



# Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo

Santo Domingo 16-17 de mayo 2017



**MEPyD**  
Ministerio de Urbanización y Construcción



**AFD**  
AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT





**Seminario  
de Metropolización y  
Reordenamiento Sostenible  
de los Barrios Vulnerables  
del Gran Santo Domingo**

**Santo Domingo, mayo 2017**



Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo

[www.economia.gob.do](http://www.economia.gob.do)

Agencia Francesa de Desarrollo

[www.republicadominicana.afd.fr](http://www.republicadominicana.afd.fr)

Transcripción: Proa Comunicaciones

Traducción de las exposiciones en francés: Minaya Santos y Melania Yens Seijas

Edición: Proa Comunicaciones Integradas

Diagramación: Proa Comunicaciones Integradas

Impresión: Inés Artes Gráficas

Primera edición: noviembre 2017

© AFD 2017

Todos los derechos reservados

# CONTENIDO

Día 1: Sesión inaugural	7
Panel 1: Sistema Nacional de Planificación, Ámbitos e Instrumentos	11
Panel 2: Metropolización de Santo Domingo	21
Panel 3: Derecho a la ciudad, uso y valorización del suelo en la planificación de Santo Domingo	27
Presentación de resultados Taller Metropolitano de Santo Domingo 2017	37
Panel 4: Gestión de los Riesgos y Desarrollo Urbano Integral	47
Panel 5: Desafíos sociales, enfoque participativo y recolección de información en los barrios precarios situados en las orillas de los ríos Ozama e Isabela	57
Síntesis de la jornada y conclusiones	67

Día 2: Discurso de introducción	71
Panel 1: El Ordenamiento de los Barrios Precarios: La Experticia de la AFD	77
Panel 2: Miradas cruzadas del Caribe	85
Panel 3: Creación de espacios públicos, equipamientos urbanos y ordenamiento en las orillas en Burdeos	93
Panel 4: Reconectar las orillas de los Ríos Ozama e Isabela al resto de la ciudad: el factor de movilidad en los proyectos urbanos, los desafíos y los efectos esperados del proyecto del Teleférico y otros modos de transporte de SD	97
Panel 5: El mejoramiento del acceso de los habitantes a los servicios públicos urbanos (agua, saneamiento, electricidad, desechos, educación, salud, etc.) en los proyectos de ordenamiento de barrios precarios.	105
Parte 1: Ayuntamientos del Gran Santo Domingo	107
Parte 2: Sectoriales	
Síntesis de la jornada y conclusiones	113
Anexo 1: Agenda del evento	122

## Sesión inaugural

La apertura del Seminario de Metropolitización estuvo a cargo de Isidoro Santana, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo de la República Dominicana, quien inició sus palabras resaltando el éxito del país en materia de crecimiento económico con estabilidad. Sin embargo, para el Ministro dicho desempeño no ha sido lo suficientemente exitoso ya que presenta diversos problemas, entre ellos una urbanización caótica con cruciales deficiencias en los servicios urbanos y sociales, así como una escasa constitución a la solución de fuertes desequilibrios sociales y espaciales.



Santana destacó que en la conferencia Hábitat III, organizada por Naciones Unidas, se reafirmó el compromiso de la República Dominicana con el desarrollo urbano sostenible, haciéndose signatario el país de una nueva agenda urbana, formulada en concordancia con los objetivos del desarrollo sostenible de la llamada Agenda 2030.

Lo anterior implica: estrategias de desarrollo urbano sostenibles y mejora de asentamientos informales; promoción del crecimiento equitativo en las regiones; desarrollo de la infraestructura necesaria para garantizar el acceso universal y equitativo al agua potable, servicios de saneamiento e higiene adecuados; apoyo a la transición de las ciudades hacia modelos de movilidad sostenible, inclusivos y equitativos, reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero; fomentar la seguridad vial; así como responder a las distintas necesidades de accesibilidad de las personas.

El titular de la cartera económica destacó también que debe fortalecerse la gestión del riesgo de desastres, lo que implica incrementar las medidas preventivas y reactivas que eleven la resiliencia de las ciudades, es decir, su capacidad de recuperarse en el menor tiempo posible ante eventos extremos.

Para el Ministro Santana es motivo de satisfacción observar que algunos de los componentes de la nueva agenda urbana están registrando un dinámico desarrollo en el país. A estos efectos, invitó a recordar lo anunciado por el Presidente de la República, el pasado 27 de febrero, cuando indicó que este año será emprendido otro nuevo proyecto, tan ambicioso como la Barquita o más, debido a que en esta ocasión se cubrirá el mejoramiento de las condiciones de vida de más de 45.000 personas. Se refiere al proyecto de transformación urbana integral de Domingo Savio, el cual comprende los barrios de las siete provincias del Distrito Nacional.



El propósito del mencionado plan es abrir el barrio, conectarlo con el resto de la ciudad y hacer de él un ejemplo de orden, seguridad y buena convivencia comunitaria. También, liberar la zona vulnerable a la inundación y devolverla al río, construyendo un paseo y parque fluvial a su lado.

Cabe destacar que el impedimento para afrontar los desafíos no está en la falta de conocimiento ni de voluntad, sino en los limitados recursos con los que dispone el Estado, los cuales dificultan afrontar todos los desafíos al mismo tiempo, sin embargo, el Ministro ratificó que los esfuerzos se están haciendo.

En adición a lo antes expuesto, el Ministro señaló que existen grandes retos pendientes, tales como impulsar el reordenamiento territorial, la planificación urbana y la gestión del suelo; además de mejorar la gobernanza y la provisión de servicios municipales.

Recalcó que la importancia de tales retos hace necesario que los mismos sean articulados dentro de un plan integral de reordenamiento metropolitano, de manera que su impacto sea más efectivo y eficiente, contribuyendo no solo al reordenamiento del territorio sino, sobre todo, al desarrollo sostenible del mismo y a la mejoría de la calidad de vida de sus habitantes.

De otro lado, señaló que el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo está comprometido con el desarrollo de las ciudades, teniendo en cuenta que estos sectores forman parte de un conglomerado denominado metrópolis. Para él, la metrópolis de Santo Domingo constituye un principal aporte al desarrollo económico, tanto a nivel nacional como a escala urbana, por lo que se hace urgente hacer frente a los retos de sustentabilidad que presenta la población.

El Ministro dio inicio al seminario sobre Metropolización y Reordenamiento Sostenibles de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo, saludando la iniciativa de la Alianza Francesa de Desarrollo al abordar la planificación de los sectores más vulnerables de la ciudad de Santo Domingo, destacando que durante el evento se tratarán los componentes específicos de la metrópolis.

Señaló Santana de manera particular la problemática de los barrios vulnerables, acentuando el reordenamiento de aquellos ubicados en las orillas de los ríos Ozama e Isabela. La propuesta es identificar las necesidades en el ámbito del desarrollo urbano y la gestión de riesgo de inundación, además de presentar y analizar distintas experiencias, nacionales e internacionales, relacionadas con dicho tema.

Finalizadas las palabras del Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo, Isidoro Santana, tomó la palabra el Embajador de Francia en República Dominicana, José Gómez, quien envió un cálido saludo a los asistentes del seminario e inició su discurso explicando el sistema de urbanización.

En el año 1919 Santo Domingo era una aldea de unos 27.000 habitantes. En 1960 dicha cifra había aumentado a unas 467.000 personas y hoy el Gran Santo Domingo es una urbe de unos 3.700.000 habitantes. Es decir, en un siglo se centuplicó la población de esta ciudad, una urbe que reúne hoy a la tercera parte de todos los habitantes de la República Dominicana.

Para el señor Embajador José Gómez este cambio de escala y transformación profunda expresa el dinamismo de la República Dominicana, su rápido crecimiento, el desarrollo de su demografía y la fuerza de su economía. Sin embargo, este inmenso cambio conlleva a retos importantes y plantea arduos problemas como los del transporte, agua, vivienda, tratamientos de desechos, riesgos ambientales, seguridad, etc.



El Embajador define a Santo Domingo como un ser paradójico, puesto que es la Ciudad Primada de América con más de 500 años, pero también es un ser joven con la energía que ello implica, un ente que se transforma día a día.

José Gómez resaltó que Francia cuenta con una amplia experiencia en los sectores del desarrollo territorial y transporte urbano, el Estado francés implementa políticas públicas e inversiones enfocadas en la modernización y el mayor acceso a los servicios urbanos básicos para todos sus habitantes, implementados en Francia desde hace mucho tiempo.

El Embajador relató que el gobierno del presidente Medina reconoce un alto grado de prioridad al desarrollo de la capital del país. En ese sentido, Francia y República Dominicana mantienen una cooperación intensa en temas de urbanismo.

De hecho, existe un largo recorrido de intercambios y cooperación entre la AFD y el gobierno dominicano. Entre ellos, la construcción del Metro de Santo Domingo y el Programa de ordenamiento territorial y vialidad urbana.

El éxito del mencionado programa se verifica en el alto impacto social y medio ambiental, con varios componentes como el realojamiento de los habitantes del barrio vulnerable de La Barquita; la creación de un teleférico; y la extensión de cuatro kilómetros de la Línea 2 del Metro. Cabe destacar que la AFD realizó donaciones que financiaron estudios de planificación y movilidad urbana, así como de impacto ambiental, seminarios y capacitaciones.

En su discurso el Embajador Gómez destacó que Francia cuenta con empresas de alto nivel como Alstom y Thales Group, las cuales desempeñan un rol importante en la construcción del Metro de Santo Domingo; y la empresa Poma, que actualmente está construyendo el teleférico.

El Embajador recordó la visita, este año, del secretario de Estado de Francia para la Francofonía, Jean-Marie Le Guen, a los proyectos del teleférico de Santo Domingo y la Nueva Barquita. En esa oportunidad el gobierno francés manifestó estar dispuesto a intensificar su cooperación con el Estado dominicano en los sectores de reordenamiento urbano y transporte público.

El Embajador de Francia en República Dominicana terminó su discurso reflexionando en torno a la frase de Víctor Hugo “una ciudad termina por ser una persona” y destacó que Santo Domingo se puede convertir en una bellísima persona si se trabaja para conseguirlo.





## **Panel 1: Sistema Nacional de Planificación, Ámbitos e Instrumento**

### **Ponentes:**

Lic. Roberto Liz, Director de la Dirección General de Desarrollo Económico y Social (DIGEDES/MEPyD).

Arq. Marcos Martínez, Encargado del Departamento de Seguimiento de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT/MEPyD).

Geog. Cenía Correa, encargada del departamento de geografía del Instituto Geográfico Nacional "José Joaquín Hungría Morell".

### **Moderador:**

Lic. Franklin Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPyD



## Panel 1:

### Sistema Nacional de Planificación, Ámbitos e Instrumentos

El moderador, Franklin Santos, comenzó señalando que cualquier acción de desarrollo o reordenamiento sostenible debe ser parte de un sistema de Planificación, el cual permite que las acciones no sean aisladas, sino que respondan a una estrategia y una visión que se quiere alcanzar.

Tanto el sistema como la estrategia son multifactoriales y multidisciplinarias, es por ello que el panel está compuesto de distintas disciplinas, las cuales explicarán fundamentalmente qué es el Sistema Nacional de Planificación, su génesis, sus cuatro niveles y sus seis instrumentos principales.

El licenciado Santos destacó que la Estrategia Nacional de Desarrollo es el principal sistema de estos instrumentos, pero al mismo tiempo está conectado con los Planes Estratégicos Territoriales, tanto de ordenamiento como desarrollo, para así darle territorio a esa estrategia y hacer que dicha visión sea posible, no solo en lo económico sino también en lo social, en el aprovechamiento responsable y sostenible de los recursos naturales. Planteando al territorio como una integralidad.

Por su parte, el licenciado Roberto Liz inició su exposición definiendo el papel del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, el cual se resume en: planificar en base a la Estrategia Nacional de Desarrollo.



Dicha estrategia cubre los años 2010–2030 y de la misma se deriva el Plan Nacional Plurianual del Sector Público y el Plan Nacional de inversión pública, instrumentos que se han implementado desde el año 2006 con mayor énfasis en apoyar la gestión pública y la optimización de los recursos que emplea.

Para crear los planes provinciales el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo se asistió con el Instituto Tecnológico de Monterrey, las comunidades y las provincias, desarrollando 32 planes provinciales de desarrollo en toda la geografía nacional.

El Plan de Desarrollo Económico del Gran Santo Domingo es una agenda para el desarrollo que integra visión, objetivos, línea de acción, ideas, proyectos estratégicos y resultados, con el mismo horizonte de la Estrategia Nacional de Desarrollo hacia el año 2030.

El mencionado plan propone 10 objetivos estratégicos y 65 líneas de acción que orientan y pautan lo que será el desarrollo del Gran Santo Domingo de cara al año 2030.

El plan se divide en varios componentes: área de diagnóstico, el plan propiamente dicho y la alineación del plan con estrategias de acción orientadas hacia el desarrollo.

Las características del área de diagnóstico del Gran Santo Domingo son:

- 3 millones de habitantes integran el Gran Santo Domingo.
- La clase media alta predomina en la provincia.
- El índice de salud de esta zona está por encima de la media nacional.
- Santo Domingo ocupa el quinto lugar en pobreza general y el octavo en pobreza extrema.
- 64% de la población se encuentra por debajo de los 34 años de edad.
- 40% de los hombres y 45% de las mujeres finalizaron primaria.
- Los estudios de educación superior se concentran en el Gran Santo Domingo.
- El Gran Santo Domingo ocupa la primera posición en el país con respecto a la cantidad de empleos generados.

De estos datos surgieron los clúster productivos de las principales provincias, nombrados a continuación:

- Sector agropecuario
- Sector Agroindustrial
- Sector Textil y calzado
- Servicios logísticos
- Servicios de apoyo a los negocios
- Servicios de salud
- Servicios financieros especializados
- Procesamiento de productos minerales, metálicos y no metálicos
- Tecnología de la información

En dichos clúster se concentra la mayor parte de la actividad económica del Gran Santo Domingo, vinculadas a la tendencia de tecnología agrícola, biotecnología y otras mega tendencias, las cuales pautan el crecimiento de la actividad productiva en el mundo y pueden funcionar como potencial de desarrollo de cara al futuro del Gran Santo Domingo.

Luego de identificar los clúster, se comentaron las oportunidades, los problemas, las ideas de proyectos estratégicos y los elementos de visión del Gran Santo Domingo, buscando contar con un esquema más amplio de trabajo.

Algunos de los problemas identificados por la mesa de trabajo fueron:

- Problemas en el transporte público.
- Mafia en los servicios de transporte terrestre que monopolizan y por lo tanto, encarecen los costos operativos.

- Falta de consecuencias para los actos delictivos provenientes de la corrupción.
- Inexistencia de un sistema de abastecimiento de energía eficiente.
- Falta de transparencia en el financiamiento y aplicación de los recursos en la campaña política.
- Ausencia de un marco legal adecuado.
- Estado crítico de la seguridad ciudadana.
- Entre otros.

Entre las oportunidades se encuentran:

- Facilitación del acceso al crédito.
- El país cuenta con puertos y aeropuertos adecuados.
- Capital humano para brindar servicios de turismo y salud.
- El sector turístico es una oportunidad real para el desarrollo económico.

Los participantes del Taller de planificación estratégica definieron al Gran Santo Domingo, de cara al año 2030, de la siguiente manera:

- El Gran Santo Domingo logrará generar los empleos necesarios para eliminar la pobreza extrema y reducir la desigualdad social.
- Será el motor del desarrollo económico de República Dominicana, al incrementar la productividad de sus sectores estratégicos, privilegiando el desarrollo humano mediante políticas públicas y universales en materia de salud, seguridad, educación, investigación e innovación.
- El gobierno será reconocido por su eficiencia, transparencia y por la creación de un ambiente de negocios que atraerá inversión y talento.

En cuanto a los objetivos estratégicos, el licenciado Liz enunció los siguientes:

- Impulsar la creación de un ambiente de negocio atractivo a la Provincia.
- Desarrollar y utilizar el uso eficiente de la infraestructura logística.
- Promover el desarrollo urbano sostenible.
- Desarrollar el potencial turístico de la Provincia.
- Promover el turismo de salud.
- Promover la generación de capital humano.
- Impulsar el desarrollo del sector agropecuario y agroindustrial en la Provincia.
- Asegurar una dotación eficiente de energía con responsabilidad medioambiental.
- Mejorar la seguridad ciudadana como condición para atraer turismo, inversión y talento.
- Impulsar la innovación y la investigación como pilar para el desarrollo productivo del Gran Santo Domingo.

De los 21 proyectos que motorizarán el desarrollo del Gran Santo Domingo, hay 14 prioritarios enunciados a continuación:

1. “Santo Domingo líder regional del Caribe Insular y Continental de turismo”. Proyecto para posicionar su centro histórico y el río Ozama como nueva centralidad, atrayendo nuevas inversiones hacia la zona.
2. Plan de Desarrollo Territorial, Sectorial y Municipal, debidamente alineado con la Estrategia Nacional de Desarrollo.
3. Consolidación de clúster de salud del Gran Santo Domingo.
4. Reglas antimonopolio para el transporte de carga en la República Dominicana.
5. Programa de fortalecimiento de la cadena de valor del sistema turístico de Santo Domingo.
6. Inicio de la oficina de consultoría y asistencia para el desarrollo y funcionamiento de las Pyme.
7. Programa que fortalezca los mecanismos de anticorrupción.
8. Sistema de evaluación independiente en los proyectos públicos que mida el cumplimiento de sus metas.
9. Infraestructura soft para capacitación de maestros públicos en el área de tecnología.
10. Establecimiento de un adecuado sistema de inteligencia de mercado, innovación, investigación y desarrollo para el sector agro empresarial.
11. Establecimiento de un sistema de apoyo integral crediticio.
12. Asistencia técnica y capacitación para empresas especializadas en las instituciones educativas, en la capacitación puntual que requiera el desarrollo agro empresarial.
13. Proyecto de calidad de los productos, que implica el cómo debe trabajarse desde su plantación hasta la presentación en vitrina.
14. Implementación del Banco Nacional de Exportaciones.

Para finalizar su exposición el Licenciado Roberto Liz destacó que está en manos de los planificadores, grupos productivos, Cámara de Comercio y sectores responsables el impulsar, junto con el Estado, el desarrollo productivo del Gran Santo Domingo, así como también materializar estos y muchos otros proyectos que contribuirán al logro de esos grandes objetivos planteados.



El arquitecto Marcos Martínez continuó con la exposición de este panel destacando algunos datos que considera relevantes para entender la necesidad de que el Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública logre su instalación en el país de cara al año 2030.

- 41 ciudades tendrán más de 10 millones de habitantes en 2030.
- El 60% de la población vivirá en las ciudades y en la metrópolis.

- En 15 años el 80% del Producto Interno Bruto del mundo se producirá en las ciudades.

El sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública está integrado por un conjunto de principios, normas, órganos y procesos. A su vez presenta instrumentos que definen la Estrategia Nacional de Desarrollo, el Plan Plurianual y las normas técnicas.

Dicho plan se crea en 2005 debido a que -luego de la crisis financiera de 2003- el país se ve en la necesidad de hacer unas transformaciones en el marco jurídico, normativo e institucional.

Las leyes que fueron reformuladas son:

- 166-03, que ya existía en ese momento como Ley de Transferencia a los Municipios.
- 176 Ley de Municipalidad y Distrito Nacional, la cual se está reformulando en la actualidad.
- 170 Ley de Presupuesto Participativo.
- 64-00, la cual existía como Ley General sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- 147-02 Ley de Gestión de Riesgos.
- 496-06 Ley que crea al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.
- 498-06 Ley que crea el Sistema de Planificación e Inversión Pública.

El Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública se plantea la existencia de Consejos de gobierno; una comisión técnica delegada; una subsecretaría de Estado -correspondiente a las sectoriales-; y un coordinador de gabinete. También traza unidades institucionales y municipales de planificación y desarrollo.

Cabe destacar que todos los actores de este proceso tienen sus funciones específicas dentro del plan, cuya finalidad es la descentralización en la toma de decisiones y la cohesión con otros planes estratégicos sectoriales, funcionando así como un instrumento a futuro.

Martínez continuó su exposición con la siguiente interrogante, ¿qué plantea este sistema a propósito de la planificación participativa?

Los Concejos deben generar un plan de desarrollo municipal, el cual se convertirá posteriormente en uno de desarrollo provincial y en el plan de la región correspondiente.

Dichos planes deben ser elaborados con la participación de la población y reflejar un listado de proyectos y programas a ser enviados posteriormente al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, para su evaluación y posible inclusión en el presupuesto correspondiente al año en curso o en el plurianual.

En el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo descansan las direcciones generales, los lineamientos de desarrollo territorial, la Dirección General de Inversión Pública y la Dirección de Desarrollo Social y Económico, entes encargados de evaluar, discutir y aprobar dichos proyectos que próximamente serán presentados al Congreso para definir el presupuesto.

En ese sentido, el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo ha estado elaborando y liderando, en los últimos ocho años, proyectos con la cooperación Internacional, fondos del Ministerio y cooperación financiera no reembolsable.

Un ejemplo de dicho accionar es el proyecto “Década”, el cual se desarrolló en la zona de Dajabón con la cooperación japonesa y reprodujo todos los procesos de creación de los Consejos, planes, empoderamiento del territorio, creación de las oficinas de planificación y generación de proyectos, los cuales se pusieron a consideración del Ministerio para que fueran integrados al presupuesto nacional.

Otro ejemplo es el proyecto “Prodem”, un plan de préstamos con el Banco Mundial que busca generar instrumentos de consolidación del sistema. O el proyecto “Pascal”, en el cual se trabajó con los municipios y las Naciones Unidas, con la finalidad de ver si dicho sistema funcionaba y podía generar instrumentos y estructuras que permitieran visualizar los cambios necesarios.

De estos proyectos han surgido instrumentos como la Guía de Ordenamiento Territorial; el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial; y los Planes Municipales de Desarrollo. También se establecieron dos anteproyectos fundamentales, esenciales para todos estos procesos: la Ley de Ordenamiento Territorial y la Ley de Regiones Únicas de Planificación.

En resumen estos ocho años de trabajo han generado 85 oficinas municipales, 103 Consejos Municipales de Desarrollo y 97 Planes Municipales de Desarrollo.

En relación a los siguientes pasos, Martínez indicó que la Ley de Regiones de Planificación es la base que promoverá la aplicación coherente de las políticas públicas presentadas, en función del potencial de territorio.

Los estudios que impulsarán a todas las instancias del gobierno ya han sido realizados, para que todos los ministerios del país puedan aplicar políticas públicas que impacten el campo de la realidad en los sectores de la salud, educación e infraestructura.

El arquitecto Martínez finalizó su exposición reiterando la necesidad de que el Plan dé resultados, debido a que en 2030 la inversión pública nacional se concentrará en las metrópolis.

La geógrafa Cenia Correa, por su parte, comenzó su exposición destacando que el Instituto Geográfico Nacional es el pupilo del Sistema Nacional de Planificación y está considerado como uno de los instrumentos básicos y esenciales para hacer posible la Estrategia Nacional de Desarrollo.



Dicho instituto se creó como organismo rector de la geografía y cartografía y su función es garantizar la disponibilidad de la información geográfica necesaria, sustentando al Plan Nacional de Inversión Pública, Plan Nacional Plurianual del Sector Público, Planes Estratégicos, Planes Institucionales y Planes de Desarrollo de Ordenamiento Territorial.

Uno de los retos del Instituto Geográfico Nacional es ser apoyo, sobre todo del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, su órgano rector. Dicho ente debe garantizar la disponibilidad, periodicidad, veracidad y actualización de la información geográfica de la República Dominicana.

El reto de la institución es crear un valor agregado ya que la información geográfica existe, por lo que era necesario llevarla a un formato que contribuyera a la toma de decisiones, incluyendo al ser humano dentro de este espacio geográfico y subrayándolo como el gran ente modificador que efectivamente es. Al Instituto le corresponde entregar las directrices a los organismos competentes, a fin de que dispongan de una base de datos fundamental en cuanto a topografía, hidrografía, poblados, carreteras, etc. y -sobre esta base- crear las diferentes políticas de las instituciones.

Todas las instituciones sectoriales tienen mapa y la mayoría tiene un sistema de información. Sin embargo, dicho sistema de información es sectorizado para fines particulares, como se establece en cada uno de los marcos legales de dichas instituciones, lo cual representa un inconveniente.

Además, al Instituto le corresponde garantizar que todos los sistemas estén interconectados, la cual se hace posible mediante la creación de la infraestructura de datos espaciales, con mandato en la Ley 208-14.

Desde hace algunos años se manejan sistemas de datos en el país, muchos de ellos como producto de proyectos internacionales, los cuales se utilizaban únicamente durante la realización del mismo y se desechaban posteriormente. Es por ello que en la actualidad se garantizará el acceso de las instituciones del Estado y la ciudadanía en general, a usar y conocer la información disponible, con el fin de utilizarla para la formulación de políticas públicas, actualización de pensum universitario, etc.

De hecho, el Instituto garantiza que esa información esté homogenizada y estandarizada, mediante la incorporación de las normas ISO de información geográfica. Se trata de una gran infraestructura de datos enfocada en la gestión de riesgos, ya que el Sistema Integrado Nacional de Información será el encargado de actualizar toda la información y compartirla con la Comisión Nacional de Emergencia, ente encargado de prevenir la gestión de riesgos y dar respuesta oportuna ante desastres producidos por fenómenos naturales.

Las ayudas de la Unión Europea, mediante la Dirección General de Cooperación Multilateral, están garantizando que el Instituto Geográfico Nacional pueda incorporarse al proyecto República Dominicana Digital.

