

BRUSELAS, SEDE DE LA UE

La instalación de los organismos europeos en la ciudad ha acentuado sus problemas urbanísticos

Con este artículo finaliza la serie dedicada a Bruselas dentro de la sección Regiones Urbanas. En él aparece reflejado un hecho objetivo: su condición de sede de la Unión Europea debería tener una traducción urbanística positiva de la que, hasta el momento, la ciudad no se ha beneficiado. Al contrario, con la instalación de los organismos europeos se han acentuado problemas ya existentes.

Texto: ETIENNE CHRISTIAENS. Arquitecto y urbanista.



La instalación de los organismos de la Unión Europea en la capital belga –concentrados en el Quartier Léopold, señalado en el mapa– ha transformado su paisaje urbano.



Fotografía del edificio Berlaymont.

En 1988, tres años después de la presentación del Libro Blanco sobre el Mercado Interior por el Comisario Europeo Jacques Delors, se concedió a la capital belga el estatuto de Región de Bruselas-Capital. Los aproximadamente 950.000 habitantes de los 19 municipios del Conglomerado bruselense vieron cómo se modificaba su suerte de forma radical y paradójica. En ese momento, los habitantes de esta nueva región eligieron por primera vez un Consejo Regional, adquiriendo así autonomía política.

Pero fue precisamente entonces cuando su suerte pareció abandonarlos totalmente en beneficio de los intereses internacionales. En el marco de la división internacional del trabajo, entre las ciudades, los círculos económicos y políticos internacionales adjudicaron a Bruselas-Capital un nuevo papel. Pasó de ser la capital nacional de un pequeño país de apenas nueve millones de habitantes a adquirir la categoría de ciudad internacional. Como centro político de Europa, se convirtió en el punto de decisión de 365 millones de ciudadanos de la Unión Europea. Junto con Tokyo y Washington, Bruselas-Capital pasó a ser uno de los tres grandes centros de decisión de todo el mundo. Para los medios de comunicación, la nueva región de Bruselas-

Capital adquirió una proyección que superaba con mucho a la de Bélgica. La expresión "Bruselas ha decidido" se convierte en sinónimo de: "La Unión Europea ha decidido".

Este cambio de *status* impulsa a un número creciente de empresas y organizaciones extranjeras, de grupos de presión, de instituciones financieras, de representaciones diplomáticas, etc., a establecer sus cuarteles generales en las inmediaciones de los edificios de la Unión Europea.

Impacto económico de la internacionalización **Perspectiva para el año 2005**

En el campo económico la región se ve afectada, para bien y para mal, por su condición internacional. Las previsiones realizadas sobre este aspecto para el año 2005 se realizaron en el marco de la adhesión de Austria, Suecia, Noruega y Finlandia a la UE en 1995, que tuvo un efecto fácilmente comparable a la de España y Portugal en 1986. El papel político de la UE se ha visto reforzado por el Tratado de Maastricht, con una progresión idéntica a la que conoció entre 1985 y 1990 además, el asentamiento de las sedes de diversas instituciones es definitiva, como se definió en la cumbre de Edimburgo en diciembre de 1992 y en la de Bruselas de octubre de 1993.

Empleo

En 1994, el crecimiento de empleo se estimó en 53.612 unidades, es decir, el 8% del empleo total de la Región de Bruselas-Capital. Este desarrollo se debió al aumento entre 1991 y 1994 de un 10% de las instituciones europeas y del empleo en el grupo de sectores y actividades relacionados con la presencia de la UE (respectivamente 1.497 y 2.273 más). Con una encuesta se ha calculado que, atraídas por la UE, se han establecido empresas que han generado 11.355 empleos, lo que supone un aumento de 3.821 unidades respecto a 1991. La mitad de estos empleos son belgas (N=25.011) y el 64% de la población vive en la Región de Bruselas-Capital (N=34.386).

Las previsiones para el 2005 arrojan un empleo de 83.759 unidades, lo cual representa un aumento del 56% respecto a 1994. En las instituciones europeas aumentará la tasa de empleo un 56%; en los sectores y actividades relacionados directamente con la presencia de la UE, un 38%, y en las empresas en las que influye de forma indirecta, un 62%. El empleo de los belgas en estos tres grupos aumentaría en un 57%.

