

La fábrica de la

memoria

Desafío urbano de una isla parisina

Paula Reséndiz Amador
Arquitecta UAM-X

...lo que caracteriza a un espacio primero que nada, es la cantidad de vida que pudo haber contenido.

Gaston Bachelard

Y la nave va

d

estruir los documentos históricos para hacer desaparecer todo rastro del pasado era una premonición de George Orwell en su novela *1984*. En el umbral del siglo XXI, un acto semejante de destrucción casi se lleva a cabo en los últimos rincones industriales de París.

Este es el relato fantástico de una silueta titánica que permanecía congelada en su navegación a través de la historia sobre las aguas del río Sena. En la popa, con una inconfundible tipografía, un nombre que cambió la historia de Francia, identifica a este gigante: Renault. La cuna del primer auto *fabriqué en France* fue también el muelle de movimientos sociales, obreros y estudiantiles. Ayer era una nave fantasma, cuyos descomunales espacios de concreto y estructura de acero naufragaban entre las turbias aguas de poderosos intereses públicos y privados. Hoy, la fábrica abandonada de perfil buquesco, se salvó del asesinato urbano que representa la demolición y la consecuente pérdida de la memoria. Con este milagro, se abren paso los delirios de inmortalidad de un solo hombre, quien convencido de su apuesta a la eternidad, decidió transformarla en el nuevo puerto de Europa para el arte contemporáneo.

De botones y rombos

En 1898, en los suburbios de Billancourt, al suroeste de París, el taller de Louis Renault produjo el primer cochecito con el logotipo del célebre rombo. Alfred, su padre, tenía una empresa de botones y

poseía terrenos sobre las riberas del Sena. Al inicio del siglo XX, en 1902, Louis ya poseía el 3% de la producción nacional de autos franceses y su taller era una fábrica de 8,760 m². Del otro lado del océano, otros dos pioneros exportaron sus métodos de producción —el taylorismo y el fordismo— y la fábrica Renault se vio en la necesidad de instalar las líneas de montaje en espacios más grandes. Desde 1918, la industria Renault escaseaba en terrenos y paulatinamente fue expropiando cuanto tierra, calle o camino se encontraba a los alrededores, abarcando finalmente tres comunas: Boulogne, Meudon y Sèvres. En 1928, la ciudad industrial se amplió sobre la isla Seguin, ubicada dentro del municipio de Boulogne. Renault justificó esta expropiación como parte de un proyecto social para los obreros: en la promisoría isla paradisíaca, ellos podrían acceder a equipamiento deportivo y jardines. Sobre la isla, Louis Renault soñaba con un edificio monolítico, inspirado de las formas del taylorismo estadounidense, en el cual cabría toda la línea de producción y montaje. 774 000 metros cuadrados albergarían 118 talleres y 34 300 obreros en tres turnos para fabricar 69 000 autos anuales. El modelo 4CV que más tarde le daría la vuelta al mundo fue fabricado en la isla Seguin.

A falta de más espacio, la fábrica comenzó a crecer verticalmente y el interior se convirtió en una ciudadela cosmopolita. Obreros de 30 nacionalidades convivieron en esta Torre de Babel que, años más tarde, se tornaría compleja, irracional, caótica, anárquica.

Después de la Segunda Guerra Mundial, Louis Renault fue arrestado por colaborar con los alema-

The old Renault factory, located on an island within the Sena, at the outskirts of Paris, has been the main character of architectural and urban controversies along half a century. Nowadays, in the threshold of the XXI Century, this abandoned space, stage of decisive moments in the urban history of the City of Lights, has become the new dock of contemporary art. The Pinault Foundation for Contemporary Art, by Japanese architect Tadao Ando, will be the first great Parisian museum totally financed by private institutions. Francois Pinault, the richest man in France, is the head of this patrimonial rescue.



nes. De aquellos acuerdos, quedan las fotografías de Renault con Hitler, posando ambos frente a la escenografía de una fábrica gloriosa y pujante.