Finalmente, la Geógrafa Cenia Correa reiteró que el Instituto Geográfico Nacional “José Joaquín Hungría Morell” busca que la República Dominicana logre su desarrollo, apoyada en un crecimiento económico y equitativo.





## **Panel 2: Metropolización de Santo Domingo**

### **Ponentes:**

**Arq. Omar Rancier, Encargado del Departamento de Formulación de Políticas y Planes de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, DGODT/MEPyD**

**Arq. Jesús D'Alessandro, Director del Plan Estratégico, Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)**

### **Moderador:**

**Arq. Raúl de Moya, Presidente, Fundación Universitaria Nacional Pedro Henríquez Ureña (FUNPHU)**



## Panel 2: Metropolización de Santo Domingo

El arquitecto Raúl de Moya inició su intervención manifestando lo motivante que es ver como en tan corto tiempo, se han celebrado dos eventos sobre metropolización, con la participación de profesionales del área.



Cabe destacar que dicho tema surge como consecuencia de Hábitat III, conferencia recientemente celebrada y que será tema de gran relevancia para la planificación de los próximos 20 años.

La metropolización es un evento nuevo y no sucede de manera inmediata, se genera como consecuencia de un crecimiento, más allá de la escala simplemente urbana.

Cuando los territorios concentran a los habitantes es necesario visualizar no solamente el territorio humano sino el macro, donde diferentes acciones urbanas se vinculan y se interrelacionan en una cotidianidad que amplía la escala de la ciudad.

América Latina registra un alto grado de metropolización y República Dominicana desde hace 30 años forma parte de esa aceleración.

Entre los sectores nombrados por el arquitecto Moya están: Santo Domingo distrito y provincia, Haina, Alta Gracia, Villa Mella, Boca Chica, etc. Dicho territorio colindante interactúa de forma tan cotidiana que la idea de ciudad queda enmarcada en un aspecto casi administrativo.

Sin embargo, en el sentido general para sus habitantes, la ciudad tiene un componente diferente, por lo que es necesaria una visión distinta a la planteada anteriormente en los esquemas urbanos y de ciudad.

En ese sentido, la Fundación Universitaria Dominicana Pedro Henríquez Ureña instauró, a través de la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, una mesa urbana de trabajo para generar exposición en torno al tema de la metropolización. Dicho ente pretende convertirse en un centro de datos con el fin de ofrecer a las instituciones información real y actualizada.

El arquitecto Rancier comenzó su exposición destacando que la metropolización está en debate en todo el mundo, sobre todo a partir de la nueva agenda urbana que se produjo en la conferencia Hábitat III.



Las metrópolis son un sistema coordinado con la finalidad de generar bienestar, en términos económicos y sociales. Son las que cargan con el peso de la producción, son centros de poder, administración pública; y de oferta de servicio y bienes sociales.

A partir del siglo XIX la ciudad de Santo Domingo ha ido creciendo y se ha expandido desde la Zona Colonial hasta crear parroquias y barrios. Gracias al afán que tuvo Trujillo de hacer de Santo Domingo su ciudad, de la República Dominicana su territorio, se consolida como ciudad moderna.

Poco a poco la ciudad se va desarrollando y creciendo, de hecho, en 1936 la población de Santo Domingo estaba constituida por 1.479.417 habitantes. Para ese año, los habitantes urbanos eran solamente 263.625, mientras que los habitantes de la zona rural eran 1.215.792.

El elemento que comienza a determinar la expansión de Santo Domingo es el traslado del aeropuerto al norte de lo que era la ciudad en ese entonces, específicamente a la zona de Caucedo, lo cual generó inmediatamente un vector de crecimiento hacia esa zona. Finalmente, en los años Post-trujillistas se va conformando una ciudad diferente.

Santo Domingo creció muy rápidamente a partir de los años 60. Según la ONE, la tasa de crecimiento de lo que actualmente es Santo Domingo, equivale a 8 ciudades coloniales, es decir, crece ocho millones de metros cuadrados cada año.

La capital dominicana se considera una metrópolis ya que en su territorio se concentra el mayor índice en aportes al PIB y cuenta con todas las conexiones. Pero el concepto de metrópolis nació en 2001, cuando se dividió la ciudad en varios municipios, lo que actualmente se conoce como el Gran Santo Domingo, el cual tiene siete municipios y un Distrito Nacional.

Es de resaltar que la metropolización de Santo Domingo enfrenta retos de transformación para lograr un desarrollo urbano sostenible con enfoque de región metropolitana.

Omar Rancier concluyó su exposición señalando que el éxito de las gestiones en temas de regeneración urbana; y planificación del transporte y el tránsito depende de que sean tratados de forma conjunta y no como programas aislados.

El arquitecto D'Alessandro continuó la exposición de este panel destacando que, por primera vez en la historia de República Dominicana, existe una Agenda Nacional de Desarrollo que mira hacia el futuro y trata de construir una visión en base al mismo.



La Agenda Nacional de Desarrollo está alineada con la estructura territorial que le da soporte y es el borrador de la Ley de Ordenamiento Territorial. Mientras que la nueva Agenda Urbana responde a cada uno de los puntos relacionados con los intereses de la Agenda Nacional de Desarrollo y las motivaciones del Plan de Ordenamiento Territorial.

Durante el año 2015 se hizo un proceso de consulta, el cual dio paso al Plan Estratégico del Distrito Nacional a 15 años, en el cual surgieron temas como gobernabilidad, democracia, igualdad de oportunidades, ordenamiento y cohesión territorial, competitividad, sostenibilidad ambiental y resiliencia urbana.

Actualmente el Distrito Nacional tiene 7% del Gran Santo Domingo y según las últimas proyecciones de la ONE, la población asciende a un millón de habitantes. Cabe destacar que dicha población está conformada por los individuos que residen en la ciudad, ya que esa cantidad no toma en cuenta a las personas que trabajan y hacen vida en el sector, quienes podrían superar el millón de personas, ya que la ciudad es un generador de empleo directo e indirecto y tiene una serie de amenidades que la convierten en el atractivo de la periferia.

En cuanto a la construcción en 2010 se contaba con una inversión cercana a los DOP 6.000.000, hasta 2014 cuando se elevó a DOP 14.000.000.

Durante años se ha evidenciado cómo el Distrito Nacional es el foco de la inversión y desde 2010 se nota el aumento del volumen total, con una proporción que varía anualmente.

Más aún, en 2002 la proporción entre casas y apartamentos era de 164.000 versus 64.000. Para 2010 fue de 186.000 versus 103.000. Dicho de otra manera, en 2002 habían 2.55 casas por apartamento y en 2010 ese valor se redujo a 1.81 casas por cada apartamento.

El país está en una dinámica que sugiere que la figura jurídica de tenencia de la propiedad migra cada vez más hacia la del condominio. Es decir, la inversión en el sector Construcción está siendo destinada, en su mayoría, a edificios y apartamentos residenciales.

Es un hecho que cada día la región Metropolitana se está poblando de regímenes de condominios, que favorecen el proceso de densificación y es debido a ello que debe consultarse nuevamente la Agenda Urbana, con la finalidad de definir acciones que beneficien al colectivo y no generen un conflicto social.

Con respecto a la infraestructura en gastos, el sistema de infraestructura sanitaria es una necesidad de salud pública imperante y puede ser atendida inmediatamente, debido a que República Dominicana tiene una de las economías más dinámicas del Continente.

Solo 18% de las calles de República Dominicana están cubiertas por un sistema de alcantarillado y no todas las personas tienen el privilegio de contar con esta cobertura. En conclusión, existe un problema sistémico de alcantarillado que repercute las necesidades desarrollo sostenible y salud pública.

Otro factor a resaltar es que el 70% de las propiedades que hay en el Distrito Nacional vierten sus aguas al subsuelo, el cual sirve de fuente para proveer entre 30% y el 20% del agua que utiliza la comunidad.

El arquitecto Jesús D'Alessandro concluyó que los puntos válvula para lograr una región con desarrollo sostenible son: los sistemas de alcantarillado urbano; de alcantarillado pluvial y sanitario; la descongestión del tráfico; la expansión del espacio público; el manejo de residuos sólidos; y la disminución de los asentamientos informales. Además resaltó la necesidad de tomar en cuenta los proyectos del Plan Estratégico, en el cual se abordan estos ejes, para poder ver en dos o tres generaciones grandes cambios en la ciudad.





MEPyD



AGENCE FRANÇAISE  
DE DÉVELOPPEMENT

## Seminario Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo

Santo Domingo 16-17 de Mayo 2017

### **Panel 3: Derecho a la ciudad, uso y valori- zación del suelo en la planificación de Santo Domingo**

#### **Ponentes:**

Lic. Rafael Emilio Yunén, Director Ejecutivo, Consultores & Asesores Profesionales (CAP)

Arq. Sina del Rosario, Viceministra de Hábitat y Desarrollo local, Ministerio de la Presidencia (MINPRE)

Lic. Domingo Contreras, Director General, Dirección General de Programas Especiales de la Presidencia (DIGEPEP/MINPRE)

#### **Moderador:**

Arq. Omar Rancier, Encargado del Departamento de Formulación de Políticas y Planes de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, DGODT/MEPyD



### Panel 3:

## Derecho a la ciudad, uso y valorización del suelo en la planificación de Santo Domingo

El moderador, arquitecto Rancier, relató el acápite 11 de la Nueva Agenda Urbana, señalando que se comparte el ideal de una ciudad para todos, en cuanto a la igualdad del uso y el disfrute de las ciudades y asentamientos humanos.

Dicho acápite busca promover la integración y garantizar que todos los habitantes, tanto de las generaciones presentes como las futuras, sin discriminación de ningún tipo, puedan crear ciudades y asentamientos humanos justos, seguros, sanos, accesibles, resilientes, sostenibles, en el que puedan habitar en ellos, buscando promover la prosperidad y calidad de vida de todos.

De hecho, algunos gobiernos, nacionales y locales han hecho un esfuerzo para consagrar este ideal conocido como el “derecho a la ciudad” en sus leyes, declaraciones, políticas y cartas.

Por otro lado, el licenciado Rafael Emilio Yunén comenzó la exposición de este panel hablando sobre el Derecho a la Ciudad, que no es otro que el de garantizar el acceso de la población a la tierra debidamente urbanizada, para lo cual es necesario regular la valorización del suelo urbano con las políticas diseñadas para ello.



En los últimos años se ha experimentado un crecimiento de los asentamientos informales, tanto en las periferias como en aquellas áreas urbanas que regularmente se siguen consolidando y densificando.

Lo anterior ha ocurrido desde hace mucho tiempo, sin embargo, en este momento continúa ocurriendo aun cuando hubo reducción en la tasa de natalidad, el índice de inmigrantes se redujo sustancialmente y el porcentaje de ciudadanos pobres ha permanecido relativamente estable o con ligeras reducciones.

Entre algunas de las explicaciones que se han ofrecido sobre este tipo de crecimiento informal acelerado destacan las palabras de Martín Motta quien señala que la falta de programas de vivienda social, una inversión pública inadecuada y la especulación de la tierra son algunos de los factores que desencadenan este suceso.

La comprensión de estas desigualdades sociales, que se expresan en espacios urbanos fragmentados y heterogéneos, muchas veces tienen relación entre el valor y el uso del suelo.

Mientras que José Luis Coraggio define que los cambios en el uso de suelo de la ciudad de América Latina son originados por tres tipos de economía entrelazadas:

- La estatal, basada en la posesión o adquisición de muchos terrenos para uso público y en el control de los particulares.
- La privada, sea local o extranjera, corporativa de mediana empresa, la cual posee muchas propiedades inmobiliarias, tanto dentro como fuera de la periferia.
- La popular, ocupando de manera informal y densamente aquellos espacios más marginalizados de las áreas urbanas y en yuxtaposición a la propiedad privada, aisladas de la misma.

La concentración de ganancias y beneficios que se exhibe en la economía corporativa es generada, en gran parte, por la enorme riqueza del suelo urbano que se controla y proviene del privilegio de localización, fluctuado por el mercado financiero y un pequeño grupo de desarrolladores privados.

Esta distribución injusta de la tierra urbana es, al mismo tiempo, una causa y una consecuencia de la desigualdad social que predomina en República Dominicana. Por consiguiente, si se regula la accesibilidad del suelo urbano, podrá verse una reducción en la inequidad social.

Numerosas investigaciones en América Latina reconocen que el precio del suelo urbano es un elemento clave para determinar la accesibilidad del territorio.

El control de la valorización del suelo puede generarse por diversas vías, ya sean fiscales, regulatorias o directas. Así se conseguiría una mejor distribución del ingreso y la población tendría mayor accesibilidad a un suelo bien ubicado, seguro y bien servido.

Sin embargo, las políticas públicas que intentan incidir en la accesibilidad de la población al suelo urbano, raras veces dan resultado. De hecho, la mayoría de las políticas de accesibilidad han traído como resultados una disminución en la capacidad de los sectores empobrecidos para acceder a la tierra urbana.

En ese sentido, las políticas de desarrollo urbano necesitan ser estudiadas previamente a su aplicación, con la finalidad de seleccionar aquellas que posean potencial para mejorar el acceso a la tierra bien urbanizada.

De un análisis elaborado por Carlos Morales Festinger, destacan los tres tipos de políticas relacionadas con el suelo urbano:

- El primero, relacionado con los subsidios a las viviendas y los créditos blandos de apoyo para un uso de suelo más rentable.
- El segundo, trata sobre la desregularización del mercado; la estandarización de los espacios de los servicios urbanos; la exclusión de usos públicos, ecológicos y sociales; y la universalización de la regularización de los títulos de grabación.
- El tercero, presenta ejemplos de gravámenes al suelo; venta pública de los derechos de construcción; recuperación de plusvalía en el suelo urbano; establecimiento de asociación obligatoria de propiedades e inclusión de usos públicos; ecológicos y sociales en todos los proyectos.

Los dos primeros tipos de políticas son tradicionales, en virtud de que no siempre producen resultados significativos para los sectores poblacionales.

En cuanto al tercer tipo, es considerado innovador ya que mejora la transformación del suelo urbano, propicia una oferta de suelo bien localizado, barato, servido y seguro para todos los usos, sin dejar de establecer obligaciones y responsabilidades con respecto a la propiedad de mismo.

El suelo urbano no es una mercancía común, razón por la cual la gestión del mismo no puede dejarse a fuerzas desreguladoras del mercado que obstaculizan el acceso a la tierra y generan la gran desigualdad, afectando a casi todos los países latinoamericanos.

El reto estriba en seleccionar un conjunto de políticas adecuadas que garanticen resultados para interrumpir el ciclo vicioso de la pobreza y la informalidad.

Dichos desafíos pueden lograrse si se superan los siguientes retos y dificultades:

1. Falta de formación de los técnicos que trabajan con políticas de suelo, a fin de saber cómo intervenir en los problemas urbanos antes, durante y después de su aparición.

2. Falta de conocimiento de los planificadores acerca de los procesos globales de reestructuración económica y política que están ocurriendo en las últimas décadas; y su interacción con las economías locales.
3. Dificultades que se le presentan a los planificadores y los creadores de políticas, al tener que confrontarse diariamente con poderosos intereses en adquisición. Aquí existe una enorme falta de condiciones administrativas adecuadas, así como de recursos técnicos y humanos disponibles.
4. Escases de buenas políticas de suelo urbano, lo cual complica aún más la situación.
5. Falta de capacidad operativa y comportamiento inadecuado de las autoridades para gestionar recursos.
6. Falta de información apropiada sobre la realidad urbana y la ausencia de datos desagregados a nivel de sectores urbanos, junto con la falta de capacidad para analizar y aplicar dicha información cuando está disponible.
7. Falta de diálogo entre los planificadores urbanos y funcionarios de finanzas públicas.
8. Discontinuidad en la implementación de programas, debido a cambios de gobierno y por intereses políticos o económicos.
9. Falta de coordinación entre distintos organismos internacionales de cooperación, lo que puede ocasionar cambios que traen resultados imprevistos en los programas urbanos.
10. Vacío de comunicación e interacción entre los funcionarios públicos de los diferentes niveles de gobierno; representantes de la sociedad civil y profesionales de urbanismo de las distintas disciplinas.

El licenciado Rafael Emilio Yunén concluyó indicando que son muchos los elementos contextuales que deben mejorarse, además de afirmar que hay tiempo para producir una política urbana más coherente y con mejores herramientas de gestión pública del suelo urbano.



Continuó la exposición de este panel la arquitecta Sina del Rosario, llamando a la reflexión en torno a dos conceptos: el primero sobre el derecho a la ciudad y el segundo sobre el elemento físico determinante del proceso de planificación y conformación de las ciudades: el suelo urbano.

El concepto del derecho a la ciudad fue acuñado por el sociólogo francés Henri Lefebvre, quien lo postuló como el derecho a la no exclusión de la sociedad urbana, sus cualidades y beneficios. Luchando así en contra de la exclusión de los pobladores más pobres hacia las periferias urbanas. El con-

cepto fue evolucionando y en el año 2004 fue firmada la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, impulsada por movimientos y organizaciones sociales, con el objetivo de vivir dignamente en las urbes.

Dicho derecho se crea bajo un principio de sustentabilidad y justicia social, con responsabilidad de autoridades y ciudadanos dándole participación y atención especial a los grupos vulnerables, priorizando aquellos que están sujetos a riesgos ambientales, apostando así a la seguridad ciudadana.

El reconocimiento del derecho a la ciudad implica el cumplimiento de deberes, la planificación urbana debe acompañarse de instrumentos de financiamiento de desarrollo y renovación urbana. El derecho a la ciudad ha evolucionado hasta su inclusión en la nueva Agenda Urbana aprobada en la Cumbre de Hábitat. Las ciudades son consideradas la mayor creación colectiva del ser humano.

El suelo urbano está valorado como el más importante recurso físico de una ciudad y su principal fuente de riqueza, cuando es debidamente regulado. Es decir, mediante instrumentos normativos y financieros que sean clave para el desarrollo urbano. Acompañados de la dotación de bienes y servicios colectivos en condiciones de equidad para todos los ciudadanos.

El uso del suelo, definido por la Ley de Ordenamiento Territorial, es la actividad de alto propósito a la que se le destina una porción del territorio, a partir de sus características o potencialidades. Su regulación incide en la protección de la población residente, del patrimonio tangible e intangible; y promueve la equidad territorial, orientando en ocasiones la valorización del suelo.

En base a esto se define a Santo Domingo como una conurbación de escala metropolitana que disfrutó de un crecimiento paulatino y controlado hasta la primera mitad del siglo XX, recibiendo posteriormente fuertes procesos migratorios. En las décadas de los años 70 y 80 se gestionaron esfuerzos locales de planificación y se eligieron las primeras autoridades en la Cumbre Hábitat de 1976, este fue el primer esfuerzo local de planificación a escala metropolitana.

En esta cumbre también se concibieron los primeros ejercicios de mejoramiento urbano de barrios. Aunque hasta la década de los 90 los procesos de reubicación eran forzosos ya que no había consenso con los habitantes y el proceso priorizaba la estética, la vialidad, la seguridad y el control del territorio. Lo cual trajo como resultado una población excluida dentro de su propia ciudad.

En la década de los 90 se buscó detener la expansión formal de la ciudad y la atención se concentró en la planificación urbana. Sin embargo, la urbanización siguió eludiendo a los asentamientos informales de Santo Domingo

hasta la última década del milenio que es cuando, apoyado por movimientos sociales nacionales e internacionales, el gobierno comenzó a incluirlos dentro de las políticas públicas, a lo que se le sumó la reubicación de asentamientos urbanos vulnerables.

La planificación urbana de Santo Domingo tenía una normativa actualizada para menos del 5% del territorio en el año 2000, cuando llegó la descentralización y la fragmentación política administrativa.

Santo Domingo inició el siglo XXI con una completa gestión urbana. Las coexistencias de dos niveles de gobierno lograron una primera intención de gestión colectiva del territorio, bajo la mirada de la mancomunidad del Gran Santo Domingo.

Las administraciones locales focalizaron su atención en territorios reducidos, trabajando cada ayuntamiento normativas mínimas de planificación urbana, priorizando las zonas de mayor demanda y conflictividad y dando respuesta al desarrollo urbano privado.

El Distrito Nacional ha regulado hasta 43% de su territorio, incluyendo el centro histórico patrimonial. Lo importante de estos procesos ha sido la identificación de los sectores urbanos y formales, priorizados en programas sociales e intervenciones sectoriales.

La integración de los sectores informales al resto de la ciudad es un objetivo de los programas y proyectos nacionales y locales.

Santo Domingo sigue siendo una ciudad con marcadas desigualdades, con un suelo cada vez más caro, aún en sectores informales y con un suelo cuya riqueza no es capturada para beneficio colectivo, por la ausencia de instrumentos y marcos regulatorios.

Las ciudades de América Latina y del Caribe dependen para su gestión de un seguimiento minucioso de la valorización del suelo, con la finalidad de capturar fondos que aseguren la dotación de infraestructuras y servicios públicos.

En el caso de Santo Domingo, el componente del suelo urbanizado ha sido el aporte gubernamental, en alianzas públicas y privadas para viviendas de bajo costo, implementadas desde la legislación del año 2011.

La prestación de servicios es otro desafío para los gobiernos locales. Cerca del 30% de los ayuntamientos y el 80% de los distritos municipales tienen menos de 10.000 habitantes lo que, asegura, hace insostenible la prestación de servicios.

Aunque esta no es la realidad de Santo Domingo, esta ciudad sí es impactada por la ausencia del impuesto al suelo y el cobro de plusvalía por obra pública o por el cambio de norma. De hecho, la legislación vigente cuenta con la figura de contribución por mejoras, pero no se utiliza y, para algunos juristas, constituye una doble tributación.

En la gran mayoría de los países de América Latina existe una tributación sobre el suelo, pero no es el caso de República Dominicana y Panamá.

La Ley de Ordenamiento Territorial propone destinar el 1% del ISSSTE a la planificación del ordenamiento territorial, es decir 1.800.000 pesos anuales. Mientras que un estudio del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) señala que el ITT es un impuesto ineficiente, afectando a menos del 5% de los inmuebles registrados.

La arquitecta Sina del Rosario concluyó su exposición destacando que el potencial para mejorar es enorme pero, para ello, debe existir un efectivo control del territorio bajo perspectivas y normativas del uso de suelo.

Por su parte, el licenciado Domingo Contreras comenzó su exposición hablando sobre dos problemas que afectan a la ciudad: la basura y el agua.



Estos factores tienen que ver con el funcionamiento y el derecho a la ciudad y ninguno está enfocado en el concepto de la urbe y la infraestructura que se requiere para poder funcionar.

La ciudad ha ido evolucionando en la densificación, ha pasado de ser un modelo vertical a uno horizontal, sin contar con una normativa para preservar la proporción verde y los espacios públicos.

Debido a lo anteriormente mencionado la ciudad carece de espacios y servicios para una parte de la población. Generándose inseguridad en estos sitios, ya que hay una juventud que no tiene acceso a canchas, centros culturales, centros de formación técnica, etc. De hecho, dichos sectores se han convertido en focos de droga y encuentro para bandas delictivas, creando así un lugar perjudicial para la juventud.

Dicha problemática no sólo afecta al Distrito Nacional sino a toda la ciudad y a los constructores, ya que buscan generar riqueza con el desarrollo inmobiliario, sin que el gobierno local pueda eliminar el resentimiento en dichos sectores.

Un camino para la búsqueda de soluciones es el intervenir con proyectos como el Domingo Savio y La Barquita, cuya clave fue encontrar una forma de invertir, dentro del presupuesto, para llevar servicios a estos sectores y permitir que se genere calidad de vida con la participación de los propios ciudadanos.

En su momento se propuso la creación de un fondo verde, en el que cada nueva edificación aportara una tasa, convirtiéndose en una ayuda auxiliar. También se propuso que el ayuntamiento comprara un lote, buscando mantener la proporción de área verde, ya que se trata de un tema de garantía, inclusive de plusvalía y de calidad de vida pero, sobre todo, de valor inmobiliario.

Contreras destacó que, aunque el teleférico siempre ha sido visto como una obra turística, este medio de transporte puede acercar una zona aislada a la ciudad y darle plusvalía y calidad a estos sectores.

Se trata del tipo de inversiones que la ciudad de Santo Domingo y la metrópolis tienen que hacer para reestructurar a estos sectores y proporcionarles una mejor calidad de vida. Próximamente se verá la primera experiencia con el Teleférico de Santo Domingo, una obra de USD 80 millones, donde un joven que vive en las orillas del río podrá trasladarse a la ciudad en tan solo 18 minutos, acercándolo así a los centros universitarios.

Con respecto al tema del subsuelo y las aguas servidas, Santo Domingo es una ciudad ciclónica que no está preparada para estas embestidas ambientales, por lo que es necesario planificarse a largo plazo.

Es necesario que el ayuntamiento tome la decisión de reorganizar el uso del suelo y el subsuelo. Además, de crear una compañía que regularice todos los servicios básicos. Se trata de un desafío que probablemente tome 20 años, pero es necesario comenzar de inmediato.

Es un hecho que los habitantes de cualquier sector empobrecido de la ciudad desean seguir viviendo en el lugar en el que viven, no quieren ser trasladados. Desean que se les den áreas verdes, centros culturales, aceras y servicios de calidad. Es decir, los ciudadanos reclaman calidad de vida y la ciudad lo puede proveer.

El licenciado Domingo Contreras finalizó su exposición haciendo énfasis en que, para construir ese derecho a la ciudad colectiva, deben buscarse mecanismos fiscales y de otro tipo, permitiendo así reinvertir en lo social.



