





CENTRO DE CREACIÓN CONTEMPORÁNEA - CHÂTILLON-MONTROUGE, PARIS, FRANCIA

CCC

CENTRO DE CREACIÓN CONTEMPORÁNEA
CHÂTILLON-MONTROUGE, PARIS, FRANCIA

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA

UNIVERSIDAD DE CHILE

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE ARQUITECTURA

Alumna: Angélica VIDELA
Profesor Guía: Andrés WEIL

C C C

**CENTRO DE CREACIÓN CONTEMPORÁNEA
CHÂTILLON-MONTROUGE, PARIS, FRANCIA**

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA

UNIVERSIDAD DE CHILE
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE ARQUITECTURA

Alumna: Angélica VIDELA
Profesor Guía Universidad de Chile: Andrés WEIL
Profesor Asesor ENSAPB Paris Belleville: Françoise FROMONOT

PRESENTACIÓN

//07

CAPITULO 00 INTRODUCCIÓN

00.1 Introducción

ANTECEDENTES

//11

01.1 Paris Ciudad Cultural y Creativa

//13

01.2 Desarrollo Urbano

//13

Estructura Administrativa

//15

Murallas de París

CAPITULO 02 RELACION PARIS - PERIFERIA

//22

02.1 Centralismo Parisino

//24

02.2 Dicotomía París Periferia

//26

02.3 Políticas de descentralización

//28

02.4 Grand Paris

MARCO TEÓRICO

//32

03.1 Historia de la infraestructura ferroviaria en París

//34

03.2 Talleres de mantenimiento Ferroviario

//36

03.3 Heridas ferroviarias y espacios abandonados

//38

03.4 Problemática

//39

03.5 Referentes en terminos de renovación urbana asociados a espacios ferroviarios abandonados

CHATILLON MONTROUGE

//51
//52
//54
//56
//57
//62
//65

CAPITULO 04 ANALISIS DEL LUGAR

04.1 Dépôt de Chatillon Montrouge
04.2 Situación Político administrativa
04.3 Contexto Histórico
04.4 Estado Actual
Escala Territorial
Escala Terreno
Escala Edificio

CCC

//70
//76
//77
//80
//94
/102

CAPITULO 05 PROYECTO

05.1 Estrategias Generales
05.2 Estrategia a Nivel Urbano
05.3 Aproximación Conceptual
05.4 Propuesta Parque
05.5 Propuesta Edificio
05.6 MuMo

CAPITULO 06 PLANIMETRIA

CONCLUSIONES

CAPITULO 07 CIERRE

CAPITULO 08 BIBLIOGRAFIA



UNION EUROPEA

área [km ²]	población [millones]	densidad [pers/km ²]	rel. GDP ¹ [% higher level]	numero de paises
4,324,782	492.98	114	30.2%	27



FRANCIA

área [km ²]	población [millones]	densidad [pers/km ²]	rel. GDP [% higher level]	numero de regiones
543,965	60.34	111	15.2%	22



ISLA DE FRANCIA

área [km ²]	población [millones]	densidad [pers/km ²]	rel. GDP [% higher level]	numero de departamentos
12,012	11.29	940	27.9%	8



PARIS INTRAMUROS

área [km ²]	población [millones]	densidad [pers/km ²]	rel. GDP [% higher level]	numero de arrondissements
105	2.16	20610	---%	12



00

//CAPITULO 00 INTRODUCCIÓN

00 INTRODUCCIÓN

El presente proyecto de título, propone de manera personal y crítica trabajar con el tema de la regeneración urbana, a partir de la reutilización de espacios e infraestructuras ferroviarias abandonadas. Este tema se materializa a través del diseño de un espacio destinado a la cultura y la creación contemporánea en la periferia de París, Francia, el cual permita conectar los barrios separados históricamente por una herida ferroviaria, entre las Comunas de Châtillon, Bagneux, Montrouge y Malakoff.

La motivación personal que convoca a trabajar con los espacios ferroviarios abandonados, es el fenómeno detonado cuando ellos se ubican al interior de las ciudades contemporáneas. Muchos de estos terrenos generan espacios residuales que cortan el tejido urbano de la ciudad, provocando problemas de segregación en sus barrios, pero por otra parte son espacios de oportunidad ya que poseen un valor como bienes culturales, una muestra viva de la historia de la ciudad. Con el ordenamiento de estos territorios y el diseño de un proyecto de carácter urbano y arquitectónico, es posible dar continuidad al tejido de la ciudad, ayudando a densificar las zonas fragmentadas y dar nuevos usos a estos terrenos.

Por otra parte, se escoge la ciudad de París como caso de estudio por su condición de ciudad mundial y principalmente por la existencia de importantes políticas relacionadas con la cultura en Francia, dirigidas por un ministerio y muchas instituciones nacionales, las cuales han influido fuertemente en los procesos de desarrollo y organización territorial en los últimos años. París ha conformado una identidad en torno a la cultura, a través de una visión de los equipamientos culturales como un elemento de atracción y un factor de cambio de la imagen urbana, representativa de la calidad de vida en plena era del conocimiento.

Al interior de la metrópolis parisina, especialmente en zonas ubicadas en la periferia, podemos encontrar varios recintos industriales abandonados, antiguamente ligados a la actividad ferroviaria de la metrópolis. Resulta relevante la realización un proyecto que permita regenerar estos sectores para darles un nuevo uso, reconquistando las infraestructuras y espacios abandonados para la ciudad y reconvirtiéndolos en nuevos espacios para el desarrollo de la cultura. De esta manera, se plantea enlazar las políticas territoriales y la identidad cultural de París, permitiendo a los grupos y comunidades locales reconstruir sus identidades particulares y entrar en una dinámica de la creación.

El terreno escogido corresponde al Dépôt de Châtillon-Montrouge , un antiguo sitio de mantenimiento de trenes actualmente abandonado, con una superficie de 14 hectáreas y una longitud de 1.1 km. Como estrategia general, el proyecto busca trabajar a tres escalas: territorial, arquitectónica y expositiva, entregando un proyecto de distintas calidades espaciales en el cual tengan encuentro la producción, la difusión y la socialización en torno a la creación artística , junto con la identidad ferroviaria del territorio.



01

//CAPITULO 01 METROPOLIS PARISINA

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA
//01 METROPOLIS PARISINA



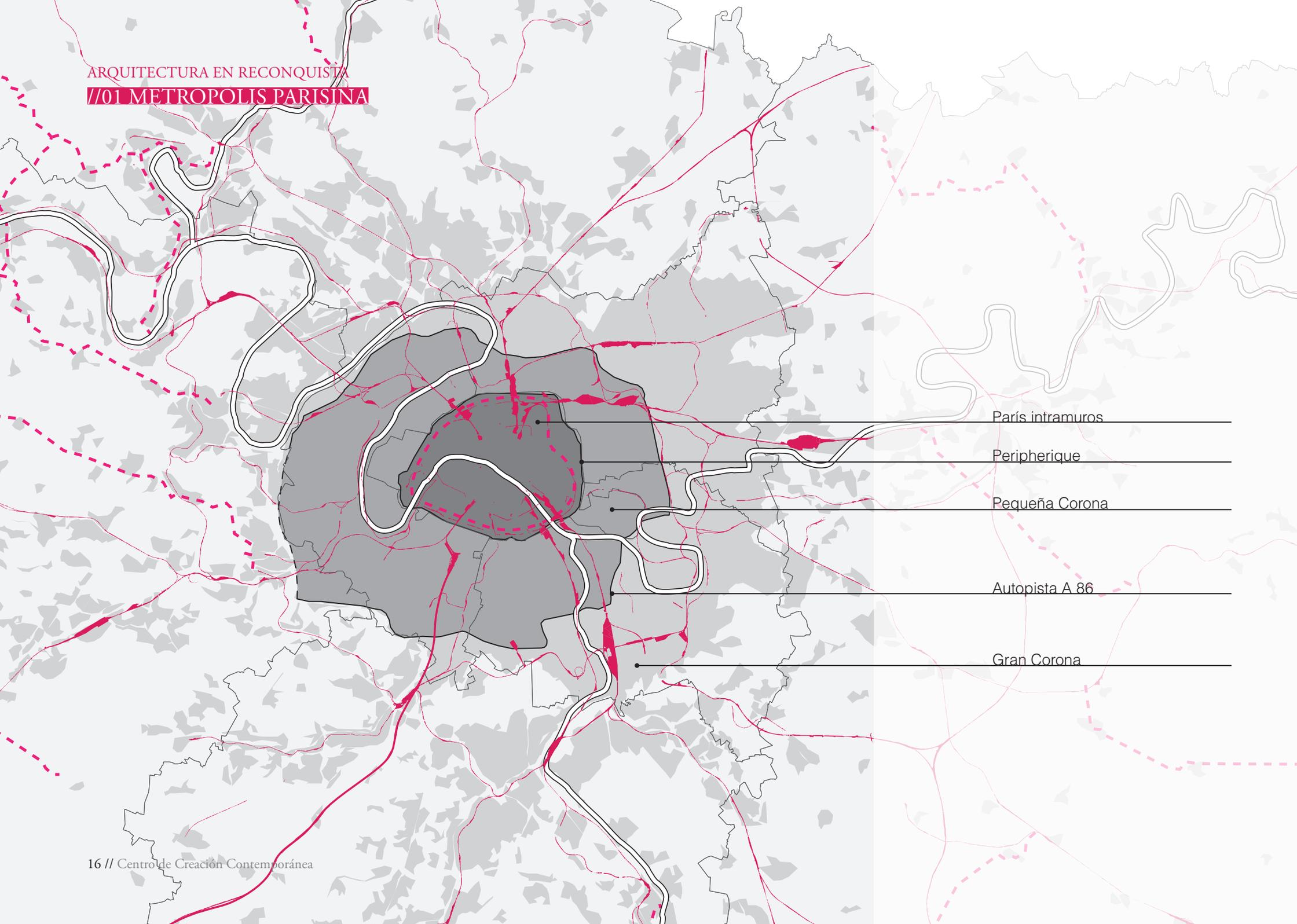
01.1 PARIS CIUDAD CULTURAL Y CREATIVA

París es la capital de Francia y de la región de Île-de-France. Está situada a ambos márgenes del río Sena, en el centro de la Cuenca parisina, al norte de Francia. Paris Intramuros, la unidad histórica y administrativa de la ciudad, está conformada por 20 arrondissements y tiene una población estimada de 2.16 millones de habitantes; sin embargo, desde el siglo XIX, el área metropolitana de París se ha expandido más allá de los límites de su comuna, y tiene hoy una población de 12 millones de habitantes (INSEE, 2009).

La ciudad es hoy uno de los centros económicos y culturales líder en el mundo, y sus influencias en la política, la educación, el entretenimiento, los medios de comunicación, la moda y las artes, contribuyen a su estatus como una de las principales “ciudades globales”, junto a Londres, Nueva York y Tokio, de acuerdo al término acuñado por Saskia Sassen en *La Ciudad Global* (1991). Para muchos, París es la evocación de grandeza y un ejemplo de planificación urbana: compacta, accesible, con un tejido urbano que puede proporcionar una buena calidad de vida; una ciudad que a lo largo de su historia ha sido capaz de desarrollar una ciudad extraordinariamente atractiva y emocionante en términos económicos, sociales y culturales.

París ocupa un importante lugar en la escena mundial de las industrias culturales y creativas, concentrando más del 48% de los trabajadores activos en este sector (INSEE, 2009). Ha sido un centro cultural y artístico relevante en la historia occidental, y un punto de encuentro entre culturas. Por otra parte, cabe destacar la existencia de notables atracciones culturales como el Museo del Louvre, el Museo Picasso, el Museo Rodin, el Museo de Montparnasse, el Museo de Orsay y el Museo Nacional de Arte Moderno, además de una variedad de lugares y objetos son íconos culturales asociados a París, como la Torre Eiffel, La Catedral de Notre-Dame y la Ópera Garnier. Las actividades e hitos culturales contribuyen a desarrollar una imagen internacional y una identidad tanto de la ciudad como de Francia.

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA
//01 METROPOLIS PARISINA



Paris intramuros

Peripherique

Pequeña Corona

Autopista A 86

Gran Corona

01.2 DESARROLLO URBANO

ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA

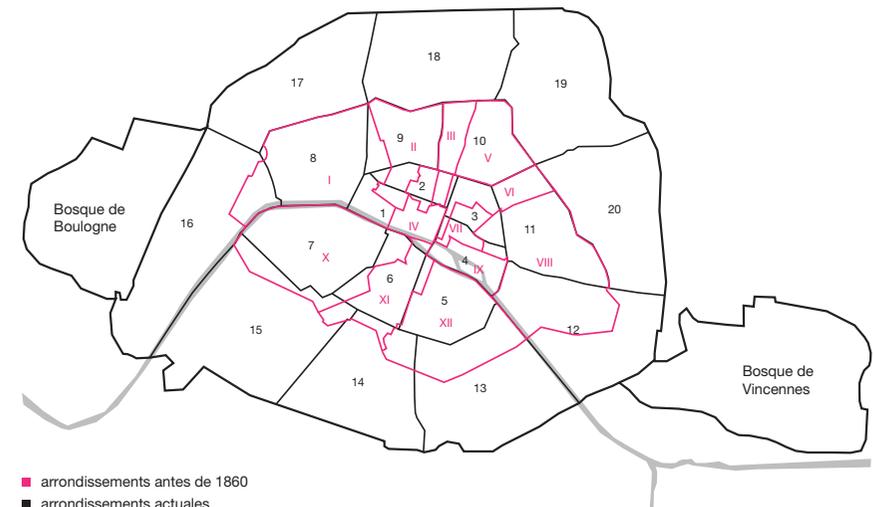
La Metrópolis Parisina está compuesta por tres estratos claramente identificables, organizados de manera concéntrica: El Centro de París o París Intramuros, delimitado actualmente por la autopista de circunvalación Boulevard Périphérique; luego un primer anillo exterior llamado Pequeña Corona, entre el Boulevard Périphérique y la autopista A86, y finalmente la Gran Corona. El territorio metropolitano se divide administrativamente en 8 departamentos, que son una de las principales entidades territoriales en Francia, y ellos a su vez se organizan y subdividen en varias comunas. En 2008, el área urbana de París tenía 12 millones de habitantes repartidos en una superficie de 17.175 km2 (INSEE, 2009).

El Centro de París es el corazón histórico y concentra la mayor parte de la infraestructura social, cultural y económica de la metrópolis. Esta  rea corresponde a lo que hasta los años 50 se consideraba toda la ciudad de París, y que hoy representa sólo del 10 al 15% del área urbanizada, con una superficie de 105 km2 y una población de 2.16 millones habitantes. Este conjunto geográfico es la única comuna unidepartamental del país, y está determinado por límites trazados en 1860, tras la anexión de algunas comunas periféricas (como Montmartre, La Villette o Bercy). El departamento de París (75) se divide administrativamente en 20 arrondissements o distritos municipales, creados a consecuencia de la ampliación territorial de 1860.

La Pequeña Corona, primer anillo periférico de París, se compone de tres departamentos: Hauts-de-Seine (92), Seine-Saint-Denis (93) y Val-de-Marne (94), y un total de 123 comunas. Urbanizada durante el siglo XIX, se caracteriza por una alta densidad de población, aunque más baja que el centro de París.

El departamento de Hauts-de-Seine cuenta con 9.000 pers/km2, mientras que el departamento de París con 20.610 pers/km2. Esta zona cuenta con importantes funciones de servidumbre para París, como la mayoría de las actividades del sector económico secundario (actividades de tipo industrial).

La Gran Corona representa a los barrios más periféricos de París Metropolitano. En 1968, se organizó el territorio dando forma a los cuatro departamentos que la componen: Seine-et-Marne (77), Yvelines (78), Essonne (91) y Val d'Oise (95).



QUINTIEME PLAN DE PARIS

Divisé en Ses Vingt Quartiers Par N. de Fer-Geographe de sa Majesté Catholique, de Monseigneur le Dauphin.
Pour servir au Traité de la Police par M. L. C. D. L. M.

Traité de la Police page 17.



Renvois
Quartiers de la Ville de Paris suivant l'ordre de leur Erection.
Premiere Division en quatre dont le temps est incertain.
A. Quartier de la Cité.
B. Quartier de St Jacques de la Boucherie.
C. Quartier de la Verrierie ou de St Apollinaire.
D. Quartier de la Greve.
Quartiers ajoutés aux 4 anciens sous Philippe Auguste l'an 1211.
E. Quartier de St Opportun.
F. Quartier de St Germain de l'Écurie ou de la Tourne.
G. Quartier de St André.
H. Quartier de la Place Maubert.
Augmentation de huit Quartiers sous Charles VI. l'an 1383.
I. Quartier de St André.
K. Quartier de la Morellerie ou de St Paul.
L. Quartier du Temple ou du Marais.
M. Quartier de St Martin.
N. Quartier de St Denis.
O. Quartier de St Gilles.
P. Quartier de St Germain des Prés.

DESCRIPTION
Il ne faut que jeter la voile sur ce dernier Plan de Paris, et sur celui qui le precede, pour remarquer combien cette Ville s'est accrue, et embellie sous le regne de Louis le Grand. La Magnificence de ce Prince et le Zelle de ses Sujets pour sa gloire y ont été les causes.
L'on y verra de nouveau quatre vingt deux Rues ouvertes et Rues en différents Quartiers, Un grand nombre de Anciennes Rues élargies, redressées et presque toutes rebâties à neuf deux Eglises paroissiales, deux successives, vingt neuf Couvents ou Communautés, avec leurs Eglises, deux nouvelles Places publiques construites et ornées de Statues de notre Monarque, trois Ponts rebâties de pierres, plusieurs Quayz revêtus, un nouveau Quay couvert d'un des plus beaux endroits de la Ville, quatre nouveaux Ports pour la commodité du commerce, un Châtelet pour l'exercice de la justice, un Grenier à sel, et tous les Lieux nécessaires à ses Officiers pour y exercer leurs fonctions, un Hôtel de Mars avec une Eglise d'une admirable Structure.

MURALLAS DE PARIS

La organización concéntrica de Paris se ha consolidado desde su fundación, y hasta el día de hoy se ha ido ampliando sistemáticamente a través de la delimitación de sus bordes territoriales.

El inicio del desarrollo urbano de la ciudad se remonta al siglo XI a.C. con la primera fortificación en Île de la Cité, actual corazón de la ciudad, por parte de un pueblo celta llamado Parisii. En el año 52 a. C. los romanos fundaron en este mismo lugar la ciudad de Lutecia, expandiéndola a ambos márgenes del río Sena. Esta fundación marcó el inicio de lo que más tarde se denominó París, nombre que toma de los primitivos pobladores celtas.

Durante la Edad Media se comenzó a consolidar la morfología radial que caracteriza a la ciudad, con sus calles principales convergiendo en Île de la Cité y muchas calles estrechas y laberínticas, características de las ciudades europeas de la época. Las murallas que delimitaban y defendían la ciudad se fueron ampliando sucesivas veces a través de los siglos, a medida que la ciudad aumentaba su tamaño absorbiendo a su periferia.

A partir del siglo XVI, Paris se fue convirtiendo en centro de importantes transformaciones socio-culturales, en su calidad de ciudad más importante y centro del poder en Francia. Gracias al desarrollo de nuevas tecnologías y creaciones como el plano cartesiano, el urbanismo y la organización territorial tomaron un papel fundamental. La ciudad y especialmente la cercana población de Versalles como nueva centralidad, se constituyeron en ejemplo de lo que debía ser la arquitectura de una capital.

En el siglo XVIII, bajo el reinado de Luis XVI y poco antes de la Revolución Francesa, se estableció la muralla Fermiers Généraux como límite de la ciudad, esta vez no para defender la capital sino para permitir el cobro de impuestos sobre las mercancías entrantes. De esta manera, se logró establecer un punto de control e intercambio entre el centro de la ciudad y las zonas industriales que comenzaron poco a poco a desarrollarse en la periferia parisina.

Durante el siglo XIX, Bajo Napoleón III la ciudad sufrió la transformación urbana más significativa de su historia. El emperador encargó al Barón Haussmann para que ejecutara los cambios necesarios para convertir París en la ciudad más moderna del mundo en su época. Esto se tradujo en trabajos llevados a cabo tanto en el corazón de París, como en los barrios periféricos: calles y bulevares, restauración de fachadas, remodelación de los espacios verdes, mobiliario urbano, creación de un alcantarillado y trabajos de conservación en monumentos públicos.

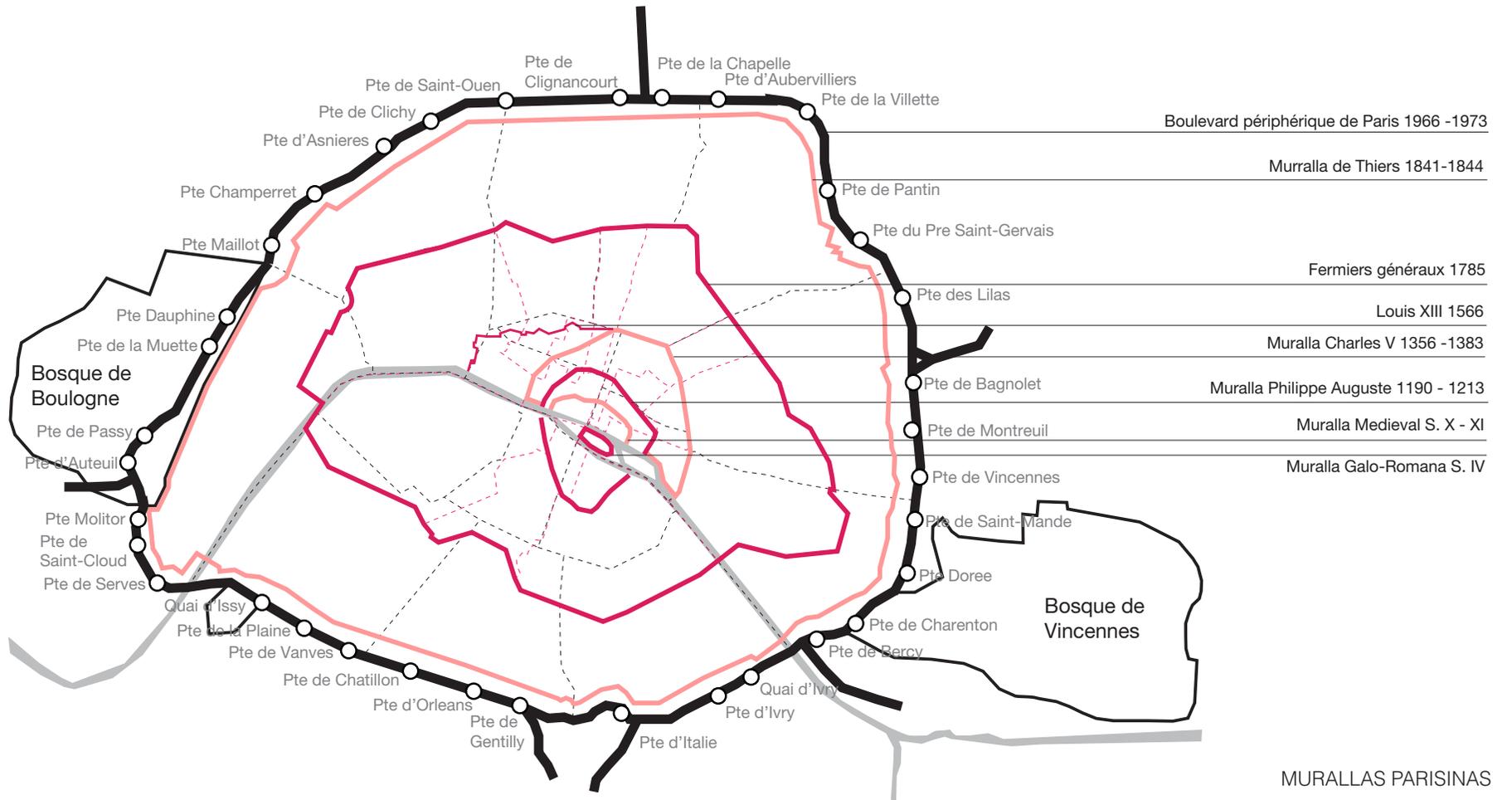
Esta reforma urbanística acondicionó el uso diario de las calles por parte de los ciudadanos y determinó una nueva imagen de la capital francesa frente al mundo. Por otra parte, en 1860 se definió el nuevo límite de la Ville de Paris en la Murralla de Thiers, que perdura hasta el día de hoy a pesar de que la muralla fue derribada entre 1919 y 1929.

Durante el siglo XX, especialmente entre las dos Guerras Mundiales, uno de los temas de discusión dominantes fue la idea de generar un plan de desarrollo integral de la región parisina. Estos planteamientos y propuestas no se materializaron sino hasta finalizada la Segunda Guerra Mundial, momento en que comenzó un frenesí en la construcción tanto en la Ville de Paris como hacia su Periferia.

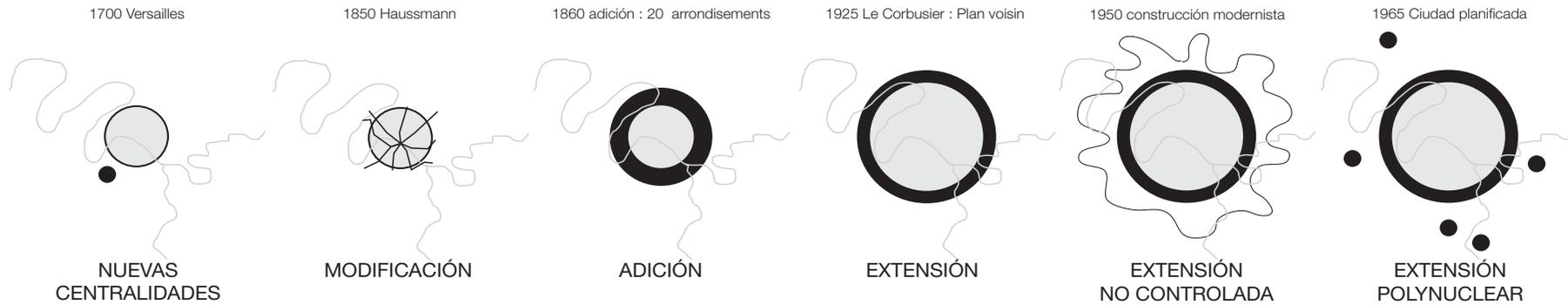
En las décadas sucesivas, se pusieron en marcha varias operaciones de regeneración urbana y el establecimiento de nuevas redes de infraestructura de transporte, ampliando los límites metropolitanos. Dentro de este desarrollo se construyó el Boulevard Périphérique como nuevo límite de la Ville de Paris, entre 1966 y 1973.

El crecimiento de la metrópolis parisina se ha plasmado en los últimos años en dos desarrollos urbanos paralelos y a distintas escalas: por una parte, un crecimiento urbano de alta densidad al interior de Paris intramuros, y por otra, un crecimiento en extensión hacia las zonas más periféricas. Como respuesta, a partir de la década de 1960 las políticas gubernamentales y territoriales han fluctuado entre desconcentración y descentralización de la capital, enfocando los nuevos planes y proyectos en el desarrollo y regeneración de los barrios periféricos. (Paneral, 2008, pp. 47-56)

De esta manera, a partir de la propuesta de la Consultación Grand Paris, se busca hoy en día constituir nuevos centros, y puntos de comunicación entre éstos y el centro urbano más consolidado, con el objetivo de constituir una unidad de carácter metropolitano que se componga tanto del centro histórico como de los departamentos y anillos circundantes.



PARÍS 1700



Hay una obsesión de un París paralelo, que puede crearse desde cero, al lado de la ciudad existente, que ofrezca una vida y una ciudad ideal, sin los efectos nocivos y malsanos del París existente.

Destrucción y luego reconstrucción de una ciudad con el fin de modernizar, conectar, actualizar, embellecer, ... La conversión de una ciudad en otra por medio de la modificación de sus parcelas.

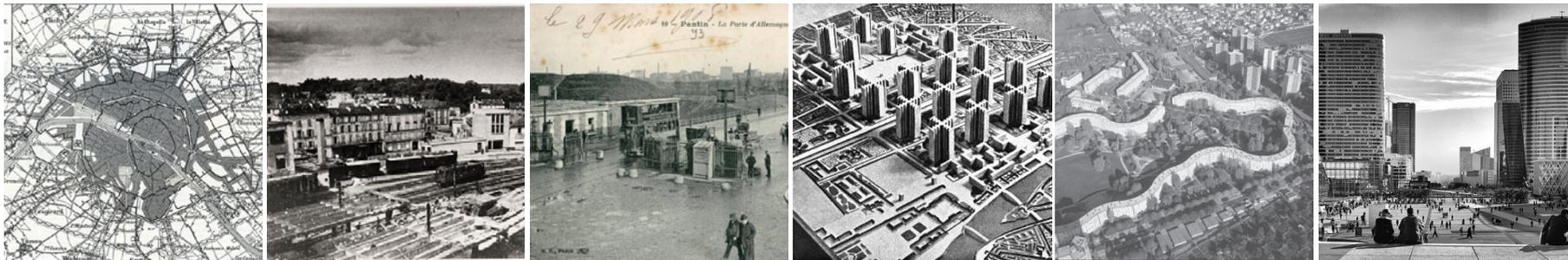
Extensión por agregación de territorios colindantes, dando como resultado una evolución radioconcentrica densa, lo que es ahora una de las razones de los modos de vida y de los paisajes parisinos.

Extensión controlada : desmantelación de una estructura como L'enceinte de Thiers (Muro de Thiers) con el fin de adjuntarlo a la ciudad.

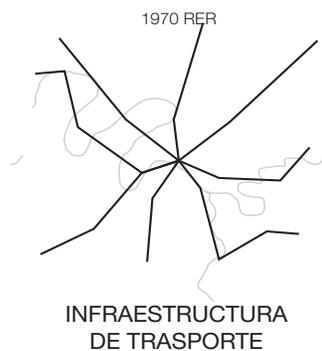
Extensión difusa de la ciudad, por la proliferación de subdivisiones y operaciones urbanas sin inter-relación.

creación de nuevos polos, con la implementación de nuevas entidades administrativas, y nuevos centros de ciudades con equipamientos y viviendas (ville nouvelles).

PARÍS 1700



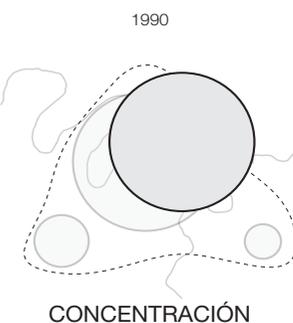
PARÍS METROPOLITANO 2012



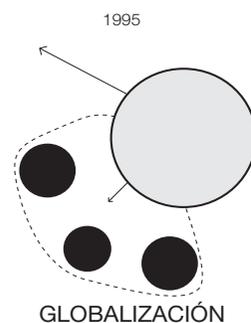
creación de nuevas infraestructura de trasporte, para mitigar la dispersión urbana. Reforzando la ciudad radiocéntrica. Construcción del Periphérique.



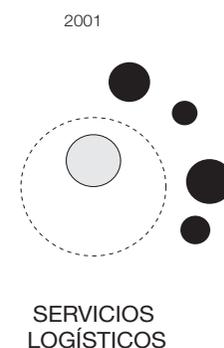
implementación de infraestructuras que desencadenan un desarrollo incontrolado.



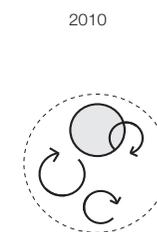
de las sedes sociales.



concentración de servicios estratégicos y globalización. 1994 SDRIF



GPRU gran proyecto de renovación urbana.



polo industrial
 polo economico
 polo cultural

METROPOLIS PARISINA 2012





02

//CAPITULO 02 RELACION PARIS - PERIFERIA

02.1 CENTRALISMO PARISINO

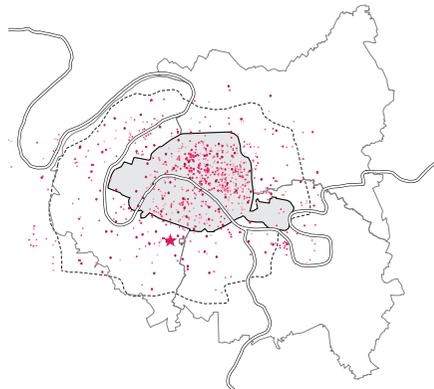
“No conozco ninguna otra gran ciudad donde el corazón se separe a tal punto de sus extremidades”
(Rogers, 2008)

El fuerte centralismo de la Ville de Paris es una herencia histórica de larga evolución, imagen del poder político proveniente de Luis XI, de Colbert, el centralismo jacobino, y Napoleón Primero, y de las concepciones particulares de la centralización de las monarquías y repúblicas, que han dado un papel significativo a la capital del país tendiendo a concentrar las instituciones, así como la mayor parte de la infraestructura social, cultural y económica de la metrópolis.

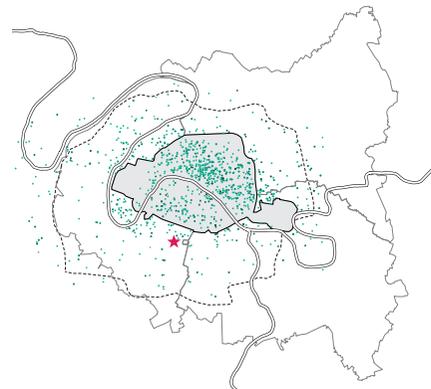
Además de ser capital nacional, la Ville de Paris es capital regional y la única comuna unidepartamental de Francia, lo cual le provee de una dinámica propia, le permite mantener una autonomía político administrativa y una gran homogeneidad en sus barrios. Por otra parte, la densidad de su estructura ferroviaria, autopista y los aeropuertos, lo convierten en un punto focal para el transporte internacional, centro de la red aérea francesa y europea.

En el contexto de Paris como una ciudad cultural y creativa, es posible comprobar la fuerte centralidad de este núcleo a través de la distribución de espacios artísticos en Paris Metropolitano. Esto evidencia la concentración de actividades culturales en esta zona, y permite develar el fuerte desequilibrio de equipamientos que existe en los distintos anillos de la metrópolis.

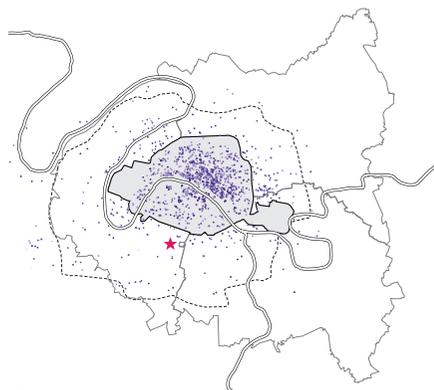
El centro de París ejerce una considerable influencia y poder sobre toda la metrópolis, por tanto es capaz de dominar por completo el desarrollo y el equilibrio de la periferia. Esta dependencia de los sectores periféricos respecto a un único centro genera importantes problemas de desigualdad y segregación espacial, por lo tanto la fuerza del centro de París es también su mayor debilidad.



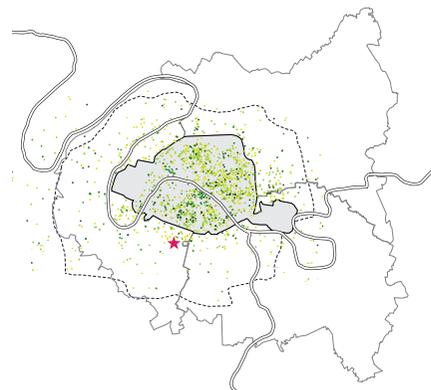
Espectaculos
compañias de teatro / artes circense /
musica / danza



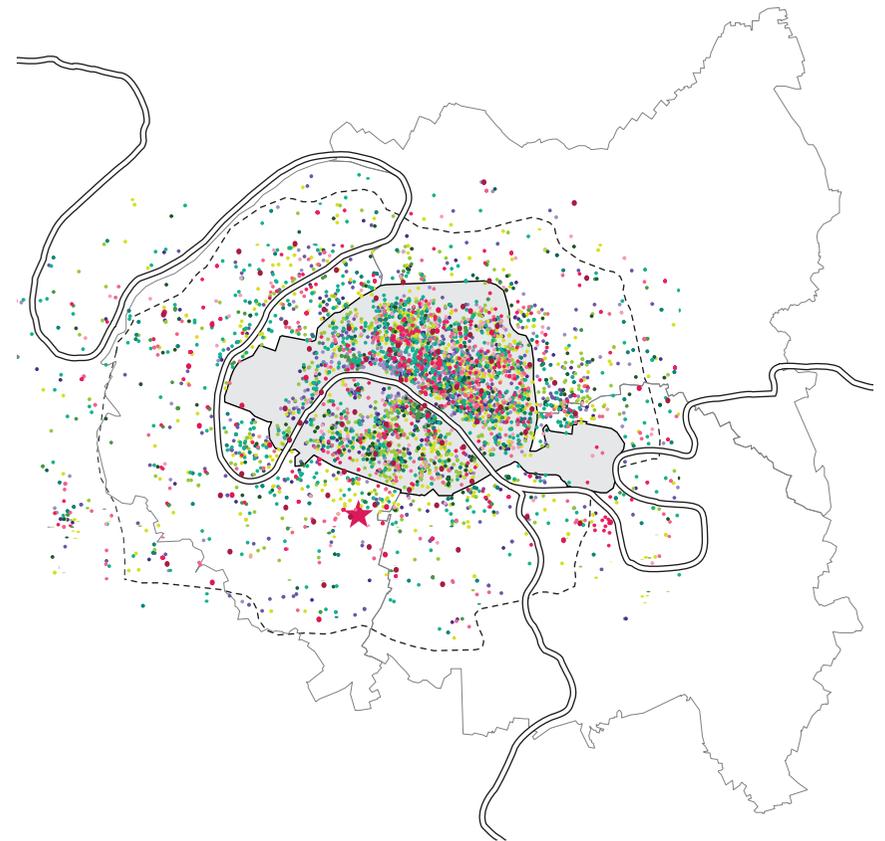
Medialab
web master / diseñador grafico /
juegos videos



Design
diseñadores / diseñadores de vestuario



Artes visuales
pintores / escultores / cine



CONCENTRACIÓN CULTURAL

02.2. DICOTOMIA PARIS-PERIFERIA

Como se ha revisado anteriormente, el crecimiento metropolitano de París ha definido la forma radial de la ciudad, determinando su estructura, conectividades, dinámicas de crecimiento, densidades, cualidades y problemáticas urbanas, acompañado de un desarrollo antagónico y desigual entre el Centro de París y sus anillos periféricos.