Gastos anuales

Por otro lado, se ha calculado que el flujo anual de gastos directos e indirectos generados en la Región de Bruselas-Capital en 1991 fue de

El centro urbano (en la página contigua) ha sido la zona más afectada por la europeización de la capital. Junto a estas líneas, dos fotografías de antiguas mansiones junto al Bois de la Cambre.



BALANCE ECONOMICO GLOBAL DE LA PRESENCIA DE LA UE. El empleo

	1991	1994	2005
Instituciones europeas ¹	14.867	16.364	26.045
Sectores establecidos en la Región de Bruselas-Capital con motivo de la presencia de la UE ²	7.534	11.355	15.702
Sectores para los cuales el motivo de la implantación en la Región de Bruselas-Capital tuvo mucho que ver con la presencia de la UE ³	23.620	25.893	42.012
Total⁴	46.021	53.612	83.759

1. Las instituciones de la UE presentes en Bruselas son: el Consejo de Ministros, la Comisión Europea, el Parlamento Europeo, el Comité Económico y Social y, desde hace poco, el Comité de las Regiones.

2. Los sectores que dependen totalmente de la presencia de las instituciones europeas son: el Comité de los Representantes Permanentes ante el Consejo de Ministros (COREPER), el Cuerpo Diplomático de Terceros Países vinculados a la UE, la prensa internacional acreditada ante la Comisión Europea, los demás grupos de presión (junto a las oficinas de representación y los bufetes de abogados), el sector generado por los visitantes de la UE.

3. El grupo de los sectores y actividades cuyo motivo de implantación en la Región de Bruselas-Capital está muy vinculado a la presencia de la UE ha sido definido como un grupo compuesto de sectores de actividades con respecto a los cuales una encuesta reveló que en un 60% o más la presencia de la UE fue un factor determinante en la decisión de implantarse en la Región de Bruselas-Capital. Clasificadas según el orden de importancia que adjudican a la presencia de la UE, se trata de: las oficinas de representación del sector financiero internacional, las asociaciones internacionales, los organizadores profesionales de congresos, los bancos extranjeros, el sector de los servicios a empresas.

4. Los totales mencionados del impacto económico global no toman en cuenta el efecto indirecto (o multiplicador) que constituyen los sectores de actividades que se benefician de los gastos de la UE y de los sectores inducidos por la presencia de la UE. Se trata del sector de los comercios, de los servicios, de los transportes, de las telecomunicaciones y del sector de la producción de bienes.

120.000 millones de francos belgas, de los cuales 96.000 repercutieron en las arcas belgas. En 1994, los gastos se estimaron en 156.000 millones, de los que un 77% queda en Bélgica, o sea, 120.000 millones. Se ha previsto que para el año 2005 se gasten unos 240.000 millones, de los que Bélgica desembolsaría 183.

Junto a esta marcada presencia de la Unión Europea, otros organismos públicos internacionales se han establecido en Bruselas. Nos referimos a la OTAN, la Unión Europea Occidental (UEO) y el Benelux. Los gastos estimados de estos organismos son de aproximadamente 5.000 millones de FB y dan empleo a 2.800 personas, de las cuales la mitad son delegados nacionales de los distintos países. Además, los gastos de las escuelas europeas e internacionales se estiman en 4.500 millones de FB y el empleo en 1.700 personas.

Pros y contras

Si bien es cierto que la función internacional de Bruselas-Capital genera un aumento y una concentración general de riqueza y que ésta desempeña un papel motriz para la economía regional y nacional, está claro que este impulso no beneficia de igual manera a todos

los grupos e instituciones de la sociedad. Se comprueba, por una parte, un aumento importante del Producto Regional Bruto por bruselesense, pero, por otra, una disminución relativa de la Renta Imponible por habitante. Por otro lado, el impacto espacial y medioambiental de esta internacionalización se acusa claramente, pero de forma diferente según el sector de la ciudad.

La vocación internacional de Bruselas aporta innegables ventajas económicas, pero también da lugar a graves problemas urbanísticos y sociales que, a su vez, representan un coste importante. Y precisamente son los parámetros decrecientes –número de habitantes y renta imponible por habitante– los que resultan determinantes para el cálculo de los medios financieros de que dispondrá la joven Región de Bruselas-Capital para abordar dichos problemas.