## **Presentación de resultados Taller Metropolitano de Santo Domingo 2017**

### **Ponentes:**

Arquitecta Mizoocky Mota, Analista Territorial de la DGODT/MEPyD  
Arquitecta Erika Oviedo Amor, Analista Territorial de la DGODT/  
MEPyD



## Presentación de resultados Taller Metropolitano de Santo Domingo 2017

La arquitecta Erika Oviedo dio inicio a su exposición citando la frase de Luis Montfort: “la ciudad es la más preciosa creación colectiva de la humanidad a la que sólo le precede el lenguaje”.



Contextualizó con el ejemplo de la Conferencia Mundial Hábitat III, en la que el gobierno dominicano tomó la iniciativa de participar, por primera vez de manera oficial, en dicho foro celebrado cada 20 años.

Para la participación oficial del país el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo conformó un comité nacional que elaboró el informe país. Comité que estuvo conformado por las diferentes sectoriales, responsables de los diversos temas a tratar y que desarrollan temáticas variadas, bajo la estructura metodológica proporcionada por ONU Hábitat.

Durante el Informe País mencionando anteriormente se trataron temas como la demografía urbana, la tierra y la planificación urbana, medio ambiente, gobernanza, mientras que en materia de legislación temas como la economía urbana, vivienda y servicios básicos, entre otros.

Cabe resaltar que, previo a la conferencia Hábitat III, se realizó una reunión regional el 20 de abril de 2016 en la ciudad de Toluca México, en la cual participó la delegación de la República Dominicana. Dicha delegación realizó una visita de cortesía a Doctor Joan Clos, Director Ejecutivo de ONU Hábitat, recordando la importancia de que el gobierno dominicano asuma el compromiso acordado en Hábitat III, poniéndose a la vanguardia ante el desafío de la planificación sostenible de las grandes ciudades.

Hábitat III es un punto de partida como política internacional y la nueva Agenda Urbana. En tal sentido destaca la relación directa que tienen las políticas nacionales, las cuales se evidenciaron en la agenda presidencial del discurso del pasado mes de febrero de 2017.

Luego de contar con las políticas nacionales e internacionales como antecedente, se desarrolló el primer evento post Hábitat en República Dominicana: Taller Metropolitano de Santo Domingo, del cual surgió una carpeta de proyectos que serán dirigidos a los organismos correspondientes, es decir, la Presidencia del gobierno central, los gobiernos locales y las sectoriales con competencia en los diferentes temas.

El Taller fue promovido por el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, a través de la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial y el Ministerio de la Presidencia, y contó con el apoyo del BID, la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña y todas las instituciones participantes durante la jornada de trabajo mencionadas por el especialista internacional en planificación, Pedro Ortiz.

Durante la jornada se realizaron diversos ejercicios y discusiones conceptuales, sobre el futuro estratégico del Gran Santo Domingo en su contexto global. Además, se seleccionaron diversas propuestas de proyectos bajo las temáticas de economía, gobernanza, planificación, sociedad, medio ambiente e infraestructura.

Según las discusiones planteadas en el taller se identificó lo que se hace actualmente en la metrópoli y aquello que podría hacerse en un futuro, evidenciando la importancia de integrar los conocimientos compartidos entre los participantes relacionados de la metrópoli; construir nuevos conocimientos; y buscar que las partes interesadas se comuniquen y compartan una visión integral y sistémica; así como proporcionar una interacción directa y un diálogo de gobernanza.



Continuó con la exposición de este panel la arquitecta Mizoocky Mota, quien retomó la definición de Ciudad planteada anteriormente, la cual precisa que la misma debe planificarse de manera integral.

La importancia de la integralidad en los planes deriva de que, sobre todo en nuestras ciudades, algunos de los proyectos son dispersos, irrespetan una integralidad, una visión holística y generan aún más caos.

Para entender lo realizado durante el taller hay que comprender la metodología a nivel Metropolitano, la cual trató los siguientes aspectos: una sede de macro temas sobre la institucionalidad; la gobernanza; lo social; el entorno físico; y la economía como un gran sustento de todas esas macro tipologías, divididas teniendo en cuenta cómo actúan sobre el territorio o sobre la gobernanza.

Estos temas fueron prácticamente el eje estructural de todo el proceso que manejaron los grupos de trabajo, conformados por sectoriales, ministerios, sociedad civil, sector privado, todos ellos actores del territorio, tomadores de decisiones. En ese sentido era importante que estuviesen representadas, con el fin de iniciar el proceso de contar con algunas propuestas de proyectos, de lo que sería las metrópolis de Santo Domingo.

El mencionado taller se desarrolló en seis días. Los dos primeros fueron de seminario, durante los cuales intervinieron importantes expositores internacionales y nacionales llamados líderes intervinientes, personas de alto nivel y quienes manejan su propio tema.

Los tres días siguientes fueron de taller intenso, en los cuales se conformaron grupos de trabajo para las grandes áreas temáticas mencionadas anteriormente. En virtud de que cada grupo tenía las experticias sobre estas temáticas desde sus instituciones, pudieron aportar ideas novedosas.

Durante los encuentros se trató el tema de la revitalización de las riberas de los ríos metropolitanos, cuyo grupo planteó distintas problemáticas expuestas a continuación:

- Los ríos Isabela y Ozama tienen sus orillas ocupadas por viviendas informales y la industria.
- El río Haina posee una ocupación en su ribera de 95 % de industrias.
- Existen 13 barrios afectados por las inundaciones y la contaminación, para un total de 30.000 viviendas en la ribera de los ríos Ozama e Isabela.
- En el río Haina se obtuvo un total de 100 industrias aproximadamente.
- No existe una red de saneamiento en la zona y hay 125 cañadas que desembocan en los ríos.
- Las viviendas que se encuentran en el margen del río no cuentan con las condiciones para ser consideradas habitables bajo los parámetros de los Derechos Humanos y de la Vivienda.
- Existen altos niveles de contaminación que afectan proporcionalmente las áreas consolidadas.

Como objetivo general y objetivos específicos la propuesta de este grupo se conduce a recuperar, desarrollar y manejar de manera integral las cuencas hidrográficas metropolitanas; recuperar y sanear los ríos que componen las riberas metropolitanas; crear áreas de uso público que garanticen la integración entre lo natural y lo construido; así como nuevos usos y utilidades con criterios de sostenibilidad.

Es necesario fomentar la participación entre los diferentes actores de la sociedad civil y proporcionar educación ambiental y conciencia ciudadana con respecto a los instrumentos legales referentes a los residuos sólidos, así como proponer un área de protección de 60 metros a los márgenes de los ríos metropolitanos, para evitar las zonas de vulnerabilidad por invasión.

Por otro lado, se requiere la elaboración de propuestas de nuevos polígonos industriales, alejados de las cuencas metropolitanas.

La planificación y la propuesta del grupo de trabajo, busca el rescate y la protección de la franja de 60 metros a cada lado de los ríos, Ozama, Isabela y Haina, así como la recolección y deposición adecuada de los desechos sólidos que están afectando las fuentes para consumo humano. Además, la propuesta del empleo de un parque urbano con equipamiento e infraestructura

social, accesibilidad y viabilidad del transporte, así como la implementación y el uso de la ciclo vía, la reubicación de viviendas con mejoramiento urbano y la reubicación de las zonas industriales que afectan los asentamientos.

Dentro de este taller otro grupo trató el tema de agua y el saneamiento, uno de los principales puntos críticos de la metrópolis, ellos realizan una especie de demarcación para entender cuál es el problema. Es de resaltar que el deterioro de muchas de las infraestructuras y la ausencia de gran cantidad causa la problemática principal: las aguas servidas y sobre todo la deficiencia en las mismas maquinarias.

Uno de los grupos trató el tema de las plantas de tratamiento y destacó que la mayoría están fuera de uso por lo cual es necesario realizar un trabajo, no solamente de nuevas infraestructuras, sino también de poner en funcionamiento las que existen.

A continuación, algunos de los datos más importantes:

- Alrededor del 18% de las calles de Santo Domingo están servidas con redes de alcantarillado.
- El 80% de las redes tiene solo 8 pulgadas de diámetro que afectan su fluidez.
- Se estima que solo el 5% de la población cuenta con servicio de tratamiento de aguas residuales.
- De las 12 plantas de tratamiento estudiadas solamente 6 están operando a la mitad.
- La mayoría de las descargas de aguas servidas son vertidas directamente, sin ningún tipo de tratamiento.

A este respecto se propuso una conectividad mediante nuevas redes, la cual consiste en la puesta en funcionamiento de aquellas plantas de tratamiento fuera de servicio; la implementación de programas de mejoras de la eficiencia operativa, a través de mantenimiento electromecánico; la rehabilitación de las redes obsoletas; la sectorización e instalación de macro y micro medidores; así como también la priorización de fuentes alternativas tales como la construcción de nuevas presas. Y en caso de ser necesario, la implementación de programas que concienticen la gestión comercial y programas de educación ciudadana.

Dicho grupo también subrayó la creación de un sistema de gestión y control de pérdida, el incremento del presupuesto institucional y la creación de una ley de agua.

Con relación al sistema de plantas de tratamiento, tomando en cuenta que el crecimiento anual según la tendencia es de un 2% de la población, es necesario cubrir la demanda de depuración de 73.4 millones de galones diarios. El grupo propuso rehabilitar cuatro plantas de tratamiento que no están en uso y la construcción de nuevas, para un total de siete plantas que depurarán un promedio de 10.5 millones de litros de agua al día, además de la instalación de cuatro emisarios submarinos que desagüen en lo profundo del mar.

En lo que respecta al saneamiento, es necesario rehabilitar 218 kilómetros de redes de alcantarillado, una expansión total de 3.340 de redes secundarias y terciarias, así como las redes de conexión domiciliarias directamente de 535.700; además de la instalación de redes troncales e interceptores sanitarios de 306 km de redes en total.

En cuanto al llamado sistema verde, los grupos planteaban como objetivo articularlo con todo lo construido, contando así de manera sostenible con una infraestructura que aporte medioambientalmente y obteniendo el porcentaje necesario de ciudad sana.

Los objetivos específicos se generaron para crear un amortiguamiento entre el medio natural y el construido, impidiendo la expansión de la población a las zonas vulnerables, frenando además la expansión de las Industrias hacia los bordes de los ríos, con el fin de integrar de manera eficiente lo que ellos llaman el Sistema Nacional con el Sistema Metropolitano.

Los grupos identificaron 19 sistemas para articular en la ciudad, sumando un total de 120.60 kilómetros cuadrados de red verde. Lo cual incide de dos formas: social y ambientalmente. La inclusión del terreno que ha sido ocupado de manera informal, de terreno inundable que regresa a su origen; y la incorporación de nuevos sistemas verdes que aportarían, no solamente a la flora, sino a la fauna y a los componentes ambientales.

La propuesta por parte del grupo de sistema verde incluye la articulación sistemática del mismo, incluyendo grandes parques, zonas de humedad, mantiales, borduras del río y otros sistemas marinos, como el de La Caleta.

El objetivo principal del grupo era planificar un sistema diario de manera integral y estratégica a la visión de la metrópoli para el sistema vial con control de acceso. Por lo cual se propuso la continuidad de las vías de conexión hacia las localidades de la periferia. Es de resaltar que se hizo un estudio más profundo que simplemente el sistema vial, destacando con qué conectaría, con cuáles actividades humanas y proponiendo una serie de polos económicos tales como agricultura y agropecuaria.

Dicha opción permitiría conectar con los puntos de salida de estos posibles productos, como puertos y aeropuertos, zonas de producción, de postproducción de las zonas agrícolas o como las industrias. Además, destacan algunos puntos focales de futuras viviendas o zonas ya densamente pobladas, como el corazón del Distrito Nacional.

En cuanto al grupo de la red de sistemas ferroviarios, alimentadores intermodales para el gran Santo Domingo Este, el mismo estableció que la problemática principal es la falta de articulación que existe en el gran Santo Domingo, en las diversas zonas y entre los municipios que conforman el mismo, así como también la falta de modalidad y calidad del servicio, de acuerdo a la demanda que el sector requiere.

Dicha problemática se evidencia en el aumento en el uso de vehículos privados, lo que trae como consecuencia una sobrecarga en el conflicto de vías, largos tiempos de espera en el tráfico, provocando baja calidad del sistema operante y una gran pérdida económica.

Dentro de los objetivos de este grupo de trabajo estaban el proveer un sistema de servicio de transporte público a nivel metropolitano que sea eficiente, integrado, de calidad y accesible a toda la población. En ese sentido, este equipo mezcló distintos usos de medios de transporte como el Metro, tranvías, trenes de cercanía, buses colectores, entre otros, para su propuesta.

Otro tema abordado durante el taller fue la vivienda, en especial la carencia e insuficiencia de los servicios generales, lo cual impide que la población tenga acceso a una morada, volviéndose catalizadora de problemas, con habitantes imposibilitados de alcanzar un nivel de vida que garantice su bienestar.

Según la ONU en 2010 existía un déficit habitacional de 2.000.000 y más de 1.300.000 viviendas tenían déficit en los servicios básicos, es por ello que este grupo propuso la participación de los gobiernos locales como un asunto de vital importancia, buscando garantizar el acceso a la vivienda.

Con respecto al proceso de financiación el grupo propone tres posibles soluciones financieras para reducir el déficit habitacional en el Gran Santo Domingo:

- 1- Familias que ganan mensualmente entre DOP 25.000 y 50.000 mensuales pueden tener acceso a un microcrédito de bajo costo, estableciendo alianzas con entidades financieras.
- 2- Familias que tienen un ingreso mensual de entre DOP 10.000 y 25.000 mensuales, son consideradas viviendas de carácter social y pueden tener algún tipo de acceso a micro crédito, con subsidio del Estado.
- 3- Familias cuyos ingresos están por debajo de DOP 10.000 mensuales, son viviendas de carácter social que necesitan del subsidio completo por parte del Estado.

En cuanto a la cuantificación y localización, la superficie del área metropolitana de Santo Domingo, 1.5 kilómetros cuadrados, ha sido ocupada en gran parte sin planificación y sin tomar en cuenta la tendencia del crecimiento poblacional generado en la actualidad.

Es por ello que Santo Domingo, al ser el centro administrativo de todo el país, recibió y sigue recibiendo una gran migración desde los entornos rurales que buscan mejorar su calidad de vida, lo cual se refleja en la imposibilidad por parte del Estado y de la ciudad para suplir estas viviendas y servicios básicos, generando una rápida proliferación de los asentamientos informales y un aumento en el déficit de vivienda.

Con relación a la gestión del suelo, el objetivo principal es crear una autoridad metropolitana que gestione, articule y aglomere todas esas necesidades de la metrópoli.

El equipo de las actividades productivas, por su parte, dividió sus objetivos por tipo de producción: primaria, secundaria, terciaria y cuaternaria.

La primaria, conformada por la agricultura y la agropecuaria en el sentido más amplio, tiene como objetivo principal minimizar los tiempos de transporte de la materia prima, para generar un crecimiento de la producción y ganadera en los terrenos subutilizados de toda la periferia.

La secundaria trataba de minimizar el crecimiento por migración o expansión de la ciudad, con el apoyo de proyectos agrícolas, lo cual estaba directamente relacionado con las actividades primarias, ya que se dan soporte.

En las producciones terciarias se planteaba un crecimiento de la industria financiera, por lo que se relaciona con la tendencia en la industria del transporte, consumo interno y un desarrollo más amplio hacia la exportación.

En cuanto a las producciones cuaternarias se visualiza un crecimiento financiero internacional, por lo que se propone la creación de una zona que pueda formalizarse en las afueras de la ciudad y constituir un medio de interés turístico.

Los integrantes de este equipo plantearon algunos puntos donde acortan, de alguna manera, los tiempos de transporte y conectividad, articulando toda la red de actividad productiva.

El sistema de equipamiento social, tocado en las exposiciones de la mañana, está correlacionado con todo lo que se desarrolló durante el taller. En cuanto al objetivo principal es satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos en cuanto a equipamiento sanitario, deportivo, recreativo y cultural, para así descentralizar muchos de los equipamientos sociales que hay en el corazón de la ciudad.

Un ejemplo de los equipamientos en educación es Santo Domingo, que solo contaba con un campus universitario estatal, la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD). En 2017 se pasó de ese campus a tres instalaciones universitarias, uno en la zona cercana a Pedro Brand y otro a la zona de Mella, el Instituto Community College, descentralizando todo el peso que genera el campus de la UASD.

Por otro lado, proponen la ampliación de los hospitales existentes especializados y la creación de nuevos o ciudades de salud, que descongestionen el centro de la ciudad. Es así como se crearon 1.842 camas a nivel hospitalario o de ciudad sanitaria y dos grandes parques ecológicos y culturales, así como de tres grandes complejos en las zonas periféricas de la ciudad.

El onceavo proyecto fue el sistema de gestión y aprovechamiento de los residuos sólidos. Tema que se evidencia como problemática principal por el manejo ineficiente de los residuos sólidos en el Gran Santo Domingo y la identificación de puntos nodales para la dinámica metropolitana, los cuales son reales centros de contaminación y acumulación de residuos sólidos.

Este equipo identificó la existencia de ocho basureros a cielo abierto sin ningún tratamiento del destino final de los residuos, configurando un peligroso foco de contaminación en los entornos y afectando la salubridad.

Las condiciones del subsuelo, del aire y el agua promueven los vectores de enfermedades que ya se han documentado en los últimos tiempos. En las riberas de los ríos Ozama, Isabela y Haina se aprecian niveles de contaminación, incluso de forma visual. También las zonas industriales, especialmente el Haina, presentan nodos de producción de residuos que deben ser atendidos, a todo ello se le suma la carencia de políticas de manejo y deposición final de estos residuos.

El sistema eficiente de gestión sostenible es incapaz de catalizar las extremidades del proceso, tomando en cuenta los usos del suelo y la vocación de estos en las áreas, sobre todo de expansión de la ciudad y la vialidad existentes, así como también en su proyección a futuro.

Dentro de los objetivos de este equipo se evidenció complementar una solución en donde los residuos sólidos sean considerados como un recurso aprovechable y capitalizable, no sólo como un desecho que no tiene ningún tipo de valor.

Dicho equipo mostró otras tendencias de manejo de los residuos que se han realizado en el país, como es el de San José de las Matas, el relleno sanitario de Villa Altigracia, el de la mancomunidad de Azua y el de Cotuí.

El ejercicio evidenció la carencia de indicadores confiables y consensuados, la falta de políticas urbanas y de vivienda que puedan ser base para articular las mejorías.

De dicho taller la arquitecta Mizoocky Mota señaló que la falta de políticas de gobernanza fue uno de los temas que resultó común en todos los grupos, es decir, la necesidad de la creación de un ente rector. Finalizando la exposición con la siguiente frase de Sergio Bastián: “No me interesa el territorio, lo que me interesa es la gente que vive en este territorio”.



## **Panel 4: Gestión de los Riesgos y Desarrollo Urbano Integral**

### **Ponentes:**

**Víctor Manuel García Lemús, Consultor internacional en gestión de riesgo.**

**Arq. Patricia Cuevas, Coordinadora General, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE).**

### **Moderador:**

**Daniel Hounkpevi, Coordinador del proyecto Porto-Novo Ciudad Verde.**



## Panel 4: Gestión de los Riesgos y Desarrollo Urbano Integral

El moderador del panel, Daniel Hounkpevi, informó que la presentación estaría relacionada con los resultados del taller de la metrópolis de Santo Domingo, destacando además las recomendaciones dadas para la gestión de las zonas de riesgo y la reflexión en cuanto a las orillas del río Ozama y el margen de los 60 metros para la protección de la zona.



Por su parte, Víctor Manuel García Lemús comenzó la exposición de este panel compartiendo la experiencia de actualización del Plan Nacional de Gestión de Riesgo de República Dominicana.

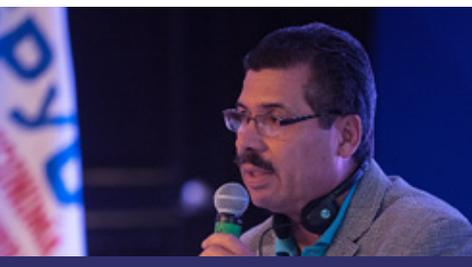
El primer Plan Nacional de Gestión de Riesgo se hizo en 2001, luego se actualizó entre 2010 a 2011 y actualmente se encuentra en otro proceso de actualización, con el fin de alinearlo con el marco de Sendai, cuyo período de inclusión es de 2015 a 2030.

Ello, en virtud de que la agenda de las Naciones Unidas está tratando de articular cuatro grandes cumbres que se han dado recientemente, la de Desarrollo Sostenible en septiembre 2015; la del marco de Sendai en marzo 2015; la Cumbre de París en diciembre 2015; y la agenda de la visita realizada en 2016.

Estas cumbres son una coincidencia positiva, ya que permiten articular estas agendas del plan, del 2015 al 2020, como un período preparatorio en el cual los países deberán modificar o mejorar sus estrategias para la reducción del riesgo de desastre. Esto comprendería la actualización de sus leyes, su política nacional, del plan nacional, tanto de reducción de riesgo como de emergencia.

Destaca la actualización de toda la normatividad y la asignación de presupuesto para que dicho plan pueda ser ejecutado, ello debido a que un plan que no tiene recursos se convierte en un simple documento sin logro de resultados.

Actualmente se está ejecutando el plan, lo que comprendería la posibilidad de diseñar una estrategia para alcanzar los objetivos al año 2020. Dicha actua-



lización impulsará la formulación de una política y un plan, quedando pendiente la ley 147-02, la cual se enfoca principalmente en un sistema nacional más dirigido hacia la operatividad, integración y respuesta, el cual debería evolucionar a un sistema nacional o a una organización, con la rectoría definida.

Uno de los grandes problemas es que la rectoría del tema ha quedado reducida a la parte de emergencia, debido a su evolución conceptual y la incorporación del sector de planificación e inversión, por lo que es necesaria una organización que tenga esa capacidad. Dicho debe tener la posibilidad de articularse con las otras agendas necesarias, como la de desarrollo sostenible, hábitat, cambio climático y otras.

Con respecto a la Ley de Ordenamiento Territorial, la misma está en discusión, por lo que existe un espacio para introducir criterios que pudieran facilitar leyes con una visión mucho más integral.

En el caso de la reducción del riesgo de desastre, en el marco del Sendai, se habla de tres aspectos muy importantes. Uno es la prevención del riesgo, que en este momento es una función que corresponde al Ministerio de Planificación, donde está el sistema de inversión pública principalmente y el cual debería garantizar que cada peso que se invierte se haga de una manera segura.

El otro aspecto en el marco del Sendai es la corrección del riesgo de desastres, lo cual implica evaluar la infraestructura construida y diseñar planes para reducir el riesgo.

De otra parte, se enunció la gestión compensatoria, la cual define que a todo riesgo residual que no es posible corregir debe buscarse una posible salida de aseguramiento, con el objeto de reponer de la manera más adecuada en el momento en el que sucedan las pérdidas.

Esta propuesta separa la gestión de emergencia como una gestión especializada, de tal manera que hay dos campos de acción: el de la reducción de riesgo de desastres, con deficiencias de rectoría; y el tema de emergencia, mucho más fortalecido.

Dentro de este contexto se invitó a la articulación de la reducción del riesgo de desastres, que es lo que el mencionado Plan está tratando de lograr con los procesos de ordenamiento territorial.

Uno de los primeros elementos es que el plan de ordenamiento territorial es el rector del uso del suelo. Sin embargo, la política nacional, tiene una Estrategia Nacional de Desarrollo al año 2030 y un Plan Plurianual que trata de posar todo este tipo de situaciones.

En cuanto al aspecto territorial, se cuenta con bastante base cartográfica creada por el Instituto Geográfico Nacional.

Durante la presentación Víctor Manuel García Lemús destacó que en la Biblia (y en todos los libros religiosos del mundo) se encuentra una serie de principios y modelos que indican que si no hay respeto de la creación, surgen problemas. Agregó la lectura del párrafo que citamos: “quien escucha y hace lo que digo es una persona precavida y construye sobre lugares adecuados, la casa no se cae porque está construida sobre piedra firme, pero el que escucha lo que yo enseño y no hace lo que yo digo es como una persona tonta que construye su casa sobre arena y al final la casa se cae y queda totalmente destruida”.

El Plan de Ordenamiento Territorial es el que especifica dónde debemos hacer uso del suelo, con qué finalidad y cómo la vocación de ese territorio nos puede asegurar una construcción o una inversión segura.

En lugar de adaptar el territorio a este proceso de crecimiento y a la capacidad del mismo, lo que se hizo fue transformarlo y por lo tanto se modificaron sus cauces, se utilizó un desarrollo incorrecto, construyendo sobre terrenos que no soportan la carga. De hecho, no se articularon las vías de comunicación, las redes de comunicación natural fueron sustituidas por redes de comunicación social, por lo que el sistema de uso del territorio regularmente ha ido desarrollándose sin respetar la dinámica natural; y la dinámica natural sobre la dinámica social resulta en un desequilibrio, generándose el riesgo de desastre.

Según las tendencias citadas para el año 2050 el 80% de la población mundial vivirá en ciudades. Por lo que se espera que en esa fecha no se esté hablando del plan del gran Santiago, de la gran Barahona, del gran Pedernales, sino que realmente se pueda hablar de un país resiliente y sostenible. La invitación es entonces a que desde ahora, se empiecen a tomar las medidas que no se tomaron en su momento en el gran Santo Domingo.

Para seguir con su exposición el Consultor Víctor Manuel García Lemús citó la definición de la OT Ambiental según La Unión Europea: “La expresión racional de la conjunción entre la capacidad, necesidad y uso del territorio, que permite potenciar los resultados en los productos y servicios ambientales, es en consecuencia consustancial con el territorio sostenible”.

