UN SUENO POSIBLE. VISIONES URBANAS DEL GRAN SANTO DOMINGO.

CRISTOBAL VALDEZ

INTRODUCCION

La verdad es que he oído y leído cantidad de puntos de vista con relación al Coronavirus, el Urbanismo y la Arquitectura. Acabo de escribir este libro, que se llama "Visiones Urbanas del Gran Santo Domingo". El libro básicamente recoge los proyectos más importantes, desde 1975 hasta la fecha, aquellos que se han diseñado, se han estructurado, en algunos casos se han llegado a iniciar, a implementar, pero nunca se han realizado o completado como estuvieron planteados. Cabe preguntarse ¿Qué hubiese sido de Santo Domingo si se hubiesen realizado?: estuviéramos hablando de una de las mejores ciudades del mundo.

En días pasados leí que "el coronavirus había hecho que lo invisible se hiciera visible".

Y ¿Cuál ha sido el problema de todos estos proyectos? El problema es lo que evidencia el Coronavirus: la noción clara de la existencia de que los políticos y los técnicos trabajamos en dos niveles diferentes en este país y a lo mejor en otros países también; y es el nivel técnico al que le corresponde dar las soluciones y a los políticos gestionarlas. Sólo hay que tomar los trabajos que se han hecho al nivel de las universidades, el Gobierno, del INTRANT, del MEPID, de Medioambiente, y de cualesquiera otras instituciones que tienen técnicos muy calificados.

Ahora el coronavirus evidencia claramente esa situación que se ha dado por mucho tiempo. Lo invisible se ha hecho visible. Nuestro país está lleno de leyes y reglamentos que no se cumplen, estamos haciendo más leyes y más reglamentos, que no sé si el coronavirus nos va a dar la sensibilidad para que se apliquen. La ciudad de Santo Domingo tiene una gran cantidad de reglamentaciones y algunas otras ciudades también, pero no se cumplen. Los ayuntamientos tienen además problemas muy serios para ser verdaderos gestores de sus territorios. El más serio es que tienen una competencia muy grande con el gobierno central que interviene en sus territorios sin coordinación alguna con ellos; que no les facilita los fondos que les corresponden, y sin estos no pueden hacer lo que podrían tener planeado.

Aún hay nuevas leyes para definir las regiones y el ordenamiento territorial que están al aprobarse también. La cuestión es hasta dónde se va a aplicar toda esta legislación y reglamentación, porque casi siempre hay una falta de interés de parte de los gestores gubernamentales para hacerlas una realidad en el territorio.

Se ha hablado desde hace tiempo de las ciudades intermedias y precisamente lo que hacen las ciudades intermedias es descentralizar la población para que tengan una mejor calidad de vida. Estas ciudades tendrían los servicios básicos para la población como salud, educación, infraestructuras y empleo. Así no tendrían que ir a otras poblaciones a buscar estos servicios disminuyendo así la movilidad de estas comunidades. Se puede tomar un ejemplo rápido del Gran Santo Domingo: en el Distrito Nacional la UASD, con un uso de suelo educacional, localizado en unas pocas cuadras en el centro de la ciudad. Este uso educacional genera alrededor del 50% de los viajes que se dan desde el Gran Santo Domingo hasta el Distrito Nacional. Son unos 140 mil estudiantes, profesores y empleados, que se mueven todos los días hacia esa localización. Si hubiera una descentralización de ese uso de suelo educacional, distribuido en todo el Gran Santo Domingo, la disminución del transporte que ingresa al DN sería importante.

Lo mismo pasa con otros usos: salud. El hospital Robert Reid Cabral, tiene una localización que no tiene sentido, en términos de uso y la localización de la población de escasos recursos a la que sirve. Un elemento que también el coronavirus trae a la memoria, es que las inversiones que se realizan en las ciudades, las más importantes, son realizadas por el gobierno central sin que necesariamente sean las que requiera la población. No existen coordinaciones con los ayuntamientos a través de un plan de desarrollo que haga eficiente estas inversiones para beneficio de las poblaciones.

Se habla de una relación entre densidad de población y mayor contaminación del coronavirus, pero esto es realmente extraño, por lo menos hasta ahora: donde vemos manifestaciones de mayor transmisión de este coronavirus es en la clase media y media alta, y no en parte de la población que está totalmente hacinada en los barrios marginados.

Sin embargo, en términos del coronavirus y su posible expansión, la cuestión del hacinamiento, carencia de atenciones de salud, la falta de infraestructuras de agua potable, drenaje sanitario, toman una importancia vital. En los periódicos de hoy y ayer se ha publicado que no hay agua en muchos de los barrios del Gran Santo Domingo; pero en el país es igual, o sea que, si hay que lavarse las manos para poder contrarrestar este virus y no tenemos agua, ¿cómo lo vamos a hacer? Una demostración más de las inequidades que existen en el territorio.

Cuando se habla de esta situación en términos sanitarios, de residuos sólidos, de salud, espacios públicos, población hacinada en determinados territorios, carencia de vivienda digna y sobre todo la ausencia de estructuras económicas que le permitan generar riquezas, el coronavirus hace visible estas situaciones. De nuevo lo invisible se ha hace visible.

Entonces ¿Es que el país no tiene recursos y/o estructuras para resolver este tipo de situaciones? Claro que sí, ¿Que no tiene dinero? Bueno, eso ha quedado demostrado claramente, que si en vez de perderse en la corrupción que ha habido, ese dinero lo hubiéramos utilizado para remediar los problemas que son importantes para la calidad de vida de la gente, hubiéramos tenido otro tipo de sociedad y el coronavirus hubiera reflejado otros aspectos de la realidad.

Entonces lo importante es que podamos entender, a través de esta experiencia que estamos pasando, que realmente lo que ha hecho el coronavirus es evidenciar una vez más que en la ciudad, en los campos, en los territorios, los técnicos desde siempre han dado soluciones, pero los gestores solo han dado soluciones para su propio beneficio. Decía al principio que esta pandemia me trae todos los días una visión del libro que acabo de escribir, que no es más que darnos cuenta que se ha hecho una gran cantidad de estudios con soluciones posibles, no utópicas, sino reales, pero que no se han realizado y que si las hubieran hecho realidad a través de una gestión coordinada tendríamos otro tipo de asentamientos humanos.

En el día de hoy Omar Rancier ha escrito sobre la Ciudad Colonial de Santo Domingo y establecía siete elementos importantes: repensar la CCSD como una ciudad real; planificar para la gente; no a la gentrificación; definir e identificar los verdaderos recursos de la ciudad; rescatar la calle El Conde (identificar áreas simbólicas que deben ser rescatadas); desarrollar un programa de incentivo de desarrollo económico/social para los habitantes de la CCSD; buscar un doliente por la CCSD. Pero esos siete elementos se pueden trasladar a todo el país en términos urbanos y en términos rurales. Así como el Arq. Rancier plantea que lo importante es la Ciudad Colonial y su población, y no tanto el turismo, esas situaciones también pasan en muchos otros lugares, no con el turismo, sino con otras actividades a las cuales le ponen más importancia que a los verdaderos problemas de las comunidades. Este coronavirus lo que ha hecho es evidenciar aún más lo que ya era evidente, mientras que para otros era la forma de enriquecerse.

Existe en el país la calidad y capacidad, no solamente de los profesionales, sino de las personas, de los grupos sociales, para poder resolver adecuadamente los problemas de nuestros asentamientos. Se puede ir a cualquiera de estos barrios que están en las orillas del río en Santo Domingo, o en el interior del país para ver que la gente está organizada, pero no tiene el respaldo de la gestión de las instituciones gubernamentales, ni la capacidad de desarrollarse en términos económicos.

Ahora con la aprobación de la ley sobre alianzas público-privadas hay oportunidades para el desarrollo de estas comunidades. Estas alianzas público-privadas no deben referirse solamente a los empresarios, sino a las comunidades, para poder hacer los proyectos que se necesitan para obtener una mejor calidad de vida para todos los dominicanos.

Sobre la ciudad compacta ¡eso es lo que es la ciudad: compacta! Ahora, los que son amantes del suburbio, que ha traído muchísimos problemas desde principios del siglo pasado a las ciudades y que ha sido revisado, retomado, rediseñado en los últimos 40, 50 y 60 años, estas personas creen que para contrarrestar que el coronavirus se transmita por contacto, lo que hay que hacer ahora es provocar la dispersión de la ciudad. Una cosa es el hacinamiento y otra es que una comunidad compacta que disfrute de espacios públicos adecuados, usos de suelo compatibles, servicios de infraestructuras suficientes y accesibles, viviendas dignas y oportunidades económicas, que promueven su calidad de vida.

Definitivamente, en términos urbanos, "el coronavirus ha hecho que lo invisible se haga visible".

HISTORIA Y CONTEXTO ACTUAL DE SANTO DOMINGO METROPOLITANO

Este libro resume las inquietudes y reflexiones que por más de 45 años han venido realizando en este país, profesionales, grupos de la sociedad civil, instituciones educativas privadas y oficiales y grupos sociales, sobre la planificación del territorio, tanto a nivel nacional, regional, como local.

