

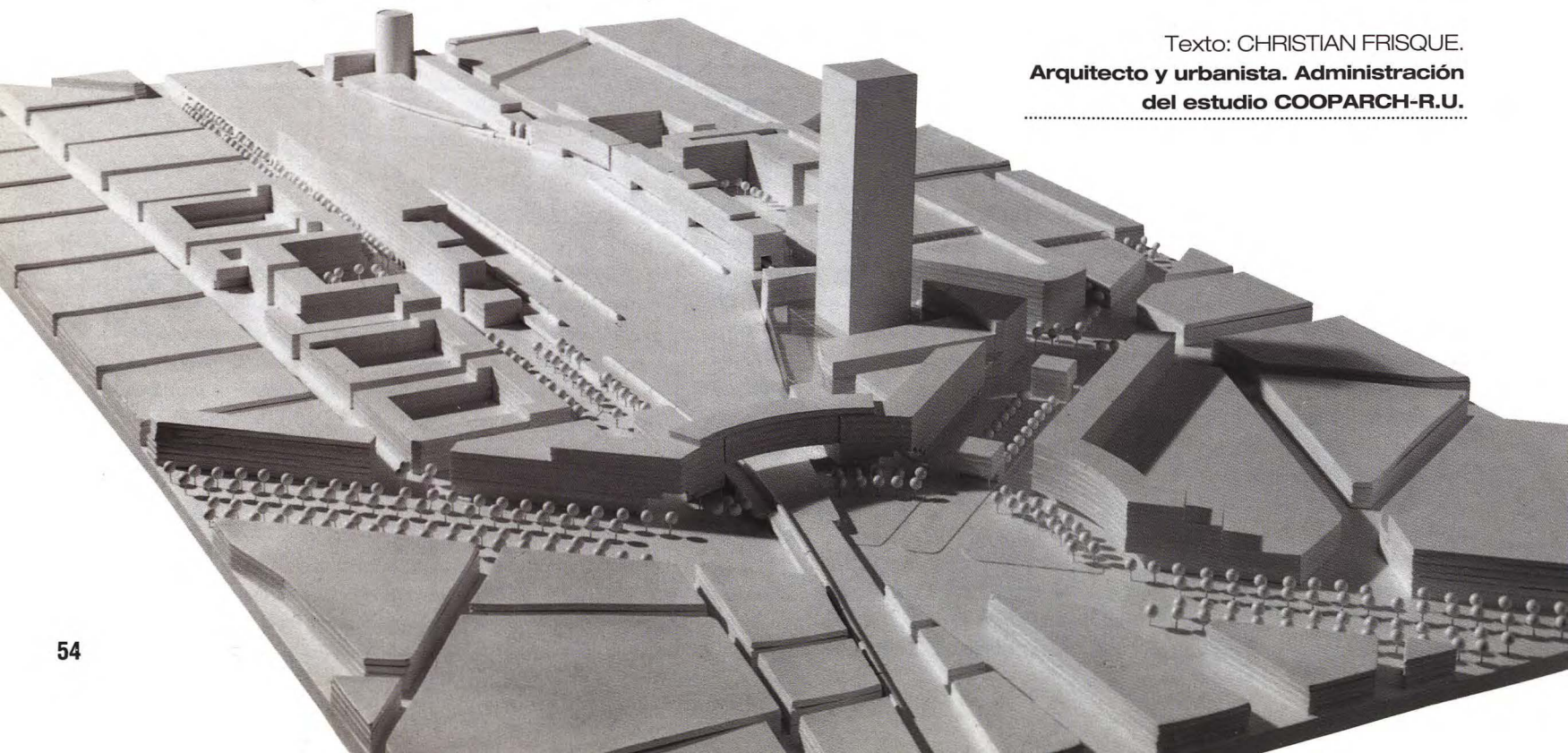
Sobre estas líneas,  
una fotografía aérea  
de la zona.  
Abajo, una maqueta  
de la estación y su  
entorno.