Definiendo entonces los elementos críticos que se articularán dentro de esta actualización del Plan:

- La interpretación e integración de las políticas sectoriales.
- La búsqueda del equilibrio en el desarrollo.
- La distribución espacial de las inversiones.
- El adecuado uso del suelo y de la tierra.

Dentro de la interpretación e integración de las políticas sectoriales, dicho plan se articula a las otras agendas mencionadas, lo cual dificulta el accionar debido a que los escenarios y los períodos de cada una de estas agendas no coinciden en el país. Sumado a que, durante el desarrollo, se enfrentan con numerosas estructuras políticas y legales.

En cuanto a la distribución espacial de las inversiones, los sectores público y privado han estado ausentes de la gestión del riesgo y recientemente se inició la introducción de un análisis de riesgo en la inversión pública.

Mientras que el tema del adecuado uso de la tierra y el suelo ha visto una dispersión, con la ausencia de un proceso articulado, de quién autoriza la ocupación, dificultando una rectoría y regulación del uso del suelo. Ello representa un factor que el plan busca corregir.

Otro elemento de gran relevancia es el desarrollo de los sistemas humanos, relacionado con la Agenda de Hábitat. El mismo plan anterior propone la necesidad de construir asentamientos urbanos seguros y una meta de reducción del riesgo en estos asentamientos, lo cual no se ha podido lograr debido a la dispersión legal y la poca efectividad. Sin embargo, se enfatizó que el proyecto la Barquita dará una luz sobre cómo se puede trabajar en este sentido.

En relación a la elevación de la calidad de vida de la población, es posible dar una vivienda digna dentro de un programa de desarrollo social. Sin embargo, los programas de compensación social, en dónde se da dinero o bienes a las personas menos favorecidas, pueden generar la falsa sensación de seguridad ya que, si no se le minimiza el riesgo o se construye una casa sin la adaptación al cambio climático, no se logró nada.

Con la reducción del riesgo de desastres se disminuyen las pérdidas de vida, pero también la de bienes, activos sociales y medios de vida de la población. El uso racional de los recursos naturales y el mejoramiento de la calidad del medio ambiente se traducen en una vida saludable y de calidad, solamente posible en un terreno seguro.

Otro elemento importante, en cuanto al ordenamiento territorial, es que deben eliminarse las desproporciones territoriales y la contribución a la disminución de

la pobreza. Entonces, es necesario distribuir la calidad de vida haciendo parques, medios de vida urbana, de convivencia, en las regiones menos favorecidas.

Es importante destacar que los territorios tienen vocaciones y deben ser respetadas. Es decir, un territorio de vocación forestal o un área de industria, no debe utilizarse para fines de vivienda, ya que esta debe articularse.

El territorio tiene la posibilidad de articular el ecosistema y la cultura, un concepto que Gustavo Vilchez, experto colombiano planteó, explicando que la posibilidad de cómo se interactúa con el territorio puede hacer que una dinámica natural y una social generen riesgo.

Dicha interacción con la dinámica natural hace que una exposición sea segura, es decir, que si se construye en los terrenos correctos, los recursos naturales se vuelven capacidades, eso es lo que se denomina gestión prospectiva. Una planificación a largo plazo, contemplando todos esos elementos, genera resiliencia y contribuye al desarrollo sostenible.

Por otro lado, si se hace una exposición insegura, construyendo sobre terrenos frágiles, lo que se está incrementando es una reiteración entre la amenaza y la vulnerabilidad, generando desastres y ameritando una gestión correctiva, que es lo que prácticamente se está haciendo actualmente con el gran proyecto del Gran Santo Domingo.

Para finalizar, Víctor Manuel García Lemús destacó que se trata de un ciclo de trabajo que se ha estado introduciendo desde el Plan de 2010, es la gestión prospectiva del riesgo desastre, la correctiva del riesgo, la reactiva y la adaptativa o evolutiva, para ir logrando un proceso de desarrollo seguro.

Continuó con la exposición la arquitecta Patricia Cuevas, Coordinadora General Unidad Ejecutora para la Readequación de La Barquita y Entornos (URBE), quien comenzó su exposición haciendo énfasis en los desafíos a los que el programa La Barquita se enfrentó y destacando que para estos desafíos territoriales se conformó un protocolo de intervención en barrios y territorios con altos aspectos de vulnerabilidad.



Los proyectos que están sobre la Cuenca Ozama integran tres municipios del Distrito Nacional: la capital de la República, Santo Domingo Este y Santo Domingo Norte, en donde se tocan temas de equipamientos urbanos, producción de suelo y movilidad.

La punta de lanza de este proyecto ha sido el proyecto La Barquita, como zona de inundación dentro del territorio nacional. Destacando que la marginalidad fue la punta de lanza para analizar el territorio, por lo que comenzó como uno social, pero la intervención ameritó asumir el desafío de las múltiples competencias que separan el sitio y reunir toda la información dispersa, con el fin de anexar el territorio y entender el comportamiento real del agua.

Luego de tener un modelo digital de La Barquita, someterlo al algoritmo de percolación y saturación del suelo y permeabilidad a nivel de la microcuenca, se entendió que era un sistema natural y que por ende estaría siempre inundado, con lo cual el proyecto tuvo que cambiar drásticamente su postura y se decidió no ejecutarlo en el lugar, sino trasladarlo a uno donde los niveles de riesgo fueran menores.

Lo anterior ofreció la capacidad de analizar el suelo en su momento, de la manera correcta, de poder cartografiarlo y enmarcarlo desde la posición de riesgo, permitiendo así elevar un recurso legal en el cual existe una declaratoria a nivel municipal, acompañando la ley futura o en tránsito del suelo, en la que se hace una declaración básica.

Cabe destacar que este territorio anteriormente considerado como agropecuario para la Oficina de Estadísticas, no contaba con tal cantidad de personas, lo que representó enfrentarse al desafío constante de actualizar la veracidad de la ocupación del suelo.

En ese sentido y con esta información de la ilegalidad del suelo y su ocupación actual, se pudieron identificar las viviendas, elaborando así el padrón municipal que no existía en el país. Gracias a dicho empadronamiento se incorporó en el sistema de regularización a una cantidad importante de personas que no existían para el Estado.

Para los ejecutores del proyecto fue muy importante entender qué tipo de población era, cuáles eran sus dolencias, por lo cual llevaron a cabo una encuesta con indicadores variados, que iban desde salud, empleo, nivel social, movilidad, entre otros datos que se necesitaban para la implementación.

En virtud de que la marginalidad escapa de un tema físico, ya que es un riesgo moral, un sentimiento humano que surge al sentirse sin derecho, fue necesario incluir entre las variables la dinámica de las familias, ver cómo era cada una, en qué situación se encontraba, etc.

Por lo dicho anteriormente fue menester abrir un proceso de formación en el que estas personas tuvieran las herramientas mínimas que le permitieran utilizar el nuevo medio al que se iban a incorporar. Es decir, formación, alfabetización, etc.

En cuanto al traslado, se convirtió en uno de los mayores desafíos, por lo que se estableció un protocolo que facilitara el traslado de unas 1.400 familias con altos niveles de vulnerabilidad. Dicho protocolo fue mejorando cada día y ello logró que no sucedieran eventos mayores.

Es de resaltar que la experiencia de los habitantes es comparable a un duelo, los pobladores sentían que ese espacio era suyo, independientemente de lo frágil que fuera. Por lo cual ver las demoliciones les generaba sentimientos encontrados convirtiendo el asunto en una dinámica compleja con la que hubo que lidiar.

Posterior a la demolición de una casa se comenzaba el proceso de reconstrucción de la ribera, la cual se extiende en casi 2 kilómetros. De hecho, el proyecto está construido en un 95% con los equipamientos que una ciudad media de unos 7.000 habitantes debe tener. Mientras que se alcanzó 75% de la ocupación del suelo, es decir, no se afectó el suelo de una manera agresiva.

Adicionalmente, se le entregó al río Osama un tratamiento de agua y un tercer grado de manipulación, además de la introducción del paisaje como una estrategia y la estética como una traducción, haciendo uso del espacio.

Esto último forjó respeto en los pobladores, ya que los mismos agradecen encontrar un espacio que no sea solamente de ellos, sino que también aporte afectivamente y estéticamente al territorio, mantener esta realidad es un desafío.

Paralelamente se conformó una serie de competencias, entre las que destaca una administración que se encargará de este laboratorio social, en la expectativa de que avance positivamente, ya que estas familias afrontan temas cotidianos, que pueden ir desde una situación familiar, hasta una filtración.

Actualmente se encuentran en el proceso de construcción y regeneración ambiental del parque, con el fin de acelerar el proceso natural que requería el suelo. Sin embargo, existen aún temas que resolver, ya que el espacio liberado recibe una carga de un sector llamado Las Minas con una población de 53.000 habitantes que vierten de manera directa al sector.

Por lo anterior, se solicitó a la Alcaldía el acceder a la manipulación de residuos real, con el norte de continuar aportando a la regeneración de ese espacio ya liberado.

Una de las licitaciones actuales fue con el Jardín Botánico Nacional, ente encargado, no solamente la producción sino la siembra y el mantenimiento del parque.

Luego de la etapa de implantación habitacional, se está trabajando con un proyecto que cubra la temática de la marginalidad y el nivel de hacinamiento en el que vive un sector importante como Sabana Perdida, donde se ubica el proyecto La Barquita. Se trata de más de 200.000 habitantes que tienen solamente un puente, el cual colapsa cada día haciendo que se tomen más de dos horas para poder llegar al centro de la ciudad.

La idea es optimizar y definir más puntos y barrios marginados o en condiciones aún más complejas que las de La Barquita para dar acceso, incorporando a esta población al sistema público de transporte.

Por otro lado, se está analizando el sistema Domingo Savio, en una mesa en la mancomunidad, con la finalidad de darle acceso a un territorio, actualmente secuestrado con unos niveles de vulnerabilidad e inseguridad elevados, con los puntos de homicidio más altos del Distrito Nacional y del Gran Santo Domingo.

Haciendo uso del argumento de la inseguridad, se busca introducir los servicios de infraestructura necesarios para este sector de la población, el cual alberga a unos 44.000 habitantes. Únicamente se está gestionando una primera fase, interviniendo las áreas meramente necesarias y la habilitando las vías, para luego trabajar en los servicios de esta comunidad con cerca de dos mil viviendas.

Para finalizar la arquitecta Patricia Cuevas afirmó que el asunto catastral, del padrón municipal y la información dispersa en el territorio, es lo que más ha limitado el proceso. No obstante, los proyectos que han elaborado demuestran que estos proyectos sí son posibles en territorios específicos y eso los llena de alegría.

# Seminario Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo

Santo Domingo 16-17 de mayo 2017

## **Panel 5: Desafíos sociales, enfoque participativo y recolección de información en los barrios precarios situados en las orillas de los ríos Ozama e Isabela**

### **Ponentes:**

Arq. David Arbona, Especialista en Políticas Urbanas en Contexto de Pobreza, Ciudad Alternativa.

Lic. Miguelina Zabala, Encargada de formación humana, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE).

### **Moderador:**

Arq. Jesús Díaz, Encargado de asuntos urbanos, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)



## Panel 5:

### Desafíos sociales, enfoque participativo y recolección de información en los barrios precarios situados en las orillas de los ríos Ozama e Isabela

El moderador Jesús Díaz retomó las palabras del arquitecto Marcos Martínez, quien señaló que la metrópolis es un atractivo para la población la cual, por falta oportunidades y posibilidades, migra hacia las urbes. También citó a Raúl de Moya, quien indicó que muchas de las intervenciones son receta a la sintomatología de los problemas urbanos.



Adicionalmente recordó las palabras del profesor Rafael Yunén, quien señaló que no todo el que vive en zonas marginadas es pobre, posteriormente destacó la intervención del arquitecto Sina Del Rosario, quien mencionó que el derecho a la ciudad es vivir en una vivienda digna y es la condición del disfrute. Por último, recordó las palabras de Domingo Contreras quien afirmaba que tenemos ciudadanos demandantes de equipamientos e infraestructura de calidad.

El arquitecto finalizó su introducción afirmando que es necesario bajar al territorio, para ver las condiciones reales en las que vive la población, dejando de lado las condiciones ideales.

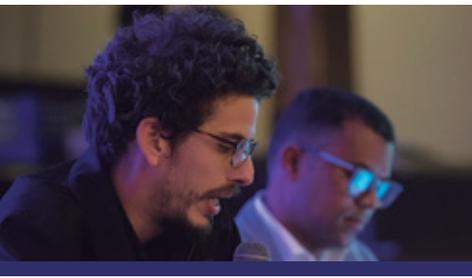
El arquitecto David Arbona tomó la palabra definiendo el concepto de espacio, dejando claro que, dependiendo de cuáles son las concepciones que tenemos de él, se van a tener las herramientas para redactar sobre la realidad social.

Un concepto de espacio en la geografía moderna es que está presente no solo en el abordaje teórico sino también en el práctico de cuestiones ambientales, rurales, urbanas, de desarrollo local, geografía política, circulación y ordenamiento territorial.

De hecho, existen varias concepciones del espacio que tienen que ver con paradigmas, distintos momentos de la historia principalmente asociados a las teorías sociales.

Desde la geografía neopositivista el espacio es visto como una planicie isotrópica, argumentó que se analiza a través de sus propiedades geométricas distancia, exposición, tiempo, entre distintas posiciones.

En la geografía humanista el espacio es considerado en su condición de lugar y su relación con el ser humano, es calificado según como es vivido, cómo se percibe a través de los sentidos.



Desde la geografía crítica tiene un marco teórico marxista, el espacio está indisolublemente ligado a la organización y el funcionamiento de la sociedad, en particular a los procesos de producción y reproducción social, lo que se refiere a cómo llegamos a satisfacer nuestras necesidades, cuál es el vínculo del proceso de satisfacción de las necesidades con la misma naturaleza.

Con respecto a lo anterior, el espacio es visto como una instancia de la totalidad social, en el sentido que los espacios participan como condicionantes de los procesos sociales al mismo tiempo que como su producto, es decir, hay una relación dialéctica entre el espacio y la sociedad.

El espacio es de carácter condicionante, es una invitación a pensar cuáles son las decisiones sociales históricas que se han tomado y cómo esas decisiones han ido formando los espacios de la ciudad y cómo ello condiciona el proceso de producción social.

El arquitecto David Arbona citó a Henri Lefebvre quien afirmó que cada sociedad produce su propio espacio. También mencionó a la geógrafa Doreen Massey quien explica que, para comprender la organización espacial de la sociedad, es crucial comprender cómo funcionan los procesos sociales, conceptualizando y actuando sobre ellos con certeza.

De la geógrafa Massey también destacó cómo se problematiza el espacio con relación a las estructuras espaciales y las percepciones que tomamos de los lugares desde una perspectiva de género, es decir, en el proceso de inclusión espacial no sólo se piensa a través de las desigualdades sociales, políticas, culturales y económicas, sino también mediante asimetrías entre hombres y mujeres. Esto va más allá de la violencia física y llega al plano del espacio social y el mundo de los símbolos.

La ciudad de Santo Domingo, tanto en ese sentido como en sus condiciones ambientales, físicas, mentales, sociales, culturales y políticas, es un reflejo de la organización de la sociedad y el mismo materializado condiciona la forma en que satisfacemos nuestras necesidades, no sólo las básicas como salud, alimento y vivienda sino también aquellas intrínsecas para el desarrollo del ser humano, como amor, seguridad, ocio, privacidad y conocimiento.

La producción espacial es llevada a cabo por actores sociales con distintos intereses, objetivos y grados, por lo que se señalaron tres lógicas:

- La de la ganancia, en la que la ciudad gravita como un objeto de negocio, donde el suelo urbano es el bien máspreciado.

- La de la necesidad, en la que la población que no tiene forma de acceder a satisfacer ciertas necesidades a través del mercado lo hace mediante sus propios medios.
- La de los públicos, en la que el Estado articula las diferentes lógicas mediante regulaciones políticas, planes, proyectos y programas.

Los barrios situados en la cuenca del río Ozama e Isabela han surgido, en su gran mayoría, bajo la lógica de la necesidad, como resultado de políticas urbanas autoritarias e irresponsables, como los desalojos forzosos, debido a la falta de regulación en las industrias que vertían sus desechos industriales al río y otras áreas.

No ha existido ningún tipo de planificación urbana por parte del Estado, por acción u omisión, han ido despojando a miles de familias de distintos lugares de la ciudad hacia la periferia con el propósito, por un lado, de crear las condiciones necesarias para el desarrollo de la acumulación capitalista y por el otro, de consolidar cierto poder político.

Algunos hechos planteados como ejemplo lo largo de la historia son en 1916, cuando se llevó a cabo la intervención norteamericana y lo primero que se hizo fue tratar de consolidar el territorio en un solo punto, en la ciudad de Santo Domingo. Se crearon las principales vías que conectan el puerto de Santo Domingo con el resto del mundo, para concentrar la producción en un solo lugar.

Al tratar de consolidar el territorio en un solo punto, se despojaron a cientos de miles de familias de tierras comuneras. En ese momento histórico existía una tenencia de la propiedad en el campo que era muy común. Esta concentración del excedente que nosotros como sociedad producimos, hace que la migración se radicalice.

Posteriormente, se mencionó el período del dictador Trujillo, quien presidió de 1930 a 1961, cuando se reconstruyó la Zona Colonial, después del ciclón Zenón, y donde también hubo un proceso de desalojo. En esta intervención el Malecón sustituyó a una zona de viviendas informales, la cual fue desalojada y reubicada en otra área.

En el transcurso de la historia el Estado ha tratado el problema de la vivienda moviendo a las comunidades de un sitio a otro y es importante recordar la responsabilidad que tenemos como sociedad ante esas situaciones de desalojo. Situación a la que se le suma la brecha que existe entre las limitaciones de la producción capitalista de viviendas y la demanda de los sectores de menor ingreso.

Ante esta problemática, los pobladores de los distintos barrios han ido gestionando su propio hábitat, tejiendo el espacio mediante diferentes estructuras organizativas, generando vínculos sociales, políticos y procesos económicos informales para dar respuesta a sus necesidades de reproducción social y

con ello ejercer parcialmente el derecho que tenemos los y las ciudadanas a vivir en un hábitat digno. Es por ello que se afirma que una complejidad de actores intervienen en el hábitat popular, siempre desde la asistencia.

Parte de este proceso de ocupación de la ciudad ha significado la ocupación de lugares de alto riesgo ambiental que, sumado a las condiciones de pobreza y la ausente complicidad de algunos grupos de la sociedad y el Estado, ha ido empeorando las condiciones de vida de estos sectores.

Dichos procesos se fueron dando bajo una lógica en la que gran parte de la población se ve excluida de los beneficios del crecimiento económico.

Es de resaltar que, en el marco de la Ciudad Alternativa se hizo un estudio llamado “Ciudad del Riesgo en la Cuenca del Ozama”, realizando una serie de talleres con un enfoque de hábitat saludable.

Dicho enfoque es un concepto que, además de tratar las condiciones estructurales de la vivienda, hace posible la vida de manera integral. Se pone atención al hacinamiento, al acceso de servicios básicos, a la vivienda, a escuelas y hospitales, las condiciones de la naturaleza, la relación con el trabajo, seguridad ciudadana, riesgos ante fenómenos naturales, la seguridad del territorio, de los conflictos generados, ante la base del sector privado.

En ese estudio se contrastan informaciones provenientes del Censo, con un análisis cualitativo realizado con la participación de diversos actores, tanto de los técnicos de Ciudad Alternativa como de organizaciones comunitarias de base.

Una de las características más relevantes de este estudio es que se evidencia la importancia de trabajar de manera integral con la gente. No solo para obtener una dimensión más humana de los datos que levanta el censo sino también para hacer un relevamiento de las necesidades sentidas y poner en tela de juicio la efectividad de lo que históricamente se ha utilizado.

El lugar desde donde se posicionan para llevar un proyecto a una comunidad es sumamente importante y vital para el desarrollo del mismo, por lo debe ser visto como un vínculo entre los que habitan y los que intervienen en el hábitat.

En este orden de ideas surgen interrogantes ¿con qué imágenes llegamos al barrio? ¿Con qué ideas y percepciones del sector o del territorio llegamos a él? ¿De qué manera? ¿Qué prejuicios cargamos? Por lo que resalta que se trata de una situación de doble vía, tanto de nosotros hacia un territorio y del territorio hacia nosotros. Ello es de gran importancia a la hora de realizar cualquier proceso participativo o de diagnóstico.

Una manera de agilizar ese proceso es a través del dialogo. En el escenario en el que estamos hoy no todos recibimos los planteamientos de la misma manera, pero si nos sentamos todos a complejizar y aceptar estas diferencias vamos a producir algo y a través del diálogo se encontrarán los saberes.

Un reto importante para enfrentar la transformación del hábitat es el de no imponer una realidad particular, sino que se construye una realidad lograda en conjunto pero, antes deben superarse las prácticas utilitarias y paternalistas que instrumentalizan a las y los ciudadanos, despojándolos de sus derechos, sus deberes y su capacidad de decidir.

Para lograr lo anterior es necesario romper algunos mitos expresados en afirmaciones como: no son gente civilizada, hay que enseñarles cómo vivir, yo no entiendo cómo esa gente vive ahí, se le dieron apartamentos y volvieron a ocupar el mismo lugar, etc. En ese sentido destaca como parte trabajo el educar también a la sociedad en su conjunto.

Es necesario, entonces, entender al hábitat como un proceso, no como un producto; la vivienda por su valor de uso y no por su valor de cambio.

En ese sentido, es la participación la herramienta más poderosa para asegurar la sostenibilidad de los proyectos. Se trata de una construcción permanente que implica eliminar las asimetrías de poder en la toma de decisiones, abrir los canales de comunicación y tareas de capacitación, organización, autogestión y articulación permanente de diversos actores.

En definitiva, se trata de un ejercicio democrático que apunta a la construcción de ciudadanas y ciudadanos, entendiendo al ciudadano como aquel que goza de sus derechos civiles y políticos. El derecho a tener derechos y la capacidad de poder cumplir los deberes, poniendo atención incluso a las mismas asimetrías que están naturalizadas en el espacio, o sea asimetría de género, de capacidad, generacional y patentizada incluso en las mismas organizaciones sociales de base.

Este momento histórico es clave para la transformación del hábitat en la República Dominicana. Por un lado el Presidente Danilo en su discurso de rendición de cuentas aceptó el compromiso de mejorar la condición de vida de más de 45 mil personas, con el proyecto de intervención Integral Ciénega, Guandules y el Nuevo Domingo Savio.

Mientras que en el Congreso existen dos propuestas de ley que son vitales para este tema: la Ley de Vivienda y Asentamientos Humanos; y la Ley de Ordenamiento Territorial. Además, se está trabajando en la reforma municipal.

La nueva Ley de Vivienda tiene un componente muy importante que es el de producción social del hábitat, un concepto que nace en los años 90 y recoge la experiencia de la autoproducción de la vivienda popular en Latinoamérica.

Con respecto a lo anterior, el arquitecto enfatizó en que si se observa una ciudad es posible notar la capacidad de producción que tienen los sectores populares. Más de la mitad del territorio ocupado ha sido auto gestionado y auto construido por dichos sectores.

Entonces, la idea de la producción social del hábitat es que los pobladores tengan el poder de gestión desde el principio de un proyecto hasta el final y que participen diversos factores, desde la sociedad civil hasta el Estado.

Este concepto de producción social del hábitat cuenta con la capacidad de producción de los sectores populares en torno a la vivienda, es una capacidad que ha sido poco reconocida, generalmente descalificada ya que se da en condiciones desfavorables, forzando a millones de personas a vivir en la ilegalidad.

Para finalizar su exposición el arquitecto David Arbona destacó que este concepto ubica al ser humano y a su familia como foco central, apostando como dice Paulo Freire, al conocimiento construido junto con la misma gente que la padece, no sólo lo que dicen las estadísticas y las encuestas, sino la persona completa, nombres, rostros, diálogos, una por una, uno por uno.



Continuó con la exposición de este panel la licenciada Miguelina Zabala quien inició retomando la afirmación hecha anteriormente, acerca de que la ciudad tiene un perfil humano, la ciudad se convierte en una persona y se preguntó ¿en qué persona se está convirtiendo La Barquita?

Luego de tres años trabajando, con dos talleres, finalmente se han podido ver los cambios significativos que esta comunidad ha experimentado. Hoy somos testigos del proceso de una comunidad que pasó de unas condiciones particulares humanas a lo que hoy es una realidad: La Barquita.

La finalidad del proyecto de formación ciudadana se enmarca dentro del programa de readecuación de La Barquita y como parte de la decisión del gobierno dominicano, de dotar a la población de un sistema de formación integral y aprendizaje social sostenible.

Para las familias que serán reubicadas en el marco del proyecto, la construcción humana es tan importante como la de la infraestructura.

El punto de partida fue comenzar con algunos datos estadísticos, por lo que destacó que la organización era fundamental, un levantamiento de información, empadronamiento, etc.

También la cartografía fue clave para este proceso, definir cuáles eran las áreas de riesgo de la Barquita Sur y Norte.

En ese sentido, fueron vitales los preliminares específicos de la caracterización de la población para orientar el contenido temático según las necesidades de las mismas familias, con características bastante diversas, situaciones complejas, diseñando así el contenido temático que se iba a trabajar, pues era necesario conocer cuáles eran las realidades específicas de cada familia.

El histórico comunitario fue tomado en cuenta, también la realidad que tenían como comunidad, para trabajar la construcción de un modelo de formación, la identificación y desarrollo de los criterios de formación e identificación.

Además, se trabajaron los agentes facilitadores, las personas que iban a formar parte del equipo de facilitación, identificando competencias particulares, porque no solamente era la formación de educadores, psicólogos, sociólogos, sino de personas que debían entrar en contacto con zonas vulnerables.

