

Social Intermodal Yonghegong 雍和宮: Highway-scraper

PALABRAS CLAVE | AUTOPISTA | INTERMODAL | BEIJING

KEYWORDS | HIGHWAY | INTERMODAL | BEIJING

| RESUMEN |

El boom económico chino detonó un masivo incremento en la infraestructura vehicular de Beijing. La tesis de este proyecto explora las posibilidades de coexistencia y adaptación de la ciudad con estas grandes infraestructuras.

Rascacielo Horizontal es el nombre del plan maestro que envuelve a la autopista del segundo anillo en donde se buscan oportunidades para generar un borde activo. Un edificio horizontal es una metáfora visual en donde el progreso económico se vuelca al espacio público.

El tramo a desarrollar del plan maestro es un núcleo en donde confluyen distintos medios de transportes públicos. La intermodal Social Yonhegong funciona como una prótesis para la autopista, su principal función es colaborar a ordenar los flujos e incorporar espacios comunitarios, potenciando el uso de transportes públicos y proveyendo equipamiento, integrando la autopista a la ciudad.

| ABSTRACT |

The Economic boom in China created a huge increase in vehicle infrastructure in Beijing. This thesis explores the possibilities of cohabitation and adaptation of the cities with large systems of vehicular infrastructures. Highway-Scraper is the name of the masterplan that envelops the second ring road in Beijing where opportunities are being sort for activating the edges of the highway. A horizontal building is a visual metaphor where economic progress becomes part of the public space.

The part of the masterplan to be developed is the nucleus where different types of public transport merge and flow.

The intermodal Social Yonhegong functions as prosthesis for the highway, its principal functions are to collaborate in ordering the flow and incorporating communal spaces, potentiate the use of public transport and provide equipment, and to integrate the highway into the city.

Intermodal Social Yonghegong 雍和宮: Rascacielo Horizontal*

SEBASTIÁN LOAÍZA VILLAGRÁN** · Santiago, Chile · loaiza.sebastian@gmail.com

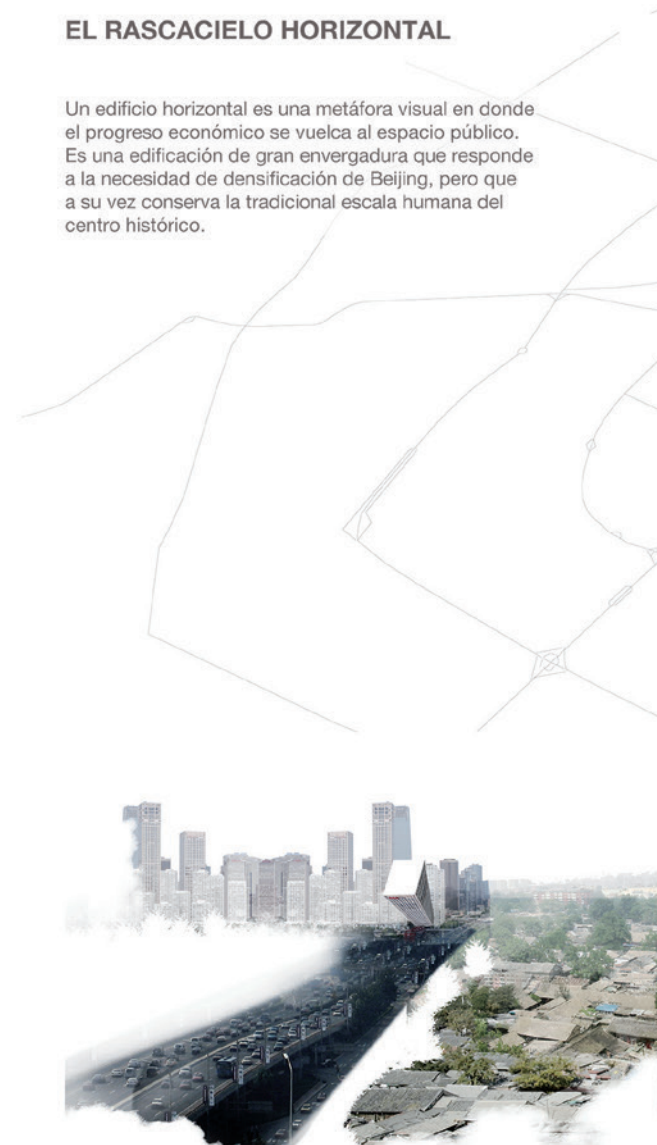
EL RASCACIELO HORIZONTAL

Un edificio horizontal es una metáfora visual en donde el progreso económico se vuelca al espacio público. Es una edificación de gran envergadura que responde a la necesidad de densificación de Beijing, pero que a su vez conserva la tradicional escala humana del centro histórico.