Durante los 35 años transcurridos desde que la Unión Europea se instaló en Bruselas, la relación entre esta ciudad y Europa ha sido cotidiana y ambigua. Esta se traduce, en el territorio bruselesense, en una lucha encarnizada por la adquisición de las plusvalías que genera Europa y del suelo. En este conflicto de intereses, los promotores inmobiliarios, los pequeños y grandes

EUROPE IN BRUSSELS

In 1988, Brussels took on the status of a Region as it gained greater responsibility in the international

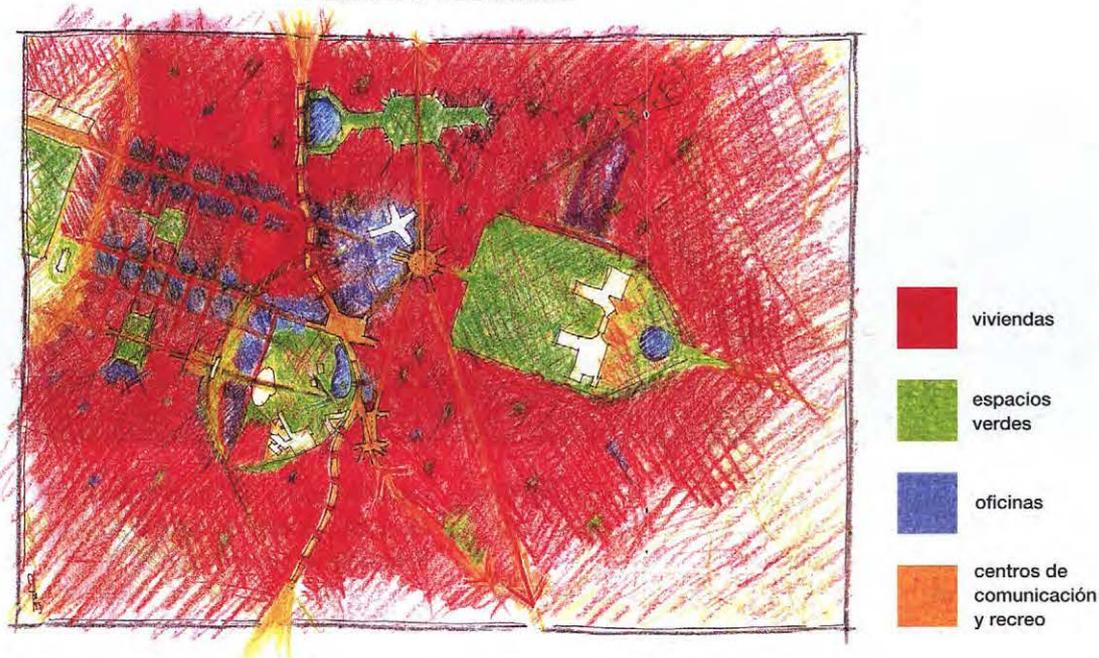
forum. Since 1958, it has been the site of the representative bodies of what was then the European Economic Community (EEC) and

what is now the European Union (EU). The city's transformation into an international capital has not only political but also economic and urban

planning ramifications. Economically speaking, one cannot deny that the Brussels-Capital Region has reaped benefits. Suffice it to say that a 56%



REPARTO DEL SUELO



propietarios; en suma, los compradores y vendedores de espacio, salen "ganando", mientras que el bruselense de nivel económico medio no recoge directamente los frutos de la presencia europea (ni siquiera en función de empleo), sino que, por el contrario, da la impresión de sufrirla.

Mientras que los municipios y la Región de Bruselas-Capital se ven obligados a pedir medios suplementarios al Estado Federal para asumir el papel (y el coste) creciente de su función como capital regional, nacional e internacional, numerosos parámetros indican que aparentemente es la periferia residencial de la Región flamenca y valona la que se beneficia de los logros internacionales de la capital.

La paradoja es la siguiente: Bruselas-Capital es una de las regiones más ricas de Europa por lo que respecta a la producción de plusvalías (o del Producto Regional Bruto por habitante), pero es relativamente pobre considerada desde el punto de vista de la Renta Disponible por habitante.