En ese sentido, se tuvo una experiencia piloto con representantes de diferentes sectores en La Barquita, para validar el plan formativo y que los contenidos fuesen de impacto.

Uno de los principales desafíos de trabajar con esta población fue las características particulares de sus habitantes, ya que eran personas que vivían en condiciones de hacinamiento, expuestas a frecuentes inundaciones, migraciones internas, mucha movilidad, personas con poca capacidad de relación, lo que generó una realidad con mucha agresividad y conflictos.

Resalta el hecho de que, aunque existían familias disfuncionales, también se encontraron con familias con grandes posibilidades para enfrentar esos retos, personas que la adversidad las había hecho más fuertes que, a pesar de tener esa realidad en su corazón, albergaban esperanza, estaban alegres y ello contribuía.

En cuanto a los talleres, el enfoque era participativo, la idea no era ir simplemente a entregarles cosas sino también recibir de ellos, para que como integrantes se sintieran reconocidos, validados y dignos.

En dichos talleres había una forma de manejar el lugar, con unos niveles de limpieza, para que estas personas que vivían bajo hacinamiento comenzaran a identificarse con estos valores. Estos elementos estaban presentes de manera repetitiva en todos los espacios formativos, con el fin de que ellos pudieran comprometerse con nuevas conductas.

En el desarrollo de la estrategia se cuenta la organización de los grupos empadronados. Se trabajó con el enfoque sistémico de familia, enfoque que relata que cuando un miembro del grupo mejora, les abre las oportunidades a los demás familiares para que puedan mejorar también.

Destaca la inducción realizada, en la cual los habitantes antes de comprometerse en participar en los talleres tenían la información de lo que iban a recibir allí, asumiendo así un compromiso de asistencia.

En los talleres existía una evaluación activa, donde constantemente se les preguntaba qué aprendieron, para así asegurarse de que ese contenido no quedara en el espacio académico sino que fuera más allá.

También se trabajaron ejercicios de ver y no ver, en donde los participantes señalaban qué cosas querían ver en su entorno y cuáles no. Además de ejercicios de desapego que los hacía comprender que estaban dejando una realidad en su vida, despidiéndose de la misma y entrando a una nueva oportunidad que la vida les otorgaba.

Todos esos elementos lúdicos tenían dentro de sí un contenido estratégico, buscando desarrollar un nuevo ser. Cabe destacar que el cambio de los habitantes no será inmediato, pero ya se observan seres comprometidos, con esperanza y deseos de seguir.

En cuanto al proceso de la visita a la nueva casa y la mudanza, se contó con un acompañamiento por parte del equipo. En el caso de las visitas, realizaron grupos de 25 personas para que ellos mismos pudieran ver cómo iba quedando el proyecto, tomar medidas, etc.

Para el proceso contaron con dos equipos, uno en la vieja Barquita y otro en la nueva. El primer equipo los ayudaba con el proceso de despedida y el segundo los recibía. Fue un proyecto que unió a personas diferentes y hasta sirvió de reconciliación para muchos vecinos.

Para finalizar, la licenciada Miguelina Zabala destacó que se ha avanzado pero aún queda mucho por hacer, continuar con este proceso, con el mismo sentir que se inició para que la gente sienta que es una verdad, que no es una poesía o una teoría, sino que realmente es otro modelo de vida.





## **Síntesis de la jornada y conclusiones**

**Arq. Elaine Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPYD**

**Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD**



## Síntesis de la jornada y conclusiones

La arquitecta Elaine Santos dio inicio a su intervención cuestionando al público sobre ¿Qué ciudad será Santo Domingo? qué tipo de personalidad, como ciudadanos, le podrían aportar a la ciudad, invitando a no pensar solo como planificadores, sino también como ciudadanos haciendo ciudad.



Continuó afirmando que no es posible seguir planificando a Santo Domingo como un hecho aislado, sino que hay que hacerlo como un todo, es necesario incentivar el crecimiento compacto y la densidad inteligente. Destacó que mejorar la calidad de vida va estrechamente ligado a incentivar el derecho al uso de la ciudad, brindando infraestructuras a las personas que la necesitan.

En ese sentido, resalta el gran valor que tiene el espacio público, como concepto, recalcando que es uno de los pocos lugares donde todos somos iguales. Las ciudades, deben planificarse de una manera integral, el territorio tiene la posibilidad de relacionar al ecosistema con la cultura y dependiendo de cómo sea esa relación, será posible potenciar el riesgo o contar con lugares mucho más resilientes.

La arquitecta Elaine Santos concluyó recordando que, ante los retos y desafíos que se tienen por delante, es necesario entender que Santo Domingo busca soluciones que mejoren la calidad de vida de sus ciudadanos, soluciones que se adapten a los nuevos estilos de vida, favorezcan la sostenibilidad, la resiliencia, la equidad, soluciones amigables al medio ambiente, que fomenten la inclusión social, el avance económico y por ende, el progreso de la sociedad en general.

Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano de la AFD, inició planteando el fuerte crecimiento urbano de Santo Domingo y comentó la necesidad de ordenar y planificar anticipadamente, lo cual supone un cambio de escala, adaptando las políticas a la realidad de la huella urbana.

También señaló que todos los entes deben ponerse de acuerdo en las políticas de gobierno, es necesario que la mancomunidad y el gobierno trabajen de la mano para que todos puedan avanzar juntos.

Es importante tomar en cuenta la dimensión transversal de los desafíos, saliendo de la segmentación sectorial, colocando en la ecuación a los desafíos climáticos y los riesgos dentro de la planificación urbana. Al trabajar la dimensión operacional, la vulnerabilidad ambiental del territorio sobre los barrios vulnerables, es importante recordar que se trata de un trabajo social, de lucha contra la pobreza. Sobre todo, porque las comunidades más pobres son las más vulnerables a los cambios climáticos y ambientales.



Dardy destacó que el objetivo del día fue logrado, en virtud de que se habló acerca del río Ozama y el hecho de convertirlo en un nuevo eje de desarrollo urbano; se conversó sobre la decodificación del espacio público; el desarrollo del turismo; transporte; el clúster de tecnología, etc.

La Jefa de proyectos nombró la exposición del arquitecto Omar Rancier quien indicó que la valorización del suelo produce centralización de la población, lo que ocasiona que se ocupen o se habiten sitios de riesgo como orillas de los ríos.

En cuanto al derecho a la ciudad, se trata de un enfoque de Hábitat III, lo cual significa acceso a la tierra para todos, universalización de los títulos de propiedad, control de la especulación del suelo y espacios dedicados al público, accesos a los servicios esenciales, etc.

Es a través de la Nueva Barquita y del futuro Domingo Savio, donde las autoridades públicas tienen una gran oportunidad para reinventar y dinamizar la ciudad pero también, para hacerla más sostenible. Destaca en ese sentido la importancia de la voluntad política con prioridades bien definidas, gracias a un procedimiento de planificación estratégica, operacional y financiero.

Con respecto a la planificación y ejecución de un proyecto, las mismas deben ser vistas como un tema a largo plazo, el cual puede durar entre 5 y 15 años, pasando de un gobierno a otro. Todos los factores que respiran y viven en la ciudad tienen que trabajar juntos, gobiernos locales, centrales, sociedad civil, población y también el sector privado. El poder público debe estructurar y controlar las actividades con el sector privado.

Igualmente señaló la importancia de la capacitación para todos y el conocimiento de los datos, destacando la creación del Instituto Geográfico Nacional José Joaquín Hungría Morell.

Para finalizar, Clémentine Dardy indicó que es necesario tener una visión integrada y territorial; no sectorial, incluyendo a todos los actores que hacen a la ciudad más sostenible, más eficaz y más humana.



## **Día 2**

# **Discurso de introducción**

**Lic. José Miguel González Cuadra, Director Ejecutivo, Unidad Ejecutora para la Readequación de La Barquita y Entornos (URBE)**  
**Laurence Rouget-Le Clech, Directora adjunta, Departamento América Latina y Caribe, AFD**



## Discurso de introducción

El licenciado José Miguel González comenzó su discurso resaltando que el gobierno de la República Dominicana en los últimos dos años se ha concentrado en ir al rescate de aquellos barrios que están marginados y bajo condiciones inhumanas, con el fin de mejorar y contribuir en el progreso de sus vidas.



González Cuadra relató que cuando el Presidente de la República escogió el proyecto La Barquita, como su proyecto inicial, lo hizo en virtud de que el mismo estaba entre uno de los tres barrios más vulnerables de Santo Domingo, sobre todo porque el espacio que ocupaba se veía afectado por inundaciones, en periodo de lluvias intensas.

Para mucha gente resultaba difícil comprender el por qué un empresario participaría en un proyecto para el desarrollo urbanístico de un barrio, lo cual atribuyó a la relación cercana con el Presidente, quien conocía su inquietud sobre las familias más vulnerables de República Dominicana; y su convicción en que la evolución de un país depende del trabajo conjunto de la sociedad.

La responsabilidad de sacar hacia adelante a las familias más vulnerables, sólo se podrá lograr cuando una sociedad trabaje unida, ya que se trata de retos muy ambiciosos para que se logren solamente con la acción del gobierno.

URBE era un equipo nuevo de profesionales que venían de los sectores público y privado. Al estudiar el caso llegaron a la conclusión que se trataba de un trabajo más social que urbanístico, es por ello que el gran esfuerzo de URBE fue trabajar desde ese ángulo, manteniendo una comunicación directa con la comunidad.

Las familias mostraban desconfianza y por ello resultó de gran importancia ganarse su credibilidad para desarrollar un proyecto de tal envergadura. El proyecto se mantuvo un año paralizado, mientras se discutían diferentes opciones pero, desde el primer día, se concentraron en trabajar conjuntamente con la comunidad.

La relación con esta comunidad se ha conservado con el fin de asegurar un proceso de transformación de las familias, reto de gran importancia de este proyecto, Para llevar a cabo dicho proceso, se presentó una solicitud al Presidente requiriendo trabajar mancomunadamente con los habitantes del barrio por un período mínimo de 10 años.

Antes de comenzar la construcción, conjuntamente con el organismo del Estado INFOTEP, se ofrecieron cursos de carpintería, plomería, electricidad, etc., para aquellas personas interesadas en integrarse al proyecto.

Cabe destacar que para licitar las empresas contratistas se debían incluir a un porcentaje de habitantes de La Barquita, permitiéndoles así empoderarse, crear un sentido de pertenencia y mantener lo que han construido.

En la zona en donde se encontraba antiguamente el barrio “la Barquita” se está construyendo un parque fluvial, edificado en un 70%, lo cual beneficiará a la comunidad que vive en los alrededores del parque.

El Presidente de la República designó el proyecto Domingo Savio, un barrio mucho más grande que La Barquita, el cual implica un reto mayor, ya que es una de las barriadas con más porcentaje de criminalidad.

Además, URBE está desarrollando el teleférico y también ha sido encomendada para un plan territorial en una zona Norte del país que comprende desde el aeropuerto El Catey hasta el Limón.

El licenciado José Miguel González Cuadra finalizó su discurso agradeciendo a la Agencia Francesa de Desarrollo (AFD) por su colaboración desde el inicio del proyecto La Barquita.

Por su parte, la Directora Adjunta de América Latina y Caribe, departamento geográfico integrante de la Agencia Francesa de Desarrollo Laurence Rouget-Le Clech, inició su discurso destacando la intervención de URBE como socio estratégico de República Dominicana, con el cual han podido participar en el proyecto emblemático de la Nueva Barquita, cuyos impactos sociales consideran muy valiosos.

Rouget-Le Clech considera que este proyecto servirá de ejemplo para nuevas iniciativas de desarrollo urbano en el país, en la región y tal vez en el mundo. Igualmente señaló la intención de la AFD de estrechar sus relaciones de cooperación con el Estado dominicano y agradeció al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo por la colaboración. Además de reconoció la participación de los exponentes del día lunes y la calidad de los intercambios realizados.

A través de las exposiciones del lunes, se identificó que todos comparten una visión común de los desastres de desarrollo urbano y la necesidad de dedicar tiempo, habilidades y financiamiento para cambiar la vida de las personas que viven en los barrios vulnerables.

Este seminario es importante en el marco de la integración de la AFD en América Latina y El Caribe. De hecho, el desarrollo urbano es una actividad muy importante para la Agencia, en la que invirtió 45% de los financiamientos en ese sector, o sea € 3.000.000 entre 2009 y 2016 en América Latina y El Caribe.

Rouget-Le Clech indicó que el objetivo de la AFD, a través de las acciones de desarrollo urbano, es la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, conforme a la conferencia de París en diciembre 2015. Su objetivo es financiar 70% de los proyectos que tengan un efecto positivo sobre el clima ya que el mandato de la AFD es el crecimiento verde.

En la República Dominicana, desde 2011 la AFD apoyó dos programas en los sectores de movilidad y desarrollo urbano para un monto total de USD 440.000.000.

Rouget-Le Clech catalogó a la Nueva Barquita como un proyecto exitoso, el cual fue totalmente impulsado por socios dominicanos y cuyas lecciones aprendidas pueden ser muy valiosas para enfrentar los desafíos del proyecto Domingo Savio.

En este segundo día de seminario la lógica es que la AFD tome como punto de partida la nueva agenda urbana, definida durante la conferencia Hábitat III en Quito, la cual permitió conformar una visión de ciudades construidas alrededor de principios fundamentales: promover la inclusión social, la calidad de vida, eliminar la pobreza, promover economía próspera e inclusiva y garantizar el desarrollo económico urbano ecológicamente viable inspirado por esa estrategia de ciudades sostenibles.

Destacan tres lógicas de intervención para afrontar los desafíos:

1. El territorio constituye la escala de intervención adecuada, tratando de adoptar una visión transversal y multisectorial.
2. Promoción de políticas de vivienda que limiten el crecimiento urbano horizontal y privilegien la reestructuración urbana, bajo el control de los municipios y autoridades públicas.
3. Integración en el acompañamiento de las autoridades públicas en la prevención y violencia urbana.

Es de resaltar que, además de financiar programas de inversión, todos los proyectos de la AFD tienen un componente de cooperación técnica y acompañamiento. La cooperación técnica para dicho proyecto incluía estudios específicos de fortalecimiento y capacidad con experticia de largo o corto plazo, viajes de estudio durante los cuales los actores de los países beneficiarios

conocen a sus homólogos en Francia, como agencia de urbanismo, ayuntamiento y mancomunidades, así como seminarios e intercambio de capacitación.

Iniciativas como este evento, organizado con el Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, pretenden contribuir a la reflexión sobre la elaboración de políticas públicas y proyectos estratégicos de desarrollo en el país. En virtud de que los intercambios entre socios son positivos, movilizaron a expertos internacionales para intercambiar experiencias en El Caribe, Haití, las Antillas, especialmente de África y Francia.

El intercambio es recíproco, ya que las ponencias pasadas les enseñaron la importancia del trabajo de campo para preparar los proyectos urbanos y acompañar a las poblaciones beneficiarias.

Para finalizar, Laurence Rouget-Le Clech citó la metáfora “una ciudad es una persona” y señaló que no sabe qué persona será el Gran Santo Domingo en el futuro, pero que para ella es claro que las palabras que se escucharon en las ponencias pasadas tales como corazón, esperanza, pastoral, entusiasmo, oportunidad, hoy, confianza, son otros tantos atributos que los animan a trabajar con los dominicanos.



# Vulnerables o Domingo

o 16-17 Mayo 2017



## **Panel 1: El Ordenamiento de los Barrios Precarios: La Experticia de la AFD**

### **Ponentes:**

Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD.  
Daniel Hounkpevi, Coordinador del proyecto Porto-Novo Ciudad Verde.

### **Moderador:**

Arq. Jorge Mario Jáuregui, Arquitecto y Urbanista



## Panel 1: El Ordenamiento de los Barrios Precarios: la Experticia de la AFD

El moderador, Jorge Mario Jáuregui, dio inicio a este panel destacando que se tratarían los temas correspondientes al ordenamiento de los barrios precarios, mediante la experiencia en el Continente americano y África.



Jáuregui indicó que esta presentación se realiza en el marco de la nueva Agenda Urbana de Hábitat III, la cual busca una ciudad para todos, mediante la urbanización de asentamientos urbanos, con el fin de proveer calidad de vida y reducir las desigualdades.

Durante su discurso el moderador citó las palabras del francés, Michel de Certeau “la ciudad y el concepto nunca coinciden, pero van en la línea de su progresiva simbiosis”. Resaltando que planificar una ciudad implica pensar en la pluralidad de la misma y darle efectividad a ese pensamiento.

Para finalizar, Jorge Mario Jáuregui se cuestionó sobre lo que efectivamente debe articularse. De acuerdo a sus teorías cuando se trata de barrios precarios es necesario articular los factores físicos, urbanísticos, estructurales, ambientales, los factores sociales que implican lo económico, lo cultural y lo existencial, la movilidad en el territorio, la seguridad ciudadana, todo ello intersectado con el estilo de vida del sujeto contemporáneo, es decir, tomando en cuenta cómo cambiaron las condiciones de vida y de contacto de las personas en las últimas décadas.

Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano de la AFD, inició su intervención presentando la estrategia de la AFD en alineación con los barrios vulnerables.

En el año 2010 vivían en barrios 1.000.000 de habitantes, en 2050 se espera que esta población se triplique, específicamente en África y en Asia. Frente a este crecimiento exponencial existe una dificultad en los gobiernos de construir habitaciones y servicios esenciales para todos.

Es necesario evitar las estrategias del pasado y repensar la intervención en los barrios precarios, a fin de ofrecer alternativas a los programas de asociación a la propiedad con habitaciones nuevas.

Los barrios vulnerables tienen varios nombres de acuerdo al país, como favelas, barrios, etc. pero en todos existe la misma realidad: indicadores multi-laterales debajo de la media de la ciudad, pobreza, marginalización y vulnerabilidad ambiental.



Cualquier ciudad produce sus barrios vulnerables, fenómeno de degradación o precariedad desde su existencia y existen tres tipos de exclusión: la social, del suelo y la exclusión urbana.

Asimismo, encontramos varios tipos de barrios, los centros antiguos deteriorados, los barrios formales y las zonas pe-

riféricas mal servidas. Muchos son similares en cuanto a la inversión en la mejora de las condiciones normales, los servicios de abordaje participativo, de refuerzo de la capacidad institucional, alta intensidad de la mano de obra y el intenso el trabajo social en la ejecución.

Cabe destacar la importancia e integrar a la sociedad en los procesos de construcción, desde las licitaciones, condicionando la integración de hombres y mujeres del barrio dentro de la producción urbana. Además, es importante pensar en dónde están y a dónde quieren ir, por lo que Clémentine Dardy señaló que los principios de intervención de la AFD, implementadas actualmente en la rehabilitación de los barrios vulnerables, suelen estar enfocados en la revisión in-situ, contar con el apoyo de voluntarios políticos, actores locales y nacionales, enfocarse en la mejora de los servicios de equipamientos o espacios públicos, favorecer la seguridad del suelo, mejorar el desarrollo socioeconómico por medio del apoyo de iniciativas locales y crear empleo, tomando en cuenta el punto de vista de los habitantes a lo largo de todo el proyecto.

Efectivamente, la AFD maneja todos los enfoques para el abordaje de los barrios vulnerables. En el abordaje clásico, por ejemplo, las autoridades realizan una primera fase de identificación de las zonas de intervención y se establece un abordaje hacia el proyecto en una ciudad sectorizada. También se manejan programas hacia varias ciudades, la planificación y la participación de las comunidades en el proceso, la priorización de las inversiones con la población y las comunidades, los estudios tecnológicos detallados, la ejecución de los trabajos y la participación de las comunidades, el trabajo social intenso, la gestión de los equipamientos, la creación de empleo y la sustentabilidad de las competencias.

Es importante tomar en cuenta que todas las agencias de gestores de proyectos y las unidades de gestión trabajan a largo plazo, por lo que el empleo debe ser gestionado, creando sustentabilidad para los municipios, ya que la AFD financia estos proyectos pero después tienen que dirigirse, gestionarse esos equipamientos e identificarse cuáles son las rehabilitaciones que sean sostenibles al largo plazo para la gestión municipal.

Dicho abordaje clásico presenta una ventaja que se expresa en la articulación entre las autoridades y los barrios informales, bajo intervención prioritaria. Mientras que, como inconveniente, se observa el tiempo que implica la preparación de los estudios, los cuales suelen ser muy largos, generando frustración en la comunidad y las autoridades.

El otro modelo que se maneja es la fase de identificación y planificación, abordaje en el que se desarrollan acciones urgentes o de fácil desarrollo en el campo, aquellas que no necesiten muchos estudios, dejando las acciones de mayor envergadura para un futuro, en el momento en el que haya tiempo de hacer las investigaciones necesarias.

En este último modelo existen dos tiempos. El primero que involucra a todas las comunidades, lo que permite entrar en la dinámica de relación urbana; y el segundo tiempo en donde entran las acciones más estructuradas, proporcionando espacios para realizar los estudios técnicos necesarios. La ventaja del mismo es que las actividades serán visibles rápidamente y tendrán un fuerte impacto social en la comunidad.

En cuanto a las modalidades de financiamiento de la AFD, destacan subsidios, préstamos soberanos a las autoridades locales, créditos presupuestarios, préstamos presupuestarios y también existe la posibilidad de financiar directamente a los poderes locales.

De hecho, la AFD financia diversas inversiones tales como instalaciones, refuerzo de los servicios urbanos de base, alcantarillado, agua potable, iluminación, redes sanitarias, redes administrativas, educativas, culturales y deportivas. Así como también ofrecen apoyo financiero a instalaciones de infraestructura, transporte público, espacios verdes, mejora de habitaciones o la extensión de construcción de habitaciones y asistencia a la autoconstrucción.

Un componente indispensable es el refuerzo de la capacidad de los actores del proyecto, las autoridades públicas, locales y nacionales, que apoyan la gestión de la planificación y la organización de los habitantes para la gestión comunitaria de los equipamientos.

Es de resaltar la importancia de involucrar a las autoridades públicas, locales y nacionales, en la sesión del suelo, en la planificación estratégica y operacional, además de trabajar con los habitantes para la gestión comunitaria.

En cuanto a la experticia de los proyectos las agencias nacionales cuentan con gran experiencia en las áreas de adaptación de zonas insalubres, así como estudios especializados, técnico –urbanístico. Además, en materia de cartografía existen varios proyectos que están en introducción y experiencias diversas en África y en América Latina.

Por ejemplo, el proyecto de Madagascar, el cual contó con un subsidio de € 9.000.000, necesarios para reintegrar los barrios informales a la ciudad. El objetivo de este proyecto fue mejorar las condiciones sanitarias y de movilidad de los habitantes de los barrios más pobres de Antananarivo, capital de la mencionada nación.

En este caso hubo tres componentes en la inversión: infraestructura, gestión comunitaria de los equipamientos para la reestructuración y gestión de los servicios. En el caso de la República Dominicana, crearon un vínculo con el municipio y las autoridades, buscando reforzar las capacidades institucionales. En dicho proyecto africano se beneficiaron más de 700.000 habitantes en las 15 comunidades en las cuales se realizaron las obras.

Otro ejemplo de financiamiento de la AFD fue el de Túnez, donde se creó un programa nacional de rehabilitación de los barrios informales, cuyo costo ascendió a € 63.000.000. El objetivo de dicho proyecto fue mejorar las condiciones de vida de los habitantes y estructurar una política pública para la mejora de la gestión urbana del territorio.

En este caso se hizo un trabajo a nivel operacional, sumado al diálogo y políticas públicas para hacer que el proyecto piloto apoyara el cambio, en términos de inversión, para la rehabilitación de barrios vulnerables. Dicho programa benefició a 115 barrios populares en todo el territorio.

Para finalizar Clémentine Dardy destacó el financiamiento del proyecto urbano integrado de Medellín, cuyo costo ascendió a USD 400.000.000, en el cual se observan muchas similitudes con Santo Domingo. En el marco de este programa se integraron en un radio de cuatro kilómetros, dos líneas de metro cable y se equipó al socio comunitario, con una biblioteca y equipamientos deportivos. Dicho proyecto fue una voluntad política del alcalde de Medellín, Sergio Fajardo, con el fin de involucrar a los barrios más populares con la comunidad.



Daniel Hounkpevi comenzó su intervención exponiendo acerca de la gestión de riesgo y desarrollo urbano en Porto Novo, capital de Benín en África, una ciudad de 54 kilómetros cuadrados que está junto a la costa y cuenta con una población de 300.000 habitantes.

Algunas de las problemáticas que Hounkpevi señaló fue la limitación existente por Togo al Oeste, Nigeria al Este y Burkina Faso y Nigeria al Norte. Porto Novo es una de las ciudades más alejadas del litoral, a 10 kilómetros. En la

parte Sur de la ciudad tienen contacto con la laguna de Puerto Novo, donde nació un núcleo contiguo de la ciudad, extendiéndose hasta el fondo de la laguna.

Existen construcciones en las zonas inundables y una gran ocupación en los fondos de la laguna, lo cual genera complicaciones, ya que cuando la laguna crece, producto de fuertes lluvias, toda la zona se inunda, quedando las familias incomunicadas.

La población que construye en estos esos espacios, es de bajos recursos por lo que se le dificulta optar a un suelo seguro. De hecho, en 2010 hubo muchas inundaciones en esa parte de la ciudad y -si no se hacía nada para frenar las ocupaciones- en breve tendrían el doble de la población, lo cual implica mayor vulnerabilidad.

Es por lo anterior que resalta la importancia de prevenir la degradación de estas zonas, ya que son sensibles ecológicamente, inundables y su ocupación por parte de la población producirá un problema de contaminación, debido a la gestión de los desechos y las aguas servidas.

