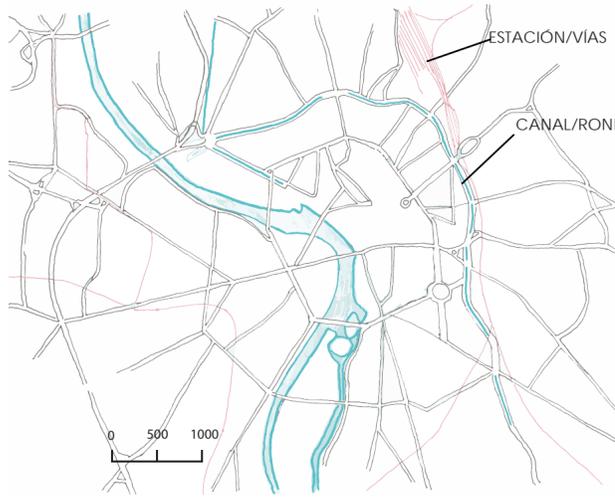


PROYECTO FINAL - URBANISMO 1A



EN TOULOUSE OBSERVAMOS COMO LA COMUNICACIÓN Y CIRCULACIÓN PRINCIPAL SE ESTRUCTURA MEDIANTE ANILLOS CONCÉNTRICOS, DETERMINADOS POR LA TOPOGRAFÍA Y CURSO DE LOS CANALES.

COMO CONSECUENCIA, EN LA PARTE SUROESTE DE LA CIUDAD SE GENERA UNA BARRERA QUE DIFICULTA LA CONEXIÓN Y ACCESIBILIDAD ENTRE LAS EDIFICACIONES A AMBOS LADOS DEL CANAL Y VÍAS DEL TREN.

EL PROYECTO BUSCA MEJORAR LAS CONEXIONES Y AUMENTAR LA EDIFICABILIDAD Y ESPACIOS PÚBLICOS MEDIANTE LA CUBRIMIENTO DE CIERTOS TRAMOS DE LAS VÍAS DE LA ESTACIÓN DEL TREN. POR LO TANTO, SE ATIENDE AL AUMENTO DE POBLACIÓN Y ESPACIO PÚBLICO PREVISTO EN 2049.