DE CIUDAD IMPERIAL A CIUDAD COMERCIAL

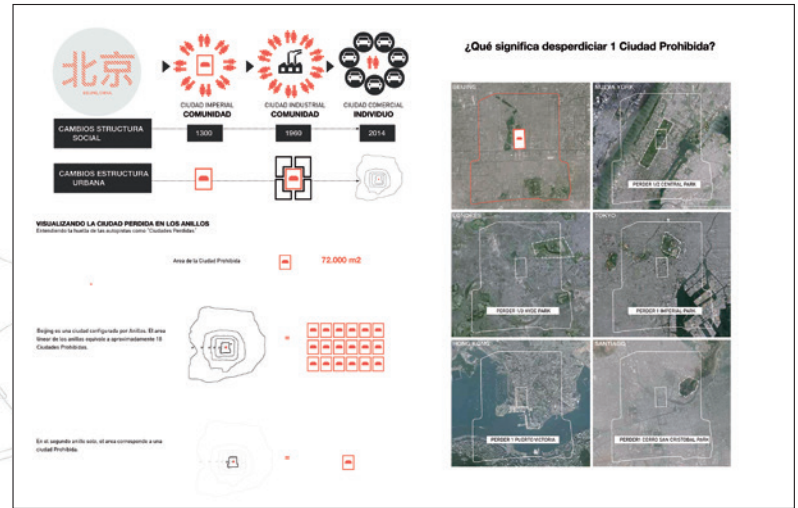
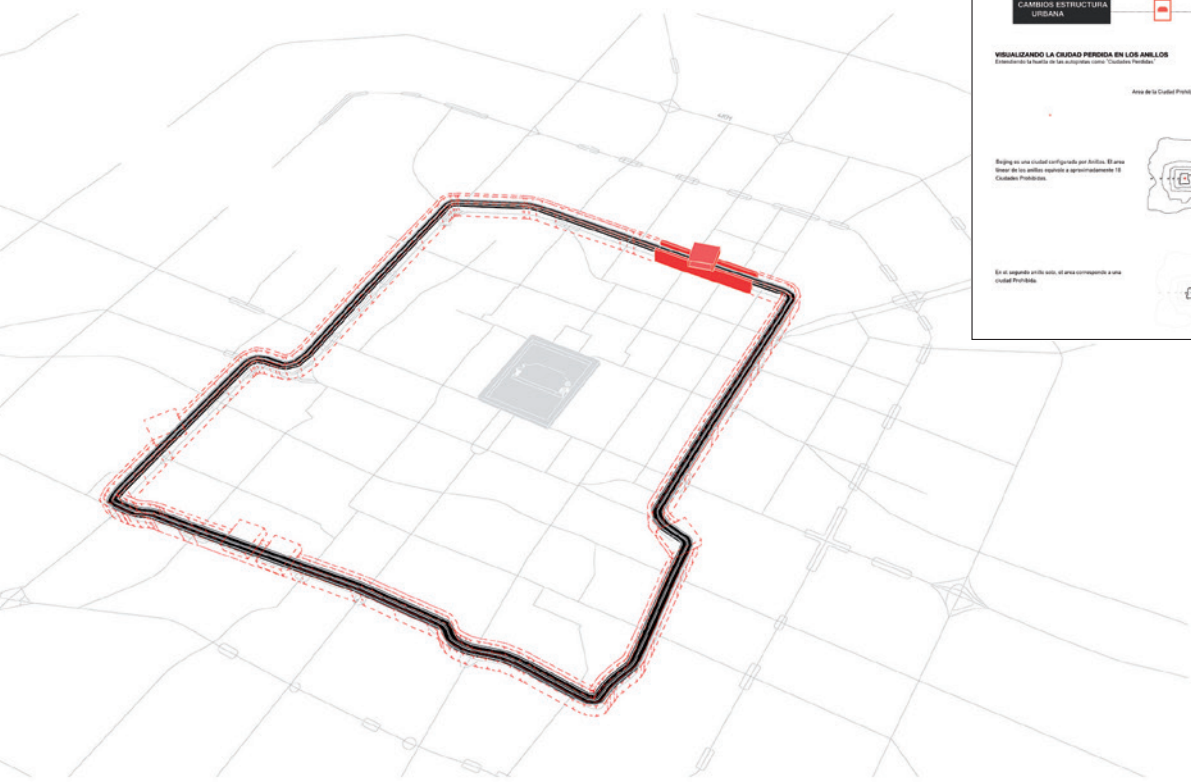
El cambio de Beijing desde capital del Imperio chino a la ciudad de negocios actual, hace que las estructuras viales sean esenciales para la comunicación. Es un total cambio de paradigma. La "Ciudad Prohibida" era el centro de mando del Emperador y su familia y el corazón de la ciudad es la morfología base para la expansión del resto de la ciudad. Hoy en día hay 6 anillos de autopistas concéntricas al complejo Imperial y un séptimo en agenda.

La autopista tiene un lenguaje propio, estas conectan a entes encapsulados de un sitio a otro sin importar el espacio de en medio. La ciudad no puede detener su crecimiento económico, pero sí debe proteger y asegurar un crecimiento sostenible en el tiempo tanto a nivel económico, medioambiental y sociocultural.



* Artículo en base a los resultados del proyecto de título "Intermodal Social Yonghegong", presentado en diciembre de 2014 para optar al grado de Arquitecto en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile. Profesor guía: Fernando Dowling L.

** Arquitecto (2014) por la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile.



LAS CIUDADES PROHIBIDAS DE BEIJING

Para comenzar a entender la situación se realizó un ejercicio que ayuda a graficar la importancia del espacio que ocupan los anillos en Beijing. Se consideró el largo de todos los anillos y se multiplicó por su ancho constante. El área resultante es un número, pero al compararlo gráficamente con el área de la ciudad prohibida, este “número” adquiere “valor” y más importantemente “significado”. El área utilizada por la autopista corresponde a 18 ciudades prohibidas.

La estructura vehicular de Beijing está definida por anillos. El área lineal de todos estos anillos corresponde aproximadamente al área de 18 Ciudades Prohibidas que actualmente corresponden a 18 “ciudades Perdidas”. La tesis de este proyecto explora las posibilidades de coexistencia y adaptación de la ciudad con grandes infraestructuras vehiculares, aproximándose a responder lo siguiente: ¿Qué haríamos si pudiésemos recuperar esas 18 Ciudades Prohibidas?



