



Gare maritime a Bruxelles, città nella città

Visita al grande ex scalo merci trasformato da Neutelings Riedijk Architects in hub multifunzionale all'insegna di inclusione sociale e rispetto per l'esistente

BRUXELLES. Se siete appassionati del futuro dei grandi e derelitti resti di edifici industriali nei centri delle città, questo progetto potrebbe interessarvi. La Gare maritime di Neutelings Riedijk Architects (e Bureau Bouwtechniek in qualità di engineering) resiste infatti alle logiche delle aree industriali situate vicino alle autostrade e in gran parte dipendenti dalle auto. L'intervento firmato dallo studio di architetti olandesi a Bruxelles dimostra che questa **strategia di resistenza** paga. È un ex scalo merci ed eccellente esempio di edificio industriale che nel secondo Ottocento collegava il mondo della produzione, lo sviluppo sociale e un nuovo tipo di mobilità: i treni.

La trasformazione riproduce l'idea di moderna area industriale urbana che comprende tipologie di mobilità più dolci, fatte per le biciclette e i pedoni. La Gare maritime si trova proprio **al centro di uno sviluppo urbano** impostato da un **masterplan** degli urbanisti **Bas Smet e Michel Desvigne** (2008). Il programma comprende uffici, residenze, piazze e parchi da realizzarsi in diverse fasi. Negli ultimi 10 anni il sito ha già visto la costruzione di alcuni edifici ex novo, come le sedi dell'agenzia per l'energia della Regione di Bruxelles (Cepezed/Samyn and

Partners, 2014) e del governo fiammingo (ancora Neutelings Riedijk Architects, 2017). Scalo merci che collegava Bruxelles con tutta l'Europa, la Gare maritime è un complesso formato da **sette padiglioni** interconnessi di 39.000 mq, ognuno dei quali misura 280 x 140 m. All'epoca della costruzione, **tra il 1902 e il 1907, era il più grande in Europa**. Venne realizzato su progetto dell'ingegnere **Frédéric Bruneel** e conteneva molti elementi innovativi dell'**Art Nouveau**: colonne e travi di ferro, murature in mattoni e ampi settori vetrati s'intrecciano tra loro. Un atrio vetrato disimpegna un grande boulevard interno, in cui ogni parte della costruzione ha un significato strutturale e simbolico. I padiglioni si affiancano giacendo paralleli. Tre di essi presentano capriate incernierate che coprono luci di 26 m, mentre gli altri quattro sono più ridotti, con luci interne di 12/16 m. Per la maggior parte, la struttura portante metallica è giunta a noi nel suo stato originale.

Un'operazione eco-compatibile

La Gare maritime è stata rinnovata dal **developer Extensa**. Il progetto ha compreso il recupero delle strutture esistenti e la realizzazione di **nuovi spazi** commerciali, per showroom, coworking, hotel, ristoranti e bar, costruiti interamente in **legno e vetro**.

La **scelta di materiali rinnovabili**, come il legno, **non è un caso**. In termini di risparmio energetico e tutela ambientale, la Regione di Bruxelles è in prima linea nella prescrizione di elevati requisiti per tutte le nuove costruzioni. Opportunamente, l'intervento è appropriatamente isolato e ventilato meccanicamente attraverso il tetto e le finestre. Il riscaldamento invernale è garantito da pozzi geotermici a 140 m di profondità. Anche le nuove facciate in mattoni soddisfano i più recenti requisiti di coibentazione. Le parti vetrate dell'involucro integrano pannelli fotovoltaici che producono energia elettrica e funzionano anche come elementi frangisole. Le coperture reggono 17.000 mq di pannelli solari.

Il progetto è stato realizzato in **due fasi**. La **prima** ha visto l'intervento dello studio lussemburghese **Ney Partners**, che è intervenuto sul complesso in abbandono per **restaurare le facciate sulla base dei disegni originali**, demolendone una parte. La **seconda** ha visto Extensa incaricare Neutelings Riedijk Architects di **realizzare 45.000 mq all'interno degli originari 39.000**. Lo studio ha progettato **"una città nella città"**, salvaguardando lo **spazio aperto centrale** e proponendo la realizzazione di **12 densi padiglioni di 3 piani da 34.000 mq disposti lungo i perimetri**, accentuando la demarcazione di un viale pubblico. Il

lato lungo del viale si allinea con alberi, chioschi e nuovi percorsi, uffici e abitazioni. L'artista locale Henri Jacobs ha ideato 8 mosaici floreali, mentre Bureau Omgeving ha impostato i giardini con 100 alberi.

L'interno, rinnovato e vasto, si sviluppa entro 3 campate di 36 x 38 m. L'inserzione delle colonne di legno lo scandiscono con un ritmo di 1,2 x 12 m, all'interno del quale trovano posto pannelli di CLT, quale demarcazione dei vari volumi e spazi. **Costruire nuovi padiglioni attorno alla struttura originaria in ferro senza toccarla è stata un'immensa sfida tecnica**, che ha permesso di mantenerne la lettura, consentendo al contempo di collegare i nuovi volumi alla copertura e all'interno dell'involucro. Grandi infissi in rovere massello certificato FSC mantengono il piano terra luminoso e arioso, permettendo l'affaccio di grandi negozi e bar sul viale centrale. La privacy aumenta salendo verso la sommità delle strutture in legno, dove ampie scale e ballatoi danno accesso a uffici e appartamenti.

Un grande spazio pubblico

La meraviglia di questo edificio è la sua capacità di definire un grande spazio pubblico a beneficio dei cittadini. La Gare maritime è uno spazio civico che riesce a godere del consumismo senza esserne sovrastato. È una fattoria ecologica (una "fattoria per funghi"), una scuola di circo che sembra quasi suggerire agli edifici che la circondano che l'inclusione sociale sia una delle principali preoccupazioni dei suoi proprietari. **Le nuove parti, tutte reversibili nel tempo, si allineano con l'architettura esistente**: la Gare maritime in questo senso è anche uno spazio pubblico durevole in cui tutti i materiali aggiunti possono essere facilmente smontati e riutilizzati.

Infine, **ogni osservatore interessato può essere testimone dell'innovazione dei dettagli costruttivi, ma anche del morbido tocco dell'architettura di Neutelings Riedijk Architects, che delicatamente riesce a rendere ancora più aggraziati i lineamenti preesistenti**. Insolitamente, i progettisti si sono astenuti da molti interventi ornamentali, in quanto già presenti nell'edificio. L'inclusione sociale, la reversibilità dei materiali e l'estetica minimalista danno ragione all'idea che uno strategico silenzio sia per l'architettura moderna uno strumento essenziale per svolgere compiti complessi.

[Leggi l'articolo in inglese](#)

About Author



[Karel Deckers](#)

Karel Deckers (1975), architetto, vive e lavora a Bruxelles. È stato docente al Politecnico di Torino (2003) e dal 2005 insegna Architettura d'interni alla Katholieke Universiteit di Leuven. Nel 2015 ha ottenuto un dottorato di ricerca alla Chalmers University of Technology in Göteborg (Svezia) discutendo il concetto di "Unheimliche" ("Perturbante"). Collabora con Il Giornale dell'Architettura dal 2005.

[See author's posts](#)

[+ Condividi](#)