El Estado se apropió de la industria y los terrenos, y continuó con la producción. En 1949, la isla confirmó su aspecto industrial con sobreelevaciones del terreno por armaduras de concreto, lo que le daría la silueta de buque que tiene hoy en día. En 1968, durante la Revolución de Mayo, los estudiantes ocuparon la isla buscando la alianza con los obreros de la fábrica; pero éstos los rechazaron y desalojaron.

Casi un siglo después de la fundación de la industria, en 1989, la fábrica fue cerrada por el Estado. Quedaron vacantes más de 70 hectáreas de terreno sobre la periferia de París, dentro de las cuales 11.5 eran de la isla. Un terreno en forma de trapecio y otros terrenos en Boulogne sumaban 52 hectáreas. Las riberas de Meudon de 4.5 hectáreas y algunas parcelas sumaban 2 hectáreas más.

La isla Seguin se clasificó entonces como *friche*. Esta palabra es exclusivamente francesa e incluso para ellos, difícil de definir. La traducción literal

sería “yermo, erial, baldío”. “Una *friche* industrial es un espacio, construido o no, que participó o participa en una actividad industrial la cual degradó al terreno de tal manera que todo nuevo uso será posible únicamente tras una reconversión notable. Las *friches* se caracterizan por su única relación presente o pasada con una actividad industrial.”¹

Último premio mayor de la empresa inmobiliaria

Arrasar con la fábrica clausurada era la única alternativa a la especulación inmobiliaria. No existía otro gran terreno tan bien ubicado en los límites de los suburbios burgueses de París. Se calculó que esta reserva de terrenos podría albergar 17 mil habitantes y generar 14 mil empleos. El verdadero desafío sería elegir un proyecto altamente rentable para incrementar el valor de la tierra, venderla y luego construir. La venta oscilaría entre los 7 y 10 mil millones de francos (alrededor de un millón de euros). Con esta venta, Renault podría

¹Claire Carriou, p. 1.



colocarse como el tercer mejor vendedor de oficinas en París, después del moderno barrio de La Défense y de la nueva zona urbana en pleno desarrollo denominada "Sena-Riviera Izquierda". Los empresarios estadounidenses estaban muy interesados en la zona de la isla Seguin y el concepto que manejaban para el futuro proyecto era el de "Manhattan sobre el Sena".

Michel Rocard, el entonces primer ministro de Francia, declaró en 1989 que el desarrollo urbano de la isla sería de "interés nacional". Con esto, se evitaría que las comunas de Boulogne y Billancourt especularan alocadamente.

El Estado propuso en 1991 que se creara un sindicato mixto que llevara la tutela del proyecto y elaborara un esquema director de desarrollo urbano para el 2015. El objetivo era ubicar entre 4 mil y 5 mil departamentos; 250 mil metros cuadrados de oficinas y 250 mil de equipamiento urbano. El estudio del transporte público estaría a cargo de la compañía RATP (Regia Autónoma de Transportes Parisinos), responsable de la red del metro, del tren suburbano y de los autobuses en París.

Los proyectos²

El cruce de intereses financieros, sociales y culturales dentro de esta última gran oportunidad de bienes raíces causó toda clase de controversias. El Estado, Renault, las municipalidades y los inversionistas privados se encontraban en una fuerte tensión. La intervención del Estado y la presencia del sindicato mixto obstaculizó las negociaciones entre Renault y los inversionistas.

