



DOSSIER

INDICE

Breve historia	1-10
-Estructura urbana inicial	
-Influencia del comercio	
-Evolución	
Retos de adaptación y transporte	10-20
Centros comerciales	20-22
Shophouses	23-24
Planos históricos	

BREVE HISTORIA

Bangkok significa "Ciudad de los Ángeles". Es la capital de Tailandia y el centro administrativo, educativo, financiero, de transporte y de desarrollo del país.

Conocida como "La Venecia del Este", Bangkok se convirtió en capital de Tailandia en 1782.

Asentada originalmente en los alrededores de gran río Chao, en el centro del país, sus ciemientos naturales siempre han sido una base fundamental para el desarrollo de su forma y su movilidad.

La Tailandia central es conocida por sus llanos y fértiles campos, que dependen directamente de canales de agua tanto naturales como artificiales.

Esta relación centenaria del país con el agua, y la fuente de vida que ésta supone, hace que Bangkok y sus habitantes no sean ajenos a inundaciones y fuertes temporales, que ahora se ven potenciados debido al cambio climático





ESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO URBANO INICIAL

Los canales que recorren la ciudad fueron usados como herramienta para planificar, además de ser parte central de la estrategia de planeamiento urbano llevada a cabo por el Rey Rama I.

La ciudad fue dividida en tres partes según los canales: Bangkok interior y exterior, y la parte de la ciudad que quedaba extramuros.

Los ciudadanos se asentaron a ambos lados del río y desarrollaron una extensa red de canales como medio principal de transporte.

Hoy en día, miles de personas se desplazan a través de pequeños botes que fluyen por los canales.

La inversión por parte del estado en carreteras no llegará hasta 1851, cuando el rey Rama IV fomentó la conexión vía tren de Bangkok con sus áreas vecinas.

A lo largo del siguiente siglo, el desarrollo del país aceleró, atrayendo a personas de todo Asia para vivir y trabajar juntos, creando una de las ciudades más grandes y dinámicas del mundo.

Su rápido crecimiento y desarrollo industrial, ha hecho de Bangkok un imán para las migraciones, marcando el inicio de una urbanización acelerada que, hasta día de hoy no muestra signos de frenar.



INFLUENCIA DEL COMERCIO

El comercio con occidente ha tenido una gran influencia en el crecimiento de Bangkok. Tailandia tiene una larga historia de producción agrícola, comerciando con los países de Oriente y China para convertirse en una potencia mundial en exportación de arroz y caucho.

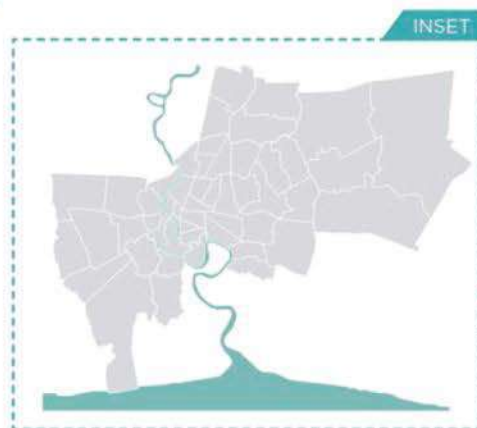
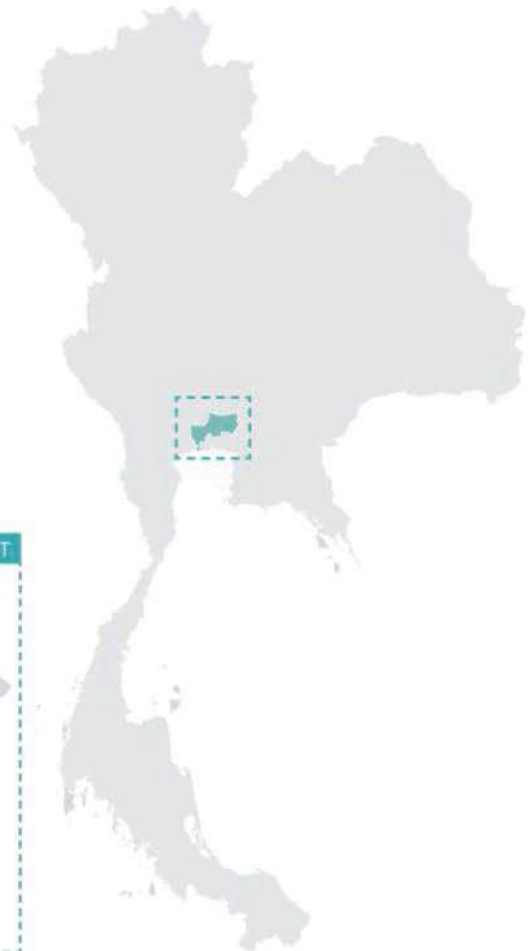
Durante el siglo XX, el río Chao y su delta fueron desarrollados rápidamente para albergar instalaciones portuarias, almacenes y plantaciones de arroz.

A lo largo de los años, Bangkok ha aumentado su variedad de productos de exportación, incluyendo ahora vehículos, artículos de electrónica, maquinaria ligera y pesada, plásticos y productos del petróleo... hasta alcanzar el puesto número 22 en el ranking de mayores exportadores.

Hoy en día, Bangkok es un próspero centro de comercio, dotado de grandes infraestructuras que incluyen 2 aeropuertos internacionales, estadios, grandes puentes y sistemas de transporte masivo.

Pero al mismo tiempo, la ciudad sigue viviendo en torno a grandes templos, palacios y mercados tradicionales, y sigue apoyando su cultura alimenticia y artesana.

La unión de estos dos modos de vivir hacen de Bangkok una ciudad fascinante.





1782

Bangkok, conocida como "La Venecia de Oriente", se convierte en capital de Tailandia.



1809-1824

Los canales fueron parte central de la táctica de desarrollo urbano de la ciudad, dividían la ciudad en 3 sectores y servían como vía de transporte.



1851

El transporte terrestre fue ganando importancia debido a la atracción de desarrollo nacional y global que producía.



1851 - 1951

Gente de toda Asia se trasladó a Bangkok, y la ciudad creció rápidamente.



1950s

El comercio con Occidente tuvo gran influencia en el desarrollo de Bangkok, que se convirtió en una potencia mundial de arroz y caucho.



2000s

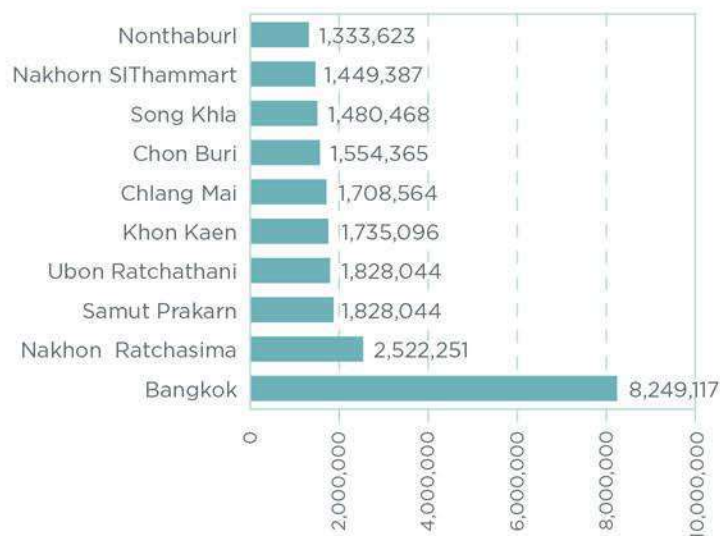
Con la influencia de la globalización, Tailandia ha extendido sus productos de exportación a vehículos, plásticos y petróleo.