Se verán los desafíos y oportunidades de la región metropolitana de Santo Domingo y cuales proyectos estratégicos coadyuvarían a concretizar el desarrollo de estas oportunidades.

El área Metropolitana de Santo Domingo es una resultante, es el producto, de una realidad política, social y económica, de la falta de planificación global y sectorial que ha prevalecido en el país a través de su historia y sobre todo de una incapacidad gerencial de las autoridades para llevar a cabo aquellos proyectos que propendan hacia un mejor bienestar de la población. Santo Domingo es el receptáculo de hombres y mujeres desplazados de sus lugares de origen, por la falta de empleos, oportunidades y servicios. Ha sido destino de una esperanza que estamos comprometidos a restaurar.

La presencia de Santo Domingo como centro de poder nacional, en cierta forma, se establece desde su fundación. Pero es a principios del siglo pasado, con la conexión vial de todas las regiones durante la primera ocupación Norteamericana y la dictadura de Rafael Trujillo, cuando se refuerza su predominio, por la aplicación de políticas económico-financieras, administrativas y de control que reforzaban esta centralidad.

Santo Domingo Metropolitano es el principal centro de consumo, acopio, contactos comerciales, servicios, instalaciones industriales, portuario y aeroportuario, político, cultural, financiero y generador de empleo.

Como consecuencia de toda esta situación se han originado agudos problemas de desequilibrio regional y poblacional, que se expresa en una desarticulación, marginación económica, social, política y cultural entre Santo Domingo y el resto del país, (1,2) que se pueden resumir en:

Una excesiva concentración de población y actividades económicas en el área metropolitana de Santo Domingo (3):

Un estancamiento del medio rural y como efecto, la aceleración de las migraciones (4);

Una industria poco adecuada a los factores productivos prevalecientes en el país como insumos y recursos naturales (5,6);

Una estructura de asentamientos, con predominio de Santo Domingo, sin un desarrollo importante de otras ciudades que dinamicen el interior del país;

Una inadecuada articulación entre las ciudades del interior, que permitan conformar sistemas de asentamientos de apoyo a la producción y a los servicios en diferentes ámbitos.

Esto ha generado un crecimiento desordenado de la Metrópolis creando graves problemas para suplir adecuadamente la población con los servicios de energía eléctrica, agua potable, recogida de desechos sólidos, disposición de aguas servidas y superficiales y transporte entre otros (7).

Este crecimiento se ha caracterizado por su amplia extensión geográfica, los usos conflictivos del suelo urbano y rural y el deterioro visible de sus recursos naturales.

Los núcleos poblacionales en el ámbito de su área metropolitana, como San Cristóbal, Villa Altagracia, Pedro Brand, La Victoria, Guerra, Boca Chica y Andrés mantienen una estrecha vinculación con el área central, con características diferenciadas.

Muchos de sus habitantes laboran en Santo Domingo y realizan la mayoría de sus actividades económicas en ella. Esta relación produce un flujo importante desde y hacia estas comunidades.

Se establece una dependencia de la fuerza laboral de estas comunidades con la ciudad capital (8).

Sin embargo, existen otras relaciones importantes. La mayor fuente de energía eléctrica del área metropolitana está localizada en Haina, al igual que la actividad portuaria que comparte con Boca Chica-Andrés.

Por otra parte, hay una gran cantidad de tierras agrícolas productivas (9) que están siendo convertidas en terrenos urbanos, perdiendo la región la oportunidad del desarrollo agrícola, el potencial de empleos, la generación de riquezas, y la posibilidad de abastecimiento que disminuya la incidencia del transporte en sus costos.

El manejo inadecuado de algunos usos agropecuarios en la región es causante de grandes contaminaciones en los suelos y cursos de agua que tienen su repercusión en todo el ámbito de Santo Domingo Metropolitano.

6

Los desperdicios no tratados de las granjas avícolas y porcinas y la aplicación incontrolada de agroquímicos, producen la mayor contaminación existente en las aguas subterráneas, cañadas, arroyos y ríos de este territorio (10).

En este contexto, las intervenciones del Gobierno Nacional, las instituciones públicas y privadas, los promotores privados y los ciudadanos en general, se han realizado sin un plan que las regule y con poca o ninguna coordinación.

Permitir el crecimiento y desarrollo sin dirección ha sido la estrategia más común. Sus resultados generales han sido el desbordamiento urbano, la congestión del tráfico, la ineficiencia e inexistencia de los servicios y equipamientos, la pérdida de identidad del barrio, villas y poblados relacionados a esta metrópolis

Esto ha traído como resultado patrones de desarrollo que no han considerado adecuadamente las implicaciones económicas, políticas, sociales y culturales de un crecimiento urbano segmentado y disperso con una economía urbana incapaz de suministrar empleos suficientes a la población económicamente activa.

La Metrópolis de Santo Domingo es un territorio en expansión continua, desparramado, producto del mercado, la especulación inmobiliaria y las intervenciones descoordinadas del Estado. Los ensanches y urbanizaciones públicas y privadas se ubican de manera ilógica y espontánea, en algunos casos a lo largo de los ejes que convergen al centro de la ciudad, sumándose unas a otras, caóticamente, sin vínculos entre sí, y expuestas a convertir el área urbanizada en un mosaico confuso que desafía cualquier intento de ordenamiento (11).

Así, la ausencia completa de organización ha hecho de esta metrópolis, una ciudad congestionada y sub equipada, sin destino definido, donde las insuficiencias cualitativas y cuantitativas de los elementos que la componen son agravadas por la anarquía de su ubicación.

A pesar de toda esta realidad se han realizado muchos eventos y estudios sobre la Metrópolis de Santo Domingo que plantean visiones muy válidas para su adecuado desarrollo. A través de estos encuentros se realizaron propuestas específicas que de haberse concretado, el Gran Santo Domingo, sería un territorio sostenible garantizando una adecuada calidad de vida para sus habitantes.

Santo Domingo 2000, 1975; los eventos de Foro Urbano, 1985-1990; Estudio de Desarrollo Urbano de la Zona Norte de Santo Domingo, con la participación de Lubomir Fishinski y Alberto Paraños, dos de los diseñadores de la ciudad de Curitiba, 1986; Mejoramiento Urbano Integrado: El Caliche, INVI-GTZ, 1986; Santo Domingo

2000, Veinte Años Después, La Ciudad de Todos, 1995; Lineamientos del Plan Director, ADN, 1997; Lineamientos para el Desarrollo del Polígono Central, ADN, 1997; Mejoramiento Urbano: Los Minas Norte, ADN, 1988; Ideas Urbanas 2002, ADN, 2002; Plan de Ordenamiento Territorial de la Avenida de Circunvalación Norte del Gran Santo Domingo, Cristóbal Valdez y Asociados, 2015; Plan de Ordenamiento Territorial Capital 2030, ADN, 2017; Santo Domingo Metropolitano, UNPHU, BID, MEPYD, 2017; Carta de Santo Domingo, UNPHU, 2018; para mencionar algunos (12, 13).

VISION A FUTURO, UN SUEÑO POSIBLE

Si nos situáramos en el año 2030 y estas propuestas se hubiesen realizado la Metrópolis de Santo Domingo se podría describir de la forma siguiente:

2.1 EL PLAN ESTRATEGICO

Ayer, cuando salía de la Feria del Libro, que se está realizando desde hace años, en el Centro Ferial que se construyera en el 2025 en los terrenos de la antigua Feria Ganadera, y me dirigía a mi oficina, en uno de los modernos autobuses del Consorcio del Transporte y recorriendo el boulevard de la avenida 27 de Febrero, pensaba en lo agradable que se había convertido el área metropolitana de Santo Domingo y aquellas poblaciones de apoyo alrededor de ella en los últimos once años (14, 15).

Recordaba, que hacia fines del siglo pasado y más específicamente en el año 1998, el futuro de la ciudad se perfilaba difícil, aunque promisorio. En ese año, 1998, había quedado atrás la noción de que las cadenas internacionales de comida rápida no se podían localizar en el país, porque los dominicanos no podíamos mantener los estándares mínimos de higiene, gerencia y eficiencia que estas cadenas demandaban. En ese año ya éramos ejemplo para otros países y llegaban desde fuera grupos para adquirir entrenamientos por la calidad demostrada (16). Es decir que todos éramos capaces de convertirnos en modelo de cualquier actividad con calidad y eficiencia.

Me desmonté del autobús y me quedé unos minutos observando el paso de los peatones por el boulevard, algunos presurosos empleados de tiendas lo recorrían, pues era cerca de las diez de la mañana, hora de apertura de las tiendas según la nueva estructura de horarios, otros peatones simplemente tomaban un café bajo la sombras de los frondosos Gri-gri, sembrados por el Ayuntamiento, luego de la remodelación que realizó en el 2025 con motivo de la celebración de la Feria Mundial de Turismo, que desde ese año se realiza en el país.

