redução de velocidade nos leitos carroçáveis, a fim de privilegiar o pedestre em um território de topografia majoritariamente plana. Nesse período, iniciou-se também intenso plantio de árvores e abertura de canteiros nas calçadas, de forma que em 2013, a cidade recebeu o título de capital verde.

Além disso, sob o comando de Depuydt e Smets, verifica-se expressiva mudança de escala do projeto. Com a consolidação da ilha como parte efetiva do território nantês e o sucesso dos produtos imobiliários⁶ lançados no período, oportuniza-se a expansão do programa de transformações para o entorno imediato da ilha, como as pequenas cidades conurbadas de Trentemoult, Saint-Sébastien-Sur-Loire e Rezé, de modo que acabam sendo necessárias previsões da instalação de equipamentos de importância metropolitana no território da ilha, como uma nova unidade do *CHU*, o Hospital Universitário de Nantes. Por isso mesmo, ao contrário de Chemetoff que pôde revisar seu próprio *masterplan* em 2008, a SAMOA contrata as urbanistas Jacqueline Osty e Claire Schorter, a fim de desenhar, a partir de 2016, um plano de ações que não se limitavam à ilha, ou ao seu entorno imediato, mas expandia esse plano para todo o estuário, além de pensar a parcela sudoeste da ilha como esse polo de equipamentos para atendimento da população de toda a metrópole Nantes-Saint Nazaire. Novamente, o próprio *Voyage à Nantes* passa a assumir esse território expandido como foco do festival, com o propósito de anunciar, como feito nos anos 1990, o projeto que virá a ser, colocando mais em evidência a relação de todo o território com o rio Loire.

⁶ Entre 2003 e 2018 foi registrada a construção de 920.000 m² em operações imobiliárias divididos da seguinte forma: 470.000 m² em habitações (dos quais 25% dedicados a habitação de interesse social e os outros 75%, à livre exploração do mercado); 320.000 m² em empreendimentos comerciais e 130.000 m² em equipamentos públicos e privados. Até a data, ainda se calculavam 21 hectares de áreas em obra ou ainda em estudo. Dados disponibilizados pela SAMOA no site <https://www.iledenantes.com/>, porém retirados in loco, durante exposição no Hangar 32, na cidade de Nantes, na França, em agosto de 2022 pelo autor.



Atualmente a própria SAMOA divulga em seu site a conclusão do projeto para o ano de 2026, com a inauguração do CHU. Porém, é sabido que ainda existe espaço para a expansão do plano de ações. Evidentemente que com a consolidação da malha viária e do empenho do restante de áreas livres da ilha, é difícil se vislumbrar alguma mudança que expanda esse prazo, mesmo que ainda existam antigos galpões desocupados e sem tem destinação de uso, como a fábrica de açúcar desativada, Beghin Say, na parcela sul da ilha.