EL RASCACIELO HORIZONTAL, PLAN MAESTRO

El problema arquitectónico es la no ciudad y los espacios basura (Kookhas, 2002) detectados en el área de estudio. La desintegración urbana y social no es deseable ni planificada en la ciudad actual, pero pareciese que es transable en pos de las necesidades instantáneas derivadas del mercado contingente, al fin y al cabo la ciudad parte desde el deseo, la necesidad y la posibilidad de generar un ambiente construido que sirva de plataforma para satisfacer al ser humano y sus necesidades. Desde ahí se desarrolla la intención de “hacer ciudad” donde no hay, potenciando la calidad de vida de las personas y al mismo tiempo hacerse cargo de las consecuencias urbanas que la modernidad va dejando.

El Masterplan concibe la huella del anillo como parte de una Ciudad Prohibida que se reabre a la ciudad. Rascacielo Horizontal es el nombre del plan maestro que envuelve el segundo anillo, en donde se buscan oportunidades para generar un borde activo que permite establecer la continuidad de la ciudad perdida por el muro que conforma la autopista.

Hoy en día una edificación en altura podría considerarse como un ícono del progreso económico Chino. Un edificio horizontal es una metáfora visual en donde el progreso económico se vuelca al espacio público y puede ser una plataforma que colabora e interactúa las otras estructuras urbanas colindantes. Es una edificación de gran envergadura que responde a la necesidad de densificación de Pekín, pero conservando la escala humana, encontrando un punto de encuentro entre el desarrollo económico y social.

De este modo se fundamenta el proyecto de un integrador social activo y tangible, en el cual se intenta activar y “programatizar” un no lugar y rehabilitar las conexiones urbanas, sociales, paisajísticas y económicas que puedan ser

dañadas por esta clase de espacios altamente perturbadores para la ciudad contemporánea.

ACUPUNTURA URBANA, “RE-PROGRAMATIZACIÓN” DE LOS BORDES

El énfasis de la investigación yace en los espacios residuales que existen cuando la autopista se eleva. Actualmente estos espacios tienen la posibilidad de ser “programados” y utilizables. Lo anterior no necesariamente significa que su uso sea benigno o conecte la ciudad. Actualmente todos estos espacios son utilizados como estacionamientos de automóviles privados y estacionamientos de vehículos municipales.

La idea de convertir estos espacios en equipamiento e infraestructura pública, no es tan idealista como parece. Debido al alto valor del suelo en Beijing, con la gestión correspondiente se pueden generar medidas que apoyen a la comunidad y que sean económicamente viables. Soñar no solo con el mitigar si no con aprovecharse de las estructuras viales para generar soluciones más imaginativas y con alto índice de conectividad urbana.

Se toma acción en forma de “Acupuntura Urbana” proponiendo una serie de nuevos usos con distintos grados de flexibilidad para los espacios residuales y por medio de acciones puntuales mejorar la ciudad en su totalidad. Estos espacios pueden reconfigurarse como amortiguadores de los bordes, transformándose en verdaderos reactores a las situaciones urbanas.