Desde 1979 hubo cuatro propuestas de urbanización para la isla. La creación de un tecnocentro –núcleo de creación y experimentación de los diseñadores de Renault–. Proyectos similares ya habían sido realizados por arquitectos de talla internacio-

nal, tales como el estadounidense Richard Meier y el británico Norman Foster, pero este tecnocentro fue finalmente reconsiderado sobre otro terreno. El proyecto del arquitecto italiano Renzo Piano de una ciudad científica –un "tecnopolo"– y universitaria, combinadas con vivienda de interés social y oficinas, fue considerado descabellado (surrealista con sus torres de 40 niveles) y rechazado por los alcaldes. Finalmente, el proyecto de la Ciudad Lacustre alcanzó los límites de la ciencia ficción en los trazos de los franceses Paul Chemetov y Christian de Portzampac, así como del italiano Piano y del británico Richard Rogers, y se abandonó.

Era necesario retomar la situación con seriedad. En 1997, el alcalde de Boulogne, el sindicato mixto, la empresa Renault y el Estado encargaron nuevamente un estudio de urbanismo a tres despachos franceses: Chemetov y Borja Huidobro; Jean Pierre Buffi y Jean Pierre LeDantec; y Bruno Fortier. Durante año y medio, los tres despachos se reunieron con representantes del Estado y de los industriales interesados. De los tres proyectos debía salir un plan de renovación para las 70 hectáreas. El dilema radicaba en conservar la memoria industrial y obreira adaptando las viviendas y las oficinas dentro de la estructura de la fábrica, como lo planteaban algunos intelectuales. El Estado y los inversionistas no se preocupaban por la pérdida del patrimonio industrial. Paul Chemetov consideraba que la conservación sólo se lograría con verdadera magia debido al lamentable estado de la estructura metálica: la única solución era, como ya se había dicho, destruir la fábrica en su totalidad. A fines de 1998, año del *boom* inmobiliario en París, los tres proyectos de transformación de la fábrica fueron mostrados al público.

El proyecto del joven despacho de Bruno Fortier sedujo por el millón de metros cuadrados de vivienda –de los cuales un tercio sería vivienda de interés social–; por sus oficinas asociadas a un polo científico y tecnológico; por sus áreas verdes, equipamiento social e infraestructura del transporte. Entre los aplausos al proyecto laureado –cuya primera



² Claire Carriou, . *L'Île Seguin. Projets d'aménagements de l'ancienne usine Renault*. Ensayo para el Instituto de Urbanismo de París, 11 pp., enero 2001.

pedra estaría contemplada para principios de 1999— de pronto se hizo evidente que, después de tantos años, final y realmente se dinamitaría la fábrica reduciéndola al olvido.

Esta constatación de lo irreversible detonó al factor impredecible.

“Boulogne asesina a Billancourt”³

Le Monde, 6 de marzo 1999. Tal es el título con el que el arquitecto Jean Nouvel culpabiliza al alcalde de Boulogne, al presidente del sindicato intercomunal, al presidente de Renault y a la Ministra de la Cultura, por autorizar la *tabula rasa* sobre la isla Seguin con fines puramente lucrativos. Los inculpa de asesinos del urbanismo y de la memoria obrera, de pequeño burgueses, de demagogos, de cobardes, de insensibles a la belleza e ignorantes de su propia historia, de inmorales, de inconscientes.

El papel de guerrillero del destino arquitectónico y urbano de Jean Nouvel se hizo nuevamente evidente en el breve manifiesto por la defensa del olvidado patrimonio industrial. Nouvel no es un personaje que le sea indiferente a la sociedad francesa ni al medio arquitectónico internacional. Reconocido como uno de los arquitectos más relevantes a nivel mundial, Nouvel es también un militante político desde hace más de veinte años. En sus inicios, peleó en contra de la forma de planificar las nuevas ciudades en Francia y contribuyó a la creación del sindicato de la arquitectura. Su lucha más significativa fue quizá la que se opuso a la destrucción de otro invaluable objeto arquitectónico, representativo de la misma memoria industrial: Los pavillones

decimonónicos del mercado de Les Halles, obra del arquitecto Baltard. Actualmente, a dos pasos del Centro Cultural Pompidou, un centro comercial subterráneo, obra del arquitecto español Ricardo Bofill, ocupa el hoyo que dejó la destrucción del mercado. Arrasado con el fin de generar un punto rentable, la sociedad francesa lamenta hoy su destrucción irreversible. Les Halles son el ejemplo más grande de una irremediable pérdida de la memoria industrial.