# LA ESTACION DEL TGV REMODELACION DE LOS ACCESOS A LA GARE DU MIDI

El Esquema de Ordenación de la gare du Midi, puesto en marcha por iniciativa del Ministro-Presidente de la Región Bruselas-Capital, Charles Picqué, es un documento de intenciones urbanísticas carente de valor reglamentario que recoge las propuestas de los poderes públicos para el entorno de la estación y pretende aunar

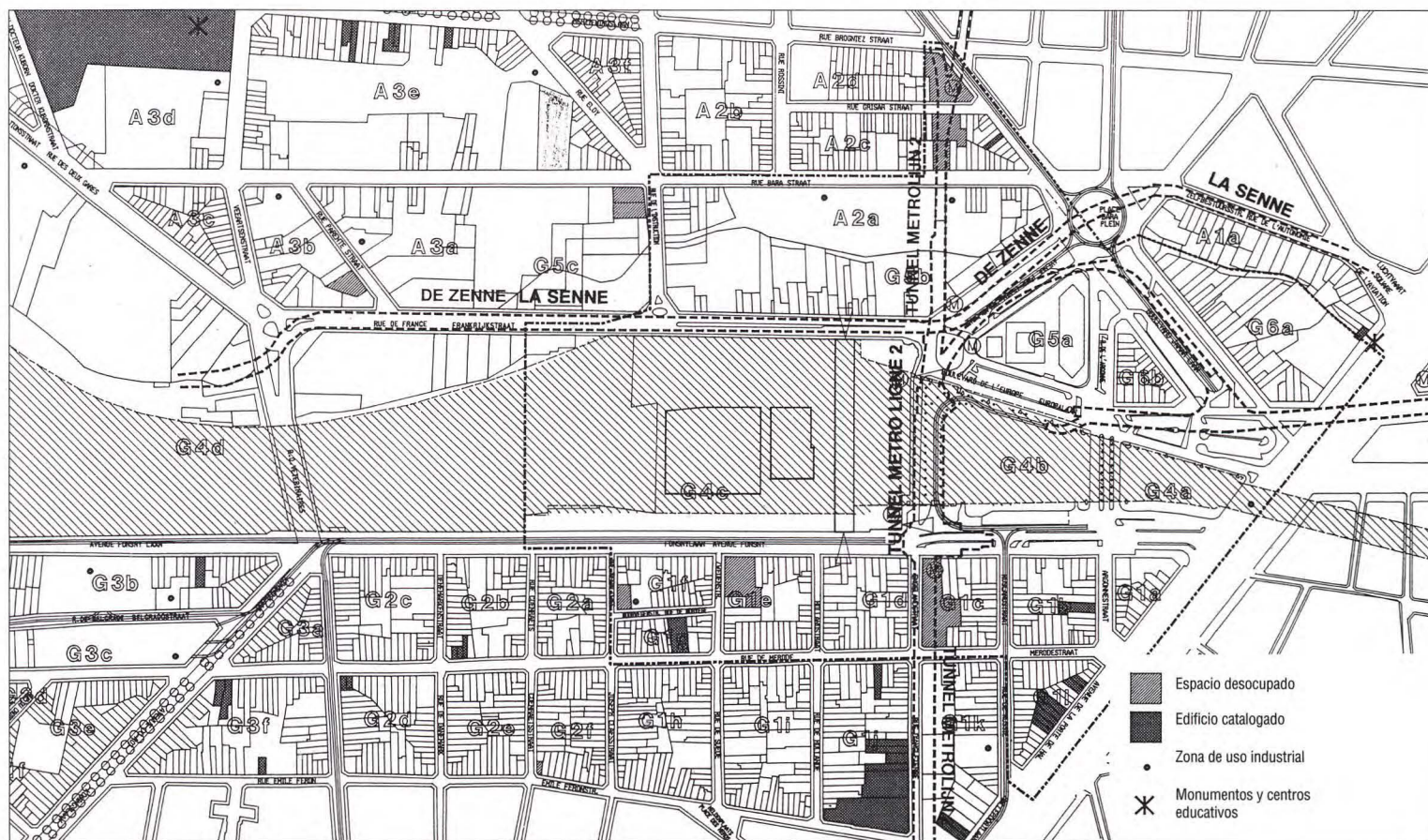
en un proyecto urbano la voluntad de habitantes, inversores, administraciones, organismos para-regionales y sociedades de transporte, entre ellas los Ferrocarriles Belgas (SNCB). Cuando se apruebe el plan rector, se traducirá en documentos de aplicación obligatoria que establecerán la calificación del suelo. La gare du Midi tiene una importancia singular ya que albergará el TGV (Tren de Alta Velocidad), motor de desarrollo y crecimiento económico.