El rol estratégico de Bangkok como capital de la economía nacional de Tailandia, así como un centro industrial de de la costa este de Asia, le da una importancia regional y nacional. Su ubicación e instalaciones suponen una atractiva oportunidad para las compañías para invertir. Esta migración desde todo el mundo y países vecinos y provincias tailandesas le da a Bangkok su diversidad multicultural y dinamismo.

El rápido crecimiento de la ciudad y su rol cambiante dentro de Tailandia, Asia y el mundo, no ha estado ausente de retos. Algunas areas de la ciudad han experimentado un crecimineto urbano no planificado y un incremento desenfrenado de la densidad de población. Debidoa esto, a las autoridades les cuesta proporcionar suficientes servicios públicos y asegurar la seguridad y una regulación del suelo. Programas para mejorar la infraestrctura pública, regenerando la vivienda y documentando las migraciones han ayudado a rectificar muchas zonas de riesgo en áreas urbanas. Sin embargo, el constante cambio y crecimiento de Bangkok sigue siendo un reto el hecho de mejorar las vulnerabilidades, la salud, la pobreza y el bienestar social general.



Las 10 provincias más pobladas en el año 2010

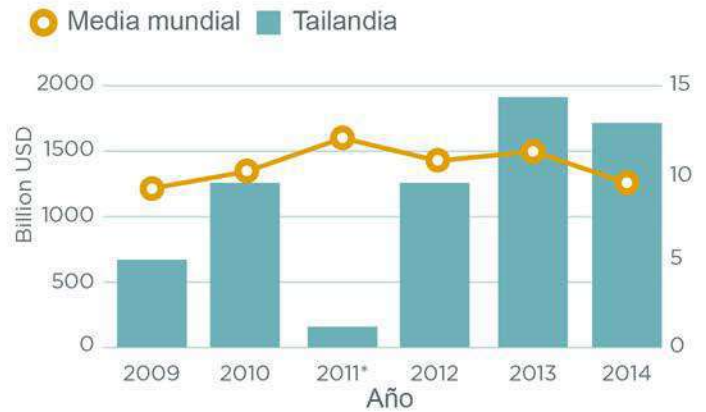


IMPORTANCIA DE LA CIUDAD Y CONTEXTO NACIONAL Y REGIONAL

A pesar de su corta historia en comparación con otras ciudades del mundo, el Área Metropolitana de Bangkok se ha convertido en una gran megaciudad de más de 1568 kilómetros cuadrados, albergando a más de 14 millones de personas. El rol y la importancia de Bangkok en comparación con otras ciudades de Tailandia no tiene comparación en Asia. Más de un quinto de la población de Tailandia y la gran mayoría de la actividad financiera, comercial y económica se concentran ahí.

Tailandia ha demostrado un destacable desarrollo económico experimentando un crecimiento del 21% en Inversión Extranjera en los últimos 6 años, comparado con el porcentaje global del 0,7%. Ocupando el 4º puesto entre las futuras economías asiáticas, Tailandia ha ganado una reputación sólida como una segunda sede para muchas empresas multinacionales.

Figura 1: Inversión Extranjera en Tailandia





En el año 2015, los aeropuertos internacionales de Tailandia captaron a más de 106 millones de pasajeros y transportaron más de un millón de toneladas de mercancía (más de 500 aerolíneas dieron servicio aquí). Además Suvarnabhumi, el mayor aeropuerto de Tailandia, se convirtió en el 5º en la lista de los mejores aeropuertos del mundo. El Aeropuerto Internacional Don Mueang ha completado recientemente su segunda fase de desarrollo. Con la reapertura de una reformada Terminal 2, el aeropuerto está preparado para recibir hasta 30 millones de pasajeros al año.

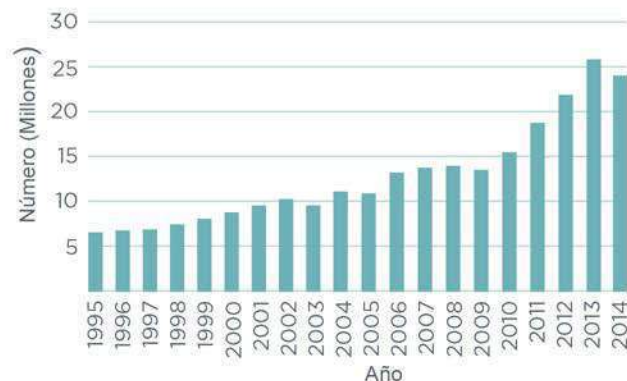
LA DINÁMICA DE LA CIUDAD

URBANIZACIÓN

Durante los últimos 250 años, Bangkok ha florecido desde la pequeña ciudad fortificada hasta la megalópolis del siglo XXI. Hoy, el área construida de Bangkok es 16 veces superior a la que lo era en 1958. La población registrada ha aumentado de los 1.6 millones en 1958 a los 5.4 millones en 1986, y se prevee llegar a los 15.3 millones en 2020. Un gran número de gente sin documentar también vive y se desplaza en Bangkok. Esta mezcla cultural hace de Bangkok una ciudad única. Los puestos callejeros de comida, las compras y la arquitectura han supuesto su reconocimiento por parte de los sectores turístico y de negocios.

La manera en que lo tradicional y lo moderno se unen es un aspecto crucial de su atractivo para los visitantes y los que viven aquí, lo cual también se traduce en beneficios económicos para la ciudad. Las autoridades, así como los propios ciudadanos, trabajan para construir esas oportunidades económicas, y es clave que la legislación y los organismos sociales apoyen las oportunidades justas y sostenibles para todos los habitantes, a la vez que contribuyen a la economía común del país.

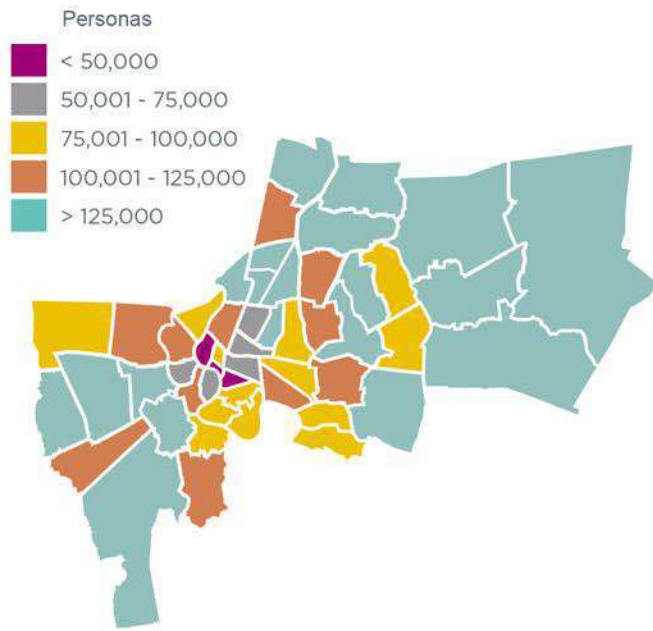
Número de turistas en Tailandia



Población de Tailandia



Densidad de población en el área metropolitana de Bangkok



Para poder asegurar suficientes servicios públicos como el drenaje, el trazado de carreteras y la electricidad y crear áreas urbanas que promuevan edificios y estilos de vida saludable, el crecimiento debe estar bien planeado y regulado. Ésto es un reto importante en una ciudad experimentando un rápido crecimiento.