La fábrica de la isla Seguin fue considerada por las autoridades como una contaminación visual de las riberas soberbias y lujosas de París. Como el recuerdo desagradable del sudor de cientos de proletarios sucios que trabajaron en un edificio feo y de los cuales ya nadie debería acordarse. Refiriéndose al proyecto “ecológico” de Fortier, Nouvel ironizó sobre la idea de tapizar de áreas verdes, de “clorofila” a las riberas del río Sena para, contradictoriamente, eliminar la presencia del automóvil.

Un homenaje a la ausencia

Nouvel buscaba con la conservación de este símbolo industrial y arquitectónico, la reivindicación y el respeto por la memoria obrera. Memoria de hombres y mujeres que fueron despedidos porque su fábrica, mina o taller fue borrada del mapa con la indiferencia más absoluta.

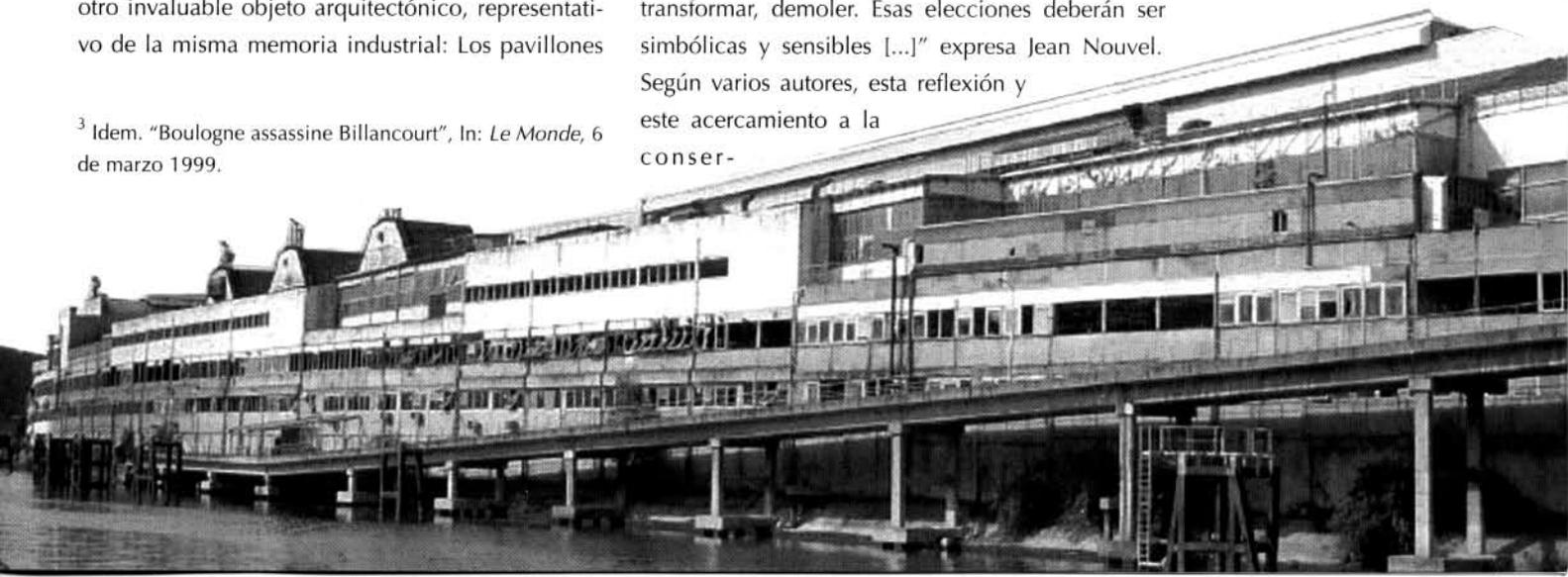
“La extensión de la ciudad se ha terminado y vivimos sobre territorios que ya han sido ocupados. Se trata pues de construir la ciudad sobre la ciudad [...] tendremos que escoger lo que queremos conservar, transformar, demoler. Esas elecciones deberán ser simbólicas y sensibles [...]” expresa Jean Nouvel.