Texto: CHRISTIAN FRISQUE.  
Arquitecto y urbanista. Administración  
del estudio COOPARCH-R.U.





## LOCALIZACION Y REPARTO DE LOS USOS



Desde su formación en 1989, la primera intención de la Región Bruselas-Capital fue definir su proyecto de ciudad, que se materializaría el 3 de marzo de 1995 en el Plan Regional de Desarrollo. Con anterioridad se redactaron una serie de estudios preliminares, sectoriales o geográficamente delimitados, entre los que figura el Plan de Ordenación de los Accesos a la Gare du Midi.

La puesta en práctica del proyecto TGV Norte, llamado también PBKA (por París-Brusel/Brussel-Köln-Amsterdam) y la conexión con Londres a través del túnel bajo el Canal de la Mancha, sitúa a la Región en el centro de una futura red ferroviaria noreuropea de gran velocidad. Por especificaciones técnicas y razones administrativas, políticas y de seguridad, la conexión a través del canal y la red PNBK no se fusionan por completo. Se impone la separación de las instalaciones de la estación, que toma la forma de una terminal para los trenes provenientes del otro lado del canal, aislada de los andenes destinados a los TGV del PBKA en tránsito.

Desde el momento en que la elección de la gare du Midi como estación del TGV adquirió cierta credibilidad, las manzanas que la rodean empezaron a ser objeto de movimientos de especulación inmobiliaria que hacen temer lo peor en cuanto a las perspectivas de

ordenación y a las posibilidades de rehabilitación del distrito. Además, para evitar que se repita la desdichada experiencia del distrito Norte y garantizar la inserción armoniosa de la dinámica del TGV en el entramado urbano bruselense, el Ejecutivo de la Región propuso la elaboración de un plan de desarrollo con miras a revitalizar los accesos de la estación, tanto por lo que respecta a actividades económicas como a la función de alojamientos y equipamientos complementarios.

El estudio de este plan empezó en enero de 1990. La Región, a cuyo cargo está la Dirección de las Obras, y los autores del Proyecto, Jean de Salle y Christian Frisque (COOPARCH-R.U. scrl), quieren dotar a la ciudad de medios para controlar y llevar a buen término la ejecución de los proyectos de ordenación. Este estudio, considerado como una reflexión básica, se ampliará mediante una sucesión de operaciones que requieren la programación de las ordenaciones y de las inversiones de acuerdo con su viabilidad real y su puesta en práctica.

### Perímetro de estudio

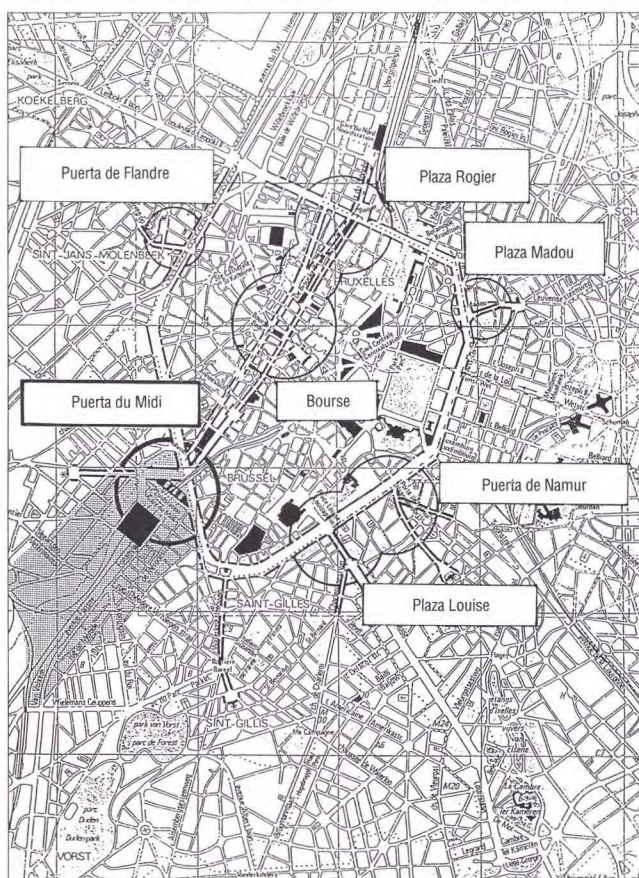
La zona que se tomó en cuenta a la hora de estudiar el establecimiento del Plan de Ordenación de los Accesos de la Gare du Midi se extiende por los municipios de Anderlecht, Forest y