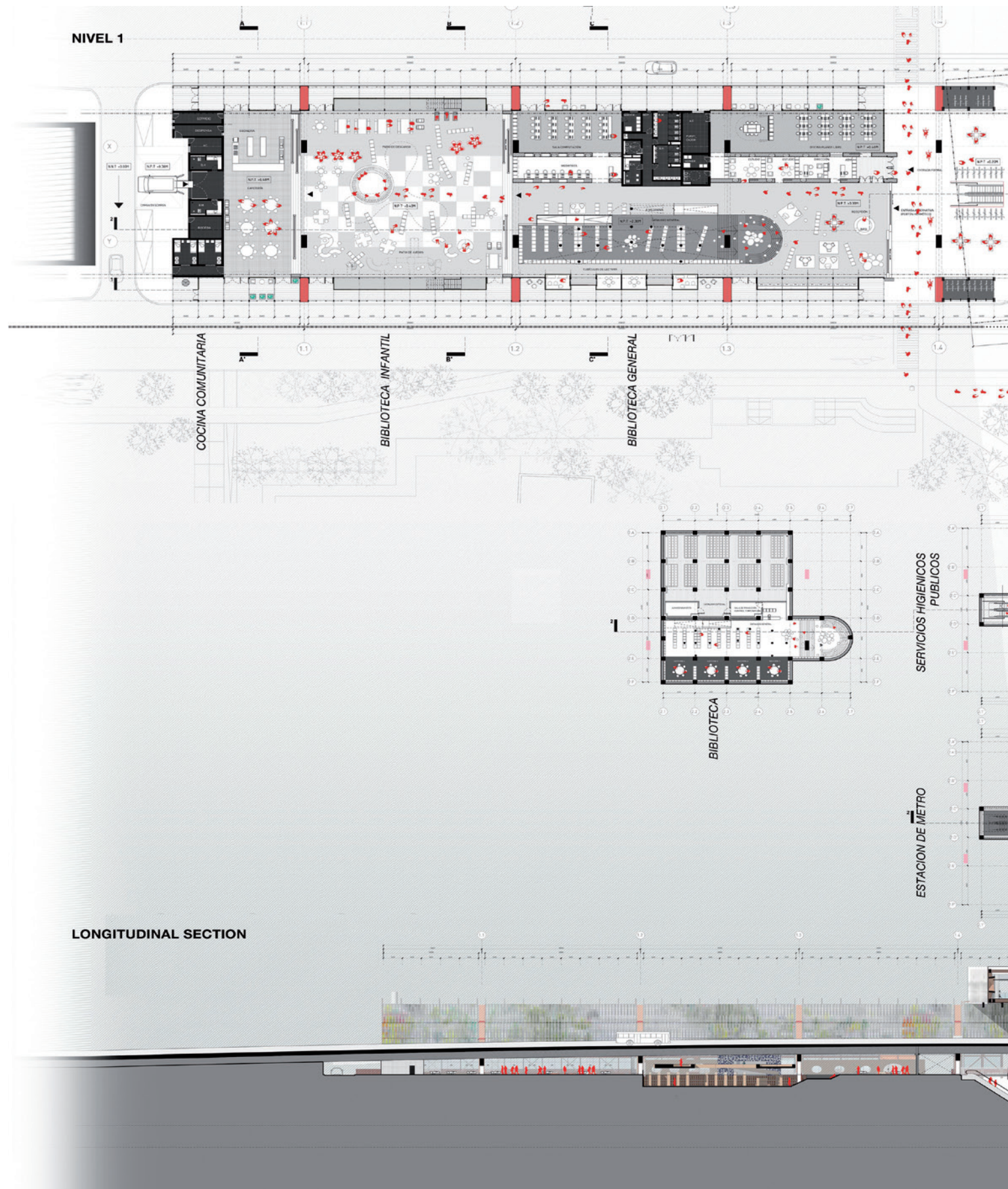
LA INTERMODAL SOCIAL YONGHEGONG, PRÓTESIS PROGRAMÁTICA A LA AUTOPISTA

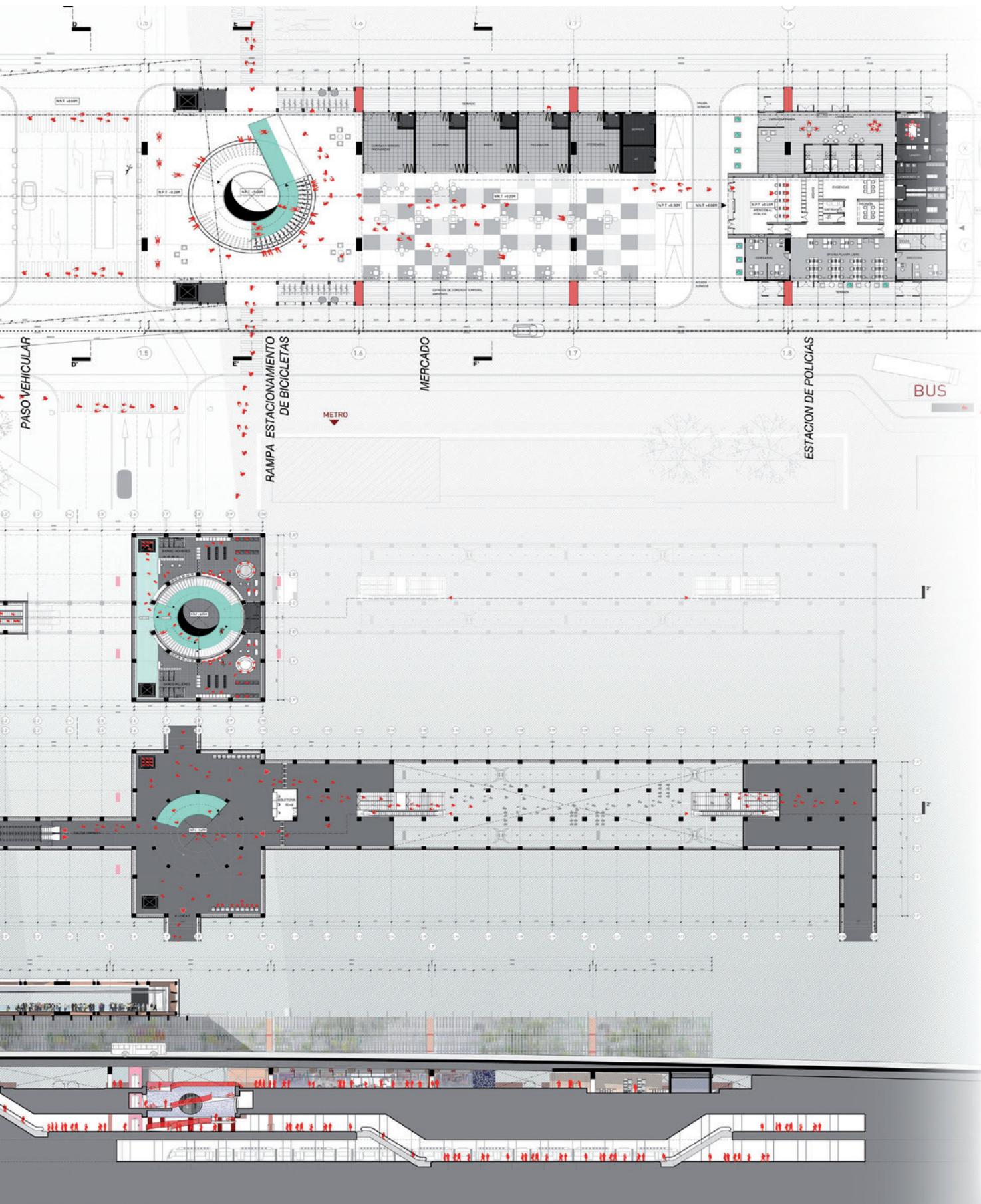
Beijing fue una ciudad fortificada, la construcción de sus muros defensivos datan del siglo XV, el segundo anillo de autopistas fue erguido