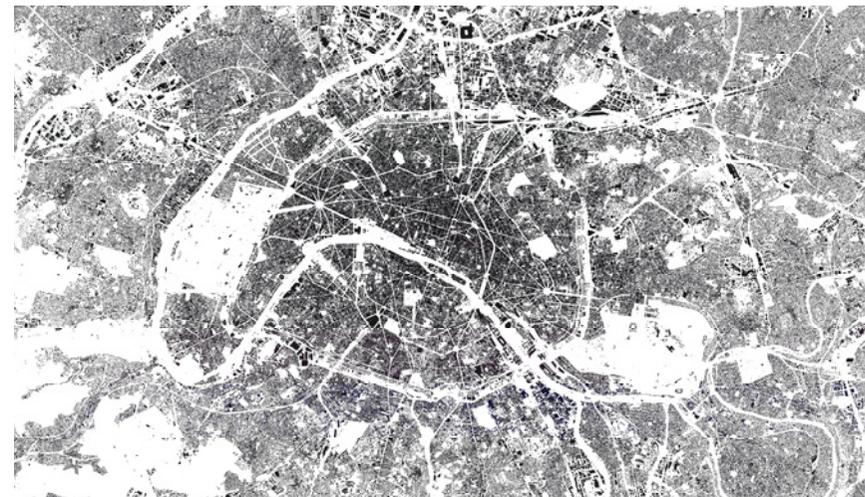
En esta metrópolis, toda la infraestructura técnica, plataformas logísticas, los depósitos, las reservas y la mayoría de las actividades del sector económico secundario (actividades de tipo industrial) han sido sistemáticamente localizadas en la periferia a causa de la alta densidad y poco espacio al interior del Centro de París. En una dinámica inversa, el anillo intermedio o Pequeña Corona posee una relación de gran dependencia respecto a París intramuros, que concentra las actividades de tipo terciario (prestación de servicios) y una gran densidad habitacional. La Gran Corona, por su parte, posee un carácter más autónomo por su distancia del centro, su morfología más difusa y su baja densidad urbana (Santiard et Cadilhac, 2003, p. 27).

Cuando comparamos el centro de París con sus anillos periféricos, resulta evidente que el centro goza de un tejido continuo y permeable mientras que en el exterior el paisaje está fragmentado por fracturas y fallas. Este paisaje se vuelve mucho más disperso a medida que nos alejamos hacia la periferia, en el sector de la Gran Corona.

La división y fragmentación de los anillos periféricos, es en gran medida consecuencia de la constitución radial de la metrópolis, debido a la presencia de varias arterias o líneas de irrigación, como líneas de ferrocarril procedentes de las diversas regiones y autopistas o carreteras nacionales que llegan al Centro de París. Paradójicamente, estas arterias que irrigan el corazón metropolitano son una barrera para la conexión interna de los anillos periféricos. “Las rupturas en el tejido de

la ciudad tienen un efecto muy profundo, ya que dificultan el libre flujo de personas y de mercancías por el territorio, fortaleciendo las divisiones sociales y políticas.” (Santiard et Cadilhac, 2003, p.29)

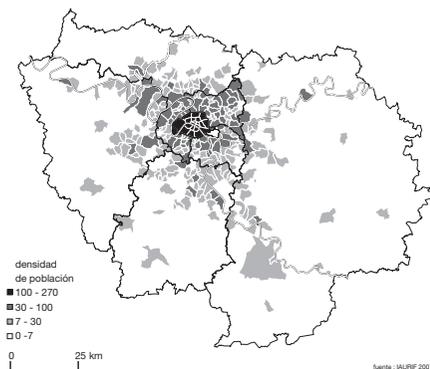
Este fenómeno, junto con el proceso de desindustrialización tanto de París como del resto de las ciudades europeas luego de la Segunda Guerra Mundial, ha causado el deterioro y abandono de varios territorios pericentrales de la metrópolis. Sin embargo, ciertos sectores de esta zona ofrecen un alto potencial de desarrollo, debido a la presencia de grandes espacios disponibles, a su localización estratégica respecto a las infraestructuras de transporte existentes, y por otra parte, a la flexibilidad que ofrece este sector respecto de lo denso y estático de la Ville de París.



RELACIÓN PARÍS - PERIFERIA

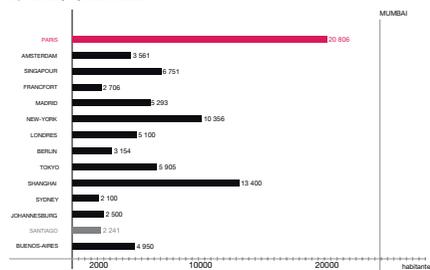
DENSIDAD

Mientras que París intramuros es una de las ciudades más densas del mundo, si miramos el territorio total del Grand-Paris, no lo es tanto, ya que su densidad global llega a los 3 550 hab./km² inferior a la densidad de Buenos Aires.



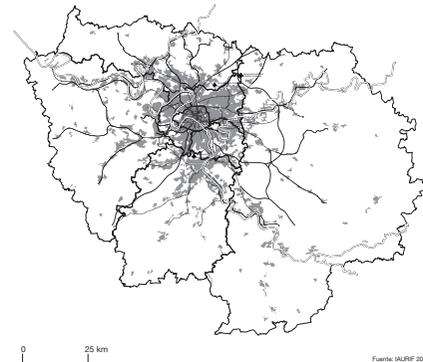
DENSIDAD DE POBLACIÓN

Numero de habitantes en km²
<http://www.citymayors.com/statistics>



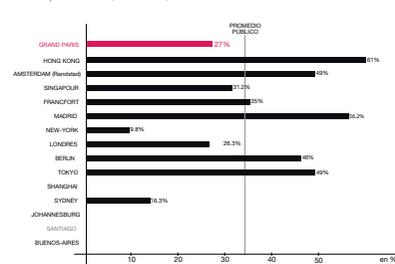
ACCESIBILIDAD

Aunque la red de Metro garantiza una muy buena accesibilidad y eficiencia en París intramuros, la Periferia todavía no ha encontrado su modalidad ad hoc de transporte. Solo 1 de 4 Personas que viven en la Pequeña Corona utilizan el transporte Público. El que alcanza sólo el 33% del Ratio de Hong Kong.



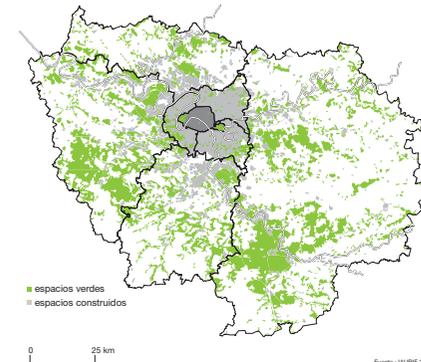
DISTRIBUCIÓN DE TRANSPORTE PÚBLICO

Participación del transporte público en porcentaje de todo el tráfico y el transporte en el área metropolitana para el año 1991.
Metropolitan World Atlas, Olo Plaatsiers, Rotterdam 2007



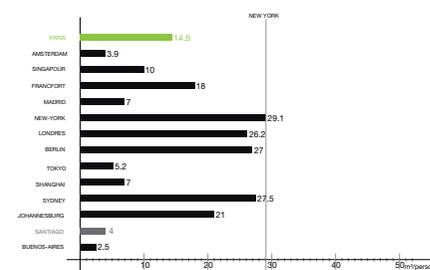
AREAS VERDES

La accesibilidad a los espacios verdes de la Metrópolis está en la media de otras ciudades con las que se comparo. Si bien París es rico en Espacios Públicos y Áreas Verdes, esa calidad se debilita al aproximarse a la Periferia.



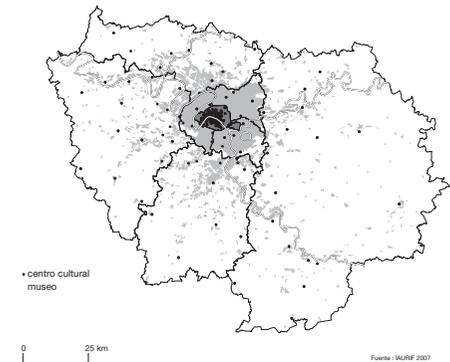
ESPACIO VERDE

m² de espacio verde por persona



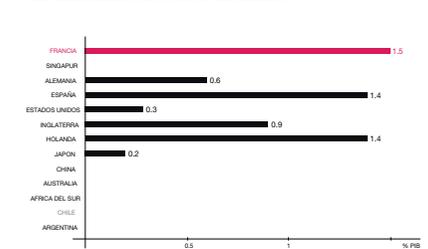
OCIO y CULTURA

París tiene una serie de equipamientos culturales muy por encima de otras ciudades en el mundo. Pero donde se encuentran en la Periferia Parisina? todo se convierte en una cuestión territorial. París es rico en monumentos y museos, El Grandparis no.



GASTO PÚBLICO PARA EL OCIO Y LA CULTURA

(% PIB, 2005)
OECD Feedback 2006: Economic, Environmental and Social Statistic 2008



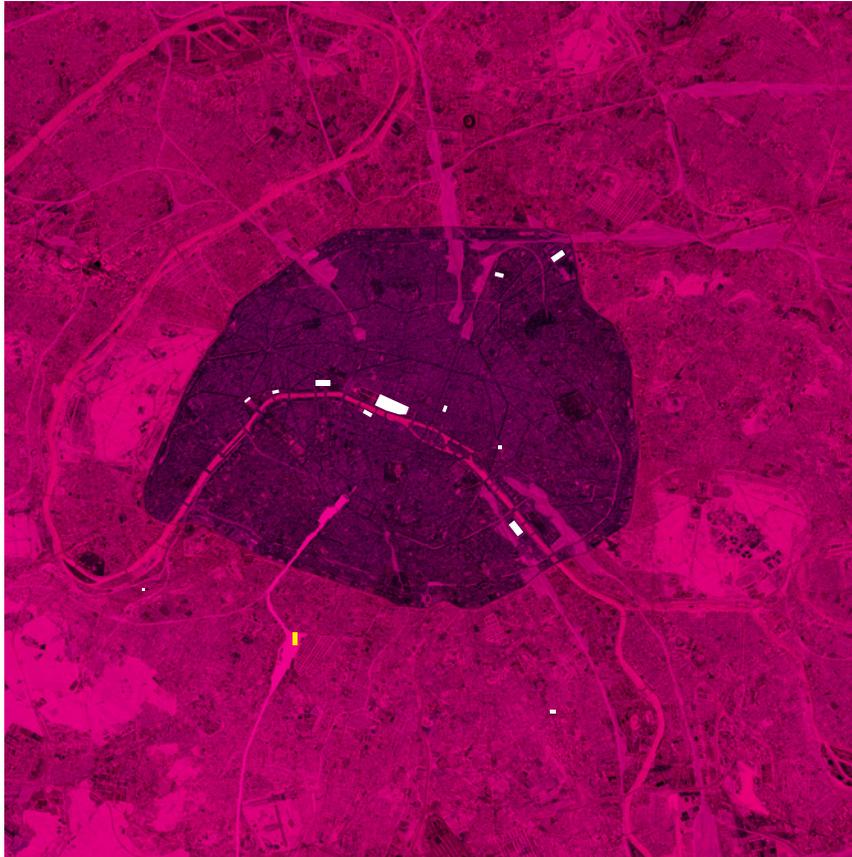
02.3 POLITICAS DE DESCENTRALIZACION

El conflicto representado por la fuerte centralidad de Paris ha sido durante siglos uno de los fenómenos más característicos de Francia. Por esta razón, desde el siglo XX se han llevado a cabo medidas y políticas de descentralización de la zona.

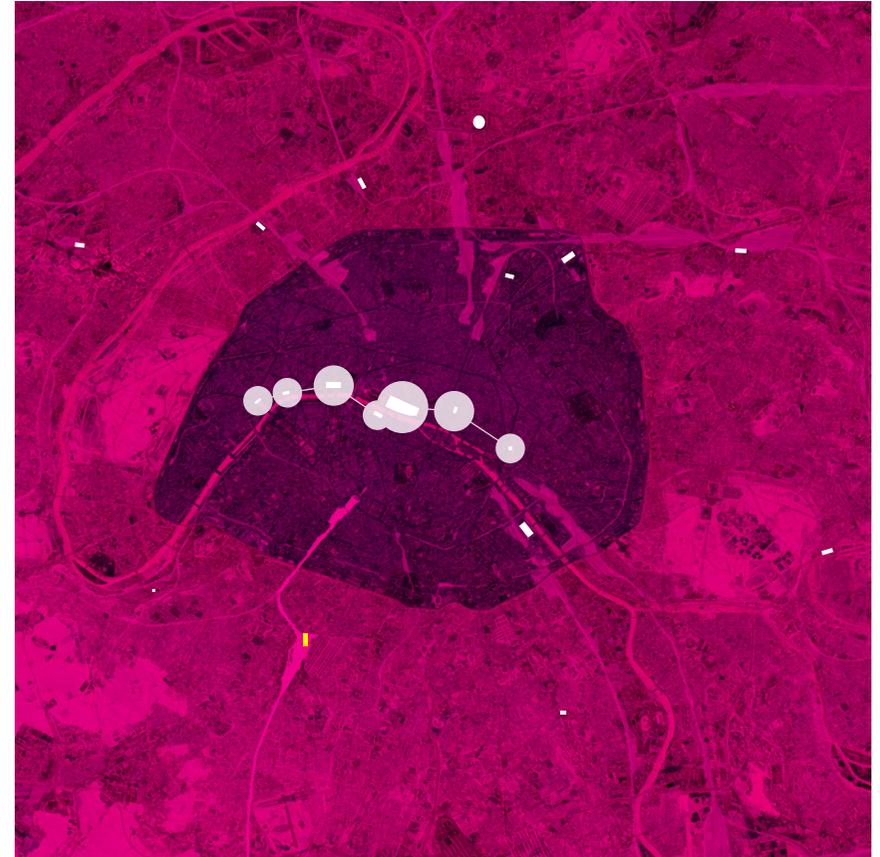
A partir de los años 70, se iniciaron una serie de iniciativas por parte del gobierno francés, las cuales se tradujeron en una Ley de Descentralización en 1982. Esta ley buscaba promover la descentralización de Paris respecto al resto de las regiones, así como en relación a su periferia. El plan fue concebido como un método de acción política pública con dimensiones territoriales y sociales, con el objetivo de “reintegrar a las zonas urbanas desfavorecidas en la dinámica urbana a través de un plan de administración del territorio que facilitara la modernización y la urbanización, además del acceso a bienes y servicios”. (Ministère de la Culture et de la Communication, 2010)

Un punto importante en la implementación de esta ley fue el desarrollo de una política de democratización de la cultura, impulsada por el Ministerio de Cultura y Comunicación y diversos centros culturales y de educación artística, que han utilizado el arte y la cultura como un importante motor de cohesión social.

Esta Ley de Descentralización fue actualizada el año 2001, implementando nuevas políticas estatales y locales, en relación a las responsabilidades, el financiamiento y las modalidades de intervención del Estado y las comunidades diferentes en el ámbito de la cultura. En esta nueva etapa, actualmente en curso, se ha dado especial énfasis a los ámbitos del patrimonio y la educación o formación artística. De esta manera, se busca que los habitantes de la ciudad aprendan el valor del patrimonio, la arquitectura y la cultura como importantes regeneradores urbanos.



Concentración de equipamientos Culturales a lo largo del Río Sena, al interior de París intramuros.



Sistema de equipamientos Culturales a lo largo del eje del Río y primeros equipamientos culturales al exterior de París intramuros gracias a las políticas de descentralización cultural.

02.4 GRAND PARIS

Actualmente se encuentran en curso una serie de proyectos de escala urbana que buscan restablecer los lazos entre París y los extramuros, en especial con la Pequeña Corona. Estos proyectos forman parte de la Consultación Grand Paris, iniciativa lanzada en 2007 por el entonces presidente francés, Nicolas Sarkozy, con el objetivo de desarrollar un plan global para la metrópolis parisina. En este marco, se ha diseñado un nuevo plan maestro de transporte público y una serie de proyectos de infraestructura y espacios públicos para la regeneración de varias áreas deterioradas alrededor de París.

El argumento detrás de esta iniciativa apunta a la cohesión social, extensión de las oportunidades hacia el centro a la periferia y mayor equidad en el territorio parisino, mediante herramientas de modernización a gran escala.

La Consultación internacional sobre el Grand Paris contempla una serie de proyectos urbanos y arquitectónicos, y la creación de una red de transporte público que amplía la red de metro hacia las comunas periféricas de París, incluyendo además la creación de los proyectos de metro de circunvalación Arc Express y Grand Paris Express, impulsados por el gobierno paralelamente a la consultación del Grand Paris.

La mayoría de los proyectos propuestos por los arquitectos que forman parte de la Consultación, corresponden a intervenciones de gran envergadura y visualmente pregnantes, buscando generar una imagen particular de la ciudad. Los proyectos se orientan ante todo hacia la eliminación de las fronteras y la redistribución equitativa de oportunidades entre el centro y la periferia. De acuerdo al plan, la imagen objetivo propuesta para París 2025, debe ser la integración en el territorio, capital para generar oportunidades a escala metropolitana.



02.5 CONCLUSIONES

París es en la actualidad una ciudad global, una capital internacional de importancia cultural, tecnológica, económica y política. Sin embargo, a escala metropolitana la ciudad muestra problemas en relación a su periferia, que es necesario abordar.

De acuerdo con lo anterior, la Pequeña Corona Parisina se presenta como el área con mayores necesidades urbanas, debido a la presencia de amplios espacios abandonados que fragmentan el territorio y lo desconectan del resto de la metrópolis. Sin embargo, esta área posee también un gran potencial de desarrollo debido a su flexibilidad y su capacidad de transformación, por la posibilidad de reutilizar estos espacios deteriorados y su localización estratégica respecto a las infraestructuras de transporte existentes, lo que hace posible integrar estas zonas a futuros proyectos de transporte desarrollados en el marco de la consultación Grand Paris.

Las vías férreas y carreteras que fragmentan la Pequeña Corona presentan problemas pero también oportunidades. Los espacios en desuso o abandonados pueden ser ocupados de nuevo para aumentar el valor del terreno y catalizar el crecimiento, albergando nuevos equipamientos, parques e infraestructura urbana, conectando sectores y comunidades anteriormente separados y promoviendo la creación de nuevos espacios sociales.

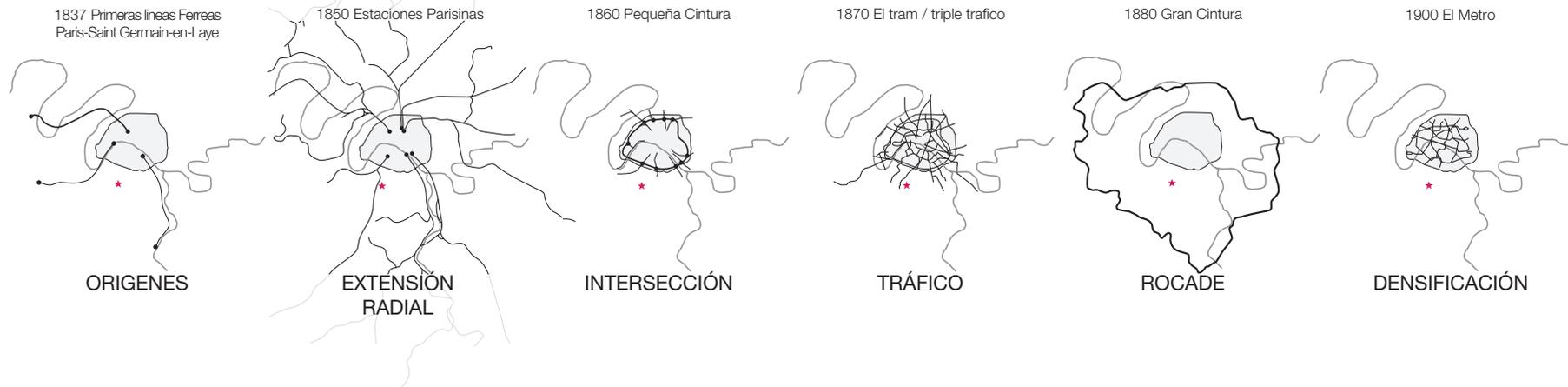
En una ciudad que ha superado sus límites, resulta necesario unir los fragmentos divididos por estas arterias y espacios abandonados, especialmente aquellos pertenecientes a las antiguas infraestructuras ferroviarias, ocupándolos y poniéndolos en valor a través de nuevas estrategias urbanas y nuevos usos que permitan dar cohesión e identidad al lugar donde se insertan.



03

//CAPITULO 03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS

03.1 HISTORIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA EN PARÍS



En 1837, Paris descubre su primera línea ferroviaria, con una estación dentro de los límites de la ciudad. Con un espíritu comercial, esta línea provee un verdadero servicio de "banlieue", asegurando un transporte de masas entre estaciones y conectando así lugares muy poblados. Entre 1838 y 1839 la línea transporta más de 1 millón de pasajeros.

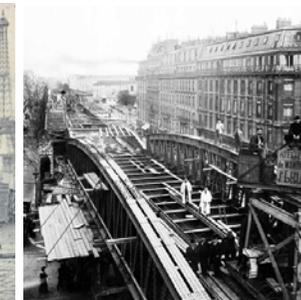
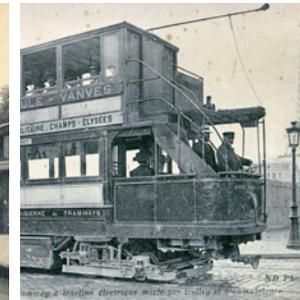
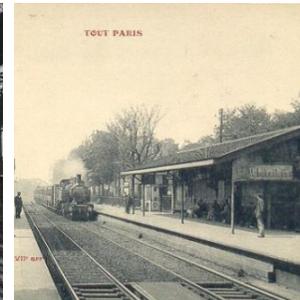
Las estaciones de trenes parisinas: la cabeza de una gran red nacional. Gare de l'Est: la red de la guerra; Gare du Nord: la red del carbón y del acero; Gares Saint-Lazare, Montparnasse et des Invalides: la red del mar; Gare d'Austerlitz et d'Orsay: la red del gran Sur-Oeste; Gare de Lyon: el Paris-Lyon-Méditerranée, red del turismo y del lujo.

La intersección entre las estaciones parisinas se lleva a cabo en 1862 por la Pequeña Cintura. Con los pasos a nivel suprimidos desde 1889, esta vía férrea desempeñaba el papel de una verdadera línea de metro, con un tren cada 5 minutos durante las horas de punta. El tráfico de pasajeros fue suprimido en 1934.

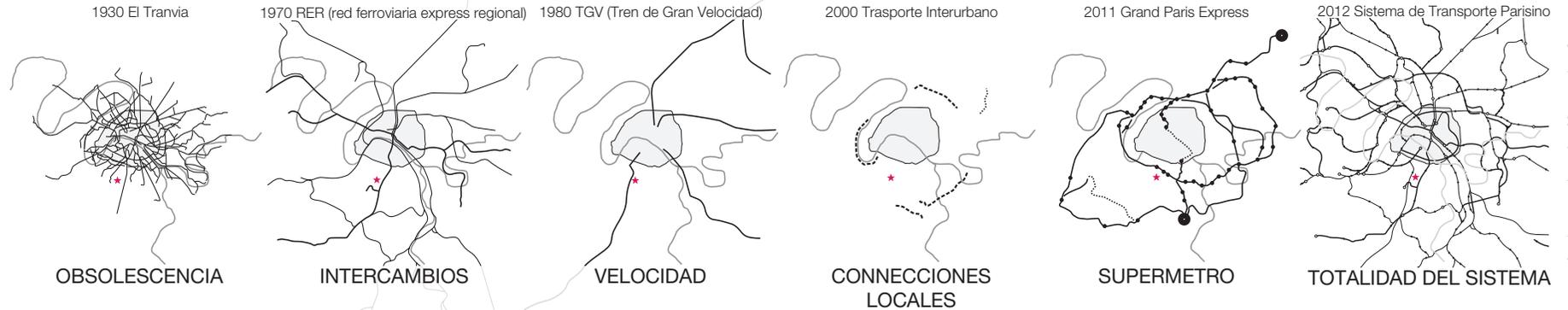
Después de la guerra franco-prusiana (1870), el tranvía, desarrollado en toda Europa, se convirtió en el nuevo transporte de Paris. Más rápido y más barato que el autobús, vuelve posible aumentar la capacidad de transporte a un costo menor. Por otro lado, los suburbios crecieron durante el Imperio y varios municipios exigen la creación de líneas de tranvía que los une con el centro de Paris.

Después de la creación de grandes líneas radiales cuyo origen se encuentra en Paris, se hizo necesario crear rápidamente una línea de desvío para facilitar las relaciones de una línea a la otra, constituir así, el embrión de una red de Periferia a Periferia, pero se compuso solo de secciones de líneas existentes de un extremo a otro.

Entre 1856 y 1890, varios proyectos se elaboraron sin éxito. En 1896 se adopta el proyecto de Red de Fulgence Bienvenüe y de Edmond Huet limitados a las puertas de Paris. No fue sino hasta 1929 que las autoridades de la Prefectura del Sena decidieron su extensión hasta la Periferia Parisina. Actualmente cuenta con 16 líneas, unos 215 kms y transporta más de 4 millones de pasajeros al día.



//03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS



La red de tranvía en 1930 no difiere mucho de la existente en 1889, con la excepción de algunas líneas intramuros sustituidas por el metro. También se conecta a unos municipios más lejos del centro de la ciudad. Con el programa de modernización, la red del tranvía será progresivamente reemplazada por autobuses. La última línea desapareció en 1938.

Aparecido al principio del siglo XX, la idea de crear este tipo de transporte resultó de dos grandes problemas: el deseo de conectar todas las estaciones de trenes de París y mejorar los intercambios entre la ciudad y la Periferia. La concepción de la red regional definitiva está ligada al primer esquema director de la región de París (SDAURP) que apareció en 1965.

La idea de crear un tren de alta velocidad para conectar las principales ciudades francesas surgió en la década de 1960. El aumento sustancial de la velocidad era una solución para competir eficazmente con el automóvil y el avión. El primer servicio de tren de alta velocidad entre París y Lyon se lanzó en 1981. Hoy, la red TGV vincula varias ciudades francesas.

Los años 1990 estuvieron marcados por el desarrollo y la extensión de las redes existentes hasta la Periferia, pero también el desarrollo de las conexiones entre Periferias, con la creación de nuevas líneas de transporte regionales, de tranvía y de buses que permiten conectar la Periferia sin pasar por París.

El Grand Paris Express es un proyecto de red que se compone de 4 líneas de "supermetro automático regional" alrededor de París. Con una longitud total de 200 kilómetros, debe ser realizado en conjunto por la Sociedad del Gran París (SGP) y el Sindicato de transportes de la Isla de Francia (STIF). Parte del Gran París, el GPE es el resultado del acuerdo entre el consejo regional y el Estado, a raíz de debates públicos sobre los dos proyectos competidores de metros de circunvalación.

A escala metropolitana, la red ferroviaria es un complejo sistema en constante evolución, y necesita de una cantidad importante de infraestructura y espacios de servicio, necesarios para asegurar su correcto funcionamiento.



03.2 TALLERES DE MANTENIMIENTO FERROVIARIO

En las cartografías de las páginas siguientes, se muestran algunos de los terrenos industriales de uso ferroviario que se pueden encontrar actualmente en la Región de Île de France. La mayoría de ellos funcionan o funcionaban como talleres de mantenimiento de trenes y de vías férreas, y varios se encuentran actualmente en estado de abandono. Estos elementos, situados a lo largo de la red de infraestructuras, se localizan utilizando una superficie importante de la Pequeña Corona y usualmente toman formas complicadas y estrechas, generando espacios residuales entre el tejido urbano de la ciudad.

Como se ha mencionado anteriormente, uno de los principales problemas de la organización de las infraestructuras ferroviarias que se extienden desde los límites de la metrópolis a su centro, corresponde a la fragmentación del territorio en la Pequeña Corona, expresada en franjas aisladas o retazos de terreno divididos por las líneas de irrigación.

Uno de estos casos es el Dépôt de Châtillon-Montrouge, terreno ferroviario abandonado, ubicado en el departamento de Hauts-de-Seine, al sur de Paris Intramuros. El sitio se encuentra inserto en una situación urbana particular, entre el Cementerio Parisino de Bagneux y un Centro Técnico del TGV, conjunto que provoca la división de los barrios y las comunas que lo bordean. Las potencialidades de este terreno, están determinadas por su proximidad respecto al Centro de Paris, a 5 km al sur del Boulevard Périphérique, y su situación privilegiada en términos de accesibilidad de transporte, conectado a la red de Metro de Paris y a futuros proyectos de transporte público en el sector. Por otra parte, algunos de sus barrios circundantes viven actualmente un proceso de renovación urbana, impulsada por las municipalidades de Chatillon y Montrouge.

//03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS



Talleres de Joncherolles



Talleres de Noisy



Talleres de Rueil Malmaison



Talleres de Torcy



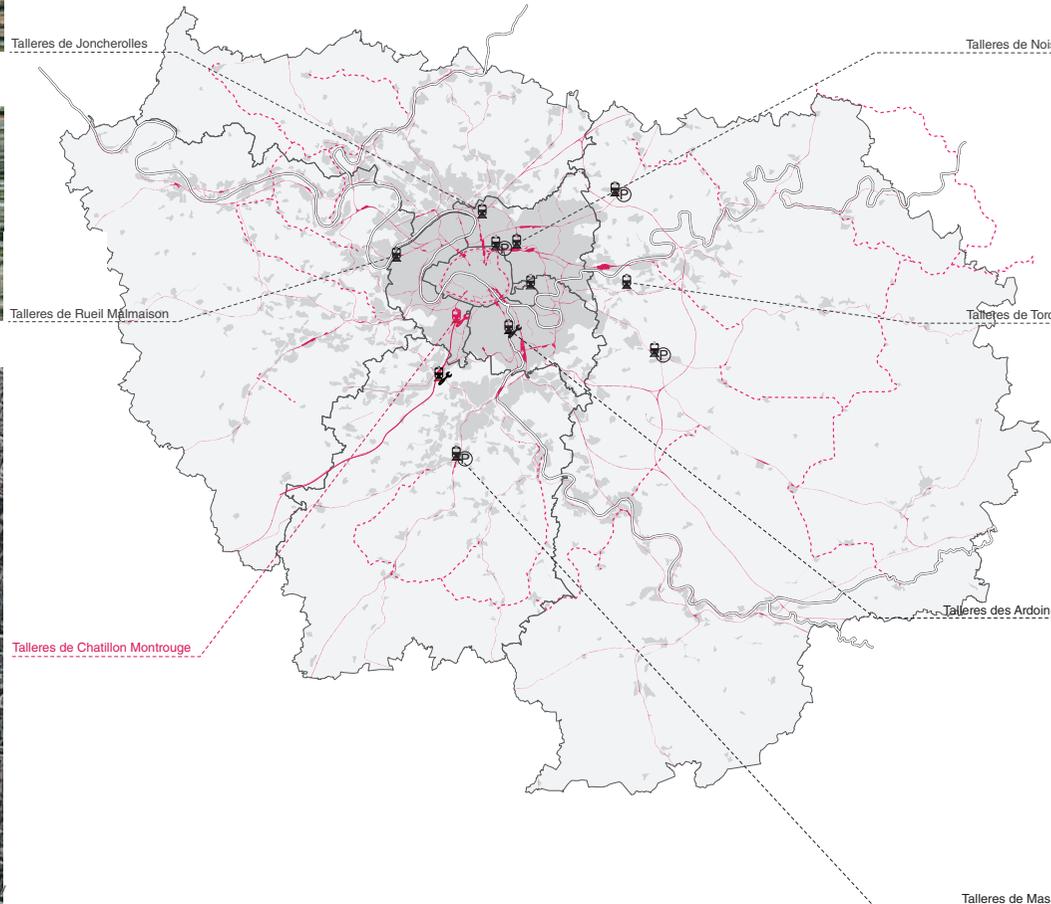
Talleres de Chatillon Montrouge



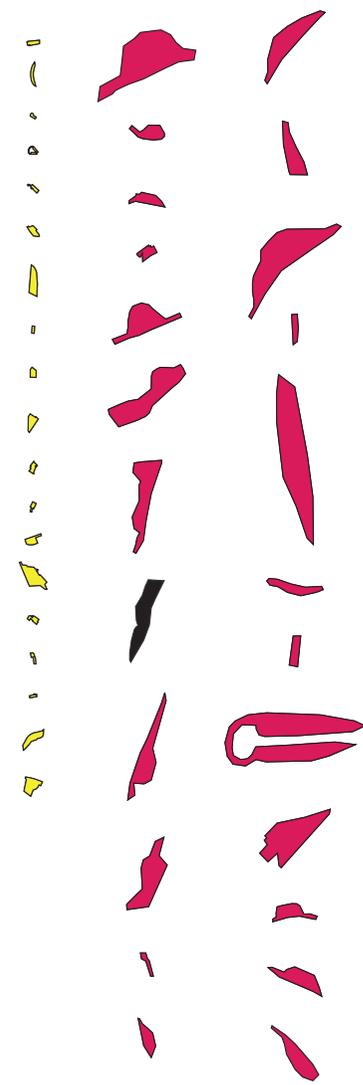
Talleres des Ardennes



Talleres de Massy



03.3 HERIDAS FERROVIARIAS Y ESPACIOS ABANDONADOS

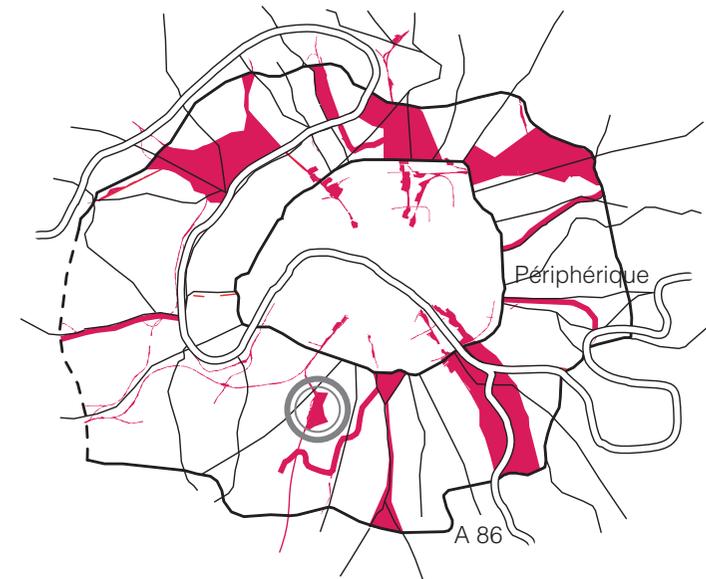


COLECCIÓN DE MÁRGENES A LO LARGO DE LAS VÍAS FÉRREAS

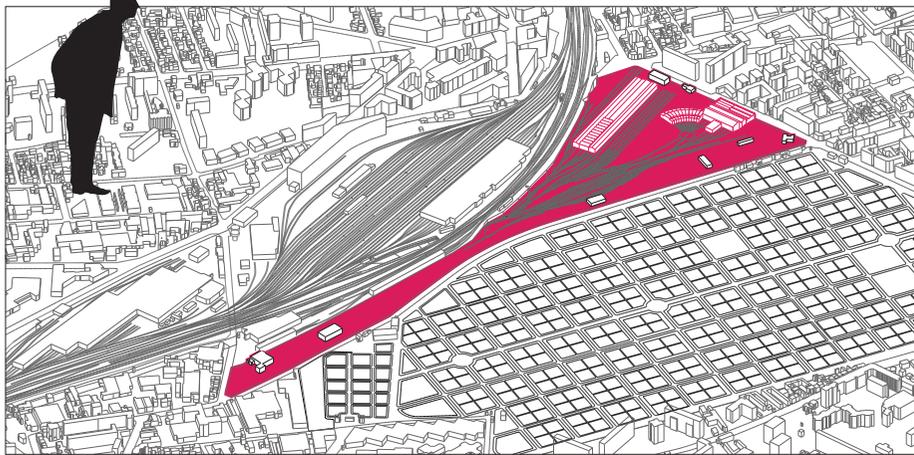
A partir del estudio de la localización y morfología de los terrenos ferroviarios en la Pequeña Corona, y la red de vías férreas que los conectan con el centro de la Metrópolis, es posible definir la existencia de dos tipos de elementos que determinan la fragmentación del territorio, que llamaremos Heridas Ferroviarias y Espacios Abandonados.