Esta remodelación consistió en la ampliación de las aceras, tomándole un carril a la vía, que se demostró innecesaria con el paso del tiempo, arborizándolas, dotándolas de amueblamiento urbano, (bancos, quioscos, cestos de basura, luminarias, etc.), como el que se usó en Barcelona a finales del siglo pasado.

Recuerdo que para navidades del 2025 se inauguró la remodelación de "el boulevard" que realizó el Ayuntamiento en la avenida 27 de Febrero, entre la Winston Churchill y la Abraham Lincoln. En aquella época que lejos estaban sus diseñadores de que el éxito del boulevard iba a significar el fracaso de la 27 de Febrero como vía rápida (17,18). Desde el inicio de la remodelación, dada la cantidad de actividades que allí se colocaron, fue utilizada masivamente por los ciudadanos de a pie. Grande fue el problema en el 2026 cuando la

gente la tomó y prácticamente se convirtió en peatonal. El boulevard se convirtió en una extensión de Unicentro Plaza y Plaza Central, contradiciendo totalmente los criterios iniciales del proyecto de la 27.

Desde el 2026 este tramo es totalmente peatonal.

Esta remodelación fue sólo uno de los tantos proyectos y programas que desde el 2020 se han estado ejecutando desde el Ayuntamiento del Distrito Nacional, con la participación del gobierno central y toda la sociedad. Realmente ha habido un cambio notable en la calidad de vida de todos los ciudadanos al igual que en la calidad espacial de la ciudad desde ese año. Que ha pasado para que esta ciudad y las ciudades del país en general se hayan convertido en más vivibles? Haciendo una retrospectiva desde 2030 hasta este año 2019, podremos encontrar la respuesta.

A partir del año 2020 el Ayuntamiento del Distrito Nacional asumió su responsabilidad de hacer una verdadera gestión municipal y convertirse en un verdadero gobierno local, y lo hizo a través de una posición inteligente. Se convirtió en el líder de todas las actividades sociales, políticas y económicas del Distrito Nacional. Supo encarnar y liderar las aspiraciones de todos los grupos que compartían la demarcación territorial que le competía, desde los grupos populares hasta los empresariales.

En ese año y por primera vez, el Ayuntamiento del Distrito Nacional y la Oficina de la Mancomunidad del Gran Santo Domingo, que agrupa todos los ayuntamientos de la provincia de Santo Domingo, prepararon conjuntamente un plan estratégico donde se establecía claramente la visión sobre el futuro del área metropolitana de Santo Domingo, incluyendo su entorno rural y la gestión a realizar. Este plan estratégico establecía,

Para el área metropolitana:

- Que la ciudad debería ser hecha y pensada para la gente y por la gente: una ciudad de oportunidades para todos.
- En la que se pudiera convivir mejor, en un marco de libertad, de derechos, con garantías y respeto por las normas de vida colectiva.
- Una ciudad fluida, transitable, en la que se multiplicaran los centros de servicio, de disfrute, de empleo, en los que la gente encontraran la satisfacción de sus necesidades cerca del lugar donde vivían (19).

-Donde los flujos de gente no fueran todos hacia un mismo punto sino que estuvieran orientados por un mejor uso del suelo que hiciera la ciudad accesible para todos.

-Con espacios públicos diseñados y construidos para que la gente se encontrara con facilidades y condiciones para el disfrute individual y colectivo (20 por tomar).

-En la que el centro de la ciudad formara parte de una herencia recuperada y en la que todos puedan disfrutar de los aportes a la identidad que se hubiesen hecho en cada generación y en que las zonas construidas y naturales valiosas para la convivencia fueran enaltecidas (21 por tomar).

-Una ciudad limpia y tropical: con la belleza, los colores, la luz y la sombra de nuestra condición de país caribeño.

-Con una comunidad identificada, responsable, solidaria, en la que la gente sintiera que pertenece a su barrio, a su vecindad, pero teniendo sentido de que pertenecían a algo mayor, a un patrimonio común: la ciudad (22, 23, 24).

-Una ciudad que invirtiera en la gente, en la que sus habitantes recibieran los bienes y servicios para una mejor vida.

-Con una infraestructura y servicios que habilitasen el espacio para que la gente viviera mejor y que hiciera la ciudad atractiva para las inversiones en una economía global y de alta competitividad.

-Una ciudad que creciera y se desarrollara en armonía con el entorno natural, con calidad, basada en planes y políticas deliberados con la participación de la gente, de la colectividad (25).

-Una comunidad que asumiera y definiera el sentido de hacia donde quería que se desarrollara su ciudad.

Para el área rural:

-Que los poblados de la provincia de Santo Domingo fuesen centros autónomos de desarrollo con la calidad y servicios para que su gente pudiera vivir mejor aprovechando las condiciones del desarrollo urbano y la cercanía con el espacio natural (26).

-Que el territorio entre los poblados de la provincia de Santo Domingo y el área metropolitana fuese utilizado para el desarrollo de actividades productivas aprovechando su cercanía a Santo Domingo, de modo que enriqueciera esta zona para que los poblados fuesen más atractivos para la población (27).

-Que este territorio fuese una reserva de recursos naturales: forestales, hídricos, de biodiversidad, de suelos armónicamente relacionados con los poblados y el área metropolitana de Santo Domingo.

-Que estas comunidades estuviesen interconectadas, comunicadas entre sí y con el área metropolitana de Santo Domingo, por un sistema de vías y transporte adecuado a las necesidades de la gente y a la producción y comercialización de servicios y bienes (28).

-Que cada uno de esos poblados tuviese autonomía política y administrativa para que sus habitantes pudiesen ejercer sus derechos y potenciar sus aspiraciones de desarrollo.

-Que las condiciones de los poblados, su prosperidad, su calidad de vida, atrajesen a la población hacia ellas, a recursos humanos calificados que fuesen a aportar y enriquecerlas (29).

Para las administraciones municipales:

-Una administración municipal que asumiera el mandato que la comunidad le entregaba, encabezada por funcionarios conscientes de que las funciones que ejercen no eran de su propiedad, sino que eran un encargo que les había atribuido la población, verdadera propietaria de la voluntad política que se organiza en el ayuntamiento.

-Una gestión fortalecida, que administrara mejor su territorio, con amplia participación de la sociedad, con la que se compartiera la responsabilidad por el presente y el futuro.

-Un ayuntamiento con un marco legal y de procedimientos que fortalecieran la autonomía local, la administración de los ciudadanos por sí mismos, el ejercicio de derechos y responsabilidades.

-Un ayuntamiento que se obligara a dar respuestas a cualquier requerimiento o interpelación legalmente presentada por la ciudadanía.

-Que prestara los servicios a su cargo con eficiencia y efectividad.

-Que rindiera cuenta a la ciudadanía por las responsabilidades puestas a su cargo ejerciendo la gestión de forma

transparente.

-Que trabajara sobre la base de políticas y normas adecuadas al desarrollo de la comunidad diseñando y

ejecutando planes de ordenamiento y gestión territorial apropiados a sus condiciones y deliberados con la

participación de todos los sectores de la comunidad.

-Que fomentara las oportunidades, asumiera el liderazgo del desarrollo de la comunidad y le imprimiera

dirección a los esfuerzos de la colectividad.

Esta nueva visión de la ciudad fue el marco de referencia para su organización física y la gestión urbana, acorde

con los grupos sociales que la componían, para que el área metropolitana y sus poblaciones se constituyeran en

el escenario adecuado de sus complejas relaciones y actividades, convirtiéndose en vehículo de promoción

individual y colectiva (30).

El plan estratégico se basaba en cinco líneas que se derivaban de la visión previamente definida. Estas estrategias

eran el fundamento de las políticas, programas y proyectos que al ejecutarse han dado como resultado un área

metropolitana más organizada (31).

Las líneas estratégicas fueron las siguientes:

1. Constituir al Ayuntamiento del Distrito Nacional y la Oficina de la Mancomunidad del Gran Santo

Domingo (32) en los entes líderes de los esfuerzos de la comunidad de la provincia de Santo Domingo hacia el

desarrollo, asumiendo sus roles de gobierno, de promotor y canalizador de esfuerzos para la gestión del bien

común, promoviendo la creación de oportunidades de desarrollo económico y social que permitieran que el área

metropolitana desempeñara un papel más activo en el progreso social de la población y la configuración del

perfil que le corresponde en sus relaciones con el resto del país, con el caribe y el mundo.

2. Fortalecer la capacidad de gestión, previsión y planificación de los Ayuntamientos estructurando un

sólido cuerpo de políticas, normas e instrumentos que le permitieran cumplir efectivamente con sus

responsabilidades de gobierno local y agente del desarrollo del área metropolitana tomando en cuenta las

necesidades de la comunidad y la armonía con el medio natural.

13

3. Propiciar el ejercicio pleno de la condición de ciudadanía, promoviendo la identificación de la comunidad con su municipio y el ejercicio compartido de la responsabilidad por la gestión municipal mediante la participación de todos los sectores de la comunidad y la búsqueda de consenso en torno al futuro y presente.