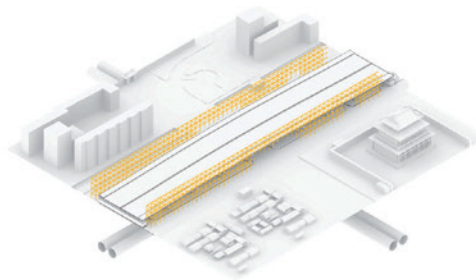
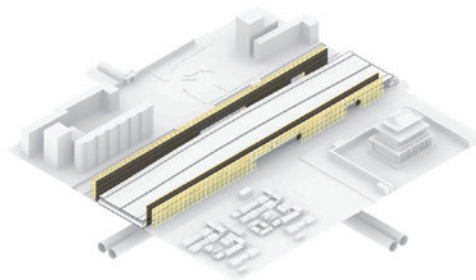
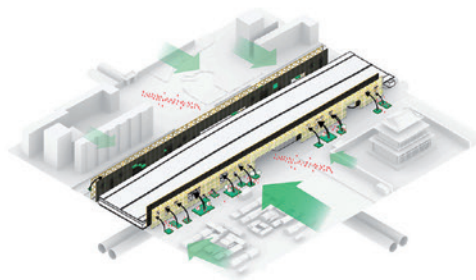
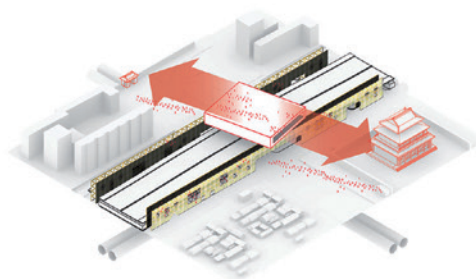
derribando estas fortificaciones que pretendían defender los límites del imperio. Por siglos el genio del lugar ha sido el de un muro, en el proyecto no se busca cambiar lo anterior por un elemento ajeno, sino más bien trabajar el muro desde un punto de vista arquitectónico y urbano, redefiniéndolo y extrayendo los aspectos positivos como pueden ser la percepción de protección e intimidad y trabajando los aspectos negativos como son la impermeabilidad y la segregación. De este modo se entienden los bordes como parte tan importante de la ciudad como los umbrales o los hitos, ya que son elementos que la definen y configuran. La colonización de los espacios residuales y la “programatización” del espacio generan un parásito positivo en la autopista, estableciendo un proyecto que actúa de borde y de comunicador haciendo al muro más permeable y responsivo a sus bordes. Es definido como un muro programático.

El tramo del Rascacielo Horizontal elegido está ubicado en el cruce del templo Yonghe, un núcleo donde confluyen distintos medios de transporte públicos en donde la autopista divide la ciudad histórica y la ciudad moderna, separando dos hitos históricos clave, el Templo de Yonghe y el Templo de la Tierra. El proyecto funciona como una prótesis a la autopista que permite albergar diferentes actividades que posibilitan potenciar el uso de transportes públicos y mejora la experiencia peatonal, integrando la autopista a la ciudad generando una percepción de la ciudad más continua. Cuenta con tres niveles interconectados: uno subterráneo que organiza flujos del metro y provee de baños públicos de calidad, otro a nivel de calle que cuenta con actividades de paso y permanencia como bibliotecas, cocinerías, comercio y un nivel aéreo en donde se genera una plaza elevada que aísla a los usuarios de la autopista y conecta visualmente los dos hitos obstruidos por la autopista, el Templo de Yonghe y en Templo de la Tierra, generando una vista única en la ciudad al casco histórico, reconectando no solo físicamente la ciudad sino también de un modo perceptual y emocional.