Las heridas ferroviarias corresponden a todas las vías férreas provenientes de diferentes regiones de Francia además de sus infraestructuras asociadas, que forman parte del paisaje y que atraviesan el territorio parisino desde la periferia hacia el centro. Muchas de estas infraestructuras han quedado en estado de abandono, mientras que otras son utilizadas por los sistemas de transporte actuales.

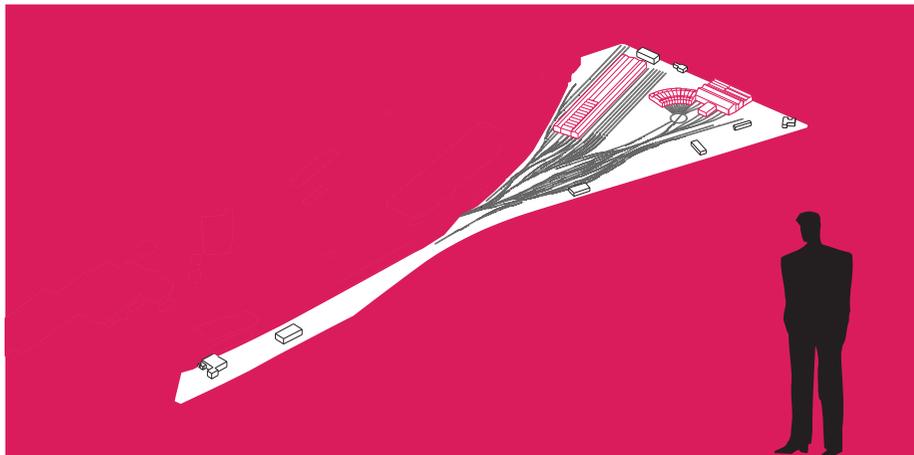
Los espacios abandonados, por su parte, están constituidos por vastas zonas en desuso o en transformación, terrenos baldíos y grandes infraestructuras que han quedado abandonadas producto del proceso de desindustrialización y terciarización económica de París, además de la evolución de la tecnología asociada a infraestructuras ferroviarias. Muchos de estos espacios se encuentran seriamente deteriorados por el abandono, debido al tiempo transcurrido desde sus cierres y por las ocupaciones ilegales de sus terrenos y edificios.



03.3 PROBLEMÁTICA



Problemática: Terrenos FERROVIARIOS ABANDONADOS, encontrados usualmente entre no lugares en busca de redefinición, forman obstaculos para las practicas de la ciudad!



Entonces, convendría ver estos espacios de otra manera, como ESPACIOS DE OPORTUNIDADES y de potencialidades de proyecto!!!

Que tipo de proyecto de RENOVACIÓN URBANA es posible?

Con el ordenamiento de estos territorios y el diseño de un proyecto de carácter urbano y arquitectónico, es posible dar continuidad al tejido de la ciudad, ayudando a densificar las zonas pericentrales.

Para esto, resulta necesario aprovechar el potencial de los elementos preexistentes como herramientas para el diseño, con referencia a proyectos actuales de regeneración urbana y a la histórica importancia que se ha dado en Paris al ordenamiento territorial a distintas escalas, de manera de ir conformando una imagen de ciudad.

La necesidad de renovación o regeneración urbana ha sido un fuerte tema de discusión durante las últimas décadas en ciudades europeas y del resto del mundo, principalmente en los sectores más antiguos de las ciudades o en zonas compuestas por grandes áreas urbanas post-industriales, las cuales han quedado abandonadas o deterioradas tanto física como socialmente.

La reconversión de infraestructuras ferroviarias en desuso en espacios públicos constituye desde hace algunos años una práctica frecuente en numerosos países. Diversas experiencias realizadas hasta ahora muestran alternativas de usos y estrategias que servirán como referencia para abordar la temática del proyecto:

03.4 REFERENTES EN TERMINOS DE RENOVACIÓN URBANA ASOCIADOS A ESPACIOS FERROVIARIOS ABANDONADOS

HIGH LINE, NUEVA YORK



High Line es un corredor verde diseñado sobre un viaducto elevado de ferrocarriles de carga, en el borde oeste de la Bahía de Manhattan en Nueva York. La plataforma elevada dejó de utilizarse en 1980 tras el crecimiento de la mancha urbana y el desarrollo de nuevos barrios en zonas industriales. En 2003 se comenzó a pensar en darle un nuevo uso como espacio público, como parte de un proyecto de renovación urbana en la zona. Su primera fase se inauguró el en 2009 y su tercera fase está actualmente en proceso de construcción.

El proyecto, a cargo de Diller Scofidio + Renfro Architecture, tiene más de 2 kilómetros de longitud y se eleva a 10 metros del suelo. Incluye la consolidación de áreas verdes, recuperación de edificios, conexión a la red de metro y a las principales vías de transporte de la ciudad. El parque está dividido en tres secciones y se puede acceder a él por diversos puntos de acceso a lo largo de su recorrido sobre la ciudad.

La obra se basa en utilizar las vías férreas preexistentes y recrearlas con grandes jardines florales y diversas detenciones en el recorrido que generan amplios espacios de descanso, ocio y esparcimiento. Estos espacios se asocian a edificios que aportan elementos programáticos al recorrido, como edificios residenciales, hoteles, bibliotecas, teatros y comercio asociado al parque.



PARQUE SAGRERA, BARCELONA

Sagrera es un proyecto que se convertirá en el mayor parque urbano de Barcelona, con 4 km de extensión y casi 40 hectáreas a lo largo de una franja de cuatro kilómetros sobre la cubierta de las vías férreas en la Sagrera y Sant Andreu. El proyecto, a cargo de los arquitectos catalanes Alday Jover y RCR y el holandés West 8, busca unir tres barrios históricamente separados por la presencia de las infraestructuras ferroviarias y se enmarca dentro de un plan de regeneración que incluye residencias y equipamiento urbano. Se encuentra actualmente en fase de construcción, y la primera etapa del proyecto está contemplada para inaugurarse en el año 2014.

El parque está conformado por amplias áreas arboladas para descansar y realizar actividades de ocio, además de senderos, zonas de deportes, pequeños auditorios, fuentes, jardines y huertos para la comunidad, con un programa educativo asociado.

Uno de los elementos fundamentales de la propuesta es la integración de importantes nodos de transporte a través de la construcción de la Estación de la Sagrera, una gran estación central de intercambio de múltiples modalidades de transporte, además de otras estaciones de metro y de buses a lo largo del recorrido. Por otra parte, el parque se conectará con otras áreas verdes cercanas (los parques del Clot, el de Sant Martí y el de la Maquinista), para formar un sistema y reforzar así el carácter integrador del eje.

El proyecto se destaca por aprovechar la gran conexión del área con el transporte público para enlazar este gran núcleo verde con el resto de la ciudad. Las infraestructuras ferroviarias y de transporte que pasan hoy por el terreno serán cubiertas por una gran plataforma, pasando de forma subterránea en lugar de aprovecharse como una oportunidad de diseño.

ILE DE NANTES, NANTES

El proyecto de Île de Nantes se define como una acción compleja de regeneración urbana en una zona con un importante pasado industrial y numerosas infraestructuras relacionadas con la logística y el transporte, situada en una isla del río Loira frente al centro tradicional de la ciudad de Nantes, Francia. En las últimas décadas, esta zona se había convertido en un importante foco de deterioro, generando problemas en el límite de la ciudad. Las soluciones para la regeneración de esta zona se han vinculado al redescubrimiento del río Loira como eje identitario y territorial de la conurbación de Nantes-Saint Nazaire, y a la construcción de importantes proyectos que ayudaran a proponer una visión integral metropolitana, redescubriendo el potencial de un entorno natural de alta calidad ambiental recuperando las riberas, los muelles y las infraestructuras industriales abandonadas (Barthel et al, 2009).

Los principales ejes de esta operación han sido la cultura y el turismo, como importantes motores de desarrollo social y atracción de visitantes a la zona. Como resultado, hoy en día la comunidad metropolitana de Nantes alberga una gran cantidad de instituciones culturales, entre las que se destacan Les Machines de l'île, compañía dedicada a la construcción de grandes estructuras y maquinas destinadas al teatro a gran escala; el proyecto La Fabrique, espacio dedicado a nuevas formas de creación artística como música y artes visuales; el Olympic, sala de conciertos de Nantes. Por otra parte, cada año la ciudad alberga diversos eventos relacionados con la cultura, como el festival de música clásica La Folle Journée, la bienal de arte contemporáneo Estuaire Nantes – Saint Nazaire y los espectáculos de calle de la Compañía Royal de Luxe.

Nantes se ha consolidado como ciudad creativa, viendo la cultura como una fuerza productiva, introduciendo fuertemente la educación artística de las masas y promoviendo el desarrollo de asociaciones y agentes culturales a distintas escalas.



ANILLO INTERIOR DE SANTIAGO, EJE MATUCANA

En el contexto chileno, el proyecto de Anillo Interior de Santiago es una propuesta de planificación y gestión urbana que busca intervenir sobre el área del antiguo ferrocarril de cintura o “frontera interior” que se encuentra circundante a la comuna de Santiago, como una manera de revitalizar y recuperar las áreas pericentrales de la ciudad.

El proyecto contempla la implementación de programas de intervención e inversión en infraestructura y equipamientos urbanos intercomunal y comunales, como una manera de consolidar un anillo central de espacio público, servicios y vivienda, a partir de la reutilización de infraestructuras y áreas vinculadas al antiguo ferrocarril, de las cuales muchas se encuentran actualmente inaccesibles y deterioradas.

El carácter de conectividad del anillo, determinado por su emplazamiento mediador entre el centro metropolitano y las áreas sub-centrales de la ciudad, es uno de los principales motores del proyecto y facilita el motor inmobiliario en las distintas zonas, potenciando la densificación de Santiago.

El área del Anillo Interior abarca un sector intercomunal central de la ciudad de Santiago que se estructura sobre cuatro ejes: el Río Mapocho al Norte, las Av. Exposición y Matucana al poniente, el Zanjón de la Aguada al sur y la Av. Vicuña Mackenna al Oriente.

Dentro de este contexto de renovación, el eje Matucana poniente se ha ido consolidando como un Circuito Cultural, cuyo principal objetivo es promover el sector como un polo cultural activo dentro de la ciudad que desarrolle y potencie la creación de las artes, la ciencia y la tecnología a través de diversas instituciones.



Entre estas, se destaca el Planetario USACH, el Centro Cultural Matucana 100, la Biblioteca de Santiago, el Museo de Arte Contemporáneo Quinta Normal, el Museo Nacional de Historia Natural y el Museo de la Memoria y los Derechos Humanos.

A través del carácter cultural de este eje, se busca incorporar en la consciencia colectiva la idea de un barrio con identidad propia que ofrece a los vecinos y visitantes múltiples expresiones culturales y educativas, en espacios especialmente dispuestos para ello.

POTTERIES THINKBELT

Potteries Thinkbelt es un proyecto teórico desarrollado por Cedric Price el año 1964, como propuesta para reutilizar una red ferroviaria en North Staffordshire, Inglaterra, que conectaba una gran cantidad de ciudades y fábricas abandonadas producto de la desindustrialización en el Reino Unido y el descenso en la manufactura después de la Segunda Guerra Mundial. Price diseñó entonces un sistema de universidades y edificios de residencia estudiantil interconectados a través de estas redes de transporte, como un campus universitario descentralizado y esparcido por todo el territorio.

El proyecto se plantea como una universidad en constante movimiento, donde las líneas ferroviarias actúan como conexión entre las instituciones pero además como espacio para la misma enseñanza, a través de módulos móviles adaptados como salas de clases, laboratorios, talleres y unidades residenciales. Estos módulos podrían ser transportados en tren hacia distintos lugares, combinándose dependiendo del requerimiento específico de cada institución y adaptándose de distintas maneras a cada contexto.

Price planteaba que la creación de una red de instituciones de este tipo podría potenciar la creación empleos e innovación en el Reino Unido y ayudar a mejorar la calidad de vida de las personas, en contraposición a las instituciones educacionales tradicionales que él consideraba elitistas y alejadas de las masas. De esta manera, conecta una realidad local con el problema nacional de la educación, aprovechándose del reciclaje de infraestructuras a gran escala y otorgando movilidad a la arquitectura.



//03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS

Highline
Nueva York, Estados Unidos, 2009
Diller Scofidio + Renfro



Parque Sagrera,
Barcelona, España 2011
Aldayjover, RCR y West 8



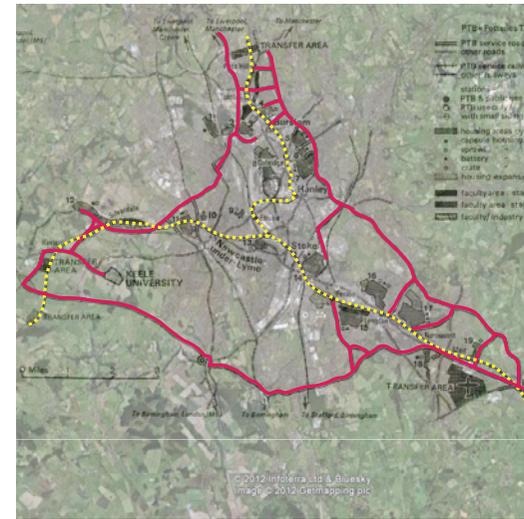
Potteries thinkbelt
Staffordshire, Inglaterra, 1965
Cedric Price



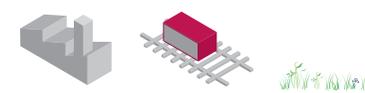
El corredor verde



El parque que conecta



El sistema reactivado



//03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS

Anillo Interior, Eje Matucana
Santiago, Chile



El margen regenerador



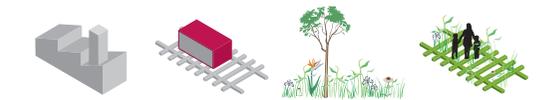
Ile-de-Nantes,
Nantes, Francia, 2001
SAMOA



El ecosistema creativo



Chatillon-Montrouge,
Paris, Francia 2012



ARQUITECTURA EN RECONQUISTA

//03 RECUPERACION DE ESPACIOS FERROVIARIOS

03.5 CONCLUSIONES

A partir de los casos presentados, es posible concluir que la rehabilitación o reciclaje de vías férreas y los espacios industriales abandonados es una estrategia que puede resultar muy provechosa para revitalizar barrios en deterioro, al mismo tiempo que permiten conectar barrios que se han visto aislados por la irrupción de estas infraestructuras, tal como ocurre en la Pequeña Corona de París.

El análisis y desarrollo de un proyecto en el espacio abandonado del Dépôt de Châtillon-Montrouge, permitirá trabajar integrando estas variables en un caso concreto y acotado de esta problemática urbana, abordada desde el ámbito de la regeneración urbana y el diseño de un proyecto de arquitectura que responda al territorio en el cual se inserta.

Uno de las principales estrategias observadas en los referentes internacionales, es la de aprovechar estos corredores como espacios públicos dotados de infraestructura y servicios lo que, además de garantizar el mantenimiento del dominio público de los terrenos y evitar su degradación, permite potenciar sobre los mismos actividades culturales, educativas, deportivas y recreativas.

El aprovechamiento para usos alternativos de los trazados ferroviarios puede ser por lo menos de dos tipos: En el caso de las infraestructuras que se mantienen casi intactas con respecto a su estado original y que conservan tanto las vías como las instalaciones y sus equipamientos, es posible proceder a la reapertura de la línea con fines turísticos, culturales y recreativos, aprovechando su conexión con los trazados existentes a escala mayor. Mientras tanto, las vías en estado de deterioro suelen rehabilitarse como ejes estructuradores de senderos o paseos, conservando su condición de huella histórica de un lugar como parte de su identidad.

Finalmente, se aprecia que uno los principales ejes en las iniciativas de regeneración urbana es la cultura como un importante motor de desarrollo y cohesión social, a escala tanto local como global. A través de estrategias ya sean específicamente culturales o de contenido cultural vinculado a estrategias de atraktividad, turismo o las apuestas por el conocimiento o la creatividad, es posible intervenir fuertemente en aspectos territoriales.

Como se ha revisado anteriormente, París cuenta con una larga historia ligada a la cultura y una fuerte actividad en torno a las industrias culturales y creativas. Sin embargo, la concentración de actividades culturales en París Intramuros respecto de la Pequeña Corona forman parte del fuerte desequilibrio de equipamientos que existe entre los distintos anillos de la metrópolis.

La cultura y la creatividad en las ciudades puede influir en diferentes aspectos del desarrollo local, reforzando la identidad y la cohesión social, mejorando la calidad de vida, generando empleo y contribuyendo a posicionar la ciudad de cara al exterior. Por lo tanto, resulta necesario buscar fórmulas para intervenir en las distintas fases del proceso cultural: formación, creación, producción y difusión.



04

CAPITULO 04 // ANALISIS DEL LUGAR

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA
//04 ANALISIS DEL LUGAR



04.1 DEPOT DE CHATILLON - MONTROUGE

El Dépôt de Châtillon-Montrouge corresponde a un espacio industrial abandonado, ubicado en un sector denso y urbanizado de la Pequeña Corona, a 5 km al sur del Boulevard Périphérique. El terreno, de 1.1 km de longitud y 14 Ha de superficie, pertenece al departamento Hauts-de-Seine y está ubicado entre las comunas de Châtillon y Bagneux, en el límite de éstas con las comunas de Montrouge y Malakoff.

El terreno es propiedad del estado y es administrado por SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français, o Sociedad Nacional de Caminos Ferroviarios Franceses). Antiguamente, sus instalaciones se utilizaban como centro de mantenimiento de locomotoras a vapor, pero dejaron de utilizarse para este propósito en 1989. Hoy en día sirven como estacionamiento de locomotoras y vagones, muchos de los cuales están hoy en estado de abandono y deterioro.

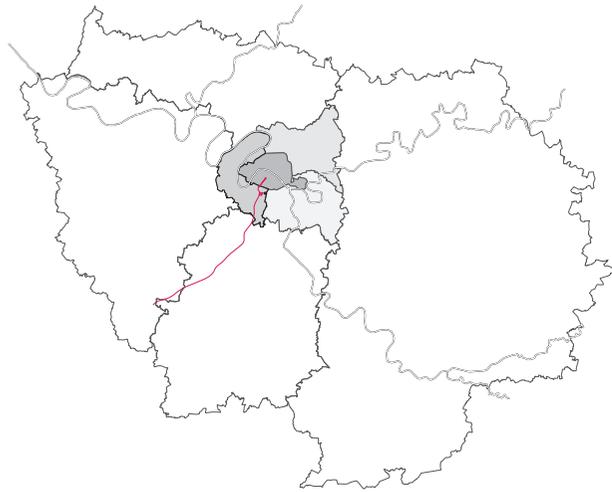
Este terreno es un claro ejemplo de la relación entre París y su Periferia, ya que se encuentra inserto en medio un conjunto urbano formado por infraestructuras exteriorizadas hacia esta zona de la ciudad. Hacia el oriente se encuentra delimitado por el Cementerio Parisino de Bagneux, y hacia el poniente por el Centro Técnico de una gran infraestructura ferroviaria que atraviesa el territorio nacional, correspondiente a las líneas del TGV (Train à Grande Vitesse o Tren de Gran Velocidad). Esta arteria que alimenta a París, es una de las numerosas infraestructuras que han dividido a sus barrios periféricos creando terrenos baldíos fuera de sus muros.

La ubicación del Dépôt de Châtillon-Montrouge entre cuatro centros comunales y su cercanía a importantes infraestructuras de transporte le dan al terreno un gran valor urbano, acompañado de un proceso de renovación urbana que se desarrolla actualmente en el sector. Sin embargo, su estado de abandono y la desconexión con su entorno lo convierten hoy en día un corte urbano con un uso indeterminado, causando una ruptura y separación entre las comunas que lo contienen.

Es importante mencionar además que dentro del marco de la Consultación Grand Paris no existen propuestas para este corte urbano, a pesar de que sí existen varios proyectos de transporte para los barrios vecinos. Esto permite imaginar una reconquista y apropiación de este territorio, con el objetivo de hacerlo formar parte de la dinámica urbana del sector.

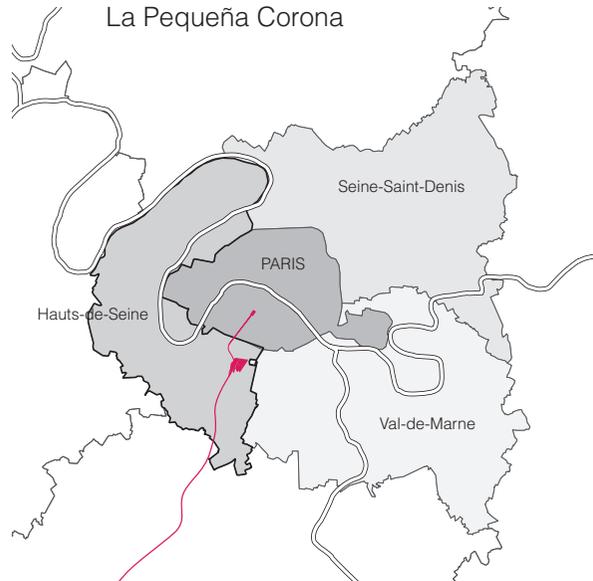
04.2 SITUACIÓN POLÍTICO ADMINISTRATIVA

La región de Île-de-France



La región de Île-de-France está compuesta por ocho departamentos, organizados en torno al departamento y comuna de París. Alrededor de París, el área urbana se compone de un primer anillo concéntrico o Pequeña Corona, y se extiende hasta un segundo anillo o Gran Corona, completando el área de la región.

La Pequeña Corona



La Pequeña Corona consiste en los departamentos de Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, y Val-de-Marne. El terreno en estudio se ubica en el primero de ellos, a 5 km al sur del Boulevard Périphérique.

El Departamento Hauts-de-Seine

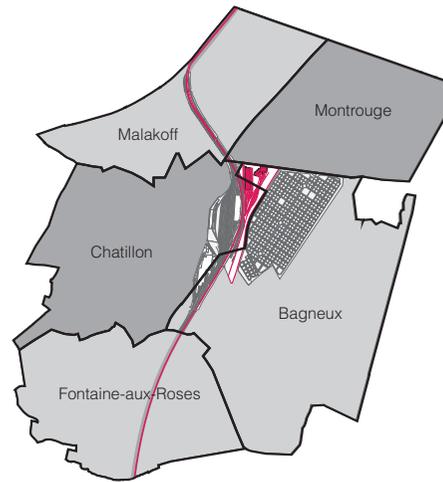


El departamento de Hauts-de-Seine (92) se sitúa al oeste de la Ville de París, y está compuesto por 36 comunas. Es el departamento más pequeño de la periferia parisina, sin embargo el más poblado. Fuera de los parques y bosques, Hauts-de-Seine se encuentra completamente urbanizado, por lo que es considerado un departamento-ciudad.



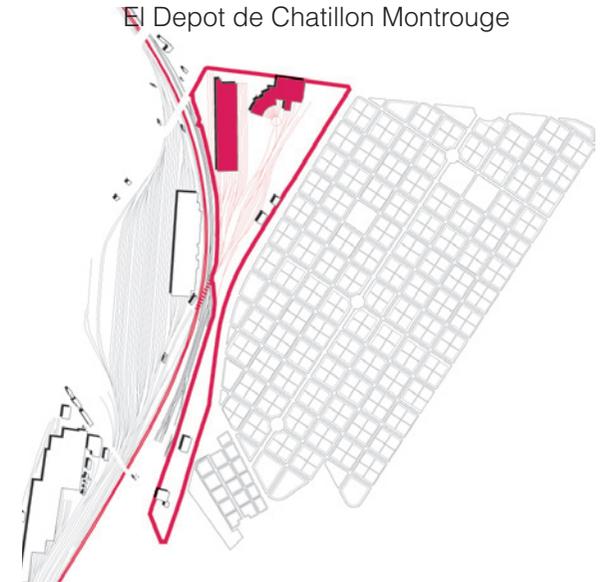
Las líneas del TGV (Train à Grande Vitesse o Tren de Gran Velocidad) son parte de una gran infraestructura ferroviaria que atraviesa el territorio Francés y alimenta a París. Al atravesar el departamento de Hauts-de-Seine, marca la ubicación del Dépôt de Châtillon-Montrouge, en el límite de 4 centros comunales.

Las Comunas limites



Las comunas de Châtillon, Bagneux, Montrouge y Malakoff son un sistema que en su limite albergan el terreno de estudio. Chatillon y Montrouge son una comunidad de comunas, entidad de cooperación intercomunal con un proyecto común de desarrollo y de gestión territorial, mientras que Bagneux y Malakoff forman parte de una comunidad de aglomeración (Sud de Seine) ya que comparten sólo ciertos lineamientos comunes.

El Depot de Chatillon Montrouge



El Dépôt de Châtillon-Montrouge, terreno de 1.1 km de longitud y 14 Ha de superficie, es un antiguo sitio de mantenimiento de trenes. Está ubicado entre las comunas de Châtillon y Bagneux, en el límite de éstas con las comunas de Montrouge y Malakoff. inserto entre el Cementerio Parisino de Bagneux y el Centro Técnico TGV.

04.3 CONTEXTO HISTÓRICO

En la línea de tiempo podemos apreciar el desarrollo de los territorios ferroviarios en Châtillon-Montrouge y Bagneux a lo largo del tiempo.

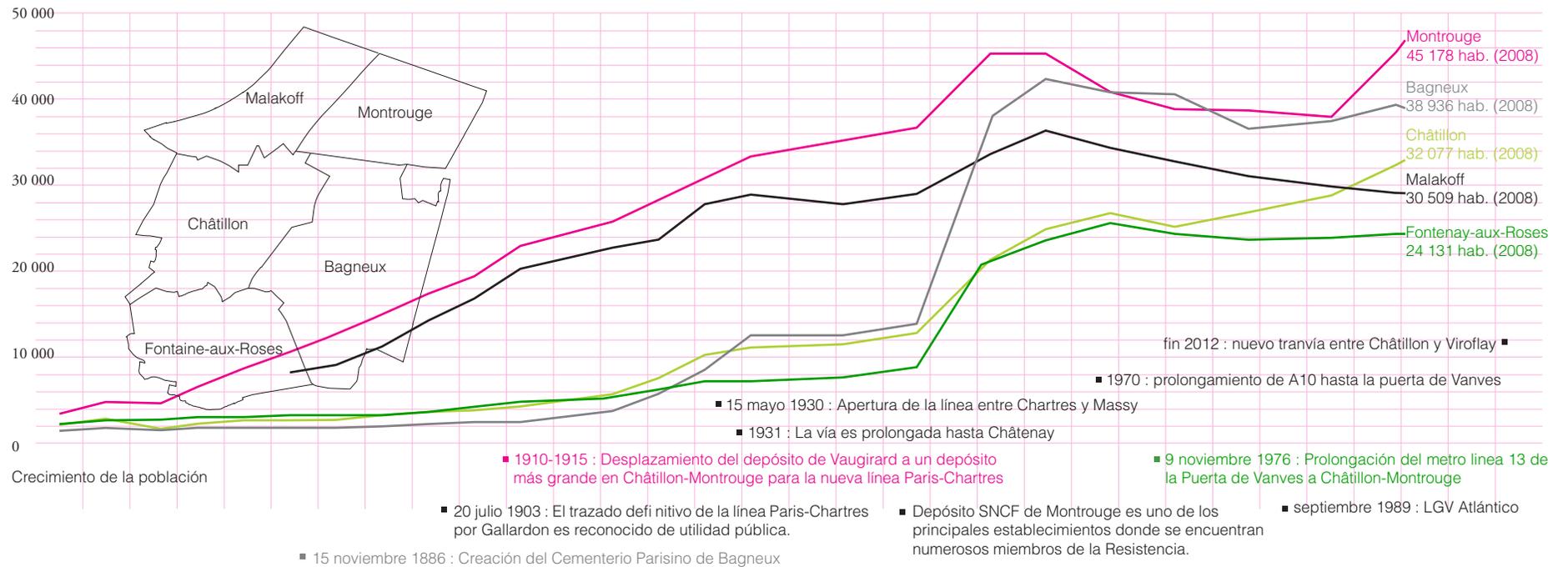
El desarrollo interior comenzó con la llegada del depósito de Paris Vaugirard en 1910, ubicándose en el sector nororiente del terreno y convirtiéndose en un importante centro de mantenimiento de locomotoras a vapor.

Posteriormente, este antiguo depósito fue reemplazado por los Talleres de reparación de locomotoras eléctricas de Châtillon Montrouge, los que fueron construidos junto con dos tornamesas en el sector norte del terreno desde 1926 a 1928.

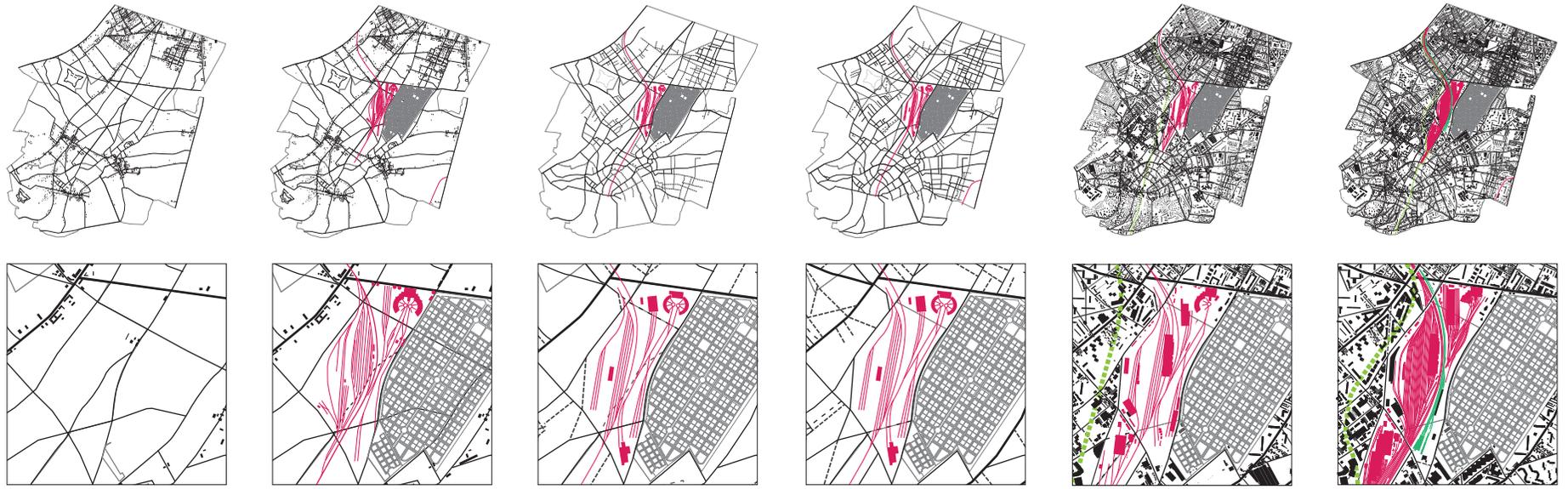
A pesar de la prolongación de las infraestructuras ferroviarias hacia el sector sur del terreno, en septiembre de 1989 nuevamente cambia el funcionamiento de los talleres por el de un Centro Técnico para el TGV (Tren a gran velocidad), motivado por el desarrollo de nuevas tecnologías de transporte. Como consecuencia, se crearon nuevas instalaciones e infraestructuras en los terrenos al poniente, desplazando el Centro Técnico a ese sector y dejando en abandono la parte más antigua.

Es posible apreciar que con el paso de los años, la superficie del terreno utilizada por infraestructuras ferroviarias fue creciendo cada vez más y que debido a los cambios en su dinámica interna, se han construido infraestructuras nuevas mientras que otras han ido quedando en abandono.

Si bien el terreno ferroviario de Châtillon-Montrouge ha ido sufriendo modificaciones en sus márgenes y usos hasta el punto de quedar en abandono, esto no ha permitido incorporar ningún tipo de porosidad que haga de este corte urbano algo más permeable.

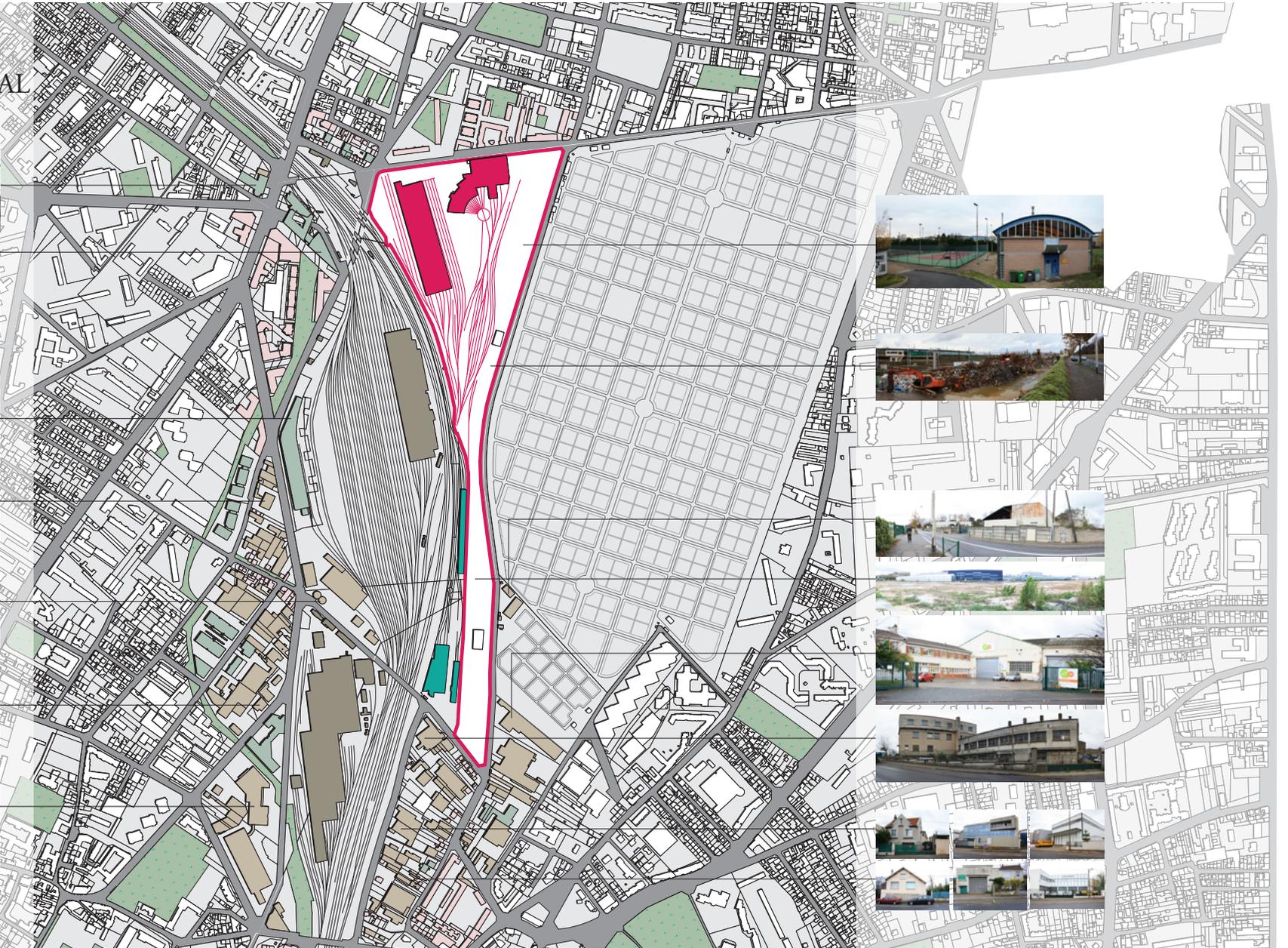


1860 1865 1870 1875 1880 1885 1890 1895 1900 1905 1910 1915 1920 1925 1930 1935 1940 1945 1950 1955 1960 1965 1970 1975 1980 1985 1990 1995 2000 2005 2010 2015



1880 1886 1924 1953 1972 2010

04.4 ESTADO ACTUAL



04.4.1 ESCALA TERRITORIAL

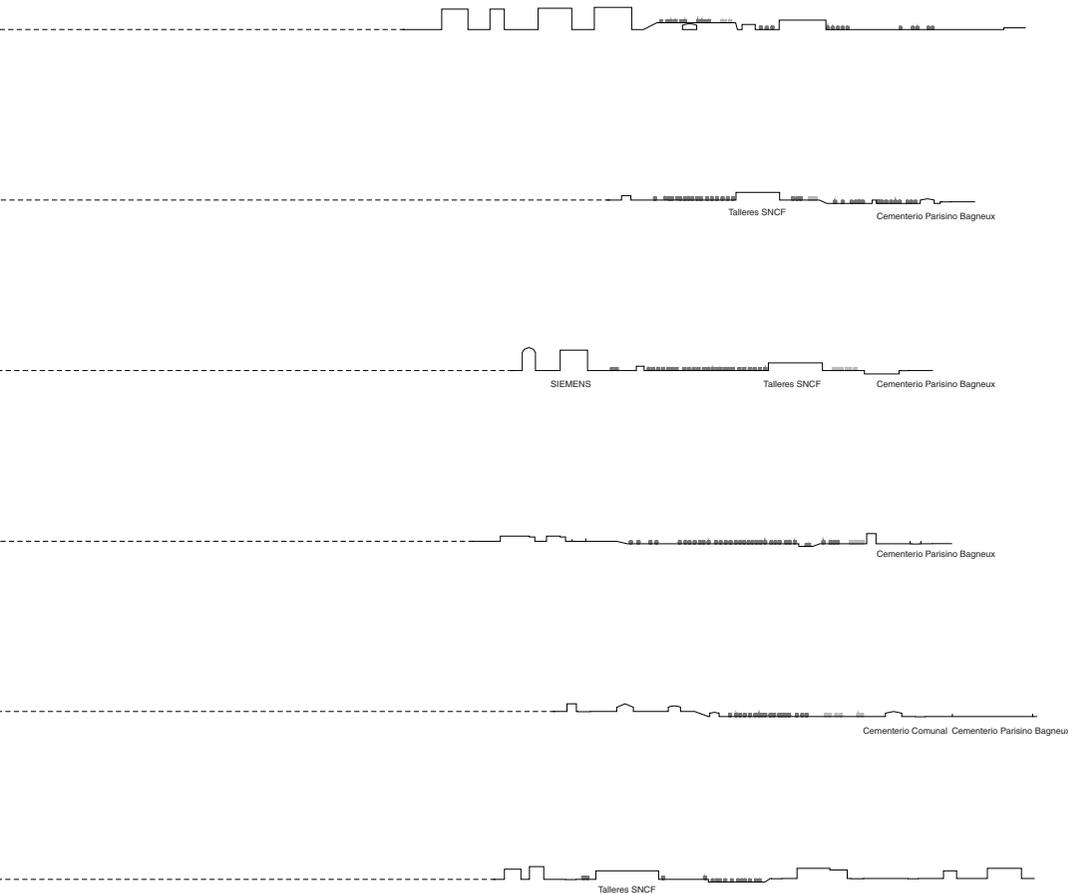
01 USOS DE SUELO

El terreno está delimitado por la Av. Marx Dormoy al norte, Av. De La République al norponiente, Av. Jean Jaurès al oriente y la calle Des Suisses al sur, como principales vías que conectan el sitio con el resto de la trama urbana. Al poniente se encuentra el Centro Técnico de SNCF y las líneas del Tren de Gran Velocidad (TGV), y hacia el oriente el Cementerio Parisino de Bagneux, el cual destaca por su extensión de 60 hectáreas y las amplias vías arboladas que lo estructuran.