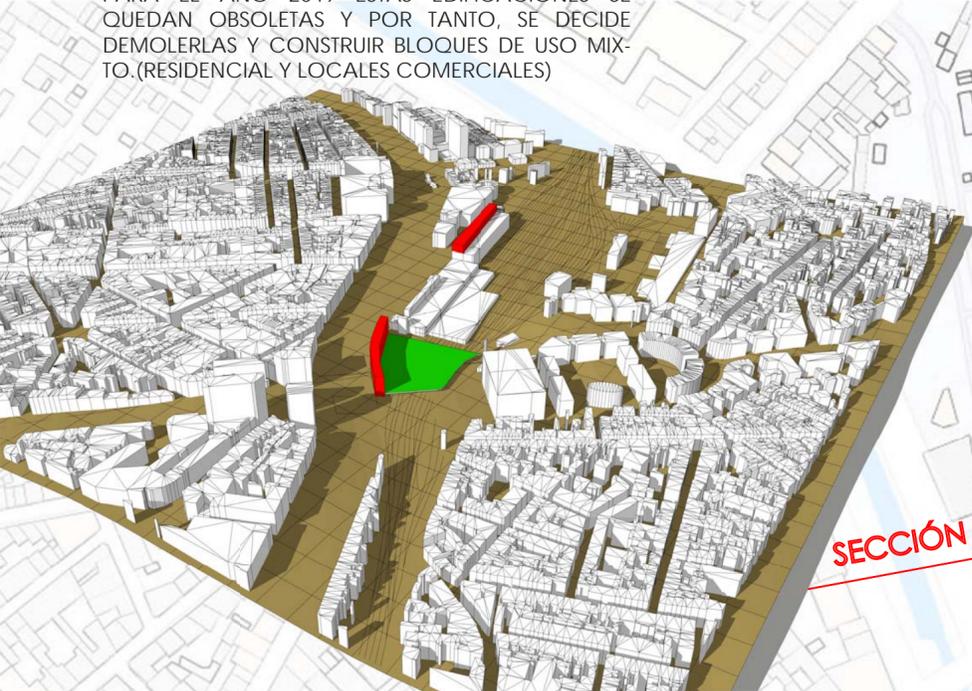
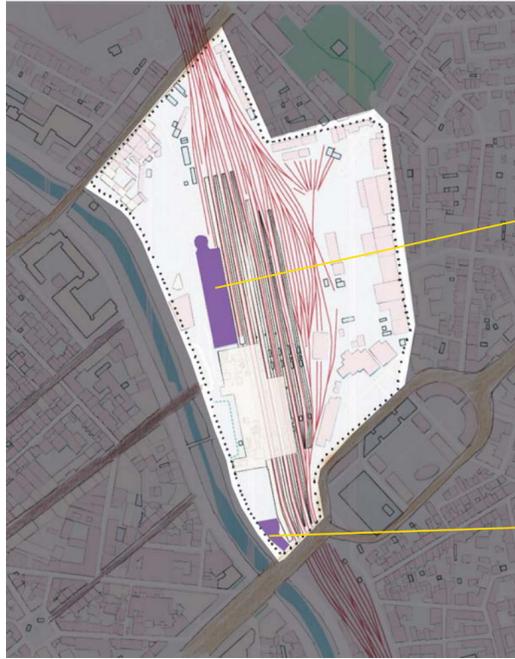