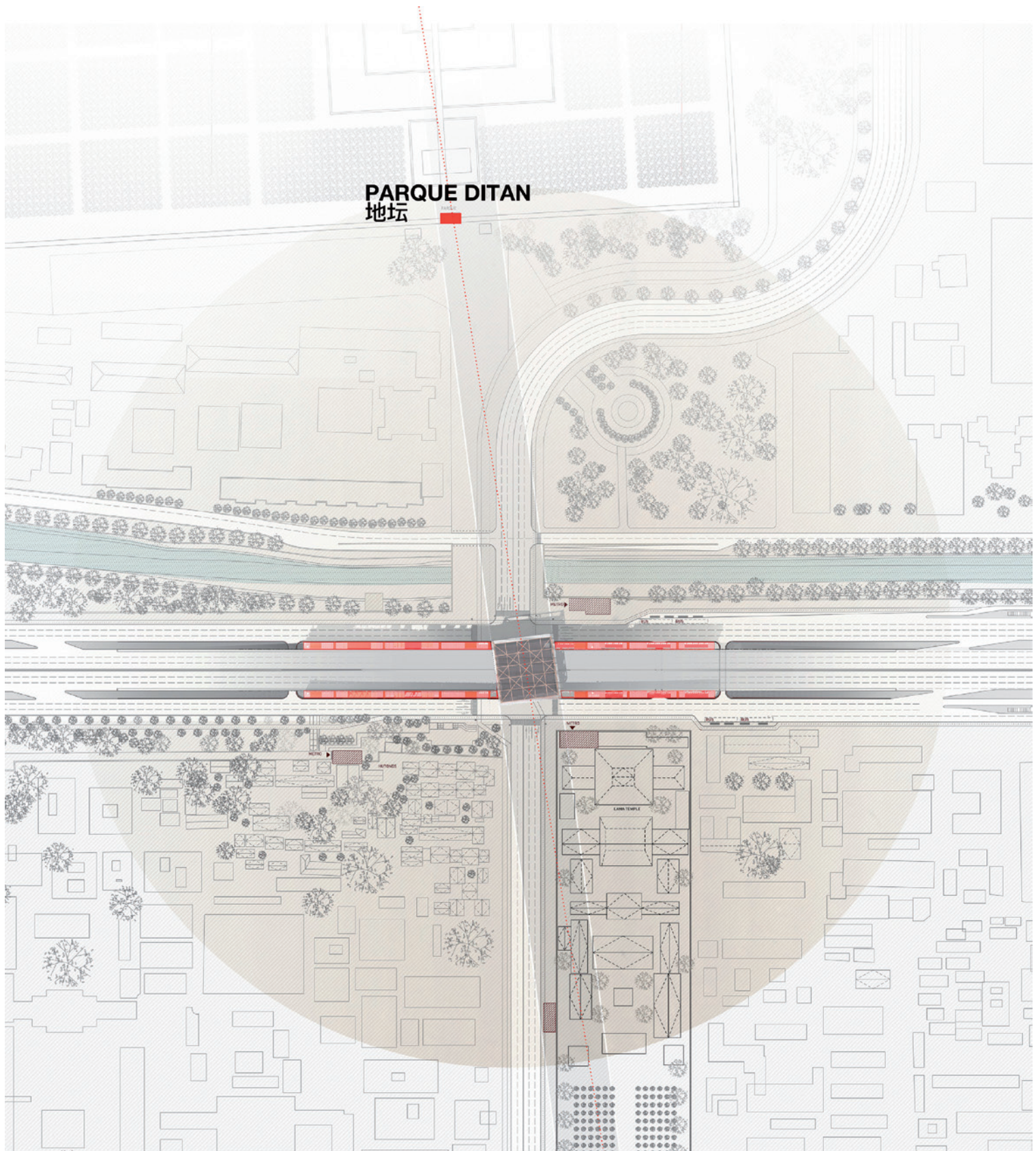




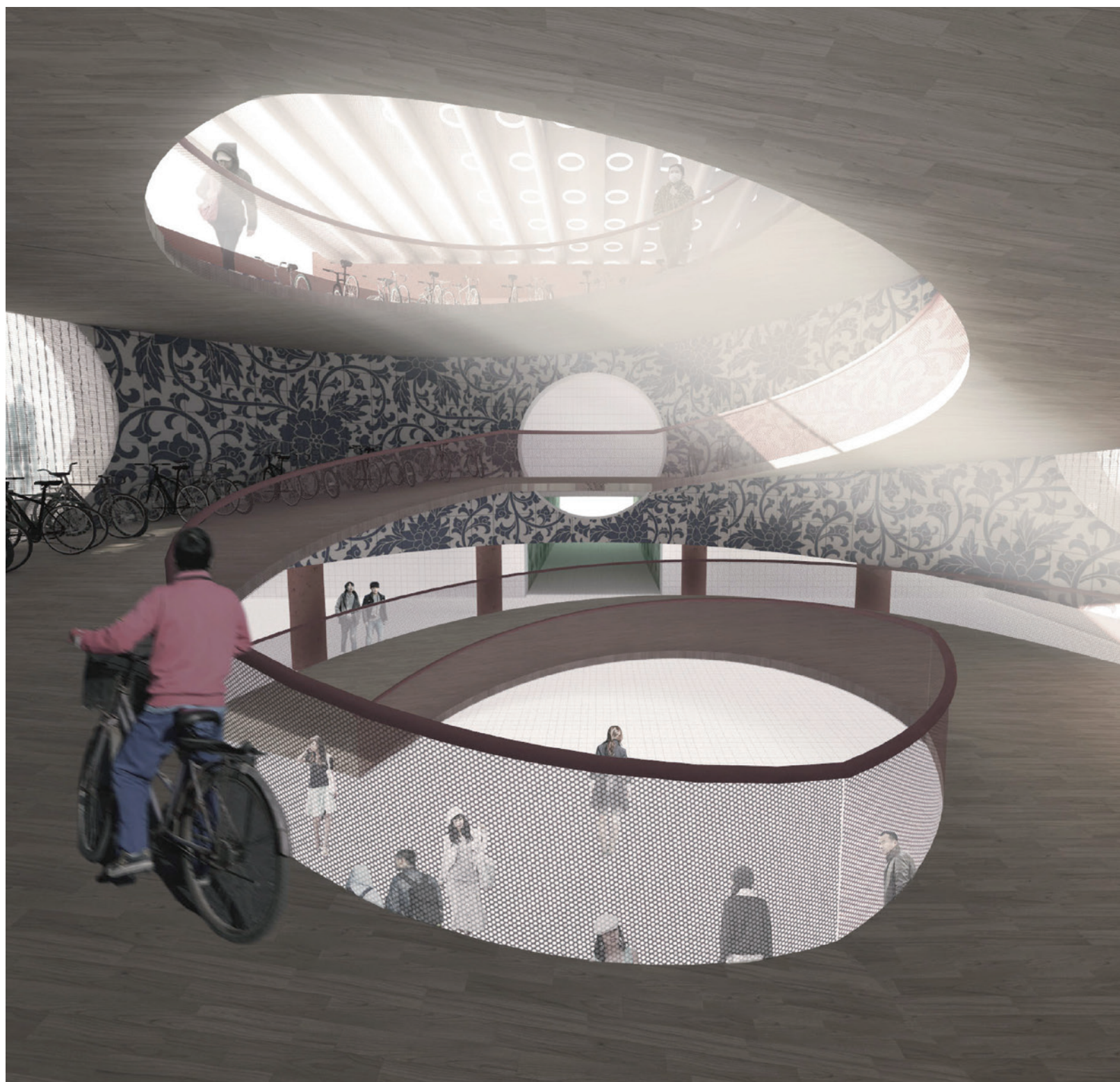
**MURO BASE****PROTECCION ACUSTICA****ESPACIOS PUBLICOS VERTICALES****PLAZA ELEVADA**