Saint-Gilles. Fue definido a fin de englobar las dos primeras hileras de manzanas que se encuentran a ambos lados de la estación y que están afectadas por la influencia de la transformación de la misma en albergue del TGV. A este primer anillo se suman dos solares cuyo futuro parece vinculado al desarrollo del quartier du Midi, al menos por su situación a lo largo de dos de las vías principales de circulación automovilística que le dan acceso: se trata de las Antiguas Cervecerías Wielemans à Forest y la Escuela Veterinaria de Cureghem en Anderlecht. El problema de la reconversión de este último solar, junto a las manzanas de Anderlecht próximas a la estación, unido a la entrada en el denso entramado urbano de la circulación que viene de fuera de la ciudad, hace necesaria su integración en el perímetro del Plan de Ordenación. Al otro lado del ferrocarril, el distrito Saint-Antoine, a caballo entre Forest y Saint-Gilles, presenta numerosos problemas, que no se pueden resolver de forma aislada, lo que justifica la inclusión de sus manzanas más expuestas en el Plan.

Más tarde se propuso un segundo perímetro dentro de la primera zona de estudio, que comprende las manzanas cercanas a la estación y abarca la superficie limitada sobre la que se prevé que se haga sentir el mayor impacto del TGV.



## SUDOESTE DE LA REGION BRUSELAS-CAPITAL



Gracias a este Plan, el sudoeste de la ciudad, que se encontraba en cierto modo abandonado, puede superar muchos de los problemas que acusaba.

### Situación actual

El ferrocarril separa dos distritos de muy diferente urbanización. Côte Saint-Gilles, una zona de pequeñas manzanas regulares concebida como una mezcla de viviendas y pequeñas empresas, mantiene la tradición del urbanismo gótico. Por el contrario, Côte Anderlecht se estructura en grandes manzanas de vastas parcelas, destinadas a empresas de carácter industrial.

En la actualidad el Sena se canaliza por debajo de la rue de France. Al tener que relanzar la estación para responder a las necesidades de la terminal TGV-Transmanche, se obliga a construir sobre casi toda la calle, ya que habrá que cimentar a una y otra parte del canal. Cuando se construyó el metro hubo que demoler a lo largo de toda su extensión, excepto sobre la Côte d'Or. Si bien la rue d'Angleterre está casi totalmente reconstruida, todavía tiene que cicatrizar el lado de Anderlecht.

En los alrededores de la gare du Midi hay varios solares y edificios notables. La Escuela Veterinaria de Cureghem y la esclusa del Sena están catalogadas;

el viaducto metálico, que da acceso a los bulevares de la Pequeña Circunvalación, merece estarlo. Además, numerosas construcciones, al margen de las mencionadas, se deben revalorizar.

El retranqueo de la estación que se produjo como consecuencia de la conexión Nord-Midi dejó entre las nuevas instalaciones y el Pentágono una vasta tierra de nadie, monopolizada por aparcamientos y tráfico rodado. La reestructuración de este espacio constituye la prioridad absoluta desde el punto de vista urbanístico. Se trata de un lugar privilegiado de conexión entre la ciudad y su estación que merece un trato especial: no debe limitarse a albergar las infraestructuras anexas a ésta (accesos de automóviles y taxis, aparcamientos...).

### Metas del programa

Al plantearse la remodelación de los accesos a la gare du Midi se barajaron dos opciones opuestas. En primer lugar, un proyecto de estación cerrada que concentra en su seno todos los servicios y equipamientos que trae consigo el TGV. Está concebida según el modelo que se sigue en los aeropuertos: independencia respecto al entorno. Para alguno es el escenario de la eficacia moderna –la estación del año 2000–. Para otros, el de la pesadilla modernista, la superestación que niega la ciudad existente y las aspiraciones de las categorías sociales marginadas de esta concepción.

