

**SECTOR 4
TOULOUSE ESTE**
-Bennefoy-Roseraie-Gramont
-Bonhoure-Jolimont-Soupetard
-Côte-Pavée-Château de l'Hers-Limayrac

**SECTOR 5
TOULOUSE SURESTE**
-Pont-des-Demoiselles-Montaudran-La Terrasse
-Rangueil-Sauzelong-Pech-David-Pouvourville
-Saint-Michel-Le Busca-Empatot-Saint-Agne

**SECTOR 6
TOULOUSE OESTE**
-Arènes Romaines-Saint-Martin-du-Touch
-Lardenne-Pradelles-Basso Cambó
-Mirail-Reynerie-Bellefontaine
-Saint-Simon
-Lafourquette

**SECTOR 1
TOULOUSE CENTRO**
-Capitolio
-Amidonniers-Caffarelli
-Chalets-Bayard-Belfort
-Saint-Aubin-Dupuy

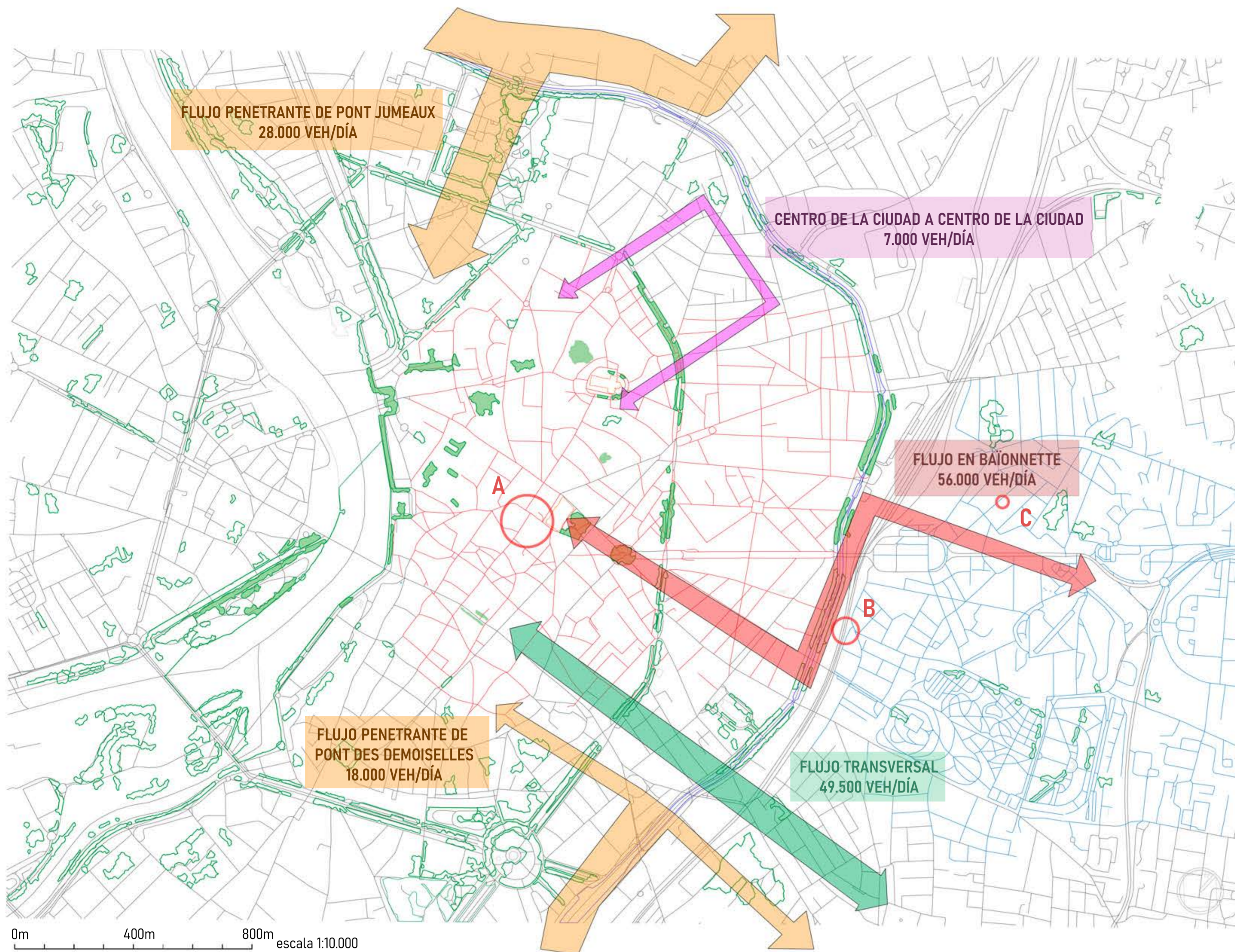
**SECTOR 2
RIVE GAUCHE**
-Saint-Cyprien
-Croix de Pierre-Route d'Espagne
-Arènes-Fontaine Lestang-Bagatelle
-La Fourrette-Papus-Tabar-Bordelongue
-Fontaine Bayonne-Cartoucherie