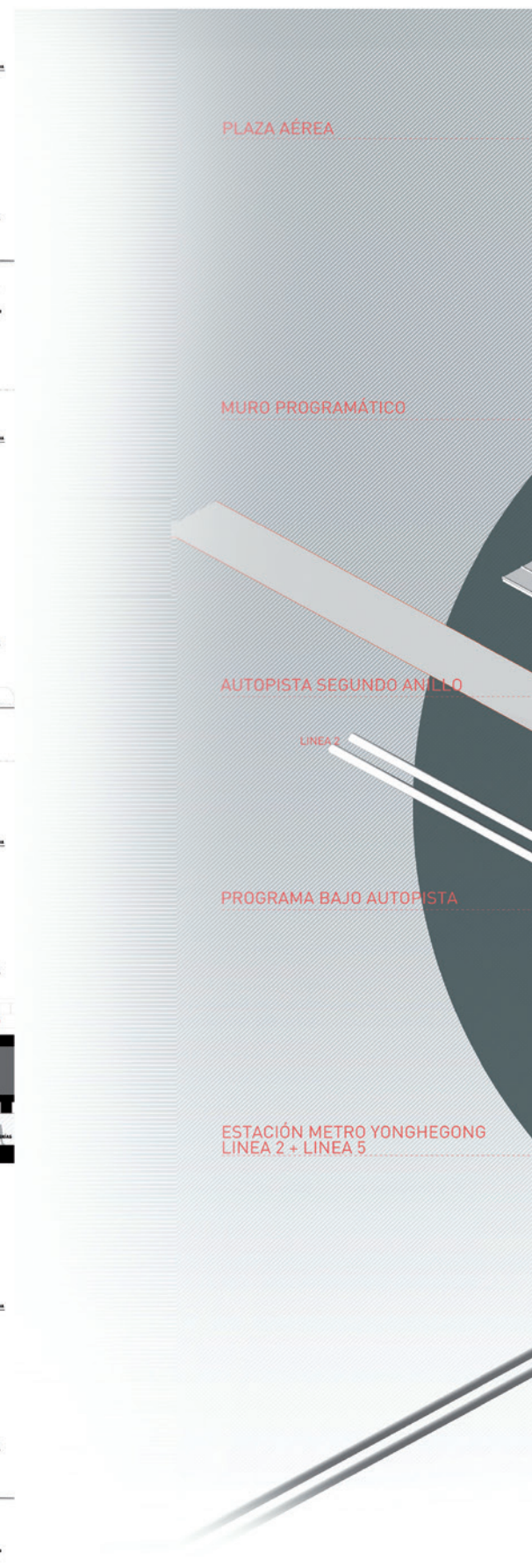
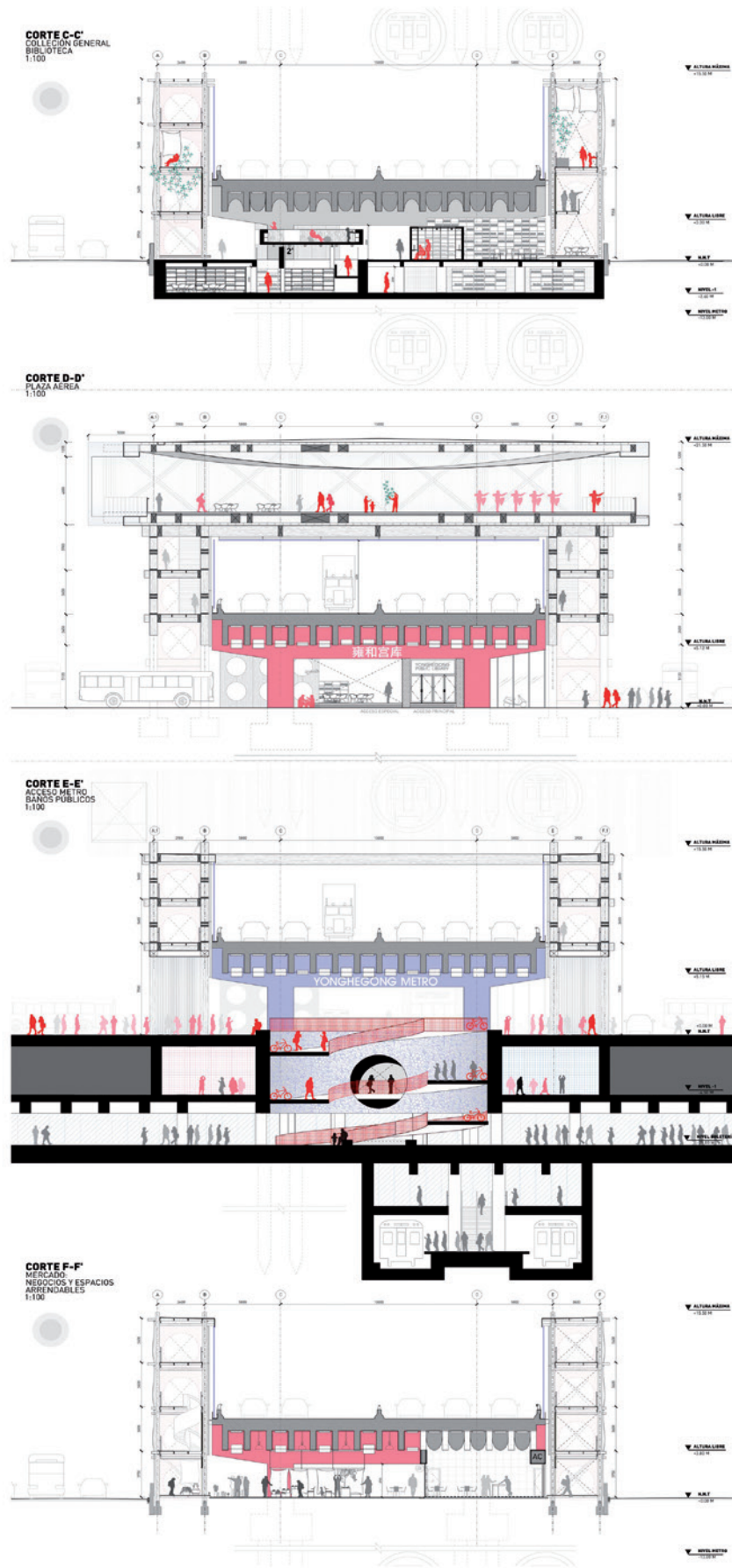