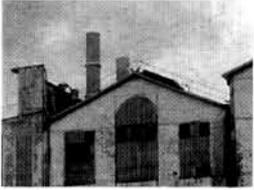
Según varios autores, esta reflexión y este acercamiento a la

conser-



³ Idem. “Boulogne assassine Billancourt”, In: *Le Monde*, 6 de marzo 1999.





vación de la ciudad está muy presente en las sociedades occidentales: en Nueva York, los hangares de East River y de Soho han sido reconvertidos; los *docks* (muelles industriales) de Londres han sido transformados. En aquellos años, Francia se mantenía casi al margen de esta tendencia.⁴

Nouvel invitó entonces a los arquitectos, urbanistas, intelectuales, ecologistas, estudiantes, profesores, ciudadanos y toda aquella persona que lo deseara, a construir la utopía de una nueva isla. Para ello, creó AMIS (Asociación para la Mutación de la Isla Seguin), y nos recibió en el vestíbulo de su despacho para analizar la evolución de la situación.

Diversos proyectos de estudiantes de arquitectura que proponían el rescate de la fábrica, fueron presentados por él en la Bienal de Venecia y expuestos en el Instituto Francés de Arquitectura de París. Con el tono heroico que caracteriza los escritos del Nouvel militante, subrayó que “seremos algunos los que aún nos atravesemos en el camino de los bulldozers para defender la imagen obrera”.

La intervención de Nouvel se calificó de resentimiento por no haber sido invitado a participar en

⁴ La reconversión de las 55 hectáreas del rastro de La Villette, al noreste de París, en Ciudad de la ciencia y Ciudad de la música fueron los primeros ejemplos conocidos internacionalmente. Actualmente, la intervención de las friches en el puerto de Marseilla y de Burdeos en futuros espacios culturales, permite que Francia se inserte en esta línea de renacimiento urbano y arquitectónico.

los proyectos. Algunos consideraron su ofensiva como una medida para entorpecer el proyecto de Fortier, al que muchos profesionales le atribuyen una calidad mediocre. En un principio, Nouvel exigía la clasificación de la fábrica como patrimonio nacional. Después sólo pidió una valoración como patrimonio urbano. Finalmente explicó que incluso era factible destruir un 60% de la fábrica.

El entonces director del Ministerio de la Arquitectura y el Patrimonio, François Barré, explicó que no existía la posibilidad de clasificar al edificio pues se requería el permiso del propietario. Renault no lo daría ya que su único fin era destruirlo para vender los terrenos al mejor postor. Barré expresó que la sociedad no se enfrentaba a una necesidad patrimonial. Fortier explicó la dificultad de conservar y renovar el edificio. El espacio interior es descomunal, “equivale a cinco veces el interior del Centro Cultural Pompidou y la estructura metálica se encuentra en un estado lamentable y frágil”.

Junto con el proyecto de reestructuración urbana de la Planicie de Saint Denis,⁵ Seguin era una de las raras ocasiones en las que el gobierno se organizó para planear el futuro de un sitio.