**SECTOR 3
TOULOUSE NORTE**
-Minimes-Barrière de Paris
-Sept-Deniers-Ginestous
-Lalande-Grand Selve
-Trois Cocus-Borderouge-Croix-Daurade
-Paleficat

SE HA ESTUDIADO EL CRECIMIENTO DE LAS CIUDADES EUROPEAS, SOBRETUDO DESPUÉS DE LA REVOLUCIÓN INDUSTRIAL, Y LA 2ª G.M. LA MAYORÍA DE ELLAS, ENTRE LA QUE ESTÁ TOULOUSE, HICIERON UNA AMBICIOSA APUESTA POR LA PERIFERIA, TRASLADANDO A ESTAS ZONAS LOS MEDIOS NECESARIOS PARA DENSIFICARLAS LO SUFICIENTE COMO PARA CRECER AL MISMO TIEMPO QUE SUS HABITANTES. A DÍA DE HOY, ESTAS PERIFERIAS SE HAN QUEDADO INTEGRADAS DENTRO DEL NÚCLEO PRINCIPAL DE LAS CIUDADES, SE HAN MEZCLADO SUS REALIDADES CON LAS CENTRO-URBANAS Y HAN ADQUIRIDO POTENCIAL HISTÓRICO CASI AL MISMO NIVEL QUE LA CIUDAD PREEXISTENTE. ESTO DA LUGAR A NUEVAS PERIFERIAS, MÁS OLVIDADAS Y MUCHO PEOR PREVISTAS DE SERVICIOS Y COMUNICACIONES. UNA ESTRATEGIA A SEGUIR PARA AVANZAR CON EL DESARROLLO DE LAS CIUDADES ES LA DEL **RECICLAJE URBANO**. CLARO EJEMPLO DE ESTO ES EL PROYECTO DE TOULOUSE-LE MIRAIL. REFERENTE EUROPEO Y PORTADOR DE LAS IDEAS DEL TEAM 10. BÁSICAMENTE CONSISTE EN CREAR BARRIOS CONECTADOS ENTRE SÍ, PERO A SU VEZ INDEPENDIENTES. PROVISITOS DE TODOS LOS SERVICIOS Y NECESIDADES.



TOULOUSE ESTRATEGIA



EN PRIMER LUGAR, HEMOS REALIZADO UN PLANO DE LOS FLUJOS Y DISTINCIONES DE TOULOUSE, RESALTANDO SUS GRANDES FLUJOS DE VEHÍCULOS, LO CUAL ES DEFICIENTE, PUES DEPENDEN DE UNOS PUENTES QUE NO SIEMPRE SON IDÓNEOS DEBIDO A COMERCIOS, QUE CAMBIAN DE LUGAR Y EL MERCADO PULSANTE, DEBIDO AL TURISMO PROPIO.

TRAS UN VISTAZO AL TIPO DE VIVIENDAS Y SU DENSIDAD DE POBLACIÓN, SE MARCAN LOS BARRIOS Y SUS LAZOS URBANÍSTICOS QUE, A SORPRESA, NO ESTÁN ANEXIONADOS.

¿QUÉ QUIERE DECIR?

QUE SE DELIMITAN MEDIANTE LAS VÍAS DE COMUNICACIÓN, YA SEA METRO, CARRETERAS O TRAMA URBANA, UNA CLARA DIFERENCIA DE BARRIOS (OBREROS, DE GESTIÓN O DE ALTO PODER ADQUISITIVO)

ESTO PLANTEA UN PROBLEMA, PUES HACE QUE ESTÉ CONGLOMERADA LA CIUDAD, Y SEA EN OCASIONES AFIXIANTE EN LOS LUGARES DE ALTA DENSIDAD, COMO OCURRE POR EJEMPLO EN EL CENTRO DE LA TRAMA ROMANA.