Bangkok está situada en un terreno plano y bajo el nivel de mar en algunos puntos. Originalmente esta tierra era adecuada para las plantaciones de arroz, y era la zona inundable del río Chao Phraya y sus afluentes la que drenan todas las lluvias monzónicas al Golfo de Tailandia. Esta tierra ahora ha sido desarrollada y da acoge residencia, negocios y corredores de transporte. Hay muchísima población e industria, incluida la extranjera, que confían en que este suelo potencialmente inundable quede a salvo, a pesar de si difícil situación.

El control efectivo del uso del suelo en Bangkok influye en otras muchas áreas de desarrollo incluyendo la industrial y la agricultura, los transportes, la seguridad alimentaria o el agua, la protección medioambiental el cambio climático, el drenaje y la gestion de residuos sólidos, las migraciones y la inmigración ilegal o el bienestar social.



¿Por qué tenemos que preocuparnos?

RETOS DE ADAPTACION

TRANSPORTE Y CAIDAD DEL AIRE

Uno de los problemas urbanísticos más obvios de Bangkok es su congestión de tráfico. De acuerdo con un estudio realizado por TIMTIM in 2016, Bangkok es la segunda ciudad con peor congestión de tráfico en el mundo después de la Ciudad de México. La falta de facilidades de transporte público y el incremento del coche privado ha causado un problema agudo en la carretera de la ciudad durante una década.

El sistema de calles no ha sido capaz de seguir el ritmo de la intensificación del uso de estas en la ciudad. La población que va al trabajo todas las mañanas es tan alta que los problemas de congestión han permanecido a pesar de la construcción de varias autopistas elevadas de alta velocidad. El uso del vehículo privado por los habitantes de la ciudad de áreas de alrededores ha llegado al 53% y se piensa que aumentará a un 59% para 2037. En 2014, había 8,651,172 vehículos registrados en Bangkok de los cuales 317,870 eran nuevos. Esto equivaldría a 870 coches nuevos por día. En este año, 405,649 motocicletas han sido registradas, el equivalente a 1,111 motocicletas por día.





Recientes enlaces de transporte eléctrico subterráneo y aéreo (BTS Skytrain) han proporcionado a muchos pasajeros la libertad de tráfico, pero con opciones relativamente caras; sin embargo los autobuses viejos y una cantidad cada vez mayor de automóviles, furgonetas y camiones continúan siendo una forma crítica de transporte de bienes y personas por la ciudad. Las carreteras bloqueadas y las emisiones nocivas de monóxido de carbono causan dificultades y grandes problemas de salud. La ciudad necesita un sistema complejo y extenso de trenes, barcos, Skytrain y sistemas subterráneos de transporte masivo para responder todos los requisitos de un sistema de transporte público económico, flexible y extenso que llegue a los suburbios, donde la mayoría de residentes los necesita.

El gobierno ha priorizado las iniciativas de concienciación pública y las actividades relacionadas con el control del tráfico y la calidad de conducción en toda Tailandia. Bangkok ha observado una mayor aplicación de las infracciones de seguridad y tráfico y normas de seguridad que contribuyen a la reducción de riesgos, así como a la congestión general del tráfico. Pero los desafíos siguen estando en la construcción de las carreteras, incluyendo la escasez de fondos para ampliar la red de carreteras y las dificultades de expropiar tierras privadas para la construcción de carreteras.

El uso extensivo de motocicletas y tuk-tuks le da a Bangkok una calidad única. Estos vehículos contribuyen a los problemas de seguridad vial aunque la ciudad ha tenido éxito en la introducción de regulaciones para aumentar la calidad y seguridad de los taxis de motocicletas. Los caminos y las aceras siguen siendo notoriamente peligrosos para ciclistas y peatones, y desagradables debido a los gases nocivos.

EN 2014

COCHES PRIVADOS

3,809,929



MOTOCICLETAS

3,168,496



AUTOBUSES Y
CAMIONES

174,582



CAMIONES
PRIVADOS

1,200,273



Además de los costes inmediatos de la congestión, incluyendo los largos viajes diarios y el bloqueo de acceso para vehículos de primera respuesta como la policía y las ambulancias, las emisiones de los vehículos son la mayor fuente de contaminantes del aire en Bangkok. Esto se está convirtiendo en uno de los riesgos de salud más acuciantes de la ciudad. El monitoreo de la calidad del aire realizado por el Departamento de Control de la Contaminación (PCD) indica que en Bangkok los valores promedio de 24 horas de contaminación de partículas excedieron los estándares de calidad del aire. Las áreas que se encuentran por encima de la contaminación por partículas a diario son: Distrito Din Daeng, Distrito Rat Burana, Distrito Phra Khanong, Distrito Chatuchak, Ministerio de Ciencia y Tecnología, Distrito de Ratchathewi, Oficina de Distrito de Ratchathewi y Distrito Pathum Wan.

Para agravar esta contaminación del aire, Bangkok tiene uno de los porcentajes más bajos de áreas verdes de cualquier capital importante en Asia. Según el Economist Intelligence Unit's Asian Green City Index 2011, encargado por Siemens, en promedio, los ciudadanos urbanos de Asia disfrutaban de 39 metros cuadrados de espacio verde mientras que Bangkok tiene solo 3 metros cuadrados. Las áreas verdes actúan como sumidero de CO₂ y filtran muchos contaminantes del aire, mejorando la calidad de vida del aire y disminuyendo el riesgo para la salud. El desarrollo resiliente que equilibra la conservación del medio ambiente y la salud y el bienestar de la población sigue siendo un desafío para Bangkok.



RESIDUOS Y AGUA

Aunque la autoridad municipal ha estado activa en el manejo de desechos sólidos desde 1915, los desechos sólidos son una gran preocupación para Bangkok. Los desechos municipales diarios generados por habitantes de la ciudad y de la industria liviana están creciendo rápidamente de 7000 toneladas diarias en 1993 a alrededor de 8800 toneladas diarias en 2014 y se espera que lleguen a las 11500 toneladas diarias en 2025.

Bangkok enfrenta los desafíos relacionados con la separación de desechos sólidos una vez recolectados. Gran parte de este desperdicio podría tratarse de manera más sostenible. Alrededor del 14 por ciento es reciclable y hasta el 48 por ciento son desechos orgánicos y podría ser abonado, incinerado o eliminado de otro modo. En respuesta a este desafío, la ciudad se está enfocando en mejorar la eficiencia de la gestión de desechos orgánicos y en apoyar la reutilización y el reciclaje de desechos sólidos.