El desafío al que deberá hacer frente la Región de Bruselas-Capital es el de corregir, en la medida de lo posible, las desigualdades sociales, financieras y urbanísticas.

El impacto sobre la ciudad

Bruselas no esperó a Europa para poner su centro histórico patas arriba, levantar sus antiguos barrios y remodelar sus bulevares en una desenfundada carrera por la modernidad. Las universidades de todo el mundo ponen la bruselización como ejemplo de metamorfosis urbana que debe evitarse. En este universo brutal y cínico, la instalación europea debería haber traído consigo la esperanza de una remisión. El Libro Verde sobre el Medio Ambiente Urbano propone encuadrar la unidad económica en un entorno habitable, donde cada inmueble tenga su propio pasado, sus enseñanzas sobre la historia de un barrio o de una región.

En la actualidad, el símbolo mediático de la edificación europea, el Berlaymont de la Comisión, se encuentra abandonado; el Consejo de Ministros ha provocado una desertización residencial a su alrededor y el "Caprice des Dieux" del Parlamento entierra los últimos vestigios del Quartier Léopold. A pesar de la sucesión de textos, discursos, seminarios, el ideal de armonía de la ciudad europea no se ha logrado. El desarrollo duradero y respetuoso de la mezcla de funciones urbanas, del patrimonio y del medio ambiente sigue siendo un mito. En nombre de la utilidad pública, las pesadillas inmobiliarias aplastan poco a poco los sueños de democracia y de transparencia. La apertura espiritual se

BALANCE ECONOMICO GLOBAL DE LA PRESENCIA DE LA UE. Gastos en miles de millones de francos belgas

	TOTAL A PARTIR DE BRUSELAS			QUEDA EN BELGICA		
	1991	1994	2005	1991	1994	2005
Instituciones europeas	51'5	68'2	107'9	32'5	37'9	60'4
Sectores establecidos en la región de Bruselas-Capital por la presencia de la UE	22'5	36'9	49'8	20'8	34'3	46'4
Sectores cuyo establecimiento en la Región tiene mucho que ver con la presencia de la UE	45'4	50'6	81'9	42'7	47'5	76'2
Total	119'5	155'7	239'6	95'9	119'7	183'0

jump over the 1994 figures is expected in employment for the year 2005, and most of this employment will be generated by the EU bodies to be

established there. Yet the presence of these EU institutions as well as the NATO, the Western European Union (WEU) and the Benelux all do

generate considerable expenses for this capital. While the overall balance is positive, the benefits are not equitably

distributed. The Brussels-Capital Region must bear several costs generated by the need to cover the services that Brussels demands as

BRUSELAS, SEDE DE LA UE



Sobre estas líneas, fotografía del entorno de la Gare du Nord, objeto de una importante remodelación. A su derecha y en la página contigua, el nuevo Boulevard Emile Jacqmain, próximo a dicha estación.

desvanece frente a la monumentalidad de los cubos de hormigón, de vidrio y de acero especulativos.

He aquí la voz de alarma que lanzan los bruseleses del distrito de Europa, los ciudadanos más próximos a la Unión. Desean consagrar la presencia europea identificándola con un barrio vivo y habitado, objetivo que creen compatible con el desarrollo administrativo, siempre y cuando se erijan rápidamente las estructuras de convivencia adecuadas.

Quartier Léopold

El Quartier Léopold se desarrolló en el siglo pasado como zona residencial al este del Pentágono bruselesense, entre los ejes de desarrollo más antiguos de las calles de Louvain y de Wavre. Este distrito de gran calidad, próximo al centro de la ciudad, con sus grandes avenidas y parques, se convirtió en un lugar privilegiado para la residencia de la adinerada burguesía bruselesense.

Tras el crecimiento de Bruselas, el Quartier Léopold empezó a cumplir una función totalmente distinta. Su ubicación en una zona en rápido desarrollo, así como el hecho de contar con grandes ejes de comunicación, han tenido, durante las últimas décadas, un gran poder de atracción sobre el sector administrativo.

Se han instalado allí numerosos servicios públicos y privados. Con la implantación en 1958 de las instituciones europeas, el distrito evolucionó definiti-

vamente como un Distrito Central de Negocios, quedando relegada sistemáticamente su función residencial.