PROBLEMÁTICAS

- VÍAS DE COMUNICACIÓN COMO BARRERAS DE BARRIOS
- DESCONEJIÓN DE LOS BARRIOS CON SUS BARRIOS VECINOS O ENTORNO CERCAÑO, COMO EL CANAL O RÍO PRINCIPAL.
- GRANDES MASAS DE GENTE EN ZONAS ESTRECHAS QUE DIFICULTAN SU TRÁNSITO.

SECCIÓN A



SECCIÓN B



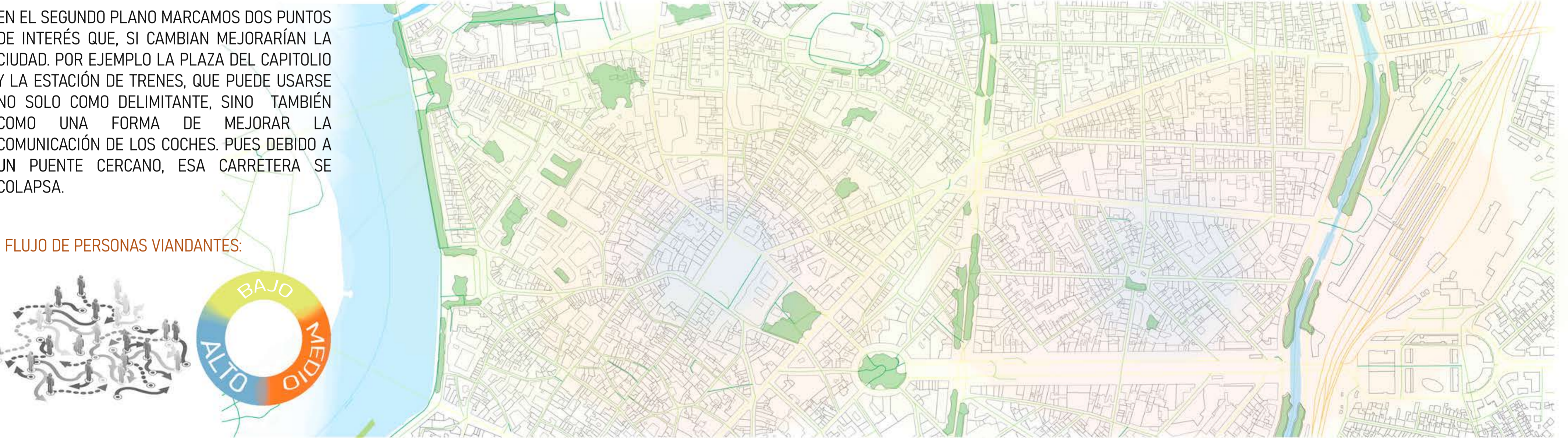
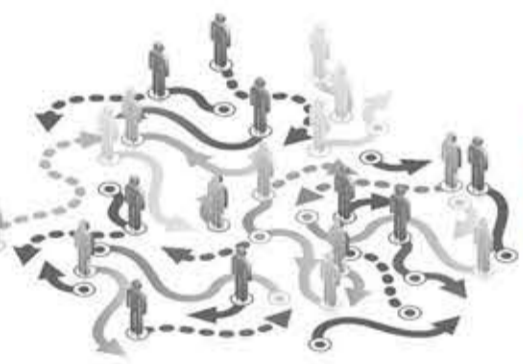
SECCIÓN C



escala 1:5.000

EN EL SEGUNDO PLANO MARCAMOS DOS PUNTOS DE INTERÉS QUE, SI CAMBIAN MEJORARÍAN LA CIUDAD. POR EJEMPLO LA PLAZA DEL CAPITOLIO Y LA ESTACIÓN DE TRENES, QUE PUEDE USARSE NO SOLO COMO DELIMITANTE, SINO TAMBIÉN COMO UNA FORMA DE MEJORAR LA COMUNICACIÓN DE LOS COCHES. PUES DEBIDO A UN PUENTE CERCAÑO, ESA CARRETERA SE COLAPSA.