Tomando el sector en su totalidad, el entorno se caracteriza por albergar edificaciones de diversos usos. Hacia el norte, se encuentran edificios de vivienda de baja y mediana altura y edificios de oficinas y de representación corporativa. Hacia el sur, además de los usos anteriores se encuentran pequeños galpones industriales utilizados como talleres artesanales e infraestructura de equipamiento ferroviario.

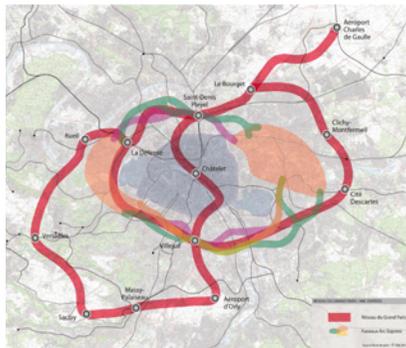
La existencia de la estación Châtillon-Montrouge, terminal de la Línea 13 del Metro en el extremo norte del terreno, ha potenciado un proceso de renovación urbana en el sector en los últimos años, donde muchas infraestructuras industriales en desuso se han ido reemplazando por edificios de viviendas y oficinas.

La organización de estos usos y tipologías en el territorio genera un archipiélago de actividades, sin una identidad clara que los unifique o los integre. Por otra parte, es posible apreciar que la granulometría en el sector se ve fragmentada por el corte que generan las líneas ferroviarias del sitio y del Centro Técnico.



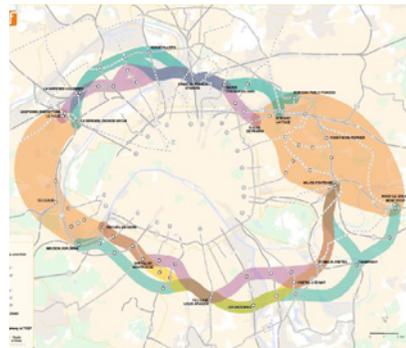
PROYECTOS EN CURSO

GRAN PARÍS EXPRESS



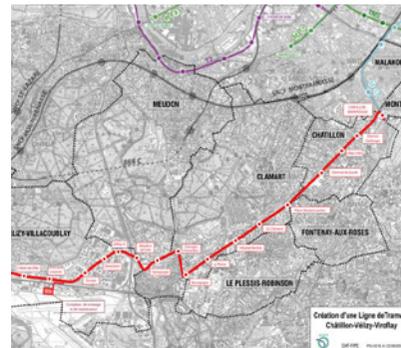
Es otro proyecto de metro automático que rodeará París, relacionando el centro de la ciudad con la periferia y las propias periferias entre sí a través de dos líneas que forman un “doble bucle” en torno a la ciudad, sirviendo a los barrios donde las necesidades de transporte son importantes y conectándolos además con importantes sectores de París y particularmente con los aeropuertos de Orly y Charles de Gaulle. Esta red de 155 kilómetros conectada con la red de metro y RER, fue impulsada en el marco de la Consultación Grand Paris y ha sido fusionado recientemente con el proyecto Arc Express. Los dos actores principales a cargo del proyecto son la región Île-de-France y el Estado.

ARC EXPRESS



Es una línea de metro automático que se construirá en la periferia de París, diseñada para satisfacer la creciente necesidad de transporte entre las comunas periféricas y para aliviar la saturación de una serie de líneas radiales, como por ejemplo línea 13 del metro y el RER Línea A. Los estudios oficiales de Arc Express se pusieron en marcha por el Presidente de la región de Île-de-France en diciembre de 2007.

TRAMWAY T6



La línea 6 del Tramway en Ile-de-France está actualmente en desarrollo, 14 kilómetros en superficie. Se trata de un nuevo tramway que unirá Châtillon - Montrouge (línea 13) a Viroflay-Rive-Droite. Esta línea está destinada a facilitar los viajes entre barrios dentro de los departamentos de Hauts-de-Seine y Yvelines. Además, mejorará en particular el acceso a varias industrias y zonas de trabajo como los de Vélizy y Clamart.

PROLONGACIÓN LÍNEA 4



La Línea 4 del Metro (RATP), se conectará en un eje norte-sur, con las puertas de Clignancourt (18e arrondissement) y la Puerta de Orleans (14e arrondissement). Su extensión hacia el sur, desde la Puerta de Orleans, pasara por las comunas de Montrouge y Bagneux y se realizará en dos fases. La primera fase, conectara la Puerta de Orleans con la futura estación Mairie de Montrouge. La segunda fase es conectar Montrouge a Bagneux. Los principales actores a cargo del proyecto son la región Île-de-France, el Estado y la RATP.

02 ACCESIBILIDAD

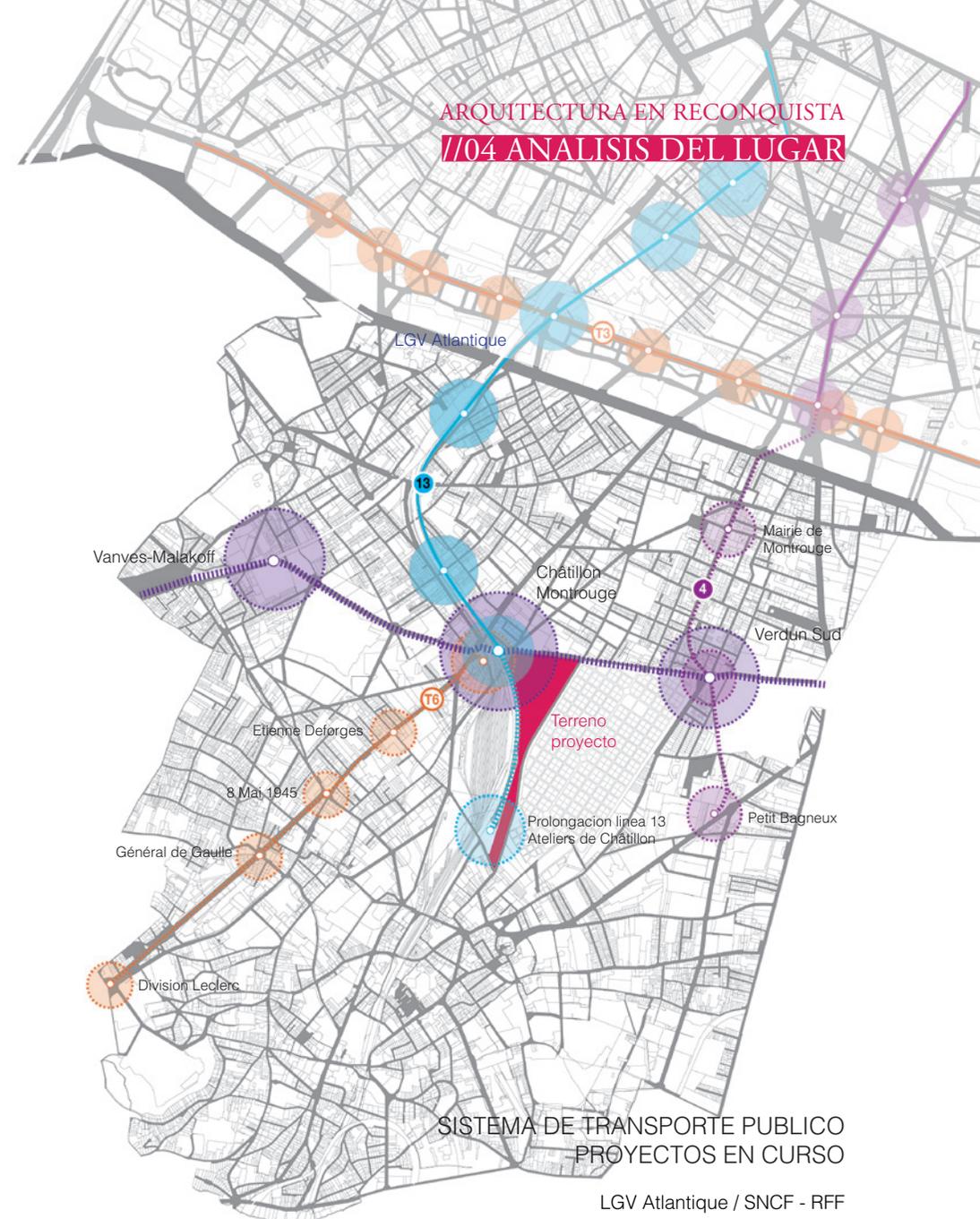
Por su condición ferroviaria, el terreno posee conexión con algunos de los sistemas de transporte más importantes de París y está contemplado dentro de varios proyectos en curso, convirtiéndose en un importante nodo a escala territorial:

La Línea 13 del Metro (RATP) sirve a dos estaciones de trenes, Estación Saint-Lazare con trenes hacia el noroeste de Francia y la Estación de Montparnasse con dirección hacia el oeste y el suroeste de Francia. Su estación terminal es Châtillon-Montrouge, ubicada entre Av. Marx Dormoy y Av. De la République, al norte de terreno en estudio, lo cual lo convierte en la puerta de acceso a las comunas que lo contienen.

La línea del tren de alta velocidad Atlantique (TGV), que une al poniente del país con la Estación de París-Montparnasse, inaugurada a partir de 1989, tiene un trazado en «Y» con dos ramas, una hacia Le Mans que sirve a Bretaña y País del Loira, y otra hacia Tours que sirve al suroeste francés. Gran parte del tráfico se debe a los trenes que, utilizando la línea en parte de su recorrido, continúan posteriormente a Rennes, Nantes o Brest (vía Le Mans); o Burdeos, Toulouse o Hendaya (vía Tours).

Dentro de los proyectos en curso, se encuentran las propuestas para las líneas de super metro automático Arc Express y Grand Paris Express, la Prolongación de la Línea 4 del Metro desde el Peripherique atravesando las comunas de Montrouge y Bagneux y el proyecto de Tramway T6 desde Châtillon hasta Viroflay.

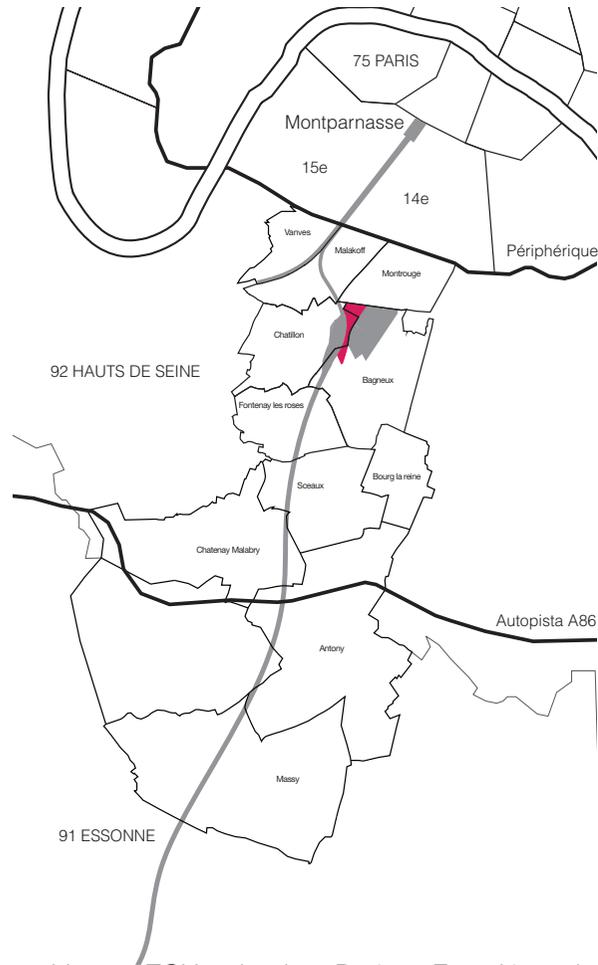
Por otra parte, En 1978 se propuso un proyecto de prolongación de la Línea 13 hacia el sur, que luego fue abortado para construir los talleres de Châtillon. La implementación de este proyecto aún es viable, y serviría para dar mayor conexión a los sectores del extremo sur del terreno y a la comuna de Bagneux.



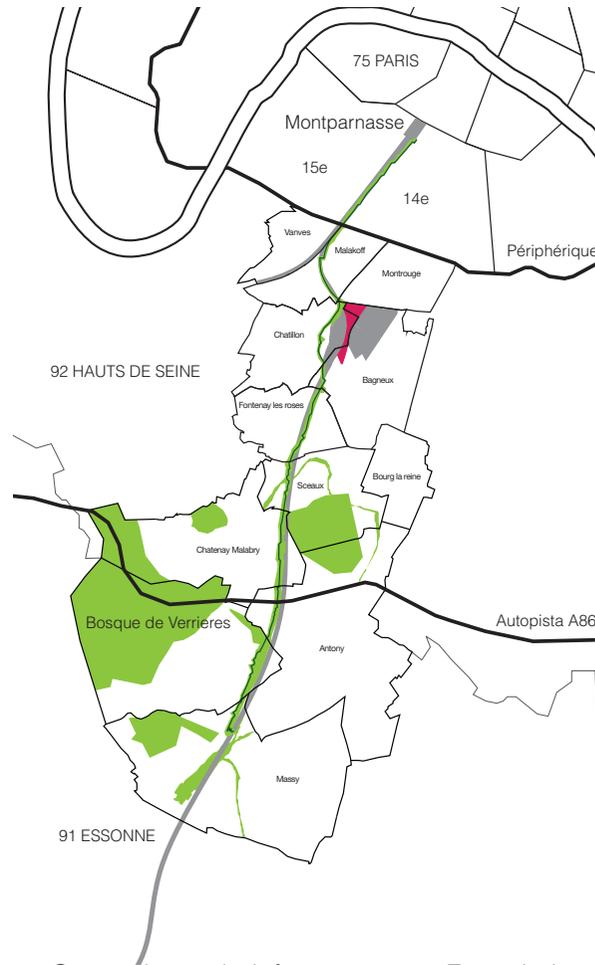
SISTEMA DE TRANSPORTE PUBLICO
PROYECTOS EN CURSO

LGV Atlantique / SNCF - RFF
METRO LINEA 13 / RATP
ARC EXPRESS L'ARC SUD / ILE-DE-FRANCE
PROLONGACIÓN METRO LINEA 4 / RATP
TRAMWAY T6 / RATP

ÁREAS VERDES Y CORREDOR VERDE (COULEÉ VERTE)



Línea TGV desde París, Estación de Montparnasse hacia el sur.



Cruzamiento de infraestructuras Ferroviaria e Infraestructura de espacios verdes.

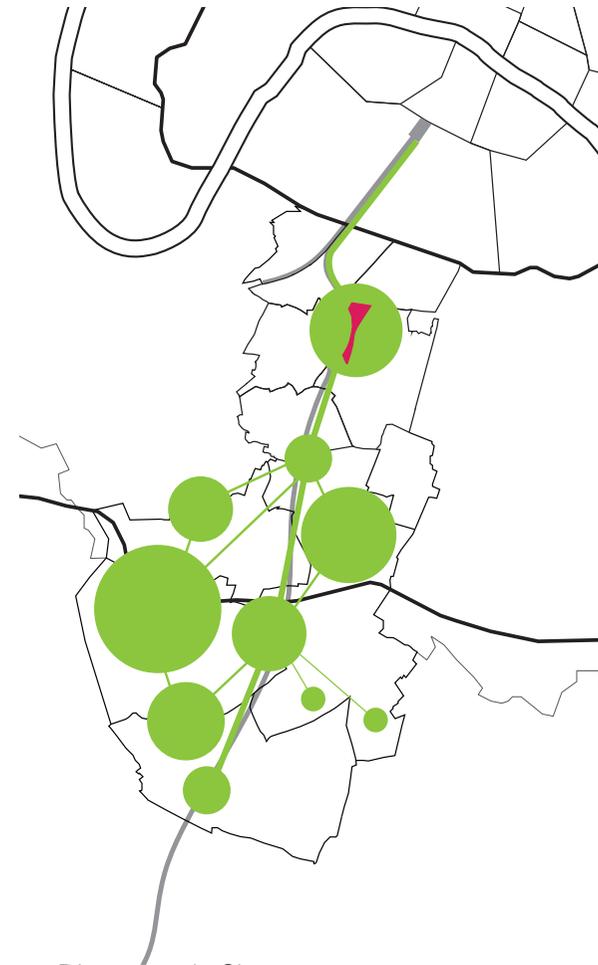


Diagrama de Sistema

03 ESPACIOS VERDES

El terreno posee una conexión directa con la Couleé Verte, corredor verde construido a lo largo del antiguo trazado de una autopista no construida. Este corredor atraviesa 9 comunas y 3 departamentos en un circuito de 12 kms. de extensión, buscando conectar Paris y su periferia.

Sin embargo, la morfología lineal de su trazado y su condición monoprogamática le impide generar relaciones entre las comunas dentro de la misma Periferia, limitando su uso y por lo tanto no cumpliendo con las ideas propuestas antes de su implementación.

Si bien este proyecto no ha sabido explotar las oportunidades de continuidad lineal y la relacion con la ciudad, es posible reinterpretarlo y revalorizarlo a través de un proyecto a gran escala que logre insertarse en la linealidad de este corredor de áreas verdes respondiendo a la lógica de desarrollo de la Periferia Parisina y le otorgue distintos espesores y programas, como un sistema de infraestructuras a escala metropolitana



04.4.2 ESCALA TERRENO

Morfología

El terreno tiene una forma alargada en dirección norte-sur, y está delimitado por el Cementerio de Bagneux al oriente, y el TGV junto al terreno del Centro Técnico al poniente. El cabezal norte posee una superficie extensa, con 400 metros de frente, mientras que hacia el sur el terreno se angosta generando un frente de 100 metros. Esta clara dirección del terreno se ve potenciada por las vías férreas que lo recorren por todo el cabezal norte, en el mismo sentido norte-sur.

A causa del antiguo uso ferroviario del terreno, este posee una superficie plana sin diferencias de nivel, creado mediante un relleno de su pendiente original. La pendiente original de este sector de la ciudad, provoca que la zona sur del terreno se encuentre al mismo nivel de la calle, y que la zona norte presente una diferencia de 5 metros de altura. Esta situación provoca una desconexión respecto de los barrios que lo rodean, y la existencia de sólo 4 puntos de acceso en todo su perímetro.

Infraestructuras Existentes

El antiguo sitio industrial posee en su interior una serie de infraestructuras que actualmente se encuentran en estado de abandono.

Las vías férreas son el elemento más notorio y característico del conjunto, ya que se extienden por todo el terreno dibujando una geometría particular y otorgando una continuidad en el paisaje, la cual manifiesta las huellas de la actividad que antiguamente se desarrollaba en el lugar.

Por otra parte, se encuentran una serie de edificaciones que dialogan con las vías férreas y se conectan a través de ellas, entre las cuales destacan el edificio de mantenimiento de trenes y edificio de reparación de locomotoras.

Estas grandes infraestructuras son espacios que se pueden reutilizar para nuevos usos, rescatando su identidad y dándole una nueva vida al terreno. Las vías férreas representan el mayor desafío ya que determinan un trazado preexistente en la topografía, con gran potencial de rehabilitación tanto en su forma como en su uso para el transporte.

Vegetación

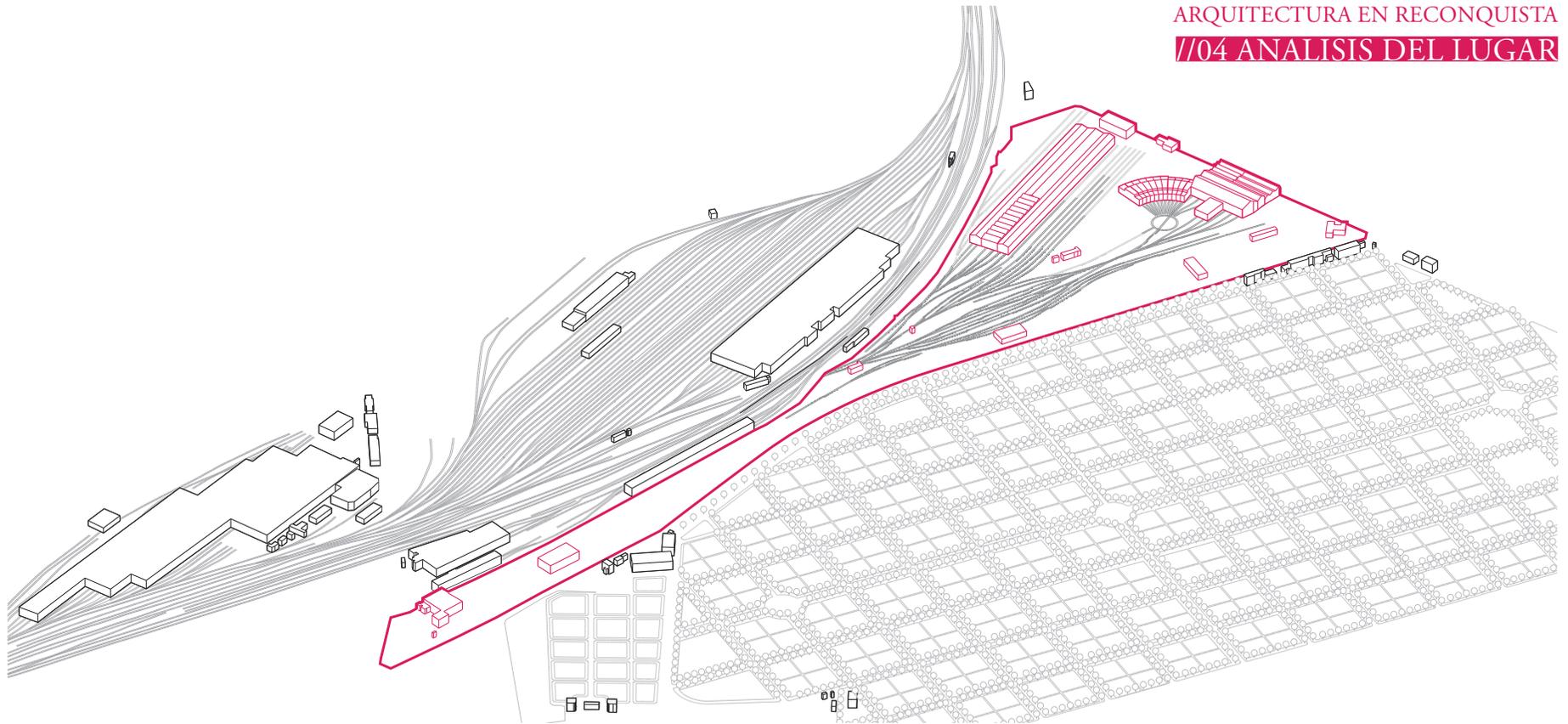
El sitio abandonado presenta vegetación que ha crecido de manera espontánea a lo largo del tiempo, tanto en los sectores más despejados como entremedio de las construcciones y vías férreas, y son un elemento más de su identidad y valor histórico. Esto ha ocurrido gracias a las condiciones climáticas del lugar y a la calidad del suelo, y permiten evidenciar que el terreno presenta condiciones favorables para el desarrollo de un espacio de áreas verdes de fácil mantención.

Estos retazos de espacio o apariciones espontáneas de la naturaleza, es lo que Gilles Clément ha denominado como el Tercer Paisaje:

“Los sitios eriazos resultan del abandono de una actividad. Ellos evolucionan naturalmente hacia un tercer paisaje.

Un paisaje espontáneo puede provenir de un sitio eriazo. Una fuerza dinámica caracteriza al tercer paisaje. Un sitio eriazo reciente le da la bienvenida rápidamente a especies pioneras que luego desaparecen para el aprovechamiento de especies que cada vez son más estables hasta obtener un equilibrio. El tercer paisaje es heterogéneo y caótico.” (Clément, 2003)





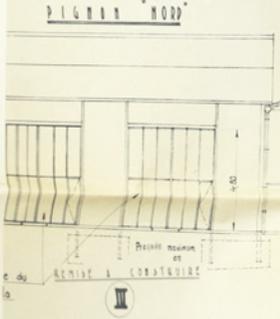
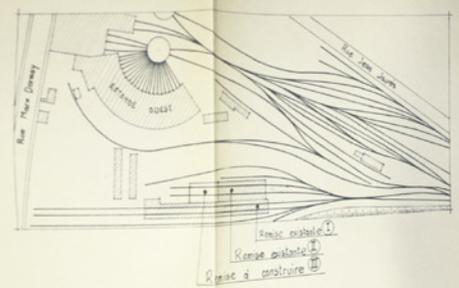
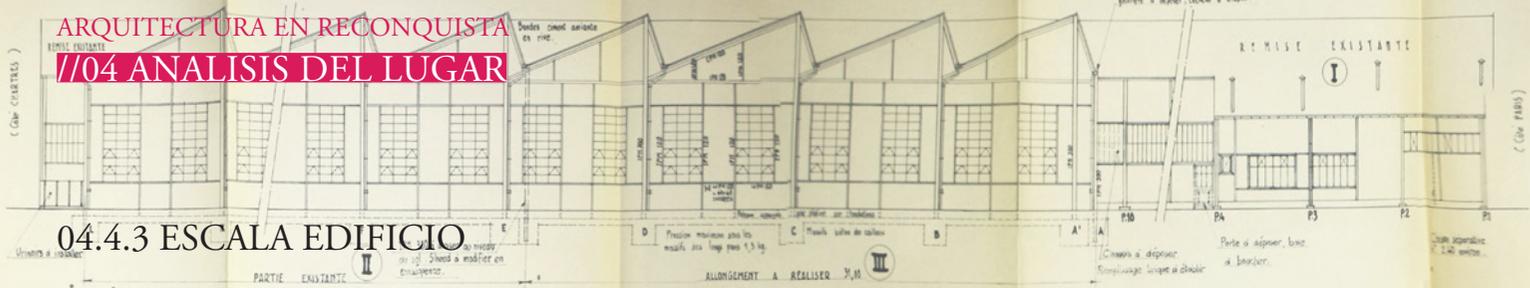
ARQUITECTURA EN RECONQUISTA
7/04 ANALISIS DEL LUGAR

04.4.3 ESCALA EDIFICIO

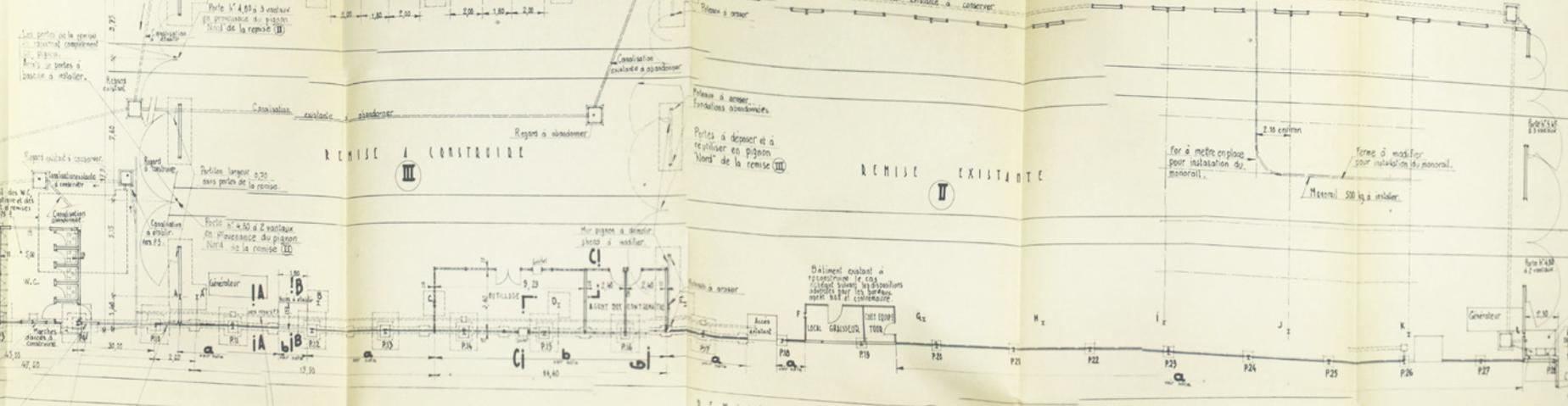
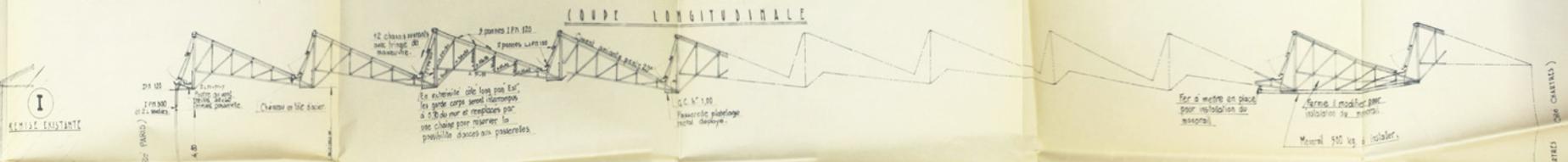
ELEVATION "EST"



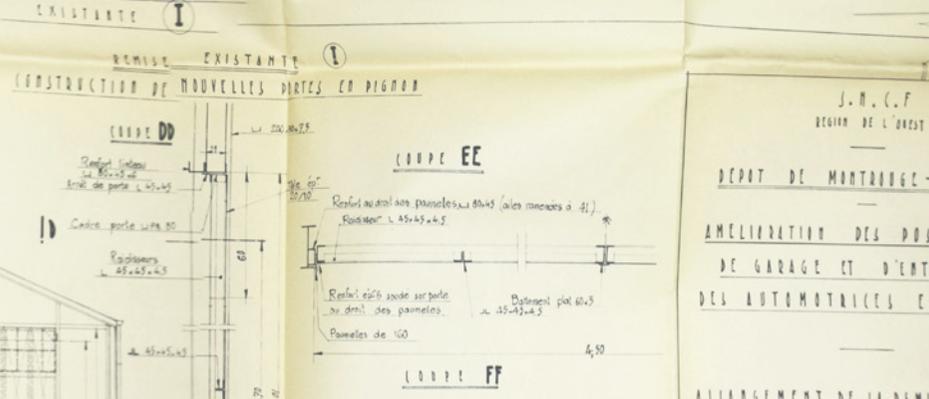
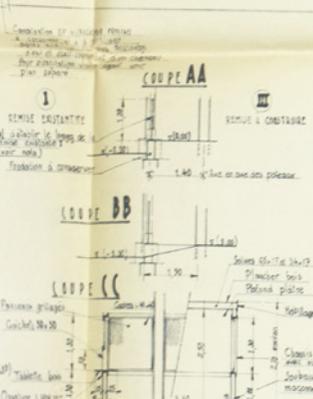
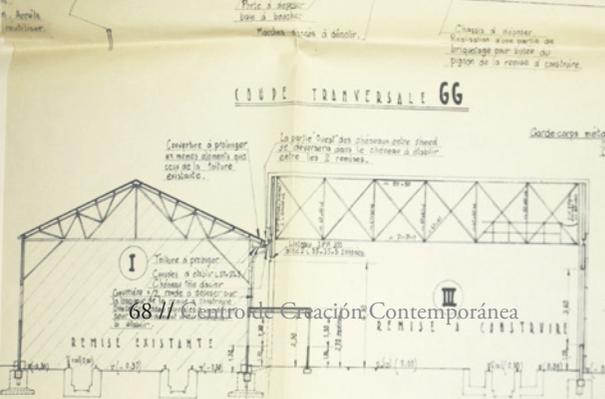
PLAN DE SITUATION



NOTA
 Les pignons sous-généralis et les ornières en toiture seront définis par l'installateur de charpente.



NOTA
 REMISE I
 a. Remplissage du long pan a d'abord et gonds corps métal à éclair.
 b. Remplissage du long pan a d'abord.



J.N.C.F.
 REGION DE L'ORST
 DEPT DE MONTAUGÉ - CHATELON
 AMELIORATION DES POSSIBILITES
 DE GARAGE ET D'ENTRETIEN
 DES AUTOMOTRICES ELECTRIQUES
 ALLONGEMENT DE LA REMISE EXI...

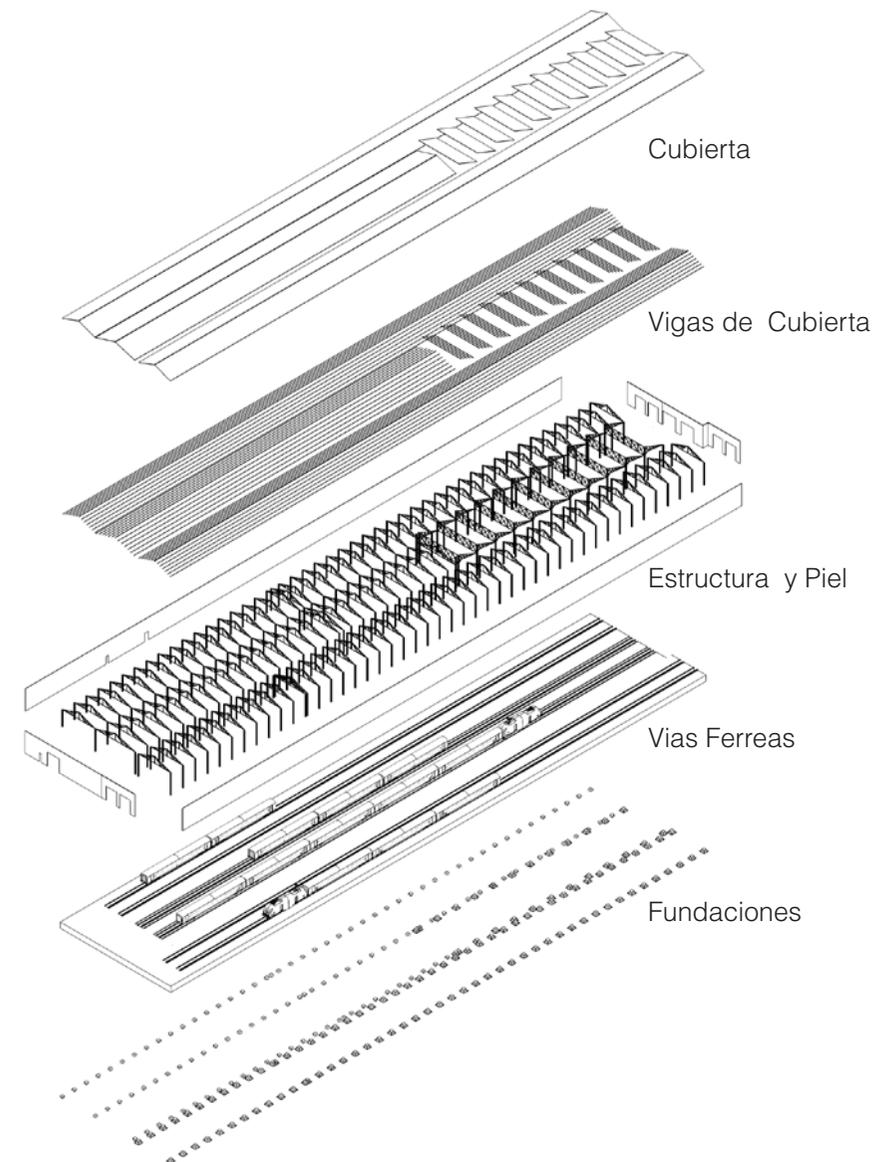
04.4.3 ESCALA EDIFICIO

El edificio de mantenimiento de trenes es el elemento más valioso del conjunto, debido a su gran escala y su carácter industrial propio de la época de su construcción. Está compuesto de tres naves cubiertas por esbeltas cerchas de acero en perfiles tipo H, y sus dimensiones son de 35 metros de frente por 220 metros de profundidad. Está dispuesto en dirección norte-sur y su ubicación es en el extremo norponiente del sitio.