Sin lugar a dudas, no todos comparten el espíritu histórico y salvador de Nouvel. La fábrica es también el símbolo del esclavizante trabajo repetitivo; de la fascinación por las estructuras rígidas y carcelarias; de la explotación patronal y de las condiciones inhumanas de trabajo; de la pérdida de la identidad individual por la adopción de la máquina. Tales imágenes de desigualdad representan un pasado vergonzoso del cual los parisinos no desean conservar ni rastro. Con el deseo de transformar la historia, otro bando de arquitectos y paisajistas ar-

⁵ La Planicie Industrial de Saint Denis se ubica en los suburbios industriales del norte de París, donde se encuentra el Estadio de Francia, sede de la copa de fútbol 1998. Misma planicie en el cual se proponía el proyecto urbano de Yves Lion de la Villa Olímpica para el 2008, en caso de que París obtuviera la sede.



gumentan que la memoria obrera no se mantiene viva con la conservación de espacios de trabajo y de opresión. Que la historia arquitectónica no sólo se mantiene viva por edificios de fachadas repetitivas y columnas en serie que simbolizan las trincheras del capitalismo y la explotación.

Renault y Pinault⁶

François Pinault es el único hombre a la cabeza de un imperio que posee *Gucci*, *Yves Saint Laurent*, *Printemps* (cadena de centros comerciales de prestigio), *Conforama* (cadena de mueblerías "hágalo usted mismo"), *La Redoute* (tienda de ropa juvenil) y la *fnac* (cadena de librerías, aparatos de sonido y tiendas de discos más importante de Francia). En 1998 compró la famosa casa de subastas *Christie's*, de Nueva York y es el actual propietario del equipo de fútbol de la ciudad de Rennes. PPR (*Printemps-Pinault-Redoute*) se extiende a más de 50 países. Este emporio tiene incluso una cadena privada que peina a sus ejecutivos parisinos: *Artemis*. François Pinault no tiene ningún título, a excepción de su permiso de conducir, pero es el hombre más rico de Francia, el Rockefeller francés; el poseedor de una de las fortunas más grandes de la posguerra. Para algunos, es el demonio que evade el pago de sus impuestos a pesar de poseer castillos, mansiones y propiedades por toda Francia y el mundo. Para otros es el santo que invierte de inmediato en la limpieza de las playas atascadas de petróleo del Erika y quien le da su primer empleo a los jóvenes de varios países del Norte de África y Europa.

Su primera y más reciente controversia fue la compra de un tercio de la isla Seguin con un trato cerrado por fax y un cheque en blanco para evitar especulaciones públicas. La segunda fue la premiación de un arquitecto extranjero, el nipón Tadao An-

do, por el proyecto de una fundación para el arte contemporáneo que llevará su nombre. El primer museo en Francia creado por la iniciativa privada.

Para Pinault, la historia comienza en Nueva York, un día en los años ochenta. Se dio a conocer en la bolsa con cuatro mil millones de dólares y se enamoró a primera vista de un Mondrian que vio en el MOMA, el cual adquiriría meses más tarde.

Aquel día comenzó su obsesión y su pasión por coleccionar arte contemporáneo. Lejos de ser un intelectual, Pinault se arma de sus tripas y corazón para elegir ese arte bruto y radical que lo emociona, con el que se identifica. Su esposa Maryvonne, especialista de muebles antiguos, quien vive con él en el castillo Mormaire a las afueras de París, se abstiene de recomendarle criterios objetivos de selección. A diferencia de otros expertos, Pinault no ve peligro en el eclecticismo de su colección.

El expresionismo abstracto de Rothco y Pollock, el minimalismo de Ryman, el pop de Warhol fueron sus primeras clases de arte. Treinta años atrás, adquirió su primera pintura: un cuadro impresionista de la escuela de Pont-Aven que "le recordaba a su abuelita". Desde entonces ha acumulado aproximadamente mil obras de arte contemporáneo que se encuentran repartidas alrededor del mundo, entre galerías, casas de los artistas y propiedades personales. Adquiere tanto obras clásicas de Picasso, Miró y Chillida, como otras de tendencias escandalosas y liberales, tales como las fotografías de Nan Goldin o las monumentales esculturas esfímeras de flores de Jeff Koons.

