

THE GLOBAL ARCHITECTURAL PLATFORM

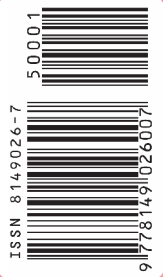
ABOUT:

THE COLLECTIVE

CRAFTING COMMUNITY-CENTRIC ARCHITECTURE FROM INTERIORS
TO LANDSCAPES, FOSTERING MULTISPECIES LIVING THROUGH
ALLIANCES BETWEEN THE ARTIFICIAL AND THE NATURAL



HEARST MAGAZINES ITALIA SPA - ABOUT: ANNO 1 N.1 - SEMESTRALE - IN EDICOLA DA VENERDÌ 9 MAGGIO 2025



ABOUT:

EDITOR IN CHIEF
Alessandro Valenti
alessandro.valenti@hearst.it

DEPUTY EDITOR
Giulia Ricci
giulia.ricci@hearst.ch

EDITORIAL TEAM
Marianna Guernieri
practice and materials

Ciro Marco Musella
landscape and buildings

Giulia Novati
interior architecture

Daniele Rossi
digital platform

EDITOR AT LARGE
Silvia Robertazzi

EDITORIAL AND SUPERACADEMY
COORDINATOR
Erica Lago

ART DIRECTOR
Kuchar Swara

GRAPHIC DESIGN
Dario Verrengia

DATA CURATION
AND VISUALIZATION
Dotdotdot
Laura Dellamotta, Giovanna Gardi,
Alessandro Masserdotti, Fabrizio
Pignoloni, Mirko Balducci,
Federica Mandelli, Ángeles
Briones, Martina Esposito, Simone
Restifo Pilato, Davide Bruno,
Pietro Forino, Eleonora Pizzini

ILLUSTRATIONS
Olga Prader

EDITORIAL BOARD
Ivan Blasi i Mezquita, Giovanna
Borasi, Beatrice Leanza, Sara
Marini, Rozana Montiel

ADVISORS
Javier Arpa Fernández, Shaikh
Ayaz, Gideon Boie, Giovanni
Carli, Aslı Çiçek, Davide Fabio
Colaci, Ken Farris, Davide Tommaso
Ferrando, Adam Nathaniel Furman,
Luca Galofaro, Massimiliano
Giberti, Phineas Harper, Andreas
Kofler, Mark Mack, Charlotte
Malterre-Barthes, Anoushka
Mariwala, Ciro Miguel, Luisa
Nannipieri, Jo Rigo, Javier
Agustín Rojas, Irénée Scalbert,
Magdalena Tagliabue, Giles
Tetty Nartey, Francesco Tosetto,
Guilherme TeixeiraWisnik, Timur
Zolotoev

TRANSLATIONS
Emanuela Giacca
Richard Sadleir
Austin Sawhill

SPECIAL THANKS TO
Ivo Tavares

WEBSITE
aboutplatform.com

EDITORIAL DIRECTION, TEAM
AND ADMINISTRATION
via R. Bracco 6, 20159 Milano,
tel. 02.6619.1
Editorial office e-mail:
aboutplatform@hearst.it
Editor-in-chief:
Alessandro Valenti
Published by:
Hearst Magazines Italia S.p.A.
via R. Bracco 6, 20159 Milano
Registered with the ROC no:5074

PUBLISHING DIRECTOR
Roberta Battocchio
rbattocchio@hearst.it

BRAND STRATEGY DIRECTOR
Francesca Scarpelli
fscarpelli@hearst.it

HEARST MAGAZINES ITALIA SPA
Debi Chirichella (President)

Giacomo Moletto (Chief Executive
Officer and General Manager)

Jonathan Wright, Thomas Allen
Ghareeb, Marcello Sorrentino
(Board members)

HEARST MAGAZINES
Debi Chirichella (President)

HEARST MAGAZINES
INTERNATIONAL
Jonathan Wright (President)

Kim St. Clair Bodden
(SVP/ Global Editorial & Brand
Director)

Eléonore Marchand (Global
Editorial Director, Luxury Brands)

HEARST MAGAZINES ITALIA SPA
publishes:
Cosmopolitan, cosmopolitan.
com/it, Elle, Elle Gourmet, Elle
Spouse, elle.com/it, Elle Decor
Italia, elledecor.com/it, Esquire,
esquire.com/it, Gente, Gente
Enigmistica, Gente Sudoku, Gente
in Cucina, Enigmistica Mese Gente,
Gente Puzzle, Gente Speciali,
gente.it, Harper’s Bazaar,
harpersbazaar.com/it, Marie
Claire, Marie Claire 2 Bellezza,
Marie Claire Maison, marieclaire.
it, Men’s Health, menshealth.it,
Runner’s World, runnersworld.it

HEARST
GLOBAL DESIGN + ARCHITECTURE
MANAGING DIRECTOR
Roberta Battocchio
rbattocchio@hearst.it

CHIEF REVENUE OFFICER
Enrico Vecchi
evecchi@hearst.it

HEAD OF BUSINESS DEVELOPMENT
Alessandro Tota
alessandro.tota@hearst.it

HEAD OF EDITORIAL
COORDINATION FOR ITALY
Violeta Rocco
vrocco@hearst.it

HEAD OF EDITORIAL
COORDINATION FOR
INTERNATIONAL EDITIONS
Lavinia Cerutti
lcerutti@hearst.it

HEARST
GLOBAL SOLUTIONS ITALIA
CHIEF REVENUE OFFICER
Robert Schoenmaker
rschoenmaker@hearst.it

COMMERCIAL DIRECTOR
LIFESTYLE INTERNATIONAL
Tommaso Gentile
tommaso.gentile@hearst.it

SALES DIRECTOR BUSINESS
UNIT FASHION
Simone Silvestri
ssilvestri@hearst.it

GLOBAL SOLUTIONS LAB DIRECTOR
Alessandro Caracciolo
acaracciolo@hearst.it

About: ISSN 8149026-7 is published twice yearly by HEARST MAGAZINES ITALIA SPA Via R. Bracco 6, 20159 Milan - Italia
About:® is a publication by Hearst Magazines Italia S.p.A. All rights reserved ©HEARST MAGAZINES ITALIA SPA P. IVA 12212110154 - Via Roberto Bracco 6 - 20159 Milan – Italy

PREPRESS: EMMEGI GROUP, VIA F. CONFALONIERI, 36 20124 MILAN
PRINTED BY ELCOGRAF SPA, VIA MONTELUNGO, 1 37131 VERONA
INTERNATIONAL DISTRIBUTION: JOHNSONS INTERNATIONAL NEWS ITALIA SRL, VIA VALPARAISO, 4 – 20144 MILAN
ITALIAN DISTRIBUTION: PRESS-DI DISTRIBUZIONE STAMPA E MULTIMEDIA S.R.L. - 20054 SEGRATE (MI)
All rights reserved. Reproduction and literary or artistic use prohibited without permission.