1993 | 7000 TONELADAS AL DÍA



2014 | 8800 TONELADAS AL DÍA



2025 | 11,500 TONELADAS AL DÍA

Los ríos Chao Phraya y Mae Klong son la principal fuente de suministro de agua potable a la ciudad. Sin embargo, los desechos domésticos, industriales y agrícolas proporcionan desafíos de purificación de agua y causan bloqueos físicos. Se sabe que el agua de fuentes subterráneas es limitada y está en riesgo, y su uso por parte de la industria ha causado un hundimiento de todo el área del delta.

La ciudad está ubicada en capas de arcilla blanda, que proporciona numerosos problemas para la infraestructura pesada. El bombeo excesivo de aguas subterráneas fuera de los acuíferos bajo esta arcilla causa asentamientos en el suelo que se experimentan como hundimientos de la tierra en toda la ciudad. El hundimiento alcanzó su estado más crítico a principios de los años ochenta cuando se produjo a un ritmo tan alto como 120 mm/año. El manejo activo del uso del agua subterránea ha permitido que la tasa de subsidencia disminuya, pero la amenaza permanece. Bangkok también se encuentra entre 1 metro por debajo y 2 metros por debajo del nivel del mar. Esas áreas bajo el nivel del mar son particularmente vulnerables a cualquier cambio en el nivel del agua. Esta amenaza será más importante a medida que aumenten los niveles relativos del mar, tanto por subsidencia como por resultado de un clima cambiante. El aumento relativo del nivel del mar aumenta el riesgo de incursión de agua salada en el río Chao Phraya, así como el aumento del riesgo de inundación en el delta a medida que el agua se drena más lentamente en tiempos de inundación y agua alta del río.

LA DESIGUALDAD PRIVANDO A LA GENTE SIN LAS NECESIDADES BÁSICAS

La migración de forma masiva a Bangkok por parte de personas que buscan un buen sustento económico y seguridad ha dado como resultado zonas con un alto índice de pobreza e, incluso en estado de ilegalidad, sin recursos de primera necesidad. Estas áreas las conforman las zonas marginales en las que la gente vive y trabaja en espacios poco seguros, insalubres y sin tener a mano las necesidades más básicas, poniéndose en riesgo. Muchas ONGs estiman que alrededor de un 20% de los habitantes de Bangkok viven en condición de ocupas [7]. Las precarias condiciones sociales y legales en las que se encuentran los habitantes nos indican que no reciben todos los servicios públicos pensados para reducir riesgo tales como la recogida de basura, controles de plagas y un buen sistema de alcantarillado, lo que hace que sean mucho más vulnerables ante problemas de salud, inundaciones u otros peligros.

Un ejemplo de ocupación ilegal se encuentra en Kong Toei, al sudeste del centro de la ciudad de Bangkok, hogar de una diversa comunidad compuesta por unas 80,000 personas, incluyendo un gran número de personas que migran a Bangkok. Los residentes de esta comunidad viven en unas condiciones inciertas y hacen lo posible para sobrevivir en un entorno que puede oprimirlos [8]. El riesgo de inundación de la contigua Chao Phraya ponen en peligro la salud, educación, seguridad y fuente de ingresos, causando una mayor pobreza. Esta amenaza de inundación y el impacto que posee en la salud, el sustento y la seguridad, podrían mitigarse si se dotase a la comunidad de servicios públicos de primera necesidad, pero su estado de ilegalidad es un impedimento a la hora de justificar una actuación por parte del gobierno.

Los trabajadores sin contrato están expuestos a la explotación y a unas condiciones laborales pésimas además de un salario muy bajo. La Organización Internacional de Migración (OIM) en Bangkok estableció tras los desbordes de 2011 que los inmigrantes correr riesgo de ser arrestados, deportados y multados tras los desastres. Cualquier permiso de trabajo o documentos de registro se destruyen a menudo y la gente está limitada a su primer lugar de registro a pesar de perder el salario y las remuneraciones.





มสัด
฿ ๒๐๐.
5 ๒๖๐

Klong Toei- INCENDIO- El 2 de Marzo de 1991, los contenedores químicos en el Puerto de Bangkok (Klong Toei) explotaron y causaron un terrible incendio. Se necesitaron 3 días para controlar el incendio y los residentes de Klong Toei y sus alrededores fueron trasladados temporalmente al parque Lumpini. Un total de 5,417 personas fueron desplazadas como resultado de este incidente.

RIESGO DE INUNDACIÓN

Las inundaciones son un fenómeno natural en la cuenca del río Chao Phraya. La situación de Bangkok, en la cuenca más baja y en un terreno plano que llega a una desembocadura de baja altura, significa que hasta 4 km a cada lado del río es la llanura de inundación natural. Bangkok siempre ha recibido agua de inundaciones durante la temporada anual de lluvias torrenciales de 5 meses de duración. Antiguamente, campos, canales, canales de riego y áreas de retención de inundaciones tanto naturales como artificiales (conocidos en tailandes como 'Gamling' o Monkey Cheeks) actuaban para reducir los impactos de las inundaciones. El agua de las inundaciones incluso se utilizó para cultivar arroz tolerante a las temporadas de mucha agua.

Con la tendencia de la urbanización, las masas de agua fueron reemplazadas lentamente por asentamientos y carreteras, y Bangkok comenzó a experimentar las inundaciones como uno de los primeros riesgos urbanos reconocidos. El suelo urbano afecta no sólo a la dirección del flujo del agua sino también a la profundidad, velocidad y duración de la inundación.

La construcción de barreras contra inundaciones en algunos lugares ha protegido esas áreas, a veces poniendo en mayor riesgo a otras, o permitiendo que la gente construya detrás de las barreras que no pueden protegerles completamente de todas las inundaciones, y pueden fallar(9). Ahora los sistemas urbanos complementarios, incluidos la electricidad, el transporte, las comunicaciones, el suministro de agua potable, los medios de subsistencia y muchos otros elementos tienen más probabilidades de desequilibrarse, ya que se encuentran en lugares expuestos a inundaciones. Los sistemas más amplios, incluida la gestión del flujo de agua en otras partes de la cuenca del río Chao Phraya también afectan a lo que se experimenta en Bangkok. La lluvia en toda la región está sujeta a la imprevisibilidad debido a los cambios climáticos, lo que dificulta de regulación de las presas y caudales de los ríos para satisfacer las necesidades de los agricultores y la industria río arriba, y proteger a los hogares en áreas rurales y urbanas(10).



En 1917 y 1942, Bangkok experimentó devastadoras inundaciones. También durante 1975, 1977, 1878, 1980, 1983 y 1995. 2011 vio a Tailandia experimentar una inundación históricamente devastadora con un significativo impacto en Bangkok y sus alrededores. Entre las complejas causas de la inundación se encuentran los efectos naturales de las lluvias torrenciales extremas y la baja capacidad de los ríos aguas arriba, pero también cambios en el uso del suelo y la gestión del agua, incluida la urbanización en las zonas de inundación, desvío de agua a través de ciertos canales y el mantenimiento adecuado de las estructuras de agua.



