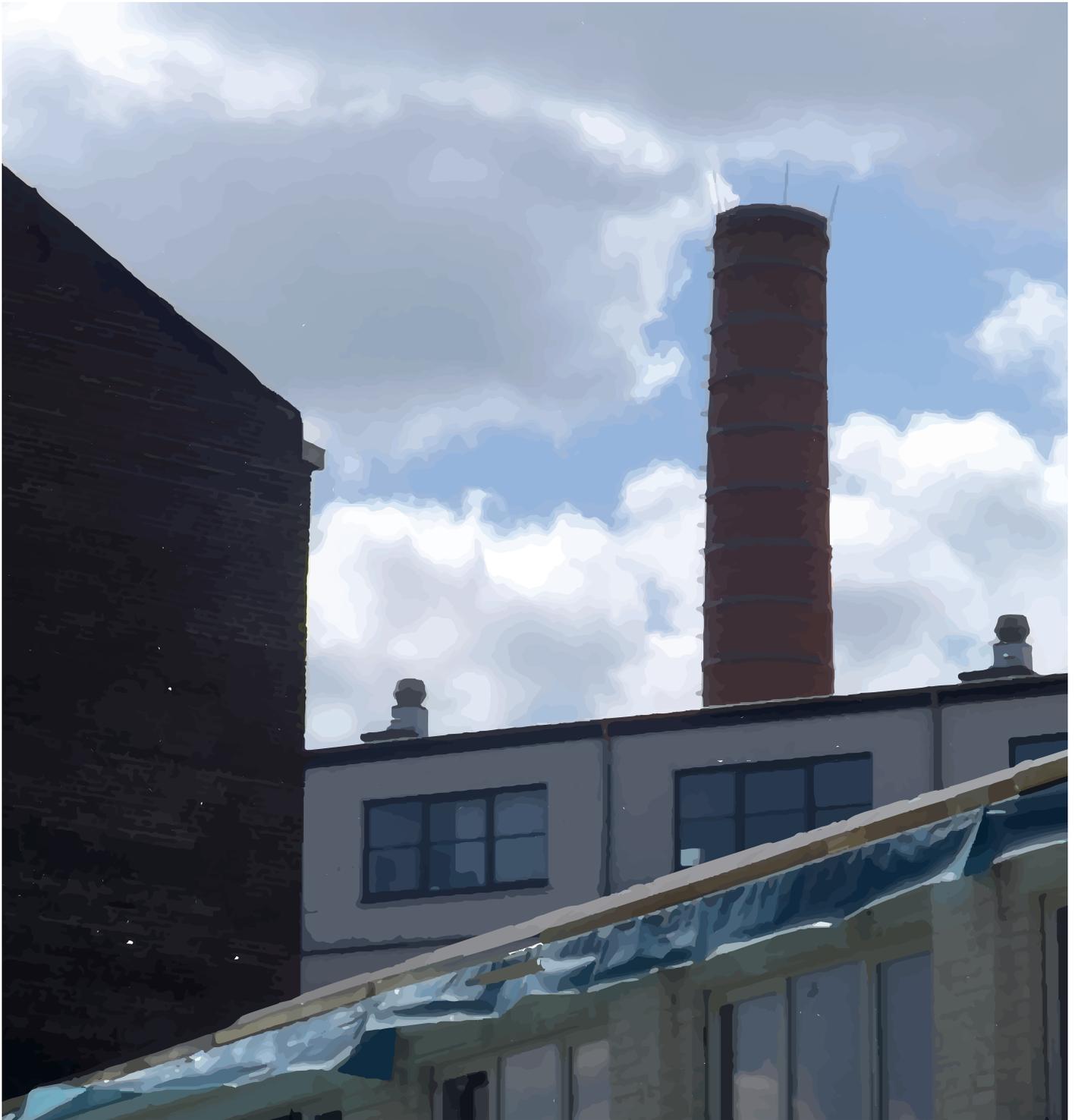


MIXITÉ PRODUTTIVA

nuove forme per la manifattura urbana a



b r u x e l l e s

MIXITÉ PRODUTTIVA

nuove forme per la manifattura urbana a Bruxelles

INTRODUZIONE

1. contesto di ricerca

- definizione di Urban Production
- i trend, le forme della manifattura urbana
- casi studio e best practice

2. oggetto della ricerca

- Bruxelles e il comune di Molenbeek-Saint Jean

INDAGINE

3. storia

- 800 e 900: Molenbeek, la piccola Manchester belga
- Dopoguerra: deindustrializzazione ed eredità
- Oggi: rifunzionalizzazione di edifici industriali

4. società

- Cartografia tematica
- Focus su Molenbeek-Saint Jean

5. economia

- Industria oggi
- Cluster produttivi e settori industriali
- Il tessuto produttivo a Molenbeek, settori rilevanti ed esempi

6. paesaggio

- Report fotografico

7. analisi urbana

- Morfologia del costruito
- Analisi compositiva degli isolati
- Analisi compositiva dell'edificato
- Conclusioni

PROGETTO

8. programma

- Quadro legislativo
- Definizione degli obiettivi
- Definizione area e siti di intervento

9. elaborati progettuali

10. conclusioni

abstract

Quando si pensa alla città consolidata l'immagine che si compone nella mente è fatta di case, uffici, parchi, monumenti, bar, musei, negozi... tutto fuorché le fabbriche. Esse sono relegate in periferia o nell'immaginario collettivo, sullo sfondo di qualche vista urbana a emettere fumi neri da alte ciminiere.

Allo stesso modo, quando si tratta di intervenire su questa città consolidata, il materiale messo in gioco per ricucire e riattivare delle sue porzioni appartiene alle stesse categorie.

In realtà le nostre città vivono dei luoghi della produzione allo stesso modo di cui vivono delle piazze pubbliche e dei luoghi della cultura.

Qual'è il posto per la produzione, per l'industria e le attività economiche nelle nostre città contemporanee? Al netto delle realtà che non l'hanno mai abbandonato, i trend indicano che la manifattura sta riassumendo forme compatibili con il contesto urbano, ricavandosi spazi e riadattando strutture in disuso.

Quelle che vi si insediano sono attività dal basso impatto ambientale, basate su processi ad alta specializzazione e impiego di manodopera, orientate a un'economia di servizi e focalizzata sul cliente finale; ovvero urban manufacturing.

I centri catalizzatori di questa reurbanizzazione sono le metropoli, le grandi città.

Per queste realtà la sfida è quella di guidare il processo di reurbanizzazione, un processo che spesso significa mescolamento, convivenza con altre funzioni ed attività. Nell'occupare uno stabilimento dismesso o nel gestire le destinazioni d'uso e il consumo di suolo, spesso, il concetto di mixité, gioca un ruolo importante.

Di tutte le metropoli americane ed europee che lavorano su questo tema, un caso particolare è sicuramente quello di Bruxelles.

La "ville tâche", isola amministrativa bilingue circondata dalla regione fiamminga, quasi una città-stato dalla complessa architettura

istituzionale, completamente urbanizzata e impossibilitata ad espandersi.

Questa sua insularità, unita ad una crescente pressione demografica, pone il problema dello sfruttamento del suolo e della sopravvivenza degli spazi destinati alle attività economiche e produttive, contro la crescente richiesta di abitazioni.

La direzione indicata dall'amministrazione e dagli studi urbani è proprio quella di una maggiore mescolanza tra funzioni.

Lungo l'asse industriale del canale di Charleroi si concentrano le principali attività industriali dell'agglomerazione, che malgrado il suo ruolo di capitale terziaria conserva ancora oggi tessuto produttivo di una certa importanza.

Ma è soprattutto il comune di Molenbeek-Saint Jean che si presenta come caso studio ideale di questa ricerca, per via delle condizioni particolari proprio di commistione fra spazi industriali e residenza, che stanno alla base della sua stessa formazione.

La presenza di un vasto patrimonio di archeologia industriale ed edilizio in attesa di valorizzazione è arricchita dalla continuità d'uso di buona parte di esso, e quindi dalla caratterizzazione di questo settore di città, ancora attualmente, come quartiere produttivo.

L'indagine attorno al caso studio si articola su cinque livelli di analisi.

Il primo, la storia: ponendo come punto di partenza l'avvento della Prima Rivoluzione Industriale in Belgio e la trasformazione di Molenbeek da villaggio periurbano nella "Piccola Manchester Belga" e seguendone le trasformazioni urbanistiche attraverso l'epoca d'oro dell'industria, il dopoguerra e la deindustrializzazione, fino al riuso dei giorni nostri.

Il secondo, la società: ovvero una lettura del panorama sociale attuale, che metta in

relazione il comune con il resto della città e ne presenti le caratteristiche e le correlazioni con la dimensione spaziale.

Il terzo, l'economia. Quella che è l'economia produttiva brussellese oggi, quali sono i cluster e i settori che giocano un ruolo rilevante nel contesto di Molenbeek e quali sono i luoghi della produzione al giorno d'oggi.

Il quarto livello di analisi, tramite un reportage fotografico, guarda al paesaggio industriale, e all'immaginario urbano che presenta.

Infine, l'analisi del tessuto urbano, scandita su tre livelli, a scala di quartiere, di isolato e di edifici. Con questo passaggio l'indagine vuole ricercare le forme e le logiche con cui gli spazi produttivi, residenziali e commerciali, sono andati a costituire questa parte di città e cercare di ricavarne una lettura utile alla fase progettuale.

In quest'ultima, considerata un'area di progetto, si andranno ad individuare delle occasioni dove immaginare strategie spaziali di intervento, volte ad operare un processo di rigenerazione urbana in cui reintrodurre o rafforzare la vocazione produttiva, tramite lo strumento della mixité.

Sviluppando, in questo modo, una casistica di applicazioni, diverse per dimensioni, mix di funzioni, strategie, che provi a immaginare, per questa parte di città, uno sviluppo futuro in cui i luoghi della produzione ne siano ancora parte integrante.

Lo studio di modelli e tipologie applicate in passato ad edifici industriali è utile per comprenderne meccanismi, organizzazione e funzionamento che possono essere, laddove non riapplicati interamente o parzialmente, per lo meno reinterpretati o rielaborati per essere adattati a seconda del nuovo contesto e fungere da base operativa per la progettazione. In questo campo ci vengono in aiuto gli studi portati avanti dalla ricercatrice del MIT Nina Rappaport e raccolti nel libro del 2015 *"The Vertical Urban Factory"* sulla fabbrica come parte integrante dell'organismo urbano, con particolare enfasi sull'organizzazione verticale della produzione industriale.

Dall'altro lato è importante conoscere le nuove forme con le quali la manifattura urbana si è organizzata in tempi recenti, per estrarne i modelli spaziali, ma anche economici ed organizzativi e le modalità con le quali i diversi quadri legislativi vi si sono confrontati.

Essendo un fenomeno tutt'ora in divenire, è difficile averne una comprensione chiara ed oggettiva, tuttavia esso esiste da un arco di tempo sufficiente a fornire un certo numero di esempi che possono essere studiati ed analizzati.

INDAGINE

storia

società

economia

paesaggio

analisi urbana

storia

MOLENBEEK

LA PICCOLA MANCHESTER BELGA

Per Bruxelles il sobborgo di Molenbeek-Saint Jean è, fin dalla sua nascita nell'alto medioevo, un luogo di produzione a servizio della città. Produzione agricola in primo luogo, sulla quale la città fortificata pone il proprio controllo già a partire dal 1286 estendendo la cinta daziaria al di fuori delle mura, per inglobare porzioni di territorio necessarie al sostentamento dei suoi abitanti. L'estensione della "franchise" dei vescovi brussellesi, allora autorità cittadina, pone di fatto il villaggio, che ufficialmente resta entità indipendente, sotto il controllo economico e fiscale della città. Le ragioni dell'insediamento di un nucleo abitato esterno alle mura in questa posizione si devono essenzialmente a due fattori: la presenza del tracciato della strada verso Gand, principale asse di comunicazione della regione e l'esistenza di alcuni ruscel-

li adatti all'alimentazione di mulini, dai quali deriva il nome della località che letteralmente significa "ruscello del mulino" (molen: mulino, beek: ruscello).

Fino all'arrivo della rivoluzione industriale i tratti caratteristici del territorio di Molenbeek sono proprio quelli di un paesaggio rurale, intensivamente coltivato e ricco di zone umide che verranno progressivamente sottratte al loro stato naturale per coltivarne il suolo e supportare la produzione agricola a servizio della città. Questo progressivo allargarsi delle zone coltivabili, basato su piccole unità agricole dette courtils unito alla conformazione di "villaggio-strada" (cioè sviluppato in lunghezza lungo la strada per Gand) sono alla base di una frammentazione fondiaria che continuerà ad influenzare a lungo lo sviluppo del nucleo abitato. ^[1]



1692, "Vue de la ville de Bruxelles du chateau de Koekelberg", Theodore Van Heil

Musées royaux des Beaux-Arts de Belgique

[1] Paulo Charruadas "Molenbeek avant la révolution industrielle: un espace périurbain sous contrôle bruxellois", in "Molenbeek une commune bruxelloise", Le Cahiers de la Fonderie, 2015

La storia e lo sviluppo stesso di Molenbeek sono strettamente legate alla sua trasformazione da villaggio rurale extramurale a sobborgo industriale. La crescita urbana ed economica, nel corso del 19° secolo portò il comune a sud-ovest di Bruxelles ad avere una concentrazione tale di attività industriali da essere definita "la piccola Manchester Belga"; un nome che rievoca il mito della Manchester capitale del tessile e cuore pulsante della prima rivoluzione industriale.

Momento chiave della storia di Molenbeek e della rivoluzione industriale belga è senz'altro l'indipendenza dal Regno delle Province Unite olandesi e la realizzazione di una serie di opere infrastrutturali ad essa collegate, prima fra tutte l'apertura del Canale di Charleroi, via d'acqua navigabile alle grandi chiatte alternativa al corso del fiume Senne.

Fin da prima dell'indipendenza e dell'abbattimento della cinta muraria trecentesca, già sotto il regime francese, Bruxelles e i suoi dintorni si profilano come principale distretto industriale dei dipartimenti belgi. In particolare la Valle della Senna, all'interno della seconda cinta muraria, grazie alla presenza del corso d'acqua dal quale arrivano i rifornimenti di carbone, rappresenta l'agglomerato principale della regione brussellese. In questo periodo, la stabilità politica permette un discreto sviluppo economico e i limiti di quest'area industriale iniziano a spingersi al di là del perimetro delle mura. I comuni che beneficiano di questa espansione, sono proprio quelli adiacenti al corso del fiume: Anderlecht e Molenbeek a sud-ovest, Laeken e Schaerbeek a nord.

A Molenbeek l'industrializzazione e il relativo sviluppo urbano inizia ad impiantarsi sovrapponendosi alla rete delle strade rurali preesistenti nel villaggio, soprattutto in prossimità delle porte di accesso al capoluogo.

Nel 1829, un anno prima dei moti che porteranno alla dichiarazione d'indipendenza delle province belghe, si contano circa una cinquantina di attività. L'industria a Molenbeek è parecchio diversificata^[2], le attività sono piuttosto orientate alla soddisfazione di bisogni diretti della popolazione e fabbricazione di beni di prima necessità; sono presenti una fabbrica di colla, una saponeria, un'amideria, tre birrifici, quattro fabbriche di pelli, due fabbriche di ceramiche e carrozzieri. Alcune piccole realtà testimoniano la presenza di una prima forma di industria metallurgica.

Come si diceva in precedenza, l'indipendenza del 1830 e l'elezione di Bruxelles a capitale del neonato Regno del Belgio forniscono allo sviluppo della regione una grande spinta.

L'economia della città si avvantaggia dallo stabilirsi di nuovi poteri e funzioni legate al ruolo di capitale; non solo centro di potere, ma anche centro geografico e principale città per popolazione dello Stato costituendo, Bruxelles sarà investita di ingenti sforzi economici e infrastrutturali per farne un moderno centro amministrativo. Agli effetti dell'indipendenza si aggiungono, due anni più tardi nel 1832, quelli dell'apertura del canale per Charleroi, iniziato nel 1927 sotto il regime Olandese. Progettato per collegare i quartieri portuali di Bruxelles al bacino carbonifero della Sambre e rendere più facili e rapidi gli approvvigionamenti di carbone richiesti dal crescente sviluppo economico, il canale avrà un grande impatto sulla crescita dell' neonato stato belga.

Per i comuni di Anderlecht e Molenbeek lo scavo del canale significa una prima risistemazione del sistema fluviale e delle sue rive, le banchine diventano una vera e propria spina dorsale dell'espansione urbana, attraendo lo sviluppo industriale e consolidando una volta per tutte la loro vocazione produttiva.

[2] La storia dello sviluppo industriale di Molenbeek è descritta nell'articolo "Molenbeek, une commune industrielle", (C. Dupont) contenuto nella pubblicazione "Molenbeek, une commune bruxelloise", numero speciale edito nel 2005 della serie Le Cahiers de La Fonderie, collana a carattere economico e storiografico a cura del Musée De La Fonderie di Bruxelles, che raccoglie articoli, saggi e testimonianze su svariati aspetti della Bruxelles del diciannovesimo e ventesimo secolo.

Provenendo da sud-ovest il canale si affianca al corso della Senna fino a lambire l'antico perimetro delle mura, separando su una sponda la Bruxelles propriamente detta e sull'altra Molenbeek. Appena superato il centro città, il nuovo canale viene collegato al preesistente Canale di Wilebroek, la cui sagoma viene ampliata per permettere a chiatte dal maggior tonnello la navigazione ininterrotta dal sud fino al porto di Anversa.

La conseguenza di questo collegamento e della captazione delle acque della Senna da parte della nuova via d'acqua è la parziale chiusura e la caduta in disuso delle banchine storiche di Bruxelles, collocate nel "Quartier des Quais/Kaaienwijk". Non solo il nome della zona ("quartiere delle banchine") ma anche i toponimi sopravvissuti raccontano di una zona organizzata per la ricezione delle merci per

via fluviale: Quai aux Briques, Quai aux Bois de Construction, Quai à la Houille, Quai à la Chaux, Quai aux la Pierres de Taille, Quai au Foin, Quai du Commerce...

Nonostante la decadenza dell'antico Quartier des Quais, per la città nel suo complesso si tratta di un periodo di un vero e proprio boom economico e demografico senza precedenti che ne fa il primo polo del Paese per numero di addetti al settore industriale.^[3] L'apertura del canale permette l'arrivo di massicce quantità di carbone, favorendo la meccanizzazione delle attività tradizionali e lo sviluppo dell'industria metallurgica, fino ad allora poco rappresentata a Bruxelles, aiutato dalla presenza di una nascente e florida classe borghese e amministrativa, dall'ampia disponibilità di manodopera a basso costo e dal trovarsi al centro di efficienti reti di trasporto.

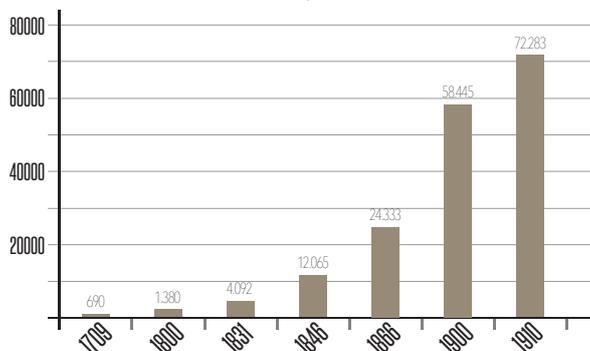


1880 c.ca. Vista del Canale di Charleroi verso Anderlecht, Quai Demets, all'altezza del futuro sito degli Abattoirs.

Archivio online Cartes Postales Belgius

[3] J. Puissant, Y. Van Praag, L. Nakhlé: "Le Canal au Coeur des transformations urbaines", in "Canal? Vous-avez dit canal? État des lieux illustré du territoire du canal en Bruxelles, Agence du Développement du Territoire, 2015

Il censimento industriale del 1846 rende una prima idea della situazione dell'industria a Bruxelles e Molenbeek ^[4], comune scelto dalle autorità per testare le domande del censimento. Sebbene a Bruxelles (il cui territorio, oggi come allora, è molto più esteso di quello del sobborgo) il numero complessivo di imprese sia superiore, a Molenbeek si registra una forte crescita di nuove attività dedicate alla trasformazione del metallo, alla lavorazione meccanizzata del legno o all'assemblaggio di macchine che mostrano la comparsa delle prime forme di industria pesante, che andrà a localizzarsi, per motivi prettamente logistici e di disponibilità di terreni, nei lotti lungo il canale. In particolare la fabbricazione di motori a vapore conosce uno sviluppo significativo, giocando un ruolo importante nell'urbanizzazione dell'area, per la dimensione degli stabilimenti e il numero di operai, pur declinando velocemente con gli inizi del '900 a causa dell'obsolescenza della propulsione a vapore nei confronti di quella a scoppio o ad alimentazione elettrica. Di molte di queste fabbriche, collocatesi nel quartiere Ransfort, non resta ad oggi traccia, a seguito delle trasformazioni urbane che l'area ha subito. Altre, come "La Compagnie des Bronzes" opereranno per un secolo, fino alla loro dismissione e riconversione (in questo caso, le officine diventeranno il Museo de La Fonderie. Sono però, malgrado tutto, le piccole e medie attività a proliferare e prosperare, incidendo sulla forma e la composizione del tessuto urbano, oltre che su quello sociale.



Evoluzione della popolazione durante lo sviluppo industriale nel comune di Molenbeek.



1890 c.ca. Vista di una derivazione della Senna e di stabilimenti industriali. Archivio online Cartes Postales Belgius



1890 c.ca. Mulino lungo il canale a Molenbeek Archivio online Cartes Postales Belgius

[4] C. Dupont, "Molenbeek, commune industrielle" in "Molenbeek, une commune Bruxelloise" Le Cahiers de La Fonderie, 2006

Come in molte città nel corso del 19° secolo, il tessuto urbano storico brussellese è interessato da sventramenti, rettifiche viarie, abbattimento di mura e quartieri malsani, oltre che alla realizzazione di grandi e monumentali strutture pubbliche. Assieme ad altre grandi città europee (Parigi, ma anche Vienna e Firenze) per Bruxelles la costruzione di un grande boulevard periferico attorno al nucleo storico rappresenta una tappa verso l'espansione esterna e la costruzione di nuovi e vivibili quartieri borghesi; iniziati nel 1810 per volere di Napoleone stesso, e ripresi sotto il regime olandese, i lavori del grande boulevard anulare terminano nel 1819, rimpiazzando la cinta difensiva con un viale alberato giudicato ai tempi fin troppo ampio per le propozioni della città.^[5]

Fra i lavori urbanistici più importanti, la bonifica e rettifica del corso della Senna, con l'obiettivo di riqualificare le zone malsane cresciute attorno alle sue derivazioni nel centro città.

Sin dalla nascita del primo nucleo urbano, nell'undicesimo secolo, il fiume ha giocato un ruolo fondamentale nella conformazione della

città. Non solo fonte di energia per i mulini e le attività e peschiera per rifornire i mercati della città ma anche struttura e infrastruttura dello spazio urbano: struttura in quanto parte della rete viaria di Bruxelles ricalca ancora oggi il percorso tracciato dalle diramazioni della Senna, infrastruttura in quanto oltre ad essere via di comunicazione, i rami e le derivazioni fungono da naturale rete fognaria per le acque di scolo delle botteghe e delle abitazioni.

Verso la fine del secolo il fiume avrà ormai perso la maggior parte delle sue funzioni, con la chiusura delle banchine dell'omonimo quartiere, ridotto a mezzo di evacuazione degli scarichi di abitazioni e delle sempre più numerose attività industriali. I quartieri fluviali sono considerati dalle autorità come una minaccia per la salute pubblica, vettori di malattie perchè sovrappopolati e composti di abitazioni degradate. Una "fogna a cielo aperto" che in base ai principi di salubrità e igiene che iniziano a diffondersi in Europa, soprattutto a partire dall'Illuminismo francese, non poteva continuare ad esistere nel cuore della capitale belga.



1870 c.ca. I lavori di razionalizzazione del corso del fiume Senna, all'altezza della Porte de Ninove.

Archivio online Cartes Postales Belfius

[5] Georges-Henri Dumont, "Histoire de Bruxelles, Biographie d'une capitale", Le Cri, 2005, Bruxelles, pag.287

Il susseguirsi di una serie di esondazioni e un'epidemia di colera particolarmente virulenta convince il consiglio comunale, sotto la guida del borgomastro Jules Anspach, a iniziare nel 1867 una serie di grandi lavori per il tombamento del fiume e la sua deviazione al di sotto dei nuovi grandi viali di circonvallazione del "pentagono", su modello hausmanniano. Il tombamento della Senna farà del Canale di Charleroi l'unica via d'acqua visibile e vivibile della città; le sue rive si riempiono di imprese e attività produttive, spazi per la logistica e luoghi di abitazione e convivialità a servizio della classe operaia e della nuova borghesia industriale.

I lavori terminano nel 1871 e alle loro spalle lasciano un centro radicalmente trasformato: Grandi porzioni dei quartieri antichi sono stati sventrati, nel sostituire i rami malsani del fiume con arterie ariose e rettificare.

Al posto dell'antico corso fluviale viene creato un nuovo grande asse di comunicazione fra le stazioni du Midi e du Nord costruite rispettivamente nel 1840 e nel 1841, affiancato da una fascia di nuova edificazione larga circa 50 metri. Il completamento delle due grandi stazioni di testa a nord e a sud del pentagono della capitale rappresenta il passo successivo all'apertura, nel 1835, della prima linea ferroviaria del continente fra la capitale e Malines (Mechelen) nelle Fiandre, sotto la spinta innovativa del nuovo monarca Leopoldo I.

Con la realizzazione nel 1870 del collegamento su ferro fra le due stazioni a ovest di Molenbeek si viene a creare un primo limite all'espansione del comune, a est della bretella ferroviaria il nucleo storico e industriale, ad ovest l'espansione prevalentemente residenziale nel corso del 900. Questo tratto di ferrovia non costituisce solo un limite fisico, ma anche, grazie

alla messa in servizio della Gare de l'Ouest nel 1972, un polo di attrazione per la crescita urbana e un'infrastruttura di collegamento che faciliterà l'afflusso di operai alle fabbriche circostanti.

L'apertura del canale e quella della ferrovia, entrambe con la loro direzionalità nord-sud, sostituiscono il tradizionale asse est-ovest verso le città di Colonia e Gand lungo il quale Bruxelles era nata. Sarà questo, oltre alla demolizione dei quartieri artigiani lungo la Senna a decretare lo spostamento delle funzioni produttive verso i sobborghi lungo il corso del canale.

Anche se solo parzialmente interessata dai lavori (il ramo della Senna che la attraversa resterà aperto per un altro secolo, fino alla definitiva razionalizzazione del corso fra le due guerre mondiali), Molenbeek è intensamente interessata e modificata dalle loro conseguenze. La facilità di accesso alle materie prime grazie alla nuova via d'acqua e alla vicinanza con la gare du Midi oltre che il basso costo dei terreni decretano l'inizio a metà ottocento di ottant'anni di tumultuosa espansione industriale.



VAN DEN BERGHS LIMITED - BRUXELLES
68, RUE DE BONNE.

1890 c.ca. Fabbrica Van Den Berghs sul Quai de Mariemonts.

Archivio online Cartes Postales Belfius



1890 c.ca. Vista della Gare du Midi

Archivio online Cartes Postales Belfius

Già in questi anni inizia una specializzazione dei settori lungo il canale in diverse tipologie di imprese e filiere produttive che esiste ancora oggi. A determinare questa differenziazione sono l'impianto di alcune grandi infrastrutture legate alla produzione e al trasporto delle merci.

Significativa è ad esempio l'apertura degli Abattoirs di Anderlecht (realizzati al confine col comune di Molenbeek) che terminati nel 1890, imprimeranno sul tessuto produttivo di questa porzione di città un carattere fortemente legato alla trasformazione dei derivati animali; prodotti alimentari, con macellerie, salumifici e industrie della conservazione ma anche conciatura di pelli e lavorazione del cuoio, produzione di grasso e di colle ricavate dagli zoccoli e dalle corna. Nati per la necessità di collocare e razionalizzare le attività di macellazione degli animali (che fino ad allora avvenivano in pieno centro, nella rue des Bouchers a due passi dalla Grand-Place) in una zona più adeguata, rappresentano dal punto di vista architettonico e ingegneristico un monumento dell'architettura industriale di fine '800, con le loro grandi arcate in ferro e innovativi sistemi di refrigerazione

che sfruttavano il vapore proveniente dalle caldaie per attivare meccanismi di compressione dell'aria di raffreddamento. La loro realizzazione costituisce un vero e proprio caso di "fabbricazione" della città da parte di una struttura produttiva. Il sito su cui sorgono era precedentemente paludoso, a causa della presenza dei rami della Senna, che vengono deviati per prosciugare l'area. Due grandi assi viari vengono prolungati per connettere la struttura al quartiere circostante, all'epoca ancora poco urbanizzato e viene creato un collegamento ferroviario con la Gare de l'Ouest. In poco tempo il sistema economico creatosi attorno al Macello dà vita a una porzione di città estremamente varia, attirando sia lavoratori di fascia bassa che i veterinari che si occupavano del bestiame, oltre agli artigiani delle attività ad esso collegate.^[6]

Un altro censimento industriale effettuato nel 1896 mostra un nuovo spaccato dello sviluppo economico nei comuni brussellesi. A Molenbeek sono registrate 2218 attività che impiegano 10.960 operai, di cui 9624 dipendenti. La gran parte delle imprese è costituita da



1920 c.ca. Ingresso degli Abattoirs

Archivio online Cartes Postales Belfius

[6] M.Vandemeulebroek, L'abattoir d'Anderlecht, La Cambre, 1984

piccole unità, ad esempio botteghe artigiane domestiche dedite al confezionamento di capi d'abbigliamento e accessori. Il censimento conferma, per quanto riguarda i settori produttivi la specializzazione nei settori dell'artigianato e delle trasformazioni delle materie prime legate alla presenza degli Abattoirs: sono segnalati falegnamerie, lavorazione del cuoio e delle pelli, lavorazione di metalli, imprese di costruzione e anche industrie chimiche. Segno di una crescente affermazione di una borghesia industriale, con nuovi bisogni da soddisfare e relativi prodotti da realizzare, è il censimento di imprese artigianali di prodotti di fascia medio-alta: tabacco, tessuti, cartiere e presse da stampa, nonché prodotti artistici. In totale, Molenbeek detiene a questa data il 25% delle fonderie, fabbriche di ghisa e di viteria nell'intera provincia del Brabante e l'8% della potenza vapore installata. Il suo carattere industriale è ormai nettamente affermato.

A nord, invece, a seguito della costruzione dello scalo di Tour et Taxis (1907) si installeranno tutta una serie di imprese collegate alla logistica e all'importazione di merci provenienti dalle

colonie. Lo scalo è uno dei primi esempi di struttura intermodale: al tempo stesso dogana e area di stoccaggio, riceve via canale il traffico marittimo dai porti del nord Europa e dalle colonie e lo trasferisce al traffico terrestre, sia stradale che ferroviario. Le materie prime quindi transitano attraverso il complesso e sono tassate e sdoganate. Da questo deriva la presenza nell'area circostante e a Molenbeek di industrie di trasformazione del tabacco, di importatori di vini e liquori, di caffè, spezie e altri prodotti coloniali. Il complesso di Tour Et Taxis diviene uno snodo importante a livello nazionale, tanto da richiedere più avanti, negli anni 20 del ventesimo secolo, un enorme lavoro di adeguamento dei bacini fluviali a nord della capitale, ovvero la realizzazione del Port de Mer. Nato per sopperire alla saturazione della linea ferroviaria verso il porto di Anversa, verrà aperto nel 1922 a seguito di 20 anni di lavori che interessano una vasta area all'imbocco dell'agglomerato urbano e oltre che come snodo per il traffico merci, sin da subito la presenza di una centrale a gas e di fabbriche chimiche lo demarca come polo di industria pesante della regione di Bruxelles.



1915 c.ca. Vista del complesso di Tour et Taxis dal Canale di Charleroi

Archivio online Cartes Postales Belvius

Ciò che è interessante notare della crescita urbana di Molenbeek, come si evince dalle foto d'epoca e dal panorama ancora in gran parte immutato al giorno d'oggi, è la commistione di questa importante componente industriale e produttiva e di un tipo di urbanizzazione più tipicamente residenziale.

Infatti, la gran parte delle imprese si impianta direttamente su fronte strada, utilizzando la parte interna del lotto per installare i macchinari di produzione. Esse determinano dunque l'organizzazione e l'utilizzo dello spazio adattando alla funzione produttiva l'organizzazione spaziale dei lotti urbani. Si può osservare come essa si sviuppi secondo un sistema di visibilità e facilità di accesso all'unità edificata: quindi su fronte strada, lungo i principali assi di comunicazione, iniziano a sorgere fabbriche, botteghe e negozi al dettaglio che si rivolgono alla clientela operaia (caffè, panetterie, alimentari) la quale trova spazio per le proprie residenze lungo gli assi secondari, nei numerosi vicoli dove già iniziano a proporsi condizioni di affollamento e insalubrità legate al massiccio afflusso di proletari in cerca di lavoro nelle fabbriche. Molenbeek all'inizio della sua parabola di espansione industriale è un quartiere di fabbriche e operai poco specializzati, che seguendo una dinamica comune a tutte le città industriali d'Europa, si stabiliscono nelle vicinanze dei luoghi di lavoro. Partendo dal centro storico del comune, lungo l'asse della Chaussée de Gand, dove tradizionalmente esistevano botteghe artigiane e piccole attività commerciali, la direzione dello sviluppo urbano si sposta sempre più a ovest, alla ricerca di lotti più spaziosi e terreni meno costosi, fino a lambire, come detto, la linea ferroviaria di collegamento fra le due stazioni di testa. L'industria, può dunque essere considerata come un motore dell'urbanizzazione.

L'apertura di nuovi assi e piazze pubbliche nel comune incoraggia la diversificazione sociale e

tipologica; sono ormai posti i presupposti per quella mixité funzionale e architettonica che ne caratterizza il tessuto urbano ancora attualmente. Oltre alla fabbriche e alle abitazioni modeste degli operai sorgono case-laboratorio di artigiani specializzati, "maisons de maître" più prestigiose per la borghesia, spesso proprietari di piccole imprese artigianali o delle stesse fabbriche.

Ad ulteriore prova dell'importanza del settore produttivo nella storia del comune di Molenbeek, e soprattutto della consapevolezza di ciò da parte della società civile, è la toponomastica dei luoghi di questa nuova espansione.

Rue de Birmingham, Rue de Liverpool e, ovviamente Rue de Manchester rimandano ai luoghi di nascita della gloriosa rivoluzione industriale, altri toponimi, come già era stato per l'antico Quartiere delle Banchine, indicano attività e funzioni sorte attorno ad essi (rue des Houilleurs, rue des Ateliers, rue de la Savonnerie, quai de l'Industrie, quai des Charbonnages).

Non è ben chiaro quando appaia esattamente per la prima volta il nomignolo "piccola Manchester", ma è molto probabile che il nome sia dovuto alla presenza a partire dagli anni '40 dell'ottocento di due grandi stabilimenti che occupavano centinaia di operai.

Una era la ditta "Pauwels", che produceva materiale ferroviario ed era la più grande impresa della regione. L'altra era la società "Cail et Halot", che si occupava della produzione di motori a vapore e impianti per zuccherifici e il cui stabilimento era così esteso da far denominare la strada creata a seguito della sua chiusura "rue de l'Elephant".^[7] Ironicamente, queste due grandi imprese ebbero una vita relativamente breve. La Pauwels chiuse già nel 1867 e la Cail et Halot nel 1900,^[8] lasciando, soprattutto quest'ultima, un evidente segno della loro presenza con un'interruzione della continuità del costruito, riscontrabile attorno alla già citata "rue de l'Elephant".

[7] Roel Jacobs, "Une histoire de Bruxelles", Racine, 2004, pag 273

[8] C. Dupont, "Molenbeek, Commune industriel" in "Molenbeek, une commune Bruxelloise" Le Cahiers de La Fonderie, 2006



1920 c.ca. Fabbriche in Rue de l'Indipendance, Molenbeek

Archivio online Cartes Postales Belfius



1920 c.ca. Fabbriche ed edifici residenziali in Rue de Birmingham, Molenbeek.

Archivio online Cartes Postales Belfius

Sono invece soprattutto le piccole e medie imprese che contribuiscono a costituire Molenbeek sia dal punto di vista fisico e urbano, che da quello socio-economico. L'intero "asse operaio" del canale darà un contributo fondamentale alla stagione Art Nouveau, che proprio negli anni a cavallo fra ottocento e novecento avrà in Bruxelles la sua capitale. Simbolo della ricchezza e potenza della classe borghese, l'Art Nouveau brussellese vede i suoi principali lavori sorgere principalmente nelle aree del centro e negli eleganti comuni orientali, come l'Hotel Tassel (1893), la Maison Horta (1898), l'Hotel Solvay (1898) e la Maison du Peuple (1899) di Victor Horta, la Maison Hankar (1893) e l'Hotel Ciamberlani (1897) di Paul Hankar.

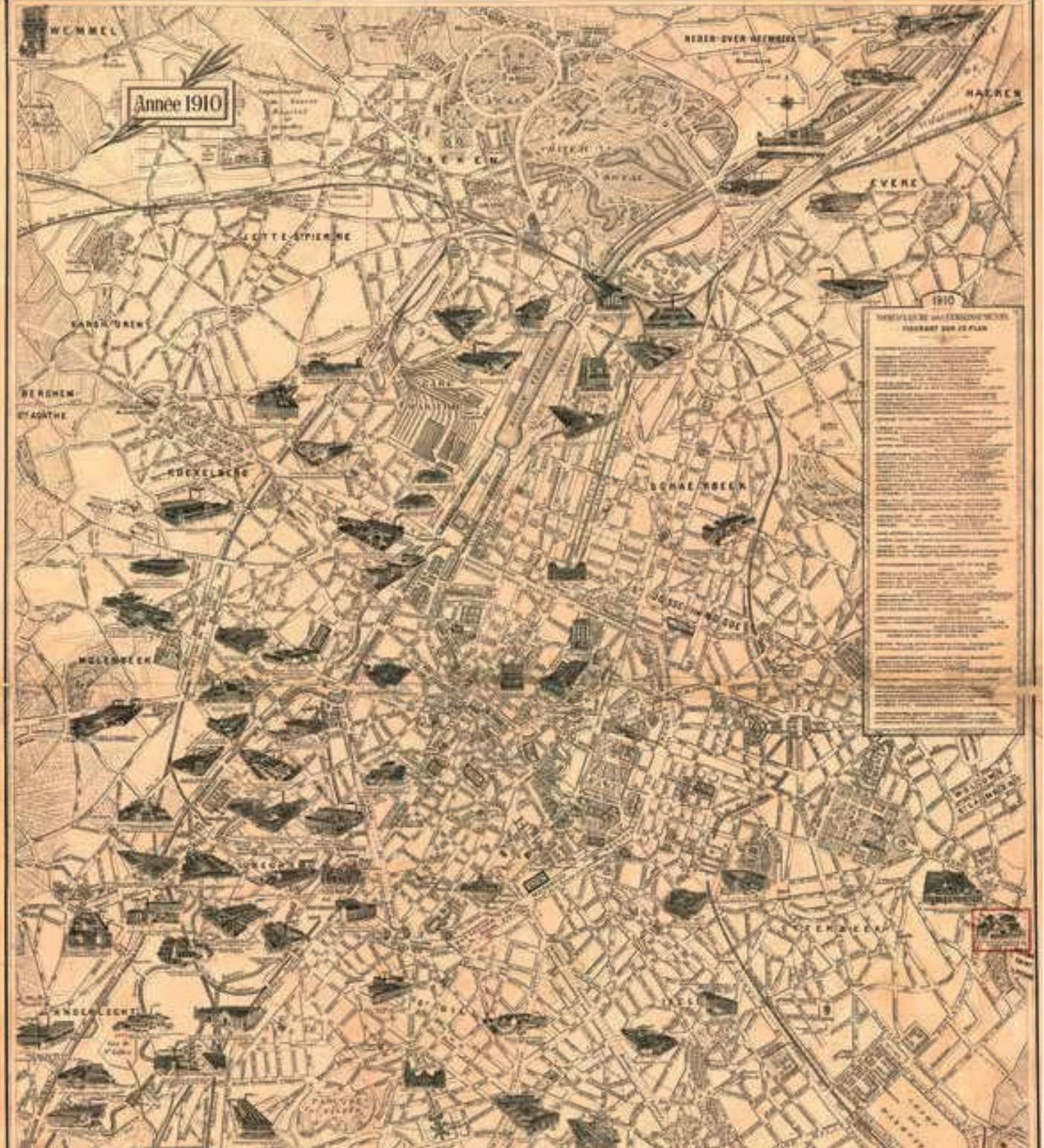
Eppure gli atelier e le officine che forgiavano il ferro e il legno per le raffinate residenze, si trovavano dall'altra parte della città, così come le abitazioni degli operai che aderivano al Partito Socialista dei lavoratori Belga, che della Maison du Peuple era stato il committente, in un momento di unità d'intenti trasversale fra diverse parti della società. In quanto cuore di questo asse industriale, Molenbeek con le sue fabbriche svolge un ruolo chiave in questa stagione in cui la tecnica entra prepotentemente nel quotidiano.

A testimonianza del momento di crescita e dell'importanza che la società civile attribuiva ai progressi della scienza e dell'industria, fra il 1897 e il 1913 il Belgio ospita ben quattro Expo, di cui due (1897 con tema "La Vita Moderna" e 1910 "Arte, scienze, industria e agricoltura") hanno luogo a Bruxelles. Le altre due vengono organizzate a Liegi (1905, per il 75° anniversario dell'Indipendenza del Belgio) e a Gent (1913 "Pace, Industria e Arte"), seguite da una, meno rilevante, sempre a Bruxelles nel 1935 che lascerà però in eredità il Grand Palais delle

Esposizioni all'Heysel, riutilizzato anche per l'Expo moderna del 1958.

Benchè i siti delle esposizioni non rientrino nei confini del comune di Molenbeek, essendo collocati in porzioni del comune di Bruxelles a est (1897, Parco del Cinquantenario) e a sud-est (1910, Bois de La Cambre) alcune pubblicità e cartoline dell'epoca mostrano numerosi espositori cittadini provenire dalla zona del canale.

80 **NOUVEAU PLAN DE BRUXELLES INDUSTRIEL** 130
 AVEC SES SUBURBAINS



1910 Cartografia pubblicitaria realizzata in occasione dell'Esposizione Universale. La mappa mostra, oltre all'azienda produttrice evidenziata, i principali stabilimenti industriali della città, a scopo celebrativo.

Oltre gli anni 30, lo sviluppo industriale cessa di essere il motore dell'urbanizzazione. Sarà invece la costruzione di edifici residenziali, in particolar modo ad ovest della ferrovia a dar vita a nuove porzioni di città. Se ne riconosce a tutt'oggi la maglia stradale più rarefatta e il costruito meno denso rispetto alla controparte orientale. La crisi economica e di conseguenza urbana degli anni '70 investe violentemente Bruxelles e questa parte di città, provocando l'abbandono di numerosi edifici e la chiusura di stabilimenti.

E' così che questo settore viene segnato per 40 anni dalla presenza di isolati abbandonati, lotti svuotati ed edifici fatiscenti, molti dei quali di proporzioni monumentali e veri e propri landmark, come la Meunerie Bruxelloise lungo il canale, ad Anderlecht o il birrificio Vandenheuvel, antistante la Gare de l'Ouest, altri di dimensioni più modeste, incastrati fra le maisons mitoyennes o nascosti nel retro di un isolato.

Difatti, il boom demografico ed edilizio che investe i 19 comuni della conurbazione nel secondo dopoguerra, sfiora appena il centro di Molenbeek e il cuore del suo quartiere industriale, laddove in altre porzioni di città come il quadrante della Gare du Nord, la zona orientale del pentagono, l'Avenue Louise e il quartiere europeo si assiste ad una sostituzione edilizia e ad una pressione speculativa senza pari, tale da passare alla storia col nome di "brusselizzazione".

La risistemazione dell'area della nuova Gare Centrale (concepita inizialmente da Horta nel 1930 e conclusa nel 1859) e dell'asse di copertura della galleria ferroviaria che finalmente mette in collegamento le stazioni di testa du Midi e du Nord rappresenta l'opera urbanistica più importante del primo novecento. I primi scavi risalgono al 1911, benchè progetti e ipotesi erano stati avanzati già a partire dal 1895,

vengono interrotti in corrispondenza delle due guerre mondiali e più volte stentano a ripartire, fino al completamento degli anni '50. Il baricentro delle trasformazioni urbane in seguito allo sviluppo di quest'area centrale si sposta sempre più a est, con lo stabilirsi degli organi governativi europei e la costruzione del quartiere europeo, il cui edificio principale, il Palais du Berlaymont viene edificato fra il 1958 e il 1963. Ancora più avanti, negli anni '70 sarà l'area a Nord, nel comune di Schaerbeek, ad essere interessata dal grande progetto Plan Manhattan Bruxelles, volto a edificare una vasta area direzionale secondo i dettami dell'International Style.

Ciò che interessa ancora Molenbeek, a cavallo della II Guerra Mondiale è un nuovo svuotamento del corso della Senna, iniziato nel 1931 e terminato a più riprese fino al 1955, che porterà alla chiusura definitiva del ramo detto "Sennette" che correva quasi parallelo al Canale di Charleroi, all'interno di alcuni isolati del centro di Molenbeek e, soprattutto, alla sistemazione attuale dell'area della Porte de Ninove e della Chiusa del Midi, tramite l'eliminazione dell'ansa che collegava il ramo meridionale a quello centrale del canale.

Con questi ulteriori lavori il corso del fiume raggiungerà la sistemazione attuale, con l'eliminazione pressochè totale di rami secondari e derivazioni e il tombamento completo del tratto di corso urbano, a partire da appena a sud della Gare du Midi fino alla riemersione a nord dell'agglomerato urbano, nel comune di Schaerbeek.