En realidad, la zona es mayor que el Quartier Léopold, se extiende alrededor de la estación y del parque Léopold. En 1985, el entorno del "Espacio Bruselas-Europa" quedó limitado por la pequeña circunvalación al oeste, la calle de Louvain al norte, las avenidas de Linthout y de los Celtas al este y la calle de Wavre al sur. Es una pequeña parte del primer anillo en torno al Pentágono y abarca tres comunas: Bruxelles-Ville, Ixelles y Etterbeek. Desde un punto de vista formal y funcional, el corazón del distrito se encuentra en la intersección de dos sistemas urbanos diferentes: al oeste de la línea de ferrocarril Bruselas-Luxemburgo, un sistema de calles clásico y ortogonal; al este, uno vernáculo que se fue extendiendo gradualmente en torno a un núcleo urbano (la Place Jourdan) en el valle del Moelbeek.

La llegada de Europa

La implantación del sector administrativo se concentró hasta la década de 1980 en el distrito situado al oeste del ferrocarril. Numerosos servicios públicos belgas y, más tarde, instituciones financieras y empresas se instalaron a lo largo de las calles de la Loi y Belliard.

Las instituciones financieras se establecieron entre las décadas de 1960 y 1970 en torno al Rond-Point Shuman, en las inmediaciones de su inmueble señero, el Berlaymont.

La extensión de su área de competencia, la llegada de nuevos Estados miembros y la voluntad expresada en la Conferencia de Edimburgo de 1992 de concentrar físicamente en Bruselas las estructuras de decisión y administrativas hicieron que, a partir de la década de 1980, el espacio dedicado a los funcionarios europeos aumentase progresivamente.

En 1979, el Plan Sectorial del Conglomerado Bruselense previó una zona administrativa que pronto resultó muy limitada para las demandas europeas. Fueron necesarias numerosas astucias jurídicas y de otro tipo (proyectos o planos derogatorios) para satisfacer los apetitos de la "insaciable Europa". El complejo del Parlamento Europeo llamado "Capricho de los Dioses", un inmueble puente situado sobre la estación Léopold, y el edificio Juste-Lipse para el Consejo de Ministros, son los ejemplos más representativos.

Pero, en la estela de esta gran institución, numerosas oficinas de representación internacional y de grupos de presión, de asociaciones y empresas internacionales, de oficinas de prensa, de hoteles, de apartahoteles y restaurantes trataron de implantarse a la sombra de Europa y, en poco tiempo, ocuparon el espacio que quedaba entre los grandes ejes. Europa desbordó sus límites.

La deshumanización de la ciudad (la presión especulativa, el éxodo de sus habitantes, el abandono, la saturación automovilística) se ha convertido en un

an international capital, while both the Flemish and Walloon regions benefit. The average middle class citizen does not notice the

advantages of the EU's location in his city. From an urban planning standpoint, it is important to acknowledge that the degradation

process of the city's center had begun long before the advent of the EU, and that the city's transformation, known as

"Brusselization" is an example of what not to do in urban planning. The most serious problem faced by the city is flight from the urban



exponente de la lógica de la internacionalización de Bruselas, pero también de una gestión pública más coordinada de la ciudad.

Los problemas

Monofuncionalidad, presión especulativa

Las cifras oficiales establecen 1.000.000 de m² de superficie de oficinas dedicadas directa o indirectamente a las instituciones europeas en el Espacio Bruselas-Europa. La demanda de estos organismos se ha duplicado entre 1987 y 1994 y seguirá aumentando con la ampliación de la Unión Europea. En la actualidad, un tercio del Espacio Bruselas-Europa está ocupado por oficinas y la mitad de ellas se dedican a instituciones europeas. En ese espacio no residen más de 20.000 personas; durante el día, el número de trabajadores cuadruplica el de habitantes.

El distrito está sometido a una fuerte presión especulativa y experimenta un constante aumento de precios del mercado residencial y no residencial. Manzanas de viviendas son demolidas para hacer sitio a construcciones de función muy diferente. Numerosas casas, normalmente dedicadas a viviendas, se convierten en oficinas. Este proceso de "transformaciones funcionales" provoca una proliferación de espacios administrativos fuera de las zonas previstas para este fin en la cuña formada por la avenida Louise y la calle de Louvain y, por consiguiente, a una desregulación de los precios del mercado residencial.