Es así como surgió el análisis sobre cuáles eran las soluciones para prevenir dicho problema y para enfrentarlo, hicieron sinergia con la Metrópoli de León, buscando analizar las posibilidades para mejorar la calidad de vida de la población, mediante la organización de talleres internacionales de urbanismo que ofrecieran soluciones.

En dichas jornadas participaron profesionales de distintas áreas provenientes de Asia y África, con la idea central de prevenir las inundaciones y mejorar la calidad de vida de las personas que vivían en estas zonas vulnerables.

De estos talleres nació el proyecto Porto-Novo Ciudad Verde, un trabajo en conjunto con la AFD, institución que ha brindado su apoyo en el 84% de los casos. El objetivo general del proyecto era contribuir en la mejora sostenible de esa parte de la población. Los objetivos específicos fueron sostener una planificación estratégica que integrara la valorización de la zona, luchar contra la pobreza, valorizar las condiciones de vida de la población, entre otros.

Un factor importante fue el desarrollo de documentos de planificación con datos y planos de urbanismo, integrando la valorización del medio ambiente, por lo que debe realizarse un estudio de la vulnerabilidad del territorio, con el objetivo de que quede registro y pueda integrarse a la planificación urbana.

Es evidente la necesidad de integrar todas las estrategias disponibles para mejorar las condiciones de vida de la población, iniciando con un estudio cartográfico de todas las zonas inundadas y en el sentido más amplio, realizando un estudio meteorológico y medioambiental de las zonas que la población ocupa y las áreas que deben ser ocupadas por la naturaleza.

Además, de tener un conocimiento más amplio sobre la flora y la fauna de ese lugar y ver cuáles son las amenazas que enfrentan, con el fin de crear regulaciones que protejan la zona. Con respecto al reforzamiento del sistema ecológico, está planteada la realización de un inventario de la biodiversidad para integrar todos esos datos en el documento de planificación.

Sensibilizar a la población en contacto con esta zona, para su protección es otras de las acciones necesarias en estos proyectos. En el sentido de que no basta con solo recuperar esas áreas y quitárselas, es vital enseñarles a los habitantes proteger el medio ambiente.

Cabe resaltar que, para este proyecto, no se desplazó a la población, como en el caso de la Barquita, sino se valorizó a sus pobladores en otro plano. Porto Nuevo es una ciudad histórica, por lo cual las acciones están enfocadas en construir una vía lacunaria, integrar un paseo que sea un límite eventual de la zona de riesgo y mejorar las vías públicas, buscando mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

Para finalizar, Daniel Hounkpevi destacó que con las acciones anteriormente mencionadas se busca rehabilitar los espacios públicos, sin desnaturalizar su carácter histórico, lo cual generará que esta área no pierda su atractivo turístico y pueda ser aprovechada por todos sus habitantes.



## **Panel 2: Miradas cruzadas del Caribe**

### **Ponentes:**

**Antoine Ciguène, Jefe del proyecto AREBA en Puerto Príncipe, Haití, GRET**

**Thierry Camalet, Director General Adjunto del Desarrollo del Territorio y de las Infraestructuras, Ciudad Petit-Bourg Guadalupe.**

### **Moderador:**

**Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD**



## Panel 2: Miradas cruzadas del Caribe

La moderadora, Clémentine Dardy, retomó las presentaciones expuestas en el primer día de ponencia y las estrategias que surgieron de dichas exposiciones para trabajar los barrios vulnerables.

Señaló que Thierry Camalet abordaría el punto de vista estratégico a nivel municipal sobre la transformación de la ciudad, tomando en cuenta la adaptación al cambio climático mediante el desarrollo urbano; mientras que Antoine Ciguène explicaría cómo pueden trabajarse otras formas urbanas de autoconstrucción, dirigidas con la ayuda de los mismos habitantes de los barrios.

Thierry Camalet comenzó su exposición presentando el contexto de Petit-Bourg en Guadalupe, una ciudad de 26.000 habitantes en la que, desde el año 2012, existe una reflexión en el marco de la adaptación y la recomposición urbana de la colectividad comunal; además del desarrollo sobre la base de la perspectiva del cambio climático.



Petit-Bourg, es una región francesa en América, situada aproximadamente a 6.600 kilómetros de la metrópolis, con una superficie de 130 kilómetros cuadrados y con la particularidad de estar en posición central, con tres micro conjuntos regionales. En la zona central es donde está ubicada la capital económica y en el Sur la ciudad de Basse-Terre.

Además, cuenta con un territorio extenso y relativamente natural. De hecho, Representa un 42% del Parque Nacional de Guadalupe, uno de los primeros parques meteorológico del Departamento de ultramar en Francia, ubicado en esta ciudad, mientras que 4% de su superficie global está destinada a las actividades agrícola y natural.

Es también el territorio que tiene mayor crecimiento demográfico. Comenzó con 4.600 habitantes y para la fecha cuenta con más de 26 mil, una tasa promedio de crecimiento de más de 3% desde 2010. Mientras que el centro de la ciudad está marcado por riesgos, de hecho, más del 45% del territorio puede ser afectado por ciclones, por inundaciones y movimiento telúrico.

En cuanto a los sectores del litoral, los mismos están sumamente expuestos y fueron objeto de una urbanización espontánea. Durante los últimos años se quiso desarrollar una estrategia centrada en la identificación de los riesgos, ya que aproximadamente 200 familias del sector corren riesgos de inundación.

En cuanto al barrio que está en la punta del lago, el mismo tiene riesgo de sumersión marina por lo que se está considerando para una tercera intervención.

Con relación al barrio Bovis, el mismo presenta un proceso agresivo de descenso del talud, problemática que tiene más de 20 años y ha sido objeto de diferentes tratamientos, principalmente estudios físicos, para identificar la evolución de este riesgo de descenso. Es por ello que una organización de Martinica realizó tres estudios llevados a cabo desde 2003 y han permeado en la comunidad, en el marco de un proyecto de 2012.

Para este proyecto se tomaron en cuenta los principales desafíos asociados a la erosión del territorio para asegurar a los residentes, así como también se definió una estrategia que permite mantener un programa para las familias implicadas en los desplazamientos.

En el marco de estos problemas, destaca que la colectividad participó en una reflexión a escala nacional, buscando establecer las operaciones concretas que se llevarían a cabo. En este caso hubo una propuesta formulada por la comunidad a fin de identificar algunas reglas que no existían y que caracterizaban un marco de desarrollo del centro de la ciudad, así como también identificar las áreas urbanísticas que permitirían adaptarse a los cambios climáticos.

A ese respecto existía una ambición resiliente por parte de la colectividad, lo cual permitía organizar las reconversiones y mutaciones, sin impedir la capacidad de la población para instalarse. Esto generó una ocupación más simple y permitió que se efectuara una estrategia que favoreciera el uso de las habitaciones y otra en caso de crisis o riesgo.

Otro punto clave para dicho proyecto fue el de limitar la evolución urbana sobre la base de un estudio geofísico y físico que definió los objetivos del trabajo, centralizando las diferentes prioridades. Fue en base a los estudios que se ejecutaron en esta zona que se estableció un marco de evolución y tratamiento de la erosión, buscando limitar estos defectos con instalaciones que permitieran la evacuación de las aguas y la realización de un proyecto de urbanización meteorológica.

Dicho estudio estableció cuatro niveles de prioridad. La prioridad uno tenía que ver con 34 familias que deben ser reubicadas para el segundo semestre de 2017. Proyecto para el que se realizaron dos talleres, buscando establecer el protocolo ideal de desplazamiento.

Igualmente, otras 50 familias deben ser desplazadas entre 2018 y 2019, por lo cual se propuso un marco de acción que permita movilizar fondos de cierto tipo de condensación financiera, como el fondo Barrié, creado desde el año 1966, el cual permite tomar en cuenta los problemas de compensación financiera relacionados con operaciones de seguridad o saneamiento.

En cuanto a la reubicación ya se han identificado dos sitios piloto: Bois y Bel Air, equivalente a 40 hectáreas disponibles, donde pueden reubicarse el corazón de la comunidad. Para la ejecución de este proyecto brindaron su apoyo la AFD y la agencia regional, buscando cubrir todas las exigencias relacionadas con la prevención de riesgos.

La estrategia proyectará todos los aspectos técnicos identificados en los estudios y aquellos que puedan apoyar la cooperación con la comunidad, para abordar los desplazamientos del centro de la ciudad.

Para finalizar Thierry Camalet indicó que existe un gran compromiso con la colectividad para tener un espacio urbano nuevo, de calidad y que no presente peligro para la población. También señaló que a partir de junio, en el marco de un comité de seguimiento, se reflexionará sobre la posibilidad de construir un clúster de financiamiento para el reordenamiento de la ciudad.

Por su parte, Antoine Ciguène inició su exposición hablando sobre el terremoto en Puerto Príncipe, Haití, y cómo intervino GRET, una ONG de desarrollo y derecho francés. Destacó que dicha organización lucha desde 1976 contra la desigualdad y la pobreza de las delegaciones urbanas, llevando a cabo sus acciones en sinergia con actores locales e internacionales, en barrios o ciudades secundarias.



GRET se estableció en 12 países con representación fija y en 2015 tuvieron aproximadamente 117 profesionales interviniendo en ciertas temáticas con un presupuesto de € 21.000.

Frente a la interrogante ¿Por qué trabajar en los barrios? Se afirmó que desde 2015 se introdujo un programa de agua potable en dichos sectores, siendo el agua es un pretexto para promover la reflexión sobre el futuro del barrio.

De hecho, eligieron el agua potable porque el tema de los servicios públicos había sido evitado al abordar esas comunidades informales.

En ese sentido, se firmó un servicio de administración de agua potable con operadores profesionales en los barrios, quienes facilitan una operación en la cual esas poblaciones pueden tener la palabra y discutir acerca del estado en el que quieren verse a futuro.

A partir del 2005 - 2006 comenzaron paralelamente un programa de alimentación del agua potable y trabajaron con el reordenamiento del barrio, saneamiento del agua, gestión de los desechos sólidos en los tres barrios de Puerto Príncipe y un programa, que llegó luego del terremoto, el cual permitió hacer que la población trabajará directamente en la reconstrucción de las calles peatonales.

Con la AFD durante 2010 y 2011 comenzaron a ejecutar la rehabilitación del barrio, su reconstrucción post terremoto. De hecho, se hizo una intervención in situ de la parte afectada, ya que no podía desplazarse a la población debido a que no era conveniente crear más campamentos sino trabajar con ellos, en el terreno; es así como nace el proyecto AREBA.

Trabajar en la reconstrucción de esos barrios fue muy difícil ya que ni siquiera el Presidente de Haití tenía una oficina para laborar. Lo primordial fue entonces reflexionar sobre las estrategias que querían implementarse, sumado a un contexto muy complejo con la llegada de más de 900 nuevas ONG al barrio. Haciendo más difícil la implementación de las estrategias, en vista de que cada ONG quería intervenir, con su propio interlocutor.

La GRET es una ONG que trabaja para el desarrollo, ello toma tiempo, tiene que planificarse, discutirse y reflexionarse para generar ideas. Mientras que las ONG de urgencias, que son distintas a las organizaciones de desarrollo, llegaban y distribuían tiendas de campaña, agravando la situación.

Otra dificultad que se presentó fue el hecho de que los adolescentes que no eran mayores de edad decían serlo para poder reclamar una tienda de campaña y obtener una vivienda.

Otra limitación fue la fase de urgencia, la cual se prolongó para la ONG de desarrollo, cinco años después aún existían organizaciones que distribuían

insumos en los barrios manejados por ellos, lo cual generó inquietud en la población ya que no veían recompensas a corto plazo, como tenían con las otras ONG.

La GRET creó un centro de apoyo a la construcción para asistir a todos los individuos que comenzaron a construir sus casas, por lo que decidieron acompañarlos en la generación de nuevas estructuras. Actualmente se está trabajando en una avenida de dos kilómetros que atraviesa el barrio, de 8 mil habitantes, permitiendo reconectar dicha área con otra parte de la ciudad.

Es importante mencionar que este proyecto no es únicamente de construcción, sino de acciones de estructura que replantean las calles, callejones, pasos peatonales, etc. Sumado a lo anterior, se reacondicionará el río en dos etapas para facilitar el acondicionamiento del agua usada y cambiar la manera en la que los habitantes perciben el río, creando espacios públicos que promuevan el disfrute de la población.

En menos de tres meses AREBA recibió más de 600 pedidos de financiamiento por parte de las familias para reconstruir sus casas. Por lo que crearon diferentes reglas y criterios buscando cubrir más de la mitad de la demanda. Dichas solicitudes fueron seleccionadas por un mismo comité creado con la población que vivía en el barrio, conocían a sus vecinos, sabían la dificultad de cada familia y en base a ello iban priorizando los casos.

También se creó un comité de selección institucional del Estado haitiano, el cual contaba con cinco ministerios, quienes indicaban la cantidad de personas o familias a beneficiar, existiendo dos grandes procesos: el de reforzamiento y el de acompañamiento.

El proceso de reforzamiento consistía en que a las familias que habían construido nuevamente sus casas, se les ofrecía un presupuesto límite de USD 2.000 para realizar un estudio técnico de la vivienda según la forma como fue construida y verificar si era necesario reforzar o demoler.

El reforzamiento se abordaba mediante tres formas: en la primera, a la familia seleccionada se le otorgaban los USD 2.000 para terminar sus trabajos: la segunda consistía en que las familias comenzaban con los trabajos y solicitaban un acompañamiento en los estudios técnicos, lo que generaba un presupuesto final; y la tercera y última forma radicaba en que la familia no iniciaba los trabajos hasta que se realizaran los estudios técnicos.

Con respecto al proceso de construcción, el mismo se trataba de una cimentación subvencionada con un límite de USD 6.700. Para este proceso la familia recibe un acompañamiento individualizado, presenta su proyecto y luego, al ser aprobado, se realiza un protocolo de iniciación donde ellos mismos comienzan sus trabajos. Existe un acompañamiento que permite que se haga una discusión entre varias personas o familias, quienes aceptan poner sus terrenos unidos para hacer una construcción compartida.

Para finalizar, Antoine Ciguène destacó que cada proyecto de desarrollo presenta un problema de plazos que genera presión. También indicó la necesidad de evaluar el proceso de construcción, en vista de que hay muchas poblaciones que solicitan construir ellos mismos sus alojamientos, pero debe integrarse a las instituciones para generar corredores, vías peatonales, vías de comunicación, entre otros.





## **Panel 3: Creación de espacios públicos, equipamientos urbanos y ordenamiento en las orillas en Burdeos**

### **Ponente:**

Bertrand Arnaud de Sartre, Dirección de Infraestructuras, Metròpoli de Burdeos.

### **Moderador:**

Mario Durán, Especialista Desarrollo Urbano, Banco Interamericano de Desarrollo (BID)



### Panel 3:

## Creación de espacios públicos, equipamientos urbanos y ordenamiento en las orillas en Burdeos

El moderador, Mario Durán, señaló que con esta exposición se continúan presentando casos reales, en esta ocasión el caso de la ciudad de Burdeos en Francia resulta muy diferente a los antes expuestos, ya que lleva más de 15 años en ejecución.

Bertrand Arnauld de Sartre, Director de Infraestructuras de la ciudad de Burdeos, inició su exposición haciendo historia y señalando que se trata de un proyecto que inicia en los años 90, debido a que en la antigua municipalidad de Burdeos existía un proyecto para la construcción del Metro, el cual fue anulado en 1994, por razones jurídicas.



En el año 1995, durante el mandato de Alain Juppé, alcalde de Burdeos y presidente de la metrópolis, se desarrollaron políticas basadas en la aglomeración. Una de las primeras solicitudes del alcalde fue una revisión completa de todas las políticas de desplazamiento de Burdeos, la organización y planificación de la aglomeración.

En el año 1996 fungió un nuevo plan de movilidad el cual inició con el desarrollo de una arquitectura en torno a una red de tranvía y a la creación de tres líneas nuevas. El segundo objetivo fue la preservación del centro de la ciudad y la revalorización del patrimonio, además del desarrollo de las riberas del Río Garona, eje olvidado de la infraestructura portuaria, el cual debería ser recuperado por la población.

Arnauld de Sartre señaló que el primer eje de esta operación fue la ejecución de una línea de tranvía que cubría 4,5 kilómetros, organizado en el centro de la ciudad, tomando en cuenta la reducción drástica del espacio que se le dejaba a los automóviles, el espacio de circulación y el de parqueo, ya que poco a poco los vehículos habían colonizado gran parte de esa zona.

En 1996 se realizó un gran contrato arquitectónico para reorganizar las primeras líneas del tramo que constituían un conjunto de 36 hectáreas en el centro de la ciudad. Entre los diferentes objetivos de la operación estaba el interés de conquistar los espacios dejados por el puerto, como los muelles: lugar de comercio, intercambio y encuentro de la población con el resto del mundo por más de un siglo. La industrialización hizo que los habitantes perdieran el contacto con el río.

Otro de los objetivos fue recuperar, restaurar y promover el muelle como patrimonio. En 1999, en los registros franceses, Michael Corzo propuso el proyecto de tranvía que se desarrolla sobre la totalidad de 4,5 kilómetros el cual, por razones operacionales, fue cortado en cinco secuencias, cada una alineada a las necesidades de los barrios adyacentes por donde circulaba.

Dicho proyecto se dividió en 4 bandas, las cuales respondían a diferentes vocaciones. La primera banda se ubicaba a lo largo de las fachadas de las habitaciones donde ocurría una problemática de desplazamiento, básicamente se autorizaba la circulación de los vehículos y se proponían aceras amplias para los transeúntes y los ciclistas, lo que generaba un espacio multimodal. La segunda banda, construyó un boulevard urbano de 2 o 3 vías, que conectaban a los barrios donde los conductores podían ir a una velocidad menor a 50 kilómetros por hora. En las conexiones de los barrios se plantaron árboles y vegetación abundante.

La última banda consistía en una vía a lo largo del curso del agua para la circulación de peatones, ciclistas, patinadores, etc. Además, hubo que instalar una guardia para ofrecer seguridad a los usuarios ya que algunas calles servían para descargar mercancía.

La primera fase de los trabajos se llevó a cabo entre 1998 y 2000. Se despejó el área portuaria, las instalaciones industriales que existían al lado del muelle fueron demolidas y por último, se reacomodó el espacio para ofrecerle a la población un lugar de recreación, donde pudieran practicarse actividades como cursos de yoga, organización de picnics, etc.

Adicionalmente, el trabajo duro comenzó en 2001 durante un periodo de aproximadamente ocho años, en donde se ejecutó enteramente la circulación y cuando fue necesario instalar una vía en el muelle, hacer un parqueo subterráneo y descongestionar diferentes vías para garantizar la circulación de los ciudadanos.

Desde el punto de vista financiero, el proyecto tuvo un costo de 115 millones de Euros en total, la Metrópoli aportó casi toda la totalidad de los fondos.

Para finalizar Arnauld de Sartre señaló que se realizaron acomodaciones deportivas y se conservó parte del patrimonio portuario: un conjunto de cinco casas que fueron construidas a inicios del siglo, sirviendo actualmente como espacios para el disfrute público.



## **Panel 4: Reconectar las orillas de los Ríos Ozama e Isabela al resto de la ciudad: el factor de movilidad en los proyectos urbanos, los desafíos y los efectos esperados del proyecto del Teleférico y otros modos de transporte de SD**

### **Ponentes:**

Ing. Jhael Isa, Asesor de Movilidad, Unidad Ejecutora para la Readequación de La Barquita y Entornos (URBE)

Bertrand Arnaud de Sartre, Dirección de las Infraestructuras, Burdeos Métropoli

### **Moderador:**

François Carcel, Jefe de proyectos de trasportes, AFD

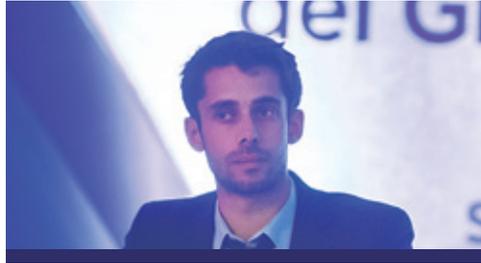


## Panel 4:

# Reconectar las orillas de los Ríos Ozama e Isabela al resto de la ciudad: el factor de movilidad en los proyectos urbanos, los desafíos y los efectos esperados del proyecto del Teleférico y otros modos de transporte de SD

El moderador, François Carcel, indicó que este panel trataría la movilidad asociándola con la idea de pensar en el transporte con la ciudad y en la ciudad alrededor del transporte.

Se presentaron dos casos operacionales, el primero, el proyecto del teleférico de Santo Domingo y el segundo, el de la ciudad de Burdeos, enfocado en la estrategia metropolitana de movilidad.



El presente panel se relaciona con temas tratados previamente, como el derecho a la ciudad, a la movilidad y al adecuado acceso a un transporte inclusivo, cómodo, seguro, accesible y sostenible. Otro aspecto mencionado fue el uso del suelo y del espacio público como patrimonio común, al cual se definió como importante e invaluable.

Por otra parte, resalta que al diseñar estrategias o proyectos de movilidad, deben hacerse las preguntas claves como ¿qué espacio se le da al peatón? o ¿Cómo se distribuye ese espacio adecuadamente para todos los miembros de la ciudad?

El ingeniero Jhael Isa, a cargo del componente de movilidad desde el inicio del proyecto la Nueva Barquita, señaló por su parte que desde las primeras etapas del proyecto este componente ha sido un elemento fundamental porque influye en la cotidianidad de las personas y en cómo se desenvuelven en la ciudad.

Adicionalmente, la demanda del transporte público se deriva de las actividades que tenga la población y que siempre debe contemplarse el componente de movilidad dentro de los proyectos, a fin de no dejar ningún eslabón suelto.

Antes de detallar estos componentes de manera precisa se presentaron los datos a continuación:

- Santo Domingo representa cerca del 34% de la población nacional.
- Existe un incremento en la migración rural / urbana que se ha ido generando en espacios de la ciudad no aptos para ser habitados.
- Existe un crecimiento poblacional de un 4% y vehicular de un 6%.  
Por lo que se está creciendo más rápido a nivel vehicular que poblacional, debido a la ausencia de un sistema de transporte público de calidad.



Se trata por lo tanto, de un caso de marginalidad dentro de la misma ciudad, donde existe una zona urbana consolidada, con espacios que se fueron edificando sin acceso a los servicios básicos y con vulnerabilidad.

Dentro del proyecto de la Nueva Barquita el teleférico se incorpora como un componente para amortiguar el impacto de movilidad generado por ese desarrollo urbano y también como una mejora en el entorno.

Es evidente el impacto que tendrá este proyecto que beneficiará a 287.000 habitantes de los sectores Domingo Savio, Los Tres Brazos y Sabana Perdida. Es debido a la densidad de estos sectores que se realizó un análisis del proyecto y se evaluaron varias alternativas de transporte que fueran eficientes para la población, por lo que el teleférico fue la mejor opción ya que les proporcionaba la posibilidad de insertar un eje de movilidad de alta calidad, orientado a las necesidades del usuario.

De cara a la situación de conectividad al río, la ciudad tiene como barrera natural el río Ozama, Isabela y Haina, conectividad que limita a los habitantes en su desplazamiento. En ese sentido es menester crear un sistema troncal de transporte público que permita la cómoda movilidad de todos los habitantes.

Se afirmó entonces la necesidad de eliminar esas barreras entre los municipios, ya que a pesar de que el territorio administrativamente está dividido, la movilidad no en virtud de que responde a la actividad humana.

En términos de volúmenes, la movilidad que se registra en estos cruces es de hasta 52.000 vehículos por día. Este rango es una gran oportunidad para la ciudad en torno a la planificación, deben tomarse esos puntos como zonas de captación para invitar a los transeúntes a que utilicen los sistemas de movilidad pública.

Las estadísticas señalan que entre 70 y 75% de los usuarios utiliza el transporte público y que el alto crecimiento de vehículos privados se debe a que la infraestructura vial no está enfocada en el ese tipo de transporte, de ahí la importancia de hacer del transporte público una verdadera alternativa atractiva que ofrezca calidad, comodidad, velocidad y un buen precio, ya que es importante tomar en cuenta que el 30% del gasto de la canasta familiar es invertido en transporte.

En ese orden de ideas, el gobierno está desarrollando unos proyectos de movilidad del sistema integrado de transporte público. Efectivamente, se ha estructurado una red troncal alimentada con unos corredores de alta capacidad y un sistema alimentador denominado Sistema Urbano de Buses Alimentadores, el cual permitirá ordenar estos corredores de transporte público hacia las troncales, organizando así la forma en la que se están desplazando los ciudadanos. Una de las acciones adelantadas es la de reservar un carril para los vehículos de transporte público, de esta manera pueden tener una velocidad comercial superior a la de los vehículos privados que transitan por esa vía.

A pesar de que se están generando soluciones viales para los ciudadanos, también debe tenerse en cuenta que existen poblaciones marginadas cerca al río, que no cuentan con un buen sistema de movilidad y por ello surge en el proyecto de la Nueva Barquita, la idea de un teleférico de 17 estaciones que conectara Guandules, Los Tres Brazos y Sabana Perdida, ofreciendo movilidad local entre esos sectores.

La necesidad de nuevas vías de transporte fue detectada mediante las encuestas de movilidad que se realizaron en los distintos sectores, por lo que también se desarrolló el proyecto Aquabus, un sistema de transporte fluvial en el río Ozama, cuya primera etapa se iniciará próximamente, contemplando la construcción de un muelle en el parque fluvial La Barquita y el muelle de la Nueva Barquita, la cual conectará ambas zonas entre ellas y con el Metro de Santo Domingo.