1825

Inizio lavori del Canale di Charleroi

1827

Indipendenza del Belgio

1830

Apertura del Canale di Charleroi

1832

1835

Apertura Ferrovia Bruxelles-Malines

1840

Apertura Gare du Midi

1841

Termine Lavori Gare du Nord

1846

Primo censimento industriale

1850

Colmatura Bacino di Sainte Catherine

1854

Apertura Gare de Luxembourg

1858

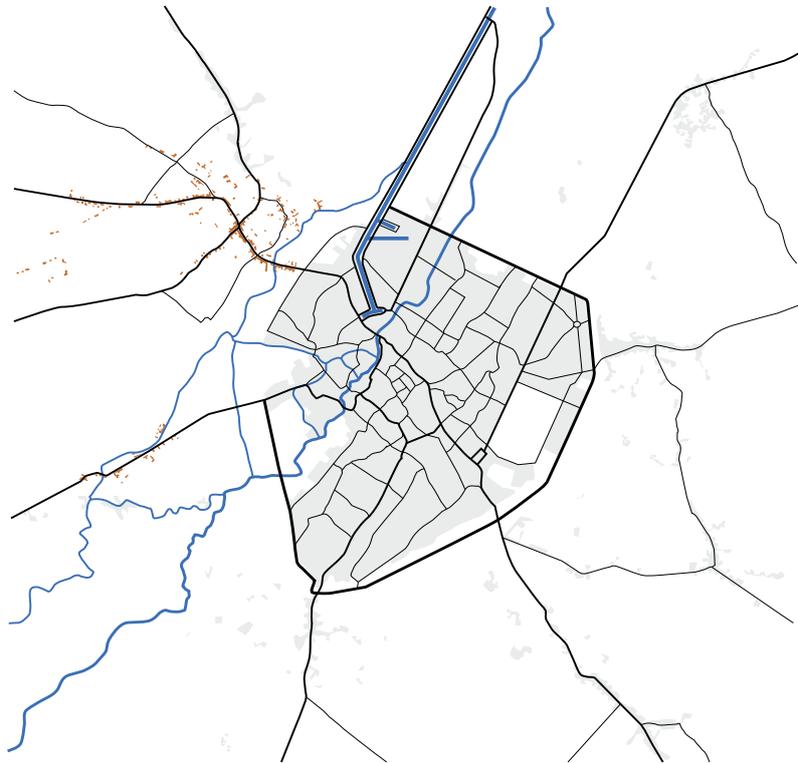
Breugnot Monborne, "Carte de Bruxelles et ses Environs"

Bibliothèque Nationale de France



Philippe Vandermaelen, "Carte Topographique de Bruxelles"

Bibliothèque Nationale de France



1865
1867
1870
1871
1872

Inizio lavori Asse Centrale
Inizio lavori sulla Senna
Apertura Ferrovia a Ovest
Termine lavori sulla Senna
Termine lavori Asse Centrale
Apertura Gare de l'Ouest

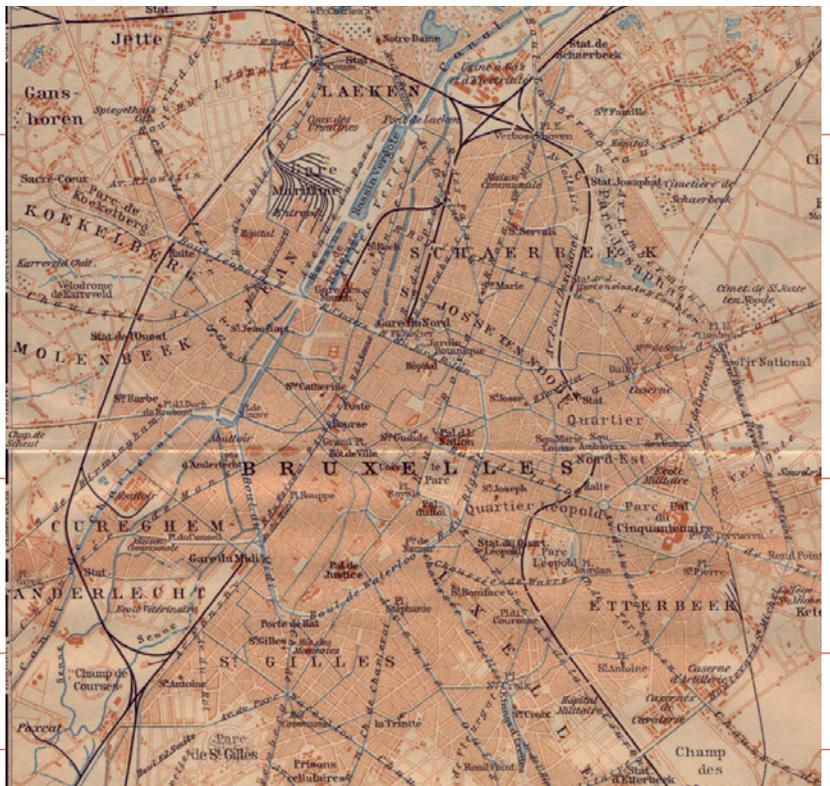


Institut Cartographique Militaire, "Carte de Bruxelles et ses Environs."

Bibliothèque Nationale de France

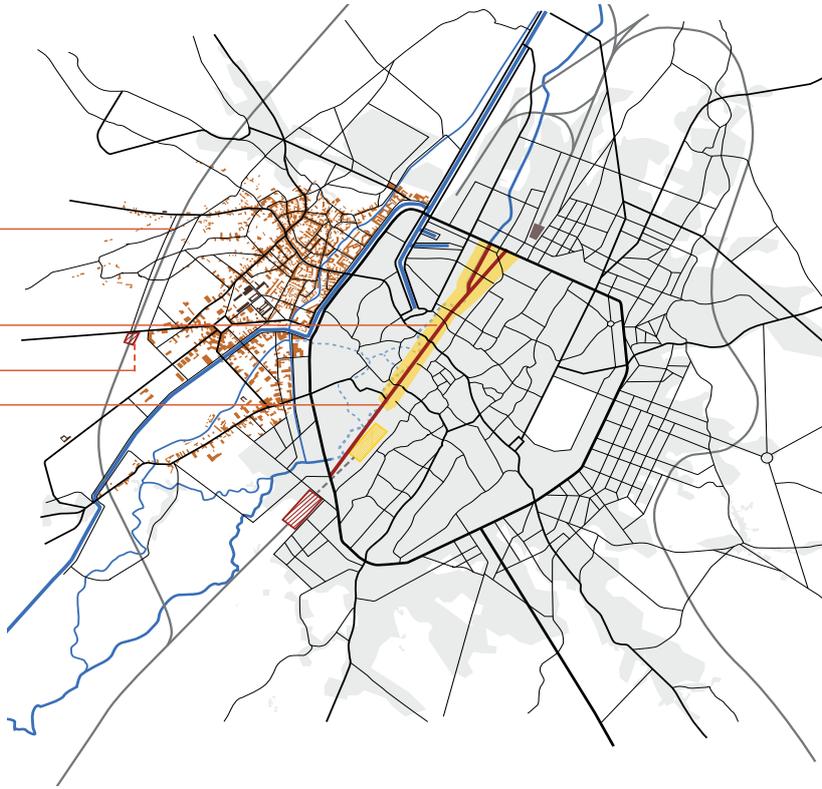
1890
1896
1901
1907
1910

Apertura Abattoirs di Anderlecht
Secondo censimento industriale
2.218 imprese
10.960 operai
Inizi lavori Port de Mer
Apertura Tour & Taxis
Expo di Bruxelles



"Carta Stradale di Bruxelles."

Bibliothèque Nationale de France



1920

Chiusura completa delle banchine

1922

Apertura Port de Mer

1927

Inizio lavori Chiusa del Midi

1930

Inizio lavori connessione Midi-Nord

1931

Chiusura della Sennette

1935

Fine lavori Chiusa del Midi

1944



Institut Cartographique Militaire, "Carte de Bruxelles et ses Environs."

Bibliothèque Nationale de France

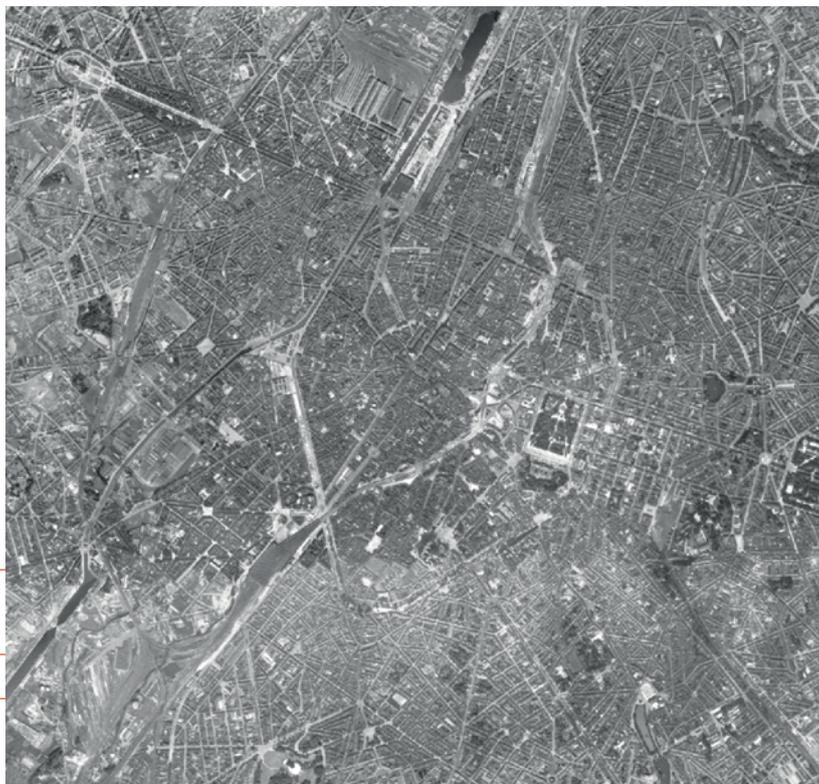


Orthophoto de Bruxelles 1944

Bruxelles GIS



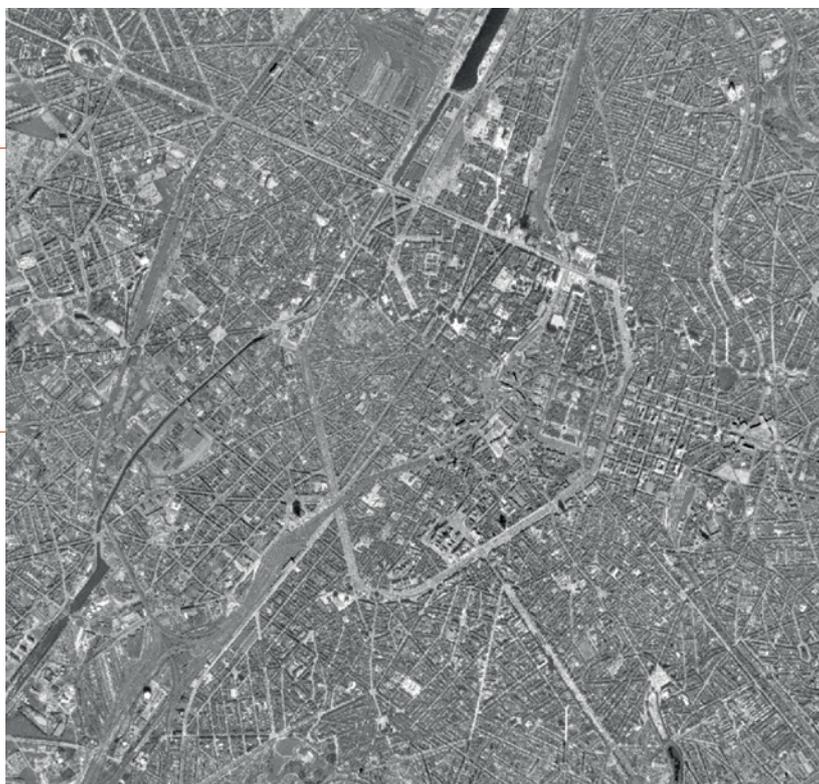
1949 Nuova Gare du Midi
Nuova Gare du Nord
1952 Fine lavori connessione Midi-Nord
1953



Orthophoto de Bruxelles 1953

Bruxelles GIS

1958 Apertura Gare Centrale
1963 Apertura Palais Du Berlaymont



Orthophoto de Bruxelles 1971

Bruxelles GIS



IL DOPOGUERRA

DEINDUSTRIALIZZAZIONE ED EREDITÀ

In termini di occupati, l'industria brussellese raggiunge il suo picco fra la seconda guerra mondiale e la fine degli anni '60.

Nel 1970 quasi 160.000 operai lavoravano nelle industrie della sola regione di Bruxelles-Capitale, che raggiungevano i 219.000 includendo i territori lungo il canale compresi fra Hal a sud e Vilvorde a nord, facenti parte di un vero e proprio sistema industriale che faceva delle capitale e dei suoi dintorni la prima regione industriale del Belgio. Ben più che altre città belghe solitamente conosciute per la loro vocazione industriale come Anversa (che rappresentava il secondo polo produttivo nazionale con 154.000 operai) e Liegi (102.000).

^[9] I caratteri di questo tessuto produttivo erano quelli di un'industria residente in un contesto urbano: diversificata e indirizzata al mercato di prossimità, oltre che, come già detto, caratterizzata da una percentuale superiore alla media di piccole e medie imprese.

In questo tipo di contesto le industrie più presenti erano quelle agro-alimentari, meccaniche e di precisione, tessili, di stampa ed editoria. Il peso particolare dell'industria automobilistica è dovuto alla presenza di grandi stabilimenti due forti attori del settore, Citroën e Volkswagen.

Assieme alla diversificazione e specializzazione, Bruxelles condivide con le altre grandi aree urbane il fenomeno della delocalizzazione verso le aree periferiche degli stabilimenti industriali, ma è a partire dagli anni '70, con la crisi petrolifera e i primi effetti sui paesi occidentali della globalizzazione dell'economia, l'industria a Bruxelles inizierà un ridimensionamento senza precedenti.

Difatti se la deindustrializzazione dell'intero distretto è comunque evidente, è proprio nella regione metropolitana che si manifesta in modo più pronunciato. Qui, solo fra il 1970 e il 1974 vengono persi 20.000 posti di lavoro.

Diversi fattori concorrono a questo fenomeno: oltre a una congiuntura economica negativa a livello globale e all'effetto della concorrenza sul mercato di nuove economie emergenti si manifesta una spiccata tendenza alla terziarizzazione sia per la naturale evoluzione dell'economia in un paese sviluppato che per l'ingombrante presenza di organi governativi sovranazionali.

Difatti, con lo stabilirsi degli enti europei e della sede della NATO la percentuale di impiegati in amministrazioni pubbliche di vario tipo crebbe a dismisura nel giro di pochi anni, senza dimenticare che Bruxelles è la capitale di uno stato con un apparato governativo molto articolato, dovuto alla presenza delle due comunità linguistiche fiamminga e vallona.

A questo, si aggiunse una pianificazione cittadina che sia per necessità, che per obiettivi preposti, diede largo spazio alla creazione di aree direzionali (come ad esempio il già citato Plan Manhattan Bruxelles) e alla riconversione ad uffici del patrimonio edilizio esistente soprattutto nelle zone centrali.

Gli effetti di questo fenomeno furono evidenti in brevissimo tempo, Bruxelles divenne una città terziaria e amministrativa fra le maggiori in Europa in termini di importanza del settore, ad un passo da città che rivestono un importante ruolo di piazza finanziaria come Londra e Parigi e raggiungendo tassi di partecipazione all'economia da parte di attività produttive di poco superiori a realtà da sempre poco industrializzate come le grandi città dell'Europa mediterranea.^[10]

Sul piano sociale, questo cambiamento non tarderà a provocare tensioni. In un primo momento, le generali condizioni di crescita economica che accompagnarono il dopoguerra mascherarono l'emorragia di posti di lavoro.

[9] Christian Vanderhoven, "L'industrie Bruxelloise" in "Bruxelles industrielle? Aujourd'hui et demain", Le Cahiers de la Fonderie, 2010

[10] *ibidem*

Come già detto, la città stessa era anche politicamente orientata verso l'espansione del settore terziario e la dinamicità del mercato del lavoro unito a un tasso di disoccupazione prossimo alla piena occupazione supplirono alla delocalizzazione sempre più spinta delle industrie bruxellesi.

Al contrario, il ventennio fra gli anni '70 e gli anni '90 resta segnato da numerosi scioperi e lotte sindacali contro le ripetute chiusure e ridimensionamenti degli stabilimenti della capitale, che perde progressivamente il suo patrimonio operaio. Talvolta la perdita fu a favore delle regioni circostanti, che offrivano condizioni logistiche più semplici e terreni più economici dove trasferire e ammodernare la produzione.

Molto più spesso, il trasferimento fu verso l'estero e verso regimi economici e legislazioni più favorevoli, quando non si tradusse in una semplice e definitiva chiusura di attività.

La prima fra le grandi aziende a smobilitare è la Citroën nel 1970, che lascerà vuoti due stabilimenti, quello in pieno centro, sulle rive del canale, che resterà tale fino alla decisione di trasformarlo nel 2018 in un contenitore culturale mediante un concorso di progettazione internazionale e quello a Sud, nel comune di Forest. Altre grosse aziende seguiranno: Michelin nel 1986; Côte d'Or, storico marchio di cioccolato sposterà la produzione nella città fiamminga di Halle nel 1988 provocando un duro sciopero da parte dei lavoratori; Philips smantella quasi completamente l'impianto di Forest nel 1991; Philip Morris ridimensiona gli stabilimenti di Ixelles nel 1993.

Ultimo in ordine di tempo, ma significativo in termini quantitativi è il taglio di 4.000 posti all'interno dello stabilimento Volkswagen di Forest nel 2006, che in seguito a una profonda ristrutturazione aziendale passerà ad Audi. Così il più grande datore di lavoro privato insediato

a Bruxelles passa dall'occupare 7.700 operai nel 1991 ai 2.200 odierni.^[11]

La sparizione dell'industria a Bruxelles ha un grande impatto sociale soprattutto perchè sottrae occupazione ad una fascia di popolazione già di per sé debole, poichè spesso corrispondente a quella dei cittadini immigrati da Paesi extraeuropei, soprattutto di lingua francese come Marocco, Algeria e Senegal, con bassa scolarizzazione e risiedenti nei quartieri "a rischio" del centro città e nei comuni di Molenbeek-Saint Jean e Schaerbeek. L'industria urbana residua impiega tipicamente un basso numero di operai e, soprattutto, un basso numero di operai a bassa specializzazione, essendo un tipo di attività che ricerca principalmente figure professionali altamente specializzate.^[12]

Ne risulta una segregazione sociale e spaziale all'interno della regione di Bruxelles, con la popolazione immigrata che ha sostituito la classe operaia nei suoi luoghi storici di residenza.

Questa parte di popolazione, genericamente con un livello di istruzione più basso e all'interno della quale anche le seconde e terze generazioni tendono a raggiungere livelli di formazione inferiori a quelli dei coetanei di origini locali, trova più spesso impiego in settori come quello delle costruzioni, della manutenzione, del trasporto e della bassa manovalanza per logistica, movimentazione merci e stoccaggio.

[11] Jean Vandewattyne, "Conflictualité sociale en milieu industriel à Bruxelles" in "Bruxelles industrielle? Aujourd'hui et demain", Le Cahiers de la Fonderie, 2010

[12] Christian Vandermotten, "L'industrie Bruxelloise" in "Bruxelles industrielle? Aujourd'hui et demain", Le Cahiers de la Fonderie, 2010

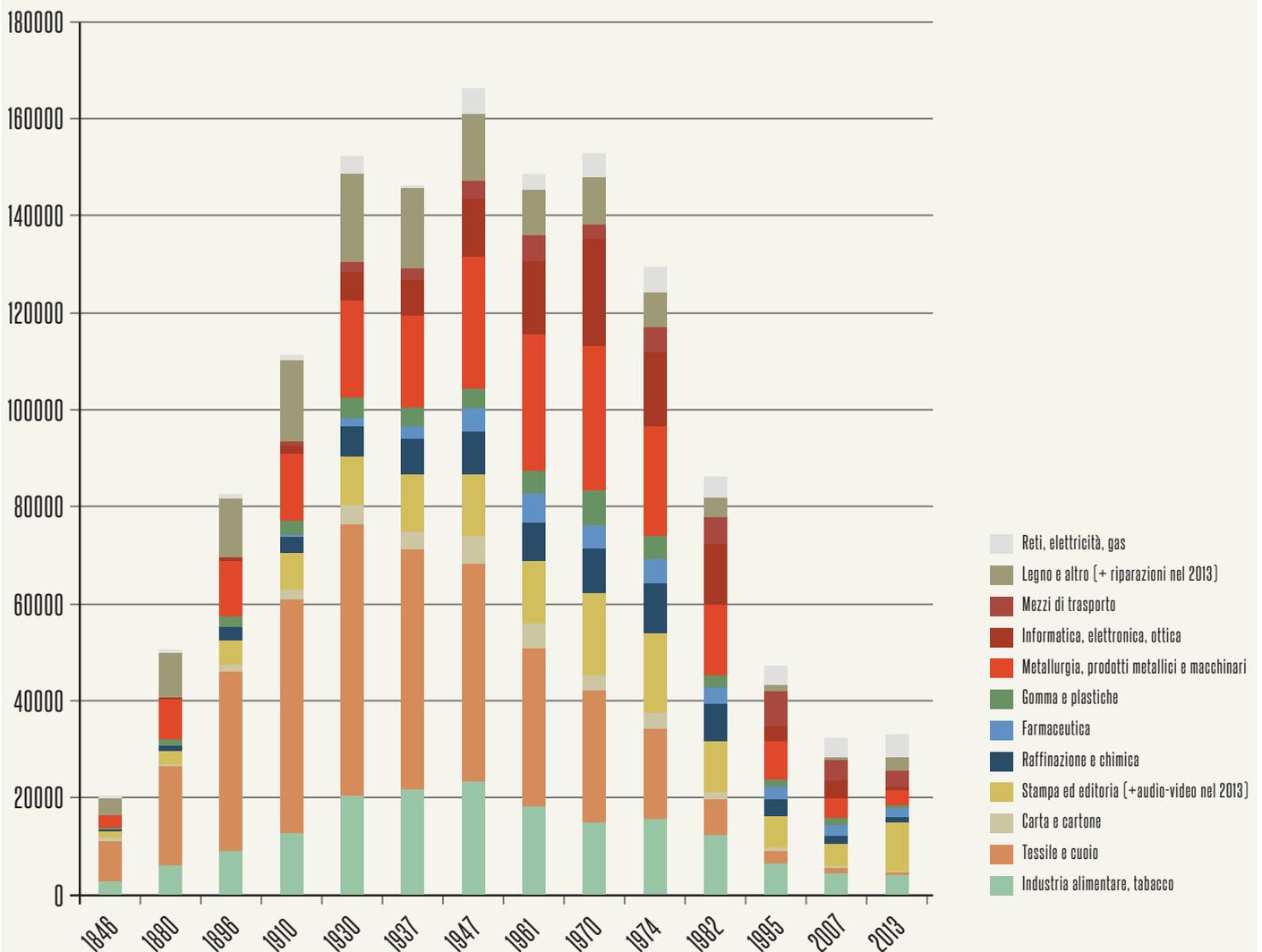
EVOLUZIONE DEGLI OCCUPATI PER SETTORE INDUSTRIALE NELLA REGIONE DI BRUXELLES - CAPITALE

Nel grafico sono riportati gli occupati per settore produttivo nella regione di Bruxelles - Capitale, rilevati dai censimenti a partire dal 1848, il primo dopo la nascita del Belgio.

Si può osservare il netto ridimensionamento di alcuni settori a basso tasso tecnologico e basso valore aggiunto che hanno subito la concorrenza del mercato globale, uno su tutti il settore tessile, che risulta sostanzialmente scomparso. I numeri dell'industria pesante, seppur fortemente ridimensionati, restano importanti grazie alla

presenza di grandi stabilimenti come quello Audi di Forest. Alcuni settori più legati al mercato e all'economia locale hanno subito perdite in proporzione minori, come il comparto alimentare, che include due industrie estremamente legate al territorio come quella del cioccolato e della birra.

Fanno eccezione nella tendenza recente la filiera della stampa e dell'editoria e quella dei servizi di rete, legati appunto a un tipo di economia incentrata sul terziario e sui servizi, che vedono un leggero aumento negli ultimi anni.



Il processo di deindustrializzazione nel comune di Molenbeek segue pressoché le stesse dinamiche del resto dell'area metropolitana, pur con alcune specificità.

Come già detto, il tessuto produttivo era ed è tutt'oggi caratterizzato da una moltitudine di piccole imprese, punteggiate da grossi stabilimenti di industria pesante.

Entrambe le categorie, dopo il periodo di massima espansione degli anni '60 del novecento entrano in crisi.

Le piccole attività familiari non reggono l'impatto della concorrenza sul mercato dei bassi costi nei paesi in via di sviluppo; è soprattutto il caso del settore tessile e dell'abbigliamento.

Soprattutto a Molenbeek, la produzione e il confezionamento di abiti fino al primo novecento era fortemente parcellizzata in un gran numero di laboratori familiari, sparsi principalmente attorno alla Rue Ransfort ^[13] ma ben presenti in tutto il settore ad est della ferrovia. Questi laboratori facevano capo ad alcune realtà più grandi che affidavano loro a cottimo il lavoro richiesto.

Evidentemente queste aziende di piccole dimensioni non potevano reggere il passo dei progressi nei processi produttivi e la crescente specializzazione richiesta, nè in termini di risorse umane, nè in termini di capitali da investire, laddove il lavoro veniva ancora principalmente compiuto con metodi manuali o semi-manuali. Difatti già prima della Seconda Guerra Mondiale il loro numero era quasi dimezzato, lasciando però in eredità una grande quantità di spazi adibiti a bottega e laboratori all'interno dei lotti residenziali, che saranno fra i primi obiettivi di una riconversione funzionale, in termini di ampliamento della capacità residenziale del singolo lotto, ma spesso anche intesa come trasformazione da produttivo a commerciale.

Non sono pochi i casi di antiche attività artigianali (sartorie, cappellifici), quindi dedite

a produzione e vendita diretta, che col tempo si sono convertite a semplici esercizi commerciali, abbandonandone la parte produttiva.

In altri casi, la collocazione urbana è stata la causa stessa della delocalizzazione, verso quartieri periferici o comuni della prima cintura del Brabante, in quanto per ragioni logistiche o dimensionali le vecchie fabbriche non erano più adatte ad ospitare la produzione.

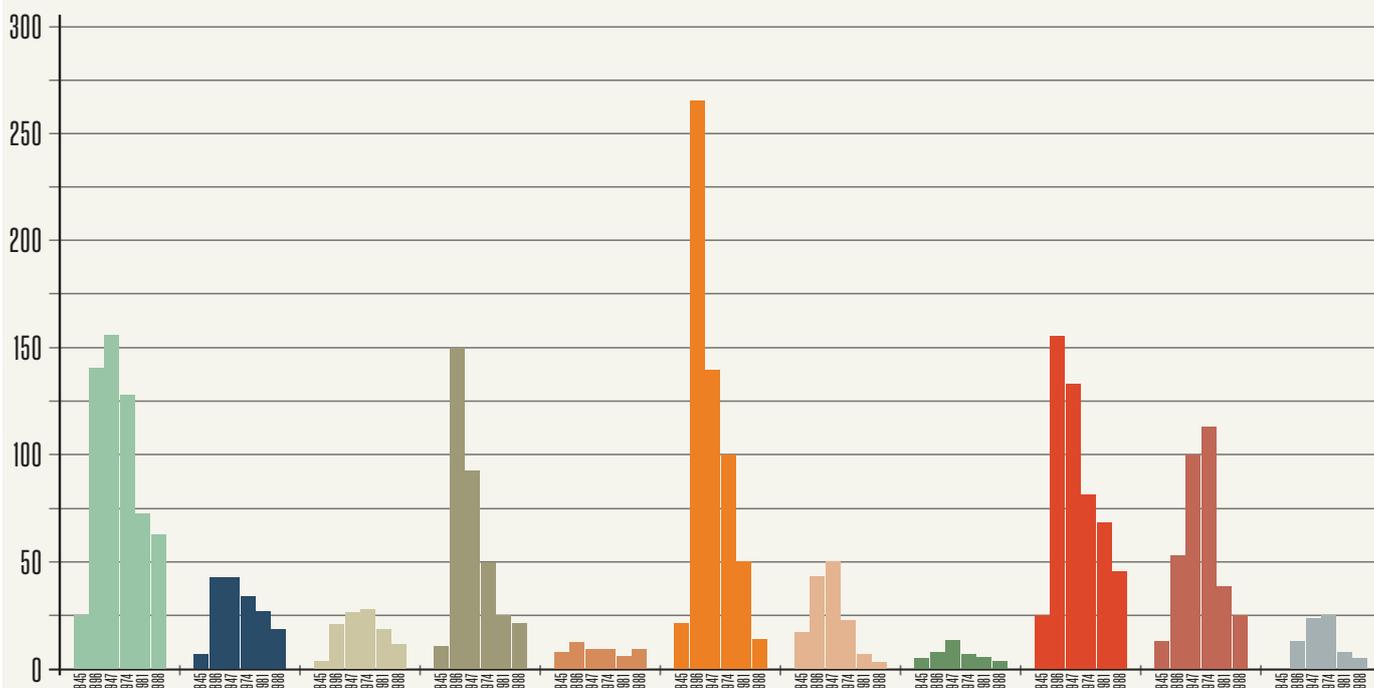
Ciò ha riguardato più le grandi aziende, fra tutte il birrifico BelleVue, attivo fino agli anni '90 e che ha spostato la produzione appena fuori dal confine a sud della capitale, o la cioccolateria Leonidas che per aumentare gli spazi si è dovuta sdoppiare, creando un nuovo stabilimento nel nuovo parco industriale di Anderlecht, oppure del tabacchificio AJJA, acquisito dalla British American Tobacco, che nel 2001 ha delocalizzato la produzione questa volta a nord-ovest della capitale lasciando sede e uffici nell'antico stabilimento.

Com'è ovvio molte attività hanno ceduto il passo perchè i prodotti che producevano sono col tempo diventati obsoleti, come per la fabbrica di stufe in ghisa Nestor Martin, ormai scomparsa per far posto agli uffici del gruppo bancario KBC, nei pressi di Tour et Taxis.

[13] Christian Vandermotten, "L'industrie Bruxelloise" in "Bruxelles industrielle? Aujourd'hui et demain", Le Cahiers de la Fonderie, 2010

NUMERO DI STABILIMENTI INDUSTRIALI PER SETTORI NEL COMUNE DI MOLENBEEK-SAINT JEAN

Osservando il numero di stabilimenti attivi nel comune di Molenbeek possiamo notare come esso segua un andamento per gran parte sovrapponibile al numero di operai censito nella regione, ovvero una crescita con un picco fino al secondo dopoguerra e un rapido declino, ma è possibile notare alcune dinamiche leggermente differenti. Ad esempio, nel settore dell'abbigliamento, il picco di 270 attività operanti nel 1896 e seguito da un dimezzamento già nel censimento successivo del 1947. Il numero degli impiegati nel settore resta però stabile. Stessa dinamica, meno accentuata, avviene per il settore metallurgico e della lavorazione del legno. Per questi settori possiamo quindi immaginare un cambiamento di organizzazione della produzione, come ad esempio una perdita di competitività delle piccole aziende o l'introduzione di una nuova tecnologia, per il quale la filiera si è riorganizzata riducendo il numero delle imprese oppure uno spostamento degli stabilimenti



OGGI: RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI

Negli ultimi vent'anni, una gran parte degli edifici industriali nella regione di Bruxelles è stata sottoposta a interventi di rifunionalizzazione, che li hanno destinati ad altro tipo di attività.

Questo fenomeno, comune a tutte le città europee, è stato particolarmente intenso nelle aree centrali dell'agglomerazione e nei quartieri dove il tessuto urbano è quello tipico della città compatta, a prevalenza residenziale e caratterizzato da una certa mixité di funzioni. Non tutti gli edifici che hanno subito una riconversione erano dismessi o abbandonati; da questo punto di vista si evidenzia una maggiore "resistenza" delle attività produttive nelle zone industriali a nord e a sud della città, ovvero laddove vi è una maggiore specializzazione funzionale e una minore commistione di destinazioni d'uso.

La maggior parte di queste rifunionalizzazioni ha seguito la strada dell'intervento conservativo, mentre solo una piccola parte è stata portata a termine tramite demolizione-ricostruzione delle cubature.

Per comprendere l'ampiezza del fenomeno, nell'agglomerazione, fra 1997 e 2011, circa il 25% del patrimonio immobiliare classificato come produttivo è stato rifunionalizzato: prima destinazione è quella residenziale, col 45% delle superfici convertite, il 13% è stato trasformato in strutture commerciali (spesso di grande metratura, favorite dalla tipologia del costruito industriale), il 23% in uffici, il 17% in servizi pubblici (come scuole, edifici di culto, edifici amministrativi) e il 2% in altro tipo di destinazioni.

Osservando la distribuzione degli interventi di rifunionalizzazione si può notare come i quartieri più interessati siano quelli della zona centro-occidentale della regione, col comune di Bruxelles (diviso nella carta in tre settori, Nord, Centro e Avenue Louise) a guidare la classifica con 370.000 m² trasformati, seguito

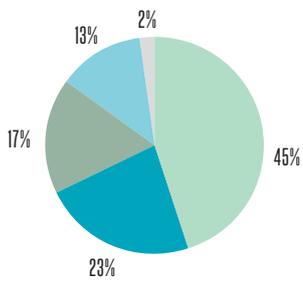
da Molenbeek-Saint Jean con 232.115 m² e da Anderlecht con 220.900 m².

Oltre che per una effettiva maggiore pressione demografica su questi quartieri, è evidente che la maggiore disponibilità di superfici produttive lungo l'asse del canale porta questo territorio a essere il più interessato dalle riconversioni.

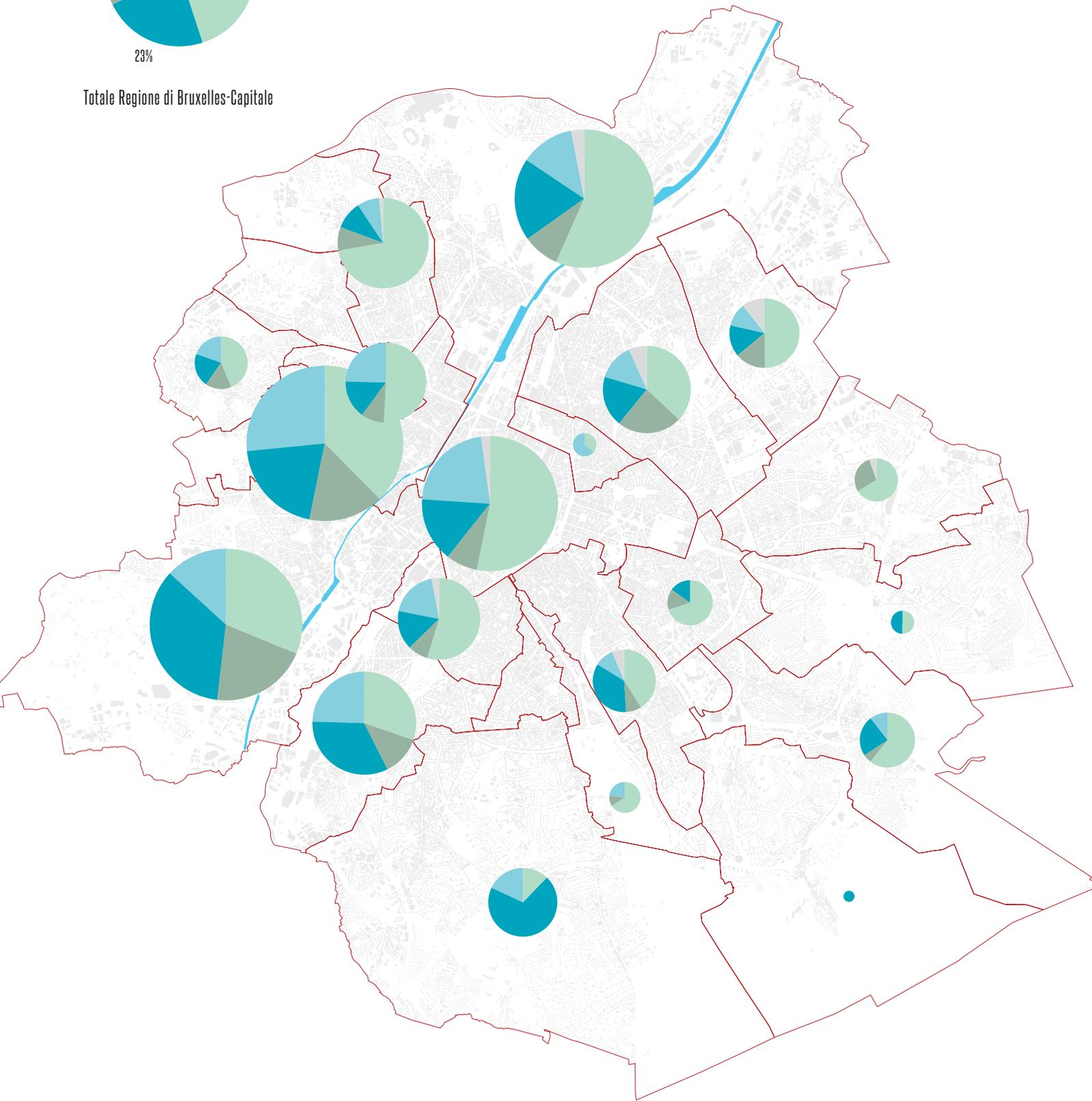
All'interno di queste aree, come abbiamo detto, sono le zone definite dal piano urbanistico come "*zones de forte mixité*" a contenere la maggior parte delle superfici riconvertite (42%). In linea generale la destinazione d'uso post-rifunionalizzazione dipende dalla diversa specializzazione del quartiere in cui si trova: nei pressi delle zone semicentrali e del Quartiere Europeo sarà più alta la richiesta di uffici e commerciale, mentre nel Pentagono oltre la metà degli edifici viene convertito in residenziale, anche per via delle particolari restrizioni alla creazione di spazi per il terziario nel quartiere.

Allo stesso modo, se l'edificio oggetto dell'intervento è situato in un isolato a prevalenza residenziale, è molto probabile che l'operazione immobiliare sia indirizzata proprio alla creazione di altre residenze.

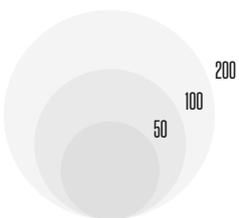
Difatti, ben il 90% delle rifunionalizzazioni a scopo residenziale si trova in zone destinate alla residenza e corrisponde al 57 % delle rifunionalizzazioni nelle "*zones d'habitation*", al 55% nelle "*zones mixtes*" e al 43% nelle "*zones de forte mixité*", determinando un impoverimento proprio della diversità di funzioni che esse accoglievano.



Totale Regione di Bruxelles-Capitale



superficie riconvertita
in migliaia di m²



destinazione di riconversione

residenziale



commerciale



uffici



servizi pubblici



altro



RIFUNZIONALIZZAZIONE DEGLI EDIFICI INDUSTRIALI IN MOLENBEEK

Comprendendo una larga parte degli antichi quartieri industriali di Bruxelles, il comune di Molenbeek è fra i più interessati nel fenomeno di riconversione delle strutture in disuso.

Come in gran parte dell'agglomerazione, la maggior parte dei cambi di destinazione è stato verso il residenziale (37%) anche se in proporzione minore. Infatti il comune si distingue per una quantità di metri quadri riconvertiti in servizi pubblici superiori alla media (27%). Fra questi troviamo esempi spazi per la cultura (Musée de La Fonderie, MIMA, Plan K), uffici amministrativi (Nuova anagrafe del comune, uffici dell'amministrazione della comunità francofona), ma anche luoghi di culto. Seguono le metrature convertite in uffici (20%) e in commerciale (15%).

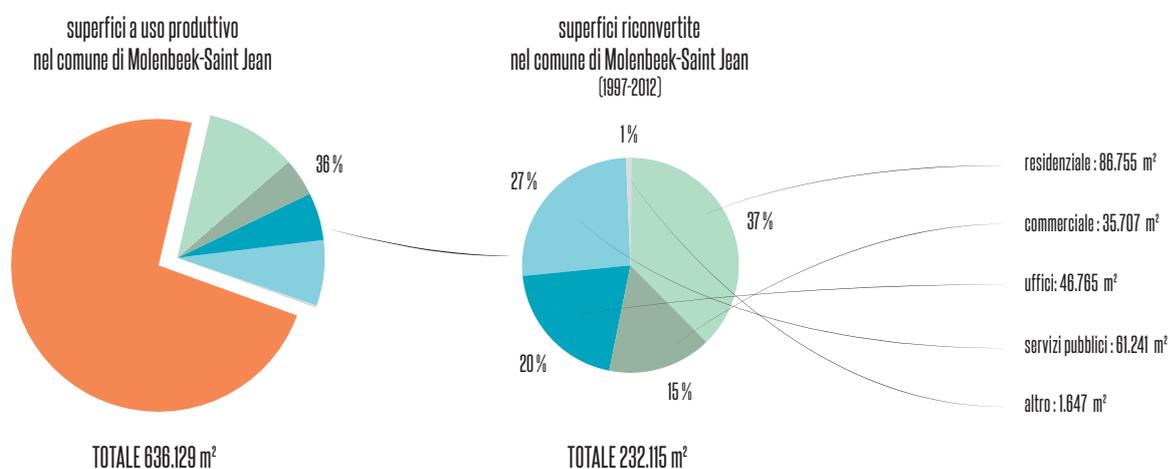
Soprattutto i primi si concentrano nell'area nord e lungo il canale, ai limiti del centro città e in prossimità del centro direzionale della Gare du Nord. Questi ultimi sono stati fra i primi interventi, spesso indicati come l'inizio di un processo di gentrificazione del Quartier Maritime, per via della sua attiguità ai quartieri centrali e alla facilità di accesso.

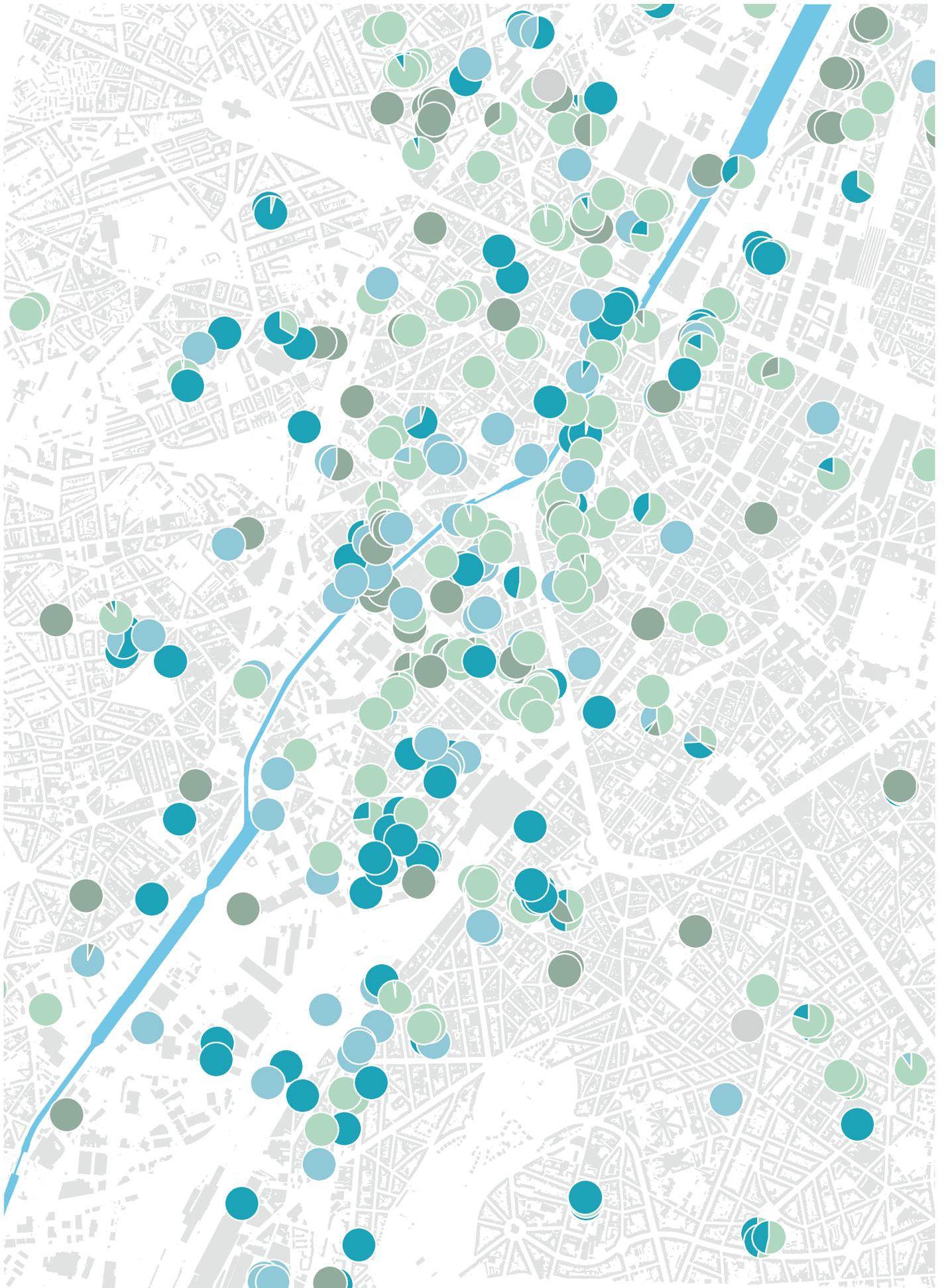
La zona storica di Molenbeek è per lo più interessata da riconversioni a destinazione residenziale, mentre la zona sud mostra una discreta varietà di destinazioni, con una leggera prevalenza dei servizi pubblici.

Nell'area centrale del canale si trovano alcuni grandi interventi di recupero di complessi monumentali: primo fra tutti certamente quello di Tour & Taxis, al centro di un complesso masterplan di trasformazione dell'antico deposito doganale in un nuovo centro multifunzionale, con uffici e attività commerciali all'interno della struttura. Sempre a nord è di recente attribuzione il progetto vincitore della trasformazione della fabbrica Citroen di Place de l'Yser nel Centre Kanal, centro di cultura contemporanea.

Fra gli interventi che hanno visto l'intervento di privati vi è la trasformazione del tabacchificio AJJA, nella parte nuova di Molenbeek, in incubatore d'impres e residenze, l'apertura del centro COOP, a sud appena fuori dal comune, nel mulino Moulart, che diventerà un centro multifunzionale, con spazi per le imprese, sala conferenze e ambienti museali.

Infine, un altro grande intervento di recupero, interessante per la diversità di funzioni ospitate, è quello del birrificio BelleVue, in prossimità della porta di Ninove, nel quale hanno trovato sede il museo di arti grafiche MIMA, due grandi attività ricettive, ambienti per uffici e una nuova torre residenziale. Altri interventi di minore estensione su edifici industriali sono costituiti in un diradamento dell'edificato per ricavare del nuovo verde pubblico.





residenziale



commerciale



uffici



servizi pubblici



altro



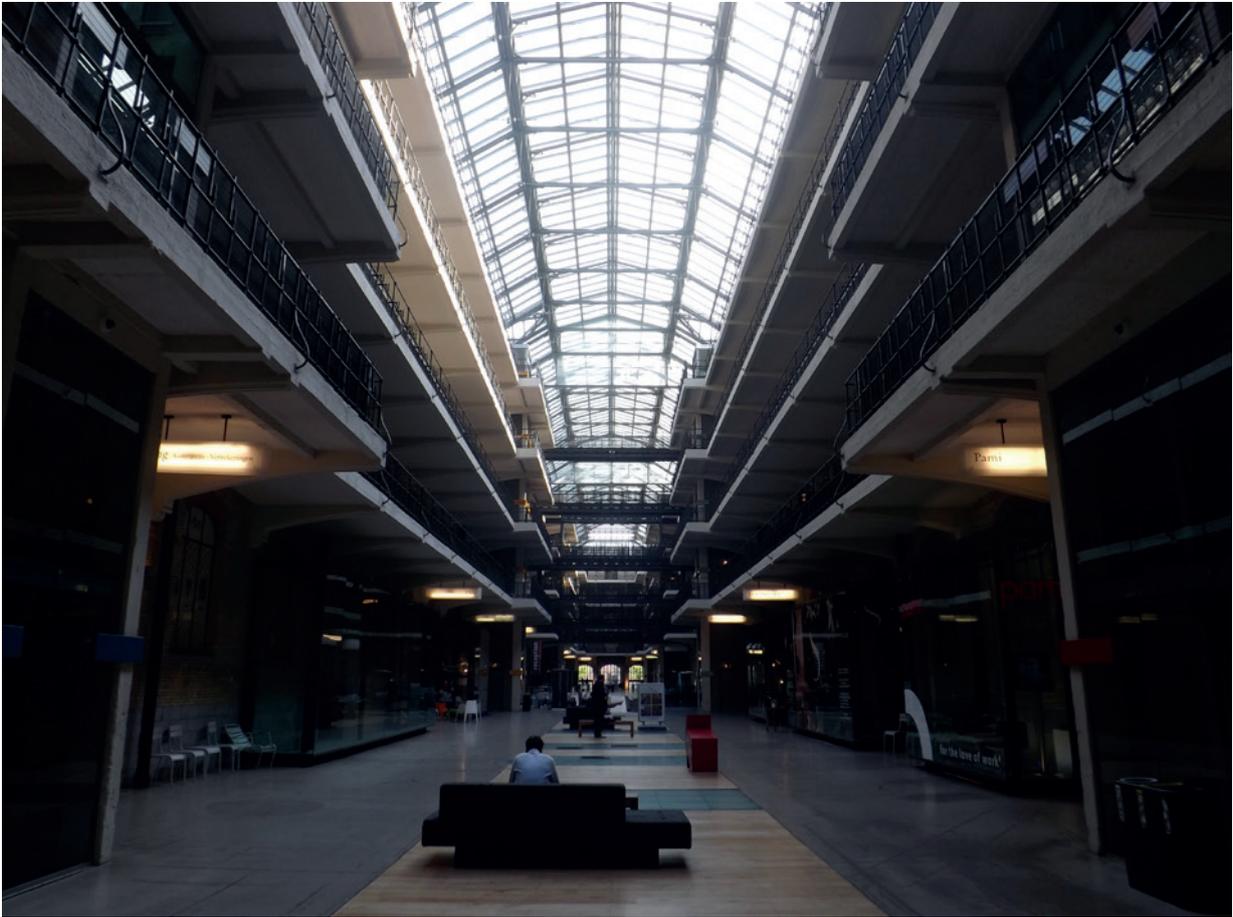
TOUR ET TAXIS

L'intero complesso di Tour et Taxis è soggetto a un lungo processo di riqualificazione, indirizzato a trasformare l'antico complesso doganale e gli spazi dell'ex scalo ferroviario in un nuovo quartiere con funzioni miste e nuovi servizi pubblici, fra cui un parco.