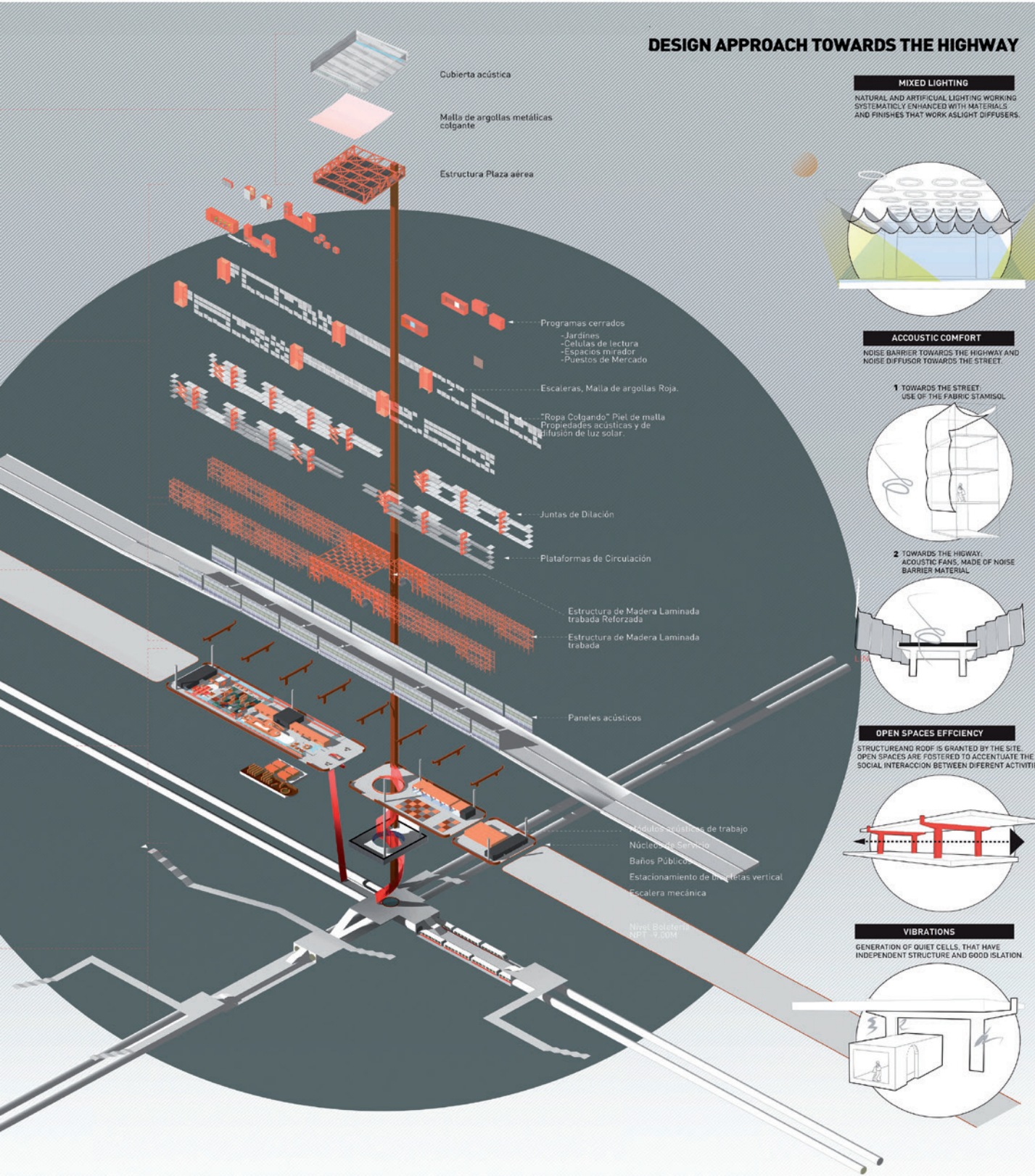
Templo Yonghegong
雍和宮





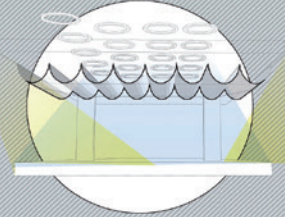


DESIGN APPROACH TOWARDS THE HIGHWAY



MIXED LIGHTING

NATURAL AND ARTIFICIAL LIGHTING WORKING SYSTEMICALLY ENHANCED WITH MATERIALS AND FINISHES THAT WORK AS LIGHT DIFFUSERS.



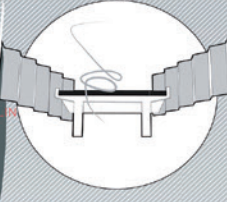
ACOUSTIC COMFORT

NOISE BARRIER TOWARDS THE HIGHWAY AND NOISE DIFFUSOR TOWARDS THE STREET.

1 TOWARDS THE STREET: USE OF THE FABRIC STAMISOL

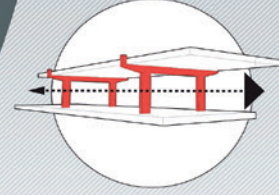


2 TOWARDS THE HIGHWAY: ACOUSTIC FANS, MADE OF NOISE BARRIER MATERIAL



OPEN SPACES EFFICIENCY

STRUCTURE AND ROOF IS GRANTED BY THE SITE. OPEN SPACES ARE FOSTERED TO ACCENTUATE THE SOCIAL INTERACTION BETWEEN DIFFERENT ACTIVITIES



VIBRATIONS

GENERATION OF QUIET CELLS, THAT HAVE INDEPENDENT STRUCTURE AND GOOD ISOLATION