4. Impulsar el desarrollo social, la equidad y la integración social promoviendo y fomentando la organización comunitaria, educación, deporte, la convivencia organizada, la salud, el capital humano y todas las formas de fortalecer la calidad de vida de todos los ciudadanos (33).

5. Renovar, descentralizar y modernizar la administración municipal y fortalecer la sostenibilidad de la gestión mediante la puesta en marcha de programas y proyectos que dotaran a los Ayuntamientos de nuevos sistemas y potenciaran las finanzas municipales (34).

La visión de futuro para el área metropolitana de Santo Domingo en ese momento era que fuera una ciudad: segura, descentralizada y mejor administrada.

Transitable, reorientando los flujos a través del establecimiento, reforzamiento o sustitución de usos de suelo que crearan nuevas centralidades. Con espacios públicos de encuentro, recuperando el centro y protegiendo las zonas más valiosas. Respetuosa de su entorno. Con un incremento sustancial del gasto social. Con una infraestructura urbana moderna y adecuada para insertarse en una economía global y de alta competitividad.

Con estos lineamientos como marco de referencia se realizaron programas y proyectos coherentes que han convertido el área metropolitana en un territorio organizado que le ha permitido a toda su población disfrutar de una considerable mejoría en la calidad de vida.

Estos planes se estructuraron a dos niveles. Un primer nivel macro, que permitía tener la noción de la totalidad y se convirtiera en marco de referencia para el otro nivel micro, que es de acciones y proyectos puntuales coherentes con el marco general.

2.2 LA CIUDAD Y SU ENTORNO

Para el área rural de la provincia de Santo Domingo se han realizado los siguientes proyectos:

Un proyecto que identificó los recursos naturales, determinando sus potencialidades y estructurando un plan de manejo para que hubiese un desarrollo sostenible. Este proyecto se ha estado llevando a cabo con un éxito muy grande. El manejo y uso racional de los sistemas del río Ozama y sus afluentes río Isabela y arroyos Yaguasa, Higuero, Yabacao, Tosa y Yuca; el sistema río Haina con sus unidades arroyo Duey, Isa, Mana, Blanco; el sistema Brujuelas con sus unidades de humedales de agua dulce (pantanos, ciénagas y lagunas); los sistemas de Sabana Guabatico, los Haitises y el medio marino, le han permitido al área metropolitana preservar uno de los recursos más preciados que hoy podemos disfrutar (35, 36, 37).

Otro trabajo importante que se terminó hace unos pocos años fue la efectiva coordinación, que realizaron los Ayuntamientos, para detener las acciones de contaminación de los cuerpos de agua. Se intervino con especial atención fuentes importantes de contaminación como eran las granjas avícolas y porcinas, así como la aplicación de agroquímicos en el cultivo de la caña. Se cerraron todos los efluentes de las industrias que desaguaban en los ríos. Estas acciones de coordinación, que contaron con el respaldo de toda la sociedad civil y política, ayudaron grandemente en los procesos de descontaminación de los ríos Ozama e Isabela (38, 39).

En el año 2021 se hizo una evaluación de todas las cañadas en el Gran Santo Domingo, se limpiaron y reforestaron con la colaboración y activa participación de las comunidades afectadas. Se ha estado realizado educación ambiental permanente con todas estas poblaciones para que mantengan todas estas cañadas como espacios públicos limpios que están siendo utilizados con mucha asiduidad (40). Ya es historia pasada ver las cañadas llenas de desperdicios que contaminaban los ríos Ozama, Isabela y Haina. Las coordinaciones realizadas por el Ministerio de Medioambiente con las alcaldías y las comunidades han sido un éxito, un ejemplo.

Se emprendió un programa agresivo de reforestación de las cuencas hidrográficas y aquellas áreas degradadas que se evidenciaron en el estudio antes mencionado (41). El resultado es hoy día evidente con el aumento sustancial de los caudales de ríos y arroyos. Conjuntamente se estructuró un programa de educación ciudadana para la conservación ambiental. Recuerdo que se inició en las escuelas primarias y en este momento se desarrolla hasta en las empresas y fábricas de toda el área metropolitana.

Ahora y desde hace algunos años pasear por los ríos de esta ciudad es un evento que se ha convertido en parte de la rutina de las familias de Santo Domingo y una de las principales atracciones turísticas (42). La pesca recreativa, los veleros entrando hacia las marinas, las prácticas de deportes náuticos y el paso de las aguaguaguas son escenas del diario vivir del área metropolitana de Santo Domingo.

Se realizó un proyecto que articulaba los productores pequeños, medianos y grandes del área agrícola para mejorar las condiciones de producción y mercadeo de sus productos (43). Este programa se fundamentó en el estudio que identificó las capacidades, potencialidades, limitaciones y restricciones de los recursos naturales de la provincia de Santo Domingo para su explotación racional en términos comerciales. Identificó los productos viables y por sectores para su explotación en el área rural.

Se mejoró la accesibilidad y el transporte de productos y personas a través de la reestructuración y ampliación de la red vial del área rural, al igual que el sistema de transporte interurbano. Se relocalizaron las paradas y terminales de autobuses que ofrecen servicio a las áreas rurales y poblaciones periféricas.

La demanda-oferta de los equipamientos de los servicios de salud, educación, abastecimiento y recreación en las áreas rurales y poblaciones periféricas, se estudiaron profundamente y los Ayuntamientos, en coordinación con el gobierno central y la población, le han venido dando respuestas a las deficiencias de estos servicios.

Se estudiaron, definieron y estructuraron los poblados de Boca Chica y Andrés, según sus potencialidades turísticas y portuarias. Esto permitió implementar un plan que organizó su crecimiento anárquico, y redefinió la calidad espacial de esta área que posee recursos naturales de una belleza extraordinaria (44, 45, 46). La revalorización del litoral costero marino de todo el frente marino mediante la construcción de un malecón peatonal y la regeneración de la playa fueron elementos importantes, al igual que la desarrabalización de las zonas urbanas en ambas poblaciones. El Puerto Multimodal Caucedo y el aeropuerto José Francisco Peña Gómez se han complementado para el transporte y acopio de mercancías, convirtiéndose en uno de los puntos más importantes de transporte de todo el caribe, sobre todo con la ampliación del canal de Panamá (47, 48).

Estos son algunos de los programas y proyectos realizados en área rural que por primera vez se enmarcaban dentro de una visión estratégica que los integraba con la ciudad de Santo Domingo.

2.3 EL AREA METROPOLITANA

Para el área metropolitana de Santo Domingo y dentro de esta visión, se estableció ordenar el territorio en polígonos de gestión. Entendiendo como tales aquellas áreas que tenían similitudes en cuanto a su conformación física, estructura social, recursos, oportunidades, dificultades y/o deficiencias.

La potencialidad de desarrollo de estos polígonos de gestión estaba en función de la capacidad de la administración municipal de integrar a las comunidades que los habitan en la gestión de su territorio.

Los mecanismos de participación establecidos permitieron debates abiertos sobre la percepción de la realidad del territorio, el planteamiento de soluciones y la identificación de los recursos para su implementación; así se establecía la capacidad, el derecho y la posibilidad de incidir en la toma de decisiones que se relacionan con la gestión de los intereses comunes.

Con este enfoque se lograron orientar propuestas de acciones y proyectos puntuales en toda el área metropolitana, coherentes con el marco general, definiendo las potencialidades, oportunidades y restricciones de los recursos a que podían acceder los ciudadanos.

Según los análisis que se realizaron a través de documentos y los estudios de campo se establecieron las siguientes categorías de polígonos de gestión:

POLIGONO DE CONSERVACION Y REVITALIZACION

Son las áreas que tienen un patrimonio arquitectónico y ambiental que se constituye en una imagen simbólica para todos los ciudadanos (49, 50). Se establecieron políticas de intervención y revitalización que han auspiciado la modificación y reciclaje de aquellos entes arquitectónicos que lo ameritan. Son la Ciudad Colonial, Ciudad Nueva, Ensanche Lugo, Gazcue, Ciudad Universitaria y La Julia.

POLIGONO PERICENTRAL

Aunque el espacio del barrio funcionaba, su estructura evidenciaba una visión limitada del conjunto y en la mayoría de los casos un deterioro avanzado de sus viviendas e infraestructuras físicas y sociales.

En casos como este, se establecieron algunos criterios de manejo como:

- a) Respeto, mantenimiento y reforzamiento de la identidad del barrio tomando en cuenta todas aquellas características urbanas, arquitectónicas, sociales y económicas que particularizan el lugar, especialmente sus manifestaciones culturales tradicionales y hábitos cotidianos de sus habitantes.
- b) Participación organizada de la población en la identificación de sus problemas así como en las fases de diseño y ejecución de las soluciones.