El edificio es un ejemplo de la época industrial ferroviaria del siglo XIX y principios del XX, lo que constituye un valor identitario que es posible rescatar. A pesar de su actual estado de abandono, la estructura se encuentra en buenas condiciones y le otorgan al volumen una espacialidad interna que puede ser fácilmente adaptada con una propuesta de actividades a gran escala.

Además, debido a su antiguo uso de reparación y mantenimiento de trenes, varias de las vías férreas presentes en el terreno hacen ingreso al edificio en su sentido longitudinal. La presencia de estas infraestructuras y huellas también posee potencial de trabajo para ingresar vagones de carga que permitan el movimiento de material de todo tipo.

El esqueleto de acero se usará como principal referente formal, espacial y material, a partir de su valor industrial, mientras que las líneas servirán para potenciar y dar sentido a su uso. A través de la intervención de estos elementos se busca arquitecturizar la identidad del lugar, para hacerla dialogar con la incorporación una identidad nueva.



CONCLUSIONES

Las consecuencias urbanas que han resultado de la construcción de la línea férrea desde la estación Montparnasse, actual línea TGV Atlantique y los talleres de mantenimiento de Châtillon-Montrouge en el territorio, son un ejemplo de los efectos de las heridas ferroviarias en la Periferia Parisina, dejando un terreno abandonado que ha dividido a los barrios periféricos de la metrópolis.

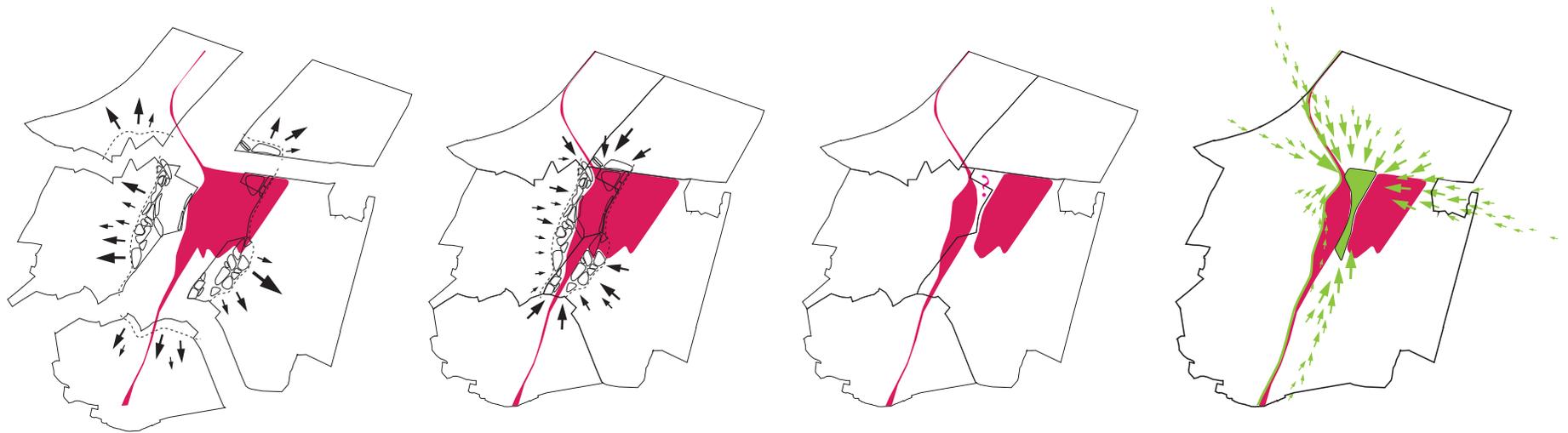
Sin embargo, el terreno posee un gran valor urbano por su ubicación estratégica, en el límite de cuatro comunas y al borde de infraestructuras indispensables para su conectividad y funcionamiento. Por otra parte, el valor histórico de las infraestructuras existentes y las dimensiones monumentales del sitio demuestran su gran potencial como espacio público que sirva como puente entre los barrios hasta ahora desconectados, y como puerta de acceso a la comunas de la Pequeña Corona.

La vía férrea es un factor que ha convertido este sitio en un “extra-territorio”, que parece no pertenecer a ninguna de las comunas que lo contienen y delimitan administrativamente. La vocación que se le otorgue a estos territorios liberados deberá responder entonces al siguiente problema:

Estos “extra-territorios” deberían tender hacia sus comunas “MADRES”?

O más bien estos territorios tienen una vocación INTERCOMUNAL?

Si es así, bastaría solo con afirmar las potencialidades y las identidades existentes en este territorio en MARGEN?





05

//CAPITULO 05 PROYECTO

05.1 ESTRATEGIAS

De acuerdo al análisis previo, es posible determinar al menos cuatro puntos relevantes que manifiestan el gran potencial del Dépôt de Châtillon-Montrouge como terreno en estudio:

Por una parte, su cercanía al centro de Paris y su situación privilegiada en términos de accesibilidad de transporte, conectado a la red de Metro y a futuros proyectos de transporte público en el sector.

En segundo lugar, algunos de sus barrios circundantes viven actualmente un proceso de renovación urbana, impulsada por las municipalidades de Chatillon y Montrouge, por lo que resulta interesante incorporarse a este tipo de dinámicas urbanas desde otro punto de vista.

En tercer lugar, su proximidad con la Coulée Vert, infraestructura de espacio público a escala metropolitana, permite relacionar el el sitio con un carácter de áreas verdes interconectadas a un sistema mayor.

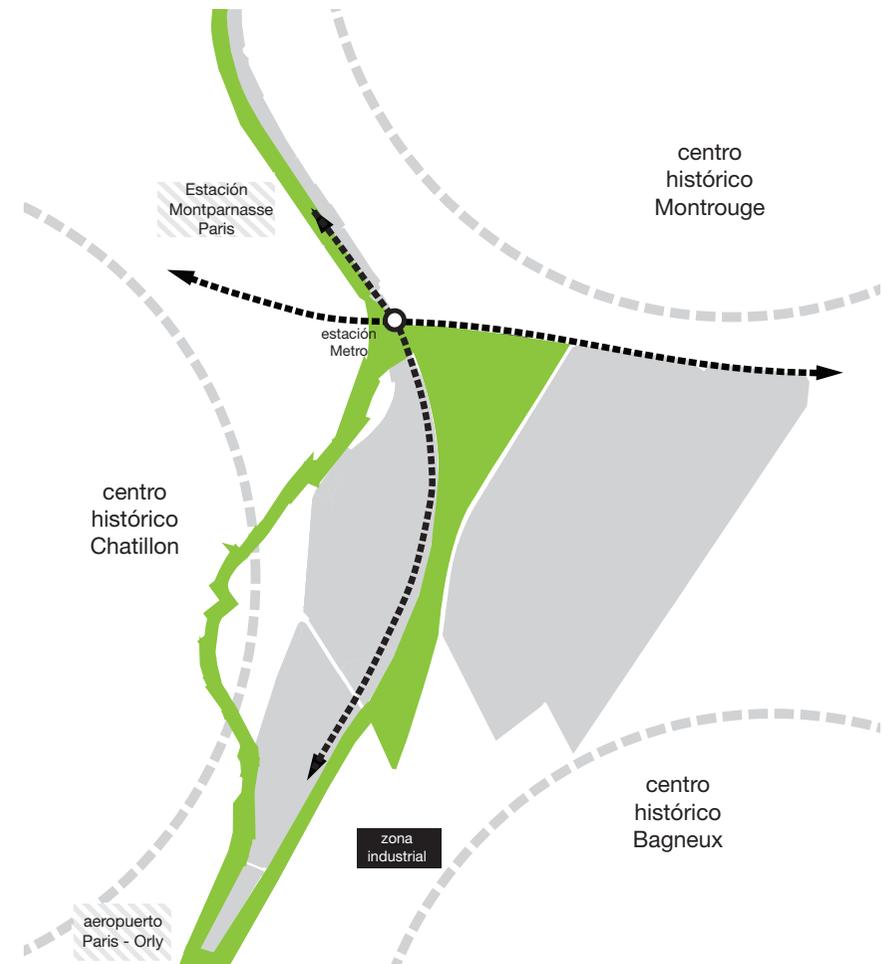
Finalmente, en el marco de la consultación Grand Paris, es posible imaginar un proyecto en este terreno asociado a un sistema de proyectos de escala metropolitana con el apoyo del estado Francés.

A partir de estos elementos, es posible elaborar un plan de acción que permita el desarrollo de un proyecto en el Dépôt de Châtillon-Montrouge. Tanto las debilidades como potencialidades urbanas del terreno se utilizarán para dar forma a las primeras aproximaciones y fundamentos del proyecto.

CORREDOR VERDE : CONTINUIDAD Y REFORCAMIENTO DEL CORREDOR VERDE

La Couleé Verte, corredor verde que conecta desde Montparnasse hacia el sur de Francia contorneando las líneas del TGV de manera lineal, posee el potencial de tomar distintos espesores con nodos programáticos de anclaje, con el objetivo de establecer relaciones entre las comunas y responder a la lógica particular de cada tramo de su recorrido, adicionando áreas del territorio a lo largo de su linealidad. Estos espesores darán carácter al corredor a escala tanto local como metropolitana.

La ubicación estratégica de Châtillon-Montrouge respecto al corredor verde, a un tercio del recorrido y en una zona residencial y de intersección de infraestructuras de transporte, permite imaginar el terreno como un anclaje para complementar este corredor a través de un espesor y un carácter programático de escala intercomunal.



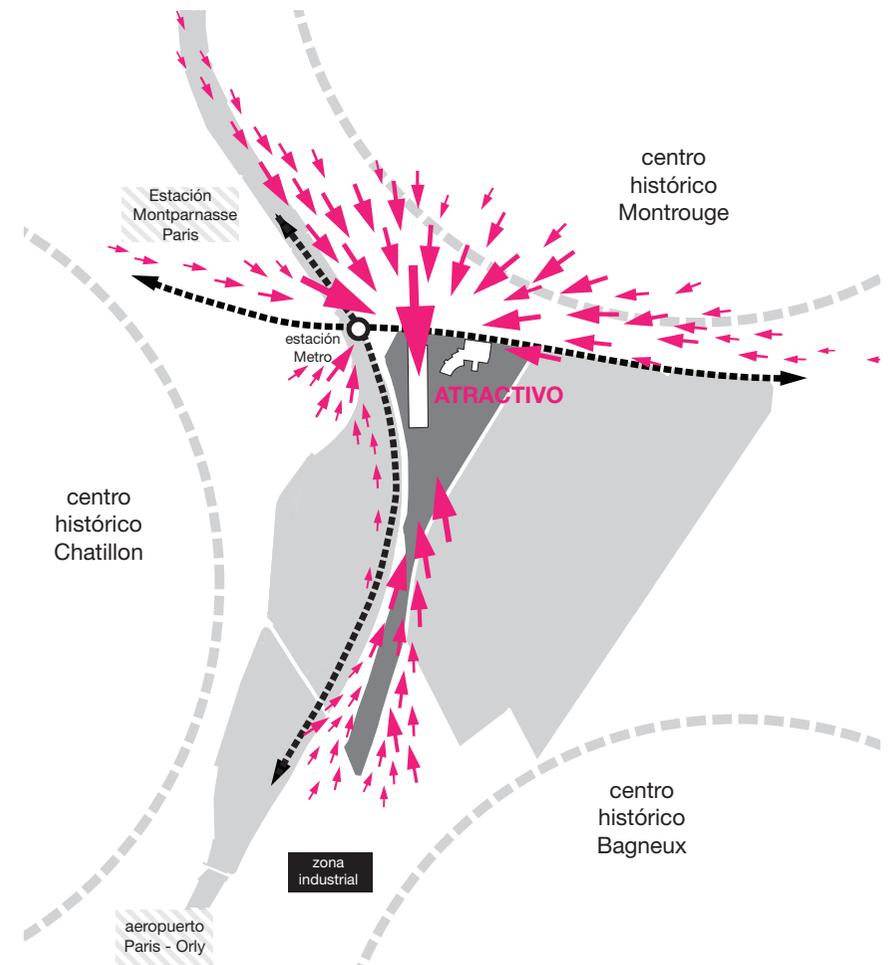
BASES DEL TERRITORIO : ZONA INDUSTRIAL Y LA ACCESIBILIDAD

Es posible enfrentar la conectividad de este terreno de acuerdo a dos escalas: la accesibilidad global y local. A través de la infraestructura de rieles, el lugar se encuentra conectado a la red ferroviaria existente desde Montparnasse (centro de Paris), a la red ferroviaria europea e incluso el aeropuerto internacional de Orly.

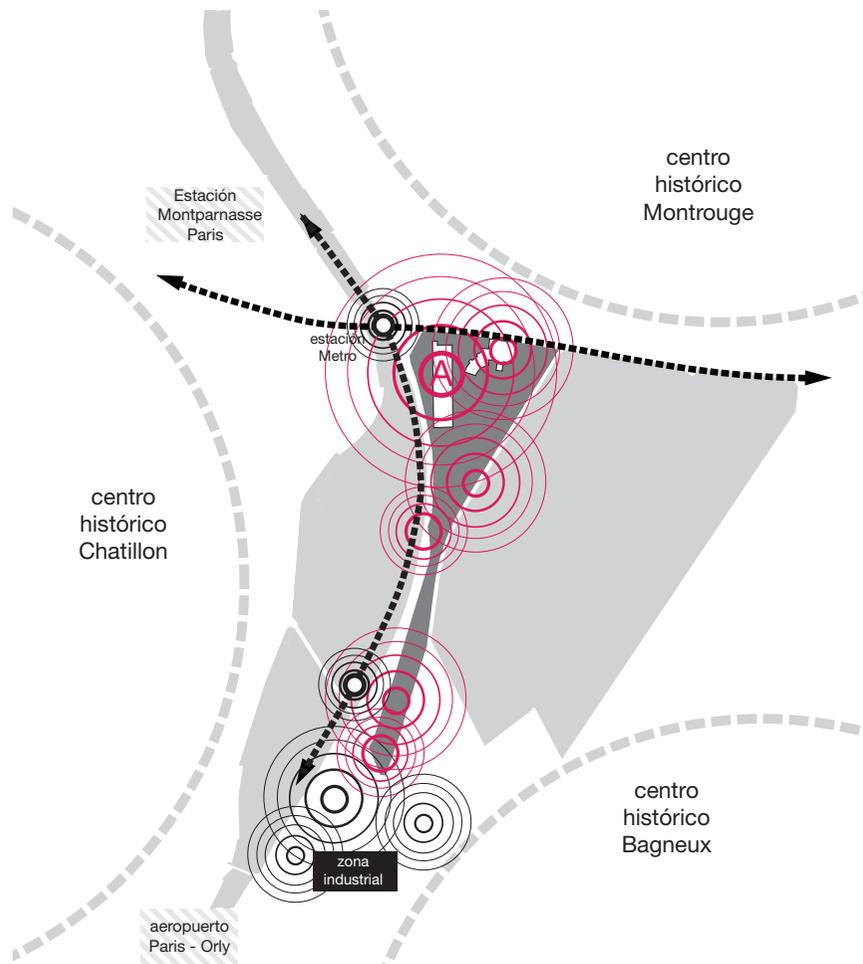
A escala local, se conecta con el sistema de metro que irriga todo paris, incluyendo los futuros sistemas de conexión entre periferias.

Para potenciar el uso de este terreno y generar una mayor atraktividad, resulta necesario elaborar programas y diseñar espacios que permitan una influencia a distintas escalas.

El aprovechamiento de la infraestructura industrial y de transportes es fundamental en este aspecto, sin dejar de lado la comunicación con las vías circundantes y el diseño de actividades que atraiga a las comunidades locales, consolidando el terreno como una puerta de acceso a las comunas de Châtillon, Bagneux, Montrouge y Malakoff.



LA POLARIZACIÓN Y LA RADIACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN EL PARQUE



El sitio cuenta con infraestructuras y distintos sectores que se pueden convertir en centros de interés, principalmente en los accesos norte y sur de este nuevo espacio urbano, para consolidar distintas actividades y potenciar su uso por parte de las comunidades aledañas.

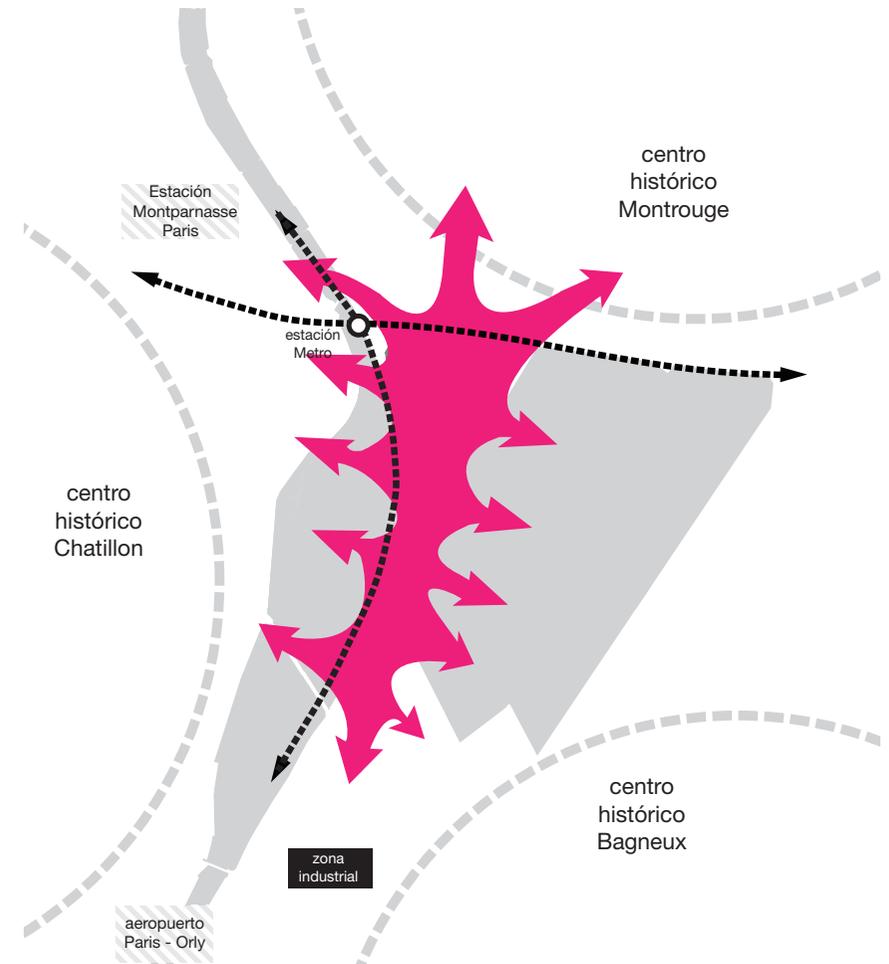
Las antiguas naves de mantenimiento de trenes, el edificio de mantenimiento de locomotoras y la explanada de acceso por el sur del terreno son los elementos más apropiados para cumplir este objetivo, ya que proveen de espacios e infraestructura que se pueden reutilizar para nuevos usos.

Estos polos de actividad pueden tener una identidad y funcionalidad propia y trabajar juntos en un sistema territorial común, actuando como piezas de un programa más amplio que se conecta a través de la infraestructura de rieles que recorren el terreno en toda su extensión.

EXPANSION TERRITORIAL

La intervención en este terreno debe potenciar la conexión respecto a sus bordes, diluyendo los límites que actualmente lo separan del tejido urbano y extendiendo su influencia para convertirse en un centro integrador de actividades, y un lugar de traspaso como nodo de carácter intercomunal.

Es posible trabajar la diferencia de niveles en el terreno, para conectarlo en diferentes puntos con la trama urbana que lo contiene y de esta forma hacer entrar la ciudad. Mediante esta estrategia, se busca apaciguar el actual corte provocado por la infraestructura ferroviaria, generando así una continuidad en el territorio.



05.2 ESTRATEGIAS A NIVEL URBANO

La principal estrategia urbana consiste en mejorar la conectividad del terreno para facilitar el acceso a escala metropolitana y apaciguar el actual corte urbano, integrando el sitio a su territorio y a sus barrios circundantes, aprovechando su condición de nodo a escala intercomunal.

La operación contempla el aprovechamiento de conectividad urbana actual, integrándose a los proyectos viales en curso, y proponiendo nuevas estrategias para mejorar la integración.

02.1 Conexión vehicular y peatonal:

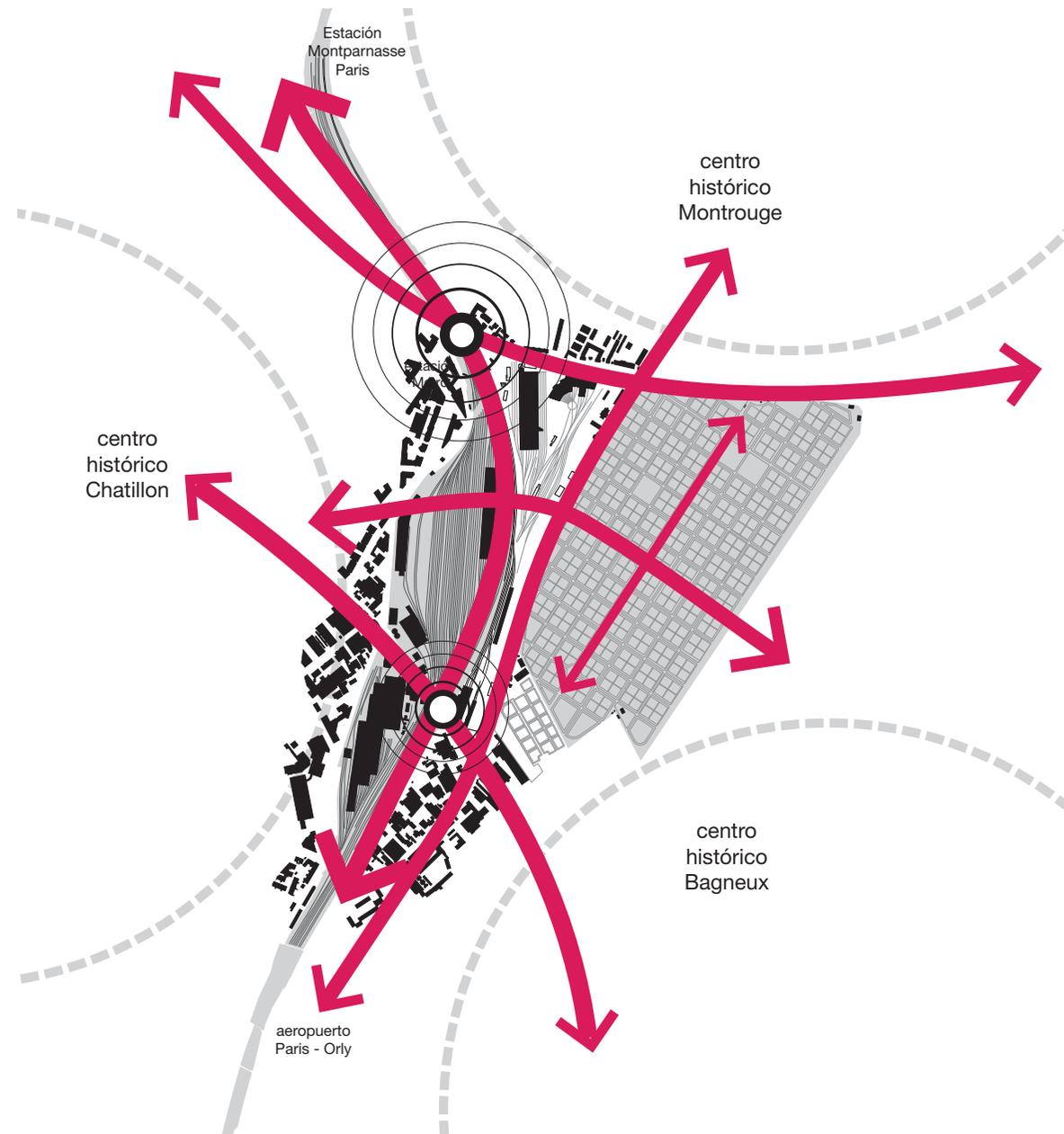
La existencia de sectores residenciales en el norte, sur y poniente del terreno incentivan su consolidación como un puente que conecta distintas realidades, para dar continuidad al tejido urbano.

La avenida Marx Dormoy al norte del sitio, y la calle Des Suisses al sur, establecen los ejes que actualmente lo conectan en sentido transversal con el centro de las comunas de Châtillon y Bagneux. Se propone establecer nuevos puntos conexión transversales, que comuniquen el terreno hacia el Tecnocentro SNCF y el Cementerio de Bagneux, para hacer más permeable el traspaso y acceso desde estos sectores.

02.2 Conexión con redes de metro:

En el extremo norte del terreno, se encuentra la estación Châtillon-Montrouge de la Línea 13 del Metro, como importante punto de conectividad a escala metropolitana. Por otra parte, por este mismo extremo del proyecto circulará en dirección oriente-poniente el proyecto de supermetro Arc Express. Para dotar al terreno de conectividad en su extremo sur, se propone la extensión de la Línea 13 para generar una nueva estación, rescatando el proyecto de extensión propuesto en 1978 para este sector. Así, se busca generar un músculo que active la franja de 1.1 kms en sus extremos norte y sur, y consolida el terreno como una puerta de acceso a las comunas que lo contienen.

A partir de estas intervenciones, se delimita un marco de acción para desarrollar el proyecto. A continuación, se establecerán los criterios programáticos y de diseño que darán forma a la propuesta.

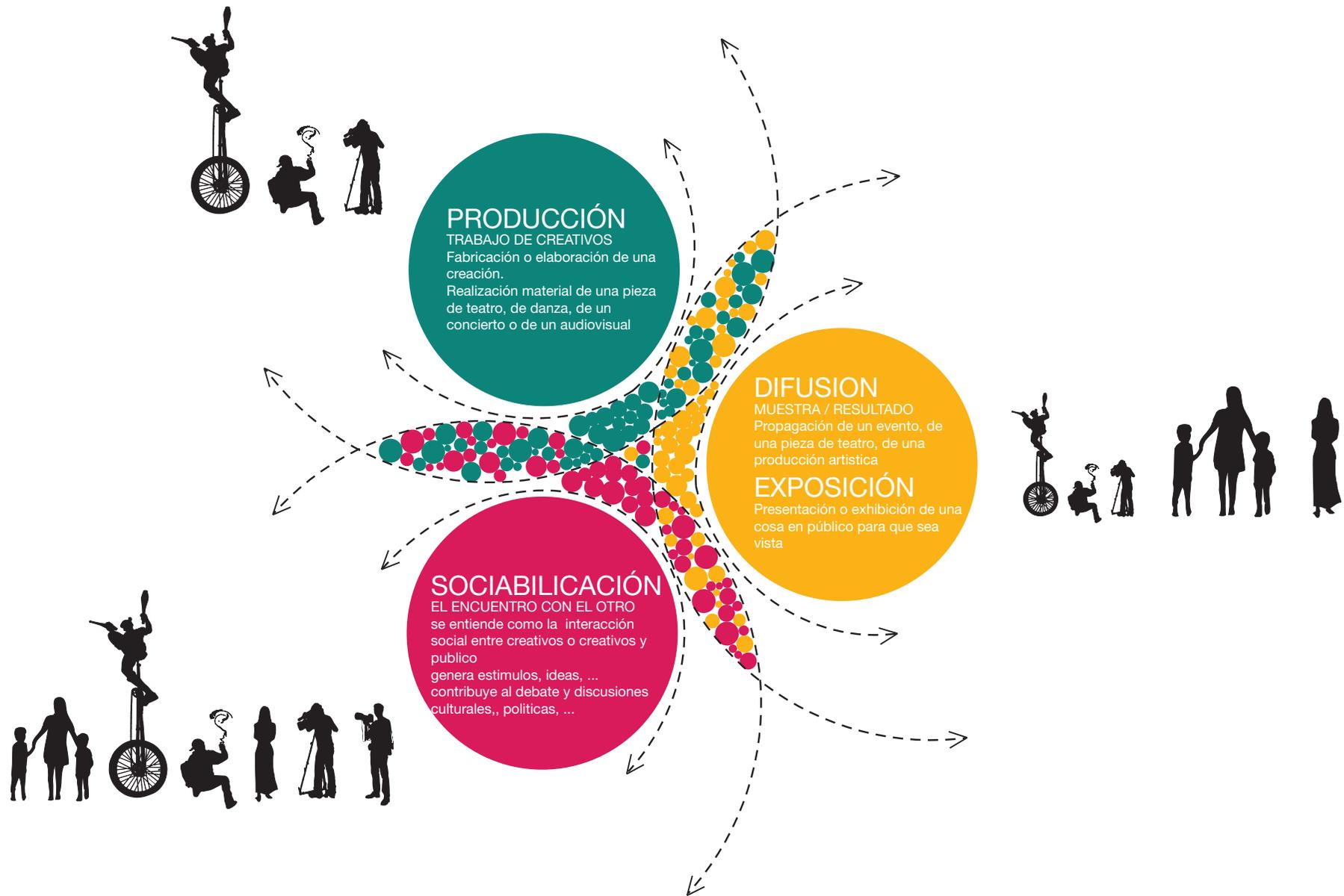


05.3 APROXIMACION CONCEPTUAL

La intervención propone devolver a la ciudad 14 hectáreas de terreno para dar continuidad al tejido urbano en el sector, a través de un espacio público destinado a la cultura, así como al arte y la creación contemporánea en todas sus expresiones. En este espacio tendrán encuentro la producción, la difusión y la socialización en torno a la creación artística y al carácter ferroviario del territorio. De esta manera, se busca articular y potenciar la identidad del lugar a dos escalas: por una parte la escala del terreno, relacionada con el patrimonio ferroviario de la época, y por otra la escala metropolitana, ligada al desarrollo de la cultura y la creatividad, aprovechando los espacios abandonados y la infraestructura de transporte existente.

El proyecto se materializará como un punto de conexión, un gran corredor de acceso a las comunas de la Periferia Parisina que estimule el desarrollo en el sector y cree una instancia urbana, poniendo en relación la cultura y el espacio público para favorecer el encuentro y los lazos sociales. Se busca generar el encuentro entre los visitantes al parque con distintos tipos de artistas tanto profesionales como amateurs, con el objetivo de generar espacios de sociabilización, producción de trabajos multidisciplinares, difusión de la cultura tanto local como global y exposición de distintas obras o eventos artísticos, cruzando diferentes tipos de público.

El aprovechamiento de este corredor como espacio público dotados de infraestructura y servicios garantiza el mantenimiento del dominio público de los terrenos y evitar su degradación, y permite potenciar todo tipo de actividades. El elemento principal del conjunto será el Centro de Creación contemporánea, edificio que reutilizará las antiguas naves de mantenimiento de trenes funcionando como fábrica de creación, y punto de acceso al Parque. Finalmente, las vías férreas existentes permitirán comunicar la idea de viaje, y transportarán las obras que se produzcan en el edificio, construyendo la idea de un Museo en Movimiento que funcione tanto a escala local, como a escala metropolitana y global.



05.4 PROPUESTA PARQUE

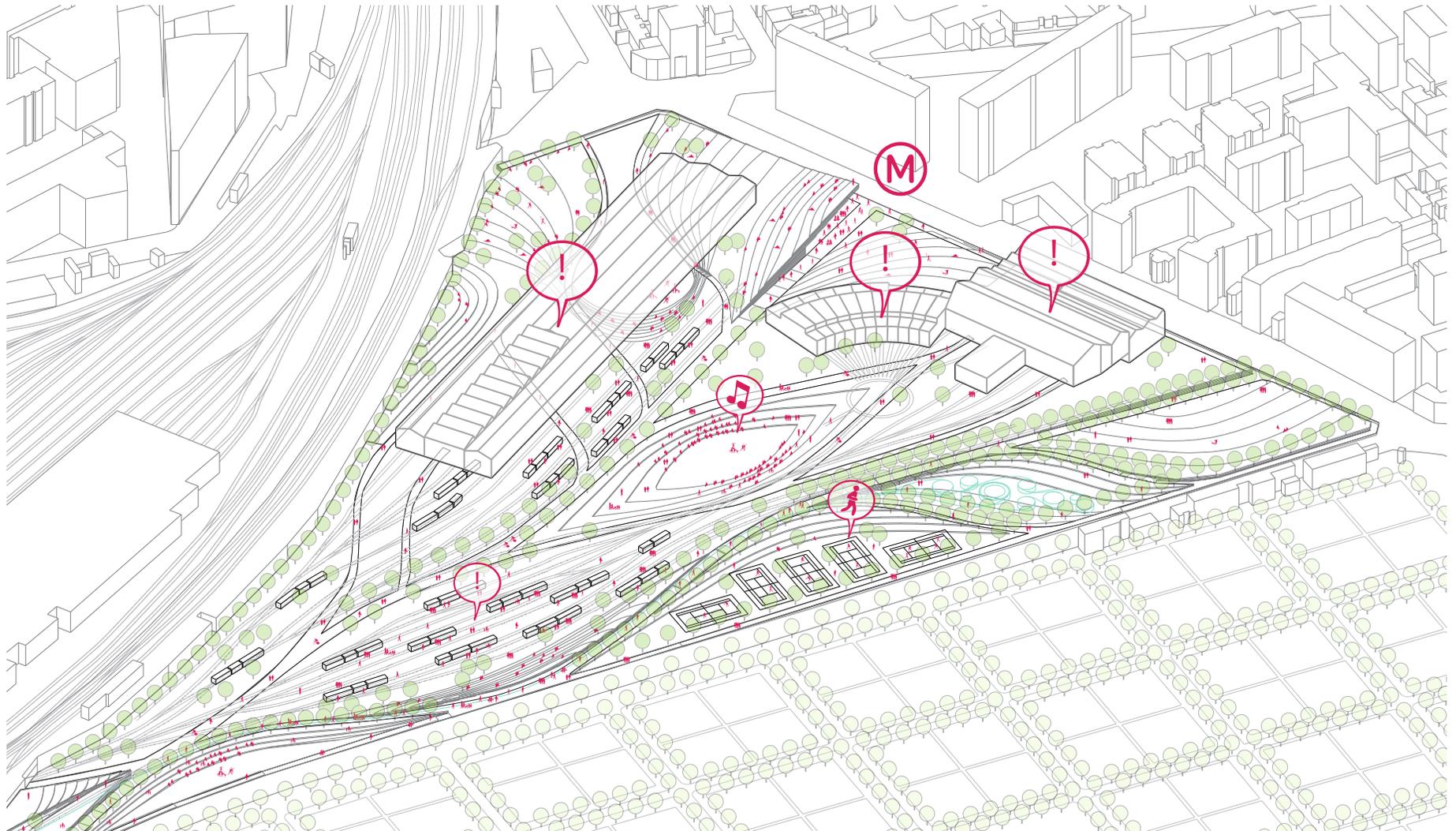
El proyecto de un parque urbano de escala intercomunal, se desarrolla como estrategia para conectar dos sectores de la ciudad a través de un gran espacio público dotado de equipamiento recreativo y cultural, proponiendo una combinación de programas y actividades en torno a estas áreas, así como los grados de intervención necesarios para ponerlos en marcha.

La capacidad de este terreno de convertirse en espacio público metropolitano dependerá de la relación que se establezca con el tejido urbano, de su apertura y de la relación espacial que establezcan los equipamientos con sus entornos físicos y sociales, rescatando y reinterpretando además los valores del carácter industrial y ferroviario del terreno.

Estos objetivos se llevarán a cabo mediante una estrategia de renovación urbana, es decir, “preservar algunos trazados originales respetando el pasado industrial, pero reutilizando los elementos existentes para nuevos usos” (Maskit, 2009). La incorporación de preexistencias en el proyecto permite mantener viva la memoria del lugar como bien cultural, muestra viva de la historia de la ciudad. Por otra parte la integración de infraestructuras como los edificios o las vías férreas tanto en lo formal como en lo material, resuelve el trazado o la disposición de los espacios, legitimando muchas de las decisiones.