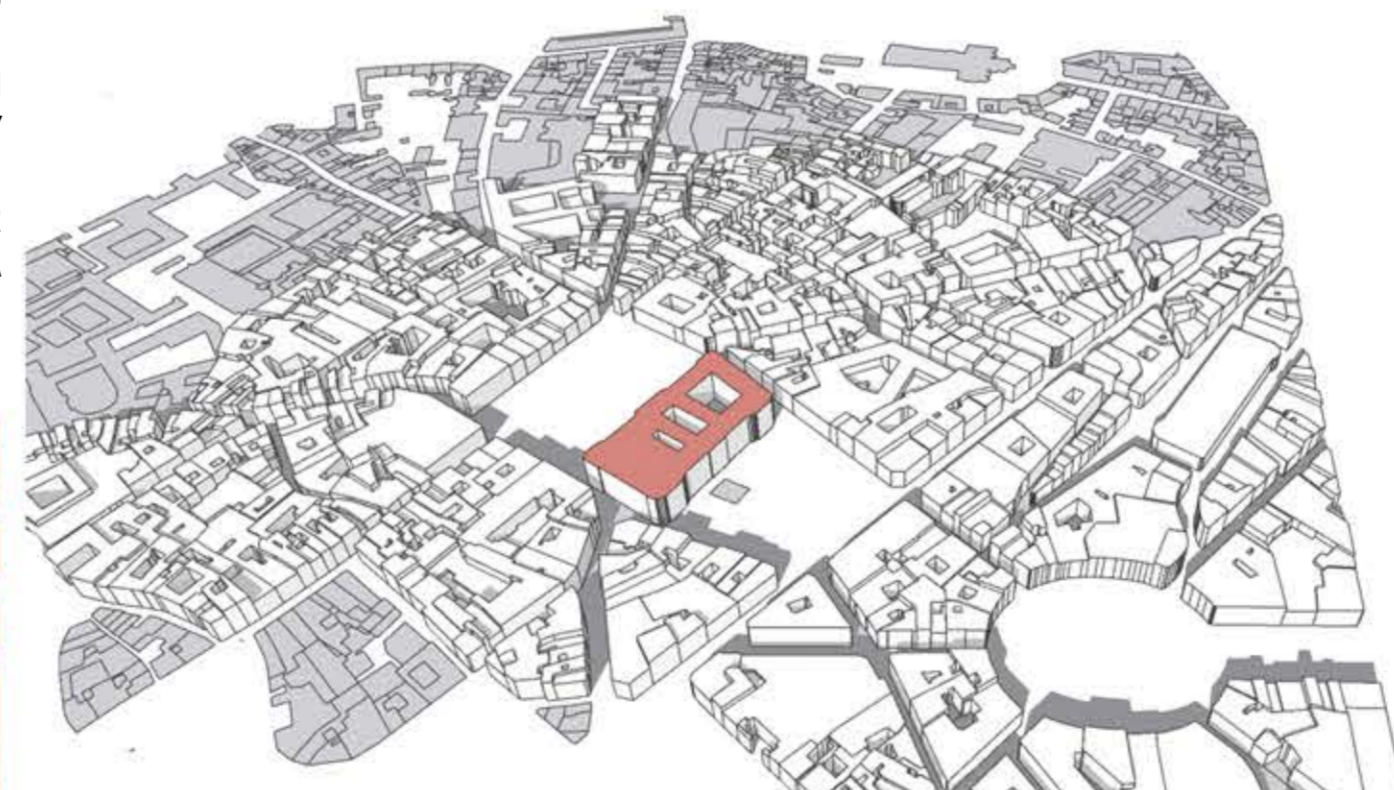
FLUJO DE PERSONAS VIANDANTES:



EN 2049 SE PLANEA EL DOBLE DE POBLACIÓN, Y PARA ELO SE ESCOGEN CALES EN CONCRETO QUE IRÁN A PARKINGS SUBTERRÁNEOS, MIENTRAS QUE OTRAS SE CONVERTIRÁN EN PEATONALES PARA MEJORAR SU USO Y SU SALUBRIDAD. LOS EDIFICIOS, SI BIEN CONSERVARÁN EL CONJUNTO DE MANZANA, SERÁN DIVIDIDOS CON UN CRITERIO LUMÍNICO Y ESPACIAL DE CARA A LAS ZONAS NEUTRAS, PARQUES, PLAZAS, SERVICIOS Y LOCALES. SE PRETENDE HACER SUPERBLOQUES, PUES CUIDAN TODOS ESTOS ASPECTOS, PERO SIN DAÑAR LA CALZADA ROMANA Y EL PATRIMONIO HISTÓRICO. LA ZONA ESCOGIDA ES LA CIRCUNDANTE A LA PLAZA DEL CAPITOLIO, QUE ES UN LUGAR DE INTERÉS DE TODOS ESTOS PUNTOS COMENTADOS.