17

- c) Mejoramiento del nivel de ingresos de la población a través de la creación de ofertas de empleos.
- d) Solución de los problemas de educación y salud al nivel del barrio.
- e) Reubicación, preferiblemente en el mismo lugar, de aquellas familias que por efecto de la intervención deberían movilizarse.
- f) Mejoramiento del equipamiento urbano sobre todo el parque existente de la vivienda, la red vial, las redes técnicas y servicios de infraestructura (agua potable, energía eléctrica, aguas servidas, teléfonos), localización y acondicionamiento de los espacios urbanos de uso colectivo, completando la secuencia de las edificaciones públicas del barrio, definiendo nuevos puntos de referencia.
- g) Demolición de establecimientos, cuarterías, edificaciones o viviendas en estado de deterioro, ubicadas en los centros de las manzanas, para reordenar el uso del espacio y mejorar el déficit de viviendas y la calidad de vida.
- h) Mantenimiento de las densidades medias y altas (250-450 h/hect), características de la zona.
- i) Uso de suelo mixto predominantemente habitacional, permitiendo comercios de pequeña escala como colmados, salones de belleza, tiendas, oficinas, talleres artesanales no contaminantes, escuelas, locales para instituciones de servicios, como correos, policía, bomberos, etc. (51, 52, 53) No se permiten, industrias o comercios de escala mayor.

Son las áreas como Villa Francisca, Villa Consuelo, Villas Agrícolas, La Fe, Los Tres Brazos.

POLIGONO DE REHABILITACION INTEGRAL

Se refiere a aquellas áreas que tienen una baja calidad ambiental, que requieren de intervenciones inmediatas para rehabilitar integralmente las condiciones de vida de la población allí localizada y/o relocalización de asentamientos ubicados en zonas de peligro (54,55).

Son las áreas como La Ciénaga, Los Guandules, Las Cañitas, Simón Bolívar, Katanga, Viet Nam, Los Tres Brazos, La Zurza, El Manguito, El Abanico.

La rehabilitación integral entendida como un proceso de intervención, consciente y planificada, a través de la cual la población organizada, partiendo de sus condiciones de existencia y con la participación del estado y otras instituciones, realiza de manera permanente una transformación progresiva de los factores físicos, ambientales, políticos y económicos. Este proceso mantiene una clara articulación al plan de desarrollo global del área metropolitana.

Este proceso de intervención en estos asentamientos involucra los componentes siguientes:

-El mejoramiento de la infraestructura física, como calles, drenaje, pluvial y sanitario, electricidad y servicios urbanos, tales como disposición de residuos sólidos, utilizando tecnología de bajo costo y la participación de la comunidad.

-La construcción de facilidades comunales como: escuelas, preescolares y maternales, centro comunales, facilidades recreativas, culturales y deportivas.

-La concesión de créditos para el mejoramiento progresivo, ampliación de la vivienda y facilidades sanitarias.

-La generación de empleos e ingresos, particularmente a través de créditos a microempresarios.

-La implementación de programas de salud y nutrición.

-La legalización de los terrenos ocupados por los habitantes y la expedición de títulos, en concertación con los propietarios.

-El estímulo de la participación de la comunidad y la movilización de recursos propios.

POLIGONO CONSOLIDADO I

Son aquellas áreas que tienen una población de clase media, con infraestructuras y servicios adecuados que en algunos casos habría que completar tales como Ensanche Luperón, Los Prados, San Gerónimo, Los Jardines

19

del Norte y del Sur, La Castellana, Los Maestros, Mirador del Norte y del Sur, El Millón, El Milloncito, El Cacique, Atala, Ensanche Ozama, Los Mina Sur, Alma Rosa, Cancino (56, 57).

POLIGONO CONSOLIDADO II

Son aquellas áreas que tienen una población de clase alta y media alta, con servicios e infraestructuras buenas. Las Praderas, Los Cacicazgos, Fernández, Julieta, Evaristo Morales, Bella Vista, La Julia, Arroyo Hondo I, II, III, Cuesta Hermosa, Los Ríos, Alameda, Paraíso, Piantini, Naco, Serrallés (58, 59).

POLIGONO DE EXPANSION

Son aquellas partes del territorio que se encuentran dentro de los límites urbanos establecidos y que están destinados a la localización de nuevos asentamientos.

POLIGONO TURISTICO

Son las áreas cuyas características y potencialidades más importantes, tanto naturales como de infraestructuras, están ligadas a las actividades del sector turismo.

Este incluye los polígonos comprendidos entre la avenida Independencia al norte, el mar Caribe al sur, el río Ozama al este y la prolongación de la avenida Luperón al oeste; y entre el Faro a Colón y el Parque del Este al norte, el mar Caribe al sur, la autopista Las Américas al este y el río Ozama al oeste (60,61,62).

POLIGONO ESPECIAL

Son los que comprenden partes del territorio objeto de intervenciones particulares en lo que se refiere a la tipología de las construcciones, uso diferenciado o funciones con preeminente significado tales como las zonas industriales, centros administrativos, corredores urbanos (espacios de conformación lineal, definido por las vías de penetración y /o arterias principales) (63, 64).

Se trata de zonas que requieren de actuaciones urbanísticas que potencialicen su carácter, con intensidades y formas de ocupación del suelo diferenciadas del resto de los polígonos.

POLIGONO DE CONSERVACION AMBIENTAL Y DESARROLLO RURAL

Son las áreas que por sus características ecológicas requieren de una intervención activa para la protección de la flora y la fauna, descontaminación del agua y el suelo. Se refiere a las áreas del cinturón verde, las colindantes con el límite urbano cuyas características ambientales y la fertilidad de sus tierras, permiten incentivar actividades relacionadas con el agro. Son zonas para restringir el establecimiento de urbanizaciones que expandan la ciudad más allá de sus posibilidades de servicios (65).

2.4 LOS PROYECTOS PRIORITARIOS

Con estos polígonos identificados y estudiados el Ayuntamiento del Distrito Nacional y la Oficina de la Mancomunidad del Gran Santo Domingo identificaron una serie de proyectos que se han ido realizando causando un gran impacto en la ciudad. La gran diferencia con los proyectos urbanos realizados antes del 2019 es que todas estas intervenciones se han enmarcado coherentemente dentro de un plan global de manejo del territorio.

Se establecieron los límites del área metropolitana y los controles para su adecuada aplicación. Desde ese momento se inició un proceso de organización del crecimiento de la ciudad que cada día se consolida. Dentro de este proyecto se promovió una mayor densificación de la ciudad según los ejes de transporte, incentivando el crecimiento hacia lo interno, densificando zonas centrales de baja densidad, ocupando las áreas baldías que existían, redimensionando la imagen en la ciudad e induciendo para cambiar usos como las áreas industriales de Metaldom donde actualmente hay un complejo cultural y habitacional de gran calidad urbana (66).

El Timbeque que se convirtió en un parque a orillas del río Ozama y que le ha dado otra dimensión a los barrios de Santa Bárbara y Villa Francisca (67).

Se configuró el área central reforzándola como centro de toda la aglomeración (Polígono Central), zona comprendida entre las avenidas Ave. 27 de Febrero al sur, J. F. Kennedy al norte, Máximo Gómez, al este y Winston Churchill al oeste. Esta estructuración ha contribuido a definir esta área como la de inversiones más importantes en el área metropolitana. Los edificios de 10 a 30 pisos que enmarcan el boulevard de la Avenida Winston Churchill dan muestra de ello (68, 69). Este boulevard se ha convertido en la última década, con todo su mobiliario, en el área de mayor concentración peatonal de toda la ciudad. En algunas épocas del año se cierra al tránsito vehicular y sólo algunas calles perpendiculares quedan abiertas.

Los edificios de estacionamientos, colocados estratégicamente en el área, han permitido que funcione adecuadamente la línea de autobuses que hacen el circuito desde los estacionamientos hasta los diferentes sectores de tiendas o recreación.

La última innovación realizada es un proyecto público-privado llamado el Distrito del Diseño, entre las calles Lope de Vega, Abraham Lincoln, Gustavo Mejía Ricart y Roberto Pastoriza. Se inició en el año 2019 por un pequeño grupo de arquitectos que sumaron las voluntades de los comerciantes, instituciones gubernamentales y la población residente y el éxito fue de tal magnitud que ahora es una de las zonas más visitadas de la ciudad de Santo Domingo y donde se han peatonalizado algunas calles, ampliado aceras, la arborización es exuberante, hay una ciclo vía (70, 71).

Se hicieron los reglamentos para la preservación de áreas establecidas de la ciudad que tienen una conformación propia y eran parte de la imagen de ella como Gazcue, Villa Juana, San Carlos, Los Mina, Ensanche Ozama, Ciudad Colonial, entre otras. Gazcue se ha rehabilitado y conforma hoy uno de los lugares más hermosos de toda la ciudad. Recuerdo que al principio no fue fácil, había demasiado intereses, pero el trabajo con la comunidad y los capitales que allí se movían, más la decisión firme de las autoridades del ayuntamiento y patrimonio cultural, lograron lo que hoy podemos disfrutar. Todas las casas que fueron ocupadas por instituciones del Estado para colocar oficinas gubernamentales fueron desocupadas y de nuevo Gazcue vuelve a ser un barrio principalmente residencial (72, 73).