La otra opción es la de la estación abierta, que se asoma a los distritos que la rodean y por los que se reparten sus servicios y equipamientos. Este es el escenario que mejor responde al objetivo de buena ordenación de la Región.

La transformación de los distritos de la gare du Midi pondrá en marcha una nueva alianza entre la ciudad y el ferrocarril. Las necesidades de reequipamiento de la estación deben tomarse en cuenta para que el TGV desempeñe su papel movilizador en la revalorización del tren como medio de desplazamiento y como vector imprescindible de desarrollo urbano. Esta nueva aportación deberá inscribirse en un proyecto de estación del

cual no se excluirá ninguna de las categorías sociales y en la que resultará grato tanto vivir como trabajar.

Con esta planificación se persiguen tres objetivos fundamentales:

### Proponer un polo urbano

Un distrito multifuncional que imprima una identidad positiva al sudoeste bruselese y se sume a los polos repartidos a lo largo de la Pequeña Circunvalación: Rogier, Madou (Puerta de Lovaina), Puerta de Namur-Place Louise. Por inercia, este polo participará en la revitalización del eje norte-sur (Roger-Quartier Nord, de Brockère, Bourse, Midi). Y deberá ser un "trozo de la ciudad" y no un lugar de actividades para uso exclusivo de los usuarios de las lanzaderas. Será ante todo un espacio para habitar y para albergar otras funciones, repartidas en tres niveles de interés: local, regional y vinculada al ferrocarril. Integrará equipamientos de ocio y de reunión, comercios de diversa importancia, áreas de trabajo del sector terciario y del secundario. Se confirmará la renovación de la zona baja de Saint-Gilles, así como el mantenimiento y la creación de alojamientos destinados a todas las categorías sociales.

### Prioridad de los transportes públicos. Moderación de la circulación

La revitalización de la actividad de una parte de la ciudad genera inevitablemente un crecimiento del tráfico. El aumento del volumen global de los desplazamientos desde y hacia la gare du Midi deberá ser absorbido por una mayor oferta de los transportes públicos, junto con medidas que limiten el tráfico de tránsito y de penetración. De esta manera, el tráfico intrabruselense funcionará en condiciones que permitan a la vez un buen acceso a la estación y una ordenación del espacio público que respete la totalidad de los usos.

### Controlar la evolución urbanística

A la vista de los intereses vinculados a los bienes raíces de los diversos proyectos inmobiliarios y de las necesidades de reestructuración y de renovación del distrito de Midi, es necesaria una estructura operativa que vincule a los poderes públicos y a los inversores privados, que organice y gestione la realización del programa de transformación de la gare du Midi

### DEVELOPMENT OF THE GARE DU MIDI AREA

The plan for development of the Gare du Midi, implemented by an initiative taken by the

Minister/President of the Brussels-Capital Region, Mr. Charles Picqué, is a mere statement of government's intentions for the future with no legislative value. It deals with

the portion of Brussels that will undergo great change now that Brussels has been officially selected as the Northern European hub for the future high speed railway network. The

area taken into account for planning spans over three separate towns: Anderlecht, Forest and Saint-Gilles. The study, which began in 1990 under the