La propuesta de diseño para el parque se realiza de acuerdo a siete puntos o capas de información:

- 01 borde / limite sitio
- 02 conservacion
- 03 topografia
- 04 senderos y accesos
- 05 usos y actividades
- 06 vegetacion

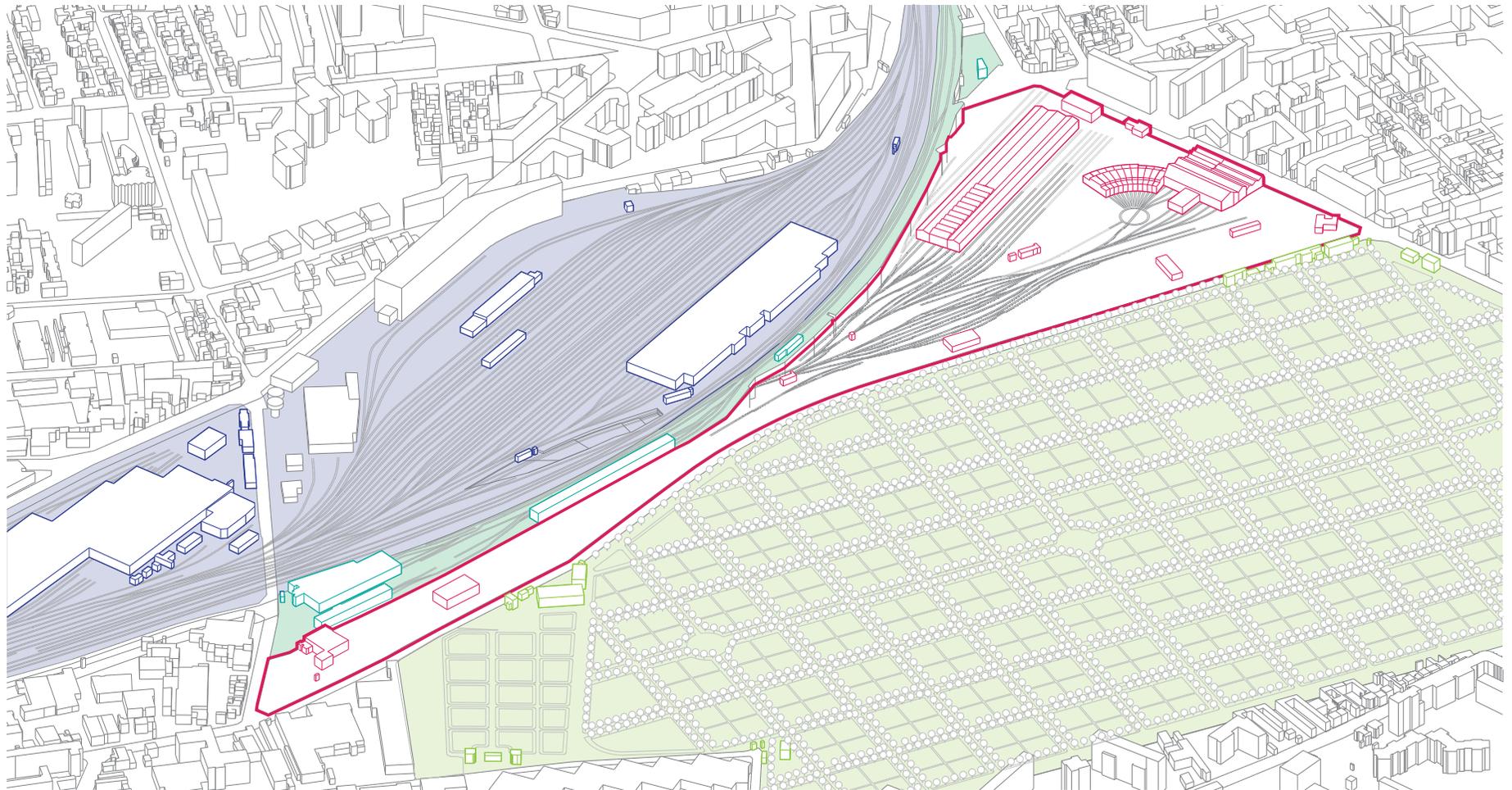


01 BORDE

Los límites del parque corresponden a todo el actual terreno del Dépôt de Châtillon-Montrouge, con zonas residenciales de uso mixto hacia el norte y el sur, el Cementerio Parisino de Bagneux hacia el oriente y Centro Técnico SNCF hacia el pontiente.

La primera operación para dar continuidad a este territorio es revitalizar el borde del terreno, otorgando distintos grados de permeabilidad para facilitar el acceso de personas. De esta forma, se planea incorporar los márgenes del Parque al sistema urbano mediante senderos, terrazas, umbrales y plazas de acceso al interior del sistema.

01 BORDE



02 CONSERVACION

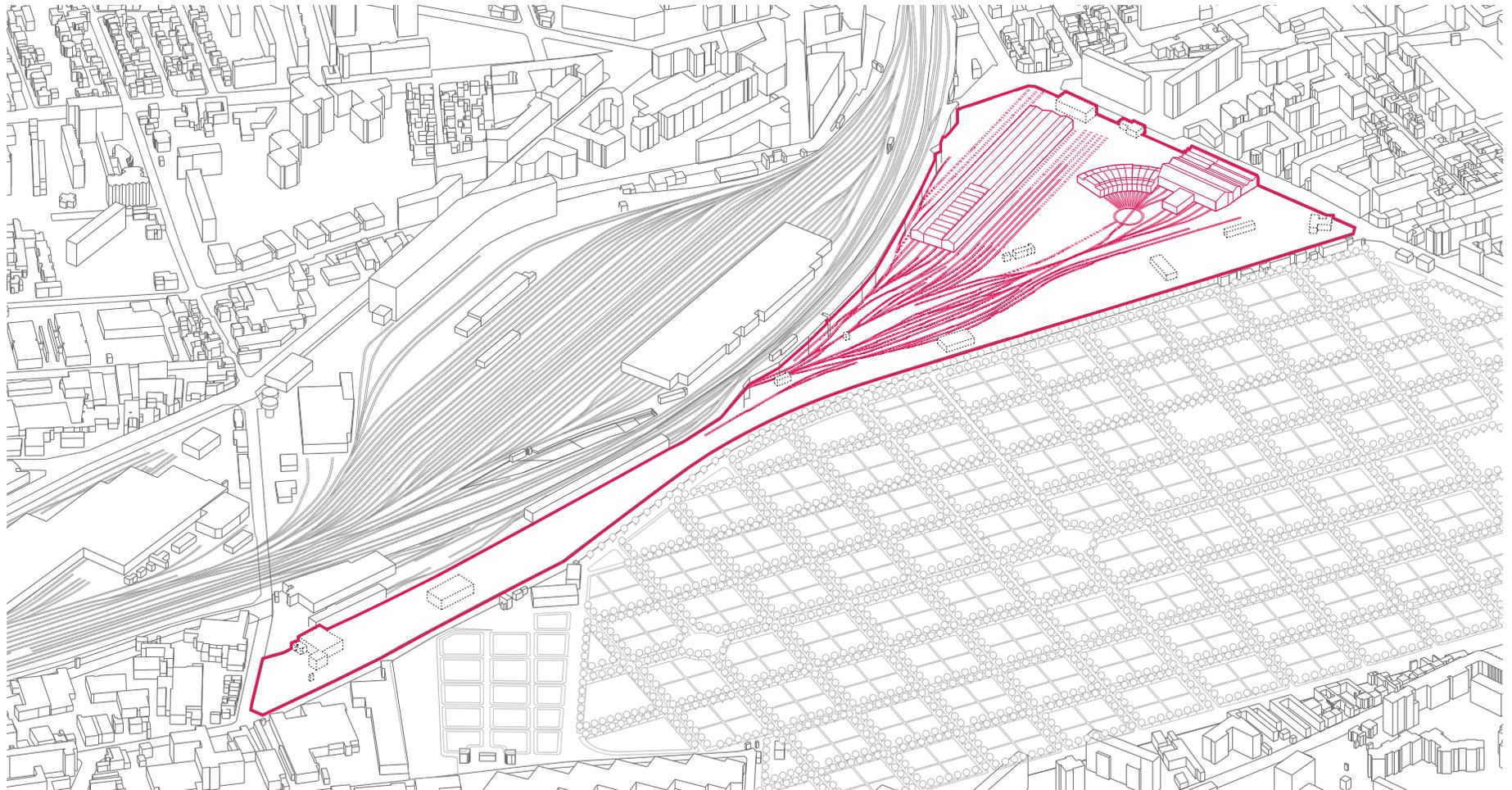
Los edificios industriales y ferroviarios de mayor presencia en el terreno son preservados y reconvertidos en espacios culturales, que permitirán a los grupos y comunidades locales reconstruir sus identidades y entrar en una cultura de la creación.

Las antiguas naves de mantenimiento de trenes serán el elemento principal del sistema, constituidas en un Centro de Creación Contemporánea que funcionará como una fábrica de creación, el principal motor que da vida al sistema.

El edificio de mantenimiento de locomotoras se utilizará como Museo del sitio y albergará información sobre la historia ferroviaria en Francia.

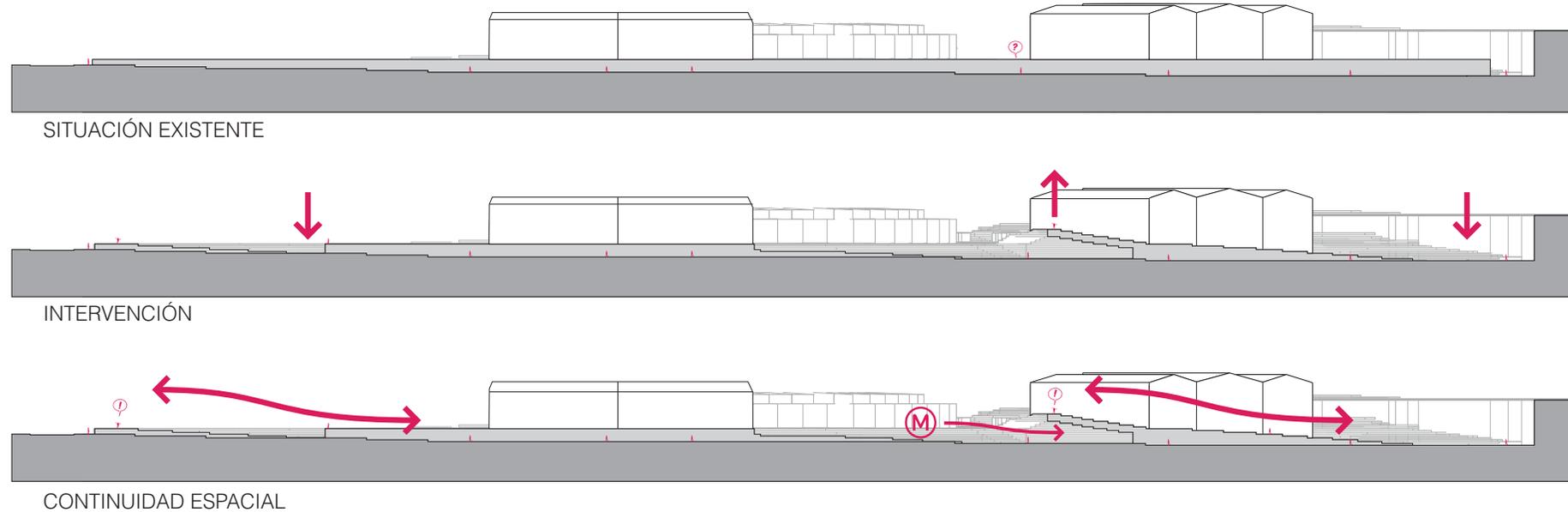
Finalmente, la infraestructura de rieles en el terreno se rehabilitará para reinterpretar el uso que antiguamente tenía el lugar, aprovechando estas líneas para dos tipos de uso: funcionarán como ejes estructuradores de los senderos, conservando su condición de huella histórica del lugar como parte de su identidad, y por otra parte, se utilizarán en su función original como mecanismo de transporte para movilizar obras artísticas y creaciones desarrolladas en el CCC, para exhibirlas en el parque como un Museo en Movimiento, o bien transportarlas hacia otros destinos aprovechando su conexión con los trazados a escala metropolitana.

02 CONSERVACION

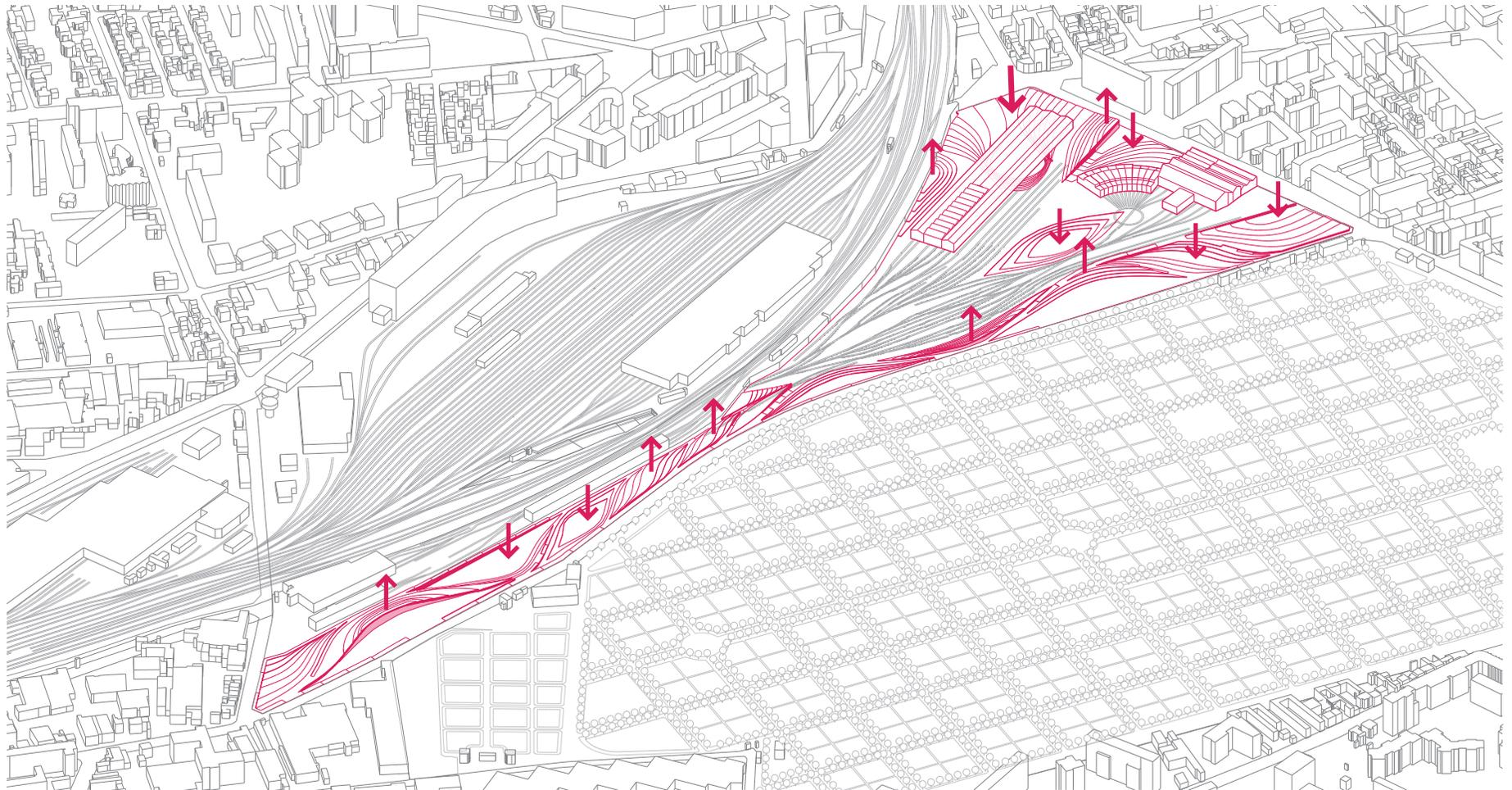


03 TOPOGRAFIA

La actual diferencia de nivel entre la calle Marx Dormoy y el sitio es de 5 metros, con escasos puntos de acceso. A través de un trabajo topográfico expresado en un aterrazamiento del terreno, se propone crear distintas espacialidades en el paisaje y conectar el sitio con la ciudad. Esto permite generar un nuevo frente urbano que busca hacer más visible la infraestructura histórica ferroviaria, y por otra parte permite crear diversos puntos de observación de la ciudad, desde el interior del terreno.



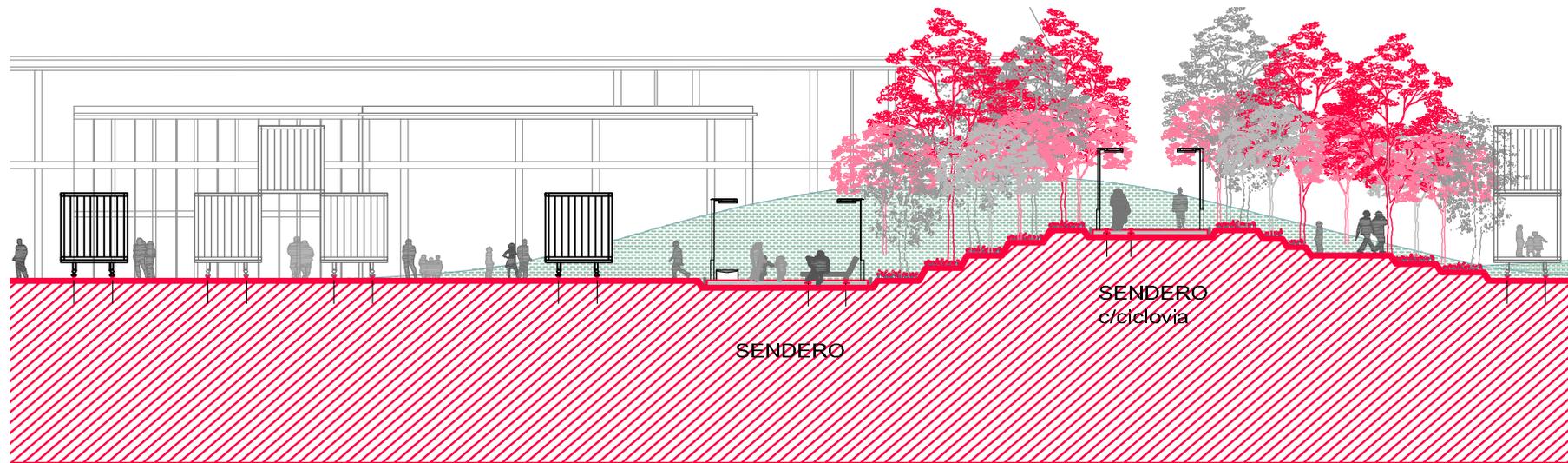
03 TOPOGRAFIA



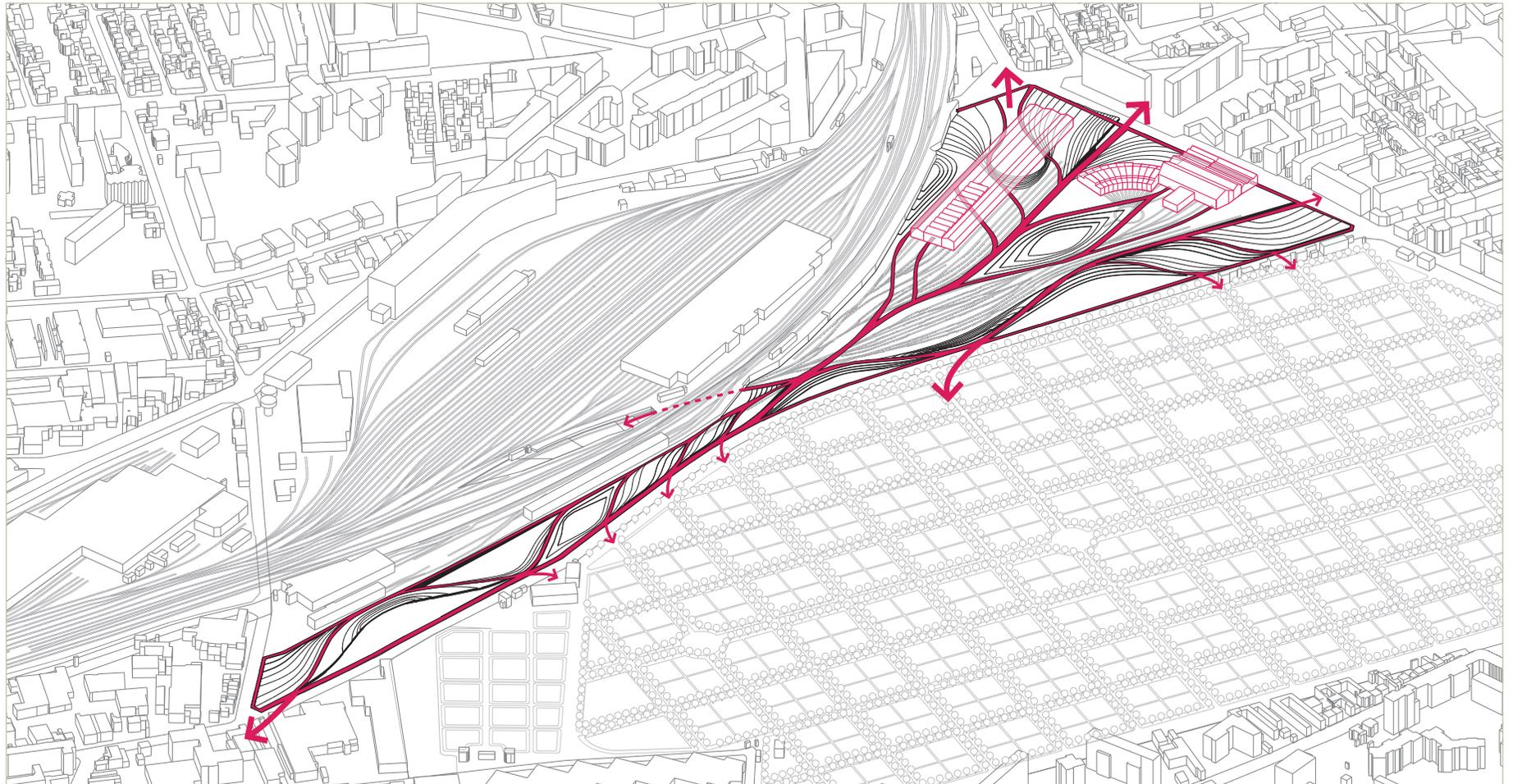
04 ACCESO Y SENDEROS

Una red con 10 puntos de accesos conectará mediante el aterrazamiento del terreno, la ciudad con el parque. Los accesos principales se encuentran en los extremos norte y sur del terreno, próximos a los sectores vecinos de alta concurrencia de personas.

La red de senderos está determinada por las vías férreas existentes en el lugar, y por antiguos trazados de estas líneas que fueron removidas o quedaron en desuso con el tiempo. Los distintos recorridos se organizan en un circuito de uso peatonal y de bicicletas, conectando las áreas y espacios del Parque a modo de paseo y reconocimiento de las distintas actividades propuestas. Se conectan además los distintos edificios e infraestructuras proyectadas, y se establecen puntos de conexión que permiten la lectura del parque en toda su extensión.

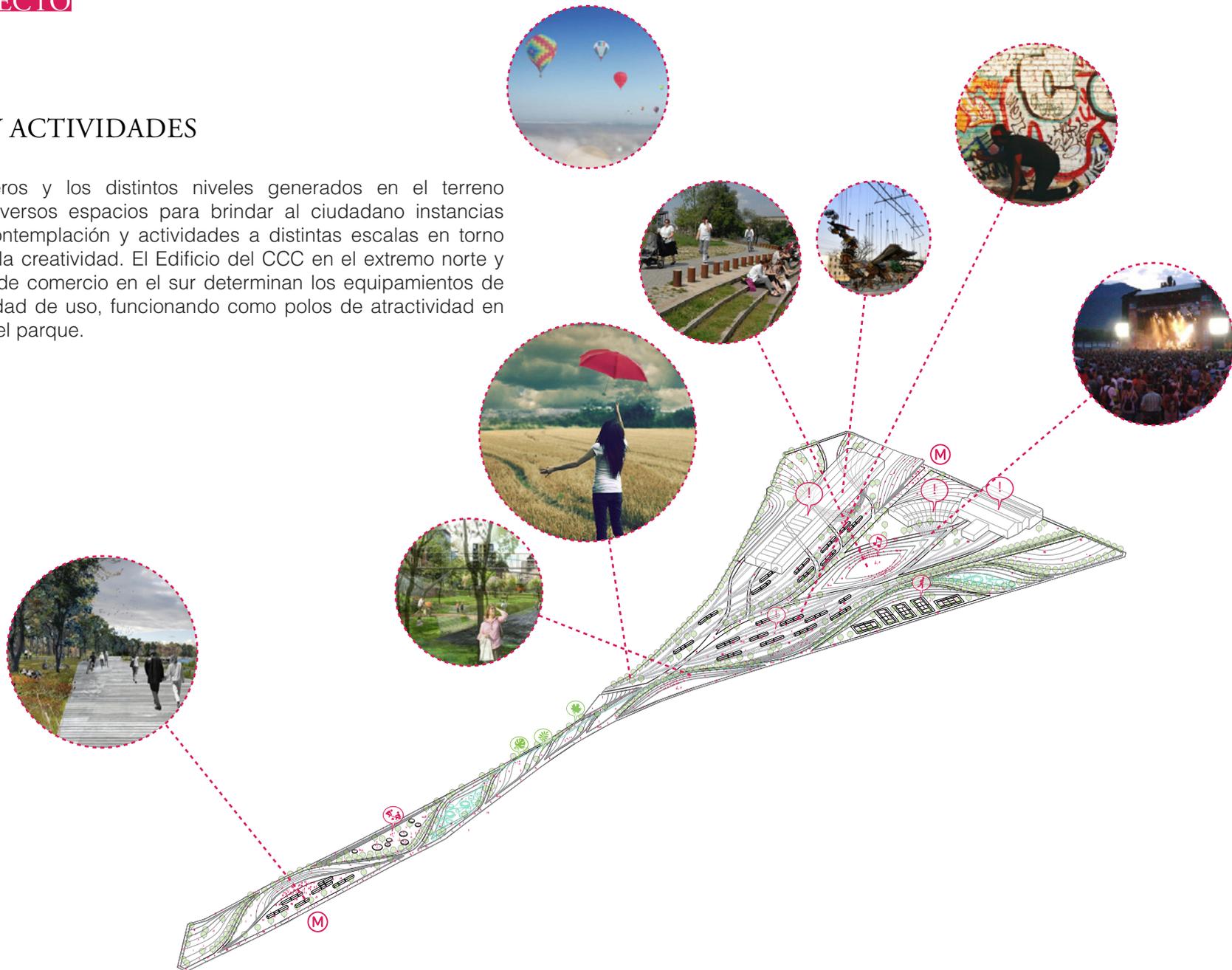


04 ACCESO Y SENDEROS

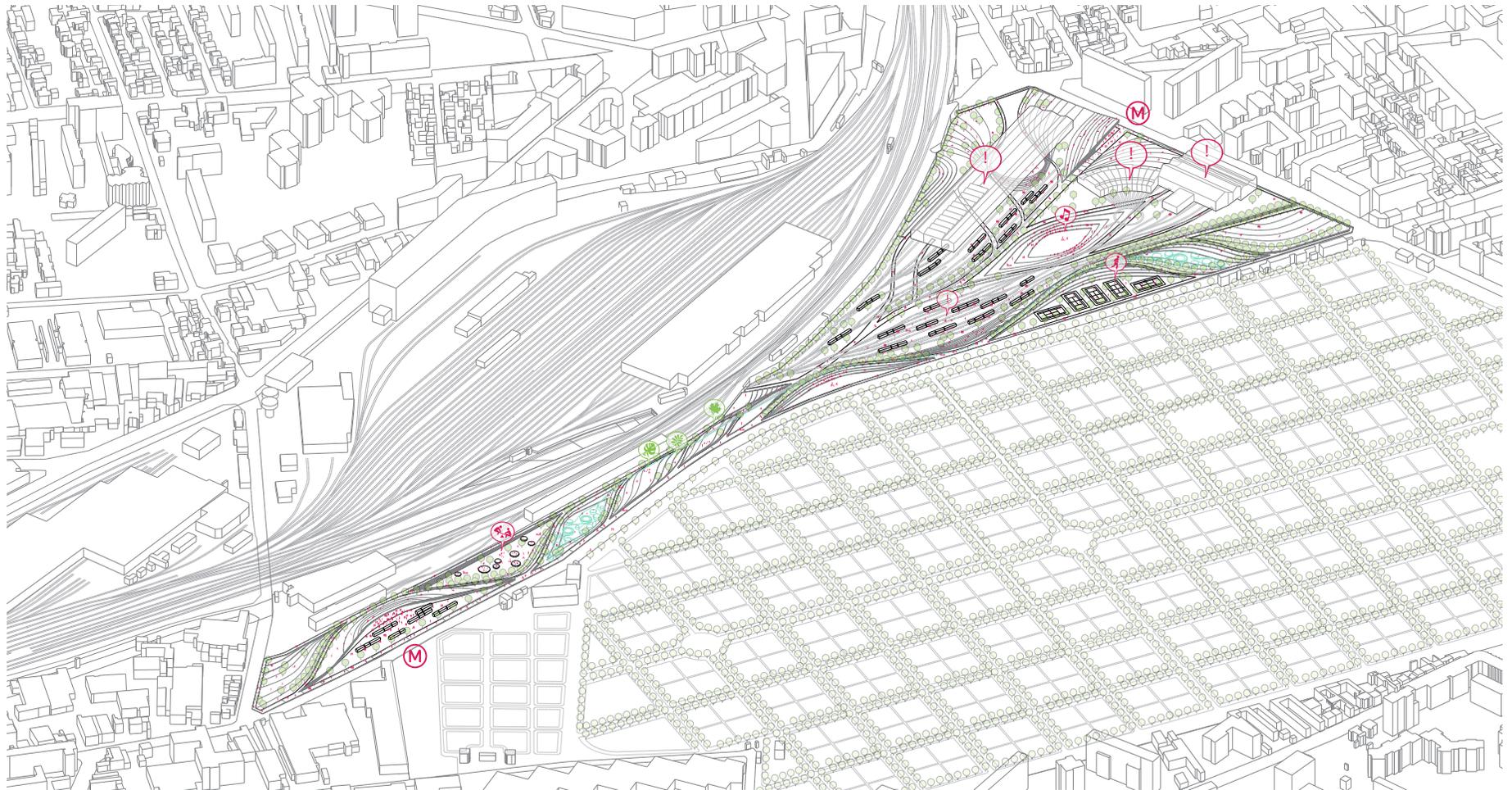


05 USOS Y ACTIVIDADES

Los senderos y los distintos niveles generados en el terreno determinan diversos espacios para brindar al ciudadano instancias de reposo, contemplación y actividades a distintas escalas en torno a la cultura y la creatividad. El Edificio del CCC en el extremo norte y la explanada de comercio en el sur determinan los equipamientos de mayor intensidad de uso, funcionando como polos de atracción en los accesos del parque.



05 USOS Y ACTIVIDADES



06 VEGETACION

A escala metropolitana, el parque ha sido concebido como un programa de se integra a la Coulée Verte o Corredor Verde, tomando un espesor y un carácter programático para dotar a este sector de un gran espacio verde. Hacia el poniente, se conectará con el Cementerio de Bagneux a través del reconocimiento y uso de la vegetación de sus ejes estructurantes.

A escala de paisaje, la vegetación será utilizada para delimitar zonas de actividad y recorridos, otorgando sombra y un límite permeable a los distintos sectores, pero se distribuirá dejando espacio a la incertidumbre como factor de desarrollo del paisaje. El uso de especies autóctonas, similares a las que crecen espontáneamente en la zona, favorece la reconquista natural del terreno en una primera fase y permite aprovechar las condiciones naturales del terreno y de su vegetación para consolidar la creación de un refugio de la biodiversidad.

FLORES



Nomeolvides China

Cosmos

Esparceta

Meliloto Amarillo

ARBOLES



Mimbrera Blanca

Sauce Blanco

Sauce Cabruno

ARBUSTOS

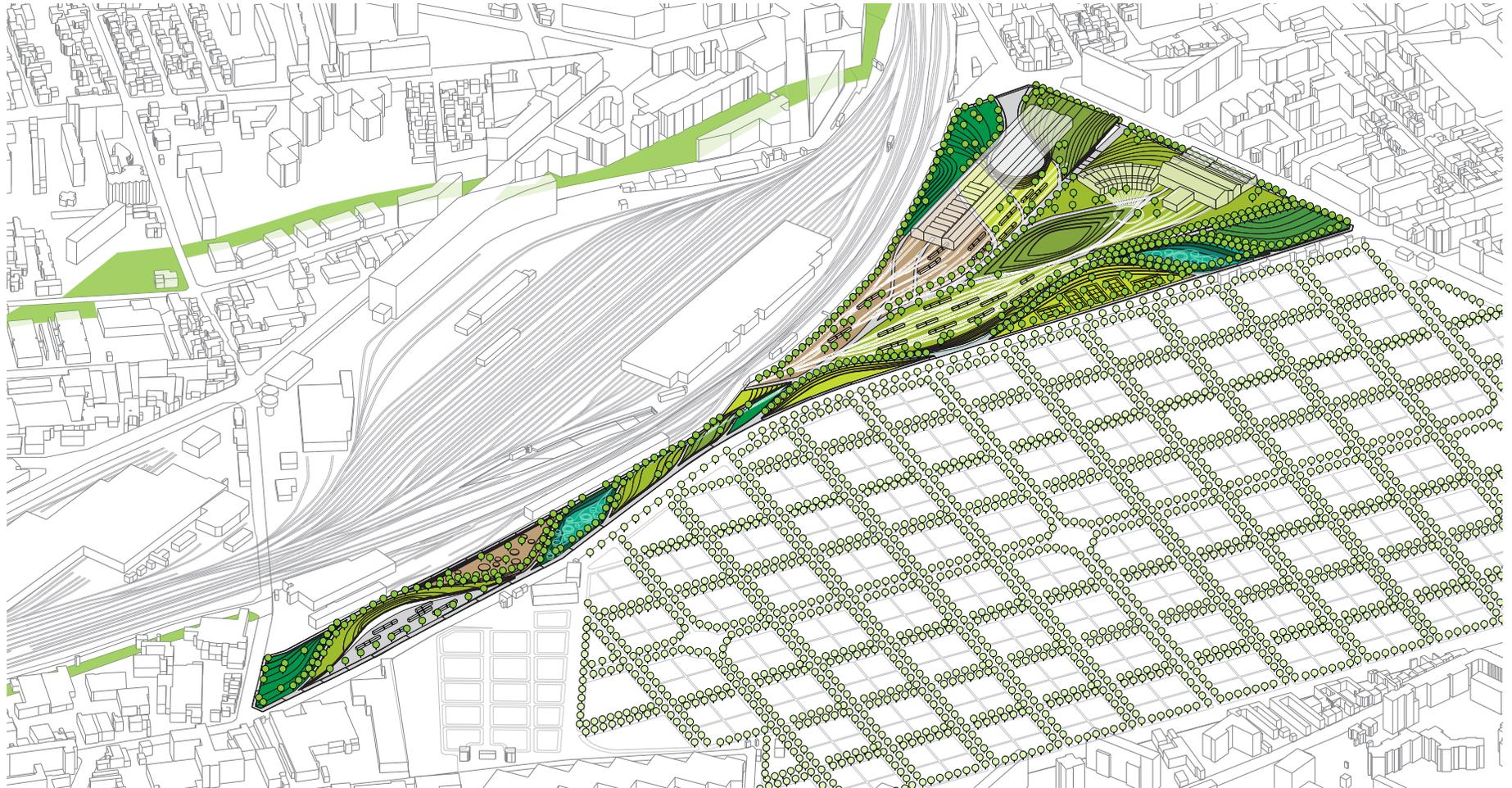


Arbusto de la Mariposa

Arbusto de la Mariposa Alternado

Sauco Negro

06 VEGETACION

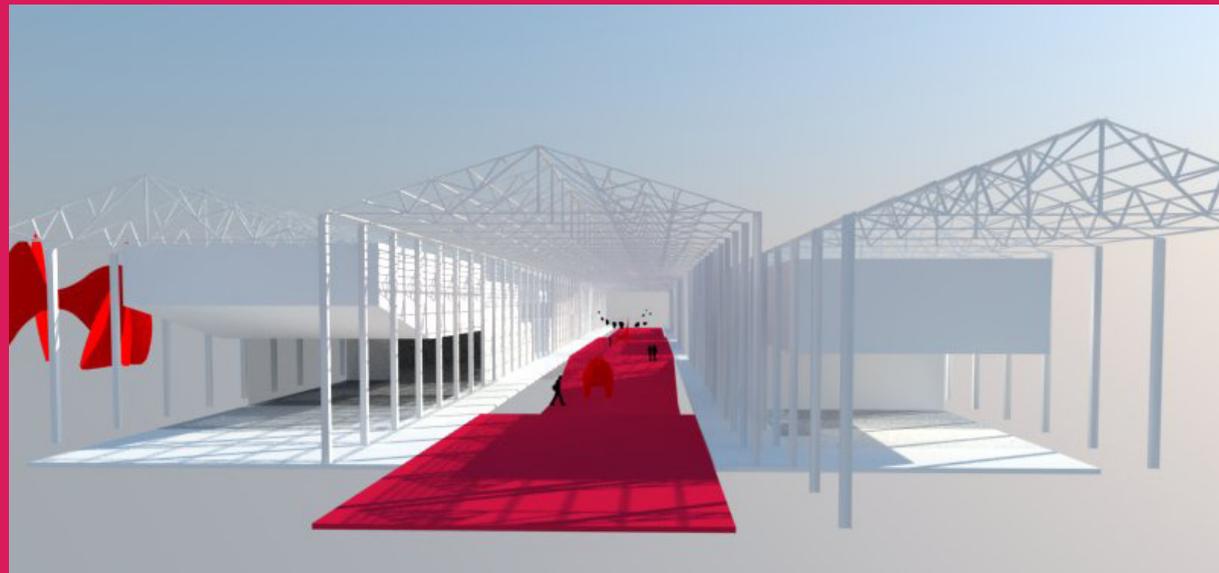


05.5 PROPUESTA EDIFICIO

La escala de las antiguas naves de mantenimiento de trenes y su ubicación en el extremo norponiente del parque, se rescatan como un valor arquitectónico, para convertirlo en el generador cultural del conjunto y en un umbral que integre a nivel público y urbano tanto al parque como a su interior. Se reconoce el desahogo natural que tiene la avenida Marx Dormoy en el parque, para aprovechar la posición del edificio y provocar un efecto urbano, aprovechando de mejor manera los flujos del sector.