Esta zona, alrededor de las oficinas gubernamentales, adquirió un aspecto totalmente diferente con la construcción de edificios de estacionamientos en los alrededores del Banco Central y las nuevas oficinas de la Policía Nacional (74). La primera planta de estas edificaciones son de uso comercial o de oficinas para que no se creara un hueco urbano; los diseños mantienen una imagen exterior compatible con el entorno de Gazcue.

Conjuntamente el Ayuntamiento del Distrito Nacional, el Ayuntamiento de Santo Domingo Este, el gobierno central y las organizaciones populares de esas zonas implementaron proyectos de mejoramiento urbano integral, creando empleos, concebidos inicialmente por el INVI y GTZ (Proyecto El Caliche 1986), Ciudad Alternativa (Proyecto Plan de Desarrollo Urbano para la Ciénaga y Los Guandules, Plan Cigua, 1998), ADN (Mejoramiento Urbano de Los Minas Norte, 1988), Consejo Nacional de Asuntos Urbanos (RESURE,2002) retomado por URBE en La Barquita y en Domingo Sabio, con soluciones habitacionales adecuadas a la población que vivía en condiciones infrahumanas en las áreas más desfavorables e insalubres, como en La Zurza, La Ciénaga, Los Guandules, Capotillo, Los tres Brazos y Simón Bolívar (75, 76).

Estos proyectos hicieron posible la construcción de la vía de circunvalación interna en ambas orillas del río Ozama. En este momento se siguen haciendo los proyectos de este tipo en la margen oriental del río Ozama y en algunas zonas de La Isabela.

En el año 2021 el Ayuntamiento de Santo Domingo Este retomó el proyecto de Mejoramiento Urbano de Los Minas Norte, que comprende los barrios de Puerto Rico, Katanga, San Antonio Vietnam y Juan Pablo II y luego de 5 años la transformación es impresionante. Este proyecto originalmente fue elaborado por el ADN en el año 1988. Se canalizaron las cañadas, se mejoraron todas las infraestructuras y viviendas, se crearon parques y el borde del río fue adecuadamente reestructurado haciéndolo un espacio público abierto a toda la ciudad como parte del parque lineal a todo lo largo del río Ozama (77, 78). Se mejoró la estructura vial con calles peatonales, ciclo vías y pavimentación de todas las calles. Uno de los puntos más importantes ha sido el desarrollo económico y social de toda la comunidad. Innumerables microempresas han sido creadas, promoviendo el empleo. Las facilidades para la educación y salud han llegado a niveles inimaginables. Todo esto fue posible por la participación coordinada de las autoridades edilicias, las agencias del gobierno central, la comunidad y el sector privado.

En este mismo sentido el Ayuntamiento del Distrito Nacional, a partir de año 2021, retomó el Proyecto de Mejoramiento de Villa Juana, que el Equipo EQUIS-INTEC había propuesto en el seminario "Santo Domingo 2000 Veinte Años Después; La Ciudad de Todos" y lo extendió a los barrios La Fe, Villa Consuelo y Villa Francisca. La readecuación de las manzanas ha permitido la sustitución de unidades en mal estado por nuevas viviendas y comercios, en el exterior, manteniendo la escala del barrio y hacia adentro de las manzanas soluciones creativas de espacios públicos con viviendas de mayor densidad (79, 80, 81). Las inserciones de nuevas estructuras se iniciaron en solares vacíos de modo tal que no se produjeran movilizaciones de familias fuera del barrio. Se ha ido desvaneciendo el concepto de "parte atrás" que poseían estas manzanas. Al igual que en otros proyectos de la ciudad, la coordinación de las autoridades gubernamentales, edilicias, clubes sociales, juntas de vecinos, sector privado ha sido fundamental. Los aspectos de creación de empleos, salud y educación han estado presente en cada uno de los proyectos.

Estos proyectos en estas zonas del Gran Santo Domingo, donde la población ha sido uno de los más importantes protagonistas en su diseño y ejecución, han contribuido, de manera importante, a la reducción de la pobreza y la violencia.

Se crearon nuevas zonas de expansión para relocalizar algunos equipamientos que por sus características de tamaño y prestación de servicios a toda la ciudad, no podían mantenerse dentro del conglomerado existente, como nuevas zonas industriales y mercados de abastos (82?).

Se construyeron dos hospitales generales, uno en la zona de Los Mina-Cancino; y otro al oeste del Barrio de Herrera, que han resuelto en gran manera la prestación de los servicios de salud básica a estas poblaciones de bajos ingresos. La implantación de los servicios básicos de atención primaria a partir del año 2020 ha resuelto problemas fundamentales de salud de los sectores más desfavorecidos de todo el Gran Santo Domingo. El Hospital Robert Reid Cabral fue, en el 2026, finalmente trasladado desde el Centro de Los Héroes, a Santo Domingo Este para ofrecer un mejor servicio hacia una ciudadanía más cercana.

El aeropuerto local de Herrera fue trasladado a las inmediaciones del Higüero. Estas tierras, que por muchos años permanecieron baldías, a partir del año 2020, se han estructurado para proyectos mixtos, habitacionales, comerciales y áreas verdes, integrados a la ciudad, según pautó el Ayuntamiento de Santo Domingo Oeste conjuntamente con el Ayuntamiento del Distrito Nacional, siguiendo las directrices de la propuesta realizada por un equipo de arquitectos en Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002 (83, 84). Este proyecto ha integrado el sector de Herrera al resto de la ciudad a través de conexiones y ampliaciones de vías y áreas de servicios.

Este evento, Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, donde se presentaron 27 ideas de proyectos para Santo Domingo Metropolitano, ha tenido una gran influencia en la forma agradable como se percibe el Gran Santo Domingo. Por lo menos 18 de los 27 proyectos han sido ejecutados exitosamente (85, 86).

Está en su fase final la construcción del drenaje pluvial y sanitario de la ciudad. Este ha sido uno de los proyectos más costosos que se ha realizado en los últimos 20 años. Este proyecto ha dejado en el pasado aquel espectáculo deprimente de la ciudad inundada cada vez que llovía. Y el alcantarillado sanitario ha contribuido al mejoramiento de las aguas del subsuelo y el saneamiento de los ríos.

Se terminaron las redes de distribución del acueducto, rediseñadas según las propuestas de uso y densidades que el Plan Director estableció en los diferentes polígonos del área metropolitana. Hace ya algunos años que la ciudadanía de los barrios pobres no tiene que usar latas para buscar el agua ya que llega a la casa en cantidades y presiones adecuadas.

Uno de los proyectos que más ha impactado la imagen de la ciudad, en toda su extensión, ha sido el soterrado de los cables de energía eléctrica, teléfonos, cables. A partir del 2021 los ayuntamientos contrataron una firma internacional que con un equipo y maquinarias de última generación que han realizado túneles donde se han colocado todas estas redes incluyendo los bancos de transformadores (87, 88). En algunas zonas se implementó una idea de larga data de que los constructores de edificaciones excavaran las aceras y las dejaran preparadas para abaratar los costos del enterramiento de los cables. En este momento ya quedan pocas calles por resolver. Todo este trabajo se pudo realizar gracias a la eficiente coordinación de las edees, las telefónicas y las agencias

gubernamentales y privadas. Los temores de la ciudadanía y las instituciones gubernamentales de que hubiera grandes estragos por cualquier fenómeno atmosférico y que derribara todos estos cables ya no existe.

El proyecto de descentralización administrativa, iniciado en 1988, ha sido todo un éxito. Ahora los municipios, en que se dividió el Distrito Nacional, han contribuido eficazmente a ofrecer mejores servicios. La selección de diputados y regidores por las nuevas demarcaciones territoriales ha contribuido a una mejor selección de candidatos y a un mejor trabajo con la participación de las comunidades.

Es dentro de este programa de descentralización que se proveyó al sector oriental de la ciudad, de un centro de educación superior del Estado, centro administrativo y de servicios, centros deportivos y de recreación, actividades generadoras de empleo, de modo que esta población no tiene que desplazarse hacia la zona oeste de la ciudad, disminuyendo así los congestionamientos de tránsito sobre los puentes.

Se han localizado zonas industriales al oeste de Los Alcarrizos, al este de Los Mina, y entre Villa Mella y Sabana Perdida, ocupando unos 2.5 millones de metros cuadrados, ofreciendo empleo a una gran población desempleada que habita en estos sectores populares.

La readecuación del mercado de abastos existente, y la construcción de uno nuevo al norte de Guaricano y al sur de la Ave. Charles de Gaulle, dentro del programa de abastecimiento alimentario que se inició en el año 2021, ha resuelto uno de los problemas más graves que existían en la comercialización de los alimentos (89, 90). Sus localizaciones permiten un acceso adecuado, desde todas las zonas del interior del país que abastecen Santo Domingo, al igual que hacia las diferentes áreas de la ciudad. Ahora los productos al por mayor llegan a estos mercados de abastos y allí son clasificados empacados y distribuidos a los demás mercados minoristas. Esto ha contribuido grandemente a la limpieza de los espacios físicos de los mercados así como un manejo más higiénico de los alimentos y la consecuente reducción de la basura.