Las suntuosas residencias que se salvan de ser ocupadas por oficinas se alquilan o venden a menudo a altos directivos, jefes de empresas o funcionarios internacionales cuyo poder adquisitivo es netamente superior al del bruselense medio. Este grupo, y especialmente las familias de renta media con hijos, queda relegado a la periferia de esta zona cuyos terrenos producen plusvalías importantes. Por otra parte, se advierte el aumento en el número de apartahoteles que se alquilan por mes o por día a los expertos, miembros de los grupos de presión, interinos, auxiliares internacionales, a los que en conjunto se les llama "euronómadas".

Los habitantes-propietarios (que son numerosos en el distrito) no se deciden a renovar sus viviendas. Por otro lado, hay gran número de oficinas clandestinas: las casas señoriales son ocupadas por empresas, servicios y asociaciones y de esta forma van siendo escamoteadas (por lo general de forma ilegal) al mercado residencial.

Abandono de las viviendas

En 1987 había cerca de 110.000 m² de superficie de viviendas abandonadas. La presión del sector inmobiliario, la falta de una potente gestión en el ámbito europeo, federal o regional y un proceso de decisiones de escasa transparencia en todos los estamentos políticos, contribuyeron a empeorar la situación. La disminución de la calidad de los distritos habitados ya no ofrecía perspectivas para el comercio minoris-

ta, y amenazaba la animación urbana que tradicionalmente poblaba la Place Jourdan y la Place du Luxembourg.

La oferta de viviendas "se europea", las casas se dividen en pequeños apartamentos amueblados o no. Otras se transforman en apartahoteles. Cada vez son más los edificios de viviendas que desaparecen del mercado "bruselense". Otras funciones anexas también cambian. La tienda del barrio se convierte en una barra americana, el café en una taberna que sólo abre en horas de trabajo. Los comerciantes adaptan su precio a una clientela más rica.

Circulación

La gran presión de la circulación sobre el distrito afecta de dos formas: por una parte, está la circulación generada por el desarrollo del sector terciario en el propio distrito; por otra, la de tránsito entre el centro de la ciudad y la periferia este y sur de Bruselas.

Esta importante demanda de movilidad se vio intensificada por una política de estacionamiento en la década de 1970 que autorizaba una plaza de aparcamiento por cada 50 m² de superficies administrativas. Este fue el pretexto para la creación de túneles de autopista como el de Corlenbergh, construido para evacuar 2.200 coches por hora provenientes de los aparcamientos de las instituciones europeas hacia la autopista de Lieja. La saturación de los grandes ejes y la disminución de pequeñas oficinas en el tejido urbano son la causa de una circulación automovilística acrecentada en las calles residenciales y, en consecuencia, de una mayor inseguridad y una pérdida de habitabilidad en los barrios residenciales.

La política de desarrollo del transporte público sigue avanzando, pero no hay una voluntad manifiesta de apostar decididamente a favor de éste para reducir la presión automovilística.

**La UE reporta a la
región una
serie de ventajas
económicas,
pero también
genera gastos y
obligaciones
costosas.**

center, which has been exacerbated by the EU institutions' location there. The major institutions, whose buildings are almost entirely devoted

to offices and administration, are located in the center. The most illustrative example is the Quartier Léopold, which was built as a quality

residential area last century and has become the city's business district. This leads to a series of additional problems. First, the city's center,

devoted to administration activity and devoid of room for housing, lacks a life of its own. Speculative pressure from the real estate



Por la construcción constante de aparcamientos para coches, la presión automovilística se hace insoportable. Los grandes ejes (a pesar de las obras de infraestructuras colosales) no pueden absorber el flujo automovilístico, que, por lo tanto, se desvía a las vías residenciales. La seguridad y la habitabilidad de estas calles ha decrecido. Los habitantes ya no pueden estacionar el coche en su propia calle. Las obras dificultan la vida de los peatones y son una causa casi permanente de

trastornos para los vecinos.