Las tres naves se usan como principal referente formal, espacial y material, y a través de la intervención en su interior, se busca arquitecturizar la identidad del lugar. Se trata de un reciclaje de espacios, atmósferas, usos y objetos, que mantiene viva la memoria y consolida la así formalización del proyecto.

Esto se lleva a cabo a través de las siguientes operaciones arquitectónicas:



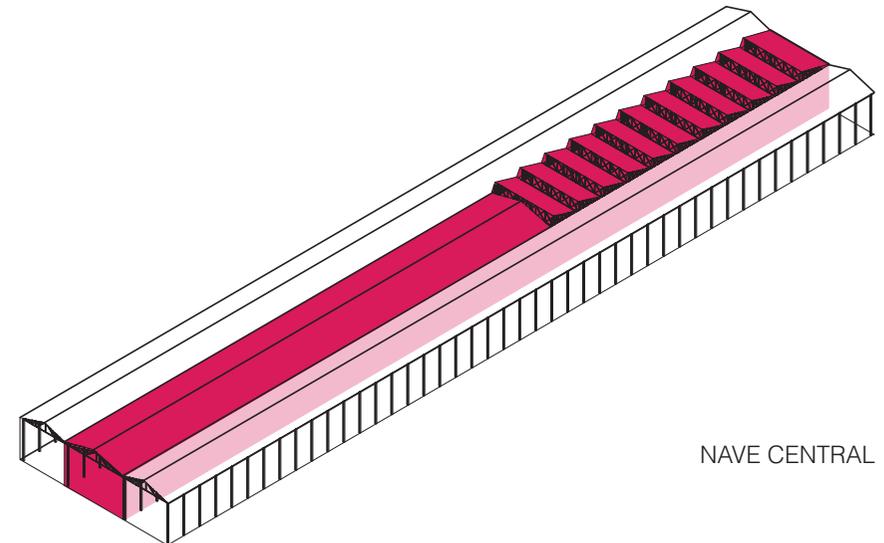
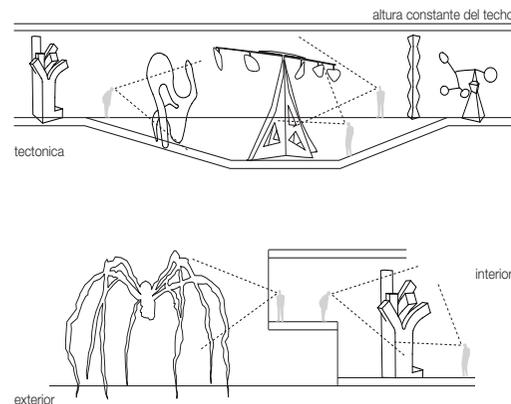
01 VOLUMETRIA

La propuesta volumétrica consiste en mantener la estructura original del edificio como envolvente, y crear una espacialidad interior a partir de volúmenes simples y puros que albergan el nuevo programa. Estos volúmenes reconocen la morfología de la estructura de acero sin tocarla, con el objetivo de destacarla dentro de la composición.

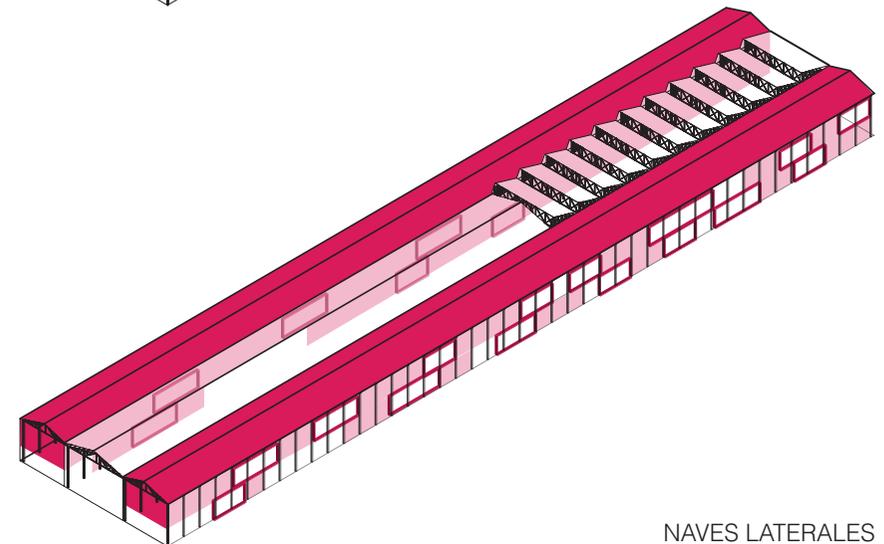
De esta manera, se construyen dos naves laterales delimitando la nave central, la cual se mantiene como un gran vacío que atraviesa el edificio de un extremo al otro.

Las dos naves laterales contienen el programa destinado a talleres de creación y producción cultural, por lo tanto son los lugares más densos y con mayor uso. Estos espacios proyectan sus actividades hacia el exterior del edificio mediante una piel con distintos grados de transparencia, como una gran ventana o una pantalla pixelada donde cada pixel representa un programa distinto.

La nave central es el espacio unificador del proyecto, y se utiliza como un gran espacio de difusión o una calle interior donde se exhiben las creaciones realizadas en los talleres, permitiendo además la realización de todo tipo de exposiciones, conciertos, proyecciones, eventos y fiestas, así como el ingreso de vagones y containers para conectar las obras de arte con el exterior.



NAVE CENTRAL



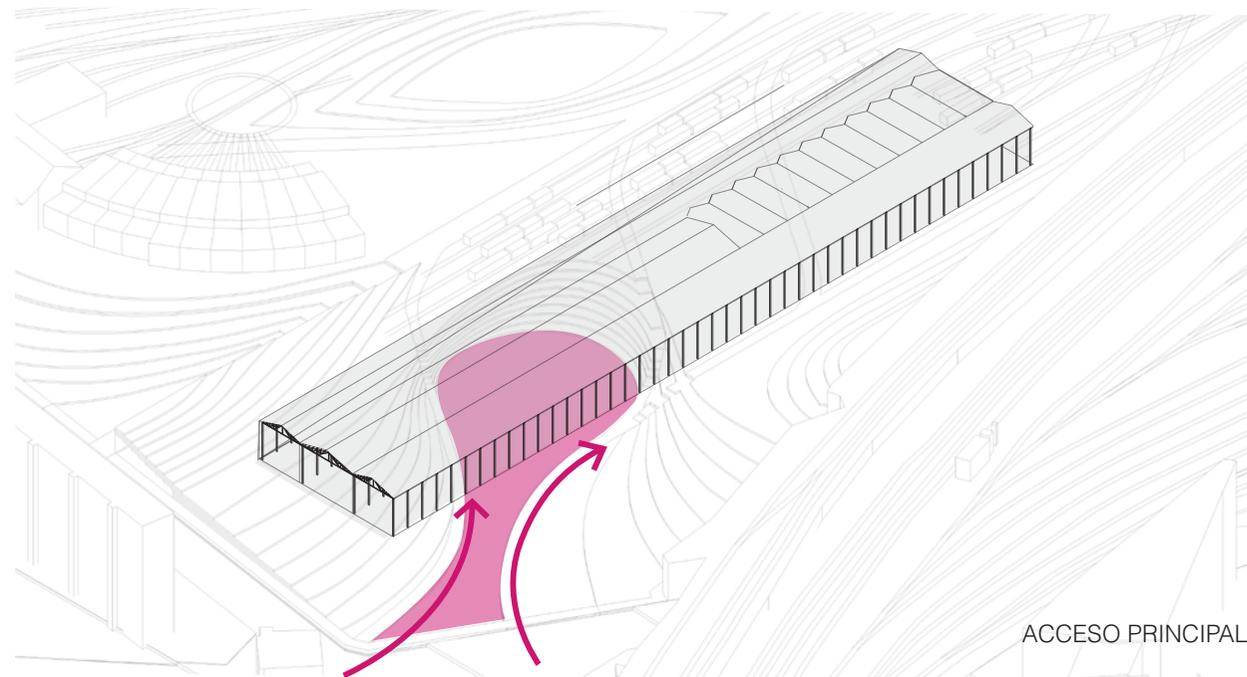
NAVES LATERALES

02 ACCESO

El acceso principal del proyecto es una plaza hundida, con la volumetría del edificio elevada sobre ella, permitiendo generar un punto neutral de encuentro que conecta la calle con el edificio y con la estación de metro Línea 13 Châtillon-Montrouge, ofreciendo un generoso espacio cubierto como patio de actividades.

La creación de este espacio aterrazado a partir de los desniveles del parque, permite conformar un lugar de sociabilización e intercambio cultural entendido como la prolongación del propio espacio público de la ciudad, una plaza pública que prioriza la interactividad lúdica, la improvisación y la adaptabilidad.

En este espíritu de encuentro, el pavimento constituye un fuerte elemento de continuidad. Utilizando la misma materialidad de la vereda, se busca mantener la confusión entre el interior y exterior, reforzando las ideas de traspaso, transparencia, porosidad y permeabilidad en el proyecto.



ACCESO PRINCIPAL

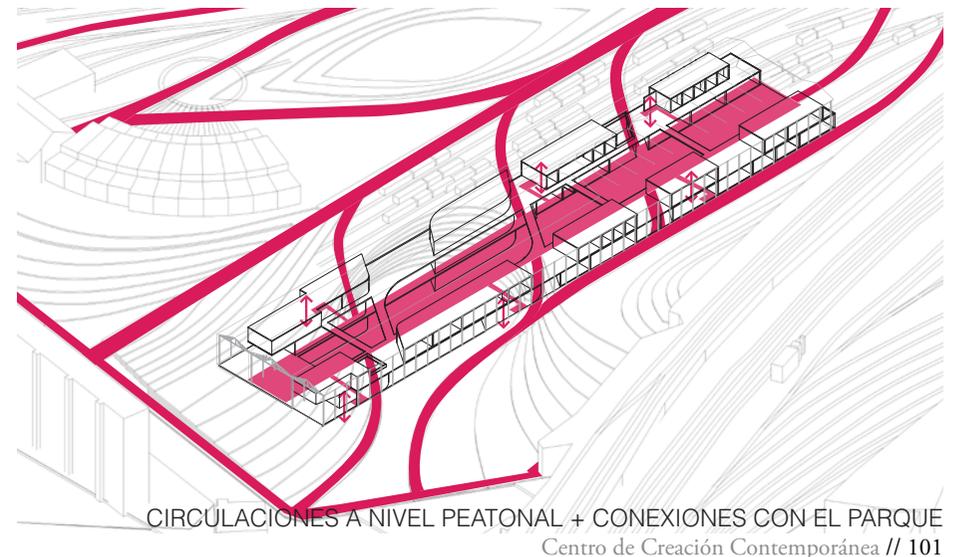
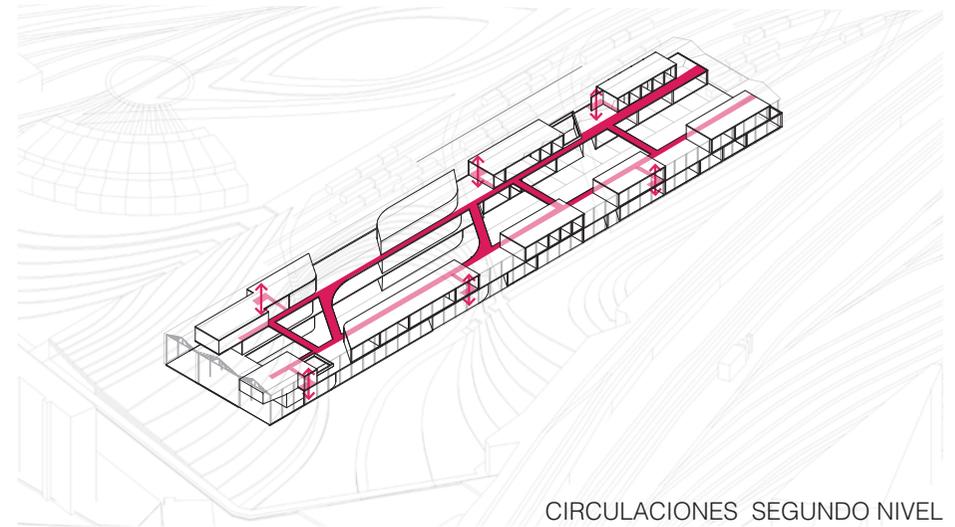
03 CIRCULACIONES

La nave central del edificio funciona como eje estructurador del proyecto, dispuesta como una planta libre que permite generar relaciones visuales entre los distintos niveles, las exposiciones y todas las actividades que se estén realizando en ella.

El parque se conecta con el edificio a través de varios puntos de acceso. En estas aberturas, se diseñan algunos senderos del parque que atraviesan el volumen en el sentido transversal.

En los niveles superiores, se establecen varias vías de circulación que conectan los diferentes talleres de las naves laterales tanto de manera longitudinal como transversal, permitiendo una circulación fluida entre las diferentes áreas del proyecto en torno a la nave central.

Finalmente, las circulaciones verticales y escaleras de emergencia se disponen a los costados exteriores de las naves laterales, cada 40 mts a lo largo del edificio.



04 PROGRAMA

El proyecto se organiza distribuyendo sus principales actividades en las dos naves laterales del edificio. El acceso principal, ubicado en el extremo norte del volumen, determina la zona con programas de uso público, tales como Restaurant, Café y Boutique para los visitantes.

A medida que se recorre el proyecto en dirección longitudinal de norte a sur y hacia los niveles superiores, el programa va progresando a los espacios más especializados, reservados a los creadores y estudiantes amateurs del CCC.

Los talleres de creación se organizan en distintos polos, de acuerdo a la especialización o área de trabajo que en ellos se desarrolla, las cuales se detallan a continuación:

Polo Escenico: Todas las formas de expresión en que los artistas utilicen su cuerpo o la voz como herramienta para la creación, principalmente el teatro, la danza, la música y sus distintos derivados.

Polo Medialab: Creaciones relacionadas con los nuevos medios y las tecnologías digitales, así como el desarrollo de videojuegos y piezas cinematográficas.

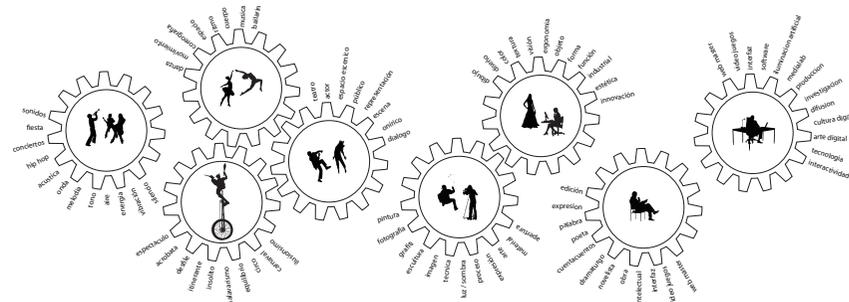
Polo Imagen: Creaciones ligadas a la fotografía tanto análoga como digital, así como el proceso de revelado, edición y post-producción de este material.

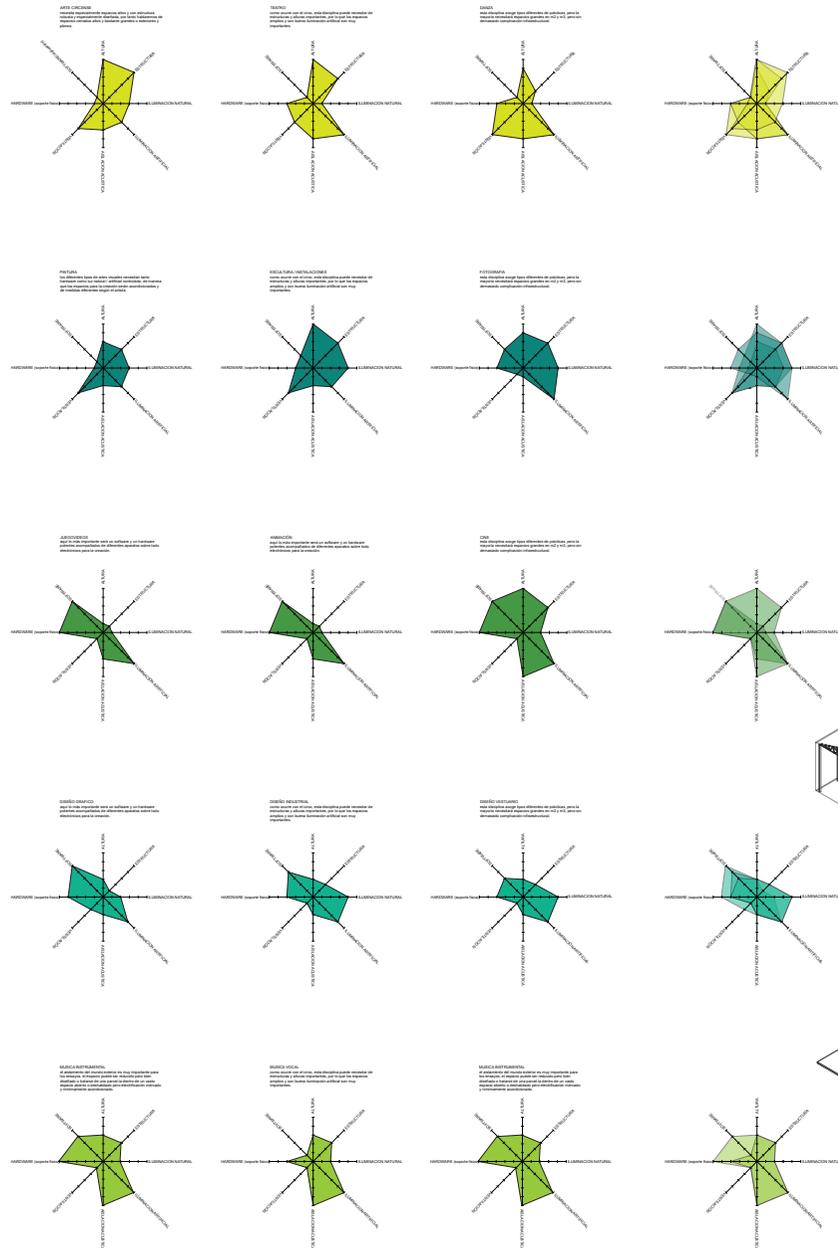
Polo Construcción: Objetos y obras tridimensionales elaboradas a partir de materiales flexibles o sólidos. Dentro de esta área se enmarca la pintura, la escultura y algunas artes decorativas y artes industriales como la cerámica, el diseño textil y el trabajo en metales.

Polo Gráfico: Trabajos relacionados con el proceso gráfico y editorial, incluyendo litografía, serigrafía, grabado, graffiti y diversos sistemas de impresión.

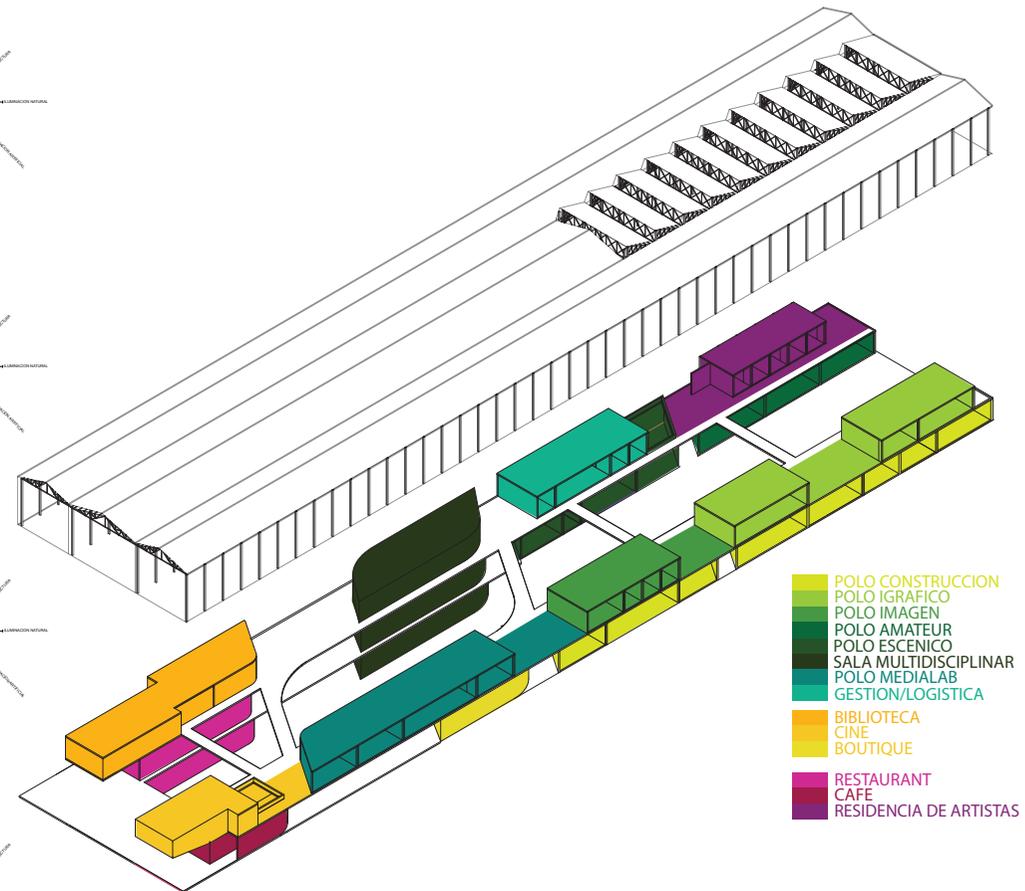
Polo Amateur: Destinado a personas aficionadas y público en general, principalmente estudiantes, que deseen instruirse o desarrollar creaciones en cualquiera de las áreas de los otros polos más especializados.

La sociabilización facilita la creación y es también uno de sus principales motores. A través de la incorporación de residencias para artistas y de talleres abiertos, se permite que el trabajo de los creadores se pueda dar a conocer antes de pasar por el proceso formal de exposición. Por otra parte, cada uno de los polos contiene “plataformas colectivas”, las cuales permiten fomentar la sociabilización entre artistas y su contacto con personas y colectivos del territorio, de manera de crear proyectos en común o dar a conocer su trabajo durante el proceso de creación. Estos espacios quedan indeterminados en su uso, como una invitación para la apropiación e intervención por parte de los distintos usuarios.





El dimensionamiento de cada espacio programático esta determinado por ocho variables espaciales, y se analiza a través de graficos de estrella. Estas variables son : altura , estructura, iluminación natural, iluminación artificial, aislamiento acústica, ventilación, hardware (soporte físico) y software (soporte técnico) .



- POLO CONSTRUCCION
- POLO IGRAFICO
- POLO IMAGEN
- POLO AMATEUR
- POLO ESCENICO
- SALA MULTIDISCIPLINAR
- POLO MEDIALAB
- GESTION/LOGISTICA
- BIBLIOTECA
- CINE
- BOUTIQUE
- RESTAURANT
- CAFE
- RESIDENCIA DE ARTISTAS

DIMENSIONES DE PROGRAMA

POLO CONSTRUCCIÓN	M2 / ALTURA	CAPACIDAD
taller modelado, pintura, plastico	100 m2 / 2,9h	8 personas
taller madera	125 m2 / 2,9h	10 personas
taller metal	125 m2 / 2,9h	10 personas
taller textil	100 m2 / 2,9h	10 personas
plataforma colectiva	200 m2 / 2,9h	+ personas
taller construcción y secado	100 m2 / 2,9h	8 personas
almacén	50 m2 / 2,9h	
taller dibujo	75 m2 / 2,9h	12 personas

POLO MEDIALAB	M2 / ALTURA	CAPACIDAD
taller creación web	50 m2 / 2,9h	8-12 personas
estudio de animación y videojuego	50 m2 / 2,9h	8-12 personas
taller producción	75 m2 / 2,9h	12-18 personas
taller creación 2D y 3D	75 m2 / 2,9h	12-18 personas
taller renderizado	50 m2 / 2,9h	8-12 personas
taller post-producción / ee + i + s	75 m2 / 2,9h	12-18 personas
sala de proyección	75 m2 / 2,9h	+ personas
sala de test videojuegos	50 m2 / 2,9h	8-12 personas
plataforma colectiva	100 m2 / 2,9h	+ personas
taller de sonido	75 m2 / 2,9h	8-12 personas
sala de cine	225 m2 / 7h	150 personas
salas de proyección (2)	37,5 m2 / 2,9h	30 personas

POLO GRAFICO	M2 / ALTURA	CAPACIDAD
taller litografia	100 m2 / 2,9h	8 personas
taller serigrafia	100 m2 / 2,9h	8 personas
taller grabado	75 m2 / 2,9h	6 personas
taller de corte	100 m2 / 2,9h	8 personas
taller de impresión	100 m2 / 2,9h	8 personas
plataforma colectiva	150 m2 / 2,9h	+ personas
taller construcción y secado	150 m2 / 2,9h	12 personas
almacén	50 m2 / 2,9h	

POLO IMAGEN	M2 / ALTURA	CAPACIDAD
estudio fotografico (ciclo)	100 m2 / 2,9h	8 personas
laboratorio análogo	62,5m2 / 2,9h	2 personas
laboratorio digital	62,5m2 / 2,9h	5 personas
taller de edición	100 m2 / 2,9h	8 personas
plataforma colectiva	100 m2 / 2,9h	+ personas
almacén	50 m2 / 2,9h	

POLO ESCENICO	M2 / ALTURA	CAPACIDAD
	100 m2 / 2,9h	+ personas
sala de ensayo teatro	75 m2 / 2,9h	6-12 personas
sala de ensayo danza	75 m2 / 2,9h	6-12 personas
sala de ensayo circo	100 m2 / 7h	10-15 personas
camarines	50 m2 / 2,9h	20 personas
almacén	100 m2 / 2,9h	
espacio escénico	100 m2 / 2,9h	200 personas

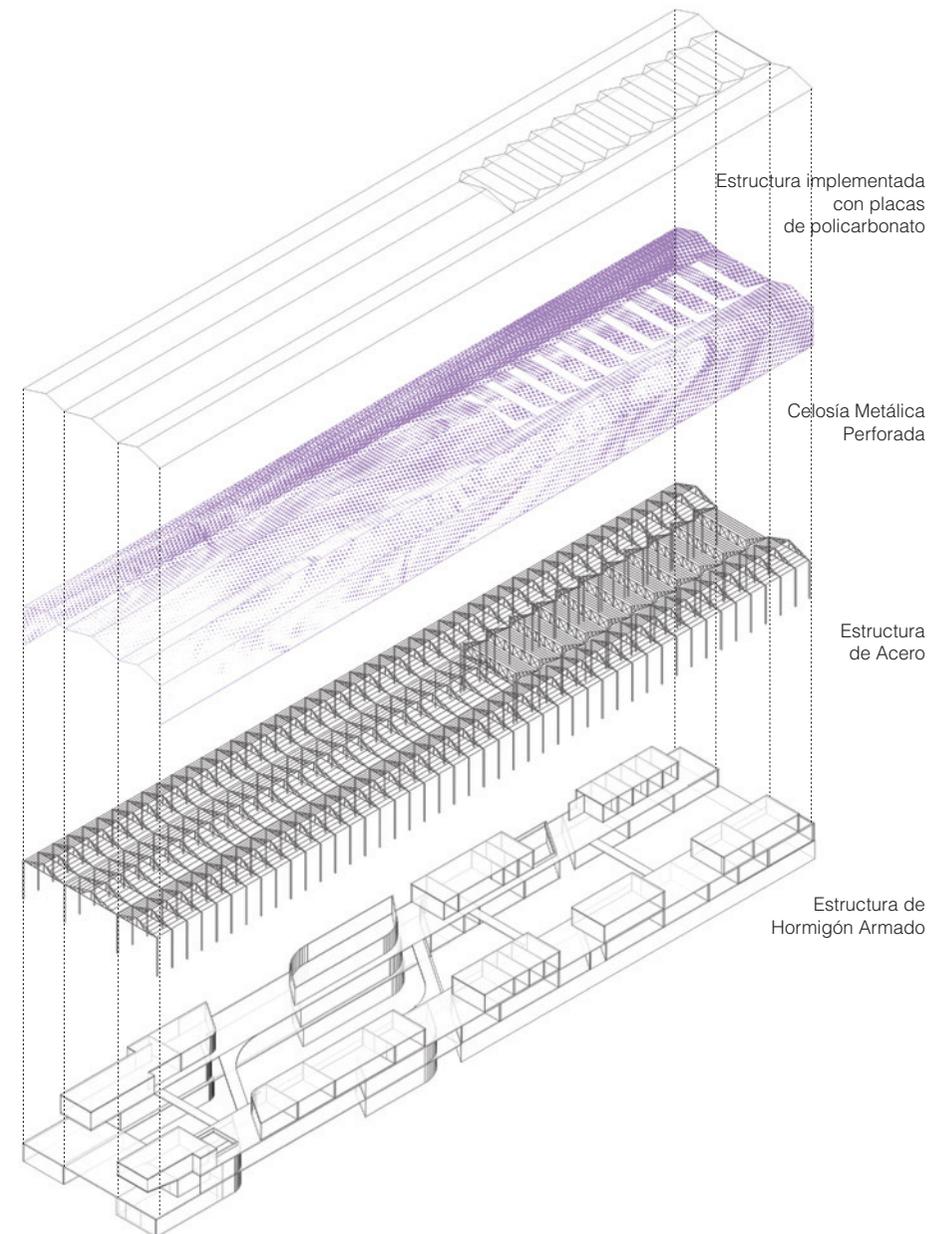
05 ESTRUCTURA Y PIEL

La estructura original de las naves del edificio se compone de marcos rígidos de acero, en perfiles tipo H. Esta estructura se mantiene con el objetivo de valorizar lo preexistente, convirtiéndolo así en una parte activa del proyecto y punto de partida de lo nuevo. En el interior de este esqueleto de acero se encuentran los volúmenes programáticos, construidos como edificios independientes de hormigón armado a través de muros dispuestos de manera transversal al volumen.

Para el desarrollo de la piel del edificio, se busca generar permeabilidad y translucidez con el objetivo de comunicar lo que ocurre en el interior e iluminar los distintos recintos con luz natural, al mismo tiempo que se valoriza la estructura original de acero como elemento de identidad del proyecto. Para esto, se utiliza una membrana continua de acero perforado, que va cambiando la apertura de sus poros para generar distintos patrones y grados de translucidez a lo largo del edificio.

Se busca generar distintos grados de translucidez que responden a la ubicación de los distintos recintos y el grado de iluminación que cada uno requiere. De esta manera, se permite el ingreso de luz natural de forma controlada, disminuyendo la iluminación artificial durante el día, permitiendo la vista desde exterior y controlando la radiación solar.

Finalmente, la transparencia es una manera de expresar una apertura artística y pública, conectando el edificio con sus usuarios y con su entorno y generando distintas instancias de exhibición, siluetas, sombras, reflejos y transparencias.



05.6 PROPUESTA MUSEO EN MOVIMIENTO (MuMo)

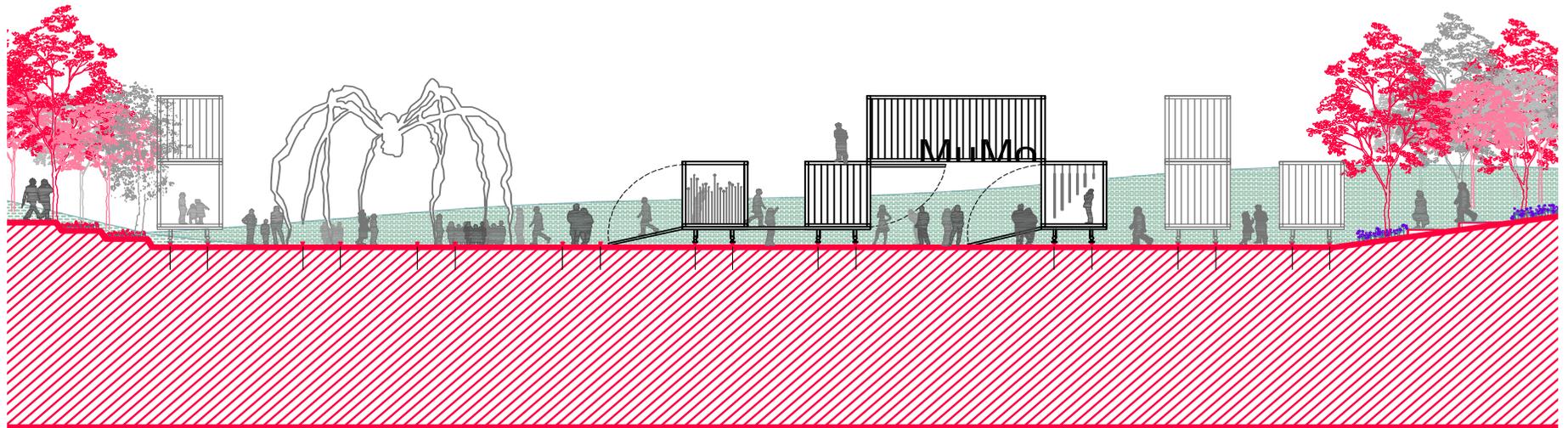
El Centro de Creación Contemporánea mantiene la identidad del sitio ferroviario tanto en lo material como su uso, a través de una reinterpretación de las infraestructuras existentes. Así, el carácter industrial del terreno se traduce en el desarrollo de una industria creativa y cultural, y los antiguos talleres ferroviarios de los galpones de mantenimiento se convierten en nuevos talleres destinados a la creación. De la misma manera, el elemento que permitirá que lo que ocurre dentro del edificio influya en el resto del paisaje y del territorio serán las líneas ferroviarias y los trenes abandonados presentes en el sitio, que corresponden a la tercera escala de intervención que propone el proyecto.