Pinault considera que tiene olfato para anticipar y ver el éxito donde los demás no ven más que problemas. Tiene un peculiar sentido del riesgo en los negocios que no aprendió en ninguna escuela privada y que no heredó de ninguna familia aristocrática.

Con ese mismo sentido de certeza en la incertidumbre, François Pinault ha decidido invertir en la creación de la "Fundación Pinault para el Arte Contemporáneo" que situará en la proa del edificio de la fábrica Renault.



⁶ Christine Mital. "Temple de l'art contemporain ou monument à sa propre gloire? François Pinault. Milliards pour un musée", En: *Le Nouvel Observateur*, 22-28 marzo 2001.



En Francia, donde la cultura es asunto de Estado, su decisión representa una revolución sin precedentes: por primera vez, un capitalista entra al círculo museográfico (a diferencia de los Estados Unidos donde es muy común que los grandes petroleros o industriales graben su nombre para la eternidad en fundaciones de arte, tales como Guggenheim o Getty).

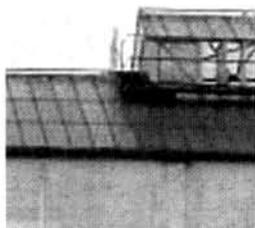
François Barré, antiguo responsable de la Dirección de Arquitectura y del Patrimonio, fue llamado por Pinault para definir el programa arquitectónico del centro de arte; para escoger a los arquitectos y determinar de manera global un proyecto urbano que tuviera coherencia tanto para la isla como para el entorno. Seis despachos de arquitectos –Antoine Grumbach, Yves Lion, Patrick Chavannes, Christian Devilliers y el equipo Garcias-Treuttel– todos ellos con tendencias de análisis más urbanas, trabajaron en diversos proyectos que podrían darle una nueva imagen a ese último rincón virgen de la ciudad. Sin embargo, el arquitecto de la Fundación Pinault fue seleccionado entre una lista de invitados internacionales: el japonés Tadao Ando fue seleccionado por su propuesta entre el holandés Rem Koolhaas, el estadounidense Steven Holl, el grupo holandés MVRDV, y los franceses Dominique Perrault y Manuelle Gautrand (la única mujer invitada).

El único riesgo que Pinault no se permite tomar es el de pasar al olvido. Él está consciente de que dentro de un siglo, nadie recordará ni su emporio ni su nombre. Y la única verdadera certeza que tiene es que sólo el arte posee el genial poder de la inmortalidad. Uniendo su causa, su deseo de eternidad a la lucha de desesperada permanencia de la fábrica, el hombre más rico de Francia se compra un lugar en la historia, construyendo el conjunto cultural de arte contemporáneo más importante de Europa y el muelle de salvación para la isla Seguin, naufragante en la incertidumbre.

Autodidactas del silencio

Tadao Ando nació en Osaka, Japón, en 1941. Cuenta la leyenda que, tras dar su última pelea como boxeador profesional, partió de viaje a Europa, sediento de una curiosidad inexplicable, innata. La misma con la que devoró los libros de arquitectura de una carrera que no pudo pagarse. Recorrió a pie cada obra de Le Corbusier y de manera autodidacta –a imagen y semejanza del arquitecto francés– encontró su vocación de arquitecto. Es quizá el punto de convergencia entre las dos almas: el occidental y el oriental autodidactas. Es uno de los escasos arquitectos de relevancia internacional que ha recibido los cinco premios más prestigiados de la arquitectura mundial, entre los cuales destaca el Premio Pritzker en 1995, equivalente al Nobel de la arquitectura. Debe su sobrenombre de “arquitecto del silencio” o “Papá del minimalismo” a su estilo depurado, a sus volúmenes de concreto impecable, majestuoso. Afirma haber sido influido por las magistrales lecciones de esa arquitectura del silencio, del maestro mexicano Luis Barragán.