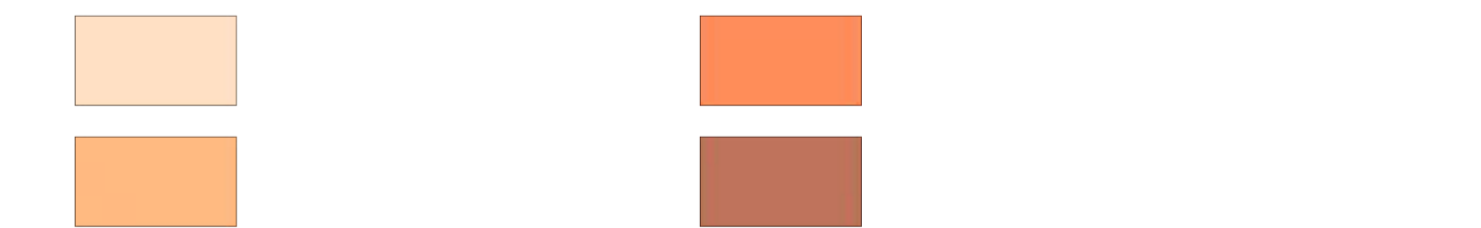


0m 300m escala 1:3000



SIGUIENDO LA ESTRATEGIA DE MODIFICAR Y ADAPTAR LA CIUDAD A UNA NUEVA QUE ALBERGUE EL DOBLE DE POBLACIÓN, EL SIGUIENTE PUNTO DONDE SERÍA INTERESANTE UNA INTERVENCIÓN A GRAN ESCALA ES EN LA ZONA DE LA PERIFERIA. ESA ZONA SE CARACTERIZA POR CONSTRUCCIONES DEMenor ALTURA. EN SU MAYORÍA EDIFICIOS DE USO RESIDENCIAL, DE ALTO NIVEL ADQUISITIVO. LA DENSIDAD ES MUCHO MENOR QUE EN EL CENTRO ROMANO, PERO AL CONTRARIO DE ESTE, EL FLUJO DE CIRCULACIÓN ES INSUFICIENTE. POR LO TANTO, MEDIANTE LA INTERVENCIÓN SE INTENTARÍA AUMENTAR ESTE, Y A SU VEZ DESPLAZAR PARTE DE LA POBLACIÓN NUEVA A ESTA ZONA, CONVIRTIÉNDOLA EN UN LUGAR MÁS ACCESIBLE Y CUBIERTO DE TODAS LAS NECESIDADES Y SERVICIOS. UN PUNTO A FAVOR ES LA CERCANÍA DE LA ESTACIÓN DE TRENES Y UNA DE LAS PRINCIPALES ARTERIAS DE CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE LA CIUDAD, ESTO PODRÍA RECONDUICIRSE A UNA ZONA DONDE SE FOMENTASE EL OCIO Y A SU VEZ IMPLEMENTAR EL TRABAJO. COMO CONCLUSIÓN, UN NUEVO CENTRO DE LA CIUDAD, PERO EN OTRA LOCALIZACIÓN.

escala 1:5.000



0m 300m escala 1:3000

LA ESTRATEGIA A SEGUIR CONSTA DE DOS SIMPLES PASOS:

EN PRIMER LUGAR, EL RECICLAJE DE UN ESPACIO URBANO, EN ESTE CASO, BARRIO. ESTO SE LLEVARÁ A CABO MEDIANTE EL ESTUDIO DE LAS POSIBILIDADES DE AUMENTO Y OPTIMIZACIÓN DE LA DENSIDAD DE POBLACIÓN. TAMBIÉN DE LA DOTACIÓN DE SERVICIOS Y NECESIDADES SUFICIENTES PARA LA INDEPENDENCIA DE ESTA PORCIÓN DE TERRITORIO. UNA VEZ CONSEGUIDO ESTE PRIMER PASO, EL SEGUNDO CONSISTIRÁ EN LA CONEXIÓN DE ESTE CON LOS BARRIOS COLINDANTES, HACIÉNDOLOS UN CONJUNTO INSEPARABLE, PERO AL MISMO TIEMPO COMPUESTO POR PIEZAS AUTOSUFICIENTES.