

Año 2057. Con la ciudad de Bangkok alcanzando las previsiones demográficas estimadas medio siglo atrás, se plantea un proyecto en la megalópolis que solucione la cuestión habitacional, además de intervenir en los principales problemas que lleva arrastrando desde tiempo atrás:

### SUPERBLOCK

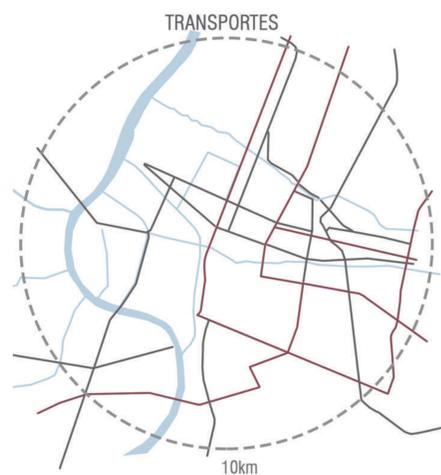
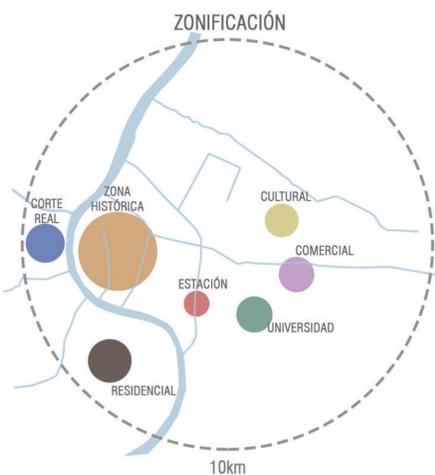
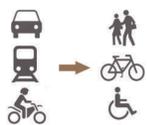
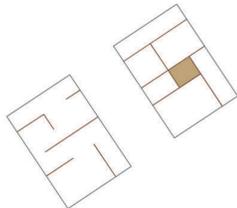
El parcelario contemporáneo deriva de las divisiones de terreno agrícolas que se mantuvieron hasta finales del siglo XIX en gran parte de la ciudad, algo relacionado con su topografía: una ciudad casi plana, entre -2 y 3 metros sobre el nivel del mar. Las parcelas resultan de grandes dimensiones, sin tráfico rodado en el interior (superblock), pero sin una distribución interior que permita la circulación peatonal: predominan las calles sin salida o privadas.

### TRANSPORTES

La existencia actual de un sistema complejo de transporte público que incluye metro subterráneo, elevado, autobús, ferry, junto con nuevas formas de desplazarse como los coches autónomos, los vehículos privados tradicionales darán paso a la intermodalidad. Nuestro proyecto tratará de hacer más permeable la ciudad residencial peatonal hacia las vías rápidas públicas de transporte.

### VÍAS PEATONALES

Las grandes distancias que surgen cuando fruto del crecimiento demográfico la ciudad se convierte en una megalópolis hacen necesario el transporte rápido. Nuevas formas de desplazarse llevan a nuevos tipos de calle. Para favorecer esa intermodalidad en las grandes avenidas, donde se encuentran los nodos de transportes, la trama interior de las manzanas se hace más permeable, requiriendo de un tránsito peatonal cómodo y lógico.



## ZONA EJEMPLO: RAMA 1 ROAD



A una escala de barrio, analizando el área de Rama 1 Road, principal arteria de la ciudad, vemos ejemplificado ese modelo no funcional de superblock. Lo que deja espacio residual intersticial en cada manzana, que queda desaprovechado. Además las calles sin salida dejan la zona sin un tránsito cómodo, volcando todo éste hacia la avenida, y dejando el canal como "la trasera" de la calle.

A través del esquema de usos vemos como toda la actividad se vuelca hacia dicha avenida, congestionando el tránsito. Es precisamente el eje que nos interesa, que alberga los nodos de transporte que nos permitirán la intermodalidad buscada.

Mediante el proyecto se pretende:

- Dejar ejes transversales de tránsito peatonal hacia el canal, que comunique esa zona residencial consolidada al norte del canal con la avenida intermodal que sería Rama 1.
- Recuperar esos espacios como zonas públicas donde se establezcan los puestos callejeros ya existentes que se encuentran en zonas peligrosas, ocupando la calle, además de los nuevos locales comerciales.
- Además, en estos núcleos se colocarían los nuevos modelos de bloque residencial, que solucionarían el problema de la doble población.

■ Shopping   
 ■ Universidad   
 ■ Ocio   
 ■ Servicios públicos

## ZONA DESARROLLADA DE PROYECTO: CORREDOR ENTRE RAMA1 Y EL CANAL



El proyecto del corredor intermodal entre los asentamientos informales (chabolas) y Rama1 (nodo de transportes) se compone de dos actuaciones diferenciadas pero que se interrelacionan entre sí. Por un lado, urbanísticamente, la recuperación de los espacios intersticiales como zonas públicas donde los característicos puestos callejeros de Bangkok tengan su lugar y aparezcan pequeñas zonas verdes. Además, romper el superblock aislado prolongando calles y abriendo el canal (amarillo).

Por otro lado, arquitectónicamente, la resolución de la duplicación de la población mediante nuevos conjuntos de edificios en altura, desarrollados posteriormente.

Los espacios públicos conectan los edificios a la ciudad mediante los transportes. Los edificios aumentan la densidad de estos espacios.

## DESARROLLO DE LA VIVIENDA

El edificio de viviendas propuesto sería una reinterpretación en altura de una "shophouse", la casa tradicional tailandesa, que constaría de un bajo comercial y la vivienda de la familia en las plantas superiores. Cada plaza que obtenemos de una zona intersticial tiene una morfología diferente, de manera que este modelo sería adaptable a cada caso, siempre manteniendo 2 de las fachadas libres. Oscilarían entre las 20 y las 40 plantas de altura, tomando como referencia los rascacielos escalonados americanos. Constatarían de 2 plantas bajas comerciales y el resto residencial. Según las necesidades de cada tipo de familia, podría tener 2 viviendas por planta, 4 estudios o 4 en loft.