El teleférico hace un recorrido de cinco kilómetros, cuatro estaciones, cubriendo cuatro sectores de alta marginalidad, componente social que ha caracterizado al proyecto La Barquita desde el inicio. La construcción del teleférico se ha ejecutado en colaboración con la Dirección General de Programas Especiales de la Presidencia, en el marco del proyecto “Teleférico conecta vidas”, el cual promueve la inclusión y la innovación comunitaria y sociocultural de cada uno de estos sectores, mediante la creación de espacios públicos en las áreas remanentes de alguna de las torres.

En el caso de la estación Sabana Perdida se establecerá un centro sociocultural que será operado por Bellas Artes, en el que los habitantes desarrollarán actividades comunitarias y de formación.



Para finalizar, el ingeniero Jhael Isa señaló que en la estación 1 del teleférico ya se han cumplido las obras estructurales y se está terminando el montaje de la cubierta electromecánica. En el caso de la estación 2, las obras de fundación están siendo finalizadas para comenzar con la estructura de obra civil. La estación 3 se

encuentra en una etapa final y en la estación 4 se inició el proceso de techado y finalización.

Posteriormente, Bertrand Arnauld de Sartre inició su exposición destacando que a finales del año 1978 se planteó la instalación de un nuevo plan urbano en la ciudad de Burdeos, donde aproximadamente dos tercios de los desplazamientos hacia la urbe se hacían en vehículos, 9% en autobuses, 3% en bicicleta y 22% a pie.

Luego de la ejecución de este nuevo plan en 2016 tuvieron un aumento importante de la frecuentación de la red de transporte común, un 62% fue el número de viajes por año y por habitante en el conjunto de la red, debido al efecto de la ejecución y la puesta en marcha de las tres fases de un tranvía.

En ese sentido, se puede afirmar que la política de transporte dio sus frutos, el aumento del uso de transporte común crece y en los últimos años disminuyó en un 12% el tráfico de automóviles anual en las diferentes redes viales de la ciudad.

En cuanto al tranvía, recientemente se finalizó la creación de la última línea que entrará en servicio en 2019. Al finalizar la tercera fase el tranvía contará con 77 kilómetros totales de vía. Además, sigue aumentando la circulación con la creación de corredores exclusivos para los autobuses y se realizan experimentos para liberar todos los cruces y ganar más tiempo, lo que ha permitido que mejor la fluidez de la movilidad.

Arnauld de Sartre indicó que la ciudad está en crecimiento y las exigencias en el desplazamiento también aumentan, por lo que en los próximos 10 años se calcula que en la ciudad existirán 270.000 desplazamientos al día e instó a que deben respetarse los objetivos de los proyectos, a fin de que todo ese desplazamiento pueda ser absorbido por el transporte público.

Sobre la base de esos datos la metrópolis decidió revisar su política de transporte y orientarse hacia una estrategia global de movilidad, actuando sobre todos los medios de transporte que pueden utilizarse en la ciudad, buscando adaptar las exigencias de cada región. Es por ello que la Metrópolis se dotó de un plan estratégico realizado en función de seis ejes, un eje central relacionado y cinco ejes destinados a diferentes acciones.

En el eje central, buscan desviar la red central de la red constituida por el tranvía y de las líneas de autobuses más frecuentadas, lo que denominan las lianas. Actualmente existen extensiones de tranvía que aún se están terminando, por lo que se decidió realizar estudios que determinen si las nuevas líneas son operacionales con las de autobuses ubicadas en diferentes puntos del eje central.

El eje 1 busca reforzar la eficacia que existe en la red de transporte público en la ciudad de Burdeos, el mismo debe ser eficaz y tratar de mejorar la rentabilidad de todos los sistemas de transporte para ver el beneficio, contemplando los márgenes financieros y enfrentar los gastos del futuro, permitiendo así ejecutar nuevos proyectos que beneficien a la población.

En cuanto a la aglomeración, Arnauld de Sartre destacó que es necesario tomar decisiones para organizar el transporte e indicó que debe coordinarse con todas las autoridades de transporte, logrando así un sistema vial global lo más eficaz posible.

El eje 2 tiene la finalidad de contar con una política ambiciosa de optimización del uso del automóvil, es decir la reducción de su uso. La ciudad de Burdeos está ubicada en un eje de transporte de mercancía por camiones, por lo cual es imprescindible evitar que ese tráfico perturbe el funcionamiento del desplazamiento de la ciudad, por lo que cuentan con una vía que circunda la ciudad por el Este, mientras que en el Oeste están trabajando en tres vías de transporte para evitar la aglomeración. Además, buscan hacer más rápida la circulación con la implementación de semáforos inteligentes que evitan la congestión vehicular.

En cuanto a políticas sobre el automóvil, se han realizado algunas experiencias interesantes como el uso del transporte en espacios destinados al encuentro y recogida de pasajeros. Actualmente hay tres sociedades que se organizan en Burdeos para compartir el automóvil. También existe un sistema desarrollado por una empresa de Burdeos donde los vehículos eléctricos son

parqueados en zonas específicas de la ciudad y cualquier transeúnte puede utilizarlo con un sistema de abono.

Acerca del eje 3 la política es ejecutar una medida consciente de estacionamientos ya que 32% del territorio de Burdeos presenta aglomeración. En este sentido han avanzado en la creación de estacionamientos pagos, así como políticas que inciten a la población que vive en el exterior de la ciudad a dejar su vehículo en el parqueo, utilizando el tranvía o el transporte común para desplazarse por la ciudad.

Otra de las normas que posiblemente se ejecuten según Arnauld de Sartre, es la prohibición del tránsito en la parte central de la ciudad de todos los vehículos anteriores al año 2000.

El cuarto eje pretendía explotar al máximo el espacio de la bicicleta, cuyo uso era casi nulo en 1998, (menos del 3%) mientras que hoy se ubica cerca del 7%. El objetivo es alcanzar el 15% de los desplazamientos en 10 o 15 años, para lo cual también se ha ejecutado un plan de estacionamientos de bicicletas públicas, donde los transeúntes pueden tomar la bicicleta que deseen con una tarjeta y cuando la terminen de usar la llevan al estacionamiento más cercano.

Adicionalmente, siguen desarrollando la práctica de la caminata en toda la zona central de Burdeos, reservada para uso exclusivo de los peatones. También buscan llevar a cabo con las escuelas y las empresas planes de desplazamiento peatonales que ofrezcan un trayecto seguro.

El quinto eje tiene que ver con medidas que favorezcan el uso de los servicios de transporte. Arnauld de Sartre destacó que debe existir un solo documento que pueda utilizarse en los diferentes transportes que se desenvuelven en la ciudad, facilitando así su uso.

En ese sentido, deben utilizarse al máximo todas las posibilidades que se ofrecen, con los teléfonos inteligentes crear un sistema de abono, así como ofrecerles a los usuarios toda la información necesaria sobre su viaje como en dónde está la congestión, cuánto tiempo le tomará llegar a su destino, etc.

Para finalizar, Arnauld de Sartre indicó que esta estrategia de movilidad no es independiente y debe coordinarse con diferentes estrategias que organicen la aglomeración. Los ejes estratégicos de Burdeos se tomaron en función de los objetivos para el desarrollo de esta ciudad.

# Ordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo



## **Panel 5: El mejoramiento del acceso de los habitantes a los servicios públicos urbanos (agua, saneamiento, electricidad, desechos, educación, salud, etc.) en los proyectos de ordenamiento de barrios precarios**

### **Ponentes:**

#### **Parte 1: Ayuntamientos del Gran Santo Domingo**

Arq. Amín Abel, Director de Planeamiento Urbano, Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)

Arq. Ysidro Romano, Director de Planeamiento Urbano, Ayuntamiento de Santo Domingo Este

Delia Rivera, Directora de Cooperación Internacional del Ayuntamiento de Santo Domingo Oeste

Wilquin Emilio Melo, Secretario General del Ayuntamiento de Santo Domingo Norte

#### **Parte 2: Sectoriales**

Arq. Alejandro Montás, Director General, Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD)

Margarita Gómez Salas de Schetter, Asesora en Ordenamiento Territorial, Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales

### **Moderador:**

Dr. Onofre Rojas, Director Ejecutivo, Comisión Presidencial para el Rescate de la Cuenca de los Ríos Ozama e Isabela



## Panel 5:

# El mejoramiento del acceso de los habitantes a los servicios públicos urbanos (agua, saneamiento, electricidad, desechos, educación, salud, etc.) en los proyectos de ordenamiento de barrios precarios

## Parte 1: Ayuntamientos del Gran Santo Domingo

El moderador, Onofre Rojas, destacó que el Seminario de Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo es de gran importancia, puesto que muestra la realidad de estos sectores vulnerables, lo cual impulsa a procurar un cambio en la metrópoli de Santo Domingo.

Indicó Onofre Rojas que en esta sección del quinto panel se verá los planes maestros de alcantarillado, para el rescate de los ríos Ozama e Isabela, para el tema de los residuos sólidos y la estrategia de agua y saneamiento. Todo ello en virtud de que la población que vive en las zonas rurales tiene mucha dificultad de acceso a esos servicios y se están buscando soluciones a esos desafíos.

Amín Abel, Director de Planeamiento Urbano del Ayuntamiento del Distrito Nacional comenzó su exposición abordando el tema de la metropolización y señaló que en la estructura metropolitana existen sistemas continuos y discontinuos.



Los sistemas continuos son los que afectan las diferentes áreas administrativas en la metrópoli, entre ellos el medio ambiente y el sistema de transporte, componentes que deben abordarse en términos sistemáticos entre las diferentes administraciones.

Subrayó la exposición del arquitecto Rancier, quien planteó que los asentamientos precarios de Santo Domingo son una situación sistemática y no pueden abordarse de manera puntual, sino deben afrontarse a partir de acuerdos en términos institucionales.

En ese sentido destaca el componente de la gobernanza, en virtud de que no se puede hablar de servicio e infraestructura dejando de lado la gobernanza en términos metropolitanos. En el año 2001 se inició el proceso de descentralización administrativa, este proceso conllevó a una desestructuración territorial administrativa de un territorio de la ciudad de Santo Domingo, pero la ciudad siguió trabajando con sistema continuo y el proyecto de ley olvidó generar una gobernanza integral entre las áreas administrativas del sistema Metropolitano.

Se estableció una visión que buscaba desfragmentar el área urbana y no se constituyó una asociación municipal. A partir de los años 2004-2006 se comenzó a trabajar en el plan indicativo de la zona metropolitana y es la primera vez que se aborda el tema de la estructura de mancomunidad que debía regir la gobernabilidad en el área metropolitana, en ese sentido, se creó una estructura de gobernanza que viene reflejada en la ley 176-07, la cual establece una estructura institucional y una técnica, en la que se maneja el territorio Metropolitano.

La estructura institucional debía tener un componente político, en el cual se establecieran las políticas del manejo institucional de todo el territorio, a partir de una asociación entre las altas instancias políticas del municipio, manejado por la estructura de la mancomunidad. El objetivo era extender el territorio Metropolitano en la visión de la gestión política y asegurar que existiera un área técnica continua conformada por una mesa de planificación y por las oficinas de planeamiento urbano, con el fin de darle seguimiento a los proyectos.

La estructura de la mancomunidad se creó en 2008 pero, a partir de una debilidad existente en la ley 176-07, solamente se estableció como una asociación para ejercer obras y servicios comunes, por lo es una necesidad que la estructura de la mancomunidad tenga un impacto mucho mayor dentro de las decisiones en términos del desarrollo metropolitano territorial.

Por otro lado y en cuanto a los asentamientos precarios, se refirió al anteproyecto de Ley de Ordenamiento Territorial, el cual establece algunos criterios para la conformación y gestión de dichos asentamientos, creando nuevas metodologías de planificación que han adecuado estos espacios, dotándolos de servicios básicos e interconexión y generando una mejor habitabilidad.

Cabe destacar la importancia de que se entienda el reto que conlleva ese tipo de gestión, cuando se establece que los gobiernos locales están dotando de servicios básicos a los asentamientos precarios, es probable que la población lo tome como un mensaje que promueve este tipo de asentamiento y se convierte en un reto que abordar. En ese sentido, se promueve el fortalecimiento de la acción de los gobiernos locales dentro del territorio.

En su exposición destacó la intervención de la arquitecta Sina del Rosario, quien estableció en su participación las precariedades financieras que tienen los ayuntamientos para manejar su territorio, razón por la cual se requiere de amplia articulación con el gobierno central y las sectoriales, a fin de tener un adecuado manejo del mismo.

Es necesario entonces entender que las políticas públicas se desarrollan dentro del territorio, en estos barrios debe promoverse la movilidad, el rescate del medio ambiente, el desarrollo económico, el saneamiento, la educación y la salud como servicios básicos.

Además, deben rescatarse las áreas de riesgo, siempre tomando en cuenta unas líneas transversales en la planificación, como lo son la participación de la ciudadanía dentro de los sectores, la sostenibilidad de las intervenciones, la reducción del riesgo y sobre todo entender que la mayoría de las personas que viven en estado de riesgo evitan el fortalecimiento institucional.



Adicionalmente destaca la importancia de articular un sistema de ordenamiento territorial y planificación que pueda dar la visión de desarrollo y ofrecer calidad de vida a los habitantes de dichos sectores.

El arquitecto Arquitecto Ysidro Romano señaló por su parte, que en el momento de realizar la división territorial del antiguo distrito que divide la provincia, no se tomaron las medidas para planificar los efectos de la población que existe en la actualidad. El ayuntamiento de Santo Domingo Este es uno de los municipios más afectados por el desarrollo horizontal, no planificado, lo cual los obliga a distribuir la inversión en forma equitativa a la hora de planificar.

El municipio tiene un distrito municipal llamado San Luis, creado el 26 de octubre del año 2001 mediante la ley número 163-01, que fundó a la vez la provincia de Santo Domingo y establece a este municipio como cabecera de la provincia. Posteriormente los límites fueron afectados por la variación que hubo en 2004 cuando se creó Guerra y Boca Chica.

Vista la composición del municipio la alcaldía aplica en la distribución de los barrios el llamado presupuesto participativo, contenido en la ley 176-07, en el cual se observan tres circunscripciones divididas en 18 bloques y 519 juntas de vecinos. Mediante las asambleas hechas por los mismos bloques se distribuyen 90 obras definidas por los mismos habitantes.

La mayor parte de la inversión se hace en los barrios de situación precaria, en virtud de que son barrios no planificados, con necesidad de intervenciones en cuanto a la solución de drenaje pluvial, aceras, parques y otros tipos de servicio.

En cuanto a la forma en cómo se distribuye la inversión, Romano indicó que el presupuesto actual de 2017 ya se está aplicando. En la circunscripción 3 se aprobó una inversión de RD\$ 99.742.640, en la 1 una inversión de RD\$ 53.365.435 y en la 2 de RD\$ 42.975.167.

Destacó que la circunscripción 3 lleva la mayor inversión ya que se trata de la población más afectada, con menos desarrollo urbano. De hecho son asentamientos informales en los que debe intervenir el Estado para dar soluciones a corto plazo.



En cuanto a la distribución de la inversión en el presupuesto participativo según el tipo de obra el arquitecto señaló que en la circunscripción 1 las aceras y los container representan RD\$ 23.085.446; el remozamiento de canchas y parques RD\$ 9.648.911; la solución de drenaje pluvial RD\$ 11.011.194; y las reparaciones multiuso y otras RD\$ 7.623.884.

Mientras que en la circunscripción 2 las aceras y los container representan RD\$ 18.115.309; el remozamiento de canchas y parques RD\$ 6.166.310; la solución de drenaje pluvial RD\$ 14.684.349; las reparaciones multiuso y otras RD\$ 1.274.314; y el alumbrado público RD\$ 2.734.885.

En la circunscripción 3 las aceras y container representan RD\$ 67.676.747; el remozamiento de canchas y parques RD\$ 10.410.151; la solución de drenaje pluvial RD\$ 17.781.303; y las reparaciones multiuso RD\$ 3.874.439. En estos asentamientos informales no hay ninguna normativa y las leyes son benignas con respecto a las situaciones de terreno, por lo que se ven en la necesidad de darle solución a lo que ya existe, lo cual incrementa la inversión en cuanto a las aceras.

La distribución del presupuesto participativo en términos porcentuales es la siguiente: la inversión en la circunscripción 1 equivale a 26%; en 2 es de 22%; mientras que en la 3 es de 51%.

Es de destacar que en el momento de la discusión acerca del presupuesto con las circunscripciones, algunos afirmaban que se trataba de muy poca inversión, por lo que fue necesario basarse en la representatividad de cada uno y redistribuir la inversión en función de ello, buscando siempre la equidad como principio.

Para finalizar, el arquitecto Ysidro Romano señaló que la inversión se basa en el mejoramiento del acceso de los habitantes a los servicios públicos urbanos y que aún existen asentamientos con riesgo de inundación y gran parte de la población en situación de vulnerabilidad.

La Directora de Cooperación Internacional del Ayuntamiento de Santo Domingo Oeste, Delia Rivera, inició su exposición destacando que Santo Domingo Oeste surge a través de la ley 163-01, el 16 de octubre del año 2001, en ese entonces con los distritos municipales de Los Alcarrizos y Pedro Brand. Luego, mediante la ley 64-05 del año 2005, fueron convertidos en municipio.

Santo Domingo Oeste cuenta con una extensión territorial de 57.47 km<sup>2</sup>, una población total de 363.321 habitantes, con una proyección de 693.255 habitantes de acuerdo al censo de 2015, debido al surgimiento de barrios marginales en las zonas vulnerables. En el municipio se observa limitación al acceso de servicios públicos, por lo que los habitantes se han visto afectados con el surgimiento de estos barrios.

Cabe resaltar que, según la Cumbre CGLU-Corea del Sur, el acceso al agua y al saneamiento es clave para la inclusión social. Por lo que el agua es un derecho fundamental y en el municipio cuentan con un acueducto una gran cantidad de habitantes conectados a la red pública por lo que solamente 10% de los habitantes del municipio recibe agua permanentemente.

En cuanto al sector educativo, el municipio cuenta con alrededor de 430 centros educativos públicos y privados, además de dos semioficiales, dos estancias infantiles, una biblioteca municipal y cuatro Universidades:

- Facultad de Agronomía y Veterinaria de la UASD.
- Universidad Federico Henríquez y Carvajal.
- Universidad Odontológica Dominicana.
- Extensión Universidad Tecnológica de Santiago (UTESA)

Destaca en este sentido que el municipio tiene alrededor de 8.050 personas analfabetas; de los cuales 10% tiene nivel primario; 52% estudios secundarios y 32% universitarios.

En materia de salud cuentan con tres hospitales y 14 sub-centros de atención primaria. El servicio de salud en el municipio resulta precario ya que estos barrios marginados no tienen acceso a la salud, por lo cual han intentado llevar los centros de atención primaria a dichos sectores.

Según el censo de 2012, la cantidad de camas en los hospitales del municipio es de 496 y actualmente han aumentado levemente.

Delia Rivera destacó que lo más importante en este municipio son los barrios vulnerables como, por ejemplo, el barrio Juan Guzmán ubicado en las cercanías del río Manoguayabo, sector que constantemente se ve afectado por las inundaciones y el desbordamiento de las cañadas.

En ese sentido y con el apoyo del gobierno de Canadá y la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo, el mayor problema del municipio ha sido intervenido con un proyecto que procura el saneamiento pluvial y sanitario hasta la cañada.



La Cañada del Indio contempla en una segunda etapa una canalización de 8,2 km<sup>2</sup> y 50.93 kilómetros de redes de agua potable y alcantarillado sanitario, dichos trabajos conllevan una inversión de unos USD 168.481.971.

La cañada de Buenos Aires también fue intervenida y los trabajos incluyen la construcción de una planta para el pre tratamiento de las aguas residuales, generadas por 300 mil habitantes, y la construcción de un emisario submarino que transportará las aguas desde la planta de tratamiento hacia el mar a una distancia de 565 metros y una profundidad de 30 metros mar adentro.

Wilquin Melo, por su parte, indicó que el municipio Santo Domingo Norte fue creado por la ley 163-01, en la división del Distrito Nacional que crea la provincia Santo Domingo. El municipio tiene una extensión territorial de unos 408 km<sup>2</sup>, de los cuales el 60% es interurbano o rural y solamente el 40% es urbano.

Los datos del censo de la Dirección Nacional de Estadística indican que el municipio Santo Domingo Norte tenía cerca de 463.000 habitantes en el año 2010, de los cuales 435.000 se concentran en la zona urbana y 21.000 en la rural. El Distrito Municipal de La Victoria está poblado por 60.000 habitantes, de los cuales, 20.000 viven en zonas urbanas y 40.000 en las zonas rurales.

El municipio Santo Domingo Norte ha tenido un crecimiento acelerado en los últimos 20 años, un aumento desproporcional hacia el sector informal, donde algunos municipios se ponían de acuerdo para invadir terrenos, presumiendo que eran del Estado dominicano, creando sí barrios para luego exigir servicios básicos.

La jurisdicción tiene 78 urbanizaciones y 332 barrios, siendo 22 de ellos vulnerables debido a que se encuentran en la ribera del río y en algunas cañadas. Además cuentan con otros sectores que son vulnerables debido a que carecen de servicios básicos como el agua potable, la luz, las aceras, etc.

En cuanto a las cañadas, destaca que el municipio Santo Domingo Norte tiene 56 cañadas y se han podido intervenir 18 del total, para encauzar el cauce natural. La CAASD ha intervenido la cañada de los Platanitos, la cual era una de las más vulnerables, haciendo una inversión cuantiosa para sacar a ese sector de una gran parte de la vulnerabilidad.

Con relación al manejo de los residuos sólidos el municipio Santo Domingo Norte y la alcaldía han realizado grandes esfuerzos en relación a las rutas y la frecuencia para mantener la limpieza. De hecho, actualmente se están recogiendo 10.600 toneladas de desechos sólidos al mes, los cuales son llevados al vertedero de Duquesa.

Dicho vertedero lo definió como un “botadero de basura a cielo abierto”, convirtiéndose en una amenaza en términos medioambientales, no solamente para el municipio Santo Domingo Norte sino también para el Gran Santo Domingo y el Distrito Nacional. El vertedero de Duquesa representa una amenaza ya que no cuenta con relleno sanitario y los desechos no son tratados según lo establecido.

Para finalizar, el Secretario General del Ayuntamiento de Santo Domingo Norte, Wilquin Melo, indicó que en Santo Domingo Norte existen 22 zonas vulnerables que están en la ribera del río, 75% en los ríos Ozama e Isabela.

## Parte 2: Sectoriales

El moderador, Onofre Rojas, presentó a los ponentes de la segunda parte del quinto panel y de inmediato le dio la palabra al arquitecto Alejandro Montás quien comenzó su exposición expresando su orgullo debido a que cuatro de los colegas que expusieron anteriormente nombraron a la CAASD en sus exposiciones, añadiendo que la Corporación de Acuedutos y Alcantarillados de Santo Domingo (CAASD) está presente en los ocho municipios del Gran Santo Domingo.

La CAASD fue fundada a través de la red 498 del 13 de abril del 1973. Es una institución de servicio público con carácter autónomo y enmarcada en el sector salud. Tiene como objetivo principal elaborar y ejecutar un plan de abastecimiento de agua potable y alcantarillado, así como la recolección, tratamiento y disposición de las aguas residuales.

En este momento la institución cuenta con tres planes fundamentales. El primero es el Gran Plan Maestro del Alcantarillado Sanitario del Gran Santo Domingo, financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

El segundo es el Gran Plan de Gestión Empresarial de la Cartografía Digital, el cual busca asesorar a los organismos multilaterales y laterales que tienen función intercomunitaria con la institución.



En su catálogo cuentan con los servicios básicos, de adiestramiento y educación y un servicio de atención al cliente a través de un call center para los servicios de agua potable, saneamiento y recolección de las aguas residuales. También con la supervisión y construcción de proyectos de infraestructura y el seguimiento de los proyectos de infraestructura del agua potable y aguas residuales del sector privado.

En sus áreas de influencia está el Gran Santo Domingo, con una extensión de 1.243 km<sup>2</sup> y una población aproximada de 3.4 millones de habitantes, sumando a la población flotante, quienes interactúan en la ciudad, trabajan y hacen vida en ella, por lo que son consumidores de agua y generadores de aguas residuales.

Del sistema de agua potable destaca el de Valdesia que es un acueducto con aproximadamente 27 años y produce 6 metros cúbicos por segundo trabajando por gravedad. Se abastece de la presa de Valdesia y del río Mahomita, área de influencia en San Cristóbal y Bani.

Del Acueducto Oriental Barrera de Salinidad, el mismo abastece a los municipios Santo Domingo Oeste y Norte, su capacidad es de cuatro metros cúbicos y se tiene prevista su ampliación, por lo que y está aprobado un proyecto, el cual se encuentra dentro del presupuesto de Ley de Gasto Público de la Nación. De hecho, se requiere una inversión de USD 100 millones, con el fin de que la CAASD pueda dotar de servicio de agua potable a casi dos millones de habitantes.

En el caso de Santo Domingo Norte, esta zona cuenta con alrededor de 700.000 habitantes y Santo Domingo Oeste cerca de 1.150.000 personas, siendo un total de casi 2.000.000 de habitantes. Por lo que es necesario agregar dos metros cúbicos adicionales a los que ya existen, lo que se traduce en 45 millones de galones diarios adicionales.

Sobre el sistema de Haina – Manoguayabo, se indicó que se trata de un sistema bastante antiguo en etapa de rehabilitación, con una capacidad de cuatro metros cúbicos. El sistema Isabela, con una capacidad de 0,5 metros cúbicos por segundo también está en rehabilitación, pero ambos están en producción a plena capacidad.