Planificación del distrito

Faltan medios y voluntad para emprender una transformación, a pesar de que todos los actores públicos regionales y locales reconocen que es imprescindible. El estudio del Espacio

Bruselas-Europa constituyó un plan rector lleno de intenciones loables para transformar el barrio en una zona multifuncional, en la cual la calidad de vida quedaría garantizada en armonía con el espacio terciario. Una reglamentación urbanística, unos planes particulares de afectación del suelo y la creación de nueve Zonas de Intervención Prioritaria debían limitar la extensión de la mancha de aceite europea hacia los distritos

vecinos. Pero sólo se han llevado a cabo las partes más interesantes y urgentes para el sector económico (Parlamento Europeo, túnel Cortenborgh, Consejo de Ministros...). Numerosas cancelaciones han permitido que perdure la especulación inmobiliaria, el abandono de inmuebles y la circulación desbocada. El mecanismo de control anunciado, un comité de seguimiento, no ha visto todavía la luz.

Concentración y dispersión

La forma de dar cabida a las instituciones europeas en Bruselas no parece estar sujeta a una concepción transparente y estructurada por parte de los poderes públicos. El futuro del Quartier Léopold y el logro de la integración de las instituciones europeas en la ciudad será un éxito o un fracaso en función del empeño de los poderes públicos en llevar realmente a la práctica los planes y las promesas.

Por otra parte, se impone con viveza el debate entre concentración y/o dispersión de los inmuebles de la Unión Europea en Bruselas. En vista de la indudable demanda futura de espacio suplementario para Europa y el aumento del empleo europeo, se presentan dos opciones: Por un lado, que todos los edificios se concentren en el Espacio Bruselas-Europa. El problema está en que, aun en el caso de que los poderes públicos actuaran en el futuro de forma coordinada para evitar funciones administrativas fuera de los perímetros proyectados, el Espacio Bruselas-

Europa se transformaría en una gran zona administrativa donde ya no quedaría mucho lugar para la función de alojamiento urbano. Por otro lado, se propone cierta dispersión, ya sea dentro o fuera de la ciudad, para repartir las consecuencias de la extensión de la ocupación del espacio y de la movilidad sobre otros núcleos. Ya se han propuesto tres fórmulas posibles:

- El Plan Regional de Desarrollo permite una extensión suplementaria de la función administrativa sobre dos nuevos polos: las estaciones del Norte y del Mediodía. Esta última se ha convertido en terminal del TGV proveniente de París y de Londres y con extensiones futuras hacia Colonia y Amsterdam, y sus accesos son objeto de numerosos planes de desarrollo puestos en marcha por una sociedad mixta y, sin duda, de una fuerte especulación privada.
- El proyecto de RER (Réseau Express Régional) se concibe como una ocasión para comunicar ciertos polos descentralizados. De esta manera, la actual línea de ferrocarril 26 podría unir rápidamente la sede de Beaulieu (lugar actual de desconcentración de determinados edificios de la Comisión Europea tras el abandono de Berlaymont) con la de Josaphat (alternativa de implantación propuesta por el Atelier de Recherche et d'Action urbaine desde 1980) pasando por la EBE hacia el Aeropuerto Nacional de Bruselas.
- El proyecto TGV que une, por ejemplo, Lille y Bruselas en 25 minu-

Cualquier solución pasa por el impulso del transporte público, esencial para descongestionar la ciudad.

industry and neglect of residential areas run in parallel. A further problem is generated by the high demand for road travel within the center. The need for public transportation has been put forward, although significant progress has not been perceived, in part due to counterproductive decisions such as incentives to build parking lots, inviting citizens to continue to drive into town in their private cars. Finally, the city will have to face its lack of planning vigorously enough to bring about a turn-around in its development. A host of plans has



En esta página, fotografía del nuevo complejo del Parlamento Europeo, el "Capricho de los Dioses", en pleno Quartier Léopold. A la izquierda, sede social de la Comisión y una de las calles del centro bruselense, colonizado por oficinas y organismos institucionales.

tos hace pensar seriamente en la posibilidad de que la comunidad urbana de Lille acoja a una o más Direcciones Generales de la Comisión en su territorio.