En el tránsito y transporte urbano hemos avanzado mucho. Se localizaron terminales interurbanas sobre la avenidas Las Américas, cerca del puente Juan Carlos; la autopista Duarte alrededor de la avenida de circunvalación norte; y en la autopista a San Cristóbal alrededor del cruce con la ave. 27 de Febrero, que ha evitado el tránsito interurbano hacia lo interno de la ciudad. Estos proyectos fueron los que se presentaron en Ideas Urbanas para Santo Domingo (91, 92, 93).

El INTRANT ha superado todas las expectativas en cuanto al manejo del transporte de pasajeros. Uno de los elementos que en el 2019 era imposible pensar era que cada parada tuviese una pantalla electrónica donde aparece la hora en que pasan los autobuses, y pasan a la hora exacta. El metro de Santo Domingo ha funcionado

bastante bien. Desde el año pasado está funcionando el monorriel que irá, en su etapa final, desde el aeropuerto de Las Américas hasta Los Alcarrizos por la 27 de Febrero. La primera etapa de este tramo, ya funcionando, recorre desde la avenida Charles De Gaulle hasta la avenida Luperón (94, 95). Los autobuses bi y tri articulados ofrecen un servicio eficiente en las líneas troncales y los otros autobuses en las líneas alimentadoras, que además forman un sistema muy eficiente con el metro, el teleférico y el monorriel. La tarjeta de movilidad integrada, que desde el año 2021 se ha implementado, para usar estos modos de transporte colectivo ha sido un éxito extraordinario. Ya nos comparamos con las ciudades más avanzadas tecnológicamente en el mundo. Los carros de concho y las "voladoras", son parte del pasado. Las Naciones Unidas han tomado como ejemplo la solución creativa que esta oficina ha dado al problema del transporte en esta ciudad.

Se desarrolló como área turística, para hoteles y facilidades conexas, el área comprendida desde el puente Mella, hacia el sur hasta el cruce de la avenida España con la avenida de las Américas. Se relocalizaron los tanques de combustibles, la base y escuela naval de Sans Souci y las instalaciones de los Molinos Dominicanos, preservando los hallazgos arqueológicos alrededor de la capilla de Los Remedios. Para todo este trabajo contribuyó de forma importante la construcción de la Marina de Sans Souci. Como parte de este proyecto se construyeron playas artificiales en el litoral frente a la avenida España y la ampliación de la de Sans Souci. Como consecuencia de estos proyectos en la avenida España se han construido ya varios hoteles de cadenas internacionales que tienen una ocupación muy alta, ya que no solo ofrecen playa y palmeras, sino que le añaden todo el tesoro cultural de la ciudad vieja de Santo Domingo, el Faro a Colón y el acuario (96, 97, 98, 99).

Para el 2028 se terminó el proyecto de la Marina de Sans Souci que ha colocado la ciudad de Santo Domingo en el mapa del mundo como uno de los destinos turísticos más importantes. Este proyecto ha potencializado la ciudad colonial y ha contribuido a su relanzamiento como centro cultural de importancia en el caribe (100).

A partir del 2028 y como parte del éxito de la marina de Sans Souci y El Centro Ferial, ha habido un boom turístico en Santo Domingo. Se han instalado más de 15 hoteles de primera categoría en el Malecón e innumerables restaurantes de primera categoría. Esto ha significado un aumento de la actividad económica de la ciudad de una forma impresionante. El Malecón ha retomado su papel protagónico como espacio público preferido de todas las clases sociales de la ciudad y el país (101, 102, 103, 104).

En el año 2024, para el 50 aniversario de la fundación de Casa de Teatro, esta institución cultural retomó, con los ayuntamientos del Gran Santo Domingo y el Ministerio de Cultura, el proyecto que en el año 1995 había propuesto dentro del seminario Santo Domingo 2000, Veinte Años Después, La Ciudad de Todos, realizado por la UNPHU. Con el lema "La Cultura Somos Todos" se ha realizado un programa cultural en toda la geografía de la ciudad movilizando todos sus habitantes. Se ha llevado la cultura a las ruinas y a los parques, a los clubes culturales, a las canchas, a las esquinas, las rotondas y las calles, allí donde vive la cultura de todos. Se realizan

talleres de danzas y fotografía, cine, video, y música; pintura, escultura, dibujo, artes plásticas; poesía, cuento, historia: teatro y literatura; folklore y educación musical; charlas y conversatorios culturales; exposiciones y recitales; titiriteros y cuentacuentos. Todas estas actividades son dirigidas por Casa de Teatro y ha colocado la cultura a nivel popular con unas expresiones nunca pensadas, a estas actividades se ha unido el proyecto Ciudad Creativa de la Música (105, 106).

Para hacer la zona colonial comercialmente competitiva y apoyar los proyectos de revitalización se construyeron y ampliaron estacionamientos ubicados en la calle Polvorín esquina José Joaquín Pérez. Calle José Reyes casi esquina Padre Billini. Ampliación hacia el sur, del estacionamiento en la esquina Conde con José Reyes. Construcción de una segunda planta al estacionamiento de la esquina Padre Billini con Arzobispo Meriño. Avenida Presidente Caamaño, al inicio de la calle Las Damas e Isabel la Católica, en este se estacionan los autobuses que transportan turistas para visitar la ciudad colonial (107, 108).

En el año 2023 se construyó un puente peatonal, tipo terraza, sobre la avenida Presidente Caamaño, que une la escalinata del Conde con la terminal turística; así los turistas y usuarios del puerto no tienen que atravesar la avenida del puerto (109).

Como parte de los proyectos de atraer población a la ciudad colonial se han realizado reciclajes de edificios para ser convertidos en apartamentos para personas de clase media y media baja como la Metralla, Gómez, Zaglul, el solar donde estaba conservaduría de hipotecas del ADN en la calle Palo Hincado y el conjunto de edificios republicanos de la avenida España en Santa Bárbara (110, 111). Se remodeló la manzana entre la avenida Mella y la calle Benito González a su inicio. Para estos fines se tomó como referencia los proyectos que realizó la agencia francesa PACT ARIM, la Inmobiliaria BHD y el gobierno dominicano en los años 2002 y 2004. Se retiró la verja del Parque Independencia, integrando de nuevo este espacio público a toda la ciudad y se remodeló todo su entorno. Esto ha convertido a la zona colonial en un hormiguero humano las 24 horas del día. Este programa ha sido enormemente exitoso.

Alrededor del mercado Modelo, donde habían localizado mayormente almacenes de provisiones y el Pequeño Haití, fue rescatada y ahora es una de las zonas de mayor desarrollo y dinamismo. Allí se mezclan las viviendas con los bares y comercios ligados al entorno turístico del mercado (114, 115).

En el año 2024 se terminó el proyecto de consolidación de la Ruinas de San Francisco, diseño realizado por la oficina de arquitectos y urbanistas Cristóbal Valdez y Asociados, que ha contribuido, con la integración de la comunidad, a llevar a unos estándares superiores la cultura en esta zona a través del espacio público como elemento primordial del proyecto (112, 113).

Por último recuerdo que como forma de sustentar todos estos proyectos los ayuntamientos definieron una estructura vial para lograr un tránsito más fluido y un transporte urbano más eficiente. Esta definición de la red vial contenía ensanchamientos, prolongaciones y construcciones de nuevas vías y puentes sobre los ríos Ozama e Isabela.

Recuerdo que se hicieron los siguientes proyectos: Se prolongaron las avenidas Sabana Larga y la Venezuela, desde la autopista de las Américas hasta la Ave. 25 de Febrero, con paso a desnivel sobre la ave. De Las Américas. La ampliación de ave. Fernández de Navarrete desde el puente de la Barquita hasta la ave. San Vicente de Paul. Y la ampliación de la avenida Sabana Perdida desde el puente de la Barquita hasta ave. Charles De Gaulle (116, 117).

Se reabrió la avenida Alma Mater, a través de la Universidad Autónoma de Santo Domingo, conectando la calle José Contreras con la calle Correa y Cidrón. Se reestructuró la avenida Colombia y se construyeron vías alternativas resolviendo el problema grave de movilidad de los habitantes de esos sectores (118).

Se terminó la avenida de circunvalación norte desde el puerto de Haina, hasta la avenida de Las Américas, de forma tal que ya los camiones que van y vienen del puerto de Haina ya no tienen que utilizar el Malecón o la avenida Luperón (119).

Se reabrió la avenida Alma Mater, a través de la Universidad Autónoma de Santo Domingo, conectando la calle José Contreras con la calle Correa y Cidrón.

Se realizó la conexión de ave. Sarasota con ave. Enriquillo demoliendo el antiguo supermercado La Cadena (120).

Uno de los proyectos más interesantes fue la ampliación de la calle Pedro Livio Cedeño, desde la ave. Duarte hasta Camino Chiquito en Arroyo Hondo; prolongación desde este punto hasta la Ave. Argentina detrás del Jardín Botánico. Este proyecto facilitó el descongestionamiento de ave. John F. Kennedy. Esto permitió que algunos de los pasos a desnivel que el Ministerio de Obras Públicas construyó en el 1998, en esa avenida y la 27 de Febrero, se demolieran (121, 122, 123).