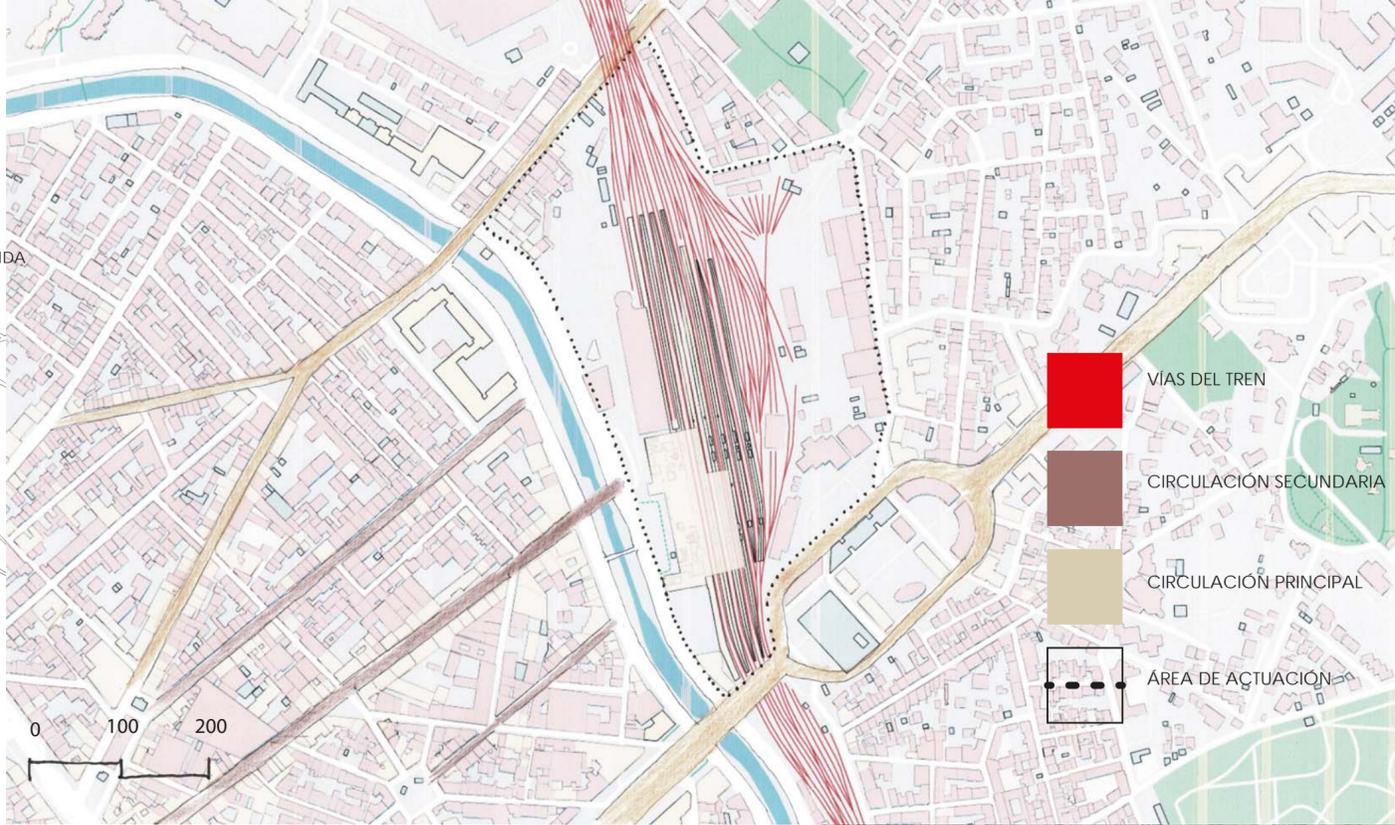
TRAS REALIZAR UNA LECTURA DE LA ESTACIÓN, SE DECIDE ACTUAR SOBRE DOS ESPACIOS:

1) APARCAMIENTO

EL EDIFICIO DEDICADO ÚNICAMENTE A APARCAMIENTO SE TRANSFORMA PARA ADMITIR MÁS USOS: APARCAMIENTOS, OFICINAS Y RESIDENCIAL.

2) EXPLANADA Y EDIFICACIONES PRÓXIMAS AL PUENTE

PARA EL AÑO 2049 ESTAS EDIFICACIONES SE QUEDAN OBSOLETAS Y POR TANTO, SE DECIDE DEMOLERLAS Y CONSTRUIR BLOQUES DE USO MIXTO. (RESIDENCIAL Y LOCALES COMERCIALES)

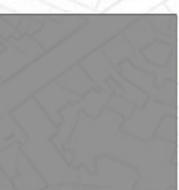


LA CREACIÓN DE LAS PLATAFORMAS SOBRE LAS VÍAS DEL TREN PERMITEN MEJORAR LA CONEXIÓN PEATONAL ENTRE UN LADO DE LAS VÍAS DE LA ESTACIÓN Y OTRO Y ADEMÁS, GENERA ESPACIO PÚBLICO.

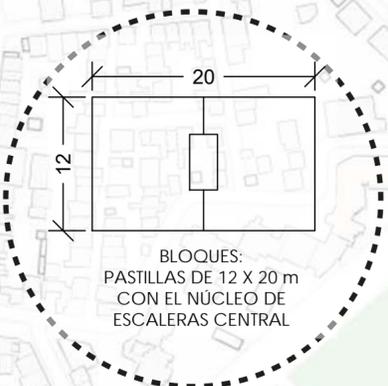
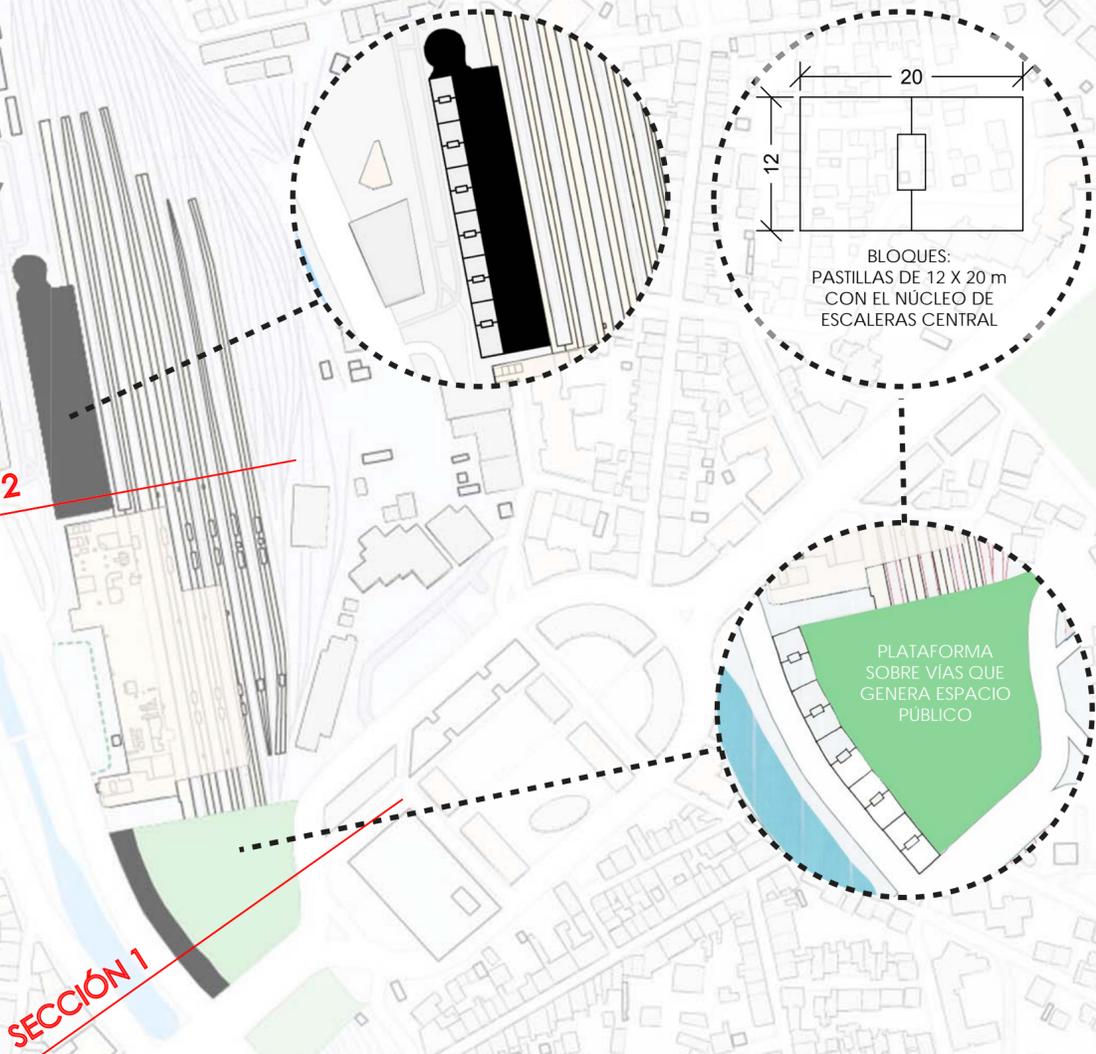
LAS PLATAFORMAS QUE CUBREN LOS TRAMOS DE LAS VÍAS SE UBICAN EN SITIOS EN LOS QUE HAY UNA DIFERENCIA DE COTA O DESNIVEL. POR LO TANTO, LOS TRENES PUEDEN CIRCULAR POR DEBAJO SIN PROBLEMA Y ADEMÁS, A ESTAS PLATAFORMAS SE PUEDEN ACCEDER DESDE LA COTA DE LA CALLE.

0 100 200

PLANO A ESCALA 1/2.000

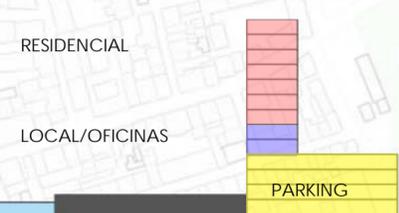


SECCIÓN 1



SECCIÓN 1

SECCIÓN 2



SECCIÓN 2