L'iter è iniziato nel 2001, ma le prime fasi operative hanno dovuto aspettare il 2007 per iniziare. Il corpo principale del complesso, ovvero "L'Entrepôt Royal" è stato oggetto di interventi di restauro e rifunzionalizzazione come galleria commerciale e spazi per uffici, sfruttando le gallerie esistenti. Altre tettoie, ex magazzini, sono stati convertiti in ambienti per eventi culturali ed esposizioni e riaperti al pubblico. L'intero processo è appena agli inizi, dato che l'area interessa anche la superficie un tempo occupata dai binari dello scalo, dove nuovi edifici amministrativi e residenziali affiancheranno un nuovo parco cittadino.

L'intervento eseguito all'interno dell'Entrepôt Royal, fra i primi edifici ad essere classificati come tutelati per importanza architettonica in Belgio nel 1988, vede affiancarsi ad un largo intervento di restauro conservativo che ha caratterizzato le strutture esistenti, nonché i lucernari vetriati, una serie di inserimenti volumetrici atti a consentirne la divisione in celle differenti e permetterne lo sfruttamento commerciale.

Fra le scelte progettuali più caratterizzanti vi è stata la scelta di impostare il piano di calpestio al piano terra ad una nuova quota rialzata rispetto all'originale, il che ha permesso di salvaguardarne porzioni importanti, visibili attraverso porzioni vetrate di pavimento, malgrado non fossero compatibili con la nuova destinazione d'uso.



BRASSERIE BELLEVUE - MIMA

Nello stabilimento dell'antico birrificio BelleVue è nato nel 2016 il MIMA, museo di arte contemporanea. Parte del complesso è stata anche convertita in attività ricettive e commerciali.

La prima attività nata sul sito fu il birrificio "Le Cornet de Poste" dei fratelli De Coster, aperta nel 1916, che contava cinque edifici principali, stalle per i cavalli da rifornimento, la malteria, la fornace, i magazzini e il birrificio vero e proprio. All'epoca lo stabilimento, situato in posizione strategica lungo il canale per favorire l'approvvigionamento, era affiancato oltre che dal canale principale anche dalla derivazione della Sennette, chiusa successivamente nel 1930.

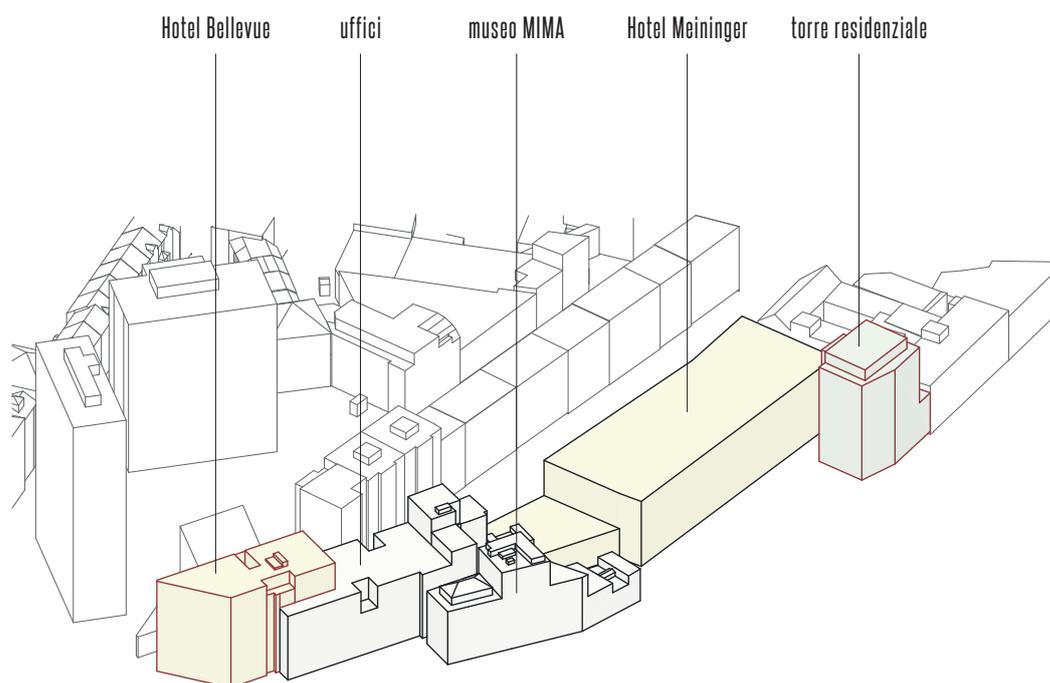
Nel 1935 l'edificio viene sottoposto a una radicale trasformazione e ingrandimento, per adattare gli spazi alle richieste di incremento di produzione e ai processi di imbottigliamento meccanizzati. L'operazione porterà lo stabilimento ad avere pressochè l'aspetto attuale.

Il birrificio viene acquistato nel 1969 dall'impresario Van Den Stock, che aveva lanciato il suo marchio di birra "geuze"

BelleVue, la cui produzione viene accentrata nel sito. L'impresa avrà grande successo in tutto il Belgio, diventando uno dei marchi di birra più famosi. Nel 1991 l'azienda viene venduta al gruppo Interbrew, che per esigenze di produzione sposta gran parte dei processi in un nuovo stabilimento nelle Fiandre appena a sud di Bruxelles. Nel 2009 l'edificio viene dismesso e venduto in parte al Comune di Molenbeek, in parte a privati, che danno luogo al processo di riconversione. Date le dimensioni importanti del sito, si decide di impiantarci diverse funzioni, in particolare due attività ricettive (Hotel BelleVue e Meininger Bruxelles) oltre a uffici e ristorazione, e di realizzare nell'area un nuovo edificio a torre per ospitare residenze private.

I lavori per la sede del MIMA, iniziati nel 2015, si sono conclusi nel 2016.

Il museo, il cui nome sta per "Millennium Iconoclast Museum of Art" è indirizzato soprattutto verso le arti grafiche ed ospita una collezione permanente di opere d'arte contemporanea e diverse esposizioni temporane.





MINOTERIE MOULART - COOP

Il centro per le imprese e la cultura COOP, nel comune di Anderlecht è stato realizzato recuperando l'antico mulino Moulart, costruito nel 1903, per trasferire l'attività di macinazione Moulart dalle vicinanze della Gare du Sud a un sito che avesse accesso al canale.

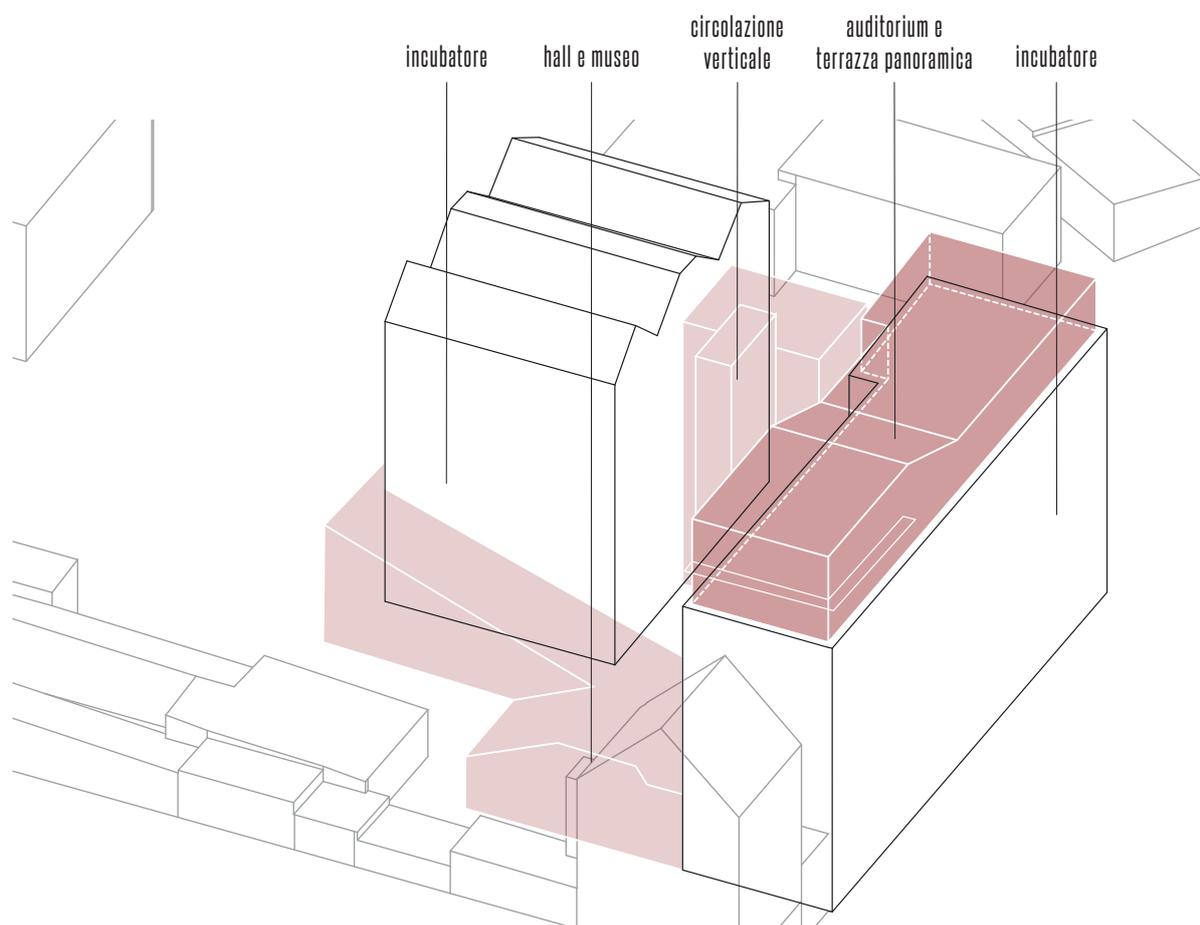
Il nuovo impianto di macinazione è estremamente moderno per i tempi, dotato di macchinari provenienti dall'Inghilterra e dalla Germania. Al picco della produzione, fra il 1930 e il 1940, il mulino occupa una trentina di persone e funziona 24 ore su 24, diventando uno dei principali della regione brussellese.

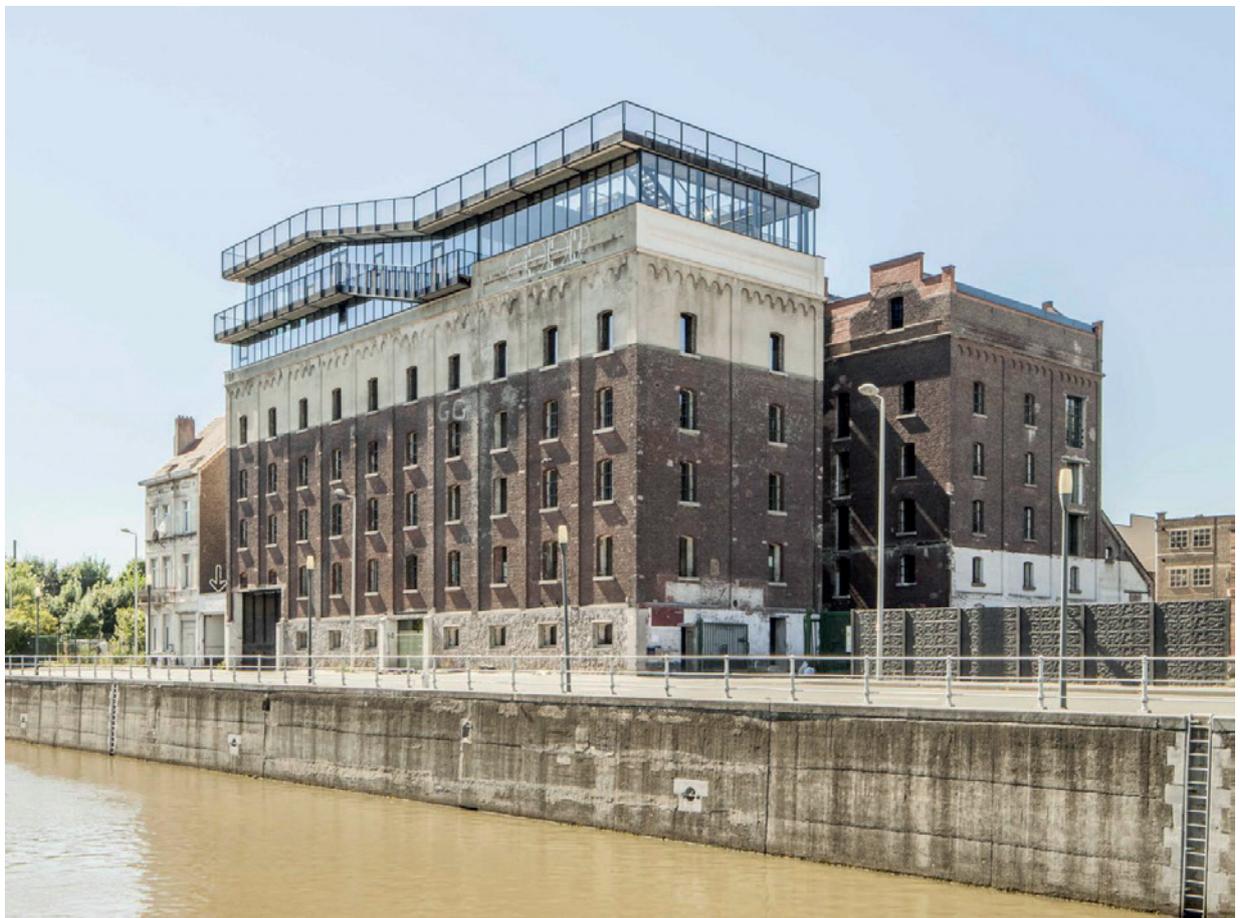
L'attività cessa nel 1965, quando il governo offre un premio in cambio della chiusura di alcuni stabilimenti per ridurre la sovrapproduzione di farina nella nazione, dovuta alla diminuzione del consumo di pane e derivati, con il miglioramento delle condizioni di vita della popolazione nel dopo guerra.

Resta in disuso e diviso in diverse proprietà fino

al 2011, quando l'intera struttura viene rilevata da una cordata di imprenditori, insieme al comune di Anderlecht e alla società di sviluppo immobiliare pubblico-privata della regione di Bruxelles (SDRB). Tramite l'utilizzo di fondi europei per lo sviluppo regionale, il sito di 5.000 m² è stato trasformato in un incubatore di imprese, centro servizi e conferenze, coworking e museo dedicato alla storia dell'edificio e del canale. L'intervento architettonico oltre ha riportare alla condizione originale la facciata che affaccia sul Quai Demets è costituito soprattutto nell'inserimento di un volume superiore vetrato per ospitare un auditorium da 70 posti, un caffè di 110 m² e delle terrazze panoramiche accessibili al pubblico.

La superficie dedicata all'accoglienza di imprese e professionisti si estende per 3000 m² ed è rivolta a piccole e medie imprese; si stima che possano trovarvi sede circa una ventina di queste.





NUOVA ANAGRAFE DEL COMUNE DI MOLENBEEK-SAINT JEAN

Nel 2018 il comune di Molenbeek-Saint Jean ha aperto un nuovo sportello dell'anagrafe nel quartiere di Osseghem, ad ovest della ferrovia, in un edificio che faceva originariamente parte della manifattura di tabacco Ajja e in seguito British American Tobacco.

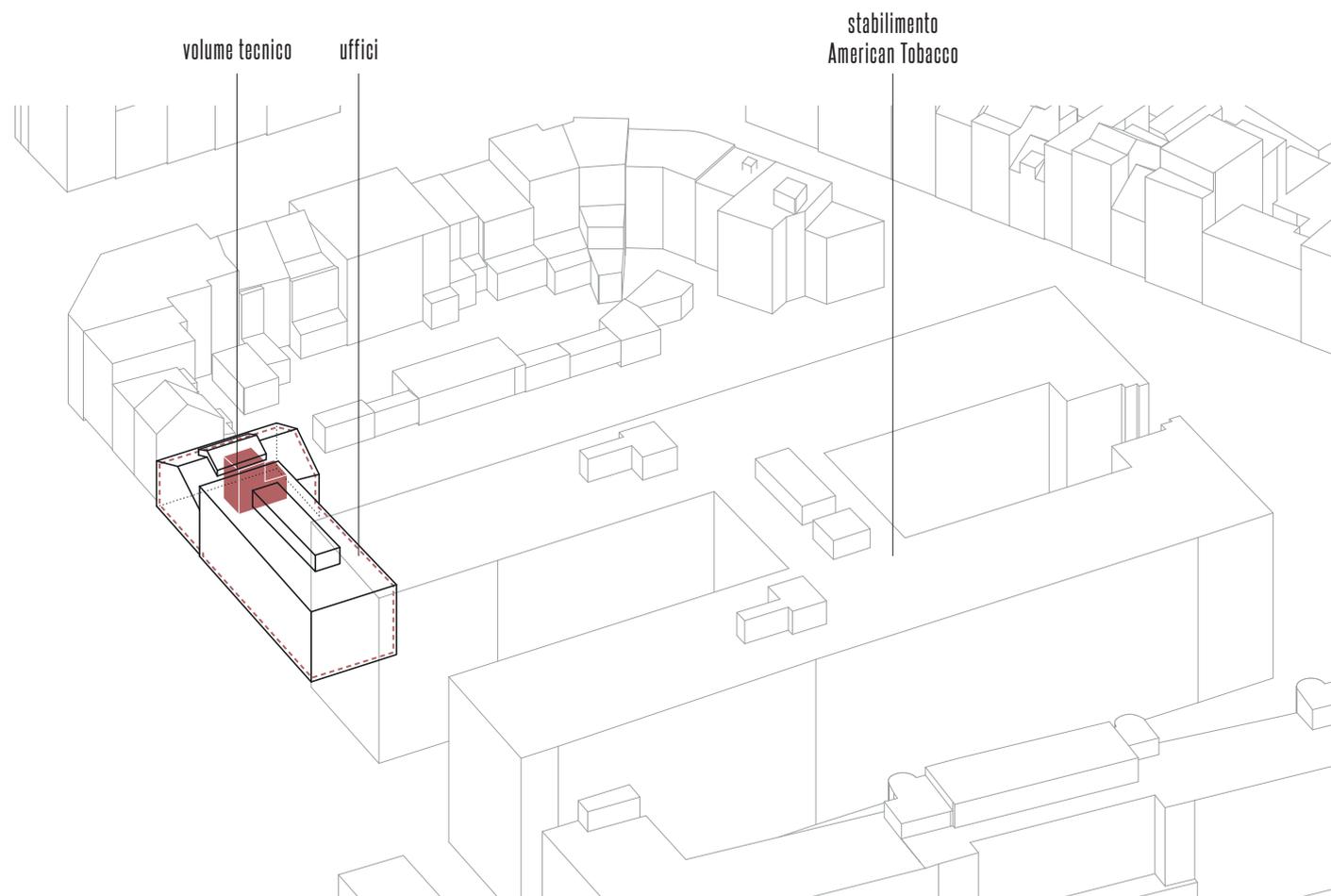
Il complesso, che in parte ospita gli uffici della multinazionale del tabacco, risale agli anni '20 del novecento. Nel 1925 infatti il fondatore della società Ajja sposta la produzione da un piccolo atelier nel centro di Molenbeek, vicino la Sennette, all'ovest del quartiere, in un settore all'epoca poco edificato e ancora principalmente rurale. Il complesso è di dimensioni notevoli e la manica che occupa l'ufficio comunale è solo una piccola porzione dello stabilimento.

Dal 2001 non si svolgono più attività produttive al suo interno, ma restano gli uffici della divisione

Benelux della British American Tobacco.

L'intervento si contraddistingue per il mantenimento della riconoscibilità della struttura originale. L'ingresso è posizionato in corrispondenza della struttura a shed, il resto della struttura è destinato agli sportelli e alla zona uffici, collegati fra di loro da un ampio buffer. Gli uffici, organizzati al piano superiore in un unico open-space sono dotati di grandi finestre vetrate, ricavate aprendo la muratura verso l'interno isolato e lasciando solo la parte strutturale a scandire il ritmo della facciata.

Un elemento caratterizzante del progetto è l'inserimento del volume di servizio nel vano d'ingresso, come una scatola indipendente, che mette in comunicazione i due livelli.





LA PICCOLA EREDITÀ

Quella che definiamo la piccola eredità di architettura industriale di Bruxelles, è composta da edifici di modeste o medie dimensioni di cui prevalentemente è fatto il patrimonio edilizio delle aree produttive storiche della città.

Spesso questo patrimonio è situato all'interno di zone che presentano una grande mescolanza di funzioni e di tipologie architettoniche, passando inosservato per la sua posizione nascosta o il suo aspetto dimesso.

A differenza della "grande eredità" (le grandi fabbriche iconiche, le centrali elettriche, le strutture pubbliche) e al suo valore monumentale riconosciuto, ad essa è riconosciuta ben poca attenzione e poca, se non nulla, tutela, finendo per essere il primo oggetto sacrificato al bisogno di nuovo spazio edificabile.

Se la "grande eredità" è rappresentata da elementi puntuali di grande rilevanza sulla mappa della città, la piccola eredità ne rappresenta il corpo principale del patrimonio edilizio industriale, il costituente fondamentale dei luoghi dell'industria, fatto di una moltitudine di elementi singoli, accomunati da una serie di regole spaziali, architettoniche, materiali e di utilizzo dello spazio che ne fanno la più grande testimonianza architettonica dell'epoca di sviluppo industriale della capitale belga.

La localizzazione di questa eredità disegna quindi la mappa reale dei luoghi dell'industria, ne mostra la concentrazione attorno ad alcune aree e la strutturazione lungo gli assi di comunicazione strategici, ben più della mappa che deriverebbe dal posizionamento delle grandi infrastrutture industriali del passato.

Il valore di questa eredità fortunatamente, non è del tutto dimenticato, si assiste sempre più a partire dagli anni '90 a una riconversione attenta, verso nuove funzioni, compatibili con la logica strutturale e spaziale di questi luoghi.



LA PICCOLA EREDITÀ DI MOLENBEEK-SAINT JEAN

In quanto cuore pulsante della rivoluzione industriale belga, il comune di Molenbeek-Saint Jean racchiude gran parte della "piccola eredità" industriale della città di Bruxelles. Interi isolati dei quartieri Birmingham e Cureghem sono composti dall'agglomerazione di piccole e medie superfici industriali.

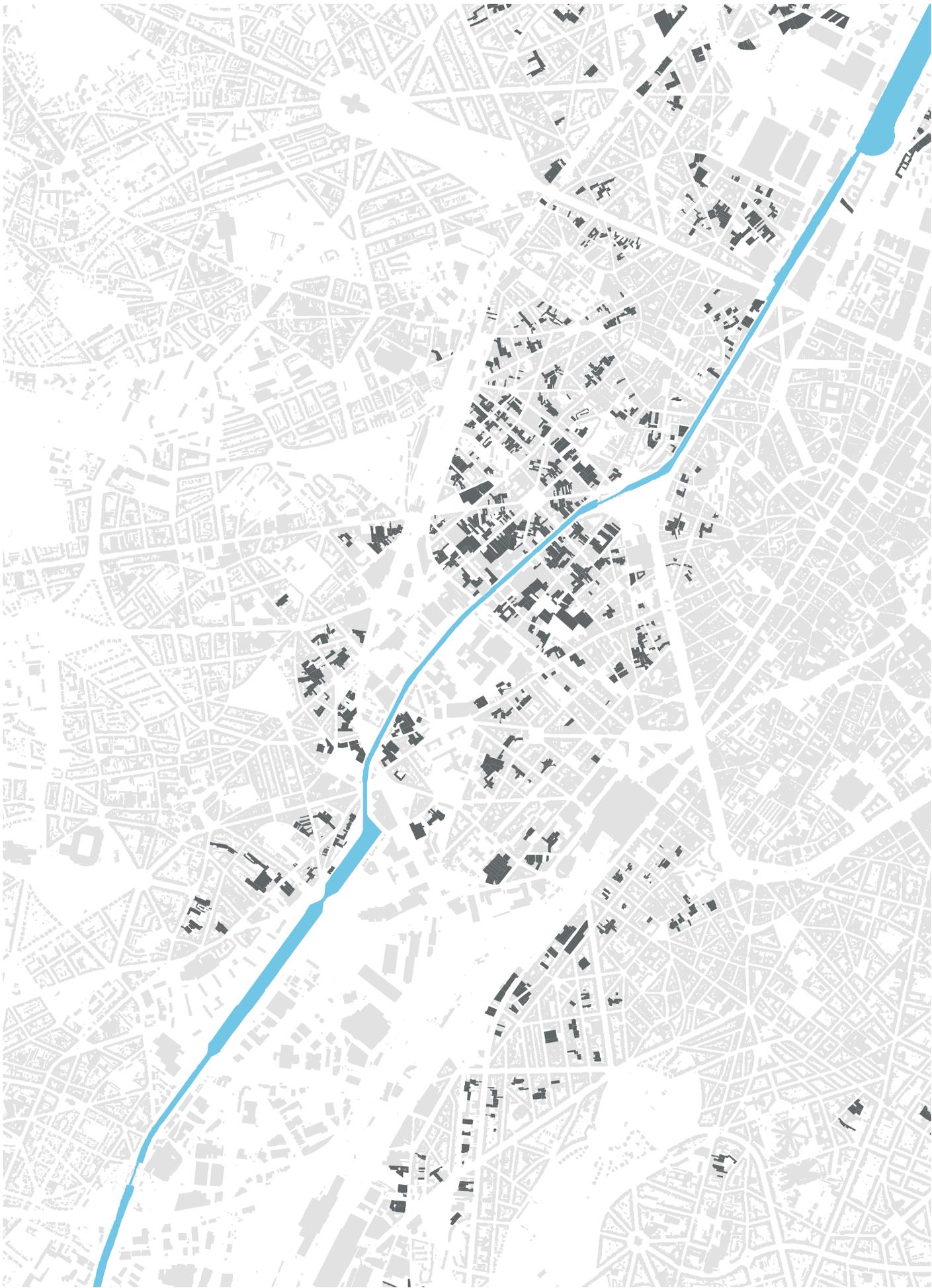
D'altra parte, ripercorrendo la storia del comune si comprende come la sua stessa espansione sia legata a doppio filo alla crescita dell'industria nel suo territorio.

Questi elementi, talvolta poco più che rimesse, altre volte piccole fabbriche dalle facciate in mattoni e le grandi vetrate i cui shed e ciminiere punteggiano gli isolati, rappresentano un elemento fondante del paesaggio urbano di questa porzione di città.

Più dei due terzi degli edifici industriali di Molenbeek sono ancora destinati a funzione produttiva, di cui circa la metà è ancora in uso, seppur vi è una larga parte di strutture sottoutilizzate, costituendo non solo un patrimonio di memoria storica diffuso ma anche un patrimonio economico e sociale per la loro continuità d'uso.

Nell'affrontare i processi di trasformazione urbana che interesseranno nei prossimi anni l'area, sempre più strategica per l'agglomerazione, questo patrimonio rappresenterà uno degli oggetti principali su cui lavorare.

Si apre quindi uno scenario di ripensamento del ruolo di questo patrimonio all'interno della città, considerando i temi di attualità nello sviluppo urbano delle città; fra tutti, è possibile mantenere e rilanciare questa continuità d'uso, nell'ottica delle tendenze attuali in materia di produzione e manifattura urbana?



società

La lettura del paesaggio sociale è un'operazione che permette di avere un'immagine chiara del contesto in cui si sta operando, soprattutto nel momento in cui si tiene conto che tale paesaggio non si è generato in maniera indipendente dallo spazio costruito.

Anzi, nelle caratteristiche del tessuto urbano si trovano spesso le ragioni della generazione di un determinato contesto sociale.

Le due dimensioni spesso, si sovrappongono per fornire interpretazioni e chiavi di lettura dell'organismo urbano e ciò, è particolarmente evidente nelle mappe sociali di Bruxelles.

In esse è evidente la polarizzazione delle criticità sociali all'interno di una fascia denominata "*croissant pauvre*", ovvero la "mezzaluna povera", che partendo da nord del Pentagono affianca il centro ad Ovest scavalcando il canale di Charleroi, per terminare nei quartieri meridionali che circondano la Gare du Midi.

Sovrapponendo i livelli relativi ad alcuni indici demografici principali si compone una fotografia del paesaggio sociale di quest'area (alla quale Molenbeek-Saint Jean appartiene) che evidenzia una società giovane, multiculturale, demograficamente vivace, ma debole in quanto a formazione scolastica, occupazione e fonti di reddito.

Soprattutto, si legge come i luoghi che appartengono a questo "*croissant pauvre*" si sovrappongano perfettamente ai luoghi della Rivoluzione Industriale, all'asse operaio del Canale. I quartieri operai, quindi, ancora come luoghi di elezione per l'accoglienza dei nuovi arrivati, oggi come nell'ottocento per i contadini fiamminghi. Luoghi di contrasti sociali talvolta estremamente duri, ma anche parti estremamente dinamiche della città.

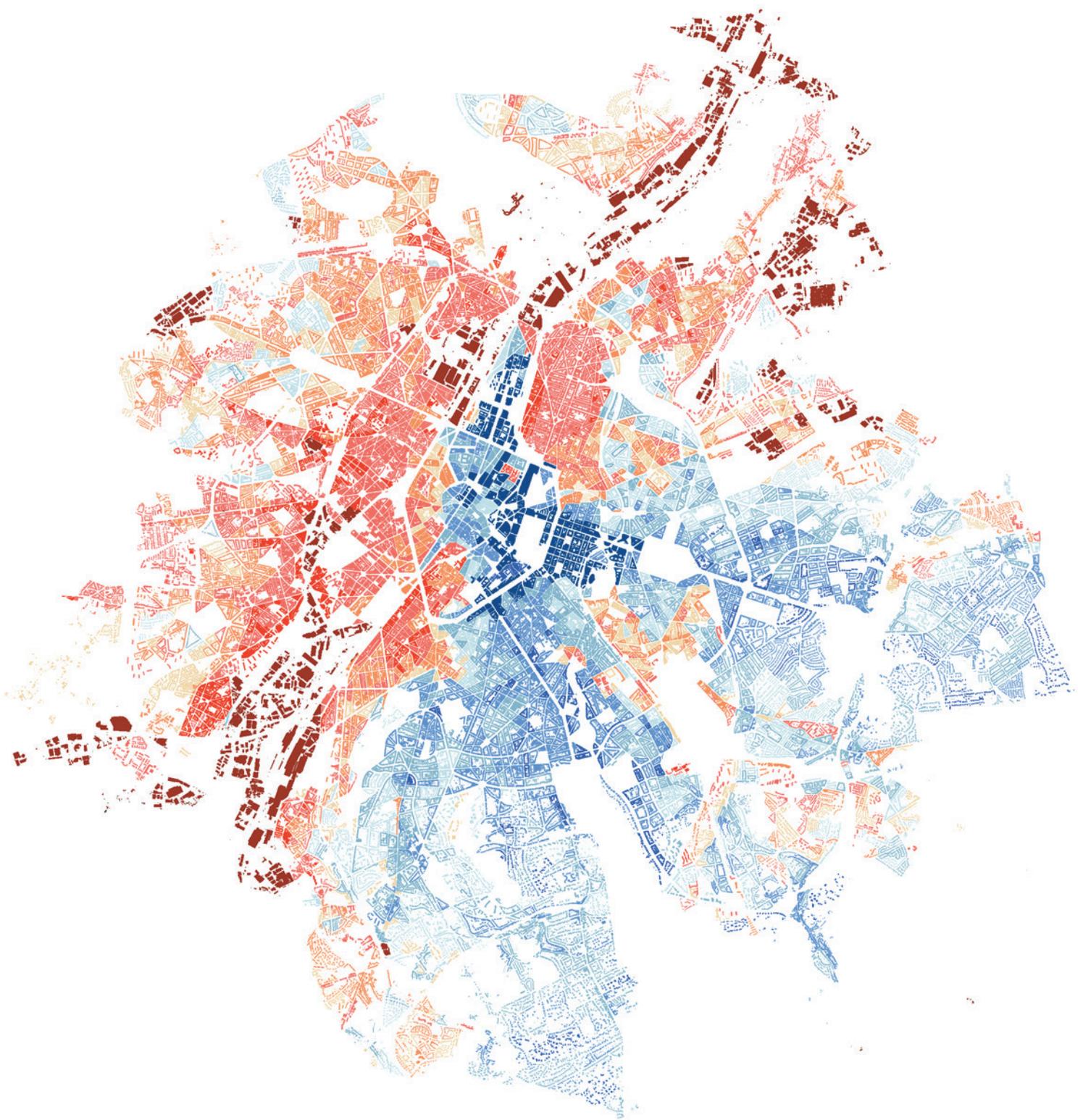
In opposizione a questi, spesso fianco a fianco con le realtà più difficili, c'è la città finanziaria, la capitale amministrativa, i quartieri-giardino delle periferie orientali, e tutto ciò che vi è in mezzo fra queste due realtà.

La divisione pressoché in due metà della città dal punto di vista delle classi lavorative riassume in sé la narrazione che scaturisce dalla lettura di buona parte degli indici demografici. Si tratta di una mappa che ha lo scopo di evidenziare un'opposizione più che altro di tipo dialettico all'interno della regione, fra la città del "sapere" e quella del "saper fare", fra quella degli operai e quella dei colletti bianchi, ma che finisce per avere delle ripercussioni reali e tangibili sull'organismo urbano e che è senz'altro collegata alle caratteristiche demografiche della popolazione di un determinato settore cittadino.

Si nota subito come la vocazione dei quartieri non sia cambiata nel tempo e come la popolazione tenda a disporsi attorno ai luoghi di lavoro; l'asse operaio che attraversa la metropoli da nord a sud si mantiene inalterato, seppur dovendo far fronte alla crisi generata dal ridimensionamento della propria economia e, di conseguenza, dell'occupazione.

I quartieri "alti", che nella città di Bruxelles sono tali anche topograficamente si dispongono storicamente nel quadrante sud-orientale, irraggiandosi dal fulcro amministrativo e direzionale costituito dalla "L" Gare du Nord-Quartiere Reale-Quartiere Europeo.

Ciò che è nuovo in questa geografia è il ritorno della classe dirigente nel cuore della città, dovuto alle mutate condizioni ambientali e funzionali di un centro che è stato a lungo relegato al ruolo di "periferia" sociale. ^[n]



Zone industriali



Formazione professionale



Quartieri direzionali



Formazione universitaria



IMMIGRAZIONE

Lo sviluppo demografico di Bruxelles è sempre stato fortemente influenzato dalle migrazioni.

A partire da quella interna dell'800, in concomitanza dello sviluppo industriale, continuando per le migrazioni europee da paesi quali Italia, Spagna e Portogallo degli anni '20.

Dalla metà del diciannovesimo secolo agli anni '70 del novecento, la parte preponderante di questa immigrazione è stata costituita da migranti interni alla nazione belga, che assieme alla crescita della natalità hanno portato la capitale dai 211.634 abitanti del 1846 al 1.075.136 del censimento del 1971.

A partire della metà del ventesimo secolo, la suburbanizzazione e l'apertura di nuove rotte dell'immigrazione, prevalentemente dall'afrika francofona e dalle ex colonie del regno hanno cambiato la geografia antropica della capitale.

Al giorno d'oggi, la popolazione brussellese è estremamente varia, in termini di nazionalità di provenienza e non va dimenticato che 1/3 della popolazione è composta di immigrati di seconda o terza generazione, che pur essendo dotati di cittadinanza, rappresentano un ulteriore elemento di complessità nel panorama sociale. Inoltre vi è la presenza non trascurabile di *expat* legati alle istituzioni europee e alla NATO.

La distribuzione geografica di questa popolazione variegata è estremamente disuguale nella Regione e presenta forte concentrazione nelle zone cenro-orientali dell'agglomerazione. Com'è noto i quartieri con la maggior presenza di immigrati extra-comunitari sono quelli occidentali di Molenbeek, quelli attorno alla Gare du Midi di Anderlecht e Saint Gilles e quelli meridionali del Pentagono. La maggioranza degli immigrati non comunitari provengono dall'Africa del Nord e da quella Subsahariana in minor quantità, oltre che dal Medio Oriente, in primis dalla Turchia.

Per motivazioni legate alla coesione sociale all'interno delle nazionalità e dei gruppi etnici, in questi quartieri si riconoscono delle vere e proprie comunità; i marocchini, primo gruppo per numero, si concentrano nel centro storico di Molenbeek, i Turchi a Schaerbeek, Senegalesi e Congolesi ad Anderlecht, mentre i latinoamericani, fra i gruppi meno rappresentati, nella parte bassa di Saint Gilles.

3,70%



12,60% 9% 7,4% 5,8% 4,2% 2,6% 1% 0,18%



DISOCCUPAZIONE

A causa della grande varietà di contesti sociali, la Regione di Bruxelles-Capitale presenta differenze sostanziali sul piano socio-economico.

In termini di ricchezza prodotta per abitante, Bruxelles è la prima realtà del Belgio e anche una delle città più ricche d'Europa, inoltre è una regione attrattiva per gli investimenti economici ed è uno dei principali poli di sviluppo ed innovazione della nazione.

Nonostante questo, una larga fetta della sua popolazione è esclusa da questa ricchezza economica, come dimostrano, ad esempio, i dati sulla disoccupazione e sul reddito disponibile.^[n]

La disoccupazione nella regione di Bruxelles, in particolare, presenta il dato più alto nel Paese e nell'Europa centrale ma anche uno fra i più alti dell'EU 27, al pari con alcune regioni della Spagna e del Sud Italia.^[n]

Alla base di questa spaccatura vi è certamente un fenomeno di discriminazione, come emerge dalla totale sovrapposizione dei quartieri col più alto tasso di immigrati extra-comunitari (Molenbeek-Saint Jean, dove si raggiungono punte oltre il 40%, Saint Gilles, Saint Josse e alcune zone di Bruxelles in particolare).

Va anche considerato lo scarso incontro di domanda di lavoratori (solitamente ad alta specializzazione) e offerta di questa fascia di popolazione (poco specializzata, al contrario) che rende più difficile l'inserimento nel mondo del lavoro.

Inoltre le zone con più alta disoccupazione sono anche fra quelle con l'età media più bassa, un fattore da considerare, tendendo la disoccupazione ad essere più alta nella fasce lavorative più giovani.

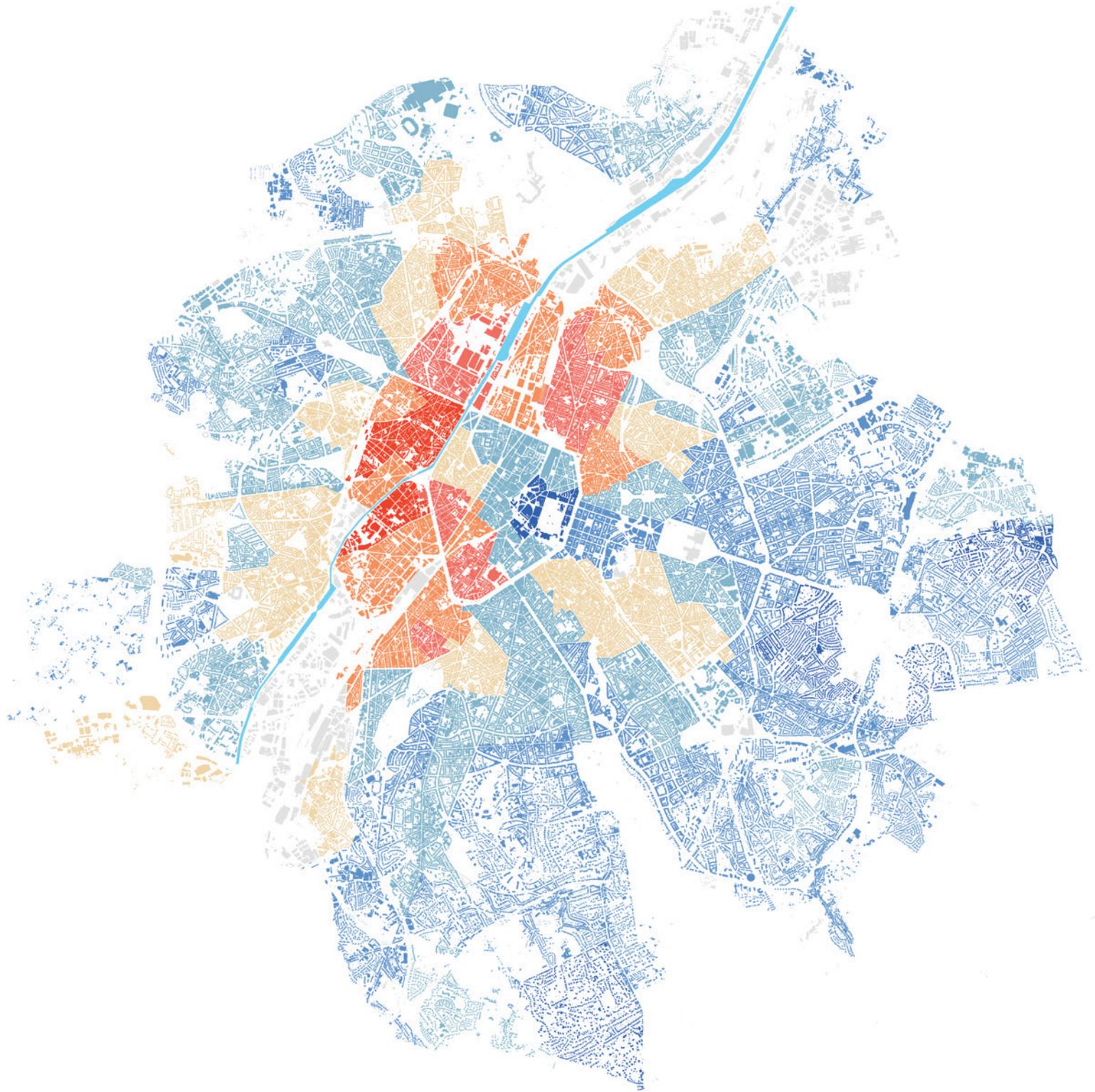
In seguito alla crisi economica del 2008 vi è stato un lungo periodo di aumento della disoccupazione, spinto anche dall'aumento di popolazione nell'area metropolitana.^[n]

[n] Mahinour Ozdemir, "La situation socio-économique de la Région de Bruxelles-Capitale", Centre Permanent pour la Citoyenneté et la Participation, 2017

[n] dati EUROSTAT - Labour Force Survey 2017

[n] Pierre-François Michelis, "Marché du travail et revenus des ménages à Bruxelles: quelle évolution à moyen terme?"

22,69 %



Un altro indicatore critico, come si diceva, è il reddito disponibile, strettamente legato anche alla disoccupazione.

Secondo l'ultimo *"Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté"*, del 2016 la percentuale di popolazione che percepisce un reddito insufficiente per mantenere uno stile di vita dignitoso è in aumento, e circa il 2,15 % dei brussellesi beneficiano di un assegno sociale di integrazione per il reddito insufficiente.^[n]

Ancora una volta, sono i comuni lungo il Canale e della prima corona a presentare i dati peggiori, anche se in questo caso, oltre alla conferma dei quartieri come Molenbeek-Centre, Marolles e Cureghem (nell'area degli Abattoirs si riscontra il più basso reddito percepito, 14.031 €) la disposizione delle aree meno ricche ricorda come a Bruxelles, a eccezione dell'asse Palazzo Reale-Quartiere Europeo, dove risiedono gli impiegati delle istituzioni nazionali e sovranazionali, le zone centrali e più antiche siano anche quelle abitate dalle classi meno abbienti.

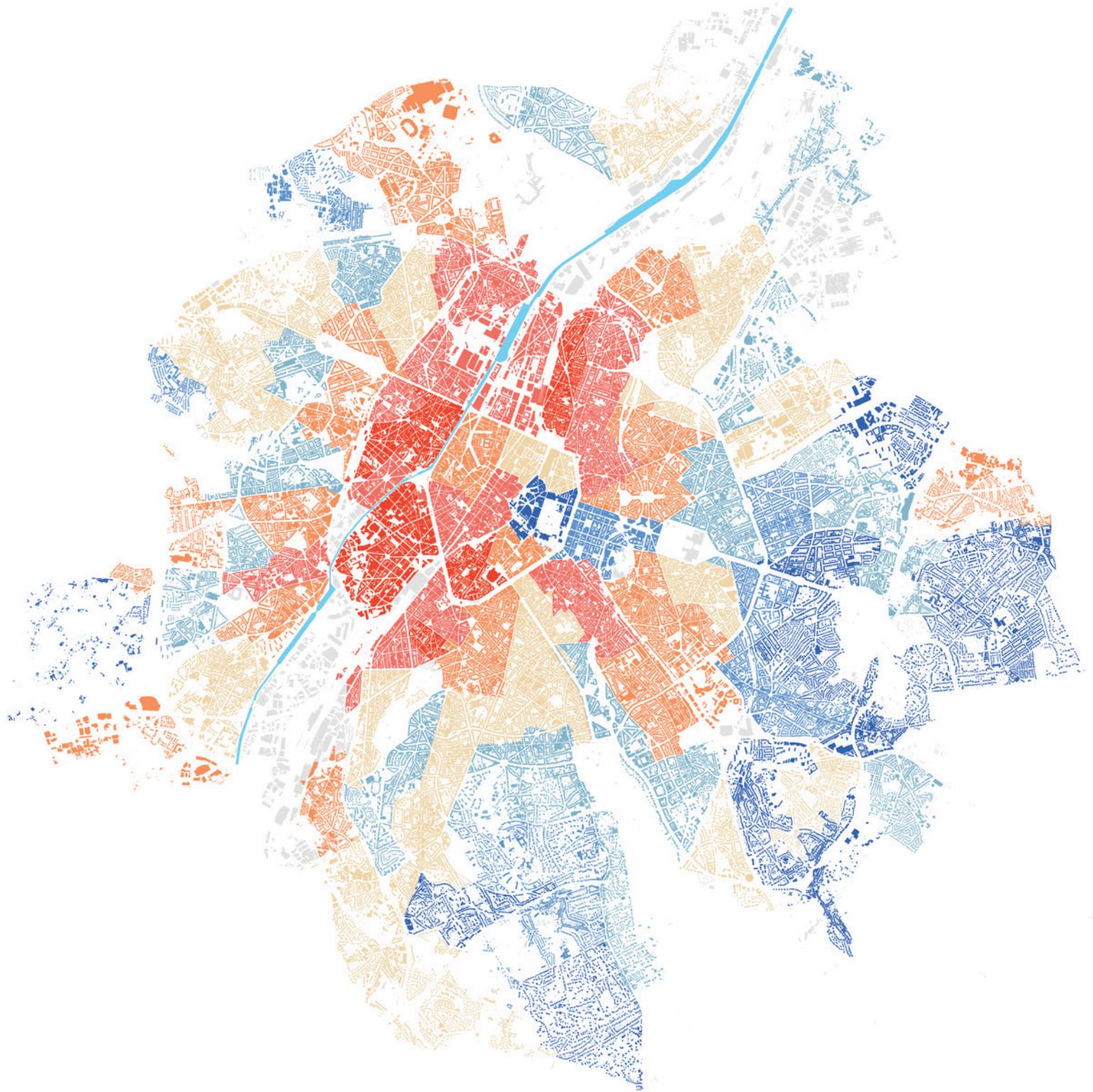
Questo fenomeno centripeto ha portato i ceti sociali più elevati a "migrare" nei quartieri residenziali e collinari del sud-ovest, secondo una dinamica già iniziata a fine '800 e intensificatasi nel secondo dopoguerra con la creazione di vasti quartieri costituiti da abitazioni indipendenti con giardino.^[n]

Solo nell'ultimo decennio si assiste a un'inversione di tendenza, con i primi fenomeni di gentrificazione di aree come Saint Gilles e il centro città.