Otro eje norte sur que se construyó fue la calle Dr. Defilló, desde la autopista Duarte, a través del parque Mirador, hasta la ave. George Washington (124, 125, 126).

28

Con relación a los puentes, el gemelo del Duarte ha funcionado muy bien y está en proceso de terminación uno nuevo sobre el río Ozama uniendo las calles Manuela Diez y Eusebio Manzueta al oeste y las calles Puerto Rico y Costa Rica al este. Están en terminación los puentes que unen la calle Albert Thomas del Ensanche Bolívar, al sur, con la calle José Francisco Peña Gómez de la zona industrial de La Isabela, al norte; y las calles Salmos en los Tres Brazos, al sur, con la calle La Javilla, al norte (127, 128, 129).

EPILOGO

Para lograr todo esto se produjo un proceso continuo de comunicación, información y motivación entre el Ayuntamiento, la Sociedad y el Estado; es decir, se privilegió la participación de todos los sectores que construyen la ciudad en la identificación, planificación, ejecución, seguimiento y evolución de las iniciativas y respuestas a las necesidades y demandas de sus habitantes.

Se logró de este modo fortalecer y afianzar los mecanismos democráticos del Estado y la propia sociedad, a través de sus expresiones organizadas, de modo que juntos se desbordaron los límites de la emergencia y lo inmediato, y la sociedad hizo suya la ciudad, y la gestión municipal se realizó con programas y proyectos concertados entre diferentes sectores.

Luego de once años de trabajo continuo, esta estrategia ha permitido que en Santo Domingo se promueva una mejor distribución social de las oportunidades, que se respete al entorno físico y ambiental a través de una descentralización participativa.

Santo Domingo se ha transformado en una metrópoli competitiva en los mercados globales, basada en la calidad de sus recursos humanos y en la eficiencia de su transporte y servicios públicos. Ahora es una ciudad vivible donde todos nosotros, sus ciudadanos, hemos recuperado el orgullo de pertenecer a esta bella ciudad (130).

El haberla convertido en la ciudad más agradable y visitada del Caribe, no ha sido la tarea de un hombre o de un pequeño grupo. Ha sido el esfuerzo de hombres y mujeres que teniendo una visión clara de futuro se comprometieron a ejercer un liderazgo que ha incorporado a todos los estamentos de la sociedad del Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo en la búsqueda de un futuro con mejores oportunidades para todos (131).

Las ciudades de este milenio tienen una brillante oportunidad si le siguen los pasos a Santo Domingo en su dinámica de desarrollo. Para Naciones Unidas el ejemplo de Santo Domingo, en este milenio, sólo es comparable con lo ocurrido el siglo pasado con la ciudad de Curitiba en Brasil.

El propósito central fue plantear una visión de futuro que compartieran los habitantes de la ciudad. La imagen de la ciudad deseada y factible. El proyecto compartido de ciudad.

La dinámica de desarrollo que Santo Domingo ha llevado a cabo nos condena irremediablemente al éxito (132).

BIBLIOGRAFIA

- 1.- Dromi, Roberto. Ciudad y Municipio. Ediciones Ciudad Argentina, Buenos Aires, 1997.
- 2.- La Ciudad Actual y La Ciudad Deseada, Bogotá 2000, Plan Estratégico para el Distrito Capital. Consejo Directivo del Plan Estratégico, Santa Fé de Bogotá, 1994.
- 3.- Plan Estratégico de Valencia. Consejo General del Plan Estratégico de Valencia, Ayuntamiento de Valencia, 1994.
- 4.- Lineamientos del Plan Director de la Ciudad de Santo Domingo. Ayuntamiento del Distrito Nacional, Santo Domingo, 1997.
- 5.- Plan Estratégico para la Ciudad de Santo Domingo, 1998. Documento no publicado.
- 6.- Discurso de toma de posesión del Lic. Juan Ventura como Síndico del Ayuntamiento del Distrito Nacional. Santo Domingo, 16 de Agosto 1998.
- 7.- Barcelona Un Modelo de Transformación Urbana 1980-1995. Jordi Borja, Editor. Serie Gestión Urbana, vol.
- 4. Programa de Gestión Urbana. Quito, Ecuador 1995.
- 8.- Manuel Solà-Morales, Redefinición Terreno Liberado Aeropuerto Internacional, Civil de Herrera. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 9.- IMB Arquitectos, Estación de transferencia Transporte Interurbano. Región Este. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 10.- Juan Mubarak, Estación de Transferencia Transporte Interurbano. Región Sur (Klm 12 de Haina y Ave. 27 de Febrero). Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.

- 11.- Jorge Mario Jauregui, Definición Ribera Rio Isabel. Intervención en la Zurza. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 12.- Celestino García Braña, Propuesta de Intervención Ave. Mella y Recuperación Mercado Modelo. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 13.- Bernardo Ynzenga Acha, Plan Especial de Costa. Poblado de Boca Chica. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 14.- Ramón López de Lucio, Javier Tejera Parra, Plan Especial de Costa. Poblado de Andrés. Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002, Santo Domingo, 2002.
- 15. César Pérez, Omar Rancier, Villa Juana: Una Propuesta para su Mejoramiento. Equipo Intec Equis. Santo Domingo 2000, Veinte años Después, UNPHU, ADN, Senaduría del Distrito Nacional, Grupo Nuevaarquitectura, Foro Urbano. Santo Domingo, 1995.
- 17.- Freddy Ginebra, La Cultura Viva en la Ciudad de Todos. Casa de Teatro. Santo Domingo 2000, Veinte años Después, UNPHU, ADN, Senaduría del Distrito Nacional, Grupo Nuevaarquitectura, Foro Urbano. Santo Domingo, 1995.
- 18.- Ayuntamiento del Distrito Nacional, Mejoramiento Urbano: Los Minas Norte, Consorcio IDC/HYDROPLAN, AYCMESA, S.A., Devaux & Brea. Santo domingo 1988.
- 19.- Andrés Navarro, Plan de Desarrollo Urbano para La Cienaga y Los Guandules, PLAN CIGUA. Ciudad Alternativa. Santo Domingo 1996.
- 20.- GTZ, Mejoramiento Urbano Integrado: El Caliche, Santo Domingo. Santo Domingo, 1986.
- 21.- Foro Urbano, Lineamientos para un Desarrollo Urbano Integral. Santo Domingo, 1990.
- 22.- Cristóbal Valdez, La Ciudad de Santo Domingo en el Nuevo Milenio. Listín Diario, Santo Domingo, Enero 1999

- 23.- --- La Ciudad Deseada y Factible: Algunas Ideas Sobre Santo Domingo en el 2020. ARQUITEXTO no. 60, diciembre 2007.
- 24.- --- Visiones Urbanas del Gran Santo Domingo desde el 2030. Revista Digital PLEAMAR, Santo Domingo, Julio 2019.
- 25.- --- Reflexiones Urbanas: Artículos y Cartas. Santo Domingo, 2007.
- 26.- --- Santo Domingo Metropolitano hacia el año 2060. Taller Metropolitano de Santo Domingo. Santo Domingo, UNPHU, Marzo 2017.
- 27.- Mesa Metropolitana de Arquitectura y Urbanismo, UNPHU. Primer Simposio La Carta de Santo Domingo. Santo Domingo, Septiembre 2018.
- 28.- Pedro Ortiz, La Gestión Metropolitana. Reto de la Globalización. Taller Metropolitano sobre la Urbanización Sostenible de Santo Domingo, UNPHU, MEPyD, DGODT, MGSD, BID, Marzo 2017.
- 29.- Seminario Santo Domingo 2000. UNPHU, CODIA. Santo Domingo, Junio 1975.
- 30.- Lineamientos para un Desarrollo Urbano Integral. Foro Urbano. Santo Domingo, Marzo 1990.
- 31.- Plan Indicativo para el Desarrollo de la Zona Norte de Santo Domingo. Oficina Nacional de Planificación, Ayuntamiento del Distrito Nacional, GTZ. Santo Domingo, Mayo 1987.
- 32.- Seminario Santo Domingo 2000, Veinte Años Después, la Ciudad de Todos. UNPHU, ADN, Senaduría del Distrito Nacional, Grupo Nueva Arquitectura, Foro Urbano. Santo Domingo, Mayo- Junio 1995.
- 33.- Lineamientos para el Desarrollo del Polígono Central de la Ciudad de Santo Domingo. Ayuntamiento del Distrito Nacional, Santo Domingo, 1997.
- 34.- Ideas Urbanas para Santo Domingo 2002. Ayuntamiento del Distrito Nacional. Santo Domingo, Abril 2002.

35.- Cristóbal Valdez y Asociados, Plan Especial de Ordenamiento de la Vía de Circunvalación Norte del Gran Santo Domingo. MAGNA, S. R. L.

36.- Carta de Santo Domingo, UNPHU. Santo Domingo, 2018.