DESAFÍOS A CONSTRUCCIÓN DE RESISTENCIA A CHOQUES Y TENSIONES

RESISTENCIA DE LA COMUNIDAD EN AJUSTES URBANOS

Los riesgos planteados por choques y tensiones pueden ser reducidos por comunidades que trabajan juntos para preparar y proteger el uno al otro de vulnerabilidades y recuperarse rápidamente. Se reconoce que la construcción de una comunidad fuerte, unificada y justa, dentro de un ajuste urbano diverso y dinámico es un desafío enorme. Bangkok es una ciudad enorme, que se tumba, sostenida cada día por millones de viajeros diarios y turistas. Los órdenes del día diferentes, lenguas y los niveles de la riqueza, para llamar unos criterios, ilustran algunas barreras para la gente alentadora para trabajar juntos para un Bangkok más fuerte y más seguro y apoyar el uno al otro. La responsabilidad de proporcionar una ciudad segura y productiva a todos los habitantes permanece con las autoridades, pero la construcción de la resistencia de la comunidad podría ser un instrumento usado por BMA, OGN y otros para ayudar a juntar a la gente para ser consciente y mitigar riesgos creados en la ciudad.

La adquisición de la participación de la comunidad para la resistencia podría estar basada en el camino único del cual las comunidades urbanas se han formado en las cercanías de Bangkok. Varias comunidades tienen el potencial para conducir la comunidad en iniciativas para la resistencia que complementarían iniciativas de reducción del riesgo por las autoridades. Algunas comunidades existen dentro de templos, mezquitas, iglesias, en áreas de la actividad económica comunes, y alrededor de mercados locales, quien puede ser capaz de autoorganizarse hacia un objetivo común de la resistencia, promoviendo la generosidad y la igualdad. Los recién llegados que comparten el espacio vital como residentes de condominios y urbanizaciones también podrían formar comunidades para apoyar el edificio de la resistencia.

DINÁMICA ECONÓMICA

Bangkok inevitablemente se une a la economía mundial. Esto trae comercio, turismo, inversión y grandes oportunidades de diversidad y crecimiento. También expone la economía a fluctuaciones del mercado mundial y concurso. Esto se conoce en el Asia Oriental como accidente financiero de finales de los años 1990 donde las debilidades en sistemas financieros asiáticos sumergieron a Tailandia y la economía de sus vecinos en una recesión profunda. Siendo dependientes de la exportación, los sistemas económicos de Tailandia son vulnerables a choques y tensiones, incluso los traídos por fenómenos climáticos y malestar político. La sequía afecta la producción agrícola y el comercio con frecuencia.



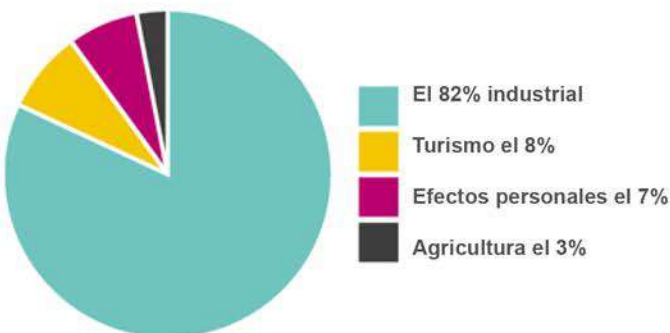
En 2011 las inundaciones de Tailandia causaron aproximadamente 1.4 billones de THB (47 mil millones de USD) del daño económico. Muchas compañías públicas afrontaron un desafío enorme a volver a niveles de producción normales y el país tuvo que sostener activamente la confianza de los inversores extranjeros en la resistencia de Tailandia. Después de las inundaciones de 2011, el gobierno tailandés inició un Fondo del Desastre nacional de 50 mil millones de THB (1.4 mil millones de USD) para apoyar la provisión de la cobertura del riesgo del catástrofe a casas, pequeñas empresas e industrias.

El período reciente de Tailandia del malestar político también plantea un riesgo para la recuperación económica frágil de la ciudad después del acontecimiento de la inundación de 2011. El Banco de desarrollo de Asia bajó predicciones para el crecimiento de Tailandia del 3.6 por ciento al 3.2 por ciento, citando exportaciones de la mercancía contratadas y empeoramiento del índice de confianza de consumidor de Tailandia. A pesar de esto, los números del turismo se han estado elevando constantemente desde su depresión en 2013 y 2014, después de período del malestar. Bangkok se reconoció recientemente como la ciudad del mundo más visitada, y el país confía en el turismo, que es aproximadamente el 15 por ciento del Producto interior bruto (PIB).

Los negocios de amplias masas, conocidos como empresas micro, pequeñas y medias (MSMEs) como pequeñas tiendas, vendedores de la comida de la calle y trabajadores domésticos independientes están en el gran peligro de choques físicos, sociales, legislativos y económicos; y son menos capaces de adaptarse rápidamente para preparar o construir mejor después de un acontecimiento. El apoyo del MSME'S para construir negocios resistentes ayudará a la economía de Bangkok a ser más fuerte ante choques y tensiones.

Los negocios afectados por las inundaciones de 2011

Los negocios del 1% que experimentaron la pérdida financiera a partir de 2011.



DESIGUALDAD

Durante las cuatro décadas pasadas, la economía de Tailandia ha crecido notablemente, moviéndose de un país de bajos ingresos a un país de ingresos superior y medio en menos que una generación. Como tal, Tailandia es una historia de desarrollo extensamente citada, con crecimiento fuerte sostenido y reducción de pobreza impresionante, en particular en los años 1980. Sin embargo, el acceso a estas oportunidades económicas es desigual, y muchos residentes de Bangkok todavía viven en establecimientos informales, y en la pobreza.

Se ha reconocido que hay una distribución desigual de riesgo. Los sustentos y el alojamiento que más se exponen a los elementos, edificios de calidad mala y calidad del aire a menudo son tomados por la gente más pobre, poniéndolos en la mayor exposición a riesgos sin dar la capacidad de manejar los riesgos.

Los ingresos se dividen entre salarios medios en Bangkok comparado con las otras provincias de Tailandia, así como entre estratos sociales dentro de Bangkok, pone a unos en el mucho mayor riesgo que otros. Es crítico que las autoridades crean un ambiente de permiso para cada uno que es afectado por la dirección de Bangkok para ser capaz de participar en desarrollo y desafío de esa política de crear una ciudad resistente, maravillosa que tiene oportunidades y salvaguardias para todos. Hubo numerosos golpes de estado en Tailandia en décadas recientes.

La inestabilidad política a un nivel nacional tiene ramificaciones para la ciudad. Los disturbios y las protestas han ocurrido físicamente en Bangkok, negativamente afectando el turismo e interrumpiendo servicios. Desde el mayo de 2014, Tailandia ha sido gobernada a un nivel nacional por un gobierno militar, llamado el Consejo Nacional para Paz y Orden (NCPO), que ha traído un poco de estabilidad al país y la capital. El NCPO ha redactado desde entonces una nueva constitución que prepara el terreno para unas elecciones generales para ocurrir en 2017 y con él mayor estabilidad política para el país.

ESTRATEGIA DE DESARROLLO

EL PROCESO DE LA ESTRATEGIA DE DESARROLLO

El desarrollo de esta estrategia comenzó con un Taller de Puesta al día en Septiembre de 2014. Siguiendo este taller, la investigación fue emprendida para comprender mejor los desafíos que afronta la ciudad. Mientras Bangkok se ha convertido en una megaciudad de fama mundial visitada por más personas cada año que cualquier otra en el mundo, ha sufrido y continuará experimentando una variedad de choques y tensiones, poniendo su infraestructura física y social bajo más tensión.