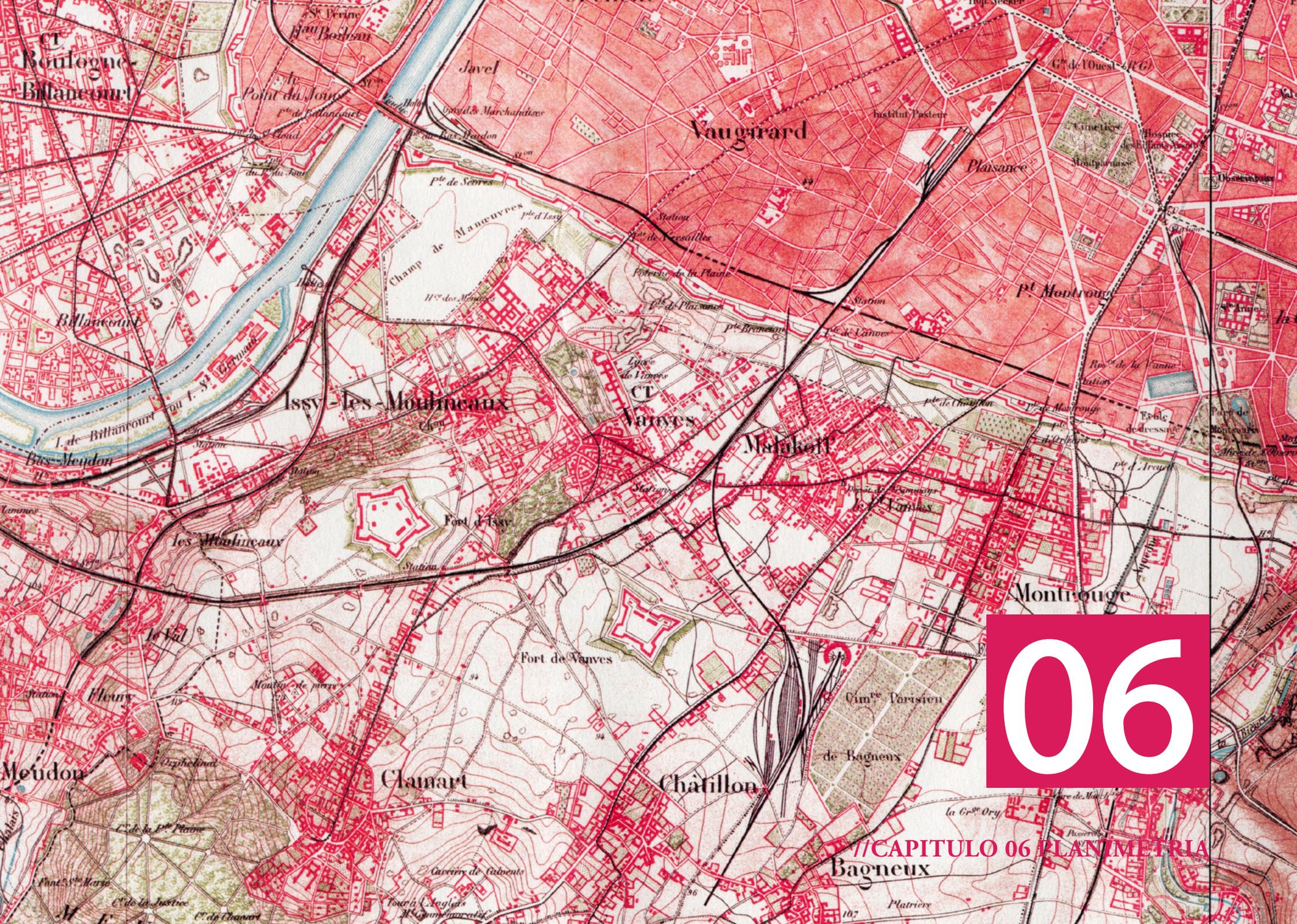
La problemática planteada por la existencia de estas líneas y vagones en el terreno, asociadas a la creación de un parque para la creación y difusión de la cultura, se traducen en la idea de la movilización de todas las obras desarrolladas en el CCC para ser transportadas mediante containers por del terreno del parque, pero además hacia el resto de la ciudad e incluso del mundo. Se aprovecha entonces la infraestructura de transporte que conecta al sitio con el resto de la metrópolis, con las distintas estaciones de trenes europeas y con el aeropuerto internacional de Orly, para generar una galería de arte esparcida por territorios a distintas escalas.

Todas las producciones realizadas en el CCC se pueden mover de un punto a otro, a través del módulo básico que establece el container. Estos funcionan como embalaje pero también como galería en su interior, aprovechando su naturaleza espacial. Así, podrían ser intervenidos por los distintos artistas para adquirir un carácter personal. La nave central del edificio, ofrece la posibilidad de hacer ingresar los vagones y containers para trabajar en su interior y luego ser transportado a través de las vías. Los containers, por otra parte, tienen intrínseco en su naturaleza la idea

del viaje, y presentan además otras cualidades como su facilidad para ensamblarse y apilarse, lo que les permite agruparse de distintas formas y cambiar su disposición dependiendo de la localización. Esta idea posee un antecedente en el Museo Nómada de Shigeru Ban, proyecto desarrollado en 2003 en el cual los containers son reinterpretados para desarrollar un museo que viaja alrededor del mundo.

El proyecto se plantea entonces como un museo en constante movimiento, entendiendo la cultura y la creación como un nuevo producto de carácter industrial, donde las líneas ferroviarias actúan como conexión pero además como espacio para la misma exposición. De esta manera se hace posible llevar la cultura a distintos rincones del mundo, aprovechando el reciclaje de infraestructuras a gran escala para otorgar movilidad y una nueva dimensión a la arquitectura.

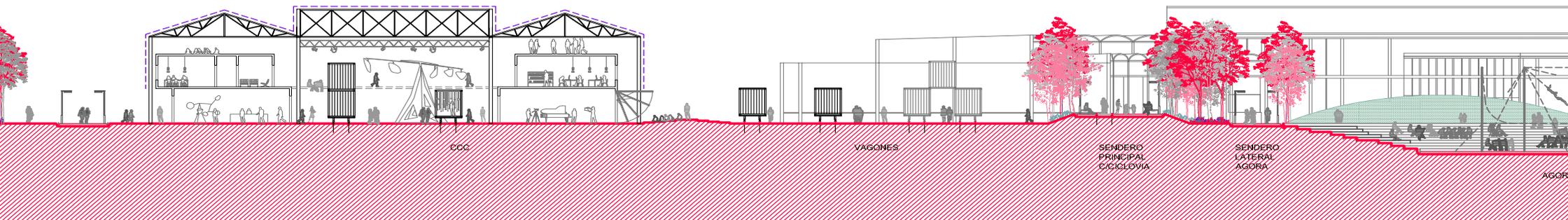


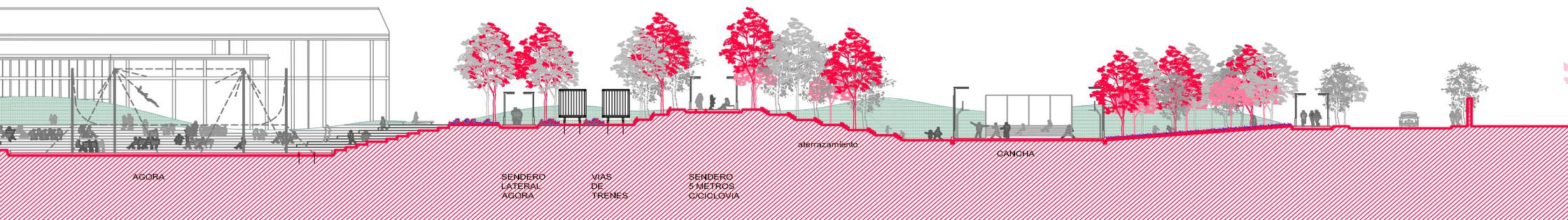


06

//CAPITULO 06 PLANIMETRIA

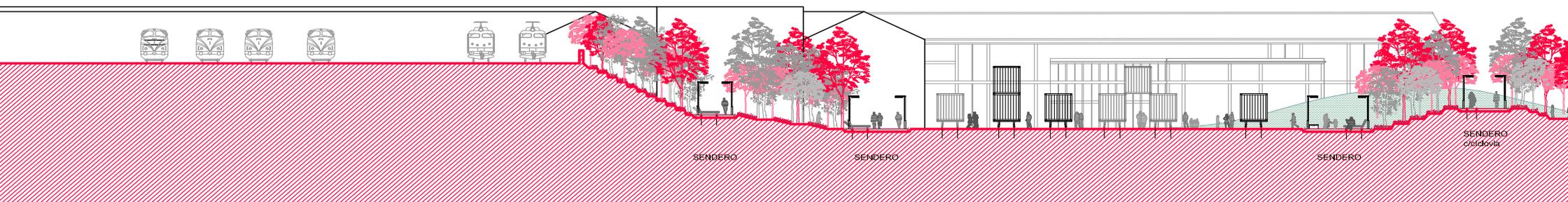
CORTE SITUACION DEL PROYECTO

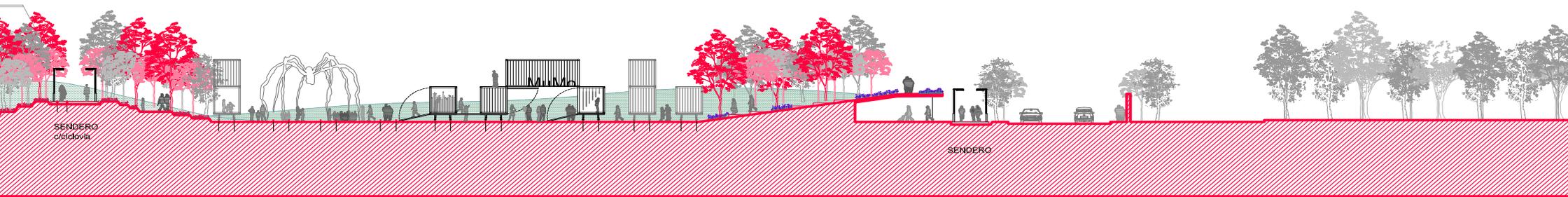




CORTE AA ESC 1/500

CORTE SITUACION DEL PROYECTO





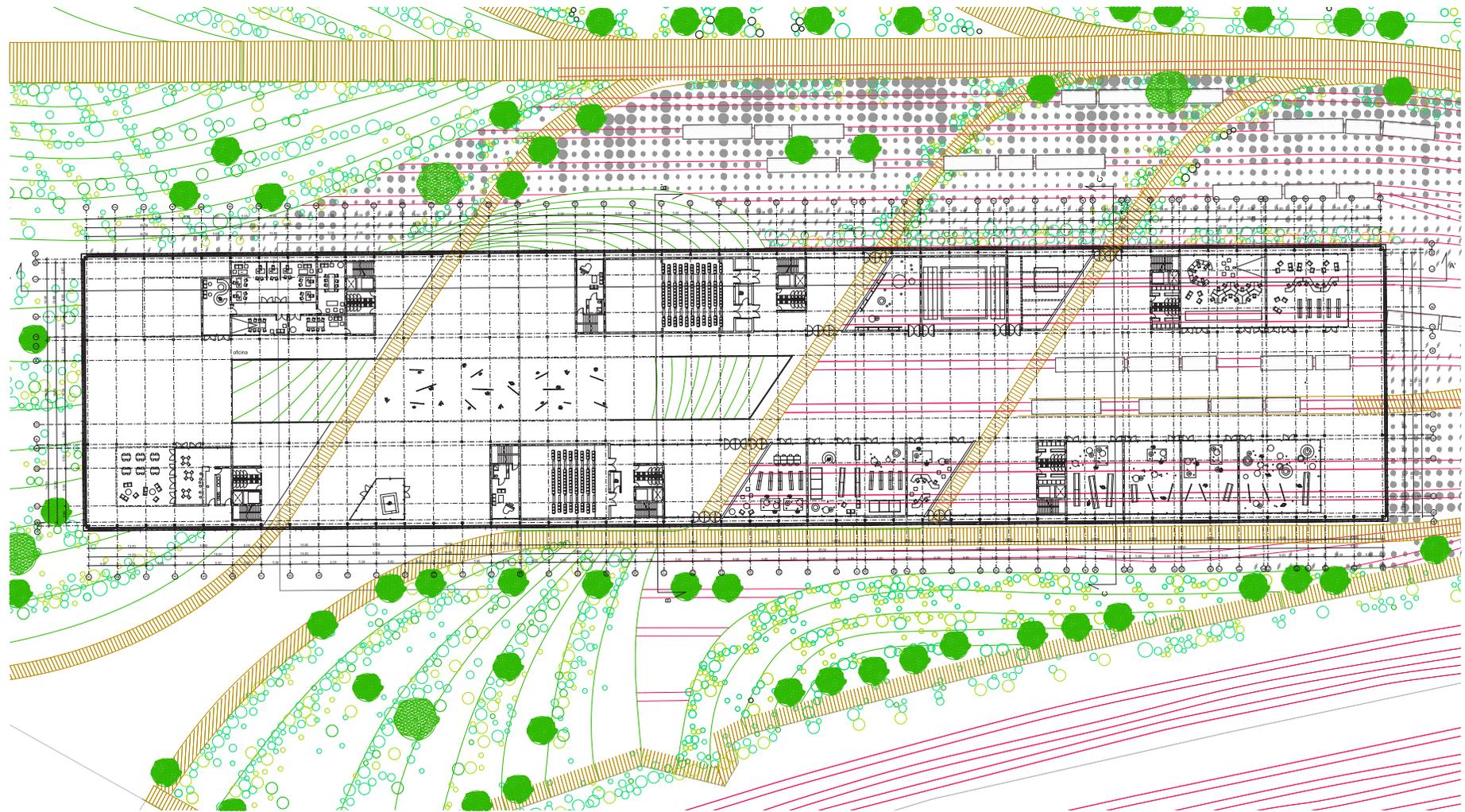
CORTE CC ESC 1/500

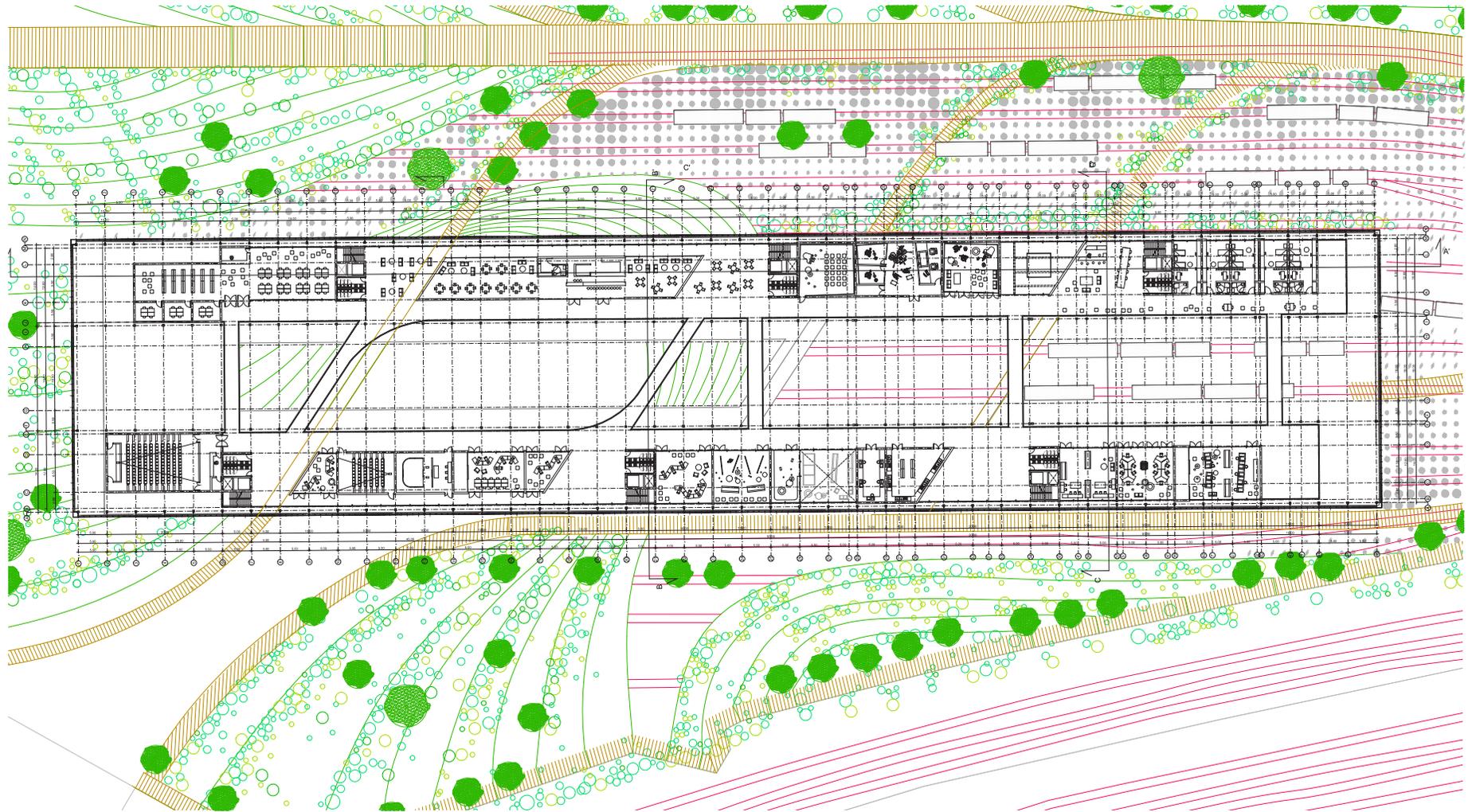


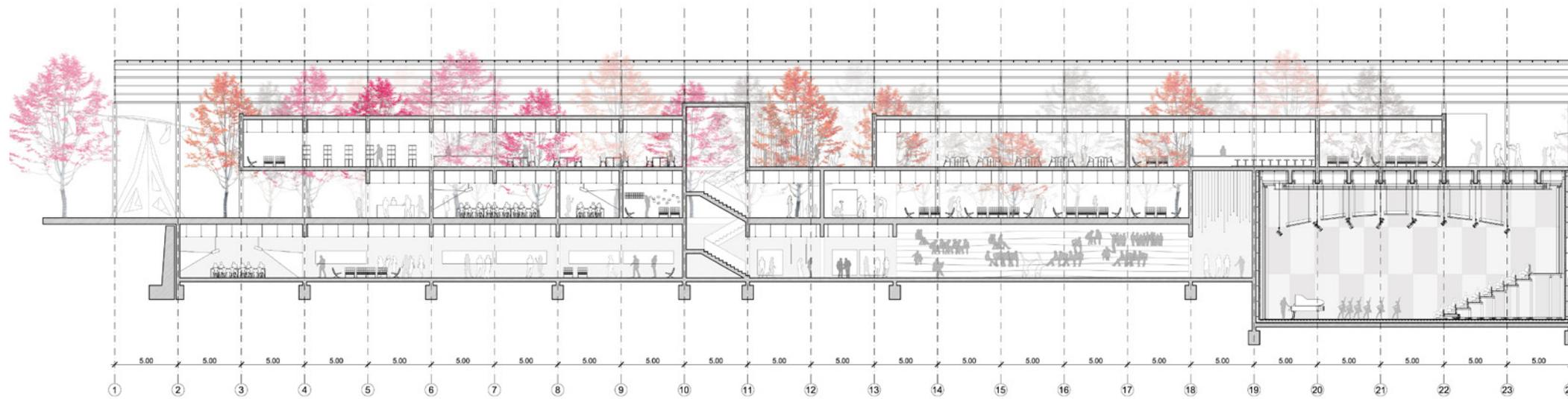


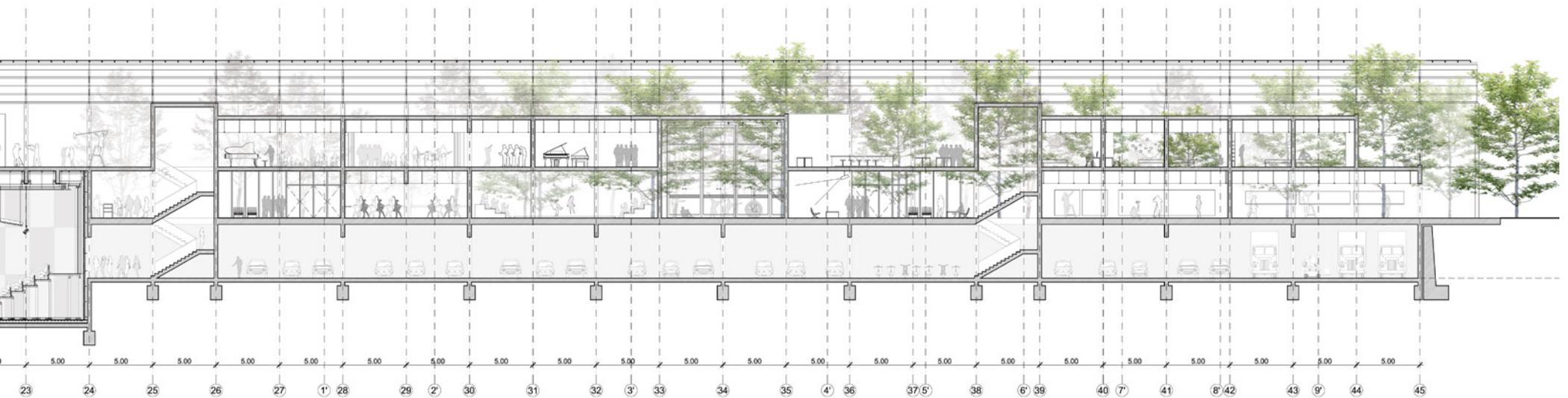


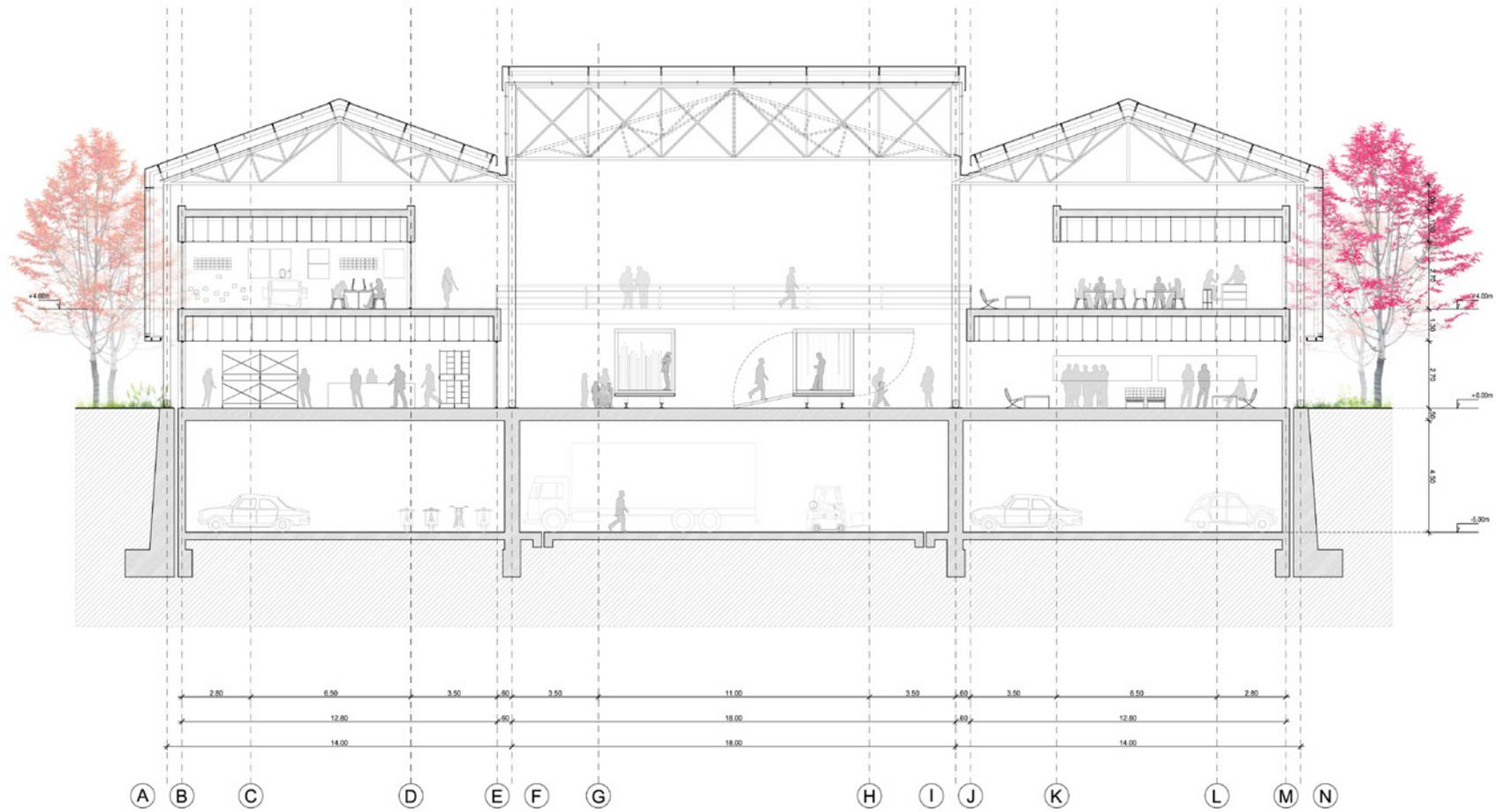


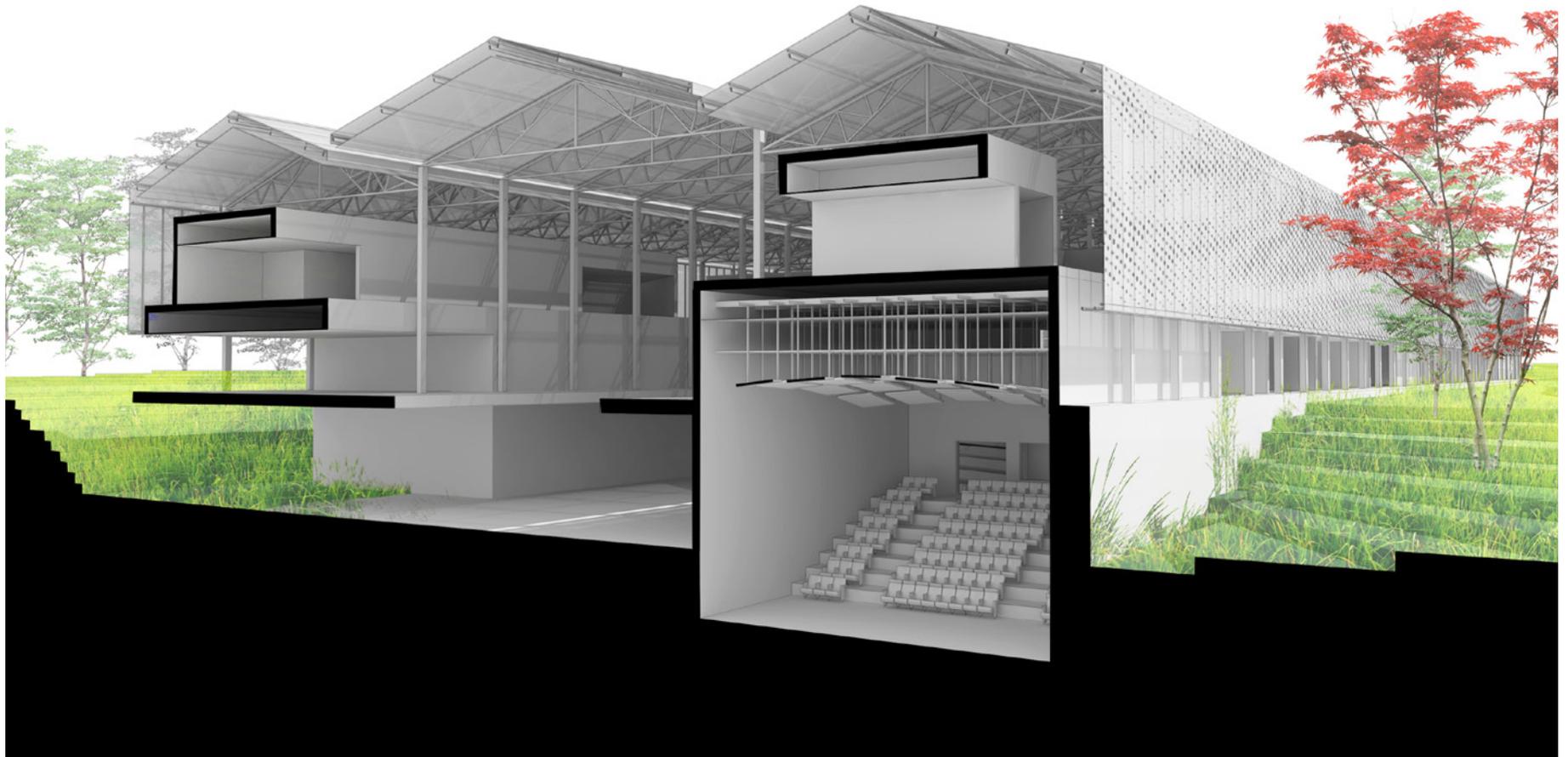


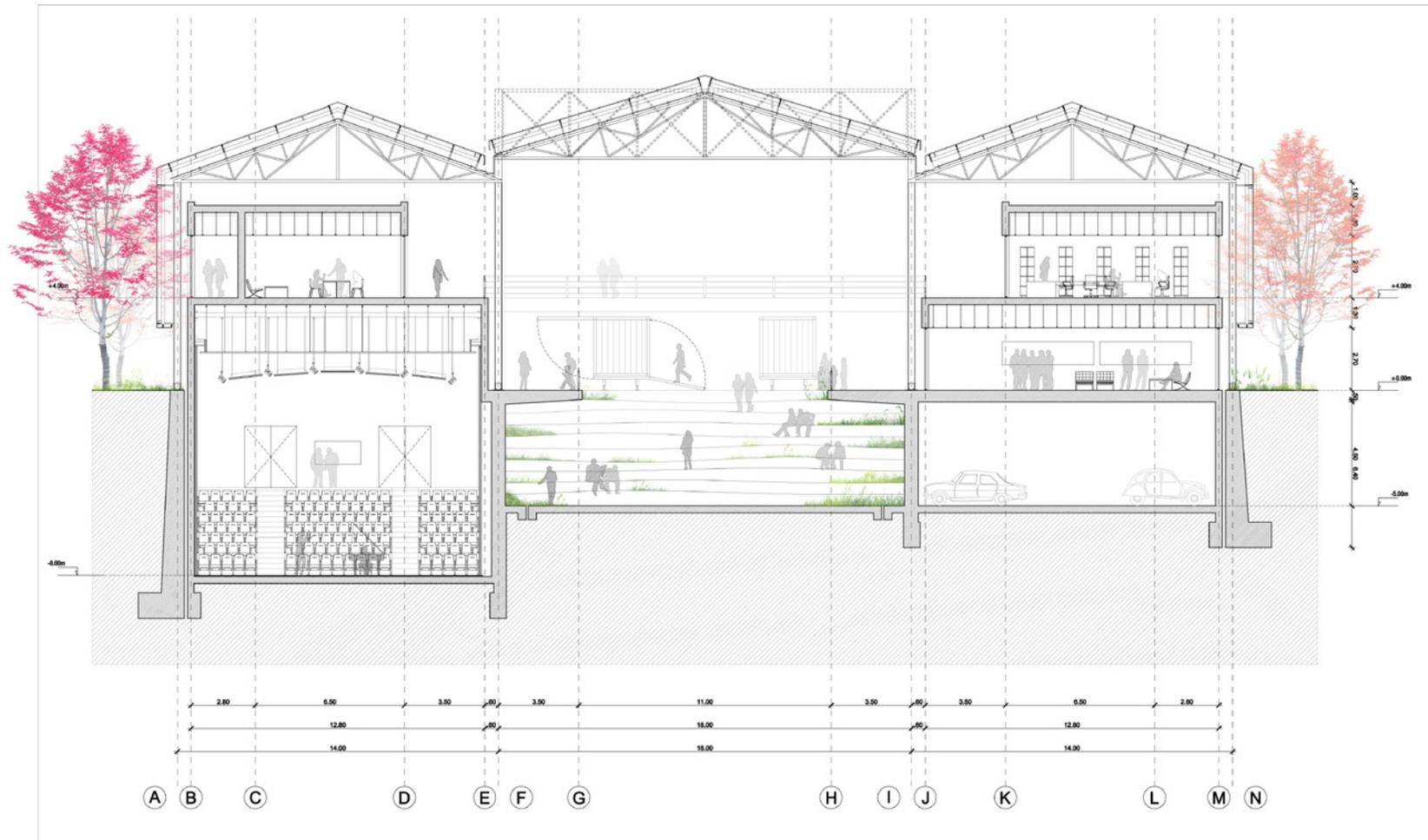














//CAPITULO 07 CIERRE



07 CIERRE

Los contenidos expresados en el proyecto Centro de Creación Contemporánea, apuestan por situar la cultura como un elemento central de transformación territorial y de reivindicación de la ciudad como espacio público. La recuperación de espacios abandonados, especialmente aquellos pertenecientes a las antiguas infraestructuras ferroviarias, junto con la dotación de equipamientos de carácter cultural, se han propuesto como una manera de convertir al sector en un polo de atracción para artistas, visitantes y para los habitantes del sector, en miras a la configuración de la metrópolis parisina como una entidad metropolitana cohesionada y global. De esta manera, se contribuye a disminuir la división centro-periferia que ha marcado el desarrollo histórico, político, urbano, social y económico de París.

El proyecto busca a través de sus principios de creación, difusión y sociabilización, convertirse en un importante motor de desarrollo social a escala local y global, situando la cultura en el centro de la vida de la periferia parisina, y a sus habitantes junto con artistas y creadores, en el centro de la vida cultural de la ciudad. Se busca generar un punto de encuentro entre cultura y espacio público, un motor de desarrollo creativo para el sector y la posibilidad de llevar las creaciones artísticas al exterior, a través de las líneas del Museo en Movimiento.

En las ciudades contemporáneas de alta densidad como París, el poco espacio libre que queda es extraordinariamente valioso. Dentro de este contexto, el rescate de sectores abandonados o degradados puede utilizarse como oportunidad para entregar a la ciudad espacios públicos y productivos en lugares inesperados. El tejido de la ciudad necesita de operaciones en puntos estratégicos para mantener la atraktividad en su territorio e integrar nuevos habitantes y actividades en la trama de preexistencias. De esta manera, es posible crear nuevas centralidades

que con el tiempo se consoliden a nivel metropolitano, y pasen a formar parte de un sistema interconectado de espacios públicos y creativos.

Es así que el presente Proyecto de Título se plantea como la manifestación de una visión particular de la arquitectura y las problemáticas que enfrentan hoy las grandes ciudades en el mundo. La mirada internacional propuesta, se ha planteado como una forma de insertar la disciplina en un contexto global, permitiendo identificar variables y problemáticas de una ciudad con una dinámica y comportamiento muy particulares, pero utilizando estrategias y metodologías que permiten establecer posibles relaciones con el contexto chileno.

Vivimos en un contexto global y cada vez más interconectado, donde algunas de las experiencias vividas en otros países logran incidir con mucha fuerza e inmediatez en las dinámicas y políticas nacionales. Chile cuenta con un pasado industrial importante y hoy existen numerosos espacios y barrios abandonados insertos en la trama urbana de sus principales ciudades. Resulta relevante entonces intercambiar experiencias de este tipo para entender procesos territoriales de historia más larga, y así poder desarrollar propuestas en este ámbito de la organización territorial en el que todavía, incluso en el resto del mundo, hay tanto camino por recorrer.

08

//CAPITULO 08 BIBLIOGRAFIA

LIBROS Y REVISTAS

Barthel, Pierre-Arnaud et al. Nantes Petite et Grande Fabrique Urbaine. Éditions Parenthèse. Marseille, France, 2009.

Clément, Gilles. Manifiesto del Tercer Paisaje. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, España, 2003

Culot, Maurice et Desmoulins, Christine. 104 Atelier Novembre Architectes, Paris. Aam Éditions. Paris, France, 2009.

García, Patricia et al. Strategy Public. Independent Magazine of Architecture + Technology. Vitoria Gasteiz, España. Agosto 2010

Fernández, Luis Alonso y García Fernández, Isabel. Nueva Museología. Alianza Editorial. Madrid, España, 1999-2012

Koolhaas, Rem. Junkspace. Éditions Payot Laussane. Paris, France, 2001.

Le Cornec, Guillaume. De Fer, de Machines et de Rêves. Éditions Samoa. Nantes, France, 2011.

Manito, Félix. Estrategia de la Ciudad: La Centralidad del Sector Cultural en la Agenda Local. CIDEU. Barcelona, España, 2006.

Maskit, Jonathan. On the recuperation of postindustrial sites: an aesthetic analysis. European Journal of Geography, artículo 482. Diciembre 2009

Panerai, Philippe. Paris Metropole. Éditions de la Villette. Paris, France, 2008.

Panon, Xavier. Île-de-France et les Franciliens. Éditions des Syrtes. Paris, France, 2004.

Rogers, Richard and Partners. Le Grand Pari de L'Agglomeration Parisienne. London School of Economics, London, UK, 2008

Santiard, Antoine et Cadilhac, Jacques. E2: Exploring the Urban Condition. Actar. Paris, France, 2003

Sassen, Saskia. La Ciudad Global. Princeton University Press. Princeton, USA, 1991.

Développement culturel, Culture et politique de la ville. Ministère de la Culture et de la Communication. Paris, France, Diciembre 2006

Île de France 2030, Ateliers de Création Urbaine. Dominique Carré Éditeur. Paris, France, 2008

Industries Culturelles, Géographie de L'Emploi 2006 Ile de France. Paris, France, 2006

SITIOS WEB

Le Grand Paris, Francia: <http://www.legrandparis.net/>

The High Line New York: <http://www.thehighline.org/>

Sagrera Barcelona: <http://www.barcelonasagrera.com/>

Île de Nantes, Francia: <http://www.iledenantes.com/fr/>

Village Underground, London, Inglaterra:
<http://www.villageunderground.co.uk>



Proyecto de título de Arquitectura
Centro de Creación Contemporánea

Universidad de Chile
Facultad de Arquitectura y Urbanismo

Julio 2012

Estudiante
Angélica VIDELA

Profesor Guía
Andrés WEIL





CENTRO DE CREACIÓN CONTEMPORÁNEA - CHÂTILLON-MONTROUGE, PARIS, FRANCIA

CCC

CENTRO DE CREACIÓN CONTEMPORÁNEA
CHÂTILLON-MONTROUGE, PARIS, FRANCIA

ARQUITECTURA EN RECONQUISTA

UNIVERSIDAD DE CHILE

FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
ESCUELA DE ARQUITECTURA

Alumna: Angélica VIDELA
Profesor Guía: Andrés WEIL