En relación a los sistemas Isa-Mana y Duey, el segundo está afectando las labores normales producto de las últimas inundaciones y el primero fue rehabilitado y está produciendo 0,5 metros cúbicos a plena capacidad.

En el área de influencia en los sistemas subterráneos de agua potable indicó que tienen todos los campos de pozo con una producción de 45 millones de galones diarios, dichos campos están situados en Santo Domingo Norte y Santo Domingo Oeste.

La producción normal de la CAASD debe ser de 420.000.000 de galones diarios, en estos momentos se encuentran en 185.000.000 debido al déficit que genera el de Duey, al encontrarse fuera de servicio.

Con respecto a la calidad del agua el ente cuenta con un laboratorio de tecnología de punta, para la cual se realizó una inversión de más de USD 1.000.000 buscando adquirir los equipos necesarios, a fin de tomar una muestra diaria que avale los índices de potabilidad. De hecho, el arquitecto Alejandro Montás afirmó que el agua que se está entregando cuenta con un 98% de potabilidad. Actualmente la CAASD le entrega a la población el agua a RD\$ 6 el metro cúbico, mientras que el costo de producción está cerca de los RD\$ 40 el metro cúbico y el agua industrial a RD\$ 10 el metro cúbico.

Es por ello que en el marco jurídico la mesa del agua está estudiando crear una tarifa lineal y se está trabajando en transformar y concienciar a la población acerca del costo del servicio.

En cuanto a la vulnerabilidad del sistema el 64% de la producción depende del sistema eléctrico nacional, el cual es sometido a frecuentes interrupciones y altos costos operativos. Por lo cual del presupuesto, se pagan DOP 1.000.000 en energía.

Con relación a la vida útil de los sistemas de las redes de distribución destaca el agotamiento de los mismos, por lo que muchos deben someterse a reparaciones profundas, así como mantenimiento preventivo y constante.

La exposición de una sequía cíclica es otro de los puntos de vulnerabilidad, sin embargo, aunque de 2013 al 2015 no hubo lluvias, ofrecieron el servicio de agua sin ningún inconveniente. Para ello rehabilitaron 65 campos de pozos y sumaron al sistema 45 millones de galones diarios. Además, aprovecharon la sequía para darle mantenimiento al sistema de acueductos.

Con respecto a los daños causados por las lluvias como un factor de vulnerabilidad destacó un informe de 25 barrios afectados en Santo Domingo Oeste, específicamente en los Alcarrizos y Pedro Brand donde el embalse, impactado por las lluvias, colapsó. Es por ello que han trabajado las 24 horas, para resolver todos los problemas que han causado las lluvias en los distintos acueductos de Duey.

Para solventar las distintas problemáticas la CAASD requiere priorizar las cuentas alternativas; mantener el mantenimiento mecánico de los equipos de bombeo; rehabilitar las redes obsoletas; hacer un plan de sectorización; instalar macro y micro medidores; priorizar fuentes alternativas; establecer un programa de concienciación ciudadana; y crear de un sistema de control y gestión de pérdidas.

En la ampliación y capacitación de Haina la prioridad que destacó Montás es que esta presa debe producir seis metros cúbicos por segundo, dos medios de relieve y que sea autosustentable en términos energéticos.

Del Gran Plan Maestro de Alcantarillado Sanitario del Gran Santo Domingo se indicó que ya están diseñados el presupuesto y todas las planificaciones del sistema de alcantarillado pluvial del Gran Santo Domingo.

Las obras del Plan Maestro son:

- Rehabilitación de 218 kilómetros de redes.
- Expansión de 3.340 kilómetros de redes secundarias y terciarias; y 535.700 conexiones domiciliarias.
- Instalación de 306 kilómetros de redes principales, troncales e interceptores sanitarios.
- Instalación de 34 estaciones de bombeo.
- Rehabilitación de 12 plantas de tratamiento.
- Construcción de siete nuevas plantas de tratamiento.
- Instalación de cuatro grandes emisarios submarinos.

Señaló que el costo del Plan Maestro en 40 años asciende a USD 612.000.000, se trata del proyecto de mayor impacto que tendrá República Dominicana, en términos de saneamiento y salud.

Margarita Gómez, por su parte, inició destacando las palabras de la directora adjunta de América Latina y Caribe de la AFD, quien señaló que no existe sólo una forma de solucionar los problemas de asentamientos informales y vulnerabilidad. Añadiendo que su exposición trataría sobre el reordenamiento sostenible de los barrios vulnerables.



En cuanto al reasentamiento, se trata del desplazamiento de la población de un sitio a otro, son proyectos que implican grandes inversiones, existiendo en varios casos, problemas de accesibilidad para las personas que son reasentadas.

El reordenamiento sostenible de los barrios es la opción alternativa, se trata de la recalificación in situ, es decir, es en el mismo lugar donde se realizan las acciones de reasentamientos puntuales, lo cual apoya el proceso de identidad y apego al lugar. Se trata de un mejoramiento gradual, implica menos inversión, tiene que ver con el empoderamiento de la población y está basado en el derecho a la ciudad.

En cuanto a la infraestructura verde destacó que se está hablando de una red de espacios verdes, naturales y seminaturales, los cuales tienen varios elementos ambientales diseñados y gestionados para ofrecer una amplia gama de servicios del ecosistema. Lo anterior incluye espacios verdes o azules, si se trata de ecosistemas acuáticos; y otros elementos físicos en áreas terrestres que son urbanas. La infraestructura verde puede tratarse a escala regional, municipal y urbana.

En República Dominicana existe regionalmente el Sistema Nacional de Áreas Protegidas, 120 áreas protegidas en total, con una diferente clasificación, según su función. Hay áreas totalmente dedicadas a la protección, las dedicadas al refugio de vida silvestre, de investigación, conservación, etc. Tráandose de un gran sistema conectado con uno regional llamado Corredor Biológico del Caribe.

Dicho sistema de áreas verdes también puede replicarse municipalmente. En la década de los 90 se planeó el Ciclón Verde, un decreto en el que se delimitaban cinco áreas conectadas que conformaban el Ciclón Verde de Santo Domingo.

A escala urbana destaca el hecho de que pueden plantearse diferentes proyectos relacionados con la creación de parques, jardines, calles, arboladas, entre otras, para conectarlos a otros espacios verdes, creando un subsistema articulado a un sistema mayor de áreas verdes.

Con relación al reordenamiento a escala de barrio, el mismo está fuertemente ligado con acciones de participación de la población. En estos casos es posible desarrollar un sistema de espacios verdes urbanos que planteen acciones puntuales como, por ejemplo, los huertos urbanos que apoyan la agricultura de subsistencia.

Estas acciones de reordenamiento se trabajan con arquitectura bioclimática, fachadas, terrazas verdes e infraestructura como apoyo puntual para los sistemas básicos de infraestructura.

Para finalizar, Margarita Gómez presentó un vídeo en el que se observaba un típico asentamiento informal compuesto por cerca de 60 casas, en el cual se evidenciaba la contaminación e inundaciones. Gómez señaló que, en primera instancia, se lleva a cabo un estudio para ver cómo influye el río cuando crece, hasta dónde llega el agua en las inundaciones, determinando así las zonas más vulnerables. Posteriormente, se hace un plano del proyecto sobre la base del diagnóstico se elabora un modelo de exposición al riesgo, determinando así cuáles son las unidades que se van a ver afectadas y su posible reasentamiento.

# Seminario Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo

Santo Domingo, 17 de mayo 2017



## Síntesis de la jornada y conclusiones

### Ponentes:

Lic. Franklin Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPyD

Grégory Villeneuve, Director Regional, Agencia de Santo Domingo,  
AFD



## Síntesis de la jornada y conclusiones

Franklin Santos inició su exposición agradeciendo al Ministerio Economía, Planificación y Desarrollo y a la Agencia Francesa de Desarrollo, por la iniciativa del Seminario Metropolización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo. También agradeció el brindar continuidad a los esfuerzos que realiza el gobierno dominicano, a fin de reorganizar el Sistema Nacional de Planificación y dar marcha hacia un ordenamiento territorial cada vez más sostenible.

Santos resumió el segundo día de exposiciones con la frase “haz que sea un proceso participativo”, debido a que todas las intervenciones que se han visto en los distintos países tienen como eje central la participación de la comunidad afectada por los problemas.

De la exposición del señor González Cuadra destacó que todos los proyectos se hacían con el fin de mejorar la vida de los habitantes de los barrios, no solamente para optimizar la infraestructura por razones estéticas, sino de optimizar el acceso e infraestructura de calidad, ya que ello contribuye a mejorar la vida de aquellos que habitan en estas comunidades.



La Barquita es uno de los tres barrios más vulnerables de toda la República Dominicana y tuvo entre sus múltiples logros ser la primera experiencia en la cual un empresario colaboraba de manera directa en un proyecto originado en el Ministerio de la Presidencia. Para ello se conformó un equipo sólido de los sectores público y privado, trabajando mancomunadamente en un plan que fue más que un trabajo de urbanismo, un trabajo social. La Barquita permitió rescatar la credibilidad de los habitantes de los territorios más empobrecidos, quienes han perdido la capacidad de creer en proyectos así.

Destacó el trabajo de la AFD en diversos países, con modelos diversos de desarrollo urbano. Señaló que llevaron a cabo un recorrido por Haití, Guadalupe y Burdeos, mediante el cual se mostraron distintas iniciativas que contaron con apoyo público y privado, buscando promover ciudades incluyentes, economías prósperas, garantizando un desarrollo ecológicamente estable y un uso de los recursos naturales enmarcados en las tres lógicas de intervención de la AFD.

Para finalizar, Franklin Santos destacó la participación de los representantes de los municipios del Gran Santo Domingo y la mancomunidad de Santo Domingo, la cual está llamada a jugar un rol gestor en el manejo de la metrópolis. Además, indicó que se han observado instituciones públicas trabajando

en la provisión de mejores servicios y accesos, a fin de lograr una ciudad inclusiva, incluyente y que cuente con un desarrollo socioeconómico en el cual se tome en cuenta el punto de vista de los habitantes.



Grégory Villeneuve, por su parte, agradeció al Ministro Isidoro Santa y los Viceministros Sina del Rosario e Yván Rodríguez; por haber promovido la organización del seminario. También extendió el agradecimiento a los ponentes y participantes por haber asistido.

Villeneuve destacó el interés de la AFD, como banco de desarrollo francés, de financiar proyectos de desarrollo urbano. Señaló que su mayor inquietud es que existe un período de espera muy largo entre el proyecto La Barquita y nuevos proyectos de ordenamiento de áreas vulnerables, por lo que muchos conocimientos adquiridos durante el primero podrían perderse. En ese sentido, indicó que el anuncio del Nuevo Domingo Savio, por parte del Presidente Medina, es excelente ya que este seminario fue pensado como un puente entre dos proyectos interesantes.

Del primer día destacó el esfuerzo por relatar las acciones del MEPyD y los actores del desarrollo urbano dominicano, para planificar de modo estructural una metodología, vinculando las políticas conjuntas de los entes particulares, lo cual calificó como un reto. Los exponentes destacaron la importancia de un buen Sistema Nacional de Planificación y las formulaciones de los planes de ordenamiento, los cuales deben realizarse en varios niveles geográficos.

Las exposiciones del primer día explicaron la metodología de los proyectos que responden a las necesidades reales de los habitantes de los barrios vulnerables. La AFD busca aportar mayor valor agregado a los proyectos de desarrollo urbano, gracias a una experiencia rica en planificación urbana, a sus redes de expertos y socios.

El interés de la AFD en financiar este seminario se basa en su carácter de banco de desarrollo, invirtiendo en proyectos de zonas marginadas que favorezcan a los más pobres. Por lo tanto, resulta esencial financiar los proyectos de desarrollo urbano de República Dominicana que benefician la rehabilitación de los barrios precarios. De hecho, en los países emergentes la ayuda pública francesa se centra en las poblaciones desasistidas y financia las infraestructuras más ecológicas.

En materia de planificación urbana, señaló que las tecnologías han evolucionado recientemente y se han vuelto menos costosas, por lo que resulta esencial el compartir datos y lograr una buena coordinación entre organismos públicos y privados.

Existen grandes habilidades en la planificación urbana en República Dominicana, sin embargo, también hay algunas limitaciones notables. Entre ellas, el hecho de que exista una planificación horizontal y por otro lado unidades ejecutoras de proyectos, o que no se cuente con una agencia de urbanismo o empresa de ordenamiento, tal como lo llevan a cabo los europeos.

Grégory Villeneuve, Director regional de la AFD afirmó que el proyecto La Barquita fue formidable, con un presupuesto adquirido de USD 70.000.000 para 1.600 viviendas, un promedio de USD 40.000 para cada vivienda. Señaló que aunque resulta reducido, no es posible invertir más para 300.000 personas, por lo que es urgente realizar un desarrollo in situ que reduzca los costos del desarrollo urbano.

El director de la AFD hizo un llamado al sentido común, invitó a imaginar lo que significaría para los habitantes más pobres, en materia de vivienda, contar con un hábitat seguro y limpio; que no esté en zonas inundables; donde haya una óptima recogida basura; un hábitat bien conectado que cuente con todos los servicios públicos y un barrio accesible que esté conectado al transporte público. Para todos estos temas la AFD está en la disposición de proponer soluciones de financiamiento.

Por último, Grégory Villeneuve agradeció nuevamente a todos y resaltó el éxito del Seminario Metropollización y Reordenamiento Sostenible de los Barrios Vulnerables del Gran Santo Domingo.



# PROGRAMA

## Santo Domingo 16-17 de mayo 2017

### Salón Yarey, Hotel Sheraton

## MARTES 16 DE MAYO 2017

**8.00 am: Registro y bienvenida a los participantes**

**9.00 am: Acto de inauguración**

**Mesa de honor:**

- Sr. Isidoro Santana, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo
- S.E. José Gómez, Embajador de Francia en República Dominicana
- Sr. Yván Rodríguez, Viceministro de Planificación
- Sr. Inocencio García, Viceministro de Cooperación Internacional
- Arq. Sina del Rosario, Viceministra de Hábitat y Desarrollo Local
- Arq. Ángel Ramírez, Director, Dirección General de Ordenamiento y Planificación Territorial (DGODT/MEPyD)
- Arq. Rocio Vidal, Encargada de Diseño y Gestión Proyectos, Unidad Ejecutora para la Readecuación de La Barquita y Entornos (URBE)
- Laurence Rouget-Le Clech, Directora Adjunta, Departamento América Latina y Caribe, Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)

**Palabras de bienvenida**

- Sr. Isidoro Santana, Ministro de Economía, Planificación y Desarrollo
- S.E. José Gómez, Embajador de Francia en República Dominicana

**9.30 am-10.30 am: Panel 1: Sistema Nacional de Planificación: ámbitos e Instrumentos**

**Moderador:** Lic. Franklin Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPyD

**Ponentes**

- Lic. Roberto Liz, Director, Dirección General de Desarrollo Económico y Social (DIGEDES/MEPyD)
- Arq. Marcos Martínez, Encargado del Departamento de Seguimiento de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, DGODT/MEPyD
- Geog. Cenia Correa, Encargada del Departamento de Geografía, Instituto Geográfico Nacional "José Joaquín Hungría Morell"

**10.30 am-10.45 am: Coffee Break**

**10.45 am-11.45 am: Panel 2: Metropolización de Santo Domingo**

**Moderador:** Arq. Raúl de Moya, Presidente, Fundación Universitaria Nacional Pedro Henríquez Ureña (FUNPHU)

**Ponentes**

- Arq. Omar Rancier, Encargado del Departamento de Formulación de Políticas y Planes de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, DGODT/MEPyD
- Arq. Jesús D'Alessandro, Director del Plan Estratégico, Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)

**11.45 am - 12.45 pm: Panel 3: Derecho a la ciudad: uso y valorización del suelo en la planificación de Santo Domingo**

**Moderador:** Arq. Omar Rancier, Encargado del Departamento de Formulación de Políticas y Planes de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, DGODT/MEPyD

**Ponentes**

- Lic. Rafael Emilio Yunén, Director Ejecutivo, Consultores & Asesores Profesionales (CAP)
- Arq. Sina del Rosario, Viceministra de Hábitat y Desarrollo local, Ministerio de la Presidencia (MINPRE)
- Lic. Domingo Contreras, Director General, Dirección General de Programas Especiales de la Presidencia (DIGEPEP/MINPRE)

# PROGRAMA

## Santo Domingo 16-17 de mayo 2017

### Salón Yarey, Hotel Sheraton

**1.00 pm–2.00pm: Almuerzo**

**2.00 pm–3.00 pm: Presentación de resultados Taller Metropolitano de Santo Domingo, 2017**

- Arq. Mizoocky Mota, Analista Territorial, DGODT/MEPYD
- Arq. Erika Oviedo Amor, Analista Territorial, DGODT/MEPYD

**3.00 pm–4.00 pm: Panel 4: Gestión de los Riesgos y Desarrollo Urbano Integral**

**Moderador:** Daniel Hounkpevi, Coordinador del proyecto Porto-Novo Ciudad Verde  
**Ponentes**

- Víctor Manuel García Lemús, Consultor Internacional en gestión de riesgo
- Arq. Patricia Cuevas, Coordinadora General, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)

**4.00 pm–4.15 pm: Coffee Break**

**4.15 pm–5.15 pm: Panel 5: Desafíos sociales, enfoque participativo y recolección de información en los barrios precarios situados en las orillas de los ríos Ozama e Isabela**

**Moderador:** Arq. Jesús Díaz, Encargado de asuntos urbanos, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)

**Ponentes**

- Arq. David Arbona, Especialista en Políticas Urbanas en Contexto de Pobreza, Ciudad Alternativa
- Lic. Miguelina Zabala, Encargada de formación humana, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)

**5.15 pm: Síntesis de la jornada y conclusiones**

- Arq. Elaine Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPYD
- Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD

## MIÉRCOLES 17 DE MAYO 2017

**8.00 am: Bienvenida a los participantes**

**9.00 am: Discurso de introducción**

- Lic. José Miguel González Cuadra, Director Ejecutivo, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)
- Laurence Rouget-Le Clech, Directora adjunta, Departamento América Latina y Caribe, AFD

**9.30 am – 10.30 am: Panel 1: El Ordenamiento de los Barrios Precarios: La Experticia de la AFD**

**Moderador:** Arq. Jorge Mario Jáuregui, Arquitecto y Urbanista

**Ponentes**

- Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD
- Daniel Hounkpevi, Coordinador del proyecto Porto-Novo Ciudad Verde

**10.30 am–10.45 am: Coffee Break**

# PROGRAMA

## Santo Domingo 16-17 de mayo 2017

### Salón Yarey, Hotel Sheraton

#### 10.45 am-11.45 am: Panel 2: Miradas cruzadas del Caribe

Moderador: Clémentine Dardy, Jefa de proyectos de desarrollo urbano, AFD  
Ponentes

- Antoine Ciguène, Jefe del proyecto AREBA en Puerto Príncipe, Haití, GRET
- Thierry Camalet, Director General Adjunto del Desarrollo del Territorio y de las Infraestructuras, Ciudad Petit-Bourg Guadalupe

#### 12.15 pm-1.30 pm: Almuerzo

#### 1.30 pm-2.30 pm: Panel 3: Creación de espacios públicos, equipamientos urbanos y ordenamiento en las orillas en Burdeos

Moderador: Mario Durán, Especialista Desarrollo Urbano, Banco Interamericano de Desarrollo (BID)

Ponente

- Bertrand Arnauld de Sartre, Dirección de Infraestructuras, Bordeaux Métropole

#### 2.30 pm - 3.30 pm: Panel 4: Reconectar las orillas de los Ríos Ozama e Isabela al resto de la ciudad: el factor de movilidad en los proyectos urbanos, los desafíos y los efectos esperados del proyecto del Teleférico y otros modos de transporte de SD.

Moderador: François Carcel, Jefe de proyectos de transportes, AFD

Ponentes

- Ing. Jhael Isa, Asesor de Movilidad, Unidad Ejecutora para la Reeducación de La Barquita y Entornos (URBE)
- Bertrand Arnauld de Sartre, Dirección de las Infraestructuras, Bordeaux Métropole

#### 3.30 pm - 3.45 pm *Coffee break*

#### 3.45 pm-5.00 pm: Panel 5: El mejoramiento del acceso de los habitantes a los servicios públicos urbanos (agua, saneamiento, electricidad, desechos, educación, salud, etc.) en los proyectos de ordenamiento de barrios precarios

Moderador: Dr. Onofre Rojas, Director Ejecutivo, Comisión Presidencial para el Rescate de la Cuenca de los Ríos Ozama e Isabela

Ponentes

Parte 1: Ayuntamientos del Gran Santo Domingo:

- Arq. Amin Abel, Director de Planeamiento Urbano, Ayuntamiento del Distrito Nacional (ADN)
- Arq. Ysidro Romano, Director de Planeamiento Urbano, Ayuntamiento de Santo Domingo Este
- Francisco Peña, Alcalde, Ayuntamiento de Santo Domingo Oeste
- René Polanco, Alcalde, Ayuntamiento de Santo Domingo Norte

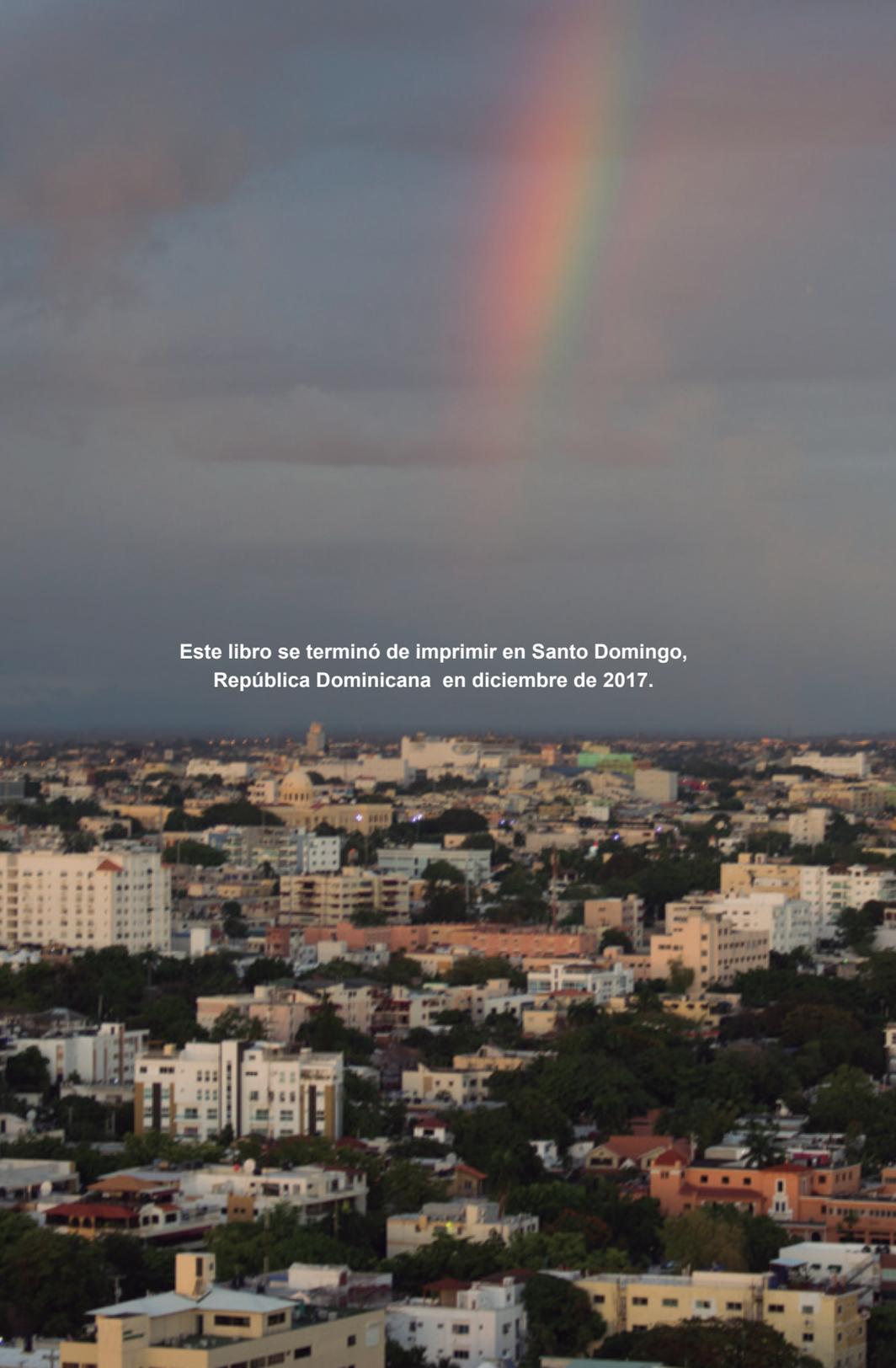
Parte 2: Sectoriales:

- Arq. Alejandro Montás, Director General, Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD)
- Margarita Gómez Salas de Schetter, Asesora en Ordenamiento Territorial, Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales

#### 5.00 pm: Síntesis de la jornada y conclusiones

- Lic. Franklin Santos, Analista Territorial, DGODT/MEPyD
- Grégory Villeneuve, Director Regional, Agencia de Santo Domingo, AFD



A panoramic view of Santo Domingo, Dominican Republic, with a vibrant rainbow arching across the sky above the city. The city is densely packed with buildings of various colors and heights, interspersed with green trees. The sky is a mix of soft blues and greys, suggesting a late afternoon or early evening setting. The rainbow is the central focus, stretching from the left side of the frame towards the right, with its colors clearly visible against the overcast sky.

Este libro se terminó de imprimir en Santo Domingo,  
República Dominicana en diciembre de 2017.