Una serie de talleres a gran escala con los sectores público y privado, sociedad civil y residentes de Bangkok revelaron una variedad de capacidades de resiliencia a los desafíos de la ciudad tanto en condiciones cotidianas como en momentos de mayor estrés, como las inundaciones de 2011. Más de 500 individuos participaron en esta consulta.

Se les pidió a los participantes considerar una variedad de preguntas relacionadas con 12 controladores de resiliencia que componen el Marco de Resiliencia de la Ciudad (CRF). El CRF permitió a los participantes identificar de manera exhaustiva lo que ellos consideraban las fortalezas y debilidades de la ciudad. Esta sería la base para desarrollar acciones que mejoren las condiciones de la ciudad. Se produjo una evaluación preliminar de la resiliencia, que resumió los resultados de este proceso y propuso áreas clave para una mayor investigación.



CENTROS COMERCIALES

El distrito comercial de Khet Pathum Wan al este de la base histórica del centro de Bangkok fue nombrado después templo y Real Palacio con estanques de peces al lado del canal Saen Saep. La zona también tenía arrozales. La familia real tenía la propiedad de la tierra y presentó una red de diques y bulevares, Rama I Road, dando lugar a los colegios de la Universidad de Chulalongkom, centro militares y de policía y el Real Club deportivo.

Durante la década de 1960 la Universidad y la corona decidieron desarrollar el espacio a lo largo del camino de Rama I, y en 1965 se abrió un centro comercial al aire libre, vía coche, con varios cines, denominado Plaza Siam. Este centro comercial fue más tarde peatonal y albergó muchas lenguas y escuelas preparatorias debido a su ubicación cerca de la Universidad. Estaba completamente cerrado, poseía aire acondicionado...

El centro comercial de Tailandia, abrió el camino de Rama I en 1973. El patio interior de este centro contiene las primeras escaleras de Bangkok y otra vez fue basado en el coche, dirigido a los turistas y militares estadounidenses. Hoteles turísticos se desarrollaron alrededor de este centro, que fue ampliado varias veces, pero fue eclipsado en tamaño por los 300 metros de centro de MBK en 1985, en la intersección de calle de Pathumwan. El centro de 89000 metros cuadrados fue el más grande en Asia Sur-Oriental en aquel momento, hasta la terminación del megacentro World Trade Center, hotel y complejo en 1990 en la intersección de Ratchaprasong boulevard de oficinas más al este.





En previsión de la finalización del sistema de metro aéreo en 1999, el centro de lujo Siam Discovery Center fue abierto al lado del centro de Tailandia en 1997, supuso la demolición del Hotel Intercontinental de Siam (2002) en la intersección de Ratchaprasong boulevard, donde una estación de Skytrain se conectaba al nuevo centro comercial de Siam Paragon (2005). El diseño del Siam Paragon se abre al skytrain y crea una nueva plaza al lado de Rama I Road. Una plaza elevada que conecta con el interior del centro de Siam Discovery. Respondió al Skytrain remodelando su centro en 2003-6, cambiando el nombre a Central World Plaza, duplicado en tamaño con una nueva torre de hotel agregada más adelante. El Central World Plaza al aire libre creado en Ratchaprasong boulevard supuso la versión local del New York Times Square con las celebraciones de año nuevo.

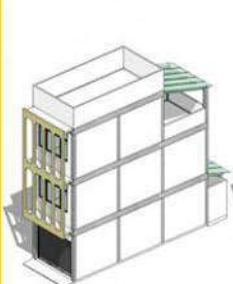
La naturaleza incremental y evolución urbana de Rama I Road y sus centros ofrece un ejemplo fascinante de metrópolis fragmentada del sistema de la transformación de una ecología urbana en red. En parte, esto era debido a la Universidad de Chulalongkom y la familia real en posesión de gran parte de la tierra, a los desarrolladores de centros cooperando entre sí y en parte a la llegada del Skytrain. El distrito Khet Pathum Wan reemplazó los principales comercios y centro comercial de Bangkok dentro de 40 años, coincidiendo con la expansión masiva de la ciudad en una megaciudad asiática de 11 millones.

SHOPHOUSES

Inicialmente eran de madera pero a partir de la primera mitad del siglo XX comenzaron a realizarse de hormigón armado. Posee fachadas estrechas, pero pueden extenderse hacia atrás a grandes profundidades, en algunos casos extendiéndose hasta la calle trasera (esto se debe a motivos relacionados con los impuestos o con la tecnología de construcción). Las tiendas son edificios adosados urbanos, es decir, de pie uno al lado del otro a lo largo de una calle, sin espacio entre los edificios (en una veta similar a una casa adosada). Con frecuencia, una sola pared separa los shophouses a cada lado (la cual se realiza con mampostería). La ornamentación tradicional de la fachada de los shophouses se inspira en las tradiciones malaya (paneles tallados, tableros de imposta, persianas, pantallas y grecas), china (motivos mitológicos como los fénix y las ventanas en forma de mariposa) y europea (molduras de huevo y dardo y capiteles iónicos o corintios en pillasters decorativos). Sin embargo con el paso del tiempo las fachadas comenzaron a diseñarse con imponentes formas geométricas y utilitarias inspiradas en los estilos internacional y brutalista.

Se utiliza una gran variedad cromática en sus fachadas. Tradicionalmente, muchos shophouses estaban enlucidos de un color grisáceo. Otros colores tempranos populares fueron índigo y ocre, dado el rango de pigmentos disponibles. A mediados del siglo XX, los colores pastel (rosa, azul claro, amarillo claro,...) se hicieron populares, y siguen siendo los colores que la mayoría de la gente asocia con estos edificios. Sin embargo, muchos comercios contemporáneos o restaurados ahora han adoptado colores muy audaces, que incluyen rojos profundos, negros, plateados, dorados, morados,... Una de las características más importantes del shophouse es el uso de una variedad de espacios abiertos al cielo para admitir la luz natural y el aire natural. Estos espacios abiertos al cielo pueden ser patios traseros, pozos de aire pequeños y, más comúnmente, patios internos. Dependiendo de su tamaño, estos patios pueden ser espacios ajardinados para la reflexión silenciosa, lugares para secar la ropa, respiraderos para los gases de cocina o los olores de los inodoros o espacios para cualquier cantidad de actividades domésticas.

1 unit
1x 3.5m x 10.5m



2 units
2x 3.5m x 10.5m



3 units
3x 3.5m x 10.5m



Las tiendas son el edificio por excelencia del sudeste asiático. Influenciados por las casas con patio chino y la arquitectura colonial, pero únicos en la región, los shophouses fueron diseñados en el siglo XIX para acomodar negocios en la planta baja, dos o tres pisos, con viviendas en el piso de arriba.

Por lo general, solo seis metros o un poco más de ancho, estos edificios brotaron en el sudeste asiático cuando los comerciantes chinos echaron raíces.