El 25 de octubre de 2001, Pinault selecciona el proyecto del arquitecto japonés, de quien se declara ser un ferviente admirador. La Fundación Pinault para el Arte Contemporáneo abrirá sus espacios en 2006. Con una inversión de 150 millones de euros provenientes de fondos privados y una superficie de 40 000 metros cuadrados éste será el equipamiento cultural más vasto que haya ofrecido jamás la iniciativa privada a Francia y a Europa. Distribuida en tres estratos horizontales, Ando mantuvo la configuración espacial interna y la volumetría externa de la fortaleza obrera. El programa es complejo: cuenta con un auditorio, un jardín de agua, patios de esculturas; teatros, salas de lectura y espacios de exposición al aire libre; talleres, cybercafé. El acceso, enfatizado por una monumental escalinata, estará flanqueado por dos vitrinas gigantes dentro de las cuales se exhibirá la colección permanente.



Con una museografía más clásica, la Fundación Pinault genera un contrapeso con el Museo Guggenheim de Bilbao, lo cual fue voluntad de Pinault: una arquitectura silenciosa para permitir la manifestación total del arte expuesto.

La belleza salvará al mundo

Las reacciones fueron mayoritariamente positivas. Los representantes de la municipalidad de Boulogne percibieron una oportunidad excepcional de desarrollo importante, debido a la afluencia de aproximadamente un millón de visitantes al año a la Fundación Pinault. Renault, junto con un promotor estadounidense y un francés, se apresuraron a realizar el proyecto por los beneficios financieros que éste podrá traerles. Finalmente, la asociación AMIS y Jean Nouvel se mostraron positivos con respecto al proyecto que, dicen, le dará un "sentido" a la operación urbana. Finalmente, Nouvel explicó que no trataba de conservar o de museificar la isla. Expresó que el asunto consistía en apreciar y "comprender la lección de arquitectura que ofrece el sitio: la volumetría actual, su unidad formal, la relación con el río y el paisaje, los juegos de las tramas de la estructura metálica interna".

¿Será que ya todos están cansados de luchar en contra de todos? ¿Será que nadie se atreverá jamás a desafiar la palabra del hombre más rico de Francia? ¿O será realmente que el arte, que "la belleza salvará al mundo"?

El logro de este proyecto urbano y cultural aún está por verse pero por primera vez en setenta años, independientemente de las razones, todo el mundo parece estar de acuerdo.

De pronto, la fábrica sobre la isla comenzó a ser considerada por los intelectuales como una maravilla de la arquitectura industrial, como un ejemplo extraordinario de arquitectura espontánea. Fue catalogada como perteneciente a un género único: el "industrial vernacular" y denominada como la musa de artistas, escritores y cineastas contemporáneos. La fábrica recuperó entonces su valor como

símbolo del auge y del impacto internacional de la industria automotriz francesa, así como del movimiento obrero en la Francia del siglo xx. El terreno mítico y épico de su presencia fue revalorado con su conservación y por lo tanto, serán para siempre recordados los esfuerzos sobrehumanos de los 20 mil obreros diarios que se alienaron sobre la línea de producción.

Irónicamente, el ruido de las maquinarias, el barullo de obreros y estudiantes, y el escándalo periodístico fue sustituido por una descomunal arquitectura del silencio, del recogimiento, que abrirá en sus espacios y en su arte las puertas de la historia a las nuevas generaciones del siglo xxi.

Quizá ya está llegando el tiempo en que los intereses financieros y los inversionistas privados han comprendido que el mejor lugar de producción e innovación está sobre la línea de la historia y dentro de la fábrica de la memoria.

Hemerografía

Artículos en el periódico *Le Monde*: 23 de noviembre 1990, p. 13, 8 de julio 1992, p. 10, 15 de noviembre 1993, p. 9, 27 de diciembre 1995, p.6, 3 de abril 1999, p. 31, 13 de abril 1999, p. 30.