[n] M. Englert, "Rapport bruxellois sur l'état de la pauvreté", Commission communautaire commune, 2016

[n] Didier Willaert, Patrick Deboosere, "Atlas des Quartiers de la population de la Région de Bruxelles-Capitale au début du 21ème siècle", Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse, 2014

19.088 €



14.031 € 15.000 € 17.000 € 19.000 € 21.500 € 23.500 € 25.000 € 29.389 €

La regione di Bruxelles è l'area più giovane del Belgio, con un'età media di 37 anni contro i 42 delle Fiandre e i 40 della Vallonia.

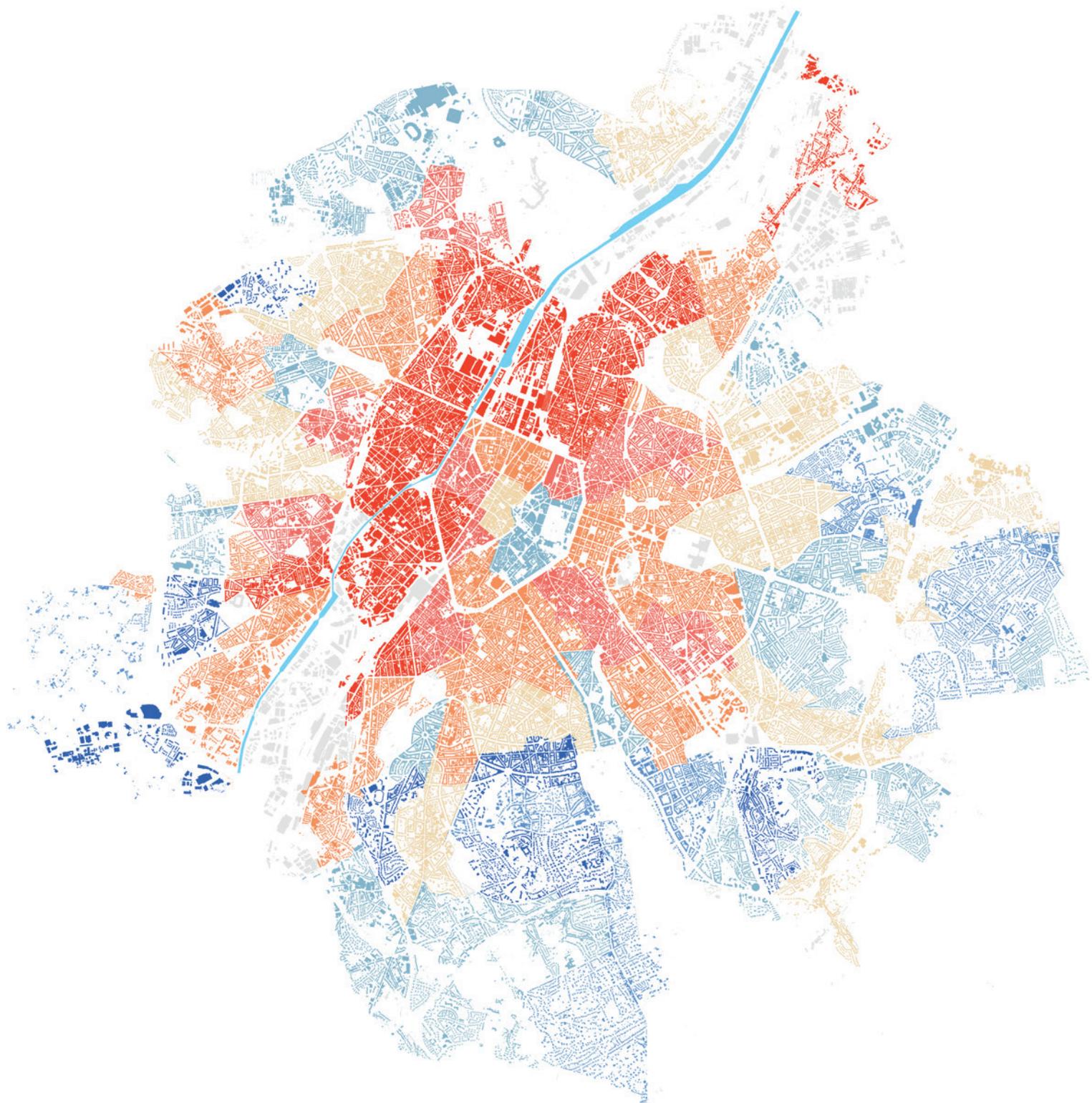
La natura di polo attrattore nazionale e internazionale della città, fa sì che gran parte dei nuovi arrivati sia composta da under 30, dato estremamente elevato soprattutto per quanto riguarda l'immigrazione extra-europea. Malgrado l'età media generale piuttosto bassa, i quartieri periferici presentano valori molto più elevati di quelli centrali anche all'interno dello stesso comune. Ciò si spiega con la composizione dei nuclei familiari e la relativa tipologia abitativa.^[n]

I quartieri del "*croissant*", ad esempio sono abitati da una fascia di popolazione con un indice di natalità elevato, che quindi tendono ad abbassare l'età media nelle loro zone di residenza. Si può notare come vi sia una tendenza a concentrarsi delle fasce d'età più basse nei quartieri centrali, questo è dovuto al fatto che nella fascia 18-34 i nuclei familiari composti da una sola persona sono prevalenti e tendono ad occupare abitazioni da uno o due locali, che sono più presenti nelle abitazioni più datate di cui sono composti i quartieri centrali, mentre via via che si sale di età, l'aumentare del numero di persone nel nucleo familiare e di disponibilità economica porta gli abitanti a spostarsi nelle zone più esterne dell'agglomerazione, dove sono presenti alloggi dalle metrature maggiori.

Questo movimento riguarda in maniera esigua i residenti di origine extra-comunitaria, dei quali, in genere, l'indice di mobilità residenziale è molto basso, sia per una tendenza culturale a restare in prossimità dei quartieri a prevalenza etnica, sia per una minore disponibilità economica, dovuta a tutti quei fattori di cui si è discusso precedentemente.

[n] Didier Willaert, Patrick Deboosere, "Atlas des Quartiers de la population de la Région de Bruxelles-Capitale au début du 21ème siècle", Institut Bruxellois de Statistique et d'Analyse, 2014

37,35 anni



CARTOGRAFIA TEMATICA

FOCUS SU MOLENBEEK-SAINT JEAN

Preso nella sua interezza, il comune di Molenbeek-Saint Jean, presenta dei dati che riportano una situazione socio-economica molto specifica: forti componenti di criticità dovute a una situazione di povertà relativa diffusa, disoccupazione e mancanza di formazione della forza-lavoro, conflittualità etnica e una crescita demografica sostenuta dal saldo migratorio e dall'alto tasso di natalità. I comuni dell'agglomerazione brussellese però, pur costituendo degli enti amministrativi indipendenti dal punto di vista formale, evidenziano una geografia sociale che tende a seguire logiche ad una scala più ampia, regionale. Ad esempio, una generale tendenza della popolazione agiata e più anziana a risiedere nella seconda corona, mentre l'opposto avviene per i giovani e i ceti sociali più umili.

Così, anche il comune di Molenbeek si ritrova idealmente ad essere diviso in due.

Ciò ha origini storiche e dipende soprattutto da una barriera fisica, ovvero quel fascio di binari che corre a ovest del centro e che sin dalla sua creazione nel 1870 ha segnato un "al di qua" e un "al di là" della ferrovia. ^[n] A est dell'infrastruttura il centro storico e lo sviluppo industriale, a ovest, a parte qualche insediamento industriale isolato, un territorio rurale e fino agli anni '30 fondamentalmente non urbanizzato.

Al giorno d'oggi questa divisione si riflette nella presenza ad est di quartieri dove le criticità di cui sopra sono particolarmente evidenti (Cureghem e Gare de l'Ouest i due più poveri dell'intera agglomerazione, ad esempio), mentre ad est, ad Osseghem, gli indici sono molto più vicini a quelli del resto della Regione. La diversità edilizia fra le due metà è certamente fra le concause di questa discrepanza; i quartieri novecenteschi occidentali sono stati concepiti per la classe media, con un edificato composto da case indipendenti nei quartieri più esterni

e moderni condomini, dalle metrature degli alloggi superiori e una migliore qualità costruttiva rispetto alle *maisons mitoyennes* che compongono il resto del comune, in queste tende infatti a risiedere la fascia meno abbiente della popolazione e gli immigrati.

Un discorso a parte in questo senso meritano gli interventi di edilizia sociale, situati soprattutto lungo la fascia ferroviaria e composti da grandi torri, che rappresentano delle "isole" nel tessuto urbano.

[n] C. Dupont, "Molenbeek, Commune industriel" in "Molenbeek, une commune Bruxelloise" Le Cahiers de La Fonderie, 2006

THINKERS & MAKERS



Zone industriali



Formazione professionale



Quartieri direzionali



Formazione universitaria



IMMIGRAZIONE

7,50 %

1° comune su 19

Molenbeek-Saint Jean

3,70 %

Regione di Bruxelles-Capitale



12,60 % 9 % 7,4 % 5,8 % 4,2 % 2,6 % 1 % 0,18 %

DISOCCUPAZIONE

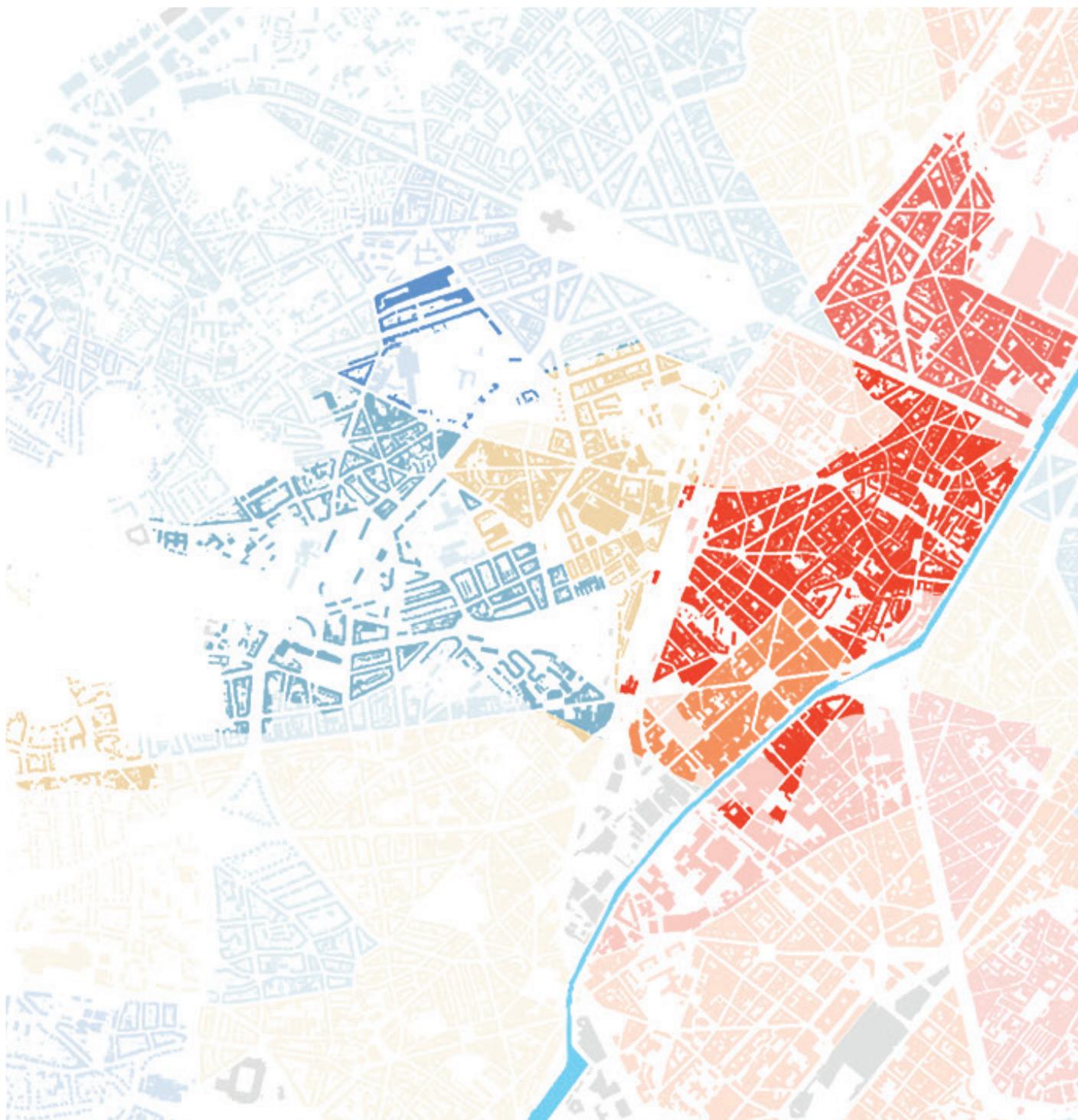
30,92 %

3° comune su 19

Molenbeek-Saint Jean

22,69 %

Regione di Bruxelles-Capitale



REDDITO

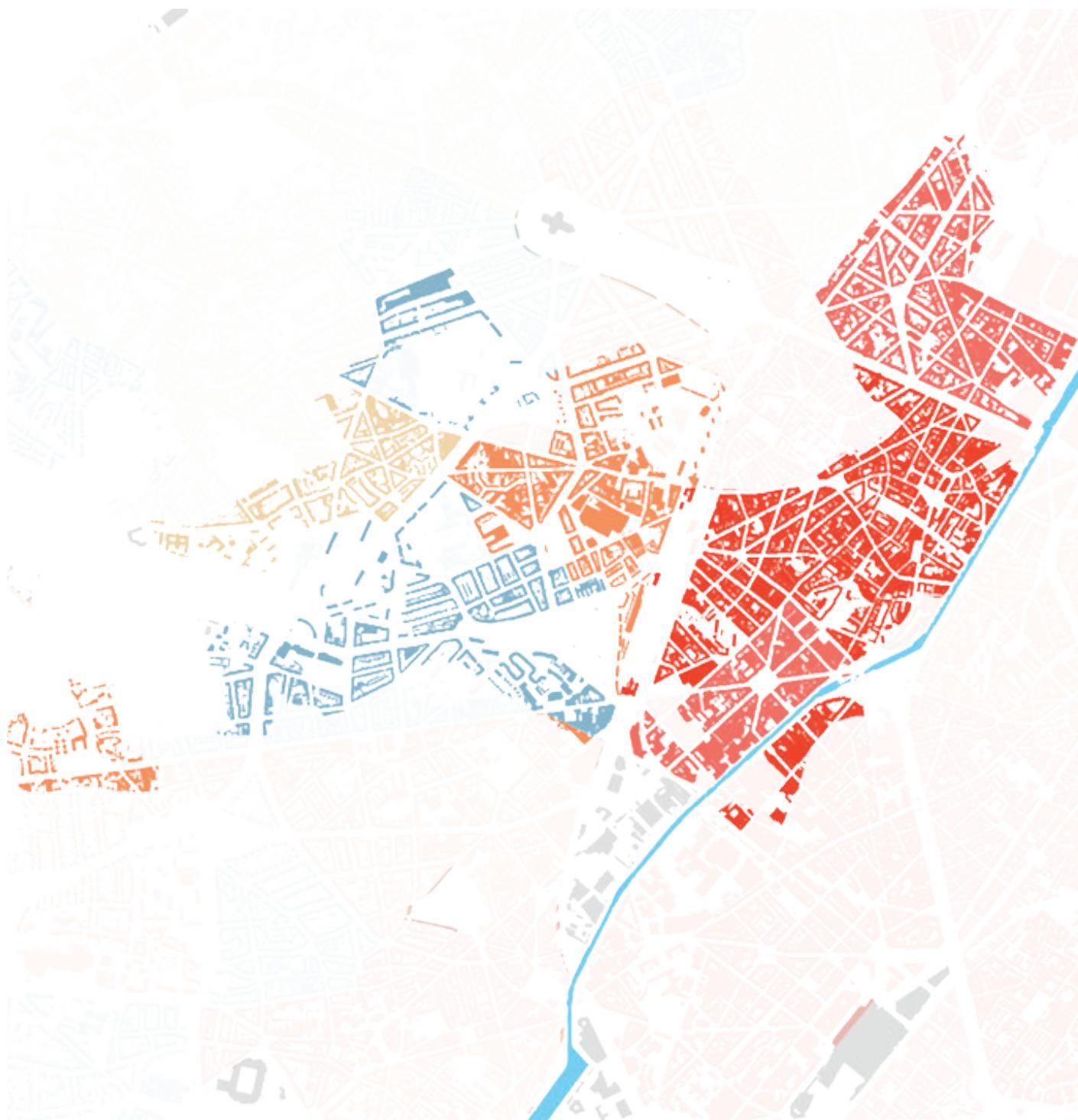
17.303 €

17° comune su 19

Molenbeek-Saint Jean

19.088 €

Regione di Bruxelles-Capitale



14.031 € 15.000 € 17.000 € 19.000 € 21.500 € 23.500 € 25.000 € 29.389 €

ETÀ MEDIA

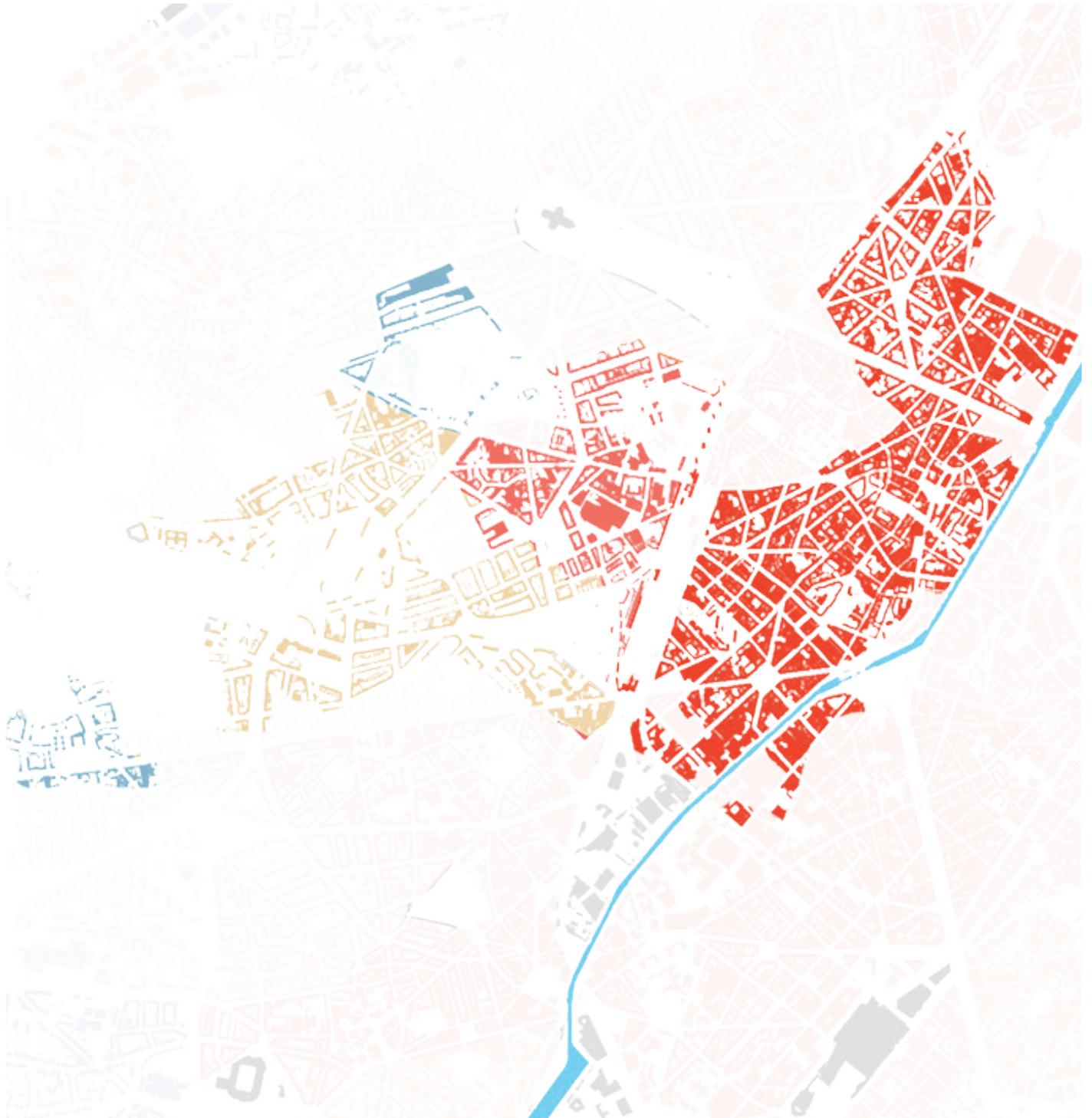
34,83 anni

3° comune più giovane

Molenbeek-Saint Jean

37,35 anni

Regione di Bruxelles-Capitale



economia

Lo studio dei cluster economici non è fine soltanto alla conoscenza del tipo di attività economiche e produttive presenti nel contesto urbano e della loro filiera. La loro localizzazione spaziale è un processo di indagine che può fornire informazioni importanti su un organismo complesso come è quello di una città e sulle relazioni materiali e immateriali che questi instaurano con gli altri livelli che lo compongono; storia, popolazione, patrimonio architettonico, paesaggio.

Vasti settori della città sono stati modellati dalla presenza dell'industria, che ne ha talvolta determinato forma urbana, organizzazione spaziale e sociale a seconda delle specificità di ogni settore. Studiare gli attori economici, le loro attività e gli spazi in cui operano significa anche riconoscere il ruolo, spesso sottostimato, che questi ricoprono nel funzionamento e nella vita dell'organismo urbano e riappropriarsi di luoghi troppo spesso esclusi dal coinvolgimento nelle sue dinamiche.

Riconoscere la concentrazione di un settore economico in una data porzione di città può fornire suggerimenti progettuali legati alla creazione di infrastrutture comuni, implementazione degli spazi e creazione di un ciclo produttivo integrato a scala urbana che passa necessariamente per la progettazione architettonica.

BRUXELLES PRODUTTIVA OGGI

Nonostante il ruolo chiave della città di Bruxelles nello sviluppo industriale, la forte deindustrializzazione nella seconda metà del ventesimo secolo e la contemporanea ascesa della capitale come centro di economia terziaria hanno fatto sì che il settore industriale si sia fortemente ridotto e che sia stato per lungo tempo marginalizzato nell'agenda politica.

Al giorno d'oggi a Bruxelles, pur presentando uno dei PIL pro capite più alti fra le grandi città europee, il settore industriale e manifatturiero incidono soltanto per una quota pari al 6% dell'economia, di cui circa la metà attribuibile al manifatturiero in senso stretto.

I settori più sviluppati riguardano la costruzione e l'assemblaggio di mezzi di trasporto, non solo di autoveicoli come il grande stabilimento Audi e quello SABCA, basati su una catena di produzione altamente automatizzata, ma anche di parti e componenti per l'aerospaziale. Forti sono anche i settori della petrolchimica, grazie alla presenza di una struttura portuale rilevante e dell'agroalimentare, che rappresenta uno dei settori in crescita dell'industria brussellesse. Non sono solo i prodotti tipici, dotati di un vasto mercato locale e di esportazione come la birra e il cioccolato a rappresentare buona parte dei prodotti con grandi aziende come Leonidas, Godiva e InterBrew, ma vi è anche una filiera specializzata nella trasformazione e confezione di generi alimentari vari da piazzare sulla grande distribuzione.

Una serie di piccole aziende specializzate nei settori più disparati, ma sempre ad alto valore aggiunto e tasso tecnologico (meccanica di precisione, riciclaggio, farmaceutica) completano il quadro del tessuto produttivo cittadino.

Come detto, oltre all'alimentare, sono soprattutto quest'ultime, che nonostante

quasi quarant'anni di rapido declino del settore industriale dimostrano maggiore possibilità di espansione e resilienza rispetto alla crisi economica. Oltre alla manifattura propriamente detta, un settore estremamente vitale nella regione è quello delle costruzioni, che coinvolge non solo le ditte di costruzione, e gli operai specializzati, ma anche tutta una serie di imprese legate alle forniture e produzione di materiale da costruzione alla lavorazione di metalli e legno.

Il continuo contrarsi di questo settore dell'economia non deve far dimenticare che negli ultimi anni si è avvertita un'inversione di tendenza e soprattutto, che resistono all'interno della città alcune grandi realtà che occupano diverse centinaia di persone e che sono estremamente vitali.

Bruxelles ospita la più grande rete universitaria e di ricerca del Belgio, con 104.000 studenti e 26.000 ricercatori impiegati, ovvero quasi il 10% della popolazione totale.

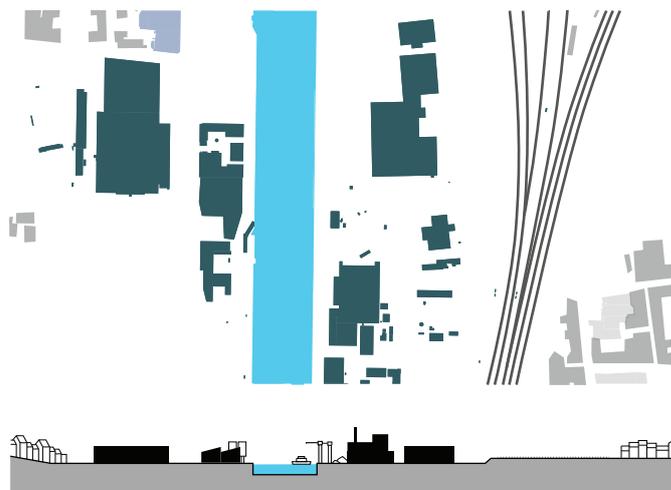
Questa concentrazione favorisce l'insediarsi di imprese innovative e start-up, circa il 20% di tutte quelle nate nella nazione.

Da questo scenario deriva la possibilità per la manifattura di reinventarsi attraverso servizi di prototipazione e produzione rapida, creando posti di lavoro per chi dispone di queste competenze.

I LUOGHI DELL'INDUSTRIA

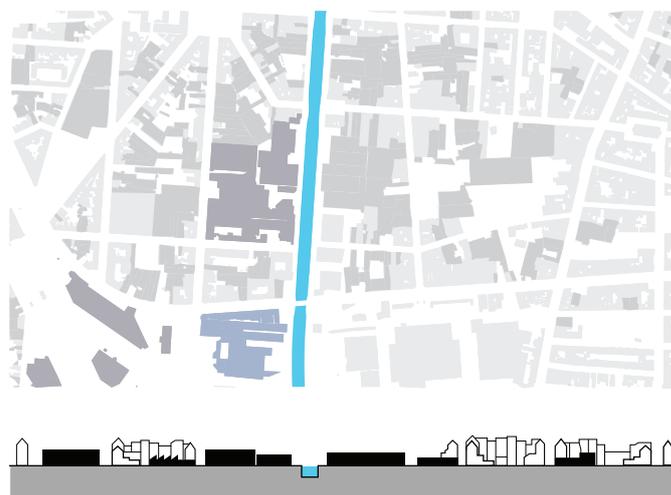
Il settore nord è caratterizzato dalla presenza delle infrastrutture portuali e retroportuali, destinate alla logistica e alla lavorazione di materie prime giunte tramite la via d'acqua, disposte in una stretta fascia lungo il canale.

E' un'insediamento industriale caratterizzato quindi da stabilimenti di industria pesante, cementifici, raffinerie e infrastrutture legate ai servizi urbani (centrali elettriche e sottostazioni, depuratori, centri di riciclaggio). La parte sul confine è in stretta continuità con gli insediamenti industriali nei comuni fiamminghi ed ospita attività produttive più variegate.

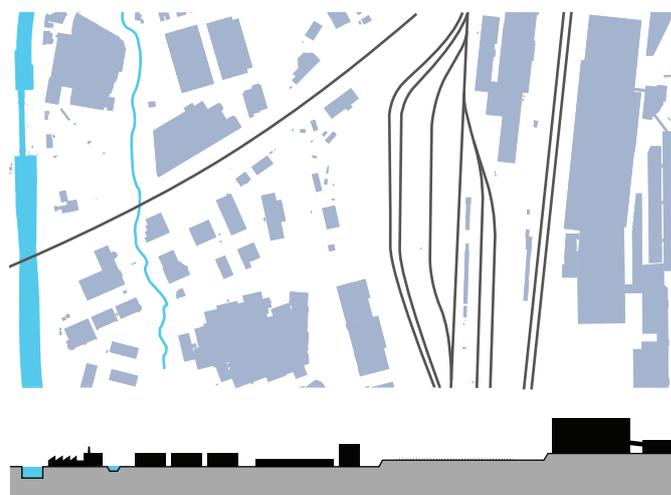


La parte centrale, quella di più antica industrializzazione, ospita alcuni grandi stabilimenti storici, gran parte dei quali oggi dismessi, ma la parte più rilevante e quella ancora in parte operativa è costituita dalla piccola e media industria allocata fra le maglie del tessuto urbano, in un contesto di estrema commistione funzionale.

In questo settore, in corso di trasformazione, vi sono poche aree industriali propriamente dette, corrispondenti per lo più a edifici preesistenti di grandi dimensioni, situati in particolar modo lungo le banchine del canale.



Il settore sud è diviso in tre fasce: la prima, stretta fra canale e il corso della Senna, di più antica instaurazione, nella quale molti edifici hanno già perso la loro attività originale, pur mantenendo il carattere produttivo. Una seconda, più recente e in parte ancora in edificazione, costituita da un parco industriale dalle caratteristiche moderne e un patrimonio edilizio risalente in buona parte agli ultimi 20 anni, dalle grandi superfici. Infine, al di là della fascia ferroviaria è situato l'insediamento industriale Audi, composto di numerosi blocchi collegati fra loro in serie per quasi 2km.





zona portuale

zone industriali urbane

zone d'impresa in ambito urbano

edifici produttivi in zone miste

CLUSTER E SETTORI INDUSTRIALI

Nonostante il ruolo chiave della città di Bruxelles nello sviluppo industriale, la forte deindustrializzazione nella seconda metà del ventesimo secolo e la contemporanea ascesa della capitale come centro di economia terziaria hanno fatto sì che il settore industriale si sia fortemente ridotto e che sia stato per lungo tempo marginalizzato nell'agenda politica.

Al giorno d'oggi a Bruxelles, pur presentando uno dei PIL pro capite più alti fra le grandi città europee, il settore industriale e manifatturiero incidono soltanto per una quota pari al 6% dell'economia, di cui circa la metà attribuibile al manifatturiero in senso stretto.

I settori più sviluppati riguardano la costruzione e l'assemblaggio di mezzi di trasporto, non solo di autoveicoli come il grande stabilimento Audi e quello SABCA, basati su una catena di produzione altamente automatizzata, ma anche di parti e componenti per l'aerospaziale. Forti sono anche i settori della petrolchimica, grazie alla presenza di una struttura portuale rilevante e dell'agroalimentare, che rappresenta uno dei settori in crescita dell'industria brussellesse. Non sono solo i prodotti tipici, dotati di un vasto mercato locale e di esportazione come la birra e il cioccolato a rappresentare buona parte dei prodotti con grandi aziende come Leonidas, Godiva e InterBrew, ma vi è anche una filiera specializzata nella trasformazione e confezione di generi alimentari vari da piazzare sulla grande distribuzione.

Una serie di piccole aziende specializzate nei settori più disparati, ma sempre ad alto valore aggiunto e tasso tecnologico (meccanica di precisione, riciclaggio, farmaceutica) completano il quadro del tessuto produttivo cittadino.

Come detto, oltre all'alimentare, sono soprattutto quest'ultime, che nonostante

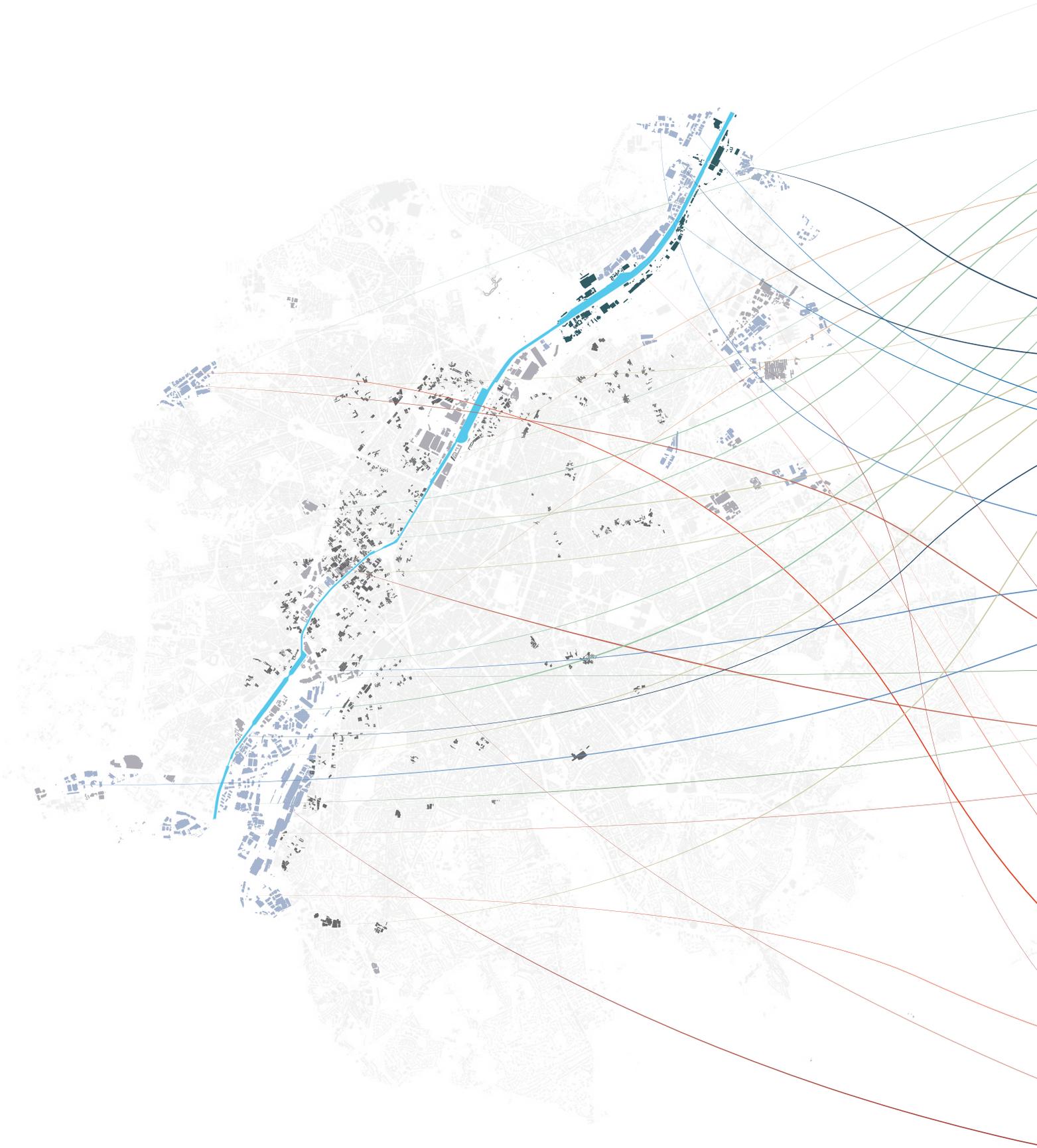
quasi quarant'anni di rapido declino del settore industriale dimostrano maggiore possibilità di espansione e resilienza rispetto alla crisi economica. Oltre alla manifattura propriamente detta, un settore estremamente vitale nella regione è quello delle costruzioni, che coinvolge non solo le ditte di costruzione, e gli operai specializzati, ma anche tutta una serie di imprese legate alle forniture e produzione di materiale da costruzione alla lavorazione di metalli e legno.

Il continuo contrarsi di questo settore dell'economia non deve far dimenticare che negli ultimi anni si è avvertita un'inversione di tendenza e soprattutto, che resistono all'interno della città alcune grandi realtà che occupano diverse centinaia di persone e che sono estremamente vitali.

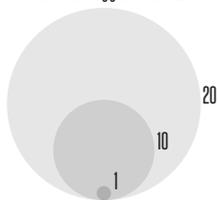
Bruxelles ospita la più grande rete universitaria e di ricerca del Belgio, con 104.000 studenti e 26.000 ricercatori impiegati, ovvero quasi il 10% della popolazione totale.

Questa concentrazione favorisce l'insediarsi di imprese innovative e start-up, circa il 20% di tutte quelle nate nella nazione.

Da questo scenario deriva la possibilità per la manifattura di reinventarsi attraverso servizi di prototipazione e produzione rapida, creando posti di lavoro per chi dispone di queste competenze.



% di valore aggiunto al PIL



tipologia di area industriale

ZIU
zone industriali urbane



ZEMU
zone d'impresa in ambito urbano

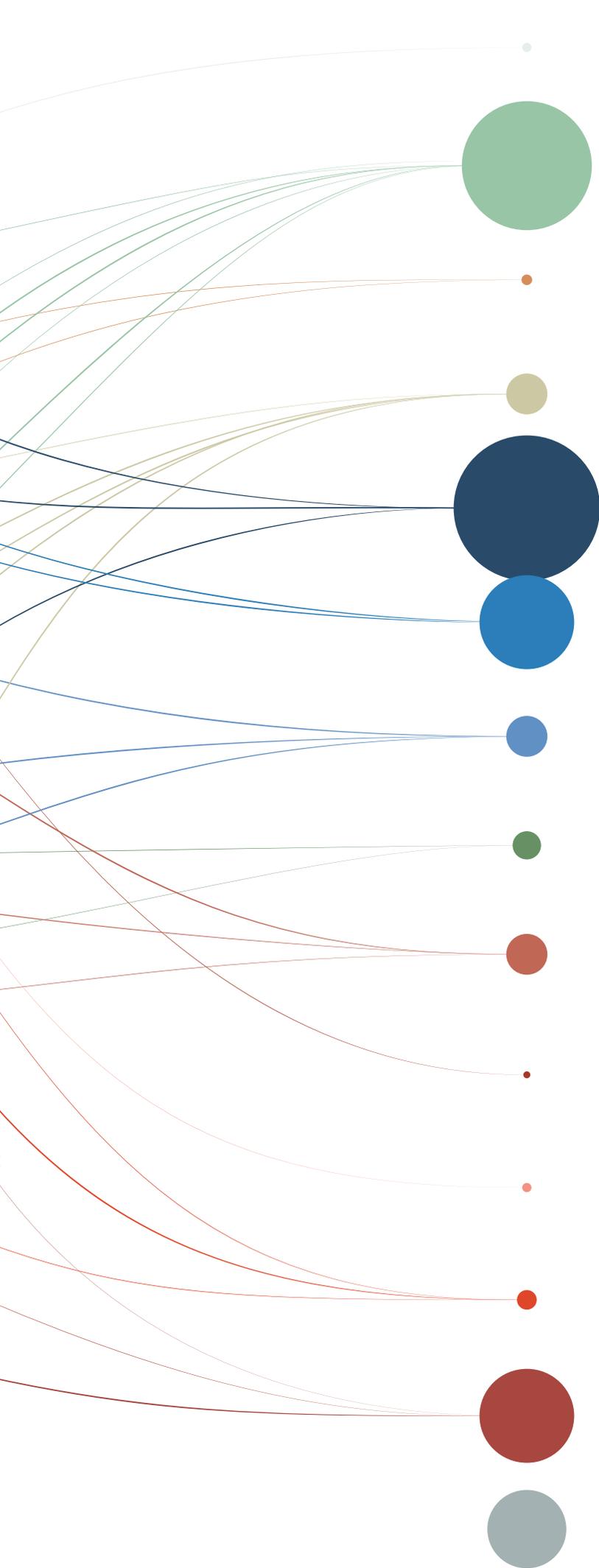


zone portuali



zone a forte mixité
(solo edifici produttivi)





ESTRATTIVA

ALIMENTARE

TESSILE E PELLI

LEGNAME E CELLULOSA

RAFFINAZIONE E PETROLCHIMICA

CHIMICA

FARMACEUTICA

GOMMA E MATERIE PLASTICHE

METALLURGIA

INFORMATICA, ELETTRONICA, OTTICA

ATTREZZATURE ELETTRICHE

MACCHINARI

MEZZI DI TRASPORTO

ALTRO

SISTEMA INDUSTRIALE MOLENBEEK-SAINT JEAN E ZONA DEL CANALE

Dell'antico asse industriale della Senna restano nel settore centrale della conurbazione ormai solo alcune attività a seguito della delocalizzazione e delle conversioni di edifici produttivi avvenuta negli ultimi venti anni.

Malgrado ciò, è ancora evidente l'impronta funzionale che ha caratterizzato questo settore di città per più di un secolo.

Nel comune di Molenbeek-Saint Jean continuano ad operare alcune grosse aziende storiche, permettendo l'operatività di piccoli cluster specializzati attorno ad esse. Il numero maggiore di attività è però costituito da piccole imprese localizzate all'interno degli isolati misti, reduci dell'antico tessuto industriale.

Fra i settori preponderanti troviamo quello alimentare (trasformazione e conservazione della carne, birrifici, trasformazione del cioccolato e preparazione alimentare per la vendita all'ingrosso) quello legato alla trasformazione del legno e della carta (incluse le aziende di stampa ed editoria) e quello delle lavorazioni metalliche non specializzate.

Il settore nord, il cosiddetto "Quartier Maritime" è quello che più ha subito lo svuotamento dalla funzione produttiva. Oltre alla chiusura di Tour & Taxis e con esso di tutta la filiera dell'import-export che vi gravitava attorno, la causa principale va ricercata nella vicinanza di questa parte del comune al centro di Bruxelles, che ha favorito fenomeni di trasformazione immobiliare, soprattutto ad uso uffici, e il principio di gentrificazione che riguarda la fascia direttamente prospiciente al canale.

Troviamo un esempio nella trasformazione del birrificio BelleVue (marchio di birra kriel celebre in Belgio) in attività ricettive e museali (il MIMA). Gli stessi fattori hanno portato, dall'altro lato, alla creazione di un piccolo cluster ICT e di industria creativa e digitale, localizzato proprio nell'area nord del comune, che ha dato ad essa il nome di "Molengeek" (da *geek*, *nerd*) per lo più riscontrato nei mezzi di comunicazione. ^[n]

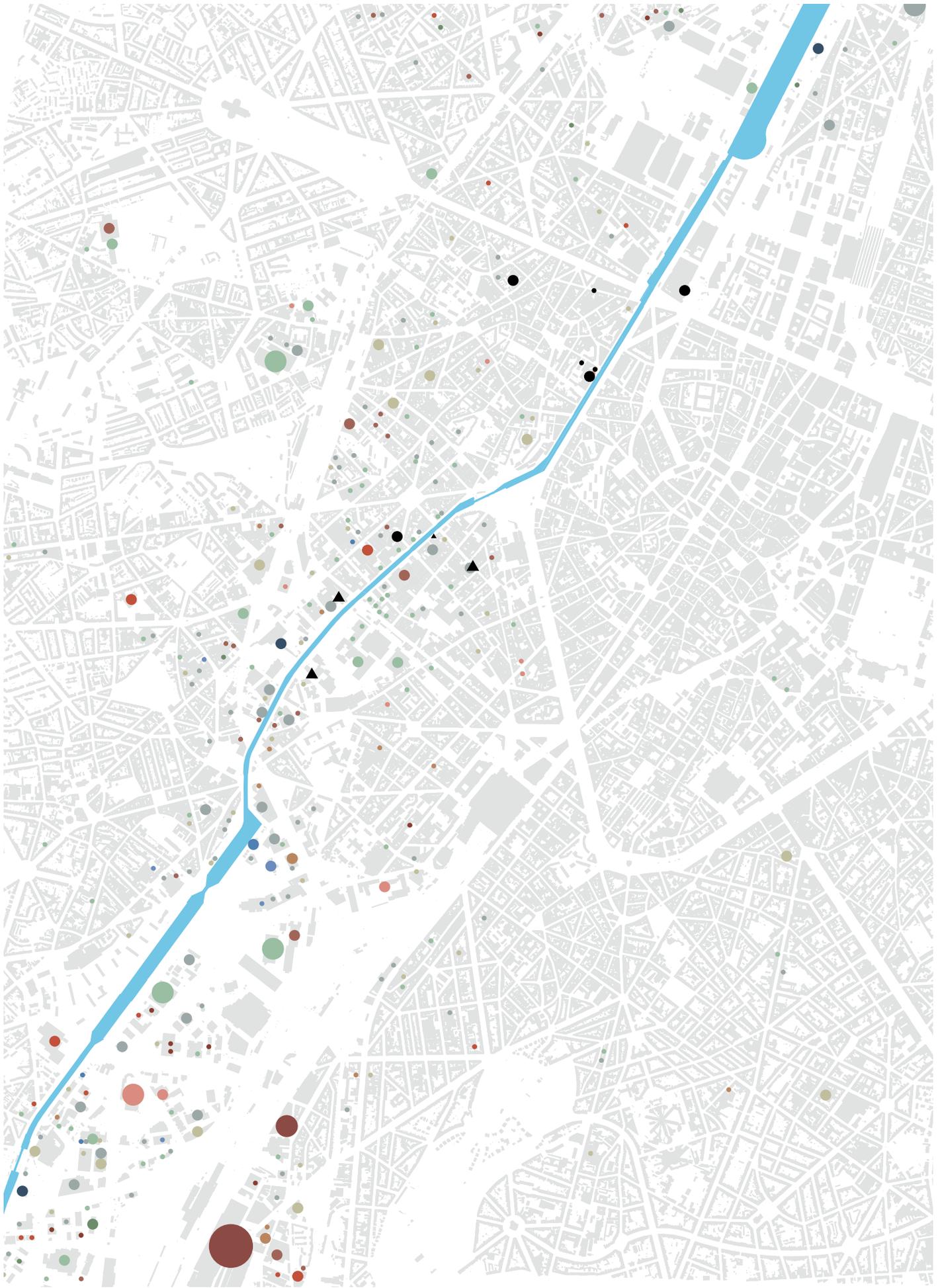
La parte più a sud degli Abattoirs, già in territorio di Anderlecht, ha caratteristiche da zona industriale suburbana. In quanto in larga parte di recente costruzione nella zona industriale hanno sede grossi stabilimenti e parchi industriali multi-azienda. In media, le imprese collocate in questo settore hanno dimensioni e numeri più grandi, per ovvie ragioni, di quelle situati nella zona centrale. Oltre alla presenza di industrie alimentari, vi sono localizzate imprese che svolgono attività industriali più pesanti, quali il trattamento di sostanze chimiche e per l'industria farmaceutica, persino alcune legate alla petrolchimica e alla produzione di cemento.