Desde la década de 1990, ciudades como Singapur y Penang, Malasia, han restaurado sus shophouses, convirtiéndolos en hoteles boutique, tiendas de ropa de moda y cafés. Bangkok, sin embargo, ha permitido que sus shophouses sean demolidos o queden en mal estado, dejando solo unos pocos ejemplos previos a la Segunda Guerra Mundial alrededor de la ciudad.

El problema se agrava con la abrumadora preferencia de los residentes por los edificios nuevos. Las tiendas de comestibles invocan raíces étnicas chinas de

clase trabajadora que muchos en Bangkok, una ciudad donde al menos el 60 por ciento de los

9 millones de residentes se cree que tienen ascendencia china, están ansiosos por perder el

control. Paradójicamente, en la Bangkok moderna, las personas también evitan los edificios

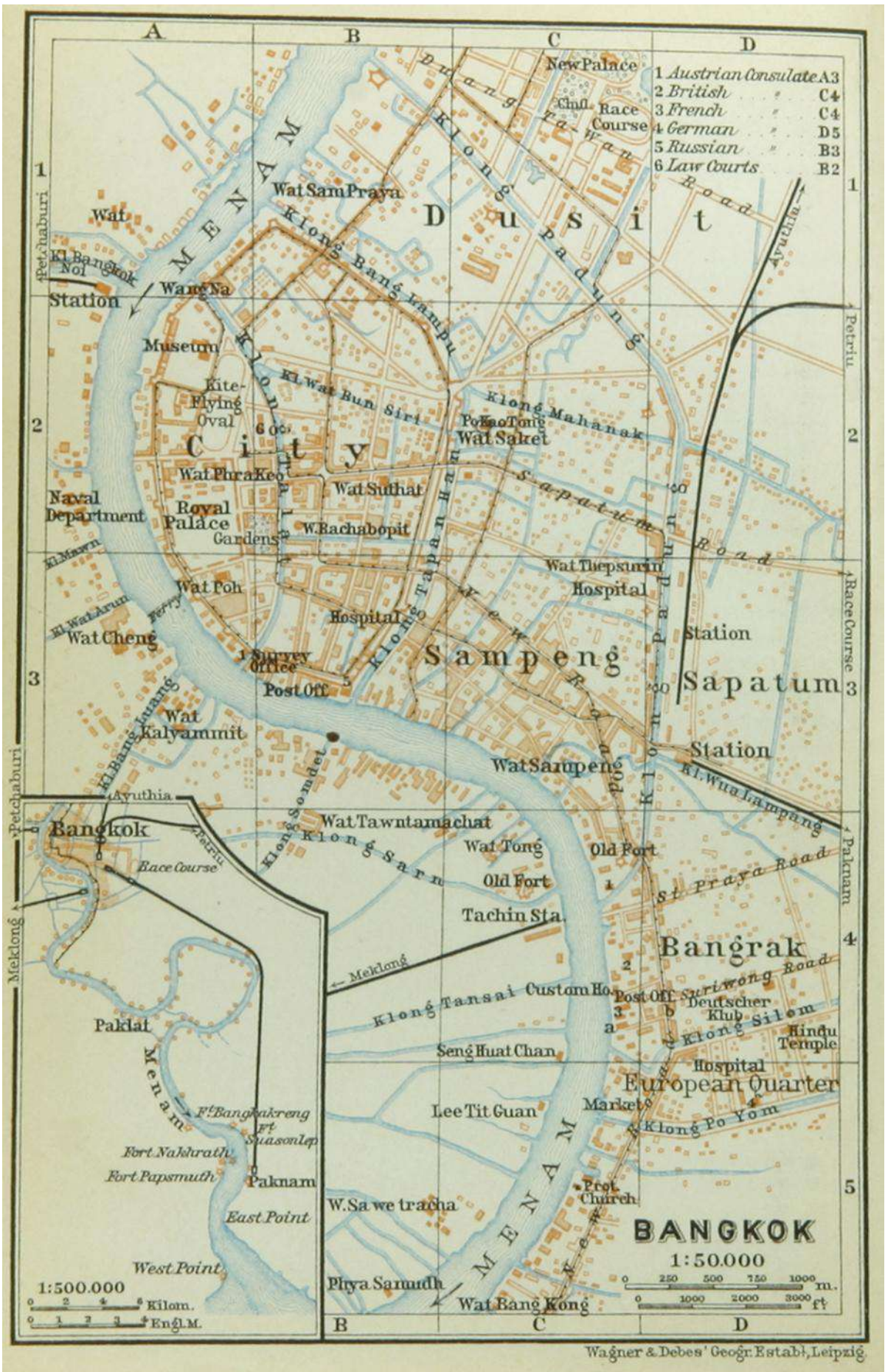
más antiguos debido a una creencia generalizada en los fantasmas.

Sin embargo, actualmente se están volviendo a recuperar estos edificios icónicos de la

ciudad gracias a la labor de varios arquitectos y artistas que están rehabilitándolos y

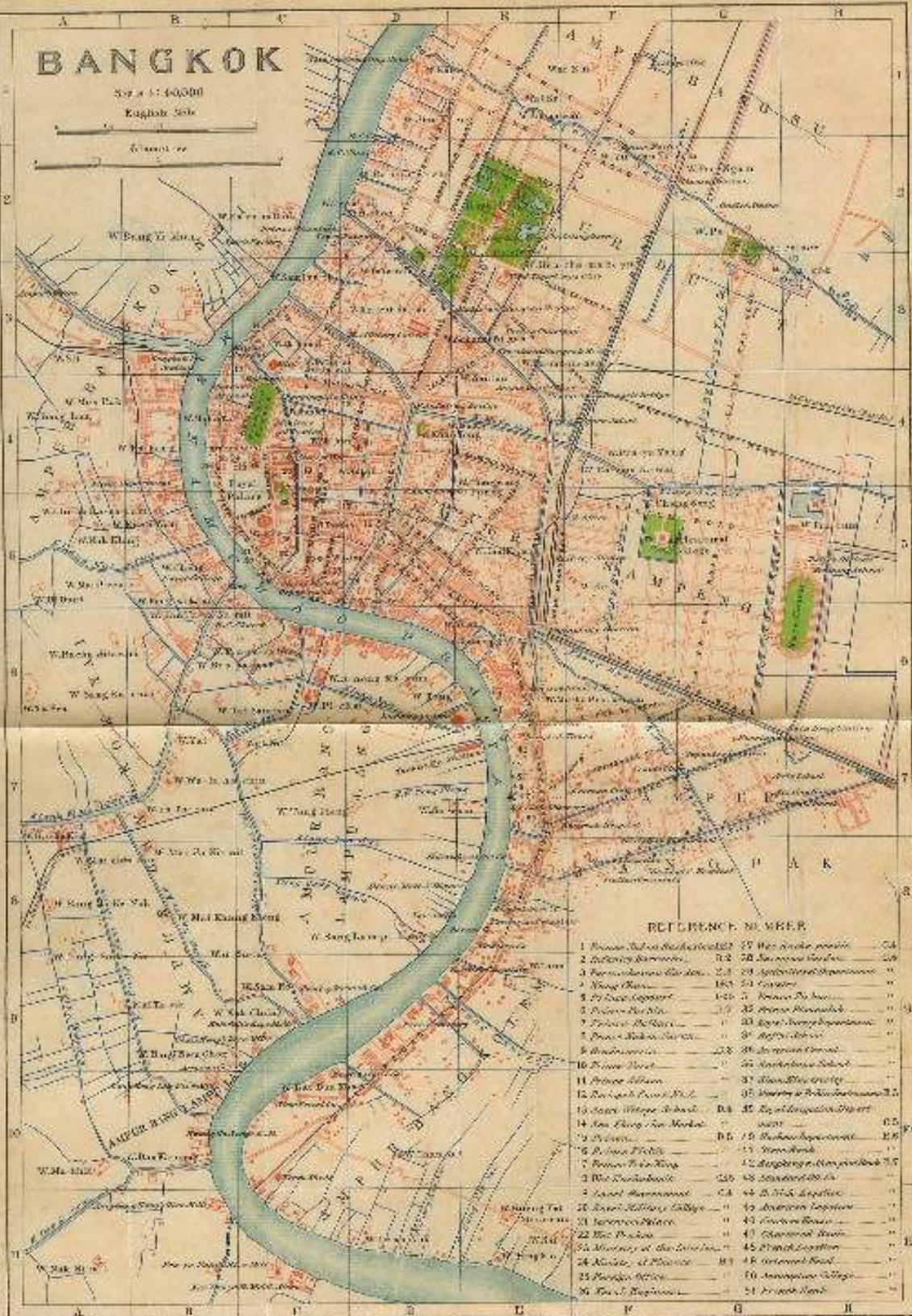
volviéndolas a poner en uso.