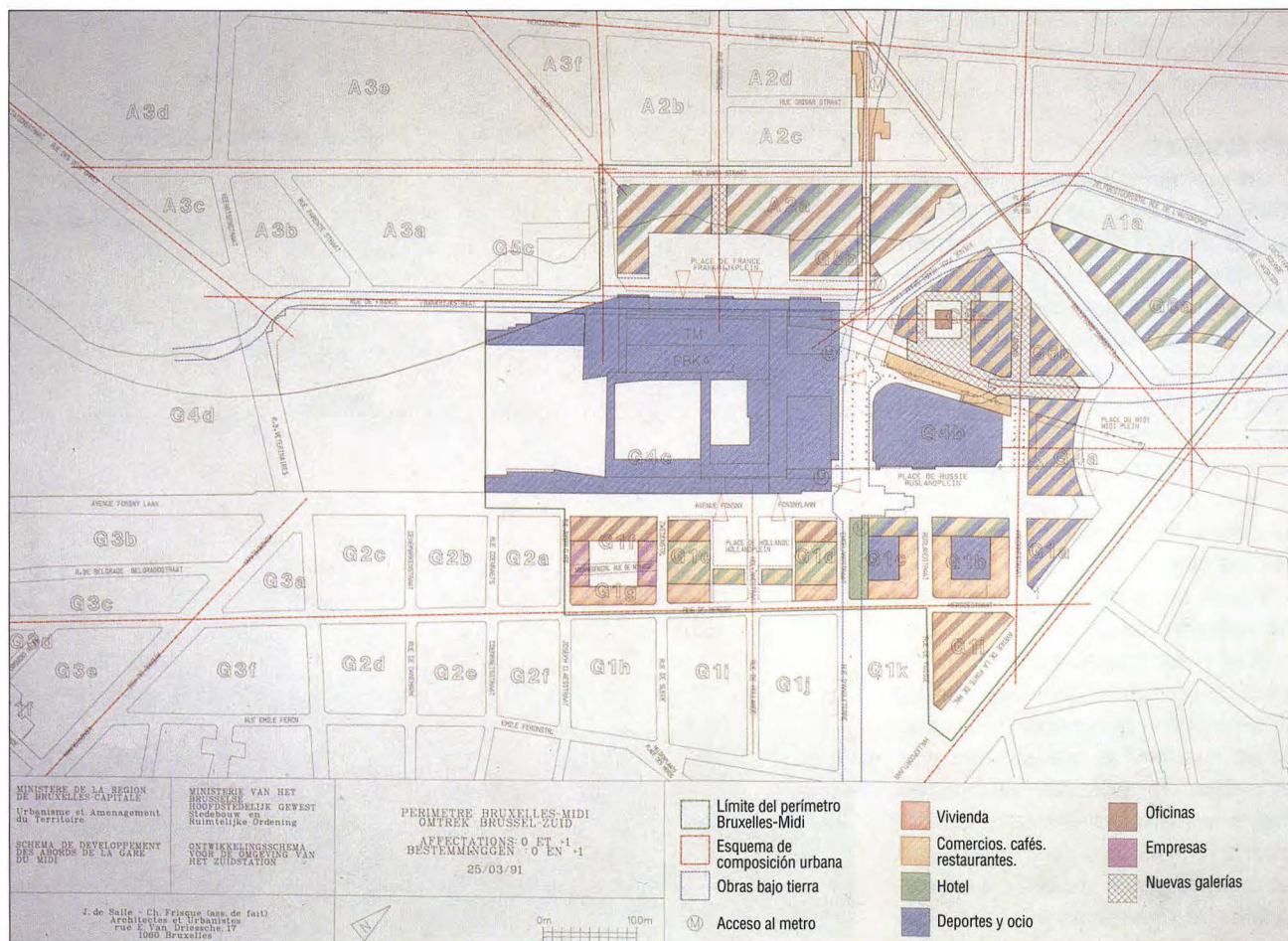


57



## REMODELACION DE LOS ACCESOS A LA GARE DU MIDI

### LOCALIZACION DE ACTIVIDADES EN EL PRIMER PERIMETRO BRUXELLES-MIDI



das características de la estación: tráfico internacional al oeste y nacional al este. Acogen a los viajeros que llegan en taxi, tranvía, autobús o en coche. Rodeadas de hoteles, comercios y restaurantes, cuentan con dos aparcamientos en el subsuelo.

Otra de las acciones a emprender es la revalorización de los grandes ejes de composición. Se cruzan en el centro de una explanada semicircular delimitada por un conjunto arquitectónico que constituye una parada bien visible entre el centro y los distritos limítrofes. En su concepción afirma una unidad visual: la Porte y la Esplanade du Midi. Este conjunto, por sus dimensiones, debe restituir la percepción de la articulación del boulevard Jamar y la Petit Ceinture, a pesar de la barrera visual del viaducto de la Jonction que atraviesa el semicírculo.

Al mismo tiempo, la Esplanade se convierte en la fachada que da la bienvenida a la gare du Midi desde el Pentágono y los bulevares del centro.

Allí se abre una gran galería que sigue el trazado del actual boulevard de l'Europe y lleva a la estación.

Se han creado tres conexiones este-oeste: la rue de l'Argonne, principalmente peatonal; la rue d'Angleterre, prolongada hacia la rue de Flennes; la rue Rossini, que se extiende hacia la plaza de France y la fachada del TGV.

Al este del empalme, la plaza de Russie es la encargada de recibir a los usuarios de los autobuses y de los autocares de turismo. Está previsto construir una terminal de autobús bajo las vías del empalme.

#### Operatividad

El Gobierno Regional estudió este Plan de Ordenación en 1991. Desde entonces se ha seguido una doble trayectoria: por un lado, la creación de una estructura operativa que pusiera en marcha el proyecto; por otro, la traducción de las intenciones de cada uno de los implicados en el proceso a términos planológicos reglamentarios.

Si se deja que las leyes del mercado sigan su propia iniciativa, como suele ser costumbre en Bélgica, aparecerán un promotor y un inversor privados que realizarán las funciones más rentables (oficinas, comercios), quedando para los poderes públicos las no rentables o las que lo son menos: los alojamientos, los equipamientos y los espacios públicos. Así pues, era imprescindible constituir una estructura operativa para permitir un desarrollo equilibrado desde el punto de vista financiero.

Se creó la sociedad "Bruxelles-Midi" tomando como ejemplo las sociedades de economía mixta francesas, y la Región se reservó una participación mayoritaria. Su constitución se vio facilitada por la asistencia de PROJENOR, empresa de derecho privado pero iniciada por la Saisse des Dépôts et Consignations (PROJENOR también es una de las bases de la constitución de EURLILLE, sociedad de economía mixta encargada de la ordenación del

same services and facilities distributed amongst the neighboring districts. The blocks closest to the new station and the de-structured areas between the station and

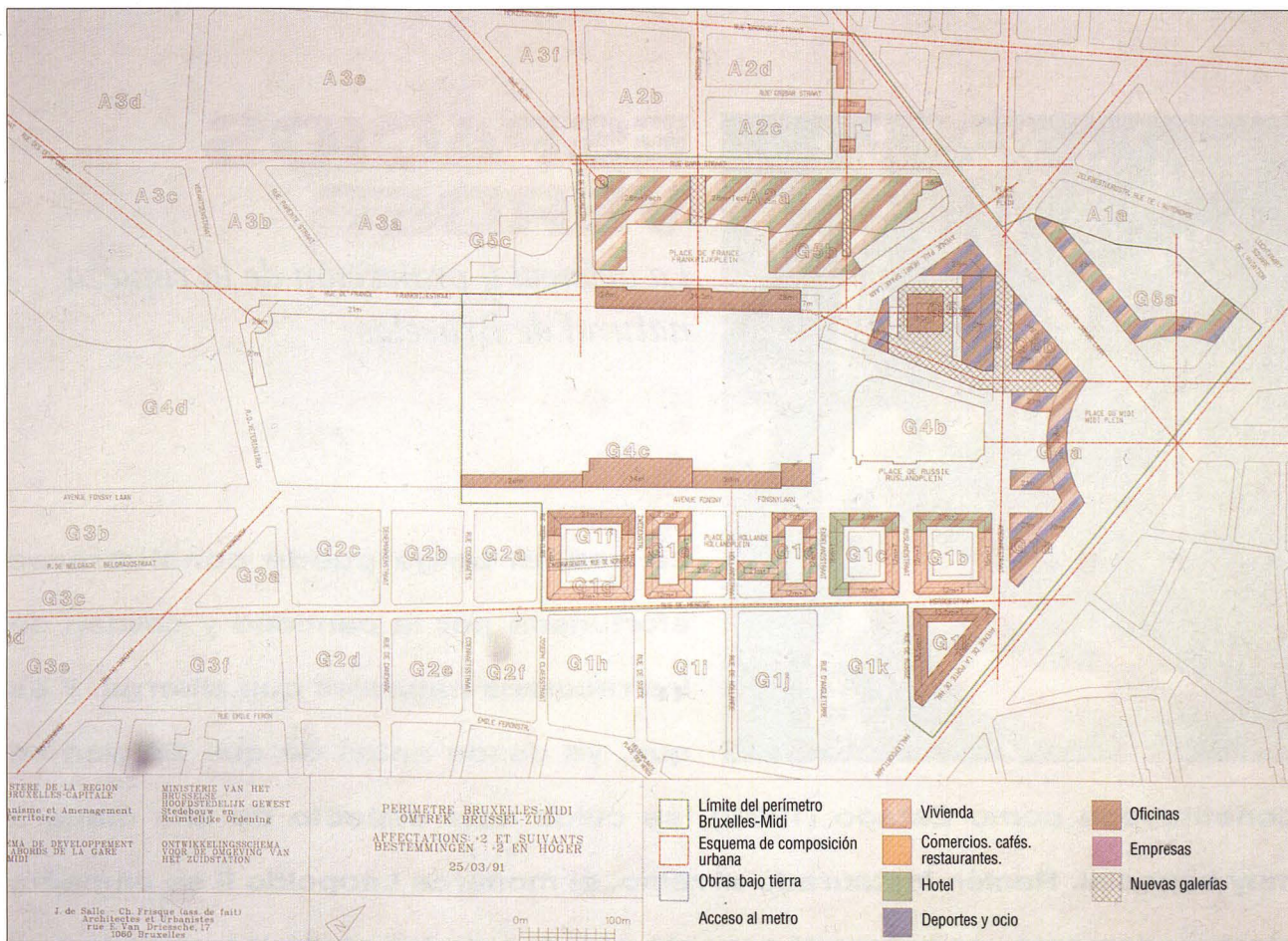
the Pentagon are to be rebuilt based on a real estate program in which large metropolitan area features prevail, having thereby been rejected the idea of using this area primarily

for infrastructure annexed to the station. The main aim for the rest of the blocks is to safeguard both the residential and business districts. The 19th century urban plan will be

left intact, with additions or modifications to be added to the original composition. Three basic objectives are being pursued with this plan. First is the creation of an urban



## LOCALIZACION DE ACTIVIDADES EN EL SEGUNDO PERIMETRO BRUXELLES-MIDI



distrito de las estaciones, en Lille, actualmente en vías de terminación).

Pero el funcionamiento de "Bruxelles-Midi" se vio dificultado porque el perímetro que se le adjudicó era demasiado pequeño en relación con la amplitud del proyecto a realizar; además, la SNCB, por medio de una estructura operacional propia -Eurostation-, conserva la dirección del desarrollo de la parte en la que está directamente implicada; aparte, algunas manzanas estratégicamente ubicadas siguen en manos privadas; su creación contó con una intervención tardía con respecto a los movimientos especulativos que se desataron en los accesos a la estación; y, por último, el sector político de Bélgica no está familiarizado con el funcionamiento de un instrumento como éste.

El Plan Regional de Desarrollo consagra como Perímetro de Interés Regional el lugar sobre el cual debe realizarse un proyecto mixto que permita un crecimiento de la superficie

**El Plan ha  
conseguido  
cambiar la imagen  
desestructurada y  
desolada que se  
encontraba el  
viajero justo al  
llegar a Bruselas.  
Ahora la zona  
ha ganado vida y  
dinamismo.**

dedicada a oficinas en 300.000 m<sup>2</sup> con respecto a la situación existente.

En el ámbito de los municipios de Saint-Gilles y de Anderlecht, se elaboraron Planos Particulares de Utilización del Suelo (PPAS), que establecen los usos y patrones por manzana. "Bruxelles-Midi" verifica la viabilidad financiera de los programas anunciados para las zonas que tiene a su cargo. Desgraciadamente, hay que reconocer que el entorpecimiento del programa se hace a expensas de la calidad de los espacios públicos por crear.

La SNCB ha finalizado parte de la ampliación de la estación, permitiendo la llegada del Transmanche. Desgraciadamente, los acondicionamientos realizados bajo las vías no permiten un acceso directo a la futura plaza de Hollande. Los caminos que unen la gare du Midi con el Ring serán reacondicionados con ayuda de los presupuestos federales. En la reconstrucción de los distritos, hay que esperar por desfavorable coyuntura económica.

pole affording the southeast of Brussels its own identity as well as various activities and functions. Secondly, the plan aims to enhance the use of public transportation and

moderate the flow of traffic. Lastly, the desire is to curb urban development so that action plans around the Gare du Midi can respond to the operative structures designed by both

public and private institutions. The SNCB has currently completed a portion of the station's extension in order to accommodate the Transmanche.

As far as the rebuilding of the surrounding districts is concerned, we will have to wait for change and improvement in the current economic situation.