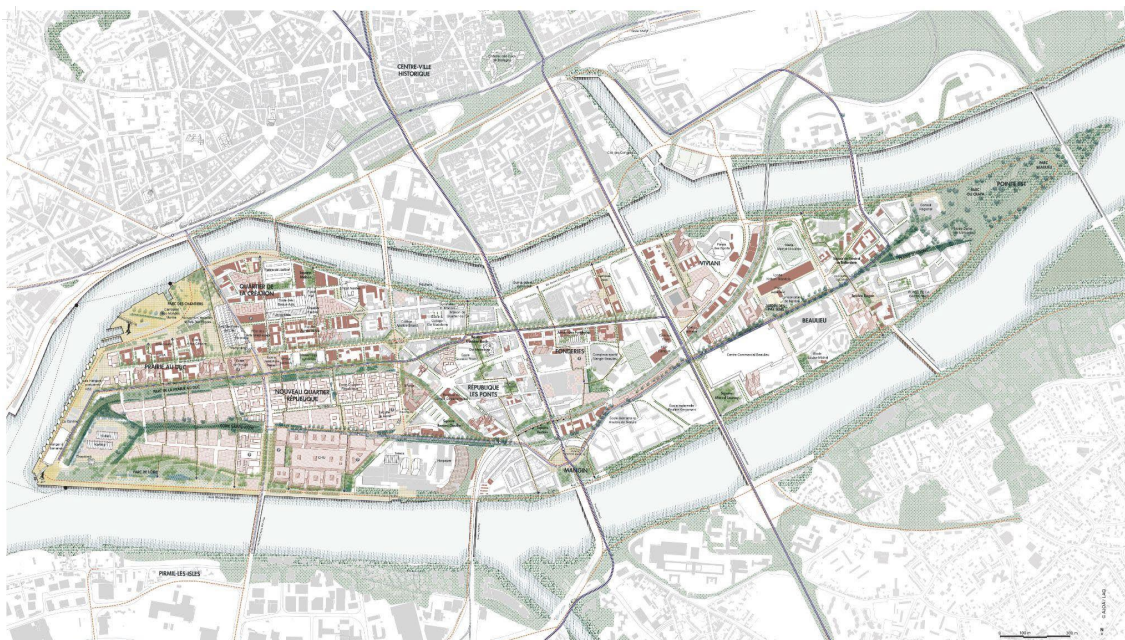


Figura 3 – Masterplan Osty-Schorter. Fonte: Île de Nantes - Fabriquer la ville autrement (2021). Disponível em: https://www.iledenantes.com/wp-content/uploads/2021/01/201014_MANIFESTE-DD_A2_VERSION-FINALE.pdf acessado em setembro de 2022.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto de requalificação da ilha fluvial francesa deve ser posto em evidência não só pela valorização e revelação de seu patrimônio industrial, mas também por conseguir equacionar os interesses públicos de transformação e ocupação paulatinas de uma extensa área urbana com os interesses imediatistas do mercado imobiliário. O cuidado com as apropriações espontâneas da cidade por parte da população demonstra grande sensibilidade por parte dos agentes, que notam na vivência do usuário, os verdadeiros indicativos de como atuar no espaço a ser construído.

Embora encontre-se constantemente na literatura de que a intenção da prefeitura local, desde o início do processo, estava na construção gradual de um território deve-se ponderar que a mesma foi muito facilitada pelo interesse do mercado na ilha como um produto bastante



lucrativo. Depois de tantas revisões projetuais, é difícil dizer o que de fato era premeditado ou não pelo poder público para a cidade ou até mesmo para a metrópole. Há, ainda, que se considerar que a restauração e adaptação dos galpões para equipamentos públicos, serviu como vitrine, o que garantiu o sucesso dessa iniciativa e em decorrência disso os empreendimentos imobiliários construídos mais recentemente no território, buscam remeter a uma história industrial que não aconteceu, necessariamente, nesses lotes. Isso faz com que trechos da ilha sejam constituídos por novos edifícios construídos em aço, elementos pré-fabricados de concreto e fechamentos de aparência leve conferindo ao bairro, um caráter lúdico, praticamente fantasioso. Depreende-se que os arquitetos contratados pelo mercado para atuar no território buscam criar desnecessária e redundantemente esse falso caráter industrial por toda a ilha.

Ainda que recaiam em apropriações inadequadas e cenários artificiais, incentivados pelo mercado, o que deve ser levado como principal legado dessa experiência é justamente a valorização da história da indústria local como elemento formador e condicionante do tecido urbano junto à tomada do tempo para que de fato a cidade se construa de forma “natural”, para que se mantenha viva e permanentemente consolidada.

REFERÊNCIAS

BARASCH, Daniel. **Ruin and Redemption in architecture: 12 lost, 38 forgotten, 64 imagined, 104 transformed.** Nova Iorque: Phaidon Press, 2019.

EHRET, Gabriel; QUINTON, Mayse. **L'île de Nantes, Fabriquer la ville autrement.** Paris: Archibooks, 2022.

KEROUANTON, Jean-Louis. “L'île de Nantes “Parce que, en fait, le passé est aussi incertain que l'avenir”, 2000-2020”. **303 Hors Mémoires Industrielles.** Nantes: 303 Arts, Recherches, Créations n° 165, 2021. p.62-73.

KUHL, Beatriz M. **Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização:** Problemas Teóricos de Restauro. São Paulo: Ateliê Editorial, 2006.

MERCADAL, Thierry. **Une Ile en Ville:** Histoire de l'île de Nantes. Nantes: Demain! & On Stage Productions, 2016 (52 min). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Js5cKVRDjwo&> acessado em 15/06/2019.

Musée du Château des ducs de Bretagne. **Estuaire – de Nantes à Saint Nazaire:** Histoire d'un Port. Nantes: Éditions MeMo, 1997.

ROCHCONGAR, Yves. **Captains d'Industrie à Nantes au XIXe Siècle.** Nantes: Éditions MeMo, 2003.

ROSSI, Aldo. **Arquitetura da Cidade.** Lisboa: Edições 70, 2019.



RUFINONI, Manoela R. **Preservação e Restauro Urbano**: Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de Interesse Social. Tese de doutorado - FAUUSP - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo e de Design da Universidade de São Paulo. São Paulo: 2009.

SMETS, Marcel. “Le paysage contemporain des infrastructures”. **Le paradoxe de l’intégration**. Paris: Editions Belin, 2004. p. 249-256.