SUBSCRIPTIONS For information or to subscribe or renew a subscription, visit our website www.aboutplatform.com or contact Hearst Magazines Italia Spa Customer Service via email at abbonamenti@hearst.it or by phone from Italy at 02.4957.2005 (service operating Monday through Friday, from 9 a.m. to 7 p.m. Calls are charged at standard rates. Actual costs may vary depending on your service provider’s pricing plan) or internationally at 0039.02.86.89.61.72. MAIL: Hearst Magazines Italia Spa Customer Service - Subscription Office c/o CMP BRESCIA - 25126 Brescia (BS). Operational management: Direct Channel S.p.A., Via Mondadori 1 - 20090 Segrate (MI).

BACK ISSUES: Service provided by Press-di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. – 20090 Segrate (MI). Newsstands can make requests through the website www.servizioarretrati.mondadori.it. Private collectors can send an email to collez@mondadori.it. The price of back issues is twice the cover price. Availability is limited to the last six months, unless issues are sold out. It is not possible to request back issues of the versions with gadgets.

Abbonationline
HEARST ITALIA



THE COLLECTIVE

EDITORIAL / EDITORIALE (page) 42

The map / La mappa <i>Dotdotdot</i>	42
Toward a planetary architecture / Verso un'architettura planetaria <i>Alessandro Valenti, Giulia Ricci</i>	44

ESSAYS / SAGGI (page) 46

This is how I live now, because before I felt locked up / Così vivo adesso, perché prima ero rinchiusa <i>Ivan Blasi i Mezquita</i>	48
Staying together / Restare insieme <i>Giovanna Borasi</i>	54
Distributed agency / Agentività distribuita <i>Beatrice Leanza</i>	60
Miserabilia. An inquiry into the spaces and specters of misery / Miserabilia. Indagine su spazi e spettri della miseria <i>Sara Marini</i>	66
Collections as collective actions / Collezioni come azioni collettive <i>Rozana Montiel</i>	72

PROJECTS / PROGETTI (page) 78

AE-architecten, Robust Houses, Ghent, Belgium / Gent, Belgio, 2024 Outside the collective / Fuori dal collettivo <i>Aslı Çiçek</i>	80
Bureau Bas Smets, Tour & Taxis Park, Brussels, Belgium / Bruxelles, Belgio, ongoing / in progress Curating the landscape / Curare il paesaggio <i>Gideon Boie</i>	90
Brisco Loran, Arrant Industries, Costa's Barbers, London, United Kingdom / Londra, Regno Unito, 2023 (Sur)real estate / Immobiliare (sur)reale <i>Phineas Harper</i>	98
Carlana Mezzalira Pentimalli, New office building, Carbonera, Italy / Italia, 2025 Work meets free time / Il lavoro incontra il tempo libero <i>Giovanni Carli</i>	108
Davidson Rafailidis, Space for Something, Amherst, Buffalo, USA, 2023 A versatile vessel for reuse / Vuoto a rendere <i>Giulia Novati</i>	116
EcoLogicStudio, Design Apothecary, Turin, Italy / Torino, Italia, 2024 Domestic interspecies living / Vita domestica interspecifica <i>Massimiliano Giberti</i>	126
La Cabina de la Curiosidad, Chaki Wasi, Zumbahua, Ecuador, 2024 Vernacular voices / Vernacolare plurale <i>Magdalena Tagliabue</i>	140
MASS Design Group, Rwanda Institute for Conservation Agriculture (RICA), Bugesera, Rwanda, 2023 Virtuous circle / Circolo virtuoso <i>Luisa Nannipieri</i>	150
Metro Arquitetos, MASP Pietro Maria Bardi, São Paulo, Brazil / San Paolo, Brasile, 2024 Monument through time / Monumento nel tempo <i>Guilherme Teixeira Wisnik</i>	158
OMA, Simone Veil bridge, Bordeaux, France / Francia, 2024 Infrastructure as hardware / L'infrastruttura come hardware <i>Ciro Marco Musella</i>	168
Piovenefabi, Ring, Vilvoorde, Belgium / Belgio, 2024 We dance together / Noi balliamo insieme <i>Davide Fabio Colaci</i>	182
Rozana Montiel Estudio de Arquitectura, PILARES Eduardo Galeano, Mexico City, Mexico / Città del Messico, Mexico, 2022 Pillars of the community / Pilastri della comunità <i>Miquel Adrià</i>	190
Samira Rathod Design Atelier, The Container, Kochi, India, 2022 When it is what it has to be / Quando è ciò che deve essere <i>Ken Farris, Anoushka Mariwala</i> ..	202
Eduardo Souto de Moura, Mercado de Carandá (1984), Escola de Dança (2001), Escola de Música (2010), Braga, Portugal / Portogallo A project rewritten / Un progetto riscritto <i>Francesco Tosetto</i>	212
StudioSer, Seven interventions, Monte, Castel San Pietro, Ticino, Switzerland / Svizzera, 2022 Collective regionalism / Regionalismo collettivo <i>Andreas Kofler</i>	226
APPENDIX / APPENDICE	
The last prompt <i>Dotdotdot</i>	257
Call for projects	258



OMA, Simone-Veil bridge, Bordeaux,
France / Francia, 2024

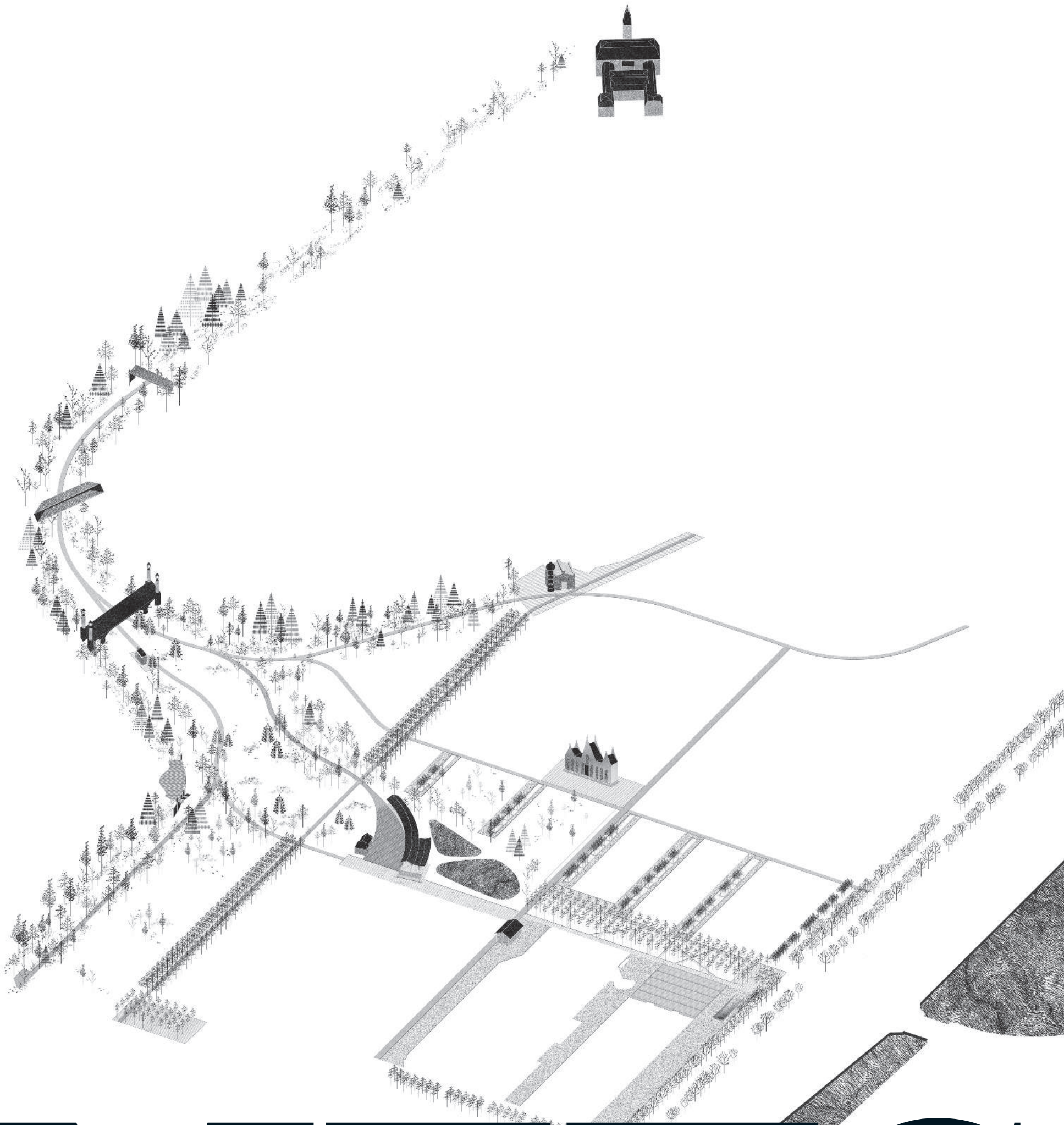
Photo by Clément Guillaume



TOUR & TAXIS PARK

Text by / Testo di Gideon Boie	Location / Luogo Brussels, Belgium / Bruxelles, Belgio	Built area / Superfi- cie costruita totale 12.4 ha	Client / Committente Nextensa
Photography by / Foto- grafie di Michiel de Cleene			Completion / Complet- amento Ongoing / In corso

BAS S



METS

TOUR & TAXIS PARK

Curating the landscape

Gideon Boie

In Brussels, the Tour & Taxis park transforms a former railway yard into a public space. Shaped by topography and hidden hydrology, the project defines an open and evolving landscape, adaptable to climate and social use

The landscape of the Tour & Taxis site is one of the hallmark developments in Brussels today. The Gare Maritime, designed by Neutelings Riedijk, has turned postindustrial heritage into a majestic public interior. Next door is the Herman Teirlinck office block for the Flemish Government, designed by the same office. On the opposite side stands the Brasserie de la Senne, a brewery designed by Generale. And the new urban quarter contains apartment blocks by Sergison Bates, noAarchitecten, AWG, and others.

Still, it is the tiny new pond before the Gare Maritime that deserves attention. The pond, designed by Bas Smets, is in many ways the final element of the extensive Tour & Taxis redevelopment project. Of course project developer Nextensa is still planning new buildings with about 700 living units in a dozen high-rise buildings, but the small pond marks the starting point for what is known as the green alley, cutting through the development of the former railway site and connecting with different new parks along its path.

The pond is also the most visible sign of Bureau Bas Smets' landscape design for the Tour & Taxis site — part of a wider goal to rethink the urban landscape on the basis of water flows in the region. Although the Senne River was covered in the 19th Century, it is still a defining urban infrastructure in many ways. Similarly, the network of secondary streams and valleys forms a defining substratum, including the Maelbeek, Molenbeek and Woluwe, if only because these hidden flows are still reflected in the names of municipalities and neighborhoods in Brussels.

The plan of water flows in Brussels, drawn-up by Bas Smets, is an unofficial working document, once commissioned by the Government Architects of Flanders and Brussels. Still, the document steers detailed interventions scattered throughout the region, such as Tour & Taxis. The absence of true regional planning in Brussels means that, paradoxically, the sustainability and resilience of the landscape depends on specific building developments. The landscape of Tour & Taxis is therefore a necessary compromise with the needs of real estate developments.

One of the ecological interventions by Bas Smets was in fact a smart tactic to delineate the building and secure an open area. The open field, part of the green corridor along the former railway bed, was previously used as a dumping ground to store soil excavated elsewhere. The intervention allowed for a wet area to drain surface water, but it also ensured that the area would never be stable enough to function as a foundation for buildings. Still, the inspiration for the green corridor is part of a much greater history of civic protests.

For centuries, Thurn und Taxis was the noble family managing postal services in Europe. First used as a grassland for their horses, the site conveniently located along the canal of Brussels was industrialized around 1900. The Royal Depot and the Gare Maritime cargo station were built in connection with the first railway line on Europe's mainland, running between Brussels and Mechelen. By the end of the 20th century, the site fell into disuse and was abandoned, occasionally serving as the grounds for festivals and informal activities.

Thurn und Taxis, "Frenchified" as Tour et Taxis, became the biggest open land reserve in the heart of the Brussels-Cap-

ital Region, just a stone's throw from North Station, and thus a prime stage for speculative real estate developments. During the nineties, the idea was to create a Music City, whose main attraction was a concert hall with a capacity of 12,000 visitors. The program was a catalyst for administrative and commercial services on the vacant site, and before long, the site was privatized with the plan to clear out its industrial remains.

From the outset, local communities pushed back against the project, offering up counter proposals for the destructive development. One of the protest movements, led by BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), an acronym that stands for Brussels Council for the Environment, was known as "TouT Public Rachetons TouT" (Make It All Public, Buy It All Back), playing with the T's of Tour & Taxis. For the protestors, the battle was about urging the government to reacquire the site and render it a public space for all. Part of the initiative was carried out by heritage association Fonderie, fighting for the preservation of the former warehouses and railway infrastructure.

That battle, however, was not just antagonistic, but about many different key actors — public, private, and civil — engaging in intersecting processes. The interests were often conflicting, but over the course of 30 years, new positions have been developed and agreements made. Most notably, the green development was subject to ongoing negotiations, with studies by Michel Desvigne and others in 2011, commissioned by the regional agency for the environment. The green corridor is one of the elements that was adopted in the final design for the park.

Another unusual element that was integrated in the Tour & Taxis park was the idea of urban agriculture. The catalyst was the Parckdesign Biennial 2014, curated by Alive Architecture, and again commissioned by the regional agency for the environment. The former railway bedding was transformed into "Parckfarm," designed by Taktyk and complete with installations, a farm house, pizza oven, vegetable garden, chicken run and much more. Initially intended as a temporary project to last just 6 months, the unique farm was made permanent, with installations still up and running today.

After the recent opening of the Pannenhuispark, designed by LandInZicht, and the L28 park, designed by Sweco, the whole area of Tour & Taxis now functions as what Bas Smets calls "a kind of autonomous metabolism" in the city. The landscape is not only brought into connection with the water management, but it is also used to bridge the real estate developments with the sociological reality in the densely populated areas around the former industrial site. In doing so, it makes the pond in front of Gare Maritime a symbol of nature and so much more.

Gideon Boie is an architect-philosopher, PhD, co-founder of the BAVO collective and visiting professor at the KU Leuven Faculty of Architecture.

TOUR & TAXIS PARK

Curare il paesaggio

Gideon Boie

A Bruxelles, il parco Tour & Taxis ripensa un ex scalo ferroviario come spazio pubblico. Seguendo la morfologia del suolo e l'idrografia nascosta, il progetto costruisce un paesaggio aperto, adattabile al clima e all'uso sociale

Il paesaggio che caratterizza il sito di Tour & Taxis è emblematico dello sviluppo della Bruxelles di oggi. La Gare Maritime, progettata da Neutelings-Riedijk, ha trasformato il patrimonio post-industriale in un grandioso spazio pubblico. Accanto, sempre a firma dello stesso studio, si trova il complesso per uffici del Governo delle Fiandre Herman Teirlinck. Dall'altro lato sorge la Brasserie de la Senne, la birreria disegnata dal collettivo Generale. Il nuovo quartiere urbano ospita anche blocchi di appartamenti progettati da Sergison Bates, noAarchitecten, AWG e altri.

Con queste premesse, è il nuovo, piccolo specchio d'acqua di fronte alla Gare Maritime a meritare particolare attenzione. Lo stagno, ideato da Bas Smets, è sotto molti aspetti l'elemento conclusivo del vasto intervento di riqualificazione di Tour & Taxis. Nonostante Nextensa, il promotore del progetto, stia ancora pianificando ulteriori edifici con circa 700 unità abitative in una dozzina di grattacieli, il laghetto ha segnato il punto di partenza di quello che è conosciuto come il "corridoio verde": un asse che estende l'ex sito ferroviario, collegandosi ad una serie di parchi lungo il suo percorso. Lo stagno è anche il segno più riconoscibile del progetto paesaggistico firmato dallo studio Bas Smets per il sito di Tour & Taxis — parte di una più ampia visione che punta a ripensare il paesaggio urbano a partire dai flussi d'acqua della regione. Sebbene il fiume Senne sia stato coperto nel XIX secolo, continua a costituire, da tanti punti di vista, un'infrastruttura urbana cruciale. Analogamente, la rete dei corsi d'acqua secondari — tra cui Maelbeek, Molenbeek e Woluwe — e delle valli rappresenta un substrato importante, tanto che i nomi di questi torrenti sopravvivono ancora nella toponomastica dei comuni e dei quartieri di Bruxelles.

Il piano dei flussi d'acqua di Bruxelles redatto da Bas Smets è un documento di lavoro non ufficiale, inizialmente commissionato dagli Architetti del Governo delle Fiandre e di Bruxelles. Il piano, tuttavia, regola numerosi interventi specifici in tutta la regione, incluso quello di Tour & Taxis. L'assenza di una reale pianificazione regionale fa sì che, paradossalmente, la sostenibilità e la resilienza del paesaggio dipendano da interventi puntuali legati all'espansione edilizia. Il paesaggio di Tour & Taxis è dunque un compromesso necessario con le esigenze dello sviluppo immobiliare.

Tra le soluzioni ecologiche, e anche strategiche, proposte intelligentemente da Bas Smets spicca quella di delimitare l'edificio e garantire un'area aperta. Il campo verde, parte del corridoio verde lungo il vecchio letto ferroviario, era stato in precedenza utilizzato come discarica per depositare il terreno scavato altrove. L'intervento ha trasformato l'area in una zona umida capace di drenare le acque superficiali, impedendo però che l'area diventasse sufficientemente stabile da essere utilizzata come fondazione per nuove costruzioni. L'ispirazione per il corridoio verde, va detto, s'inserisce in una lunga storia di proteste civiche.

Per secoli, la famiglia nobile Thurn und Taxis ha gestito i servizi postali in Europa. Il sito, originariamente utilizzato come prato per i loro cavalli, si trovava in una posizione strategica lungo il canale di Bruxelles e fu industrializzato attorno al 1900. Il Deposito Reale e la stazione merci della Gare Maritime vennero costruiti in connessione con la prima linea

ferroviaria del continente europeo, che correva tra Bruxelles e Mechelen. Alla fine del XX secolo, il sito cadde in disuso e fu abbandonato, utilizzato saltuariamente per festival e altre attività non autorizzate.

Thurn und Taxis, "francesizzato" in Tour et Taxis, divenne la più grande riserva di terreno libero nel cuore della Regione di Bruxelles-Capitale, a pochi passi dalla Stazione di Bruxelles-Nord, e dunque un palcoscenico privilegiato per le speculazioni immobiliari. Negli anni Novanta, si ipotizzò l'idea di creare una Music City con una sala concerti da 12.000 posti, pensata come leva per attrarre servizi amministrativi e commerciali nell'area dismessa. Il sito venne successivamente privatizzato, con l'obiettivo di eliminarne i resti industriali.

A questa intenzione, sin dall'inizio le comunità locali si opposero proponendo soluzioni alternative per evitare uno sviluppo distruttivo. Uno dei movimenti di protesta, guidato da BRAL (Brusselse Raad voor het Leefmilieu), ovvero Consiglio Ambientale di Bruxelles, si chiamava "TouT Public Rachetons TouT", gioco di parole con le "T" di Tour & Taxis. Per i manifestanti, l'obiettivo era quello di sollecitare il governo a riacquisire il sito e a trasformarlo in uno spazio pubblico accessibile a tutti. Parte dell'iniziativa fu sostenuta da la Fonderie, associazione attiva nella tutela del patrimonio che lottava per la conservazione dei magazzini e delle infrastrutture ferroviarie storiche.

Lo scontro non fu tra due fronti contrapposti ma coinvolse numerosi attori — pubblici, privati e civili — impegnati in un processo condiviso. Gli interessi erano spesso in conflitto tra di loro, ma nel corso di 30 anni sono emerse nuove posizioni che hanno portato a un accordo. In particolare, lo sviluppo del verde è stato al centro di continue negoziazioni, supportate da studi condotti dall'architetto paesaggista Michel Desvigne e altri, su incarico dell'agenzia regionale per l'ambiente a partire dal 2011. Il corridoio verde è una delle soluzioni adottate per il progetto finale per il parco.

Un altro aspetto innovativo integrato nel parco di Tour & Taxis è l'idea di agricoltura urbana. Il catalizzatore fu la Biennale Parckdesign 2014, curata da Alive Architecture e anch'essa commissionata dall'agenzia regionale per l'ambiente. Il vecchio tracciato ferroviario fu trasformato in un "Parckfarm", progettato da Taktyk e dotato di installazioni, una fattoria, un forno per la pizza, un orto, un pollaio e molto altro. Concepita inizialmente come allestimento temporaneo della durata di soli sei mesi, questa originale fattoria è diventata permanente, con strutture ancora oggi funzione.

Dopo la recente apertura del Pannenhuispark, realizzato da LandInZicht, e del L28-park, firmato da Sweco, l'intera area di Tour & Taxis funziona oggi come quello che Bas Smets definisce "una specie di metabolismo autonomo" all'interno della città. Il paesaggio, infatti, non solo è collegato alla gestione delle risorse idriche, ma mette in relazione lo sviluppo immobiliare con la realtà sociale delle aree densamente popolate che circondano l'ex sito industriale. In questo modo, lo stagno davanti alla Gare Maritime è diventato un simbolo della natura e di molto altro.

Gideon Boie è architetto-filosofo, dottore di ricerca, co-fondatore del collettivo BAVO e docente presso la facoltà di architettura della KU Leuven.



Tour & Taxis Park

Location / Luogo
Brussels, Belgium / Bruxelles, Belgio

A project by /
Un progetto di
Bureau Bas Smets

bassmets.be
@bassmets

Site area / Superficie del
sito
19 ha

Built area / Superficie
costruita
12.4 ha

Design phase / Fase di pro-
getto
2008-ongoing / in corso

Construction phase / Fase di
costruzione
2014-ongoing / in corso

Client / Committente
Nextensa

Cost / Costo
11,272,515 €

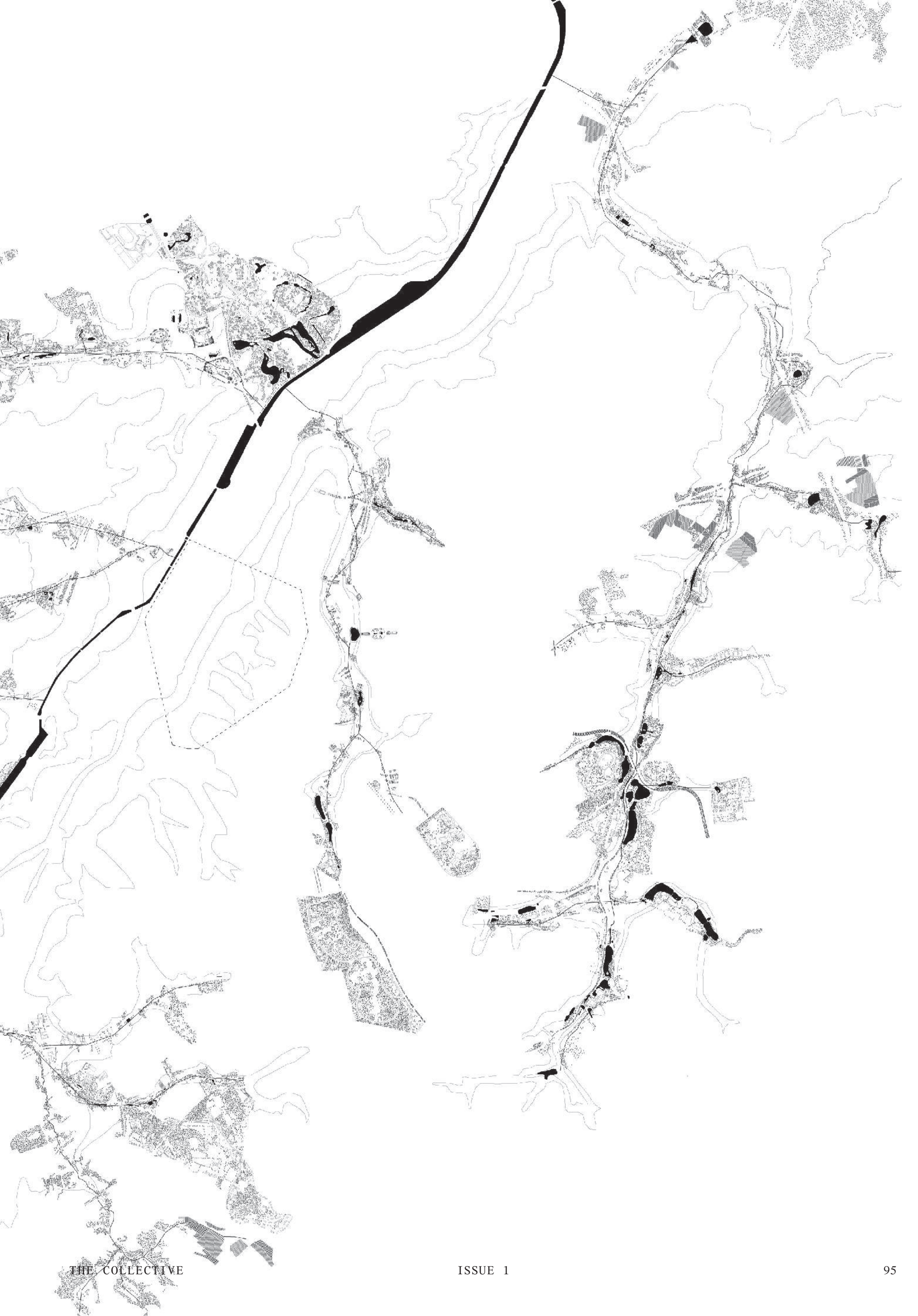
Lead architects / Responsa-
bili di progetto
Bureau Bas Smets
Project management / Ges-
tione del progetto
Gilles Guyot

Engineering / Ingegneria
Jouret (infrastructure
/ infrastruttura, park /
parco, Zone C, Anne Boch
Dreef)
Atelier Ruimtelijk Advies
(infrastructure / infra-
struttura, ponds / stagni)
Stabicom (structural
/ strutturale, ponds /
stagni)
UTIL strukturstudies
(structural / strutturale,
Laekenvelsquare)

Opening spread: the Tour & Taxis park follows the route of the former railway yard, reconfigured as a system of sequential green spaces. The ground has been modelled to manage rainwater: slopes, catch basins, and tree belts create a new ecological infrastructure. The project reveals the hidden hydrography of Brussels and renews its urban landscape. This page: the park comes into operation before its full ecological maturity. Light paths cross a changing landscape, where fast-growing plant species anticipate its future image. Everyday use coexists with an environmental strategy that evolves over time, restoring a dynamic idea of public space

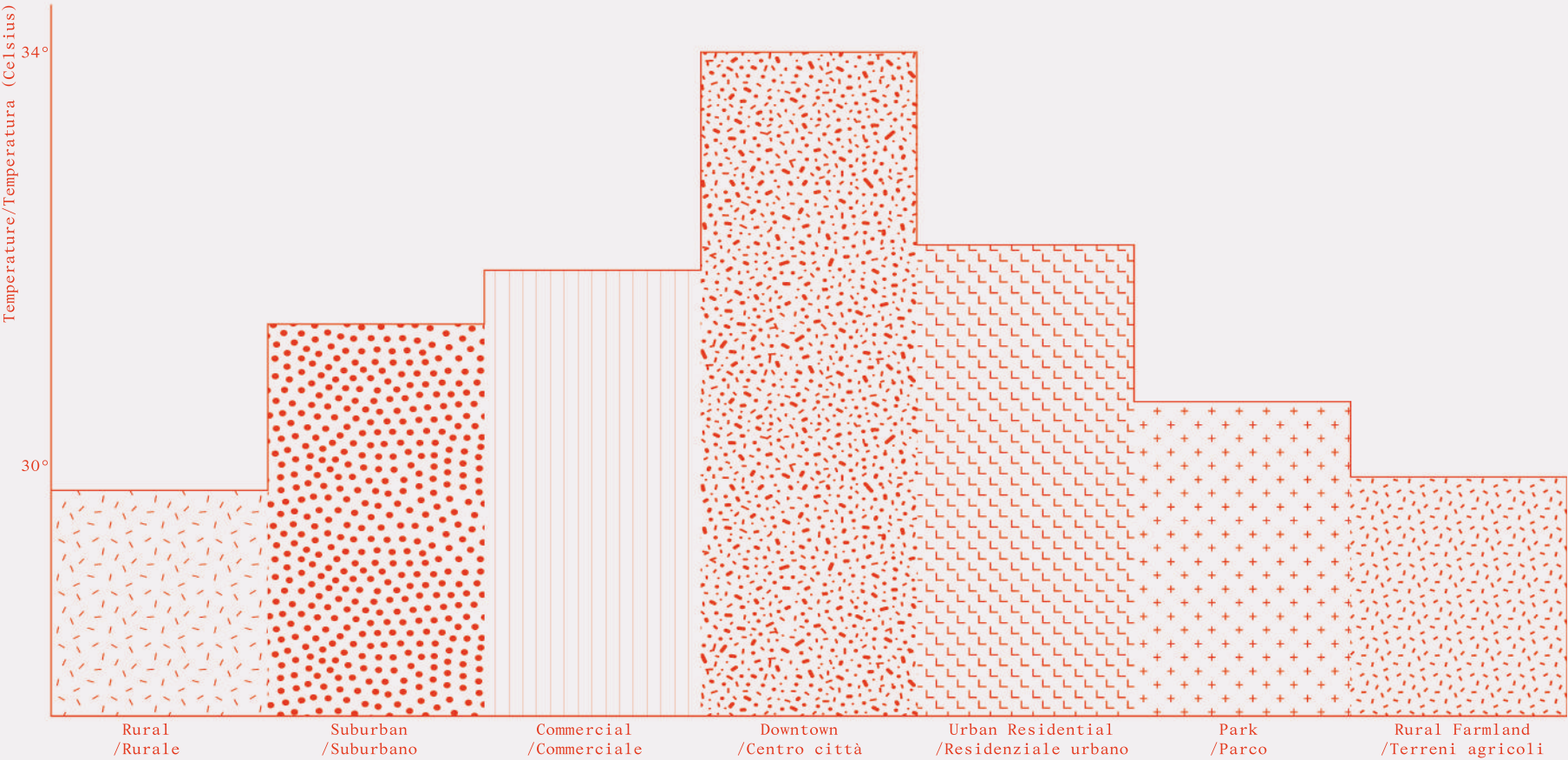


In apertura: Il parco di Tour & Taxis ricalca il tracciato dell'ex scalo ferroviario, riconfigurato come un sistema di spazi verdi sequenziali. Il suolo è stato modellato per gestire le acque meteoriche: pendenze, bacini di raccolta e fasce alberate creano una nuova infrastruttura ecologica. Il progetto rivela l'idrografia nascosta di Bruxelles e ne rinnova il paesaggio urbano. In questa pagina: Il parco entra in funzione prima ancora della sua piena maturazione ecologica. Percorsi leggeri attraversano un paesaggio in trasformazione, dove le specie vegetali a crescita rapida anticipano l'immagine futura. L'uso quotidiano convive con una strategia ambientale che evolve nel tempo, restituendo un'idea dinamica di spazio pubblico



RELATIONSHIP BETWEEN LAND USE AND TEMPERATURE

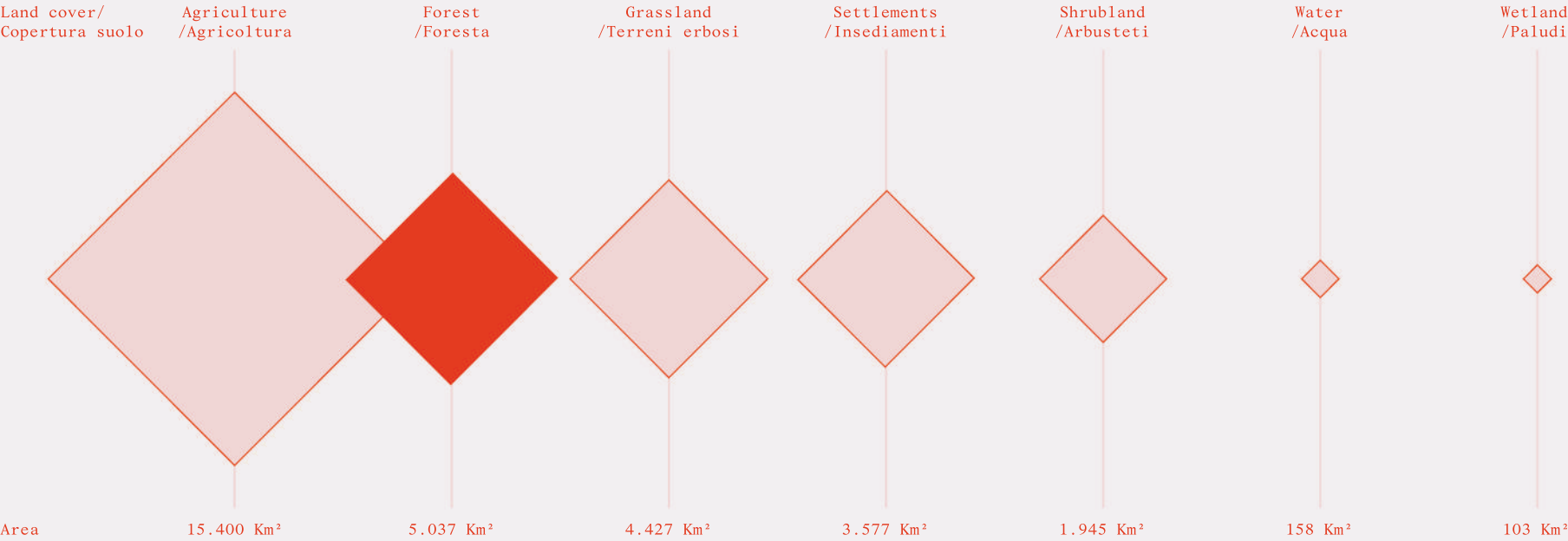
Diagram of a typical urban heat-island profile
This graph shows temperature changes (given in degrees Celsius) correlated to the density of development and trees



RELAZIONE TRA USO DEL SUOLO E TEMPERATURA

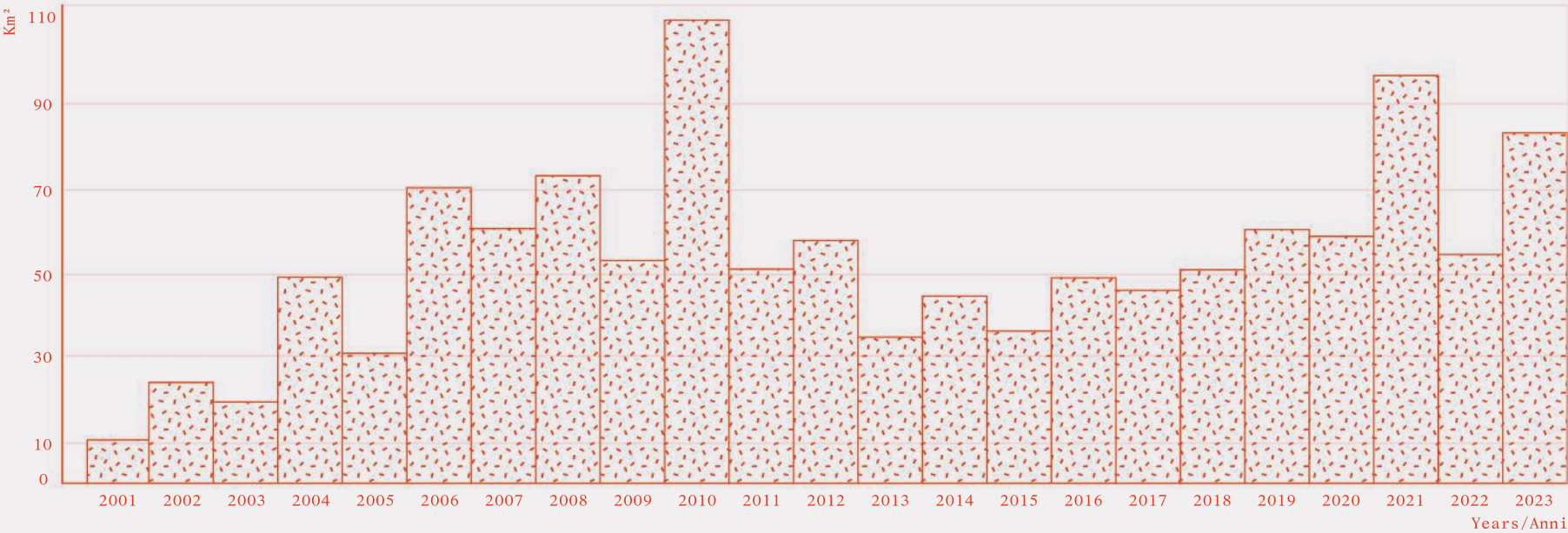
Diagramma del profilo-tipo di un’isola di calore urbana
Il grafico mostra le variazioni di temperatura (esprese in gradi Celsius) correlate alla densità delle costruzioni e degli alberi

Land cover in Belgium in 2022
Usage category breakdown



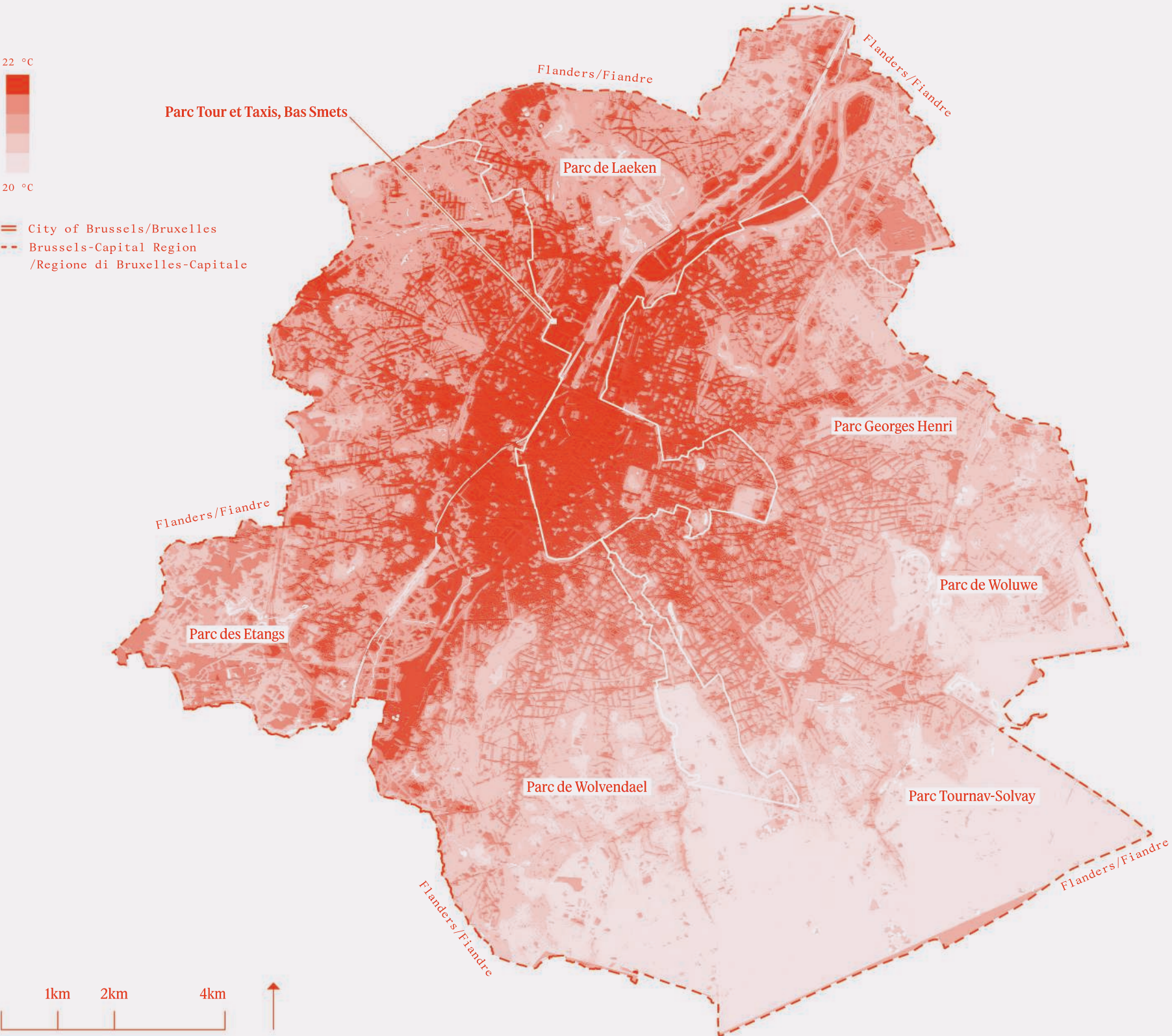
Copertura del suolo in Belgio nel 2022
Suddivisione per categorie d’uso

Tree cover loss in Belgium, 2001–2023
(Square kilometers per year)



Perdita di copertura arborea in Belgio, 2001–2023
(Chilometri quadrati per anno)

Mapping of heat islands in the Brussels-Capital Region
(Average daily temperature on August 24, 2016)



Mappatura delle isole di calore nella Regione Bruxelles-Capitale
(Temperatura media giornaliera del 24 agosto 2016)

⊕ DATA SOURCES
FONTI DATI

BRUXELLES ENVIRONNEMENT,
CARTOGRAPHIE DE L'ÎLOT DE CHALEUR
À BRUXELLES, 2020

EUROPEAN SPACE AGENCY CLIMATE
CHANGE INITIATIVE, LAND COVER
PROJECT, 300 M ANNUAL GLOBAL LAND
COVER TIME SERIES FROM 1992 TO
2022, 2023

GLOBAL FOREST WATCH, TREE COVER
LOSS IN BELGIUM, 2025

ten/MiguelAdria/Arran
AshÇiçek/BasSmets/Gio
lasiMezquita/Giovanna
n/CarlanaMezzaliraPer
rli/DavideFabioColaci/
afailidis/EcoLogicStudio
uto deMoura/KenFarris
/PhineasHarper/Andre
Curiosidad/Anoushka/A
gnGroup/SaraMarini/M
oMusella/LuisaNannip
eLeanza/OMA/Piovene
io deArquitectura/Sam