Se puede comprobar que, en todas las configuraciones, la implantación de inmuebles de oficinas se propone en nudos importantes de transporte público y, sobre todo, de estaciones. El principio por el que se rigen estas opciones (volcadas entre otros en el PRD) se basa en la idea de implantar las funciones administrativas que son grandes generadoras de desplazamientos (lanzadera diaria y desplazamientos profesionales) sobre lugares bien comunicados por el transporte público (las localizaciones A según la terminología holandesa de donde proviene este principio). Pero la falta de política de aparcamientos impulsó a la Región de Bruselas-Capital a autorizar vastos complejos de aparcamientos al pie de estas mismas estaciones (Midi, Léopold...), creando así las condiciones favorables para una competencia desigual a favor del coche y, por lo tanto, a favor de una asfixia total de la ciudad.

Medidas a adoptar

Para controlar los costes sociales, valorizar los costes multiplicadores, recibir bien a la Unión Europea y hacer frente al desafío de su función internacional, la Región de Bruselas-Capital deberá ponerse manos a la obra para desarrollar una política innovadora e integrada. Las plusvalías obtenidas por

la presencia de la UE en Bruselas tendrán que ser dedicadas prioritariamente a la solución de estos retos múltiples. El éxito de este proyecto sólo puede venir de la intensificación de la cooperación entre la Unión Europea, el Estado belga, las vecinas Regiones flamenca y valona y la Región de Bruselas-Capital.

Ya se perciben algunos signos que indican una mayor implicación, coordinación y corresponsabilidad de la UE, de las demás regiones y del Estado Federal en el desarrollo de la región que acoge a sus instituciones. La Dirección General XI (Medio Ambiente) propone estudiar el establecimiento de un plan de desplazamiento para el conjunto de la Comisión que tiene como fin garantizar una movilidad en Bruselas en el marco de un desarrollo duradero. Las otras regiones vecinas colaboran, entre otras cosas, al desarrollo de un plan de transporte público suprarregional (el RER) y el Estado Federal interviene en lo relativo a las obras de infraestructuras de interés nacional e internacional, para los contratos de seguridad y para las compensaciones de la "mano muerta" (es decir, el privilegio de descuento inmobiliario de los inmuebles de la Administración pública).

Junto con estas evoluciones positivas podrían vislumbrarse otras posibilidades, como una política fiscal basada no sólo en el lugar de residencia, sino también en el de trabajo; una política de cargas fiscales sobre nuevas plusvalías financieras, vinculadas a la implantación de organismos interna-

cionales y a la ordenación de la capital para este fin; estudios sistemáticos de previsión para la utilización de los suelos coordinados con las previsiones en materia de movilidad; una gestión inmobiliaria dinámica con miras a impedir una desregulación del mercado residencial; una política restrictiva en materia de aparcamiento y, en consecuencia, una reducción del tráfico en los barrios residenciales; una oferta diversificada de actividades económicas; un programa de coordinación de las grandes obras a realizar en la ciudad y una dirección de las políticas inmobiliarias; la recuperación de distritos de la zona administrativa para viviendas; una actualización y una evaluación permanente de los indicadores de la internacionalización; una buena articulación de los tres planes regionales de desarrollo que se están haciendo, y, por último, una política de acogida de calidad, tanto de las instituciones como de los hombres, y un proyecto multicultural movilizador.

BIBLIOGRAFIA

- Jacques Drèze:** LA CAPITAL DE EUROPA, EL MERCADO Y LOS PODERES PUBLICOS LOCALES: esbozos de análisis y de anticipación económica, *Bruselas, marzo 1992*.
 EUROPA EN DISTRITOS, *Bruselas, mayo 1995*.
 MENS EN RUIJTE: El impacto socio-económico de las instituciones europeas e internacionales en Bruselas, *Bruselas, julio 1994*.
 MENS EN RUIJTE: El impacto de las instituciones europeas en Bruselas, *Bruselas, junio de 1992*.
Etienne Christiaens: BRUSSEL, RECTO-VERSO, *Bruselas, 1996*.

been drawn up. Yet they are never able to overcome the force of adverse measures. In the light of this situation, two

opposite solutions have been proposed. One would concentrate all EU bodies in the capital, while the other would distribute them in

clusters. Both plans are underpinned by a substantial communication network. Yet the city's turn-around also

depends on tax measures, zoning land use, reduction of parking areas, and the articulation of urban planning.