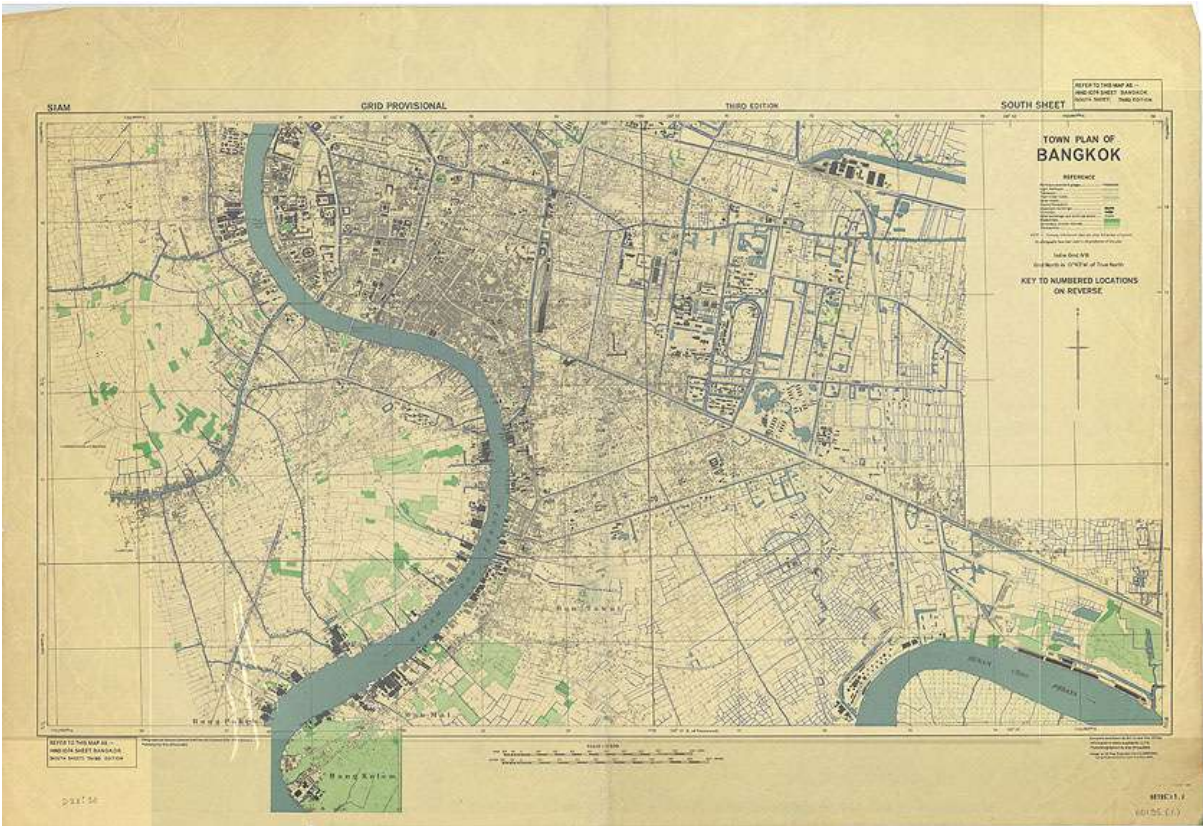
BANGKOK

Scale 1:40000
English Scale



REFERENCE NUMBERS

1. Palace of the King	29. Wat Phnom	54
2. Palace of the Queen	30. Wat Phnom	55
3. Palace of the Prince of Siam	31. Wat Phnom	56
4. Wat Phnom	32. Wat Phnom	57
5. Wat Phnom	33. Wat Phnom	58
6. Wat Phnom	34. Wat Phnom	59
7. Wat Phnom	35. Wat Phnom	60
8. Wat Phnom	36. Wat Phnom	61
9. Wat Phnom	37. Wat Phnom	62
10. Wat Phnom	38. Wat Phnom	63
11. Wat Phnom	39. Wat Phnom	64
12. Wat Phnom	40. Wat Phnom	65
13. Wat Phnom	41. Wat Phnom	66
14. Wat Phnom	42. Wat Phnom	67
15. Wat Phnom	43. Wat Phnom	68
16. Wat Phnom	44. Wat Phnom	69
17. Wat Phnom	45. Wat Phnom	70
18. Wat Phnom	46. Wat Phnom	71
19. Wat Phnom	47. Wat Phnom	72
20. Wat Phnom	48. Wat Phnom	73
21. Wat Phnom	49. Wat Phnom	74
22. Wat Phnom	50. Wat Phnom	75
23. Wat Phnom	51. Wat Phnom	76
24. Wat Phnom	52. Wat Phnom	77
25. Wat Phnom	53. Wat Phnom	78
26. Wat Phnom	54. Wat Phnom	79
27. Wat Phnom	55. Wat Phnom	80
28. Wat Phnom	56. Wat Phnom	81



BIBLIOGRAFÍA

<http://www.nytimes.com/2007/03/20/realestate/20iht-resshop.4966716.html>

<http://www.shophousesbangkok.com/>

<https://en.wikipedia.org/wiki/Shophouse>

Urban design since 1945 : a global perspective / David Grahame Shane

Bangkok - 100 Resilient Cities

https://www.100resilientcities.org/wp-content/uploads/2017/07/Bangkok_-_Resilience_Strategy.pdf

GRUPO C-D

Álvaro Martínez Cantero

Antonio J. Moreno Garrido

Isabel Olmedo López-Frías

María Sánchez Rokiski

Marcos Garcés Mayo

Jorge López Antequera

Inmaculada Ruiz Cayuela

GRUPO E-F

Ivan Erena Casado

Eugenio García-Rojo Sevilla

Laura González Cuccaro

Susana Grandas Pérez

Jose Ocaña Lajaj

Verónica Rojas Trillo