Vi è anche un piccolo cluster di industrie che producono sistemi ed attrezzature elettroniche per sicurezza, controllo e misurazioni, oltre che macchinari di precisione e una serie di imprese legate al settore delle costruzioni e dell'edilizia (mobilifici, lavorazioni metalliche, materiali da costruzione ceramici).

L'industria più leggera è rappresentata da aziende di confezionamento di abbigliamento e imballaggi di prodotti finiti per la grande distribuzione.

Discorso a parte per il mega-stabilimento Audi di Forest, che rappresenta un unicum per le sue caratteristiche dimensionali e occupazionali, malgrado si sia inserito lungo un asse viario lungo il quale storicamente si è collocata l'industria metalmeccanica e della produzione di macchinari.

[n] Sven Steffens, "Le noms non officiels et populaires des quartiers, rues et lieux" in "Molenbeek, une commune bruxelloise", Le Cahiers de la Fonderie, 2006



INDUSTRIA ALIMENTARE

L'industria alimentare è fra i settori più rilevanti per l'economia della Regione di Bruxelles; lo è sia per ragioni di domanda, essendo la capitale il primo agglomerato urbano per popolazione della nazione, sia per ragioni storiche.

La specializzazione del tessuto produttivo di Molenbeek nel settore dell'alimentare nasce infatti già a metà ottocento e la costruzione degli Abattoirs e dello scalo di Tour&Taxis non fanno che accentuarne la vocazione; i rivenditori e trasformatori di bevande d'importazione e tabacco che gravitavano attorno al secondo sono quasi del tutto scomparsi con la sua chiusura, mentre il primo alimenta ancora la sua filiera produttiva.

Inoltre, proprio a Molenbeek sono nate alcune delle aziende più importanti del Belgio, alcune parte della cultura di massa della nazione come Delhaize o Bellevue.

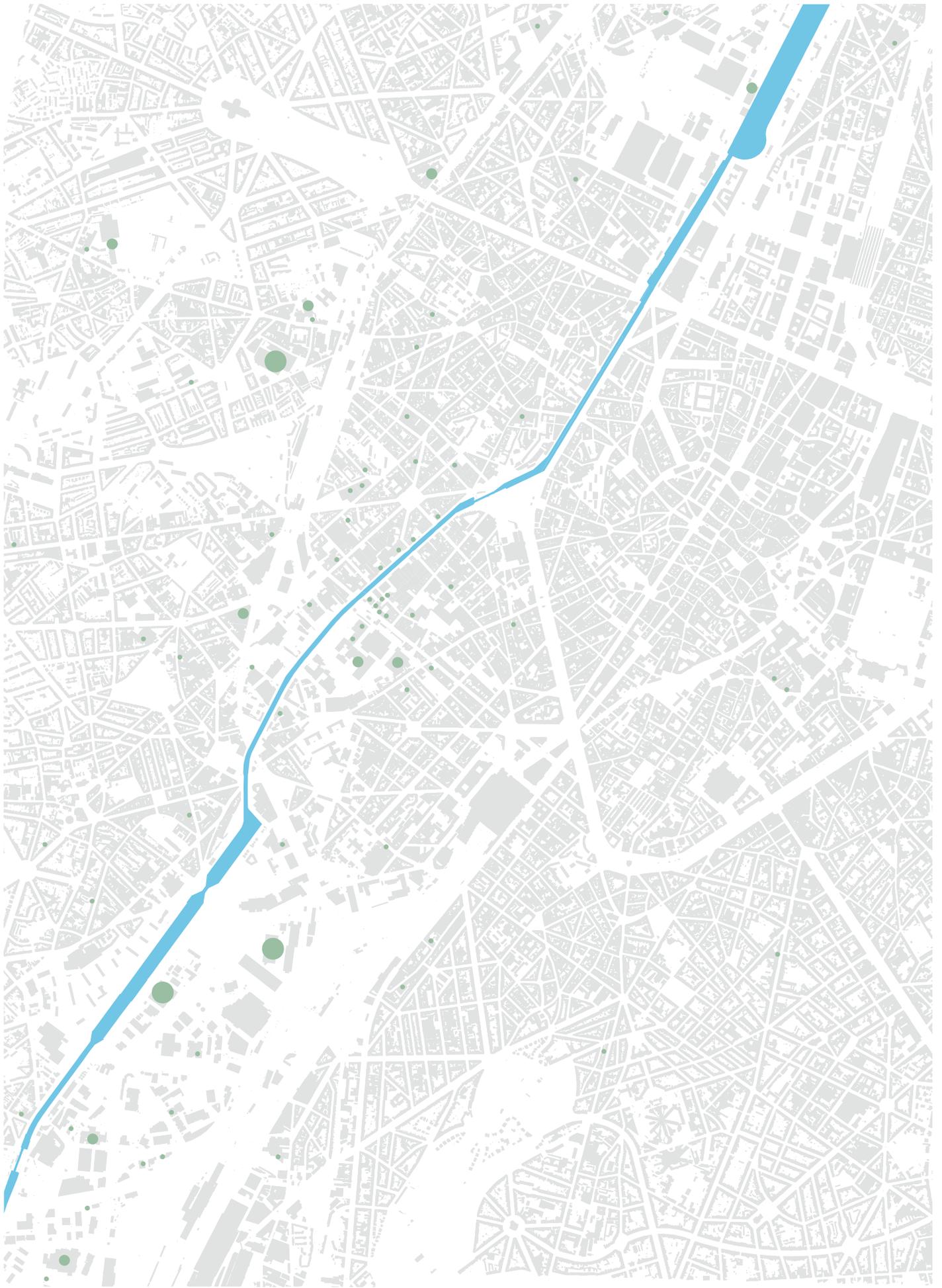
Se lo stabilimento di quest'ultima, operativo fino al 1991 è stato delocalizzato a sud, appena fuori dalla città, per trasformarlo in hotel e Museo di arti visuali (MIMA), lo stabilimento Delhaize resta ancora operativo, appena al di là della ferrovia che separa il centro storico di Molenbeek dalla nuova espansione del dopoguerra. Malgrado la sua produzione sia fortemente ridotta rispetto al passato, attorno ad esso resistono ancora un paio di aziende di trasformazione alimentare e qualcuna che produce imballaggi e confezioni.

Un'altra realtà importante è quella degli Abattoirs e del cluster di attività di trasformazione, conservazione e distribuzione delle carni ad esso collegato. Oltre che una specializzazione produttiva ben definita, questo cluster ha anche una localizzazione spaziale estremamente concentrata negli isolati posti dirimpetto all'accesso principale al mattatoio cittadino. Le aziende di questo cluster coprono un'isola del complesso degli Abattoirs ospita anche la filiera di trasformazione e vendita del pesce e un tentativo sperimentale di serra idroponica.

Altre attività rilevanti riguardano la produzione di birre tradizionali e industriali in due stabilimenti di proprietà di multinazionali più alcuni piccoli birrifici artigianali; l'industria del cioccolato, in particolare per la presenza di due stabilimenti della Leonidas (marchio n°1 per volume di vendite in Belgio) e dello stabilimento Godiva a Koekelberg.

È anche presente un numero rilevante di industrie di trasformazione e preparazione di cibi pronti alla vendita e al consumo e per la fornitura di servizi di catering e mensa, alimentata dalla presenza della filiera della carne legata agli Abattoirs e di centri di distribuzione e conservazione di generi alimentari all'ingrosso.

Anche non trattandosi di produzione propriamente detta va segnalato il gran numero oltre che di attività di vendita all'ingrosso anche di import-export di generi alimentari e bevande che risiede nell'area. Ognuna specializzata in un settore particolare, (importazione di vini e liquori, importazione di prodotti e alimenti tipici dell'Africa o del Medio Oriente) queste attività formano, per la loro quantità, una sorta di hub logistico diffuso per il rifornimento dell'intera città.



ABBATTOIRS DE ANDERLECHT

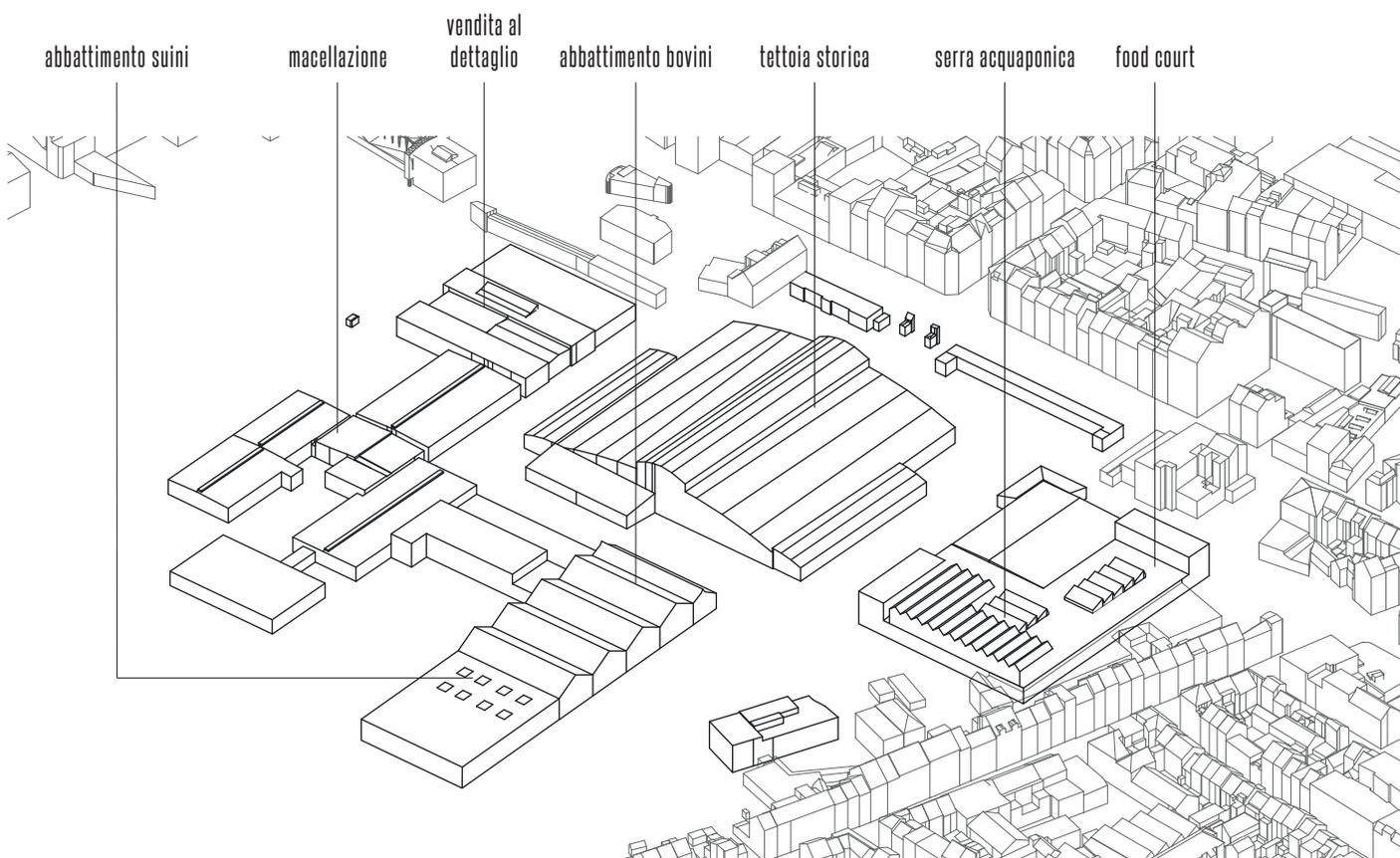
Edificati fra 1887 e 1890 il macello comunale di Anderlecht è fra gli esempi di edifici produttivi in contesto urbano più importanti d'Europa, nonché unico mattatoio urbano ancora operativo. Nel 1980 il comune di Anderlecht decide di chiudere lo stabilimento perché non più funzionale e remunerativo. Un gruppo di operatori del settore decide di riunirsi in cooperativa per garantirne la sopravvivenza, così nel 1983 ne viene in possesso e inizia un processo di rinnovamento che porterà alla riapertura e rinnovo delle licenze ritirate per obsolescenza. Ad oggi, nelle strutture direttamente collegate ad esso lavorano più di 1500 persone.

La catena di macellazione, ospitata nelle strutture a shed dietro alla grande tettoia storica, è divisa in due linee: una per i suini e l'altra il resto del bestiame di grandi dimensioni (bovini, equini, ovini). Questa sezione occupa l'80% della superficie delle strutture, il resto è dedicato ai processi di sezionamento e scuoiatura. Ogni anno sono abbattuti e macellati circa 230.000 animali, pari al 3% dei capi di tutto il Belgio. La filiera della carne alimenta

un piccolo cluster produttivo nelle immediate vicinanze. Una decina di piccole e medie imprese concludono i processi di lavorazione, per la vendita al dettaglio o provvedono alla preparazione e al confezionamento di prodotti per catering e vendita all'ingrosso.

Oltre alla filiera della carne una parte delle strutture è stata convertita nel 2015, tramite fondi europei e di investitori privati, in serra acquaponica e idroponica: si tratta della "Ferme Abattoir", 4000 m² realizzati sulla copertura dell'area riservata a mercato coperto, che produce 35 tonnellate di pesce all'anno e verdura rivenduti direttamente nel mercato sottostante o impiegati nelle cucine dei ristoranti presenti nel complesso, in un'ottica di sperimentazione dei principi di filiera ultracorta ed economia circolare.

Fra le altre attività economiche presenti nel complesso, ci sono la commercializzazione all'ingrosso di bevande, nelle cosiddette "Cave des Abattoirs", l'organizzazione di eventi in settori rifunzionalizzati di quest'ultime e la presenza di un mercato settimanale di coltivatori diretti nell'area sottostante la tettoia.





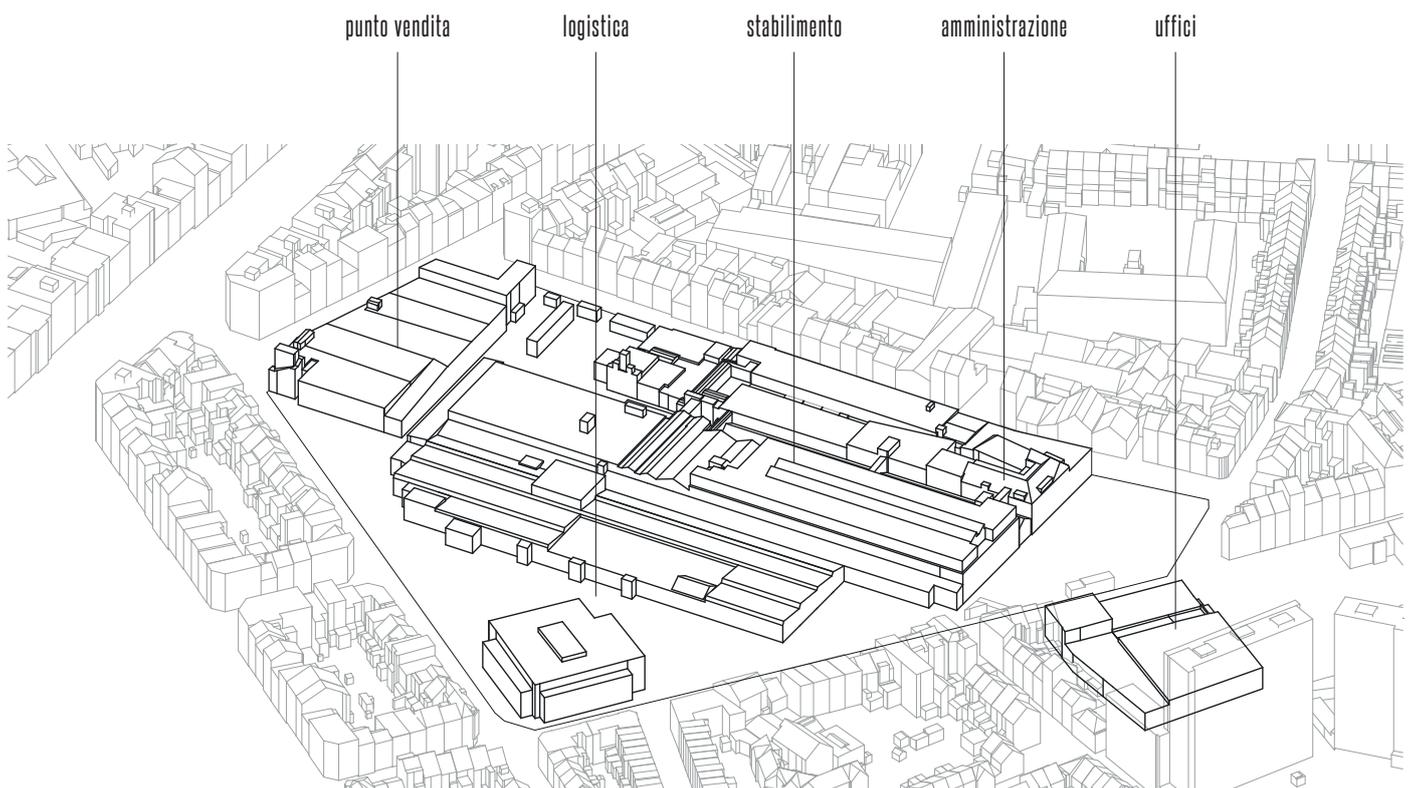
STABILIMENTO DELHAIZE

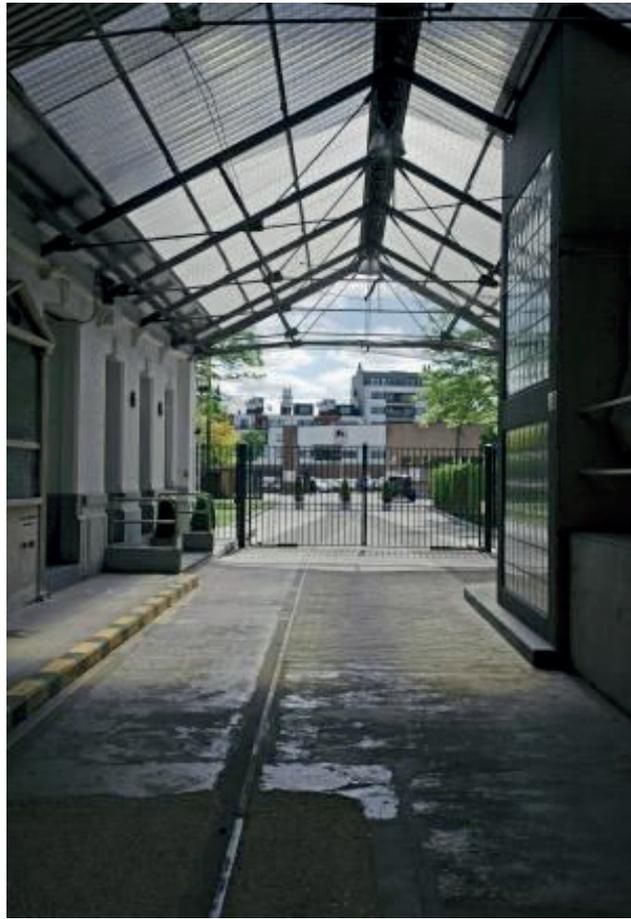
Nata nel 1867 come negozio di alimentari nella città di Charleroi, la società Delhaize si trasforma presto in una catena e già nel 1880 necessita di creare un polo amministrativo e produttivo nei pressi della capitale. L'area scelta è quella di Osseghem, nel comune di Molenbeek, giusto di fianco la Gare de l'Ouest. Lo stabilimento, realizzato fra il 1880 e il 1883 è diviso in due settori; quello amministrativo che include ancora adesso un punto vendita a nord, e la parte produttiva a sud, divisi dalla via omonima al borgo. Lo stabilimento non avrà solo la funzione di centro di distribuzione e magazzino per la regione di Bruxelles, ma anche di produzione vera e propria di beni alimentari. Al momento dell'apertura fra le attività che vi hanno sede ci sono la torrefazione del caffè, l'imbottigliamento di vino e birra, la produzione di cioccolato e biscotti, l'affumicatura di insaccati. In pochi anni, per soddisfare le crescenti richieste del franchising in espansione, si aggiungeranno diverse produzioni, sia all'interno del sito, sia

all'esterno realizzate da imprese indipendenti, creando nel quartiere un cluster ancora in parte presente tutt'oggi.

Fra queste: fabbriche di salse, profumerie, manifatture di tabacchi, fabbriche di confezioni e colori. Nel 1914, secondo la Delhaize, la quasi totalità di queste fabbriche sussidiarie risiede in Molenbeek, e per la movimentazione delle merci da questo polo diffuso la società si dota di un binario privato presso la gare de l'Ouest. Nel corso di un secolo il marchio è entrato a far parte profondamente della cultura di massa della società belga, ad esempio aprendo i primi "supermarket" sul modello americano.

Ad oggi, la Delhaize è una società multinazionale ma conserva ancora la sede legale a Molenbeek, in rue de Osseghem e una parte dello stabilimento è ancora attiva. In particolare sono ancora realizzati i processi di imbottigliamento del vino e distillazione di liquori, oltre che la stampa delle etichette e degli imballaggi che riportano il marchio della società.





INDUSTRIA METALLURGICA, MECCANICA

Storicamente radicate nella vallata industriale della Senna e lungo il corso del Canale di Charleori, l'industria metallurgica e quella meccanica sono ancora presenti nell'area, pur essendo fra i settori che hanno subito una riduzione più drastica. Per quanto riguarda il comparto metallurgico si tratta di un'industria di trasformazione e lavorazione di semi-lavorati, mancando industrie siderurgiche nella regione.

Il settore può essere diviso in due raggruppamenti. A un cluster di imprese dalla produzione dal valore aggiunto più elevato, dalle dimensioni maggiori in termini di impiegati e superficie produttiva, si accosta un sottobosco di piccole imprese semi-artigianali orientate alla produzione su misura di pezzi specifici.

La prima, con alcune eccezioni, si localizza soprattutto nella zona industriale sud, con la presenza di impianti di lavorazione dei metalli automatizzati e alcune industrie di meccanica di precisione. Inoltre un piccolo nucleo di industrie metalmeccaniche nei pressi dello stabilimento Audi di Forest è ciò che resta di un distretto in passato estremamente specializzato (la stessa presenza dell'industria automobilistica non è casuale).

All'interno degli isolati a destinazione mista in Molenbeek e Anderlecht sono invece localizzate attività rivolte direttamente ai consumatori quali laboratori di fabbri, stampaggio di metalli, lavorazioni per l'edilizia e l'arredamento su misura.

Una parte non trascurabile delle attività legate ai processi metallurgici è costituita da quelle che si occupano della fine del ciclo di vita, raccolta, riciclaggio, riutilizzo e lavorazione dei metalli, che sono caratterizzate da ampie superfici adibite allo stoccaggio dei materiali reperiti e fanno parte di un processo di inserimento

nel tessuto produttivo di imprese legate all'economia circolare che è anche sostenuto da parte delle amministrazioni pubbliche con la realizzazione di grandi impianti di riciclaggio.



JEAN WAUTERS - ACIERS SPECIAUX

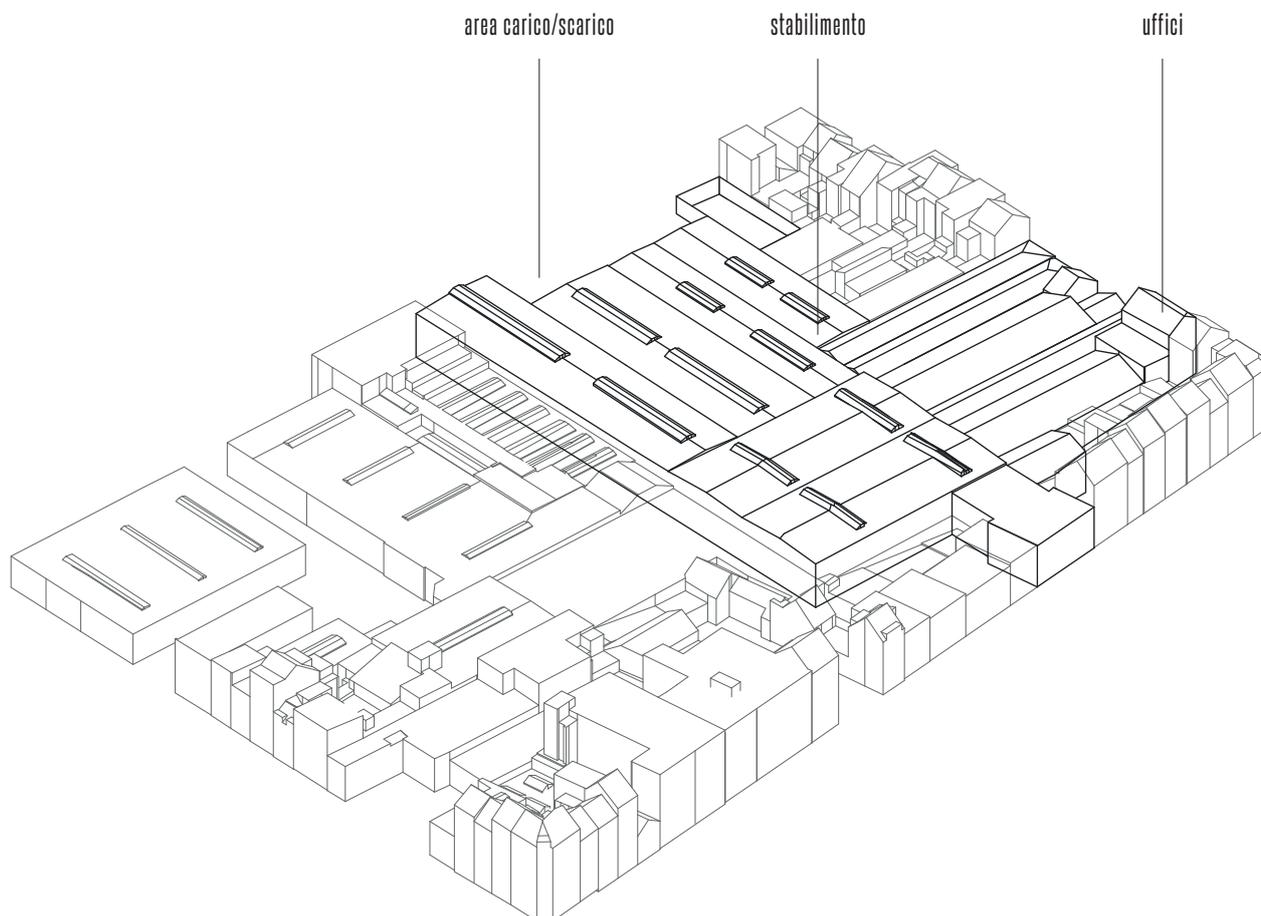
La Jean Wauters-Aciers Speciaux è nata nel 1924 in Rue de Liverpool, a pochi metri dal Quai de l'Industrie come fonderia.

Negli ultimi cinquant'anni si è specializzata nella produzione e fornitura di acciai speciali per edilizia, costruzione di infrastrutture e macchinari, in particolare sotto forma di barre. Nello stabilimento di Molenbeek vengono prodotti, rifiniti e commercializzati vari tipi di acciaio speciale; al manganese, al cromo, al nichel, acciai strutturali, acciai ad alta resistenza (HSS). L'azienda è stata acquisita nel 2011 dalla Van Leeuwen Pipe and Tube Group BV, multinazionale dei semilavorati e prodotti finiti in acciaio, per ampliare la propria offerta di prodotti.

Nel corso degli anni lo stabilimento si è ampliato fino a occupare buona parte dell'isolato, inglobando strutture adiacenti

a quella originale, fino a costituire uno dei fronti principali lungo il Quai, fronte che viene utilizzato per la movimentazione dei prodotti e delle materie da lavorare, disponendo di maggiore spazio di manovra per mezzi, rispetto all'accesso su Rue de Liverpool.

La crescita dell'azienda ha creato una condizione particolare di convivenza fra destinazioni e attività all'interno del lotto, con un gruppo di case completamente attorniato dallo stabilimento. Si riconosce in questo allargamento uno schema compositivo ricorrente in questa porzione di città, con le costruzioni di maggiori dimensioni ad uso produttivo ad occupare la parte centrale del fronte strada, sviluppandosi in profondità, mentre gli edifici residenziali si collocano agli angoli, con la presenza di attività commerciali di vicinato.





INDUSTRIA DEL LEGNO E CELLULOSA

Come per l'industria metallurgica, una buona parte delle aziende che si occupano della trasformazione e lavorazione del legno è legata al settore dell'edilizia e dell'arredamento.

Le imprese di dimensioni maggiori presenti nell'area sono principalmente orientate alla fornitura e lavorazione di legname sotto forma di semilavorati e presentano grandi aree adibite allo stoccaggio del materiale, collocandosi all'interno degli isolati costruiti o in maniera indipendente rispetto al contesto. Attività di questo tipo sono più frequenti nell'area sud di Molenbeek e lungo il canale, dove i lotti sono più grandi e meno densamente edificati.

Laboratori artigianali di dimensioni più contenute invece, sono ospitati spesso all'interno di edifici residenziali a schiera, le *maisons mitoyennes*, al piano terra, dotati di accesso carrabile.

Solitamente, in questi casi, l'area di lavoro si sviluppa verso l'interno del lotto, in diretta connessione con la parte residenziale. Per queste loro caratteristiche risiedono anche all'interno di lotti prevalentemente residenziali e in zone che presentano un'edilizia dai caratteri meno spiccatamente industriali.

Un'altra parte importante del settore è quello legato alla lavorazione della carta e della stampa: se il primo non è rappresentato nell'area, il secondo vede diverse stamperie, legate soprattutto alla presenza di numerose case editrici, che fanno di Bruxelles la capitale editoriale del paese. Queste attività, un tempo ben diffuse sul territorio, si concentrano ormai nella zona sud, in impianti di più recente costruzione.

Anche l'industria del legname e della carta, come avviene per quella dei metalli e dei materiali da costruzione, sta sviluppando negli ultimi decenni la parte finale della catena produttiva, ovvero quella del riciclaggio dei materiali. Per quanto riguarda gli scarti lignei,

gran parte della trasformazione è indirizzata alla produzione di prodotti combustibili per l'alimentazione di impianti di riscaldamento.



INDUSTRIA DIGITALE E PRODUZIONE CONDIVISA

La disponibilità di spazi industriali dismessi lungo l'asse del canale è sicuramente alla base della presenza in questa parte di città di numerose realtà legate alla produzione digitale, ITC e a forme di produzione condivisa (*MakerSpace*, *HackerSpace*, *FabLab*). Queste sono infatti attività che solitamente tendono ad occupare gli spazi lasciati vuoti dalla produzione manifatturiera e industriale propriamente detta.

Un'altra ragione per la concentrazione in quest'area di questo tipo di realtà è la centralità di quest'area rispetto al bacino metropolitano e al centro di Bruxelles, poichè esse traggono vantaggio da una localizzazione facile da raggiungere per i propri utenti.

Per quanto riguarda l'industria digitale, nel centro storico di Molenbeek è presente una sorta di mini-hub di imprese digitali, rappresentato dal Centre d'Entreprise La Minoterie e dal iMAL (Centro per la Cultura e Arti Digitali) che oltre ad essere un centro culturale fornisce spazi a professionisti e strutture condivise, profilandosi come una sorta di *HackerSpace* indirizzato alla grafica, video ed audio editing e web design. Queste realtà pur essendo nate grazie a processi di riqualificazione e finanziamenti pubblici hanno creato un piccolo ecosistema di aziende e professionisti del settore attorno ad essi, tanto da far coniare il termine "Molengeek" (unione del toponimo "Molenbeek" e del termine inglese "geek", che sta per "nerd") per definire il quartiere.

Non è probabilmente casuale la vicinanza di questo distretto ai centri direzionali della Gare du Nord e della zona di Tour & Taxis, essendo un tipo di attività che opera nel settore dei servizi, mentre è interessante notare che la presenza di forme di manifattura contemporanee, quali appunto i *MakerSpace*, gli *HackerSpace* e i *FabLab* si sono nel tempo concentrate

nel settore sud del comune, sul confine con quello di Anderlecht. Nella zona del Quai des Industries sono infatti presenti la MicroFactory (principale esempio di condivisione di spazi produttivi a Bruxelles), l'Hackerspace BXL, il Centre d'Entreprise Euclide, l'atelier condiviso de L'Uzinne e il FabLab dell'Università di lingua Fiamminga di Bruxelles.

Salvo quest'ultimo, la cui presenza è legata alla collocazione del campus tecnologico universitario, le altre realtà hanno trovato in questa parte del comune una tipologia di spazi più adatta, con dimensioni maggiori e più a buon mercato perchè più distante dal centro e in un contesto sia socialmente che architettonicamente più degradato.

Essendo legate principalmente a forme di associazionismo il fattore economico gioca un ruolo fondamentale nella creazione di questi spazi; il pubblico (com'è accaduto nel caso della MicroFactory o de L'Uzinne) interviene in una fase successiva tramite sovvenzioni o sgravi fiscali, riconoscendo il ruolo che queste realtà hanno nello svolgere azioni di riqualificazione di porzioni di città.



MICRO FACTORY

Posizionata lungo il canale, sul confine fra i comuni di Molenbeek e Anderlecht, la Micro Factory è uno spazio di lavoro condiviso, dalle caratteristiche assimilabili alla categoria dei *MakerSpace*. Essa offre ai suoi associati la possibilità di utilizzare liberamente utensili e macchine per diverse lavorazioni artigianali su legno, metalli, tessuti e carta, oltre che delle postazioni di stampa 3D.

Nato da una costola dell'associazione Micro Marché nel 2014, si definisce come "*atelier de fabrication partagé*". Negli anni l'associazione si è strutturata offrendo diverse tipologie di affiliazione flessibili fino a raggiungere i 150 iscritti odierni.

La sistemazione attuale risale al 2016, in seguito allo spostamento delle attività del MicroMarché e della MicroFactory dal Quartier des Quais nel centro di Bruxelles ad alcuni locali inutilizzati dell'azienda di riciclaggio RecyK.

Lo spazio dei laboratori è ricavato all'interno di un capannone degli anni '80, per una superficie di circa 700 mq, dalla struttura modulare in

calcestruzzo armato e caratterizzato da una forma allungata e una serie di lucernari allineati al centro della copertura.

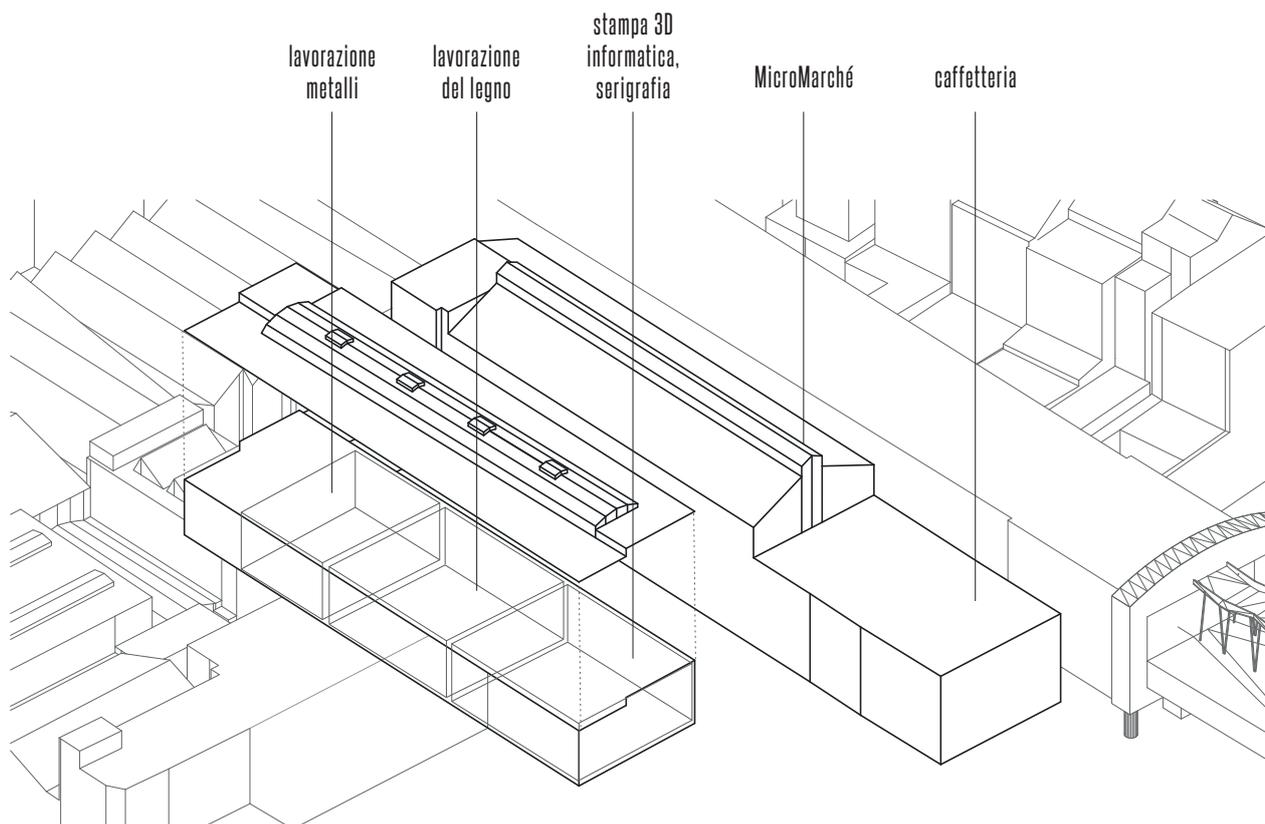
L'edificio condivide gli accessi carrabili e le aree esterne con l'edificio destinato al MicroMarché e all'azienda di riciclaggio.

Lo spazio è stato suddiviso in tre settori principali: il primo è chiamato "*atelier léger*" e oltre alla zona di accoglienza e uno spazio per bambini include le lavorazioni che non necessitano di attrezzature fisse e la parte stampa, serigrafia e stampa 3D.

Gli altri due settori sono rispettivamente adibiti alla lavorazione del legno e del metallo, con tavoli da lavoro, postazioni per macchinari fissi e box chiusi dotati di aspirazione meccanica per lavorazioni come verniciatura, saldatura e molatura dei materiali.

L'atelier è attrezzato con ampie zone di storage per materiali, attrezzature e realizzazioni personali degli associati.

Nell'edificio adiacente è presente un bar caffetteria aperto anche al pubblico.





paesaggio

















analisi del tessuto urbano

Nonostante una larga parte del settore centro-orientale dell'agglomerazione condivida un processo di formazione, una storia e una situazione socio-economica simile, l'analisi del costruito si è concentrata su di un segmento di città che presenta una particolare omogeneità edilizia e funzionale.

Questo settore, che corrisponde alla zona sud del comune di Molenbeek, compresa fra il centro città ad est e la ferrovia ad ovest, è attraversato dal canale, situazione questa che presenta delle caratteristiche del tutto peculiari e perciò di interesse all'interno dello studio urbano.

Inoltre l'omogeneità che caratterizza quest'area non è solo di tipo architettonico, ma riguarda anche la situazione delle attività produttive: qui più che nel centro storico di Molenbeek le architetture industriali ospitano ancora attività di tipo produttivo-artigianale, che anche quando non sono quelle originarie, possono comunque fornire una lettura dell'utilizzo di questi spazi e di questi edifici, proprio perchè ancora in larga parte intoccate da processi di rifunzionalizzazione e rinnovo edilizio, che pure cominciano sempre più frequentemente ad essere realizzati.

Per questa serie di motivi, il tema della mixità di funzioni, soprattutto dal punto di vista spaziale e tipologico è perfettamente rappresentato dall'area presa in esame.

Avendo già affrontato le ragioni storiche ed economiche che hanno determinato l'aggregarsi di realtà produttive in questa parte di città, non resta per comprenderla al meglio, che studiare le modalità con le quali quest'aggregazione e questa convivenza con l'edificato residenziale si sono manifestate, dal punto di vista della costruzione della città, a scala di quartiere, isolato e anche di tipologia edilizia.

MORFOLOGIA DEL COSTRUITO

Nell'area coesistono diverse categorie edilizie; gli edifici residenziali e quelli di tipo industriale occupano all'incirca le stesse quantità di suolo, con i primi che tendono a sviluppare volumetrie maggiori, distribuendosi su più livelli, mentre i secondi solitamente hanno uno sviluppo più orizzontale e distribuito su un solo livello.

Fanno eccezione i grandi insediamenti industriali e magazzini situati principalmente lungo le banchine del canale e lungo rue de l'Indipendence, che oltre ad avere metrature molto grandi, presentano altezze interne rilevanti, spesso superiori ai 6 metri.

Riguardo la superficie coperta gli edifici di tipo produttivo (capannoni, rimesse, tettoie, shed, impianti industriali, magazzini) sono in leggera prevalenza, proprio per le caratteristiche funzionali ad essi richieste. Notiamo come ci siano degli assi privilegiati per lo sviluppo della residenza e altri lungo il quale prevalgono i fronti di edifici a destinazione produttiva.

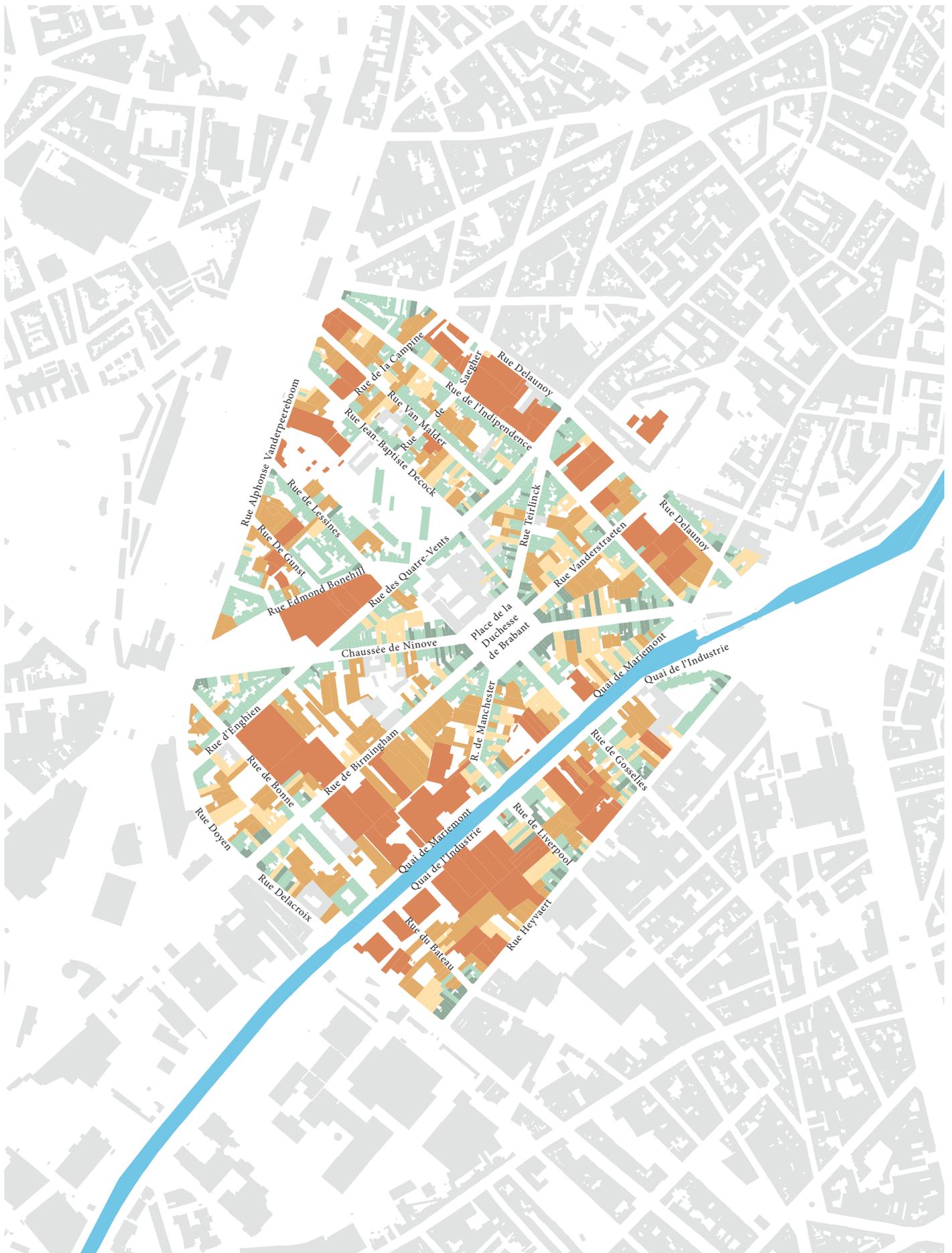
Come già detto, le banchine del canale di Charleroi (Quai de Mariemont e Quai de l'Industrie) e Rue de l'Indipendence ospitano stabilimenti industriali di grandi dimensioni, ma anche la centrale Rue de Birmingham e le strade che costeggiano il fascio ferroviario rappresentano assi lungo i quali si sono localizzati edifici di tipo artigianale e produttivo di medie dimensioni.

Al contrario, un asse di penetrazione urbana come la Chaussée de Ninove si è caratterizzato per un edificato prettamente residenziale con la presenza di attività commerciali o artigianali al piano terreno. Vale lo stesso per lo spazio pubblico urbano principale del quartiere, ovvero Place de la Duchesse de Brabant, che si caratterizza per dei fronti compatti di edifici residenziali con piccoli locali commerciali al piano terra. Quasi del tutto residenziale è invece l'edificato lungo le strade secondarie, con gli accessi alle strutture produttive presenti

all'interno degli isolati ben integrati nei fronti. La continuità del costruito è interrotta puntualmente dalla presenza di interventi edilizi di dimensioni rilevanti, caratterizzati soprattutto dalla presenza di grandi blocchi residenziali a torre o in linea realizzati su precedenti superfici industriali demolite.

Alcuni sono di realizzazione più recente (Quai de l'Industrie e Gare de l'Ouest ancora in corso) e destinati al mercato, altri, risalenti agli anni '50-'60 sono interventi di edilizia residenziale pubblica (Rue Decock, nel centro del quartiere, e Rue De Gunst/Rue Bonehill). In ogni caso si tratta di edifici caratterizzati da una scala completamente differente dal contesto e dall'adozione di tipologie edilizie contemporanee e "di massa" come il condominio a torre o a corte, estranei originariamente al tessuto urbano dell'area, caratterizzato dalla prevalenza di case a schiera individuali (le cosiddette "*maisons mitoyennes*"), tipiche del Belgio e delle aree circostanti.

