
La transformación urbana de Santo Domingo en el siglo XXI El territorio compartido: cinco claves para el desarrollo del Gran Santo Domingo

*The urban transformation of Santo Domingo in the 21st century
The shared territory: five keys to the development of Greater Santo
Domingo*

*La transformation urbaine de Saint-Domingue au 21ème siècle
Le territoire partagé: cinq clés pour le développement du Grand Saint-
Domingue*

Marcos Barinas*

Resumen

Este trabajo plantea los actuales retos que enfrente la ciudad de Santo Domingo, la ciudad más grande y poblada de Centroamérica y el Caribe y una de las veinte más pobladas de toda América Latina. Los problemas del tránsito y el transporte, del crecimiento horizontal de la ciudad, de la vivienda y del desarrollo comunitario se hacen más agudos en la medida en que todavía no existe un esfuerzo mancomunado de las autoridades por tratar de dirigir el crecimiento urbano de conformidad con un esquema sostenible y equilibrado. La idea es que todos los municipios (que todos los municipios) de la ciudad tengan garantizado el acceso cercano de los servicios comunitarios de salud, educación, transporte colectivo, recreación y cultura y que los recursos naturales no continúen siendo puestos en peligro por el crecimiento general del Gran Santo Domingo.

Palabras claves: Gran Santo Domingo, urbