

La ciudad de Toulouse está confeccionada mediante una serie de ejes que conforman la morfología urbana de la ciudad.

El primer eje que nos encontramos, y que condiciona, tanto el proyecto a plantear como la propia confección histórica de la ciudad es el del Río Garona. Otros condicionantes que nos encontramos en la ciudad son los diversos canales que se han ido desarrollando.

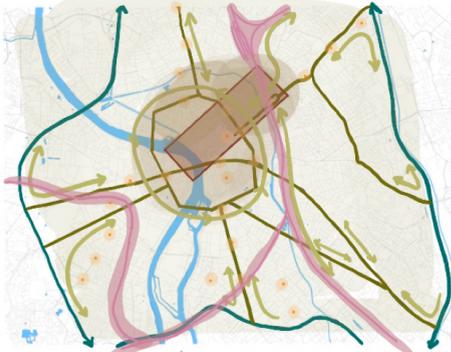
Por otro lado, en el tejido de la ciudad se detectan una serie de ejes principales que recorren y comunican la ciudad de un modo más o menos radial con las vías de alta velocidad que rodean Toulouse.

Al centro de la ciudad se desarrolla un anillo que define la parte más histórica en tanto a la que sucede el crecimiento de la ciudad. De este espacio emanan los ejes que subdividen el espacio.

Otro eje que no podemos pasar por alto a la hora de plantear la estrategia de intervención es el de las vías de ferrocarril, cuya estación se empieza además en la ventana de trabajo a desarrollar.

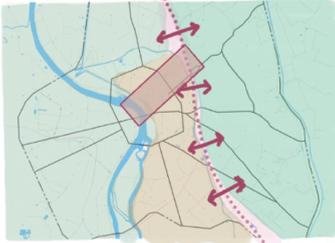
Finalmente, las vías de metro y sus estaciones conforman una variable más para comprender el trazado de la ciudad.

ESTADO ACTUAL - EJES PRINCIPALES DE LA CIUDAD



- LEYENDA
- Vial principal
 - Vías de alta velocidad
 - Tejido urbano
 - Cauce Río / canales
 - Ventana de trabajo
 - Paradas de metro
 - Vías de ferrocarril
 - Flujos de movimiento
 - Zona asignación vehículos

ESTADO PROPUESTO - AUMENTO EDIFICABILIDAD Y NUEVAS TIPOLOGÍAS



- Nuevas tipologías constructivas, duplicación de población
- Zona de circulación exclusiva peatonal / bici
- División generada por las líneas de tren/ferrocarril

Presentamos la estrategia general cuyos objetivos se centran en la solución a los distintos problemas planteados.

Aumento de la población con la suma de los refugiados climáticos y que se verán obligados a trasladarse a zonas menos extremas en cuanto al clima, refugiados por conflictos bélicos. Además, podemos prever el llamado refugiado energético, ante las predicciones de problemas de obsolescencia y del coste de la energía.

Para ello se plantea:

- Los desplazamientos "impulsos" serán liberados de las vías de tráfico rodado eliminándolos, promoviendo un transporte seguro para diversas actividades lúdicas o laborales.



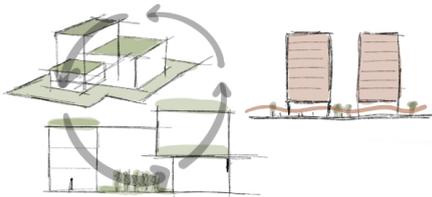
- Los edificios actuales de parking en altura serán sustituidos por edificios comerciales/oficinas.

- Los cubiertas de las nuevas edificaciones deberán albergar zona cultivable con objeto de compensar los destabecimientos alimenticios.

- Implementación de nueva línea de metro/ tranvía/bus eléctrico.
- Densificación de la vivienda con ocupación en planta reducida: estrategia para elevar la ocupación de habitantes por m².

Nuevas tipologías para zonas de expansión

- Compensación a la densificación con zonas libres en cada caso y ausencia de vehículos motorizados. Dicha liberación de la planta en cada caso supone que a los edificios de viviendas se accedan mediante núcleos de comunicación que se intercalan con núcleos de locales comerciales. Generando una gran diversidad comercial y zonas seguras para los peatones. Incluso, al generarse espacios cubiertos bajo los edificios, esto permite un refugio ante posibles olas de calor/hielo.



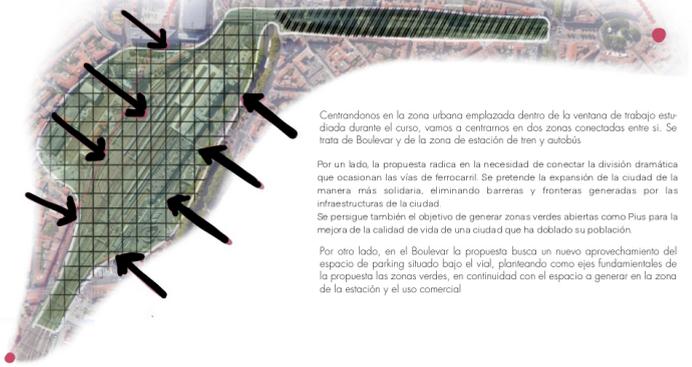
CRECIMIENTO DE POBLACIÓN - NUEVAS VÍAS DE METRO



- Nuevas paradas de metro
- Paradas de metro existentes

Por otro lado se vienen sucediendo tipologías tipo co-housing que pueden ser implementadas dentro del programa tipológico de las zonas más alejadas del "centro" de la ciudad. De hecho, una de las estrategias planteadas es la establecer una segunda piel en la zona boulevard, suprimiendo el parking subterráneo y plantear una mayor transparencia y comunicación visual de las cotas ±0,00 y - 5,00. Tratando generar espacios de desarrollo cultural.

Finalmente se plantea la posibilidad de que las cubiertas de las grandes montañas, a parte de suponer una ampliación del espacio cultivable, se pueda convertir en nuevos espacios libre de expansión urbana, con un doble acceso en eje vertical de los edificios de estas tipologías.



Centrándonos en la zona urbana emplazada dentro de la ventana de trabajo estudiada durante el curso, vamos a centrarnos en dos zonas conectadas entre sí. Se trata de Boulevard y de la zona de estación de tren y autobús

Por un lado, la propuesta radica en la necesidad de conectar la división dramática que ocasionan las vías de ferrocarril. Se pretende la expansión de la ciudad de la manera más solidaria, eliminando barreras y fronteras generadas por las infraestructuras de la ciudad.

Se persigue también el objetivo de generar zonas verdes abiertas como Plus para la mejora de la calidad de vida de una ciudad que ha doblado su población.

Por otro lado, en el Boulevard la propuesta busca un nuevo aprovechamiento del espacio de parking situado bajo el vial, planteando como ejes fundamentales de la propuesta las zonas verdes, en continuidad con el espacio a generar en la zona de la estación y el uso comercial