Per cercare di analizzare le logiche di distribuzione delle funzioni all'interno del quartiere, di seguito sono state prese in considerazione quattro diverse porzioni di tessuto urbano. Queste si differenziano fra di loro per conformazione dei lotti e prevalenza della funzione produttiva rispetto a quella residenziale.



grande produttivo

produttivo

misto

residenza con commercio

residenziale

ISOLATO 1

Delimitato dalla Rue de Birmingham e dalla Chaussée de Ninove, l'isolato si caratterizza per una discreta varietà tipologica. Lungo la Rue de Birmingham, si concentrano edifici di tipo industriale, solitamente con la parte a uffici su fronte strada e la zona produttiva nell'interno del lotto, che in alcuni casi attraversano interamente l'isolato. Questo si è verificato probabilmente in seguito ad espansioni ed acquisizioni in fasi successive.

Dato lo sviluppo in profondità di alcuni complessi, nella zona centrale dell'isolato, gli edifici tendono ad assumere la forma di maniche allungate o stecche multipiano.

All'angolo fra Rue d'Enghien e Rue de Bonne è situato il deposito dei tram della società di trasporto pubblico, dalla conformazione a shed, che si presenta come un'eccezione nel

costruito, così come lo stabilimento, a sviluppo orizzontale che da Rue de Birmingham affaccia su Rue de Bonne, circondando i lotti angolari caratterizzati da una morfologia più residenziale e mista. Procedendo verso Place de la Duchesse e lungo la Chaussée l'edificato assume caratteristiche più residenziali e i lotti tendono ad assumere dimensioni più ridotte, dal fronte strada stretto (6-8 m), il cui interno ospita talvolta piccole rimesse o shed.

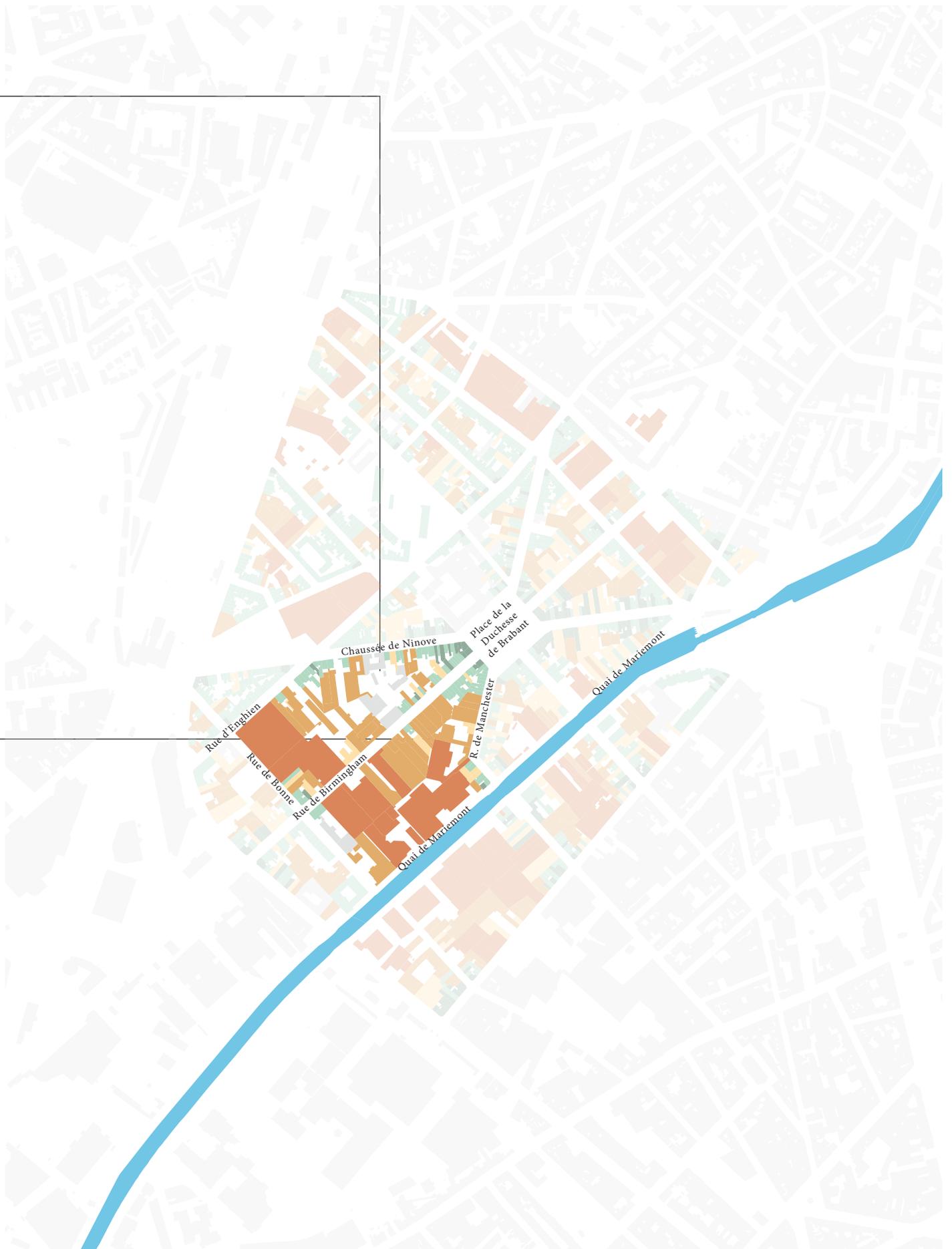
L'affaccio sulla piazza presenta un fronte di edifici con il piano terra destinato ad attività commerciali.

ISOLATO 2

L'isolato compreso fra la Rue de Birmingham e il Quai de Mariemont ha una forte componente industriale. Gli edifici che affacciano sulla prima sono caratterizzati da una morfologia tipicamente industriale e produttiva di medie dimensioni: shed, capannoni o locali dalla conformazione allungata presenti al piano terra di edifici per abitazioni. Come per l'isolato prospiciente, il carattere residenziale diminuisce allontanandosi dalla Place de la Duchesse du Brabant, ma a differenza di quest'ultimo si nota una minore presenza di edifici multipiano. Nel settore centrale di Rue de Birmingham, ad esempio, si trova una serie di edifici che si sviluppano sul solo piano terra, così come l'affaccio sul canale è quasi interamente occupato da un grosso stabilimento in struttura prefabbricata, di costruzione più recente

rispetto al resto dell'isolato. Fanno eccezione gli edifici che affacciano su Rue de Bonne, anch'essi più recenti di quelli lungo la Rue de Birmingham, che si sviluppano su maniche a più piani e per la loro conformazione sono stati di fatti soggetti a rifunzionalizzazione per ospitare uffici pubblici.

Lungo la Rue de Manchester si trovano lotti di dimensioni inferiori, nei quali sono stati ricavate strutture adatte ad attività produttive accorpando l'interno di più particelle, con un affaccio su strada carrabile spesso limitato a una sola di esse. In questo isolato è possibile notare una certa permeabilità verso l'interno dalla strada, con la presenza di cortili ed aree di carico attorno ai quali si sviluppa il resto delle strutture.



grande produttivo

produttivo

misto

residenza con commercio

residenziale

ISOLATO 3

Questo gruppo di isolati è caratterizzato dalla presenza preponderante di lotti gotici, che presentano una continuità pressoché ininterrotta su fronte strada, mentre offrono una serie di varianti per quanto riguarda l'utilizzo dello spazio interno.

Se la maggior parte degli "*annexe*", ovvero i moduli in aggiunta al corpo principale della casa a schiera, sono utilizzati come estensione dell'abitazione o garage, vi è un discreto numero di casi in cui gli ambienti aggiunti al pian terreno diventano officine, atelier, rimesse. In alcuni casi la conformazione è quella di casa-atelier, con gli spazi delle due funzioni comunicanti e attribuibili in origine a un solo proprietario. In altri, laddove la porzione destinata ad attività produttive assume dimensioni maggiori, l'intero fronte strada

al piano terra e quindi l'accesso carrabile, è occupato da essa, mentre la residenza è situata ai piani superiori. In questi casi il collegamento verticale è costituito da un vano scala totalmente separato.

Altri lotti ancora, completamente destinati alla produzione, seguono lo schema secondo il quale gli spazi di relazione e amministrazione si collocano su strada, e l'ambiente di lavoro sul retro.

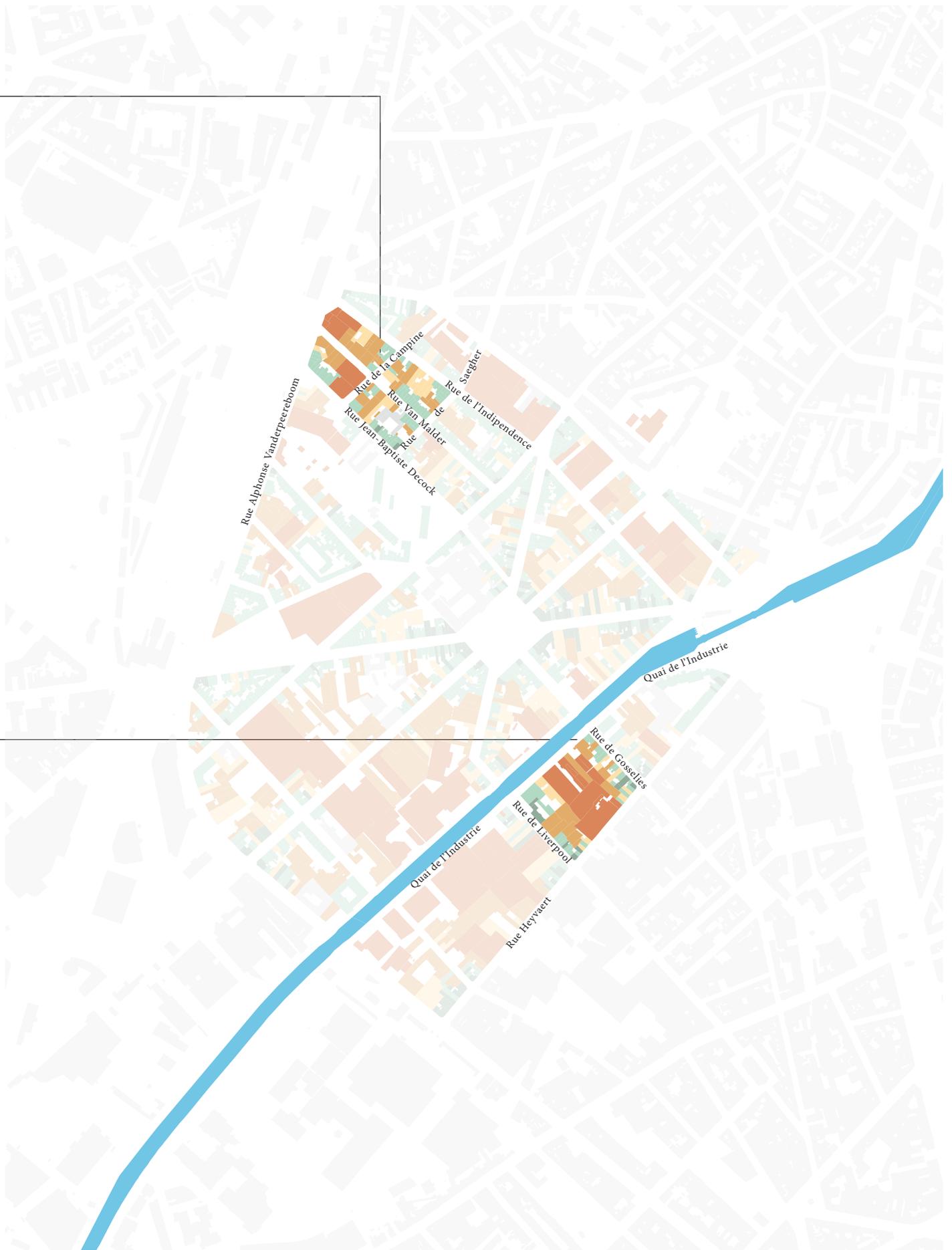
La conformazione del lotto gotico si presta alla possibilità di "assemblaggio", unendone due o più per espandere la proprietà. Solitamente ciò è avvenuto acquisendo il lotto adiacente, ma sono presenti alcuni casi in cui ciò è avvenuto interessando il lotto retrostante, dando luogo ad un nuovo lotto "passante" all'interno dell'isolato.

ISOLATO 4

L'isolato in questione, compreso fra il Quai de l'Industrie e Rue Heyvaert, presenta una struttura esemplificativa del tipo di aggregazione che ha dato luogo al tessuto urbano del quartiere.

Infatti, si può notare chiaramente come le strutture produttive abbiano occupato la parte centrale, e quindi i lotti di dimensioni maggiori, lasciando quelli angolari alla residenza e al commercio. Questo determina sul fronte stradale un'alternanza morfologica, dove la serie di *maisons mitoyennes* e piccoli condomini è interrotta nella sezione centrale dall'affaccio su strada di grandi strutture industriali, come ad esempio avviene su Rue Heyvaert dove il corpo centrale della grande fabbrica di lattine interrompe col suo fuoriscalda la continuità delle facciate residenziali.

Gli edifici che affacciano sulla banchina del canale hanno forma e caratteristiche particolari, in quanto originariamente destinati alla funzione di depositi per le merci giunte via battello. Si tratta difatti principalmente di strutture che sono variazioni sul tema della tettoia, anche quando sono connessi ad un edificio su fronte strada a funzione residenziale o amministrativa. Di questi edifici, il più degno di nota è certamente la grande tettoia metallica denominata "Libelco" dall'azienda che vi risiede, che oltre a risaltare per le sue dimensioni importanti ha acquisito anche un ruolo di landmark, per via delle due gru che dalla tettoia sovrastano la sede stradale, un tempo utilizzate per la movimentazione delle merci dai battelli ancorati alla banchina.



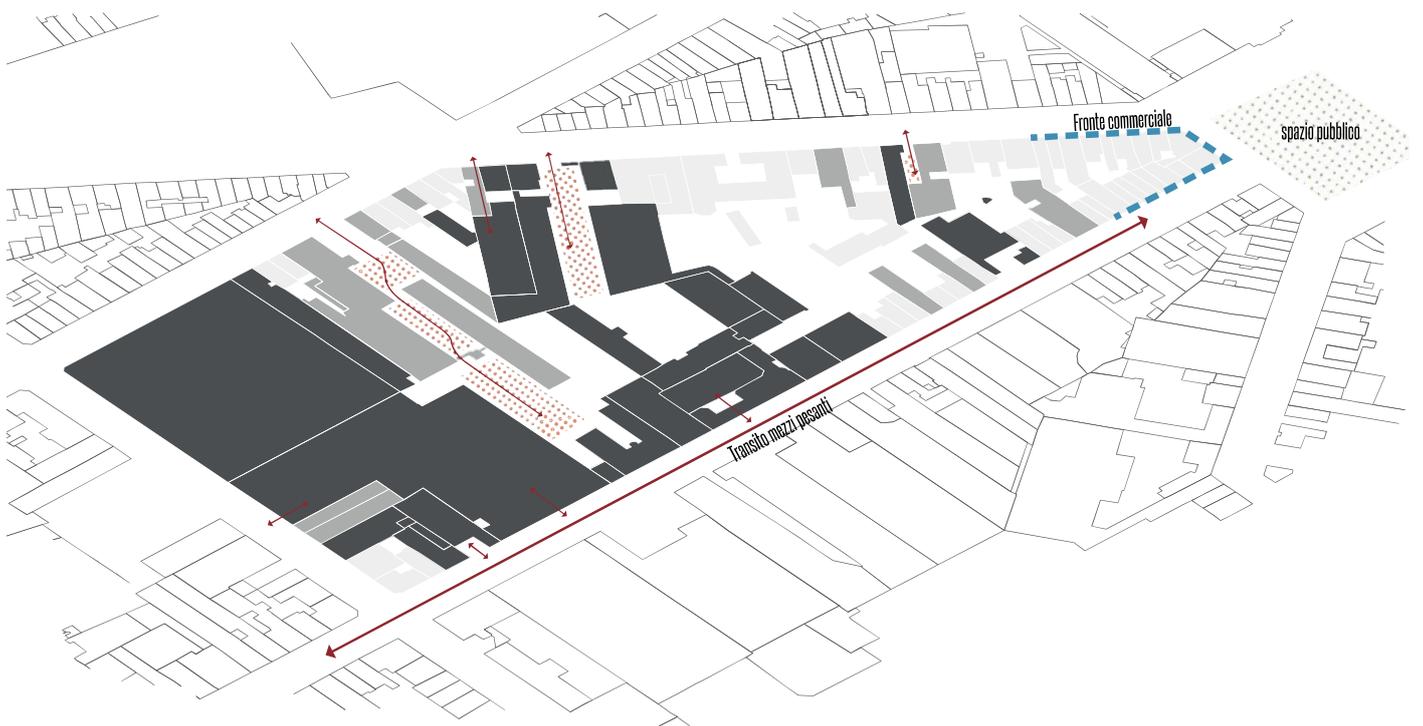
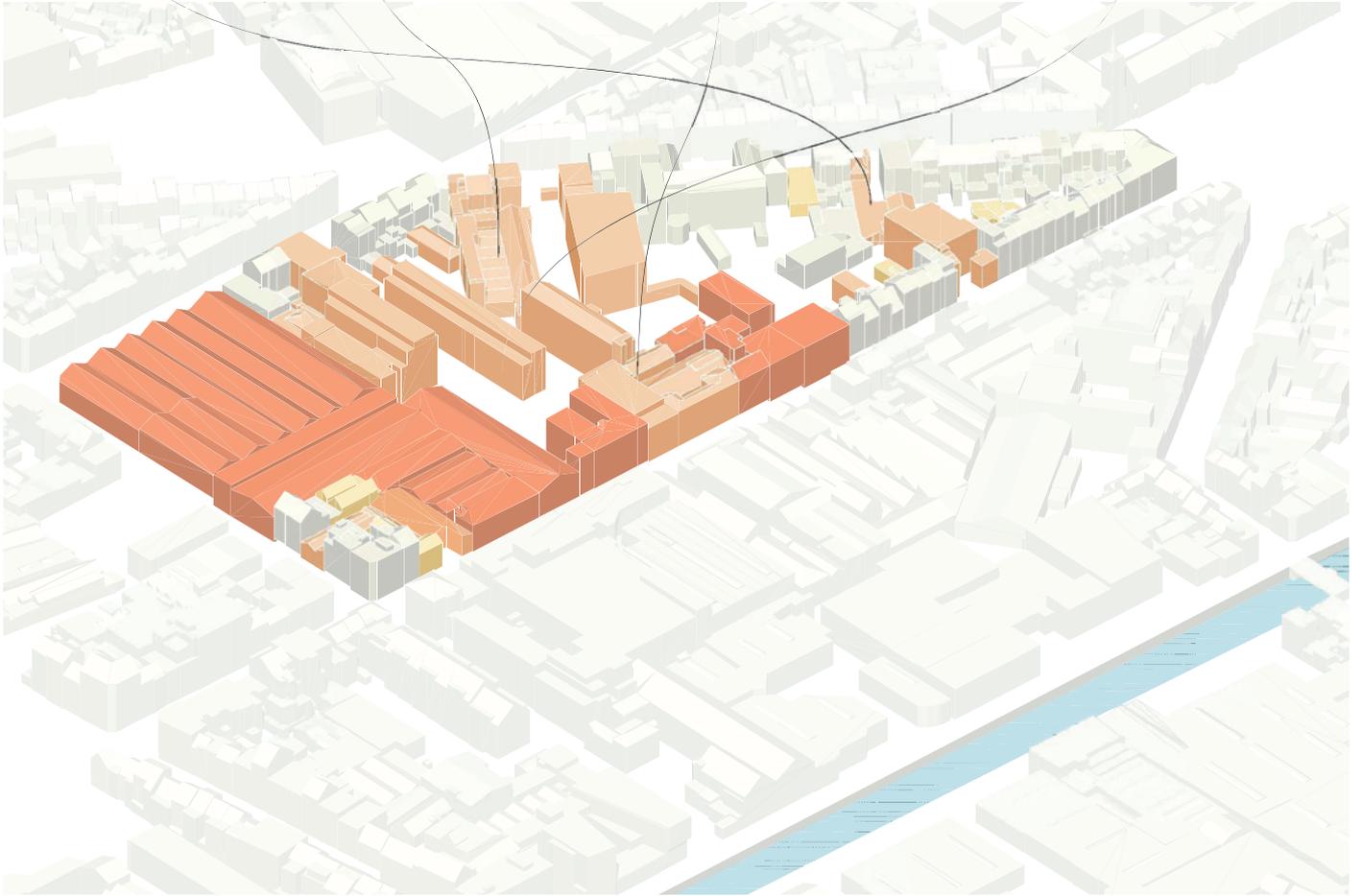
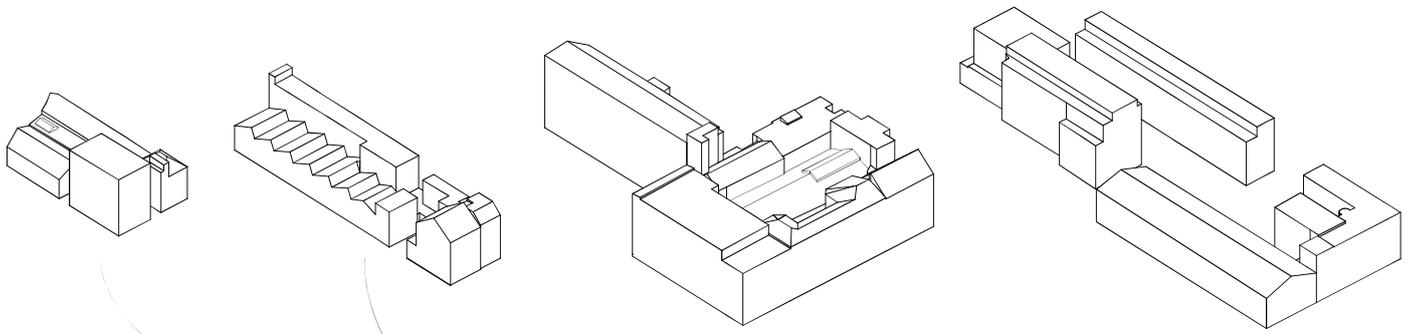
grande produttivo

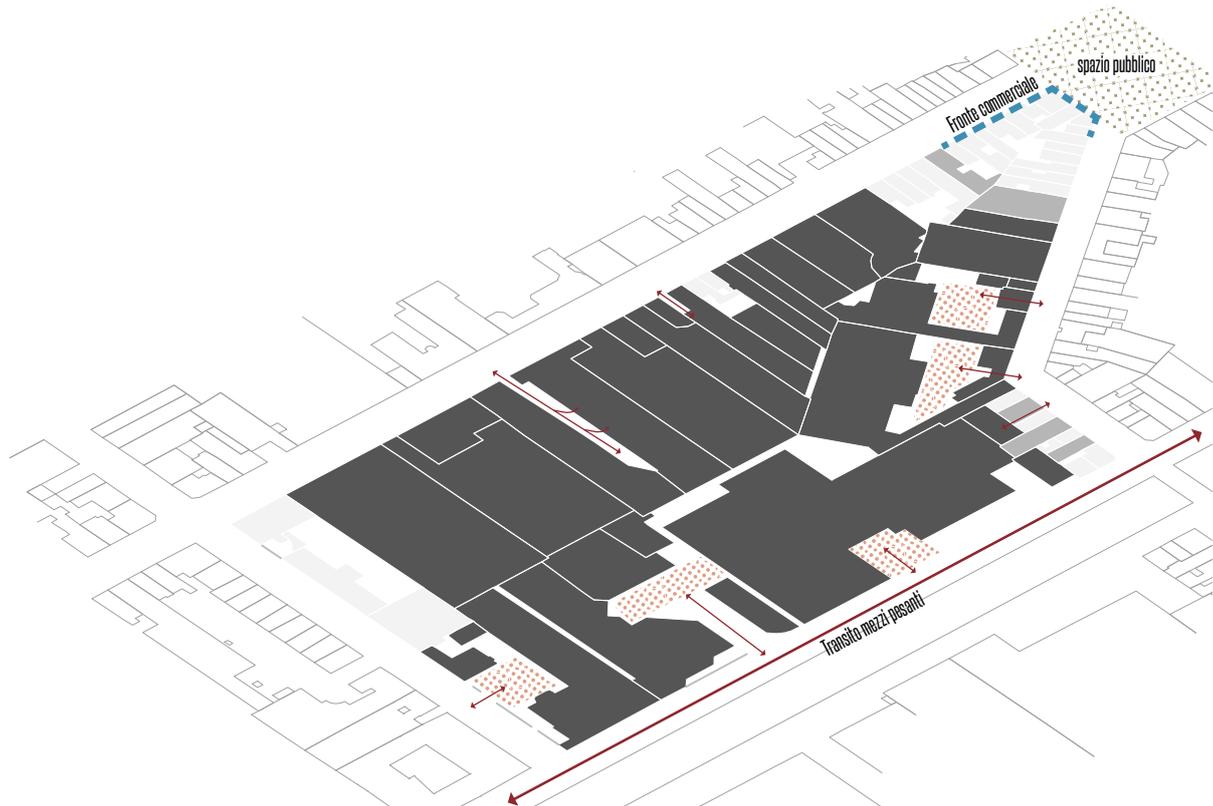
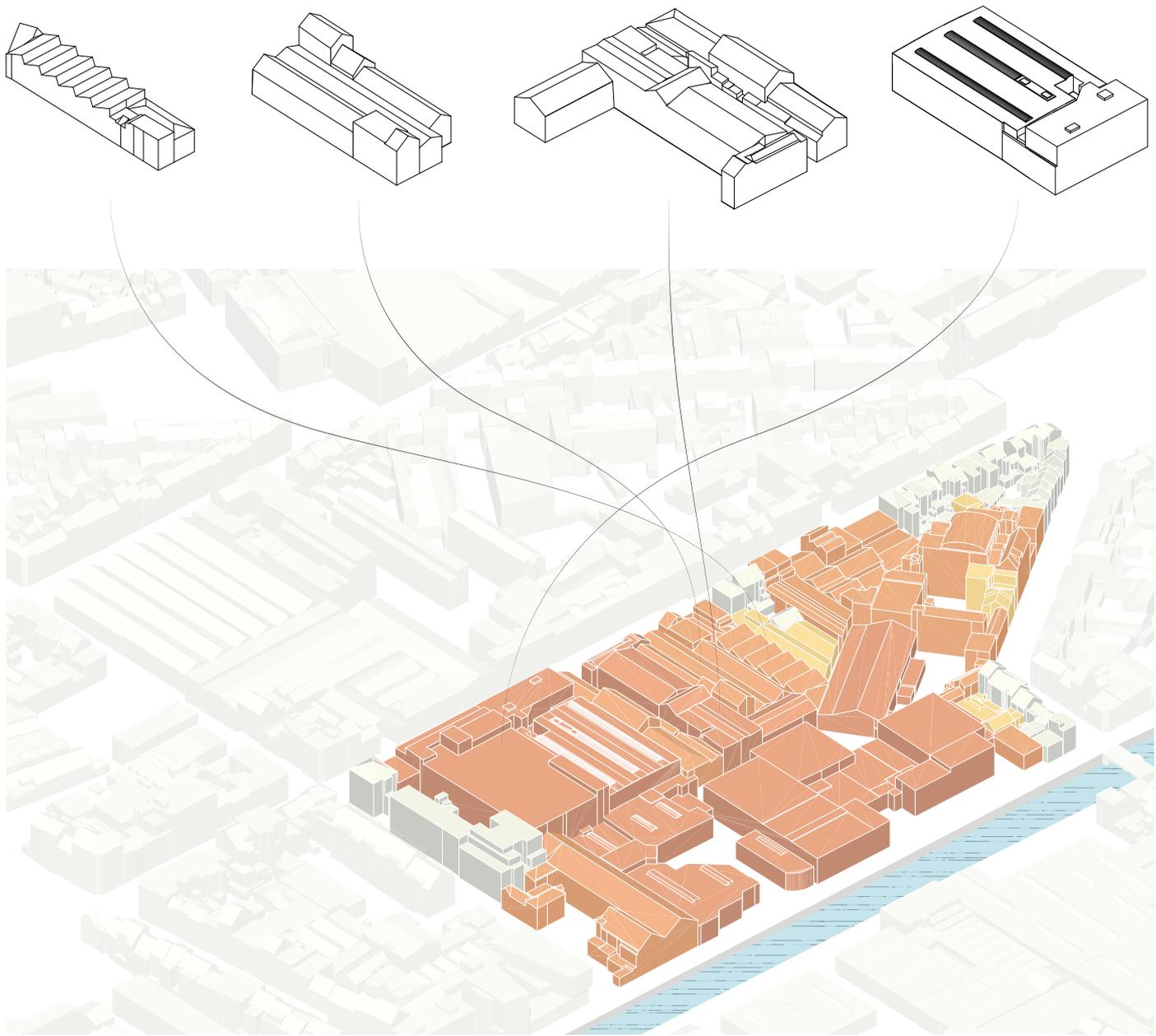
produttivo

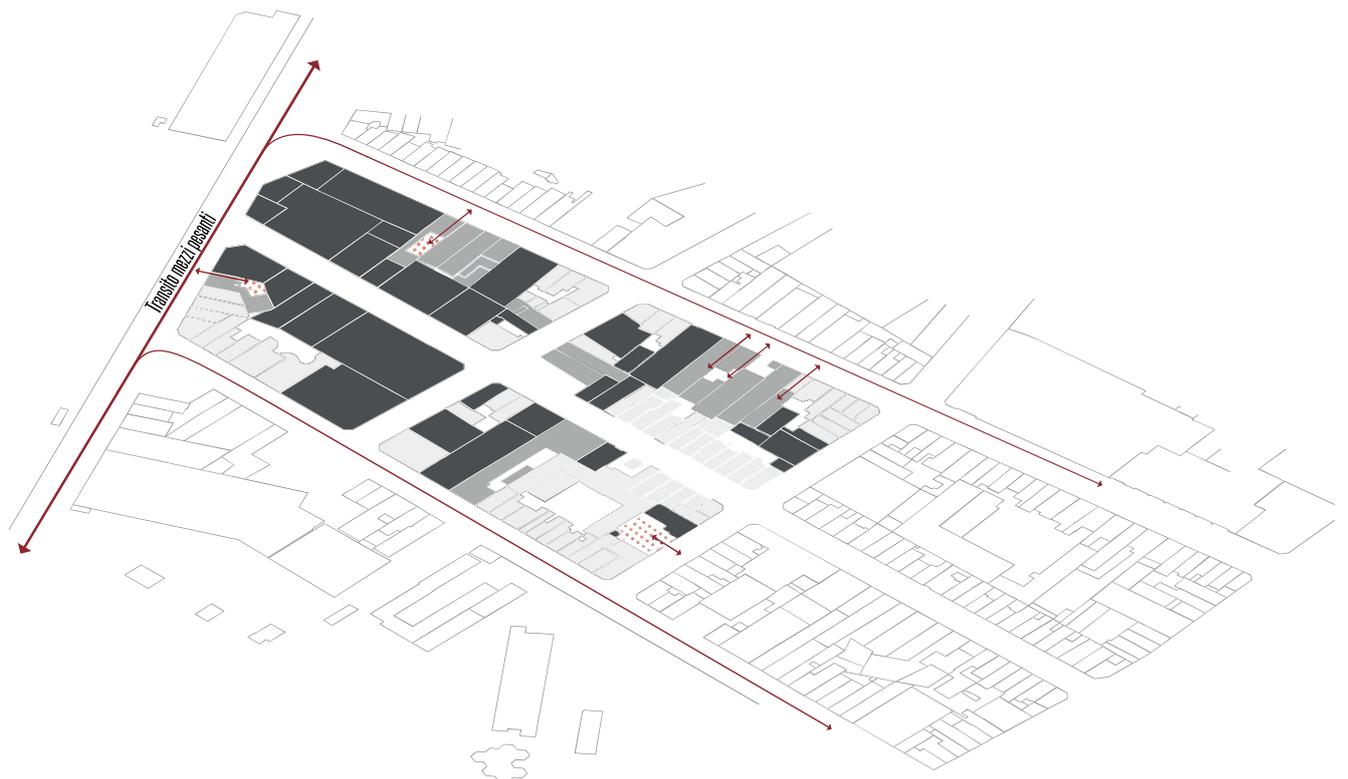
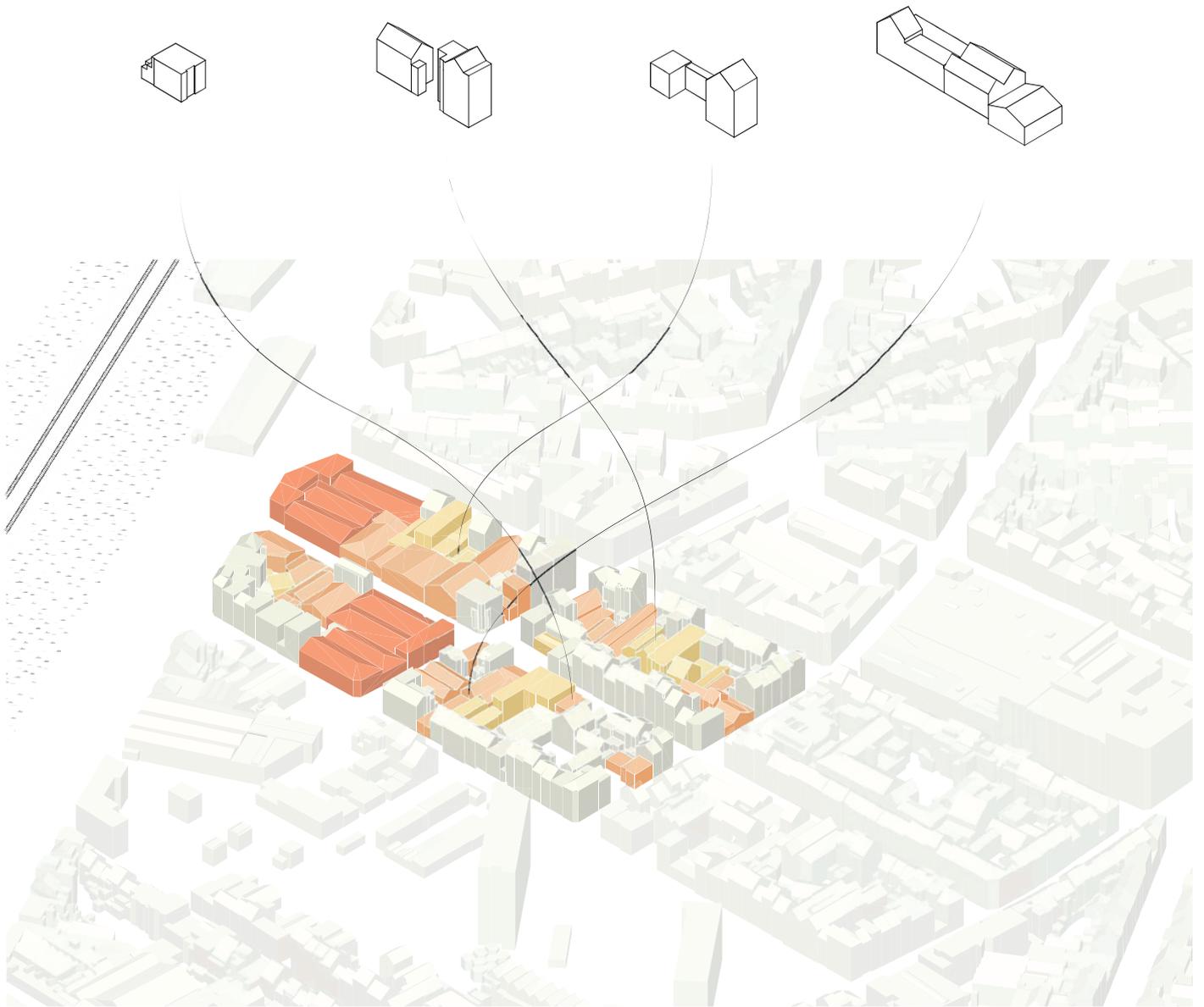
misto

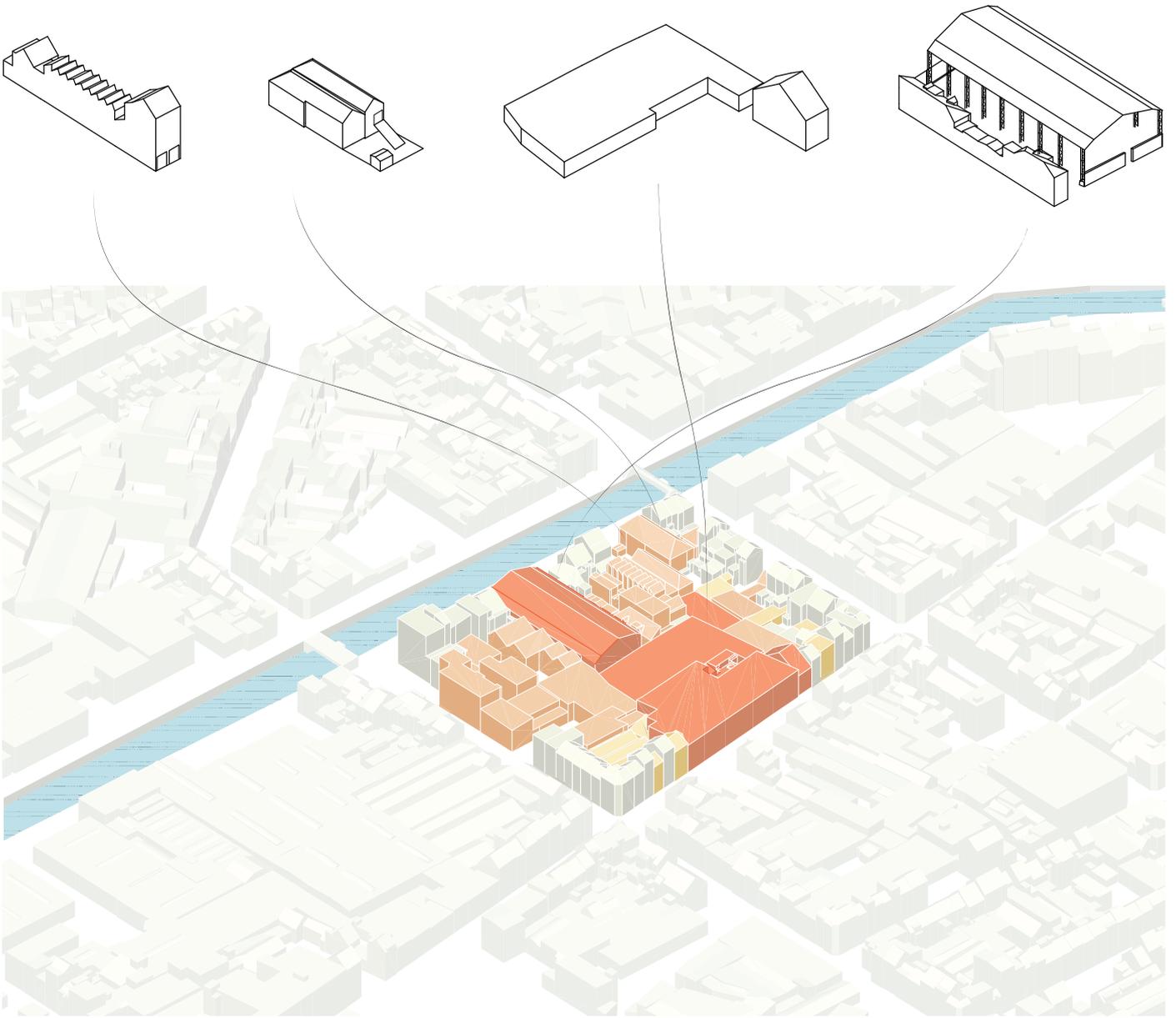
residenza con commercio

residenziale









ANALISI DELL'EDIFICATO

La coesistenza di diverse tipologie architettoniche e di diverse funzioni che è caratteristica del quartiere si esplica anche e soprattutto a livello formale nell'edificato.

Non solo forme architettoniche e tipologie caratteristiche della fabbrica quali le tettoie industriali, le coperture a shed ed elementi tecnologici tipici come le ciminiere si affiancano nel paesaggio urbano alla residenza, ma spesso vi si combinano all'interno di un solo fabbricato, generando ibridi dotati di particolari caratteristiche.

La forma più ricorrente di questi ibridi nei quartieri di origine industriale si genera dalla classica conformazione delle case a schiera brussellesi edificate su lotto gotico. Generalmente, il corpo principale è composto da una facciata di larghezza modesta (circa 6 metri in media) con due soli affacci: uno sul fronte strada e uno sull'interno dell'isolato.

A questo corpo principale, che possiede due o tre camere in *enfilade* per piano a seconda del periodo di costruzione e del ceto sociale a cui era destinato, vengono aggiunte delle espansioni chiamate "*annexes*".

Le ragioni di queste espansioni potevano (e possono tutt'ora) essere le più svariate; aggiungere locali servizi con la diffusione dell'acqua corrente e delle cucine economiche, o ingrandire l'abitazione con nuove stanze.^[n]

Nel territorio di Molenbeek-Saint Jean e nel resto del corridoio operaio lungo il canale questo modello viene adoperato implementando locali per attività lavorative, botteghe, depositi. Gli annexes prendono la forma e la dimensione di vere e proprie piccole fabbriche connesse al piano terra dell'abitazione principale, dotate spesso di accessi carrabili indipendenti o piccole corti per la movimentazione, spesso dotate di tettoie o shed e persino di piccoli camini di evacuazione.

In origine, dato che la stragrande maggioranza delle unità era monofamiliare, questi ambienti

di lavoro erano legati all'economia e alla professione del singolo nucleo familiare.

Col passare del tempo e con la frammentazione delle case monofamiliari in più unità abitative questa correlazione è andata perduta e si è assistito all'occupazione di questi spazi per gli usi più disparati, quelli che non sono rimasti ad uso produttivo sono stati trasformati in negozi (diretta evoluzione nel caso di botteghe artigiane che prevedevano affacci ed esposizione su strada) o garage ad uso privato, sfruttandone l'accesso carrabile.

L'evoluzione delle necessità urbanistiche e funzionali e la progressiva smobilitazione delle attività produttive dai loro edifici originali, ha permesso, a partire dalla seconda metà del '900, il verificarsi di nuovi meccanismi di condivisione dello spazio. Da questa frammentazione l'uso a scopi produttivi ne è uscita ridimensionata ed affievolita, a favore di quella residenziale e terziaria.

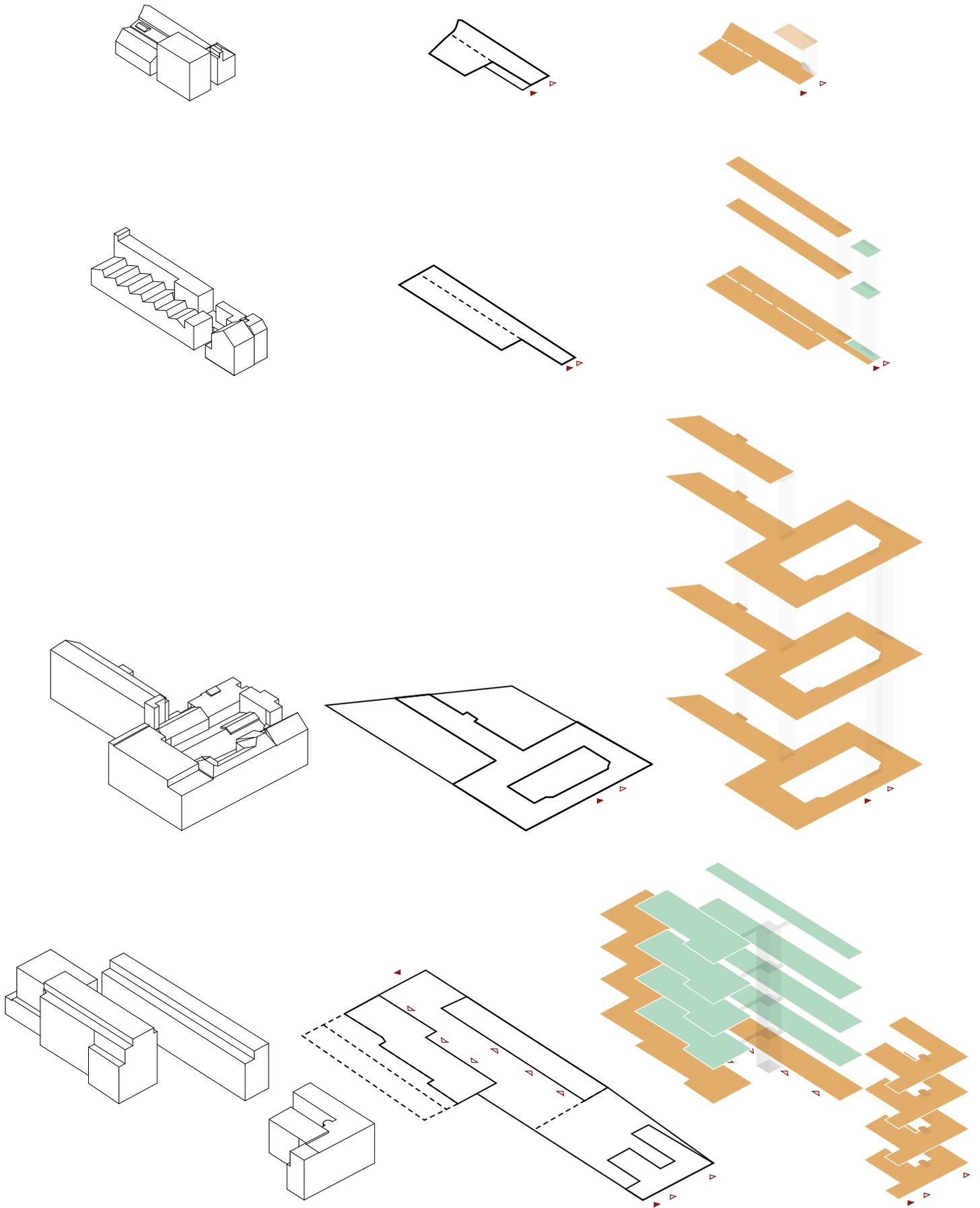
Un'altra parte consistente del patrimonio edilizio analizzato fa parte di una categoria dalle caratteristiche più spiccatamente industriali.

In questo caso parte dell'edificio, che prevalentemente ospita la produzione in senso stretto o quantomeno la parte "fisica" del lavoro, è dedicata alla parte "immateriale" del processo industriale.

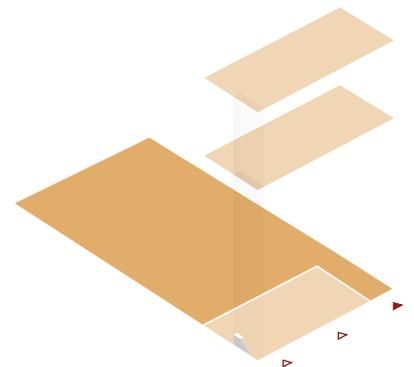
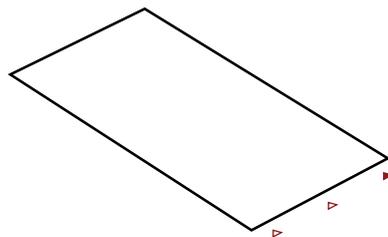
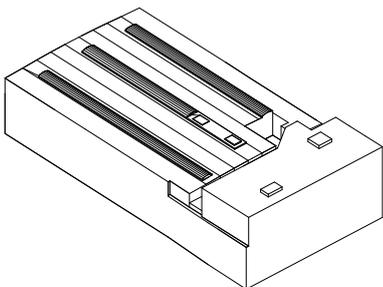
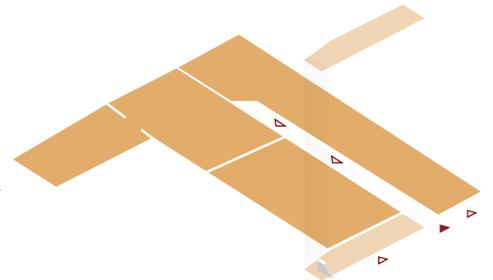
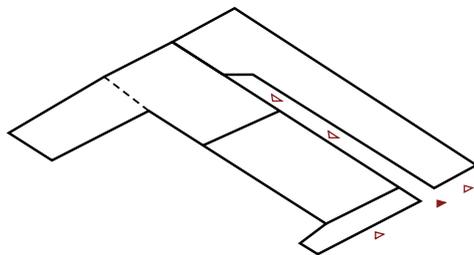
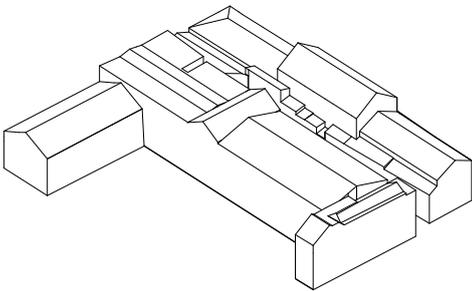
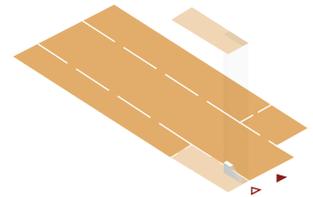
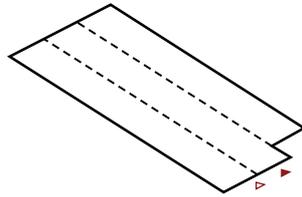
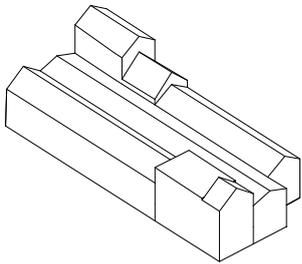
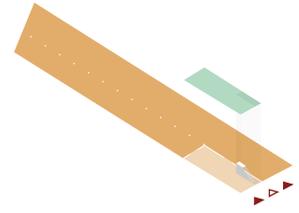
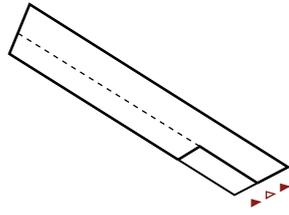
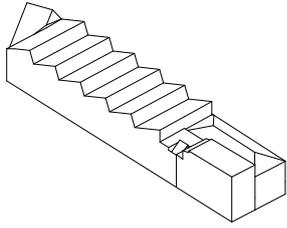
Soprattutto negli edifici più recenti l'edificio produttivo presenta una divisione spaziale più marcata fra gli ambienti destinati ad uffici, amministrazione e rappresentanza, posizionati solitamente su fronte strada e con accesso separato, dalle dimensioni variabili a seconda del tipo di azienda. Le fabbriche più antiche, a fronte di una divisione volumetrica meno netta, tendono a far risaltare l'affaccio su strada con un trattamento della facciata privilegiato per decorazione, materiali ed evidenza degli accessi.

[n] Sven Steffens, "Le noms non officiels et populaires des quartiers, rues et lieux" in "Molenbeek, une commune bruxelloise", Le Cahiers de la Fonderie, 2006

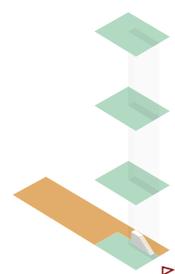
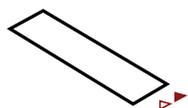
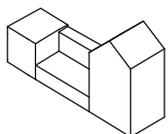
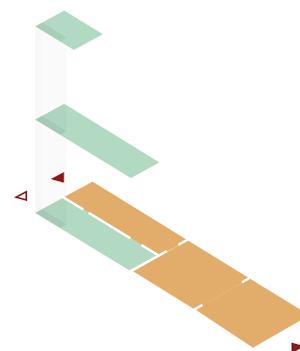
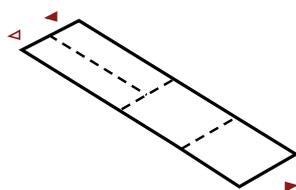
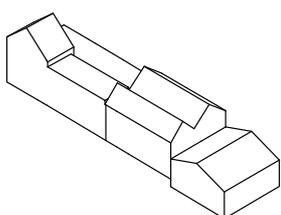
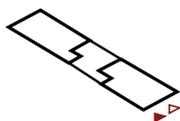
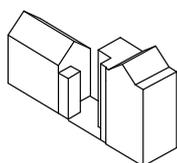
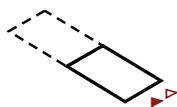
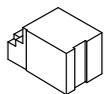
ISOLATO 1



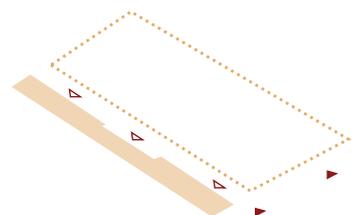
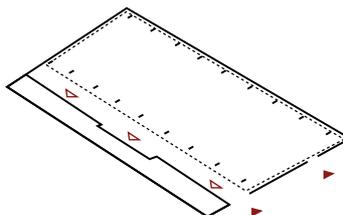
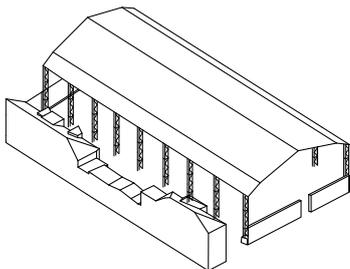
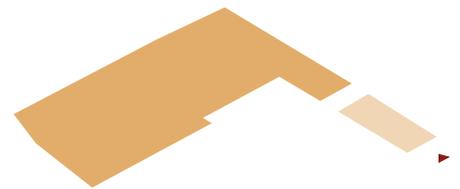
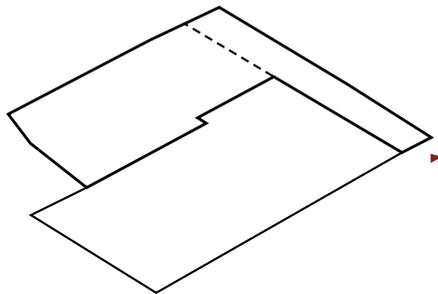
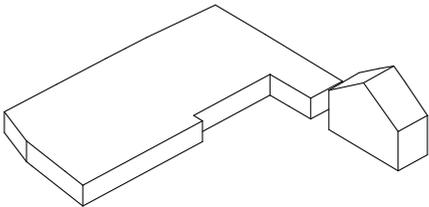
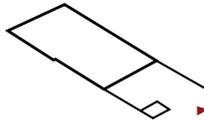
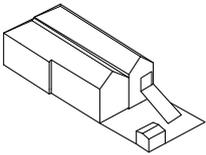
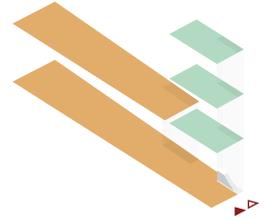
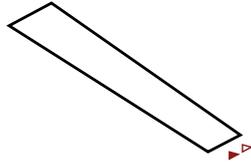
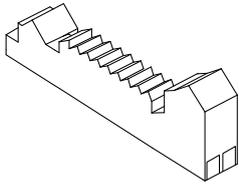
ISOLATO 2



ISOLATO 3



ISOLATO 4



PROGETTO

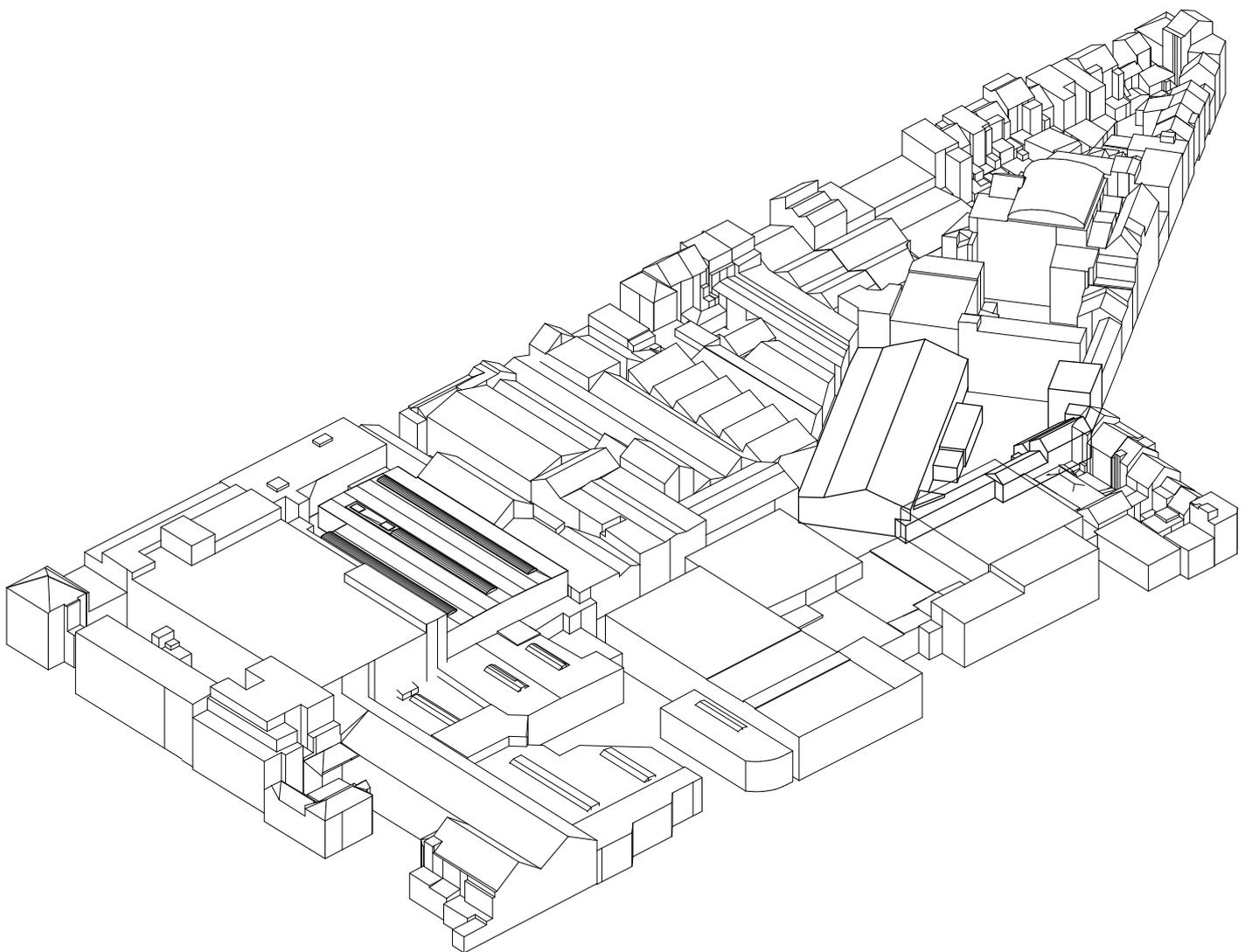
8. programma

9. elaborati progettuali

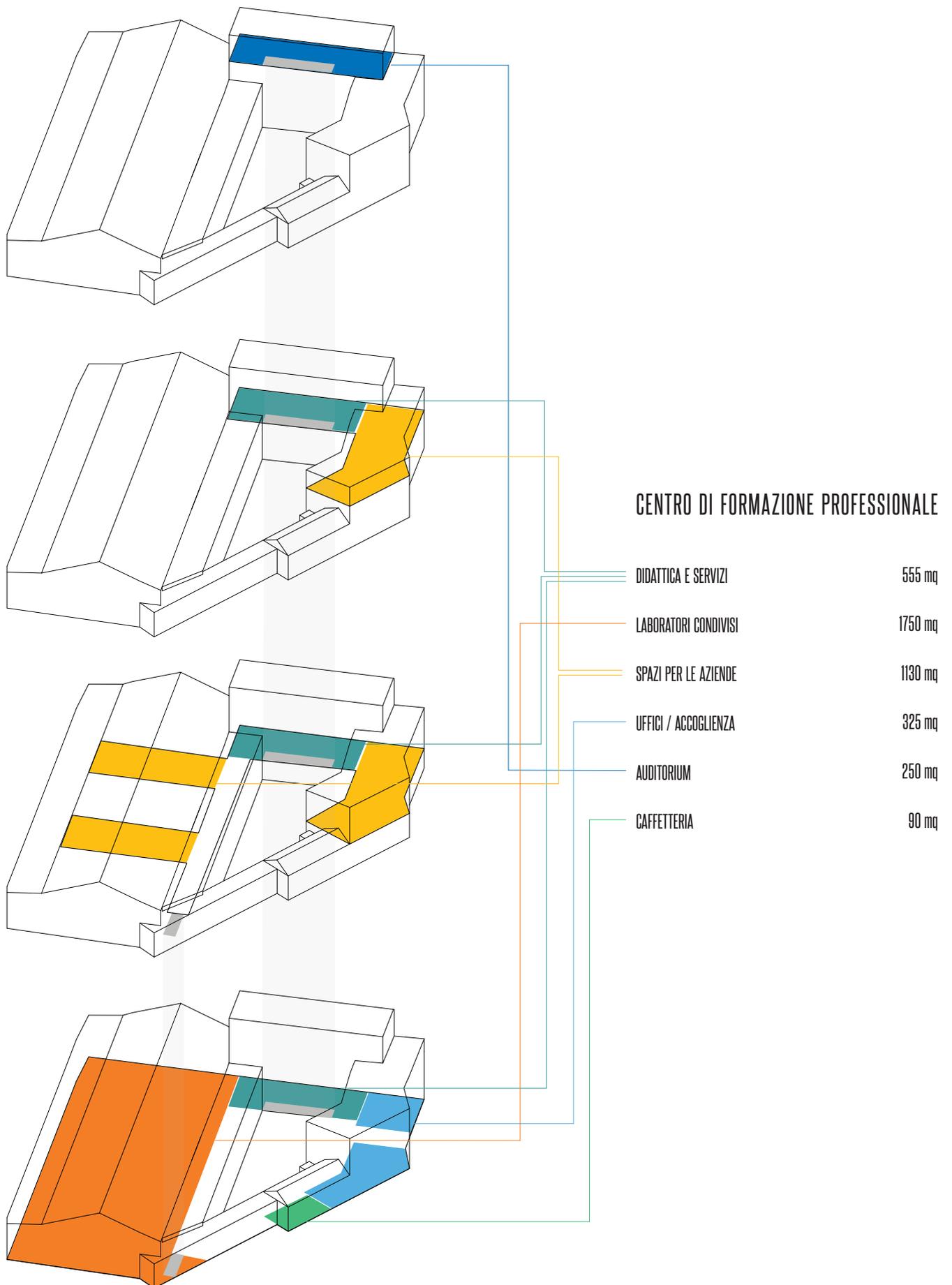
10. conclusioni

elaborati progettuali

RUE DE MANCHESTER 13-15

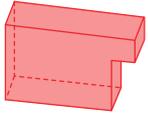


PROGRAMMA FUNZIONALE



STRATEGIE

NUOVO VOLUME



espansione



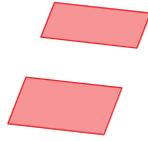
circolazione verticale



impianti



INSERIMENTO SOLETTE



espansione



CIRCOLAZIONE ESTERNA



buffer climatico



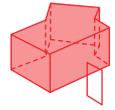
nuovo collegamento



nuovi ingressi



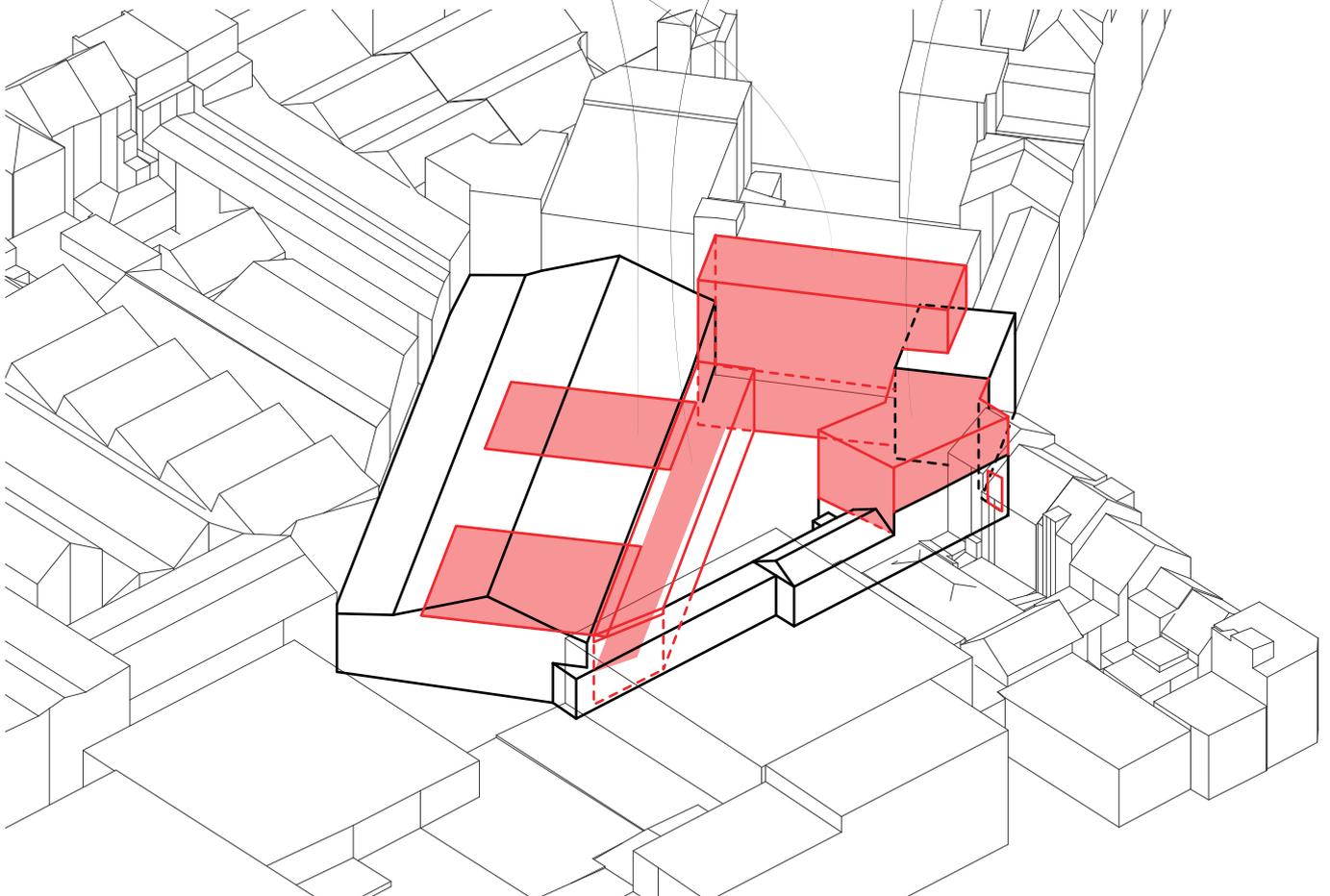
INTERVENTO SU ESISTENTE

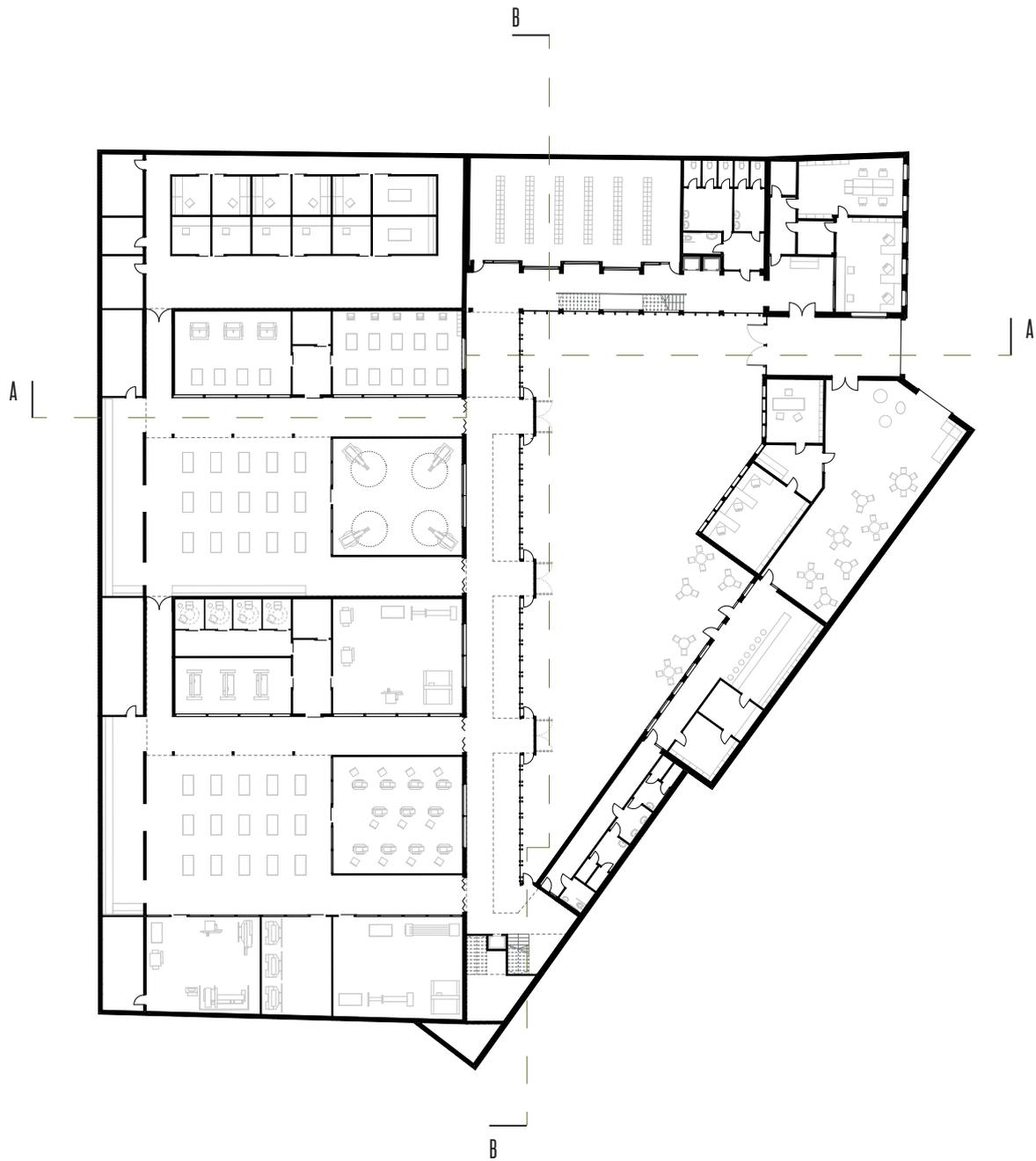


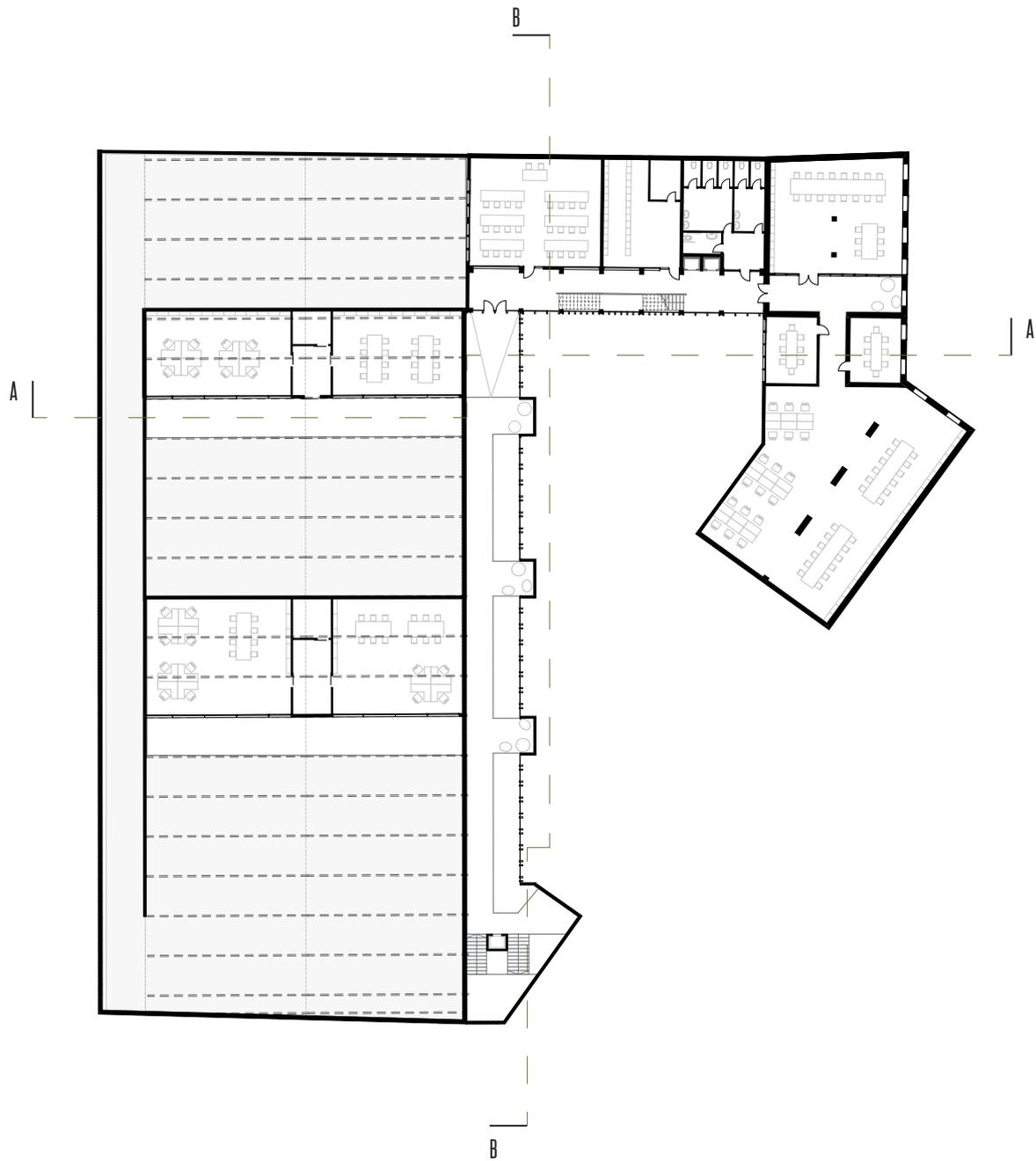
espansione

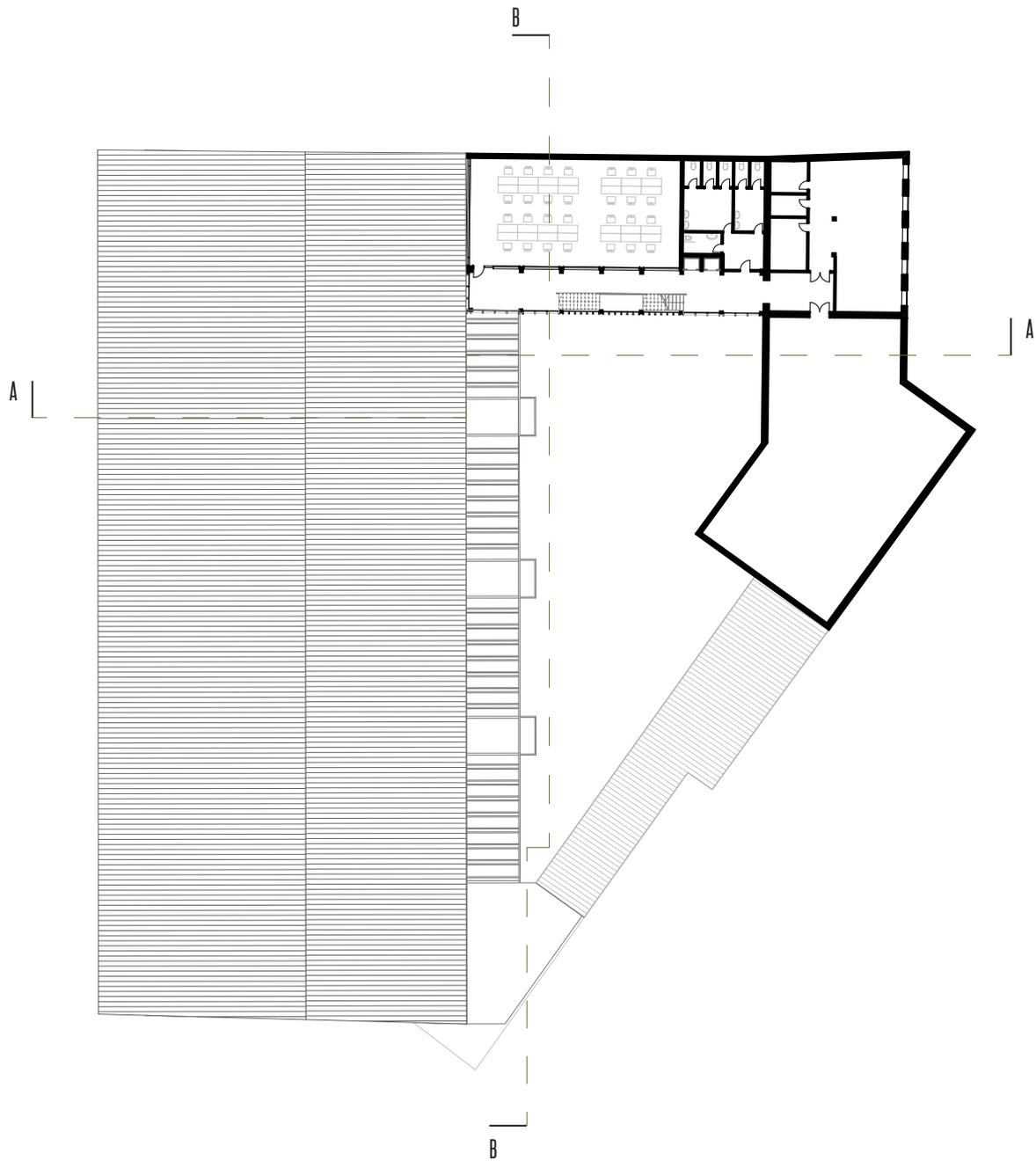


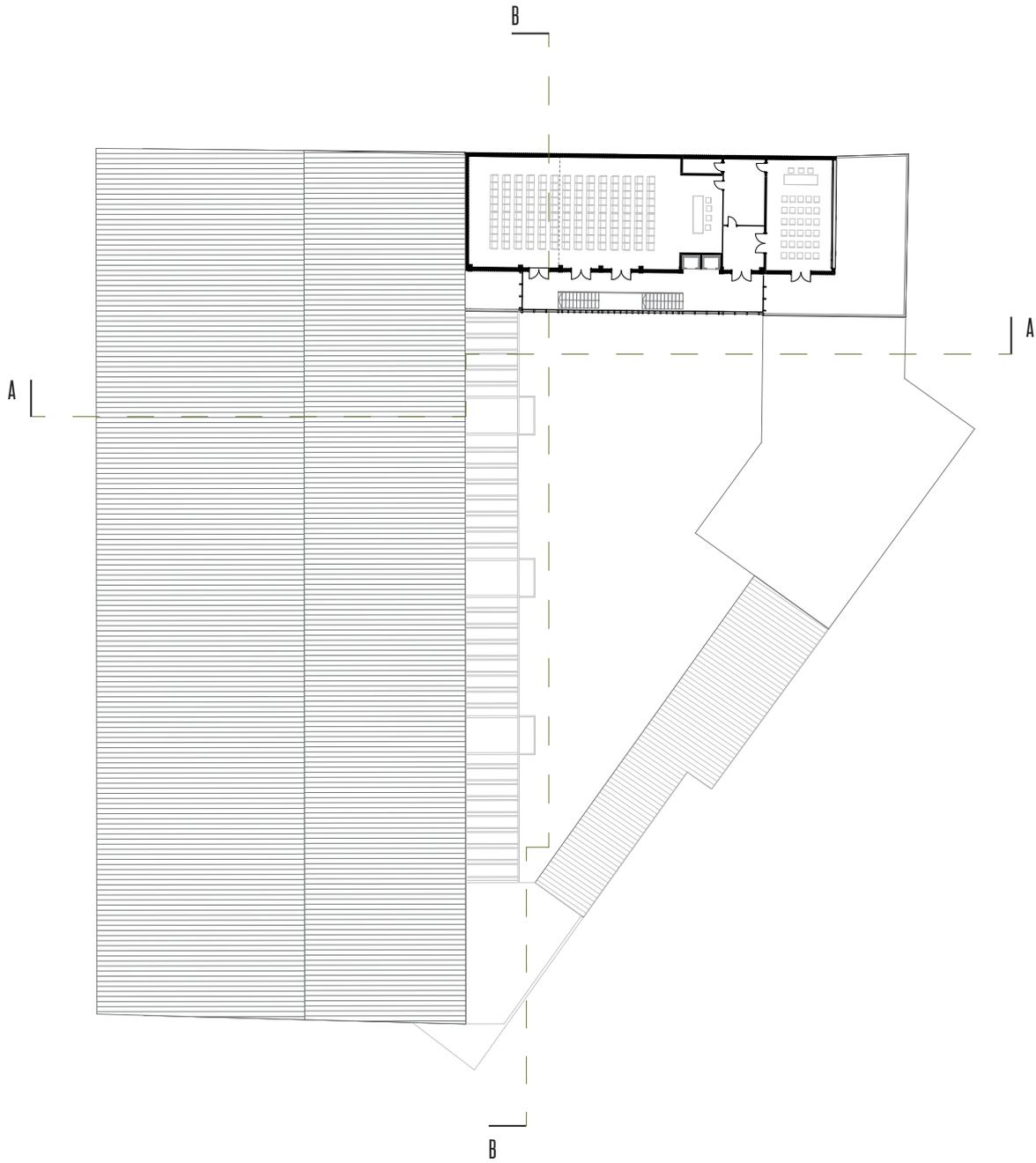
nuovo ingresso





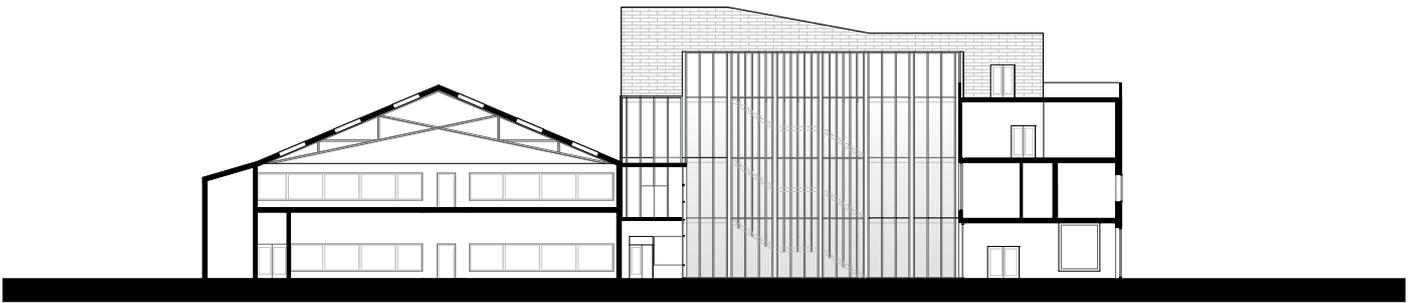






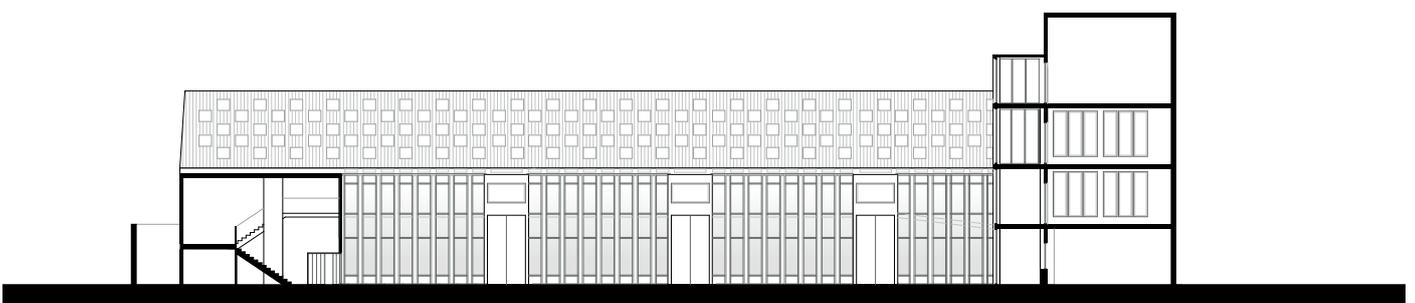
SEZIONE A

scala 1:500

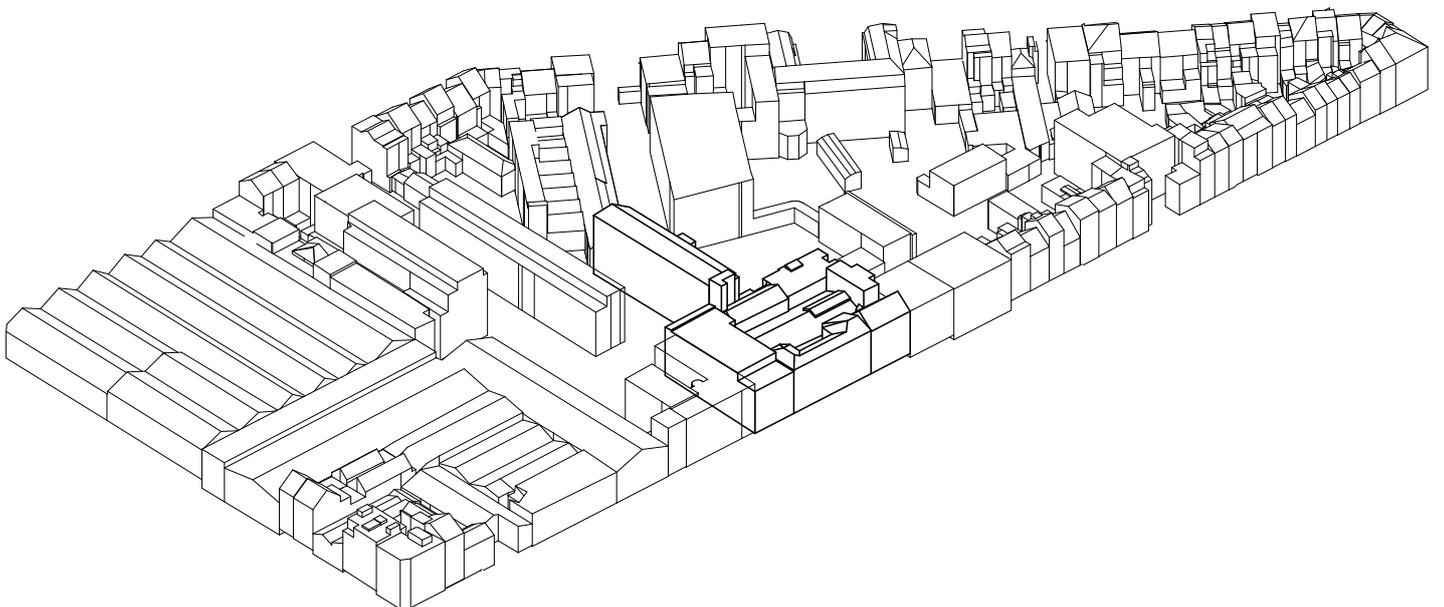


SEZIONE B

scala 1:500



RUE DE BIRMINGHAM 53-55



INFORMAZIONI

ANCIENNE BLANCHISSERIE CONTIMETER / SAUNIER-DUVAL

1920 - Costruzione dello stabilimento Contimeter

1970 - Acquisizione da parte del marchio Saunier-Duval

1999 - chiusura dello stabilimento

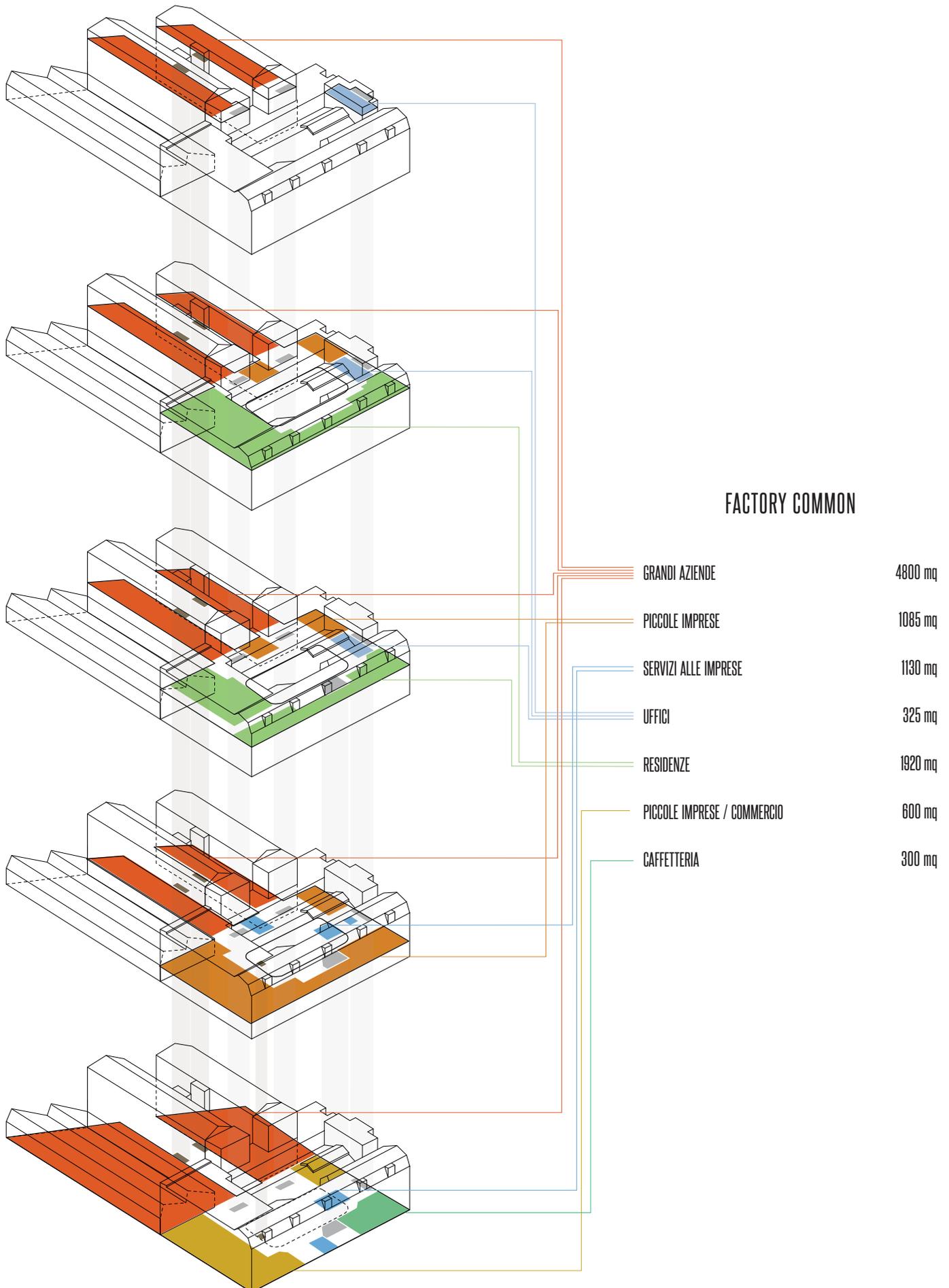
Struttura mista calcestruzzo armato/muratura per il corpo su strada ad uso ufficio.

Struttura portante in muratura per la manica di 4 piani retrostante, caratterizzata da grandi vetrate a pannelli di tipo industriale.



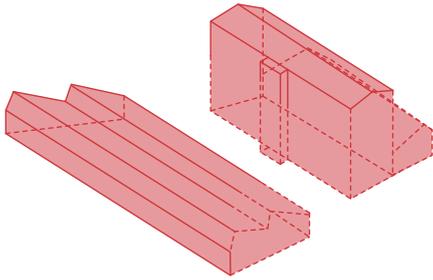


PROGRAMMA FUNZIONALE



STRATEGIE

NUOVI VOLUMI FABBRICA



espansione



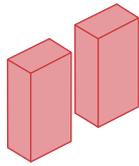
circolazione verticale merci



impianti



COLLEGAMENTI VERTICALI



circolazione verticale



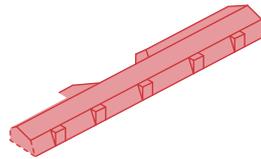
flessibilità d'uso



impianti



SOPRAELEVAZIONE



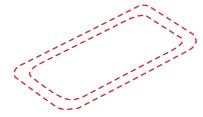
espansione



nuovo collegamento



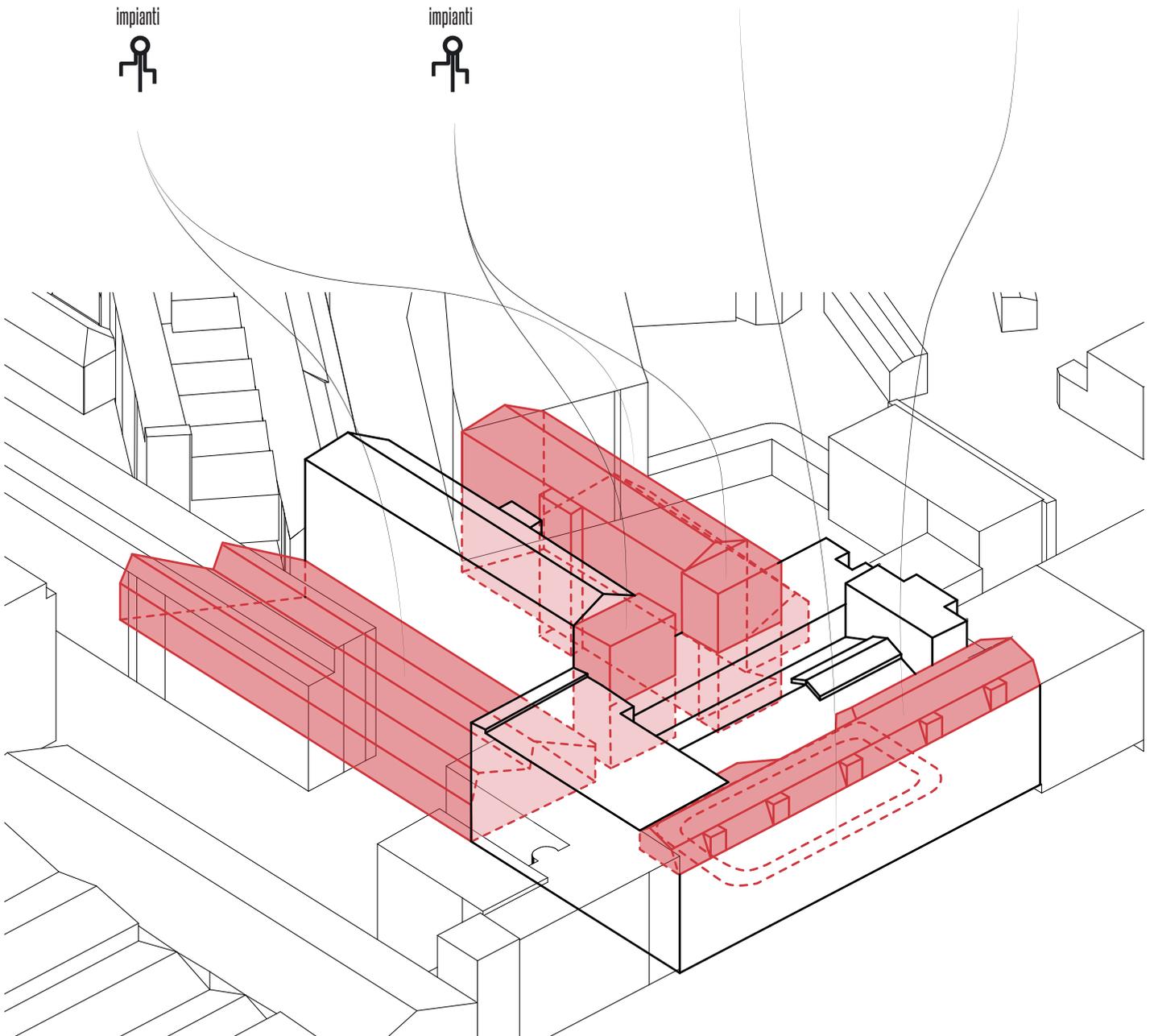
INSERIMENTO PERCORSO

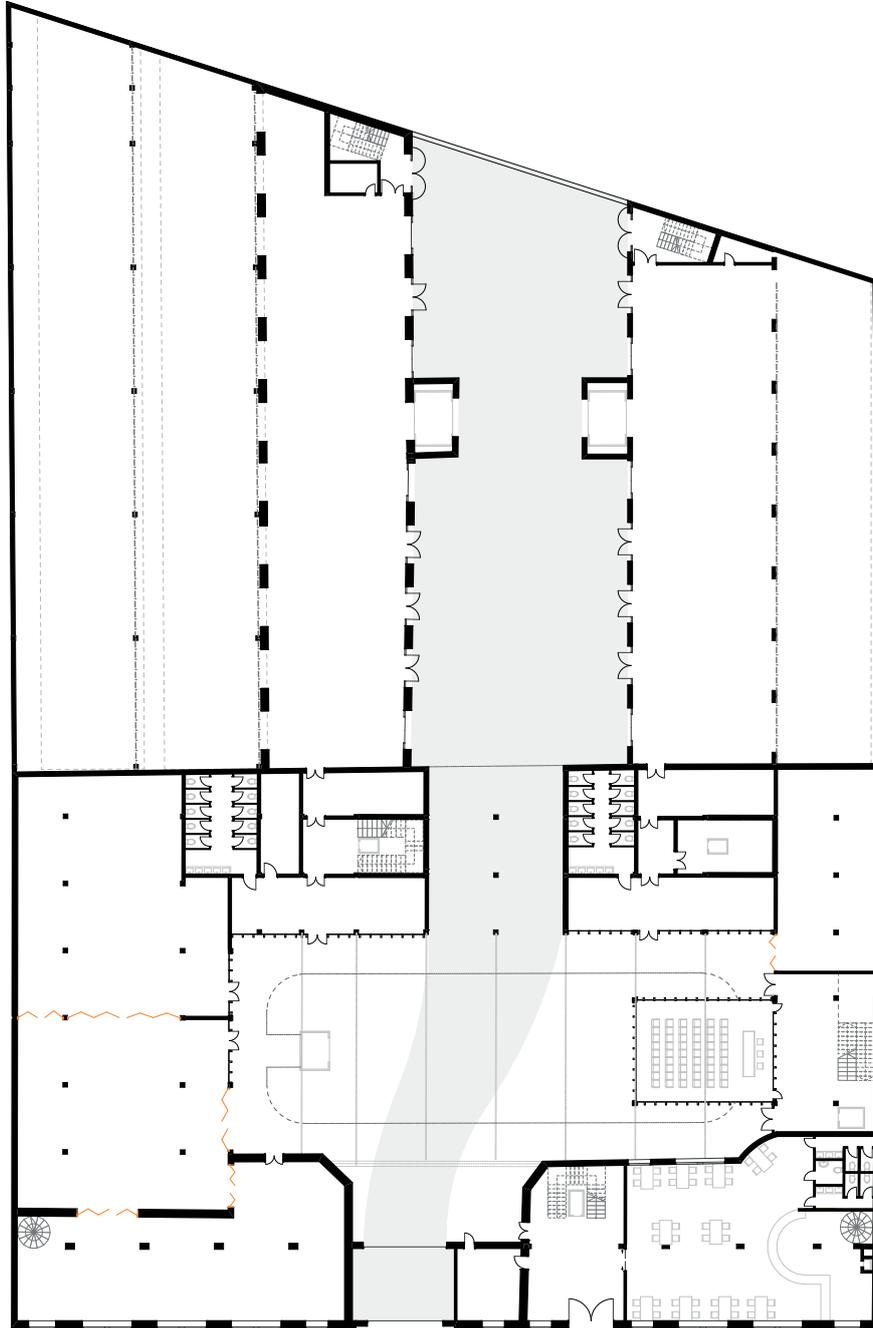


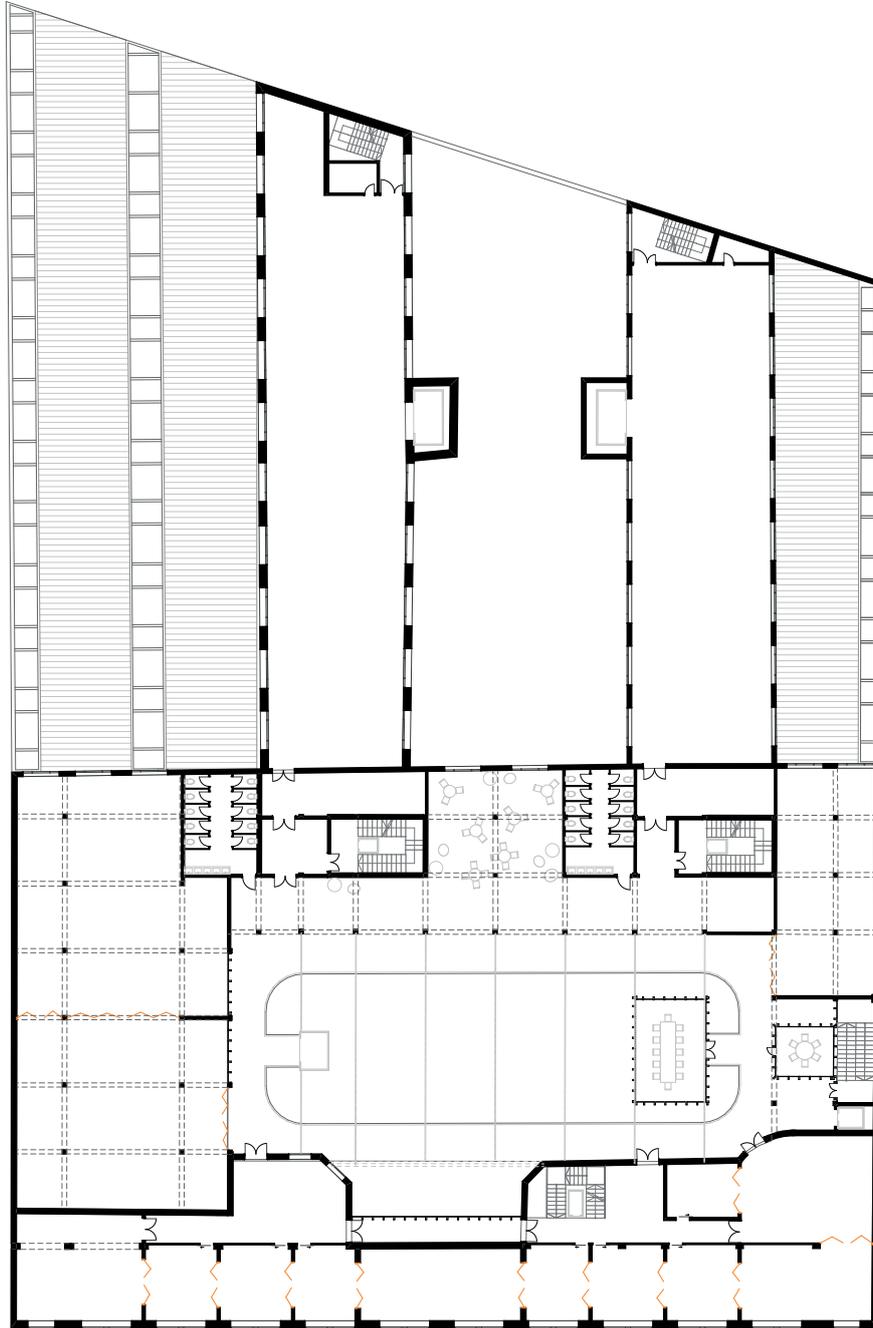
espansione

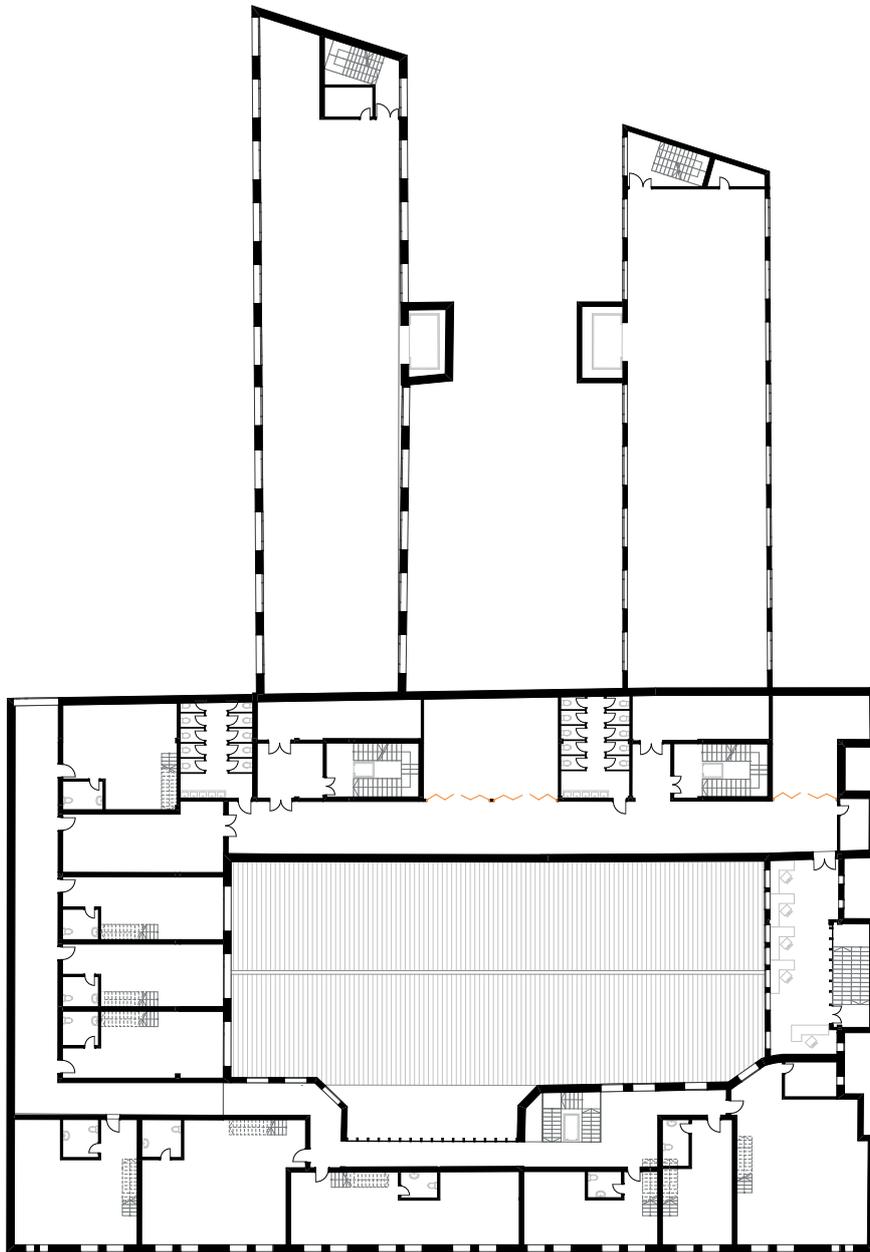


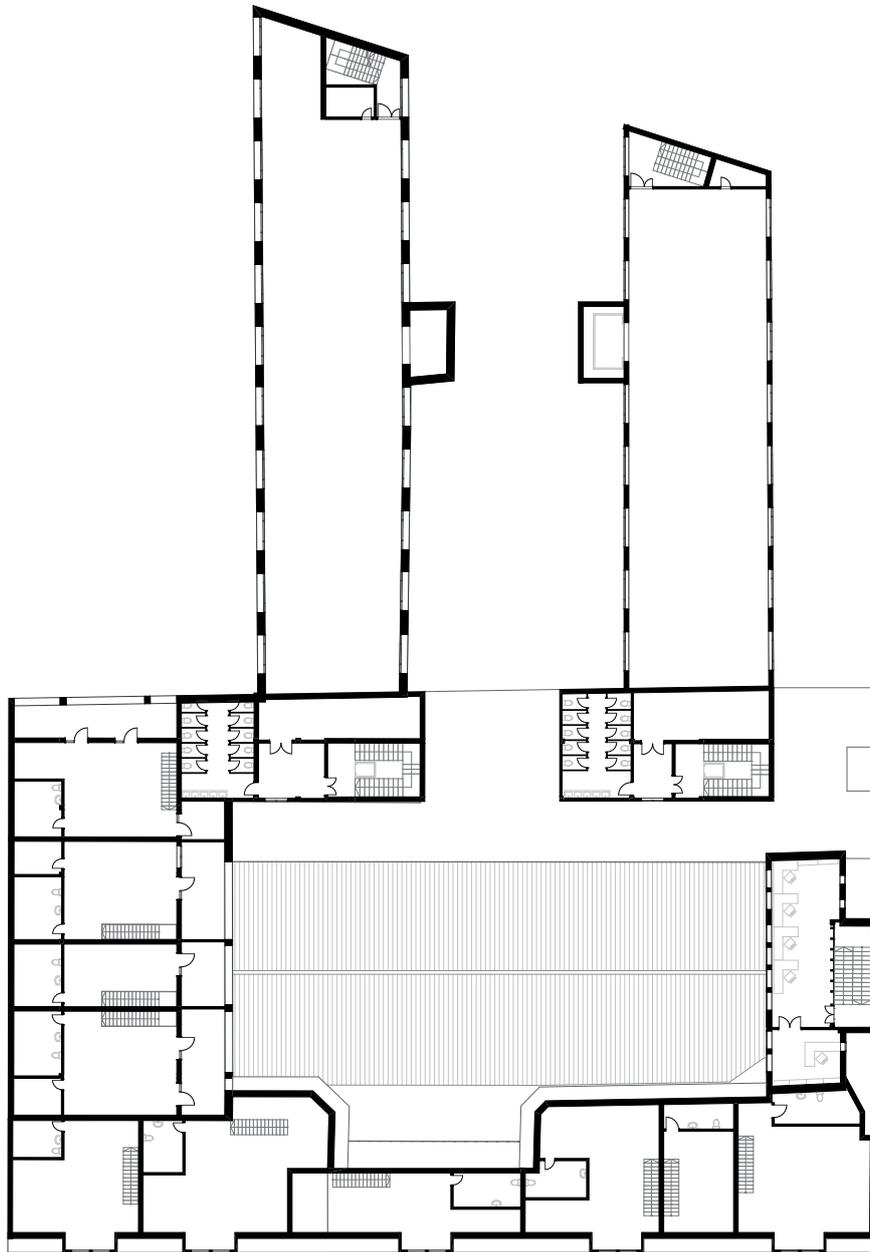
circolazione libera



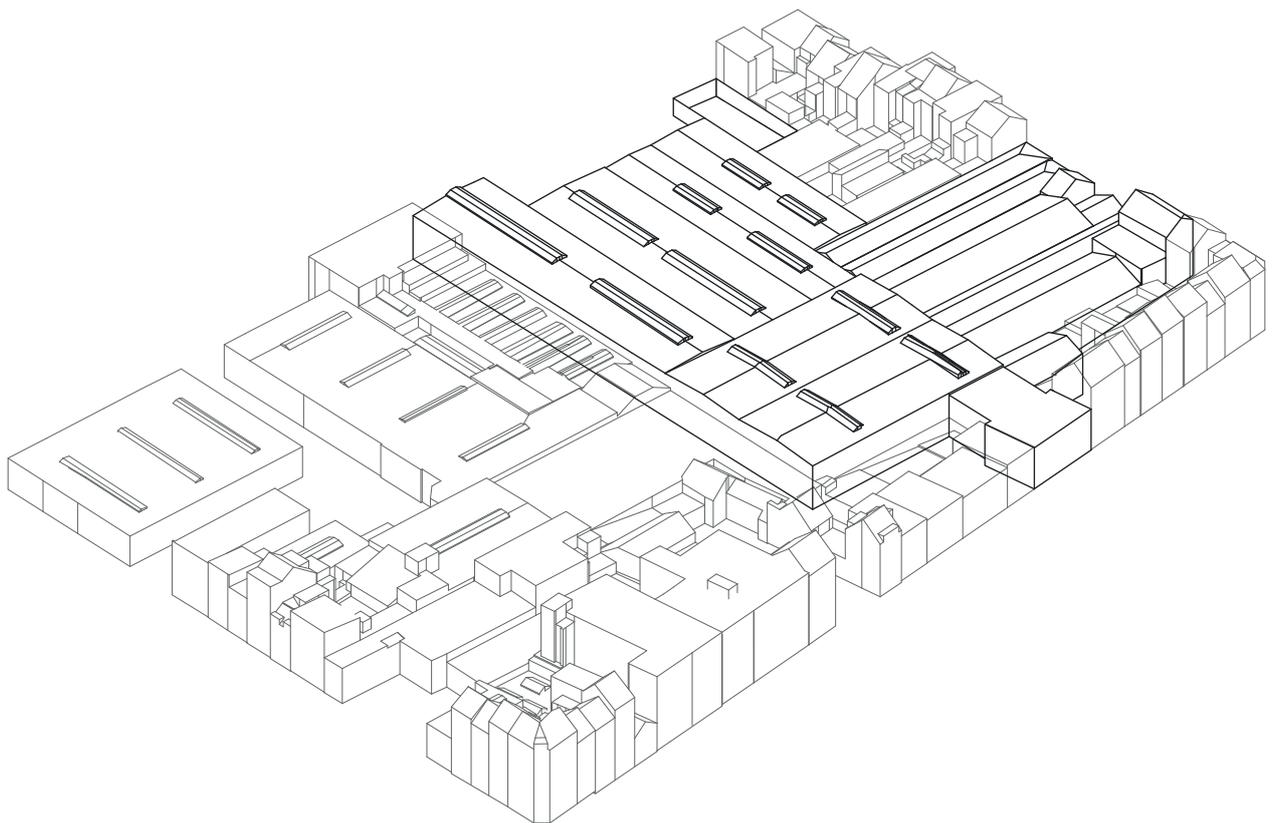








RUE DE LIVERPOOL 23



JEAN WAUTERS ACIERS SPECIAUX - SPECIAL STEELS

1924 - Fondazione società Jean Wauters

1985 - Espansione dello stabilimento sul sito di Rue de Liverpool - Quai des Industries

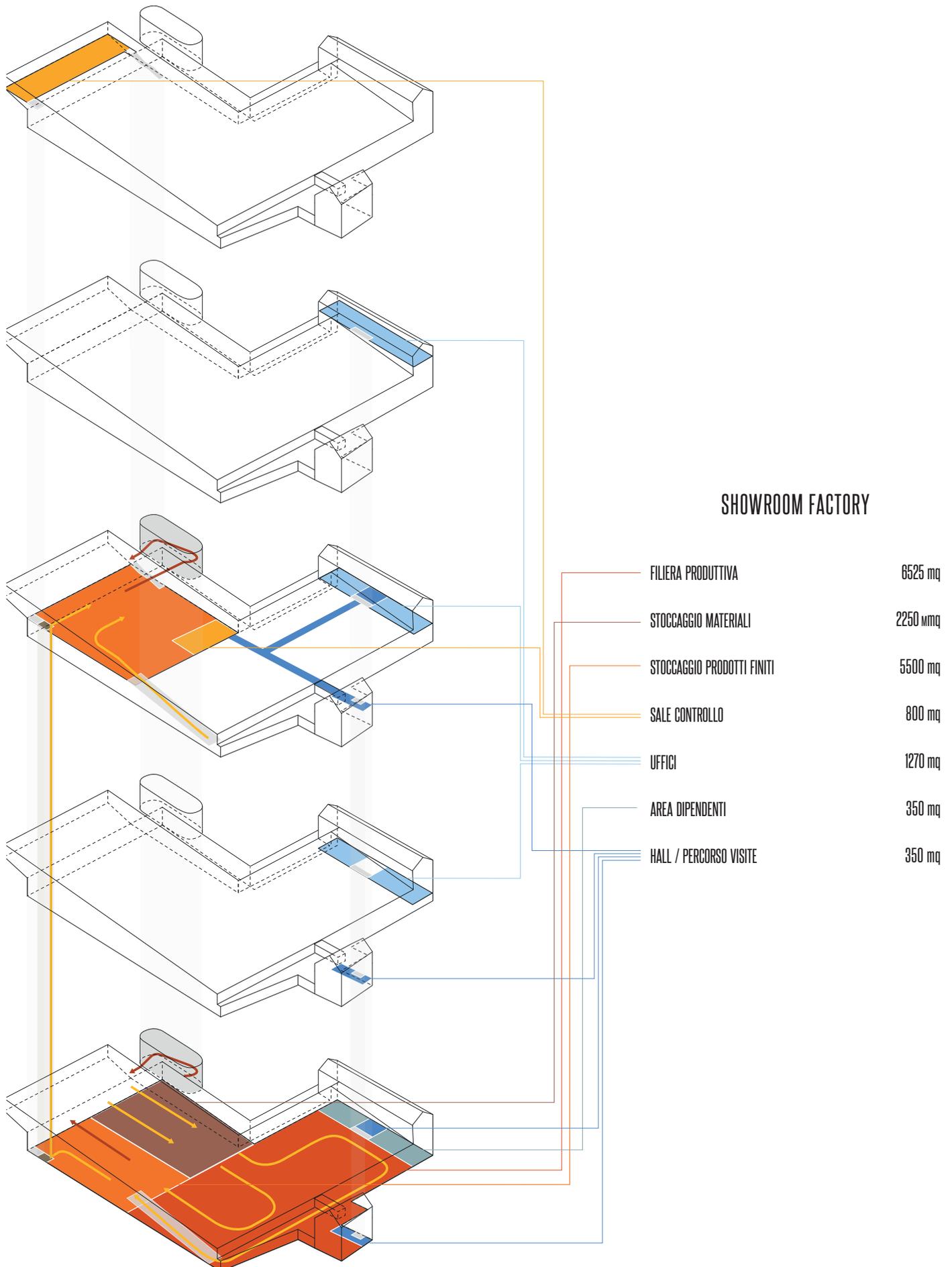
2012 - Acquisizione da parte del gruppo Van Leeuwen

La Jean Wauters Aciers Speciaux è un'azienda attiva nel settore della produzione e trasformazione di semi-lavorati di acciai speciali. Si caratterizza per un'impostazione ready-in-stock di prodotti standard in grado di rispondere in breve tempo alle richieste dei clienti e per la gestione e movimentazione diretta della fornitura del prodotto finito. Oltre alla fornitura di tipi particolari di acciaio per ogni utilizzo, fra cui acciaio da utensili, acciaio al cromo, barre filettate, acciaio temprato, si è specializzata anche nel taglio di precisione con apparecchiature avanzate.



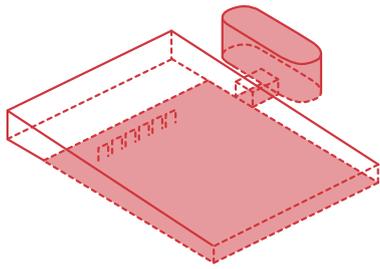


PROGRAMMA FUNZIONALE



STRATEGIE

NUOVI VOLUMI FABBRICA



espansione



circolazione verticale merci



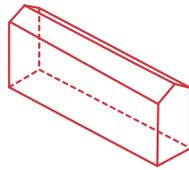
area carico/scarico coperta



landmark sul canale



NUOVO EDIFICIO PER UFFICI



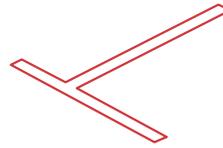
espansione



nuovo ingresso



PERCORSO



nuovo collegamento



punti di osservazione



FINESTRA FABBRICA/CITTÀ



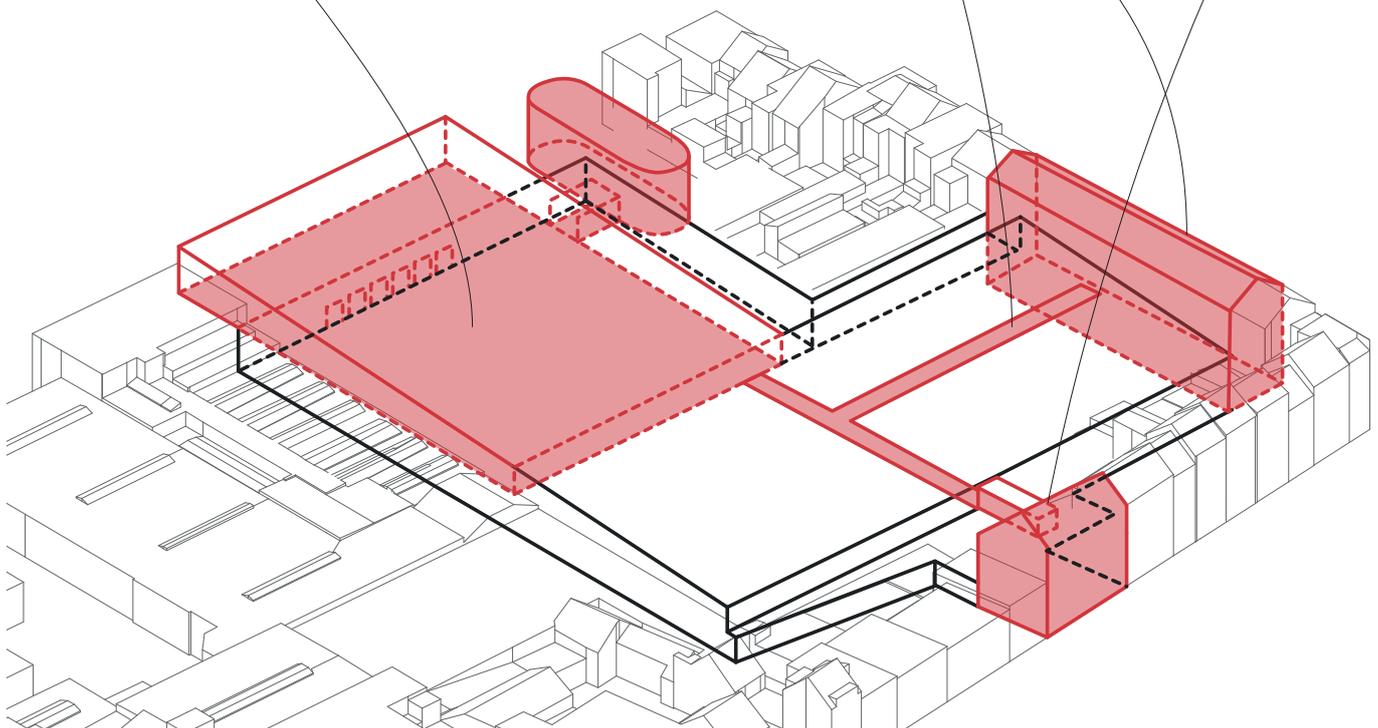
espansione



vista dalla città

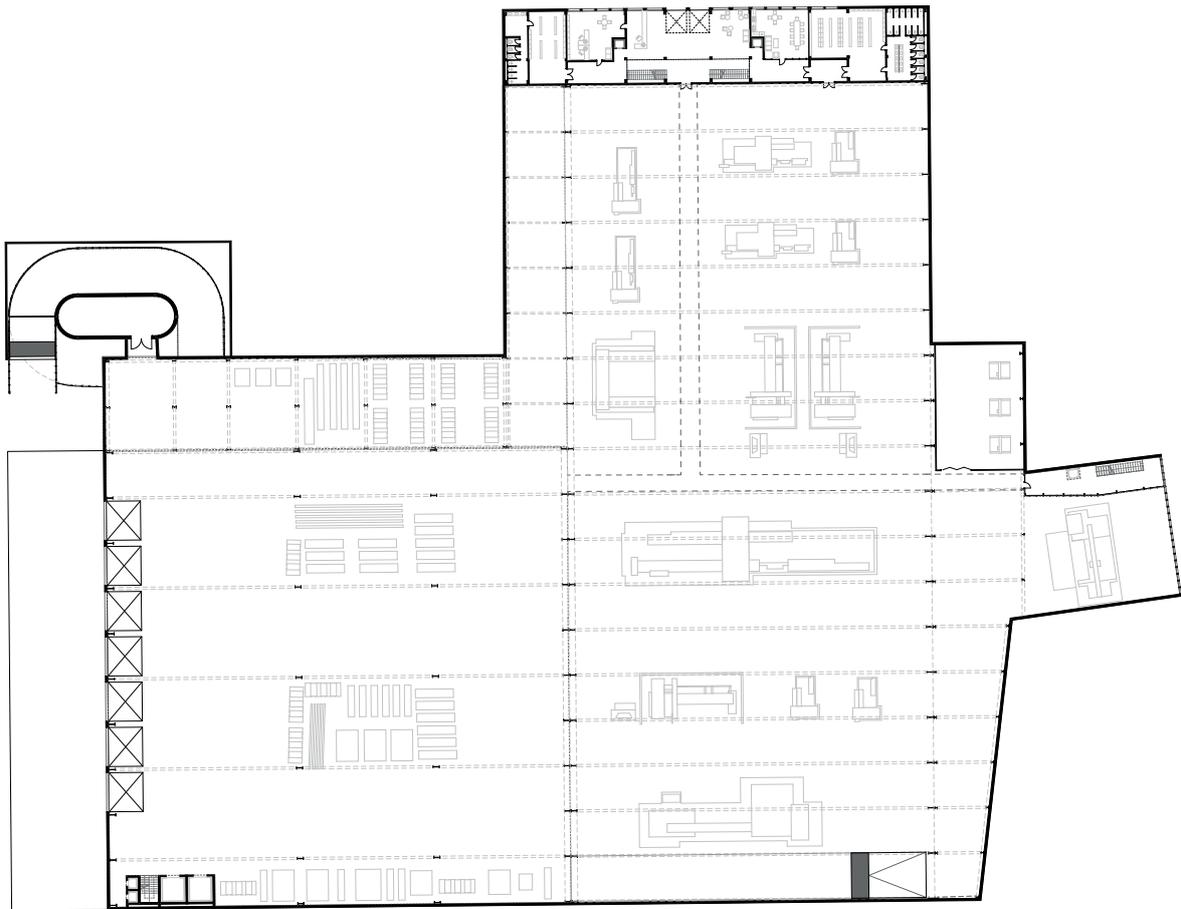


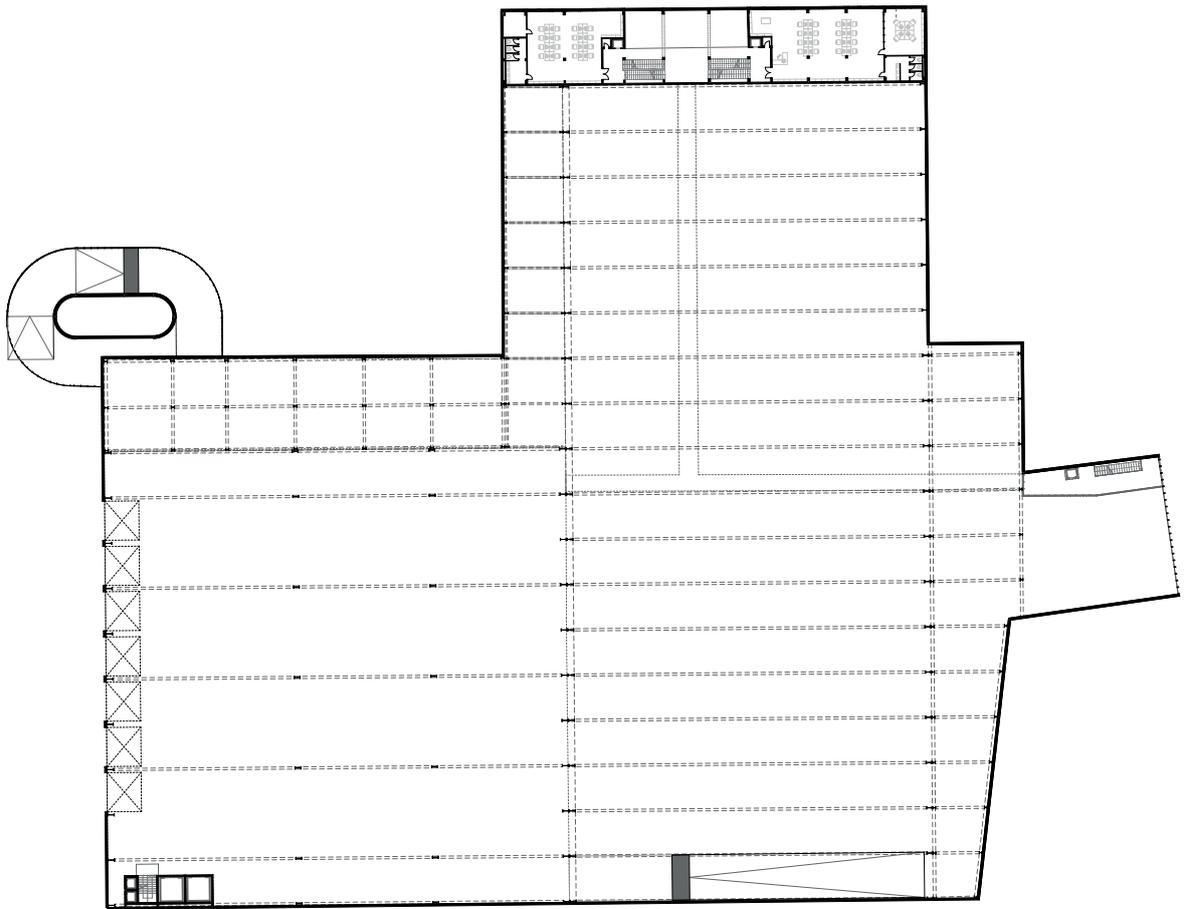
nuovo ingresso



PIANO TERRA

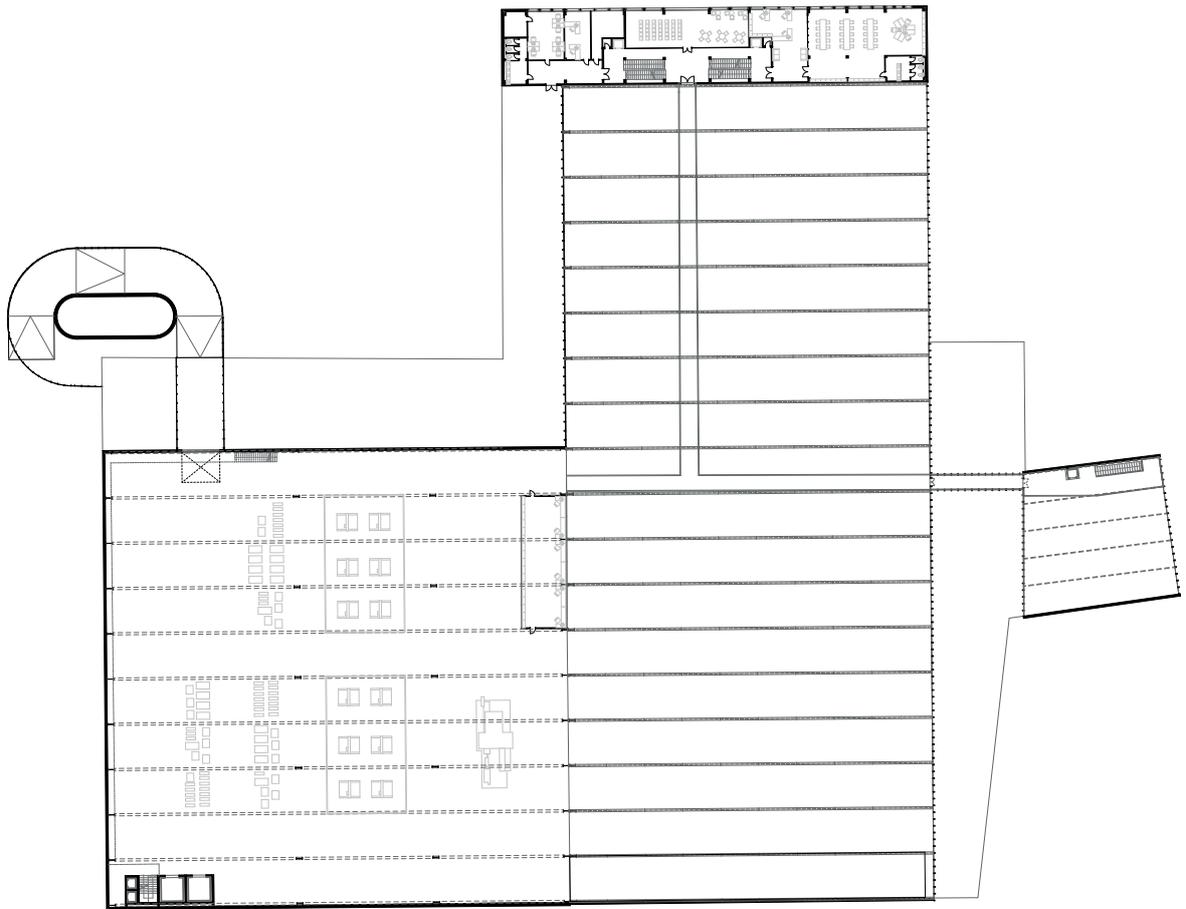
scala 1:1000





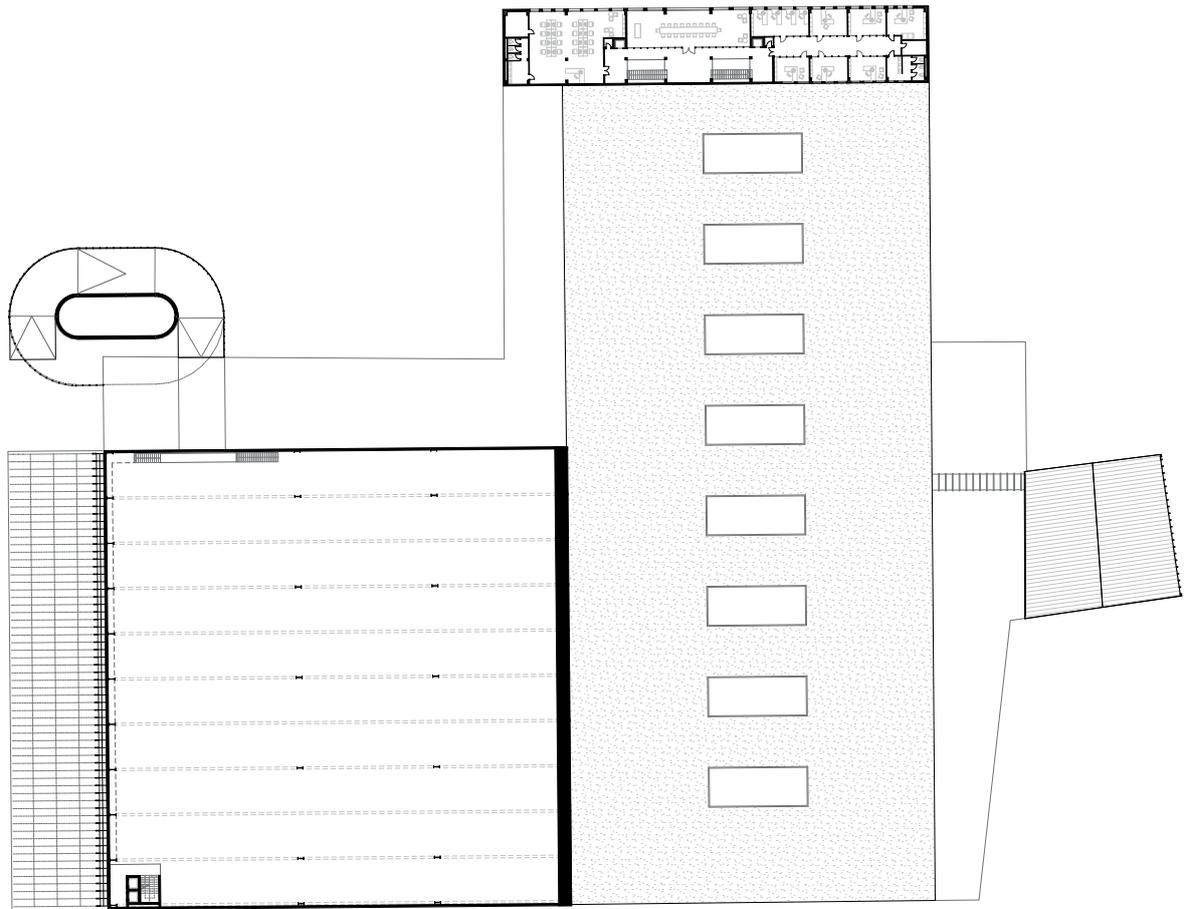
SECONDO PIANO

scala 1:1000



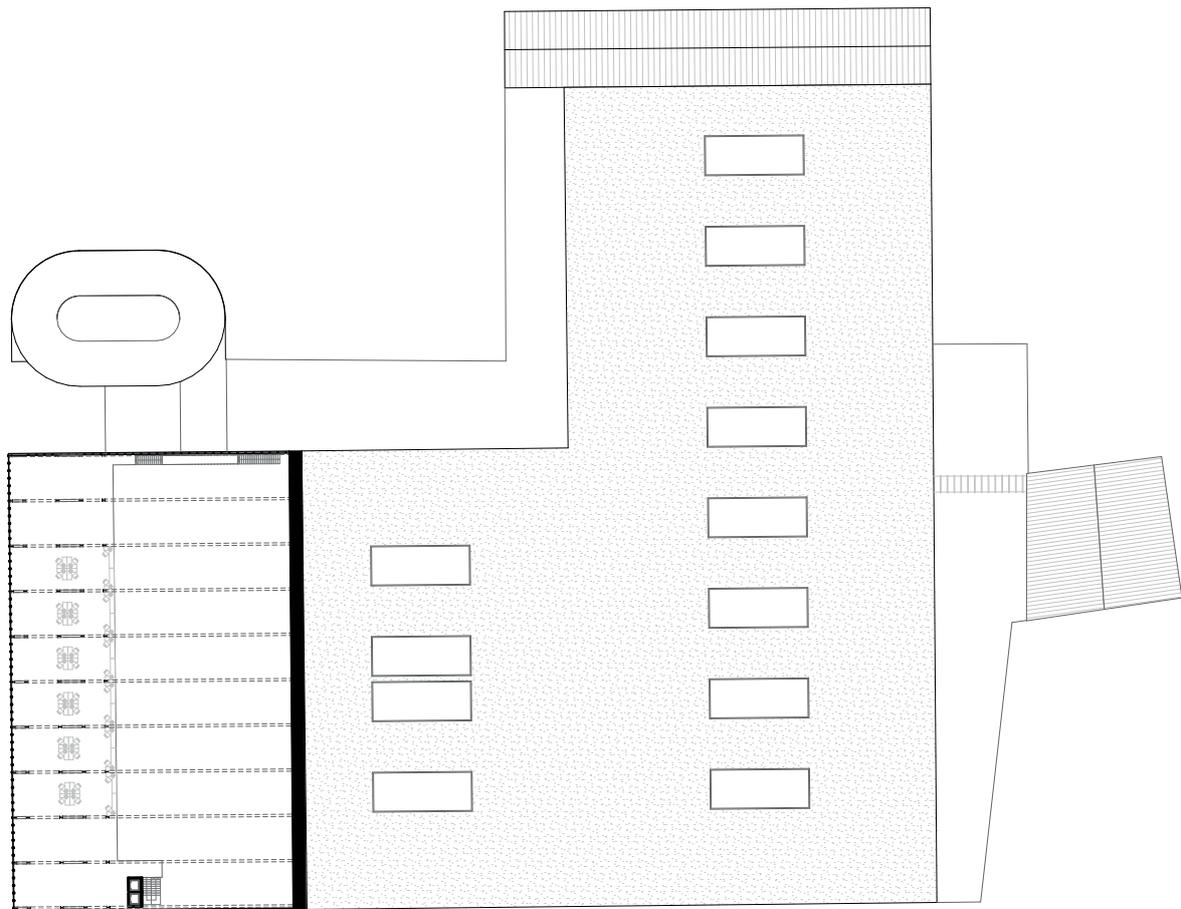
TERZO PIANO

scala 1:1000



QUARTO PIANO

scala 1:1000



BIBLIOGRAFIA

- European 14 Theme, “*Productive Cities*”, 2017
- Nina Rappaport, “*Vertical Urban Factory*”, Actar, 2015
- Bernardo Secchi, “*La città del ventesimo secolo*”, Laterza, 2008
- Matteo Robiglio, “*RE-USA. 20 American Stories of Adaptive Reuse: A Toolkit for Post-Industrial Cities*”, Jovis, 2017
- Bianchetti Cristina, “*Abitare la città contemporanea*”, Skira, 2003
- Donatella Calabi, “*Storia dell'urbanistica europea*”, Mondadori, 2008
- Donatella Calabi, “*Storia della città: l'età moderna*”, Marsilio Editore, 2001
- Rem Koolhaas, “*Junkspace*”
- Carlo Olmo, “*La città e le sue storie*”, in “*La città Europea del XXI secolo*” a cura di Vittorio Gregotti, Skira, 2002
- IABR, “*Atelier Rotterdam The Productive City*”, 2016
- Cotter Dan, “*Putting Atlanta Back To Work: Integrating Light Industry into Mixed-Use Urban Development*”, pubblicazione on-line, Georgia Tech Enterprise Innovation Institute, 2012
- Austin Barber & Montserrat Pareja Eastaway, “*Leadership challenges in the inner city: planning for sustainable regeneration in Birmingham and Barcelona*”, pubblicazione on-line, 2010
- Pratt Center, Maker City Association, Urban Manufacturing Alliance, “*From making to manufacturing, a new model for economics development for cities and towns*”, pubblicazione on-line, 2017
- Nelson Nels, Doepel Strijkers Architects, Delft Technical University, “*Planning the Productive City*”, 2009
- Peter Dizikes, “*Industrial Urbanism: Places of Production*”, su Plan - MIT School of Architecture Journal, 2014
- George Henri Dumont, “*Histoire de Bruxelles: biographie d'une capitale*”, Le Cri, 2005
- Roel Jacobs, “*Une histoire de Bruxelles*”, Racine, 2004
- Le Cahiers de La Fonderie n° 33, “*Molenbeek, une commune bruxelloise*”
- Le Cahiers de La Fonderie n° 42, “*Bruxelles industrielle? Aujourd'hui et demain*”
- Michael Vandemeulebroek, “*L'abattoir d'Anderlecht*”, La Cambre, 1984
- Christine Dupont, “*La formation de Molenbeek : industrialisation et urbanisation*” in “*Molenbeek, une commune bruxelloise. Le Cahier de la Fonderie. n33*”, 2005
- Agence du Développement du Territoire, “*Canal? Vous-avez dit canal?*” a cura di: Lise Nakhlé, Frédéric Raynaud, 2015
- Agence du Développement du Territoire, “*Observatoire des activités productives 2017*”
- Agence du Développement du Territoire, “*Observatoire des activités productives: Évolution 1997-2011*”

SITOGRAFIA

www.bruxellesfabriques.be

www.brugis.com

www.bruciel.be

www.monitoringdesquartiers.brussels

www.industrialurbanism.com

www.citiesofmaking.com

www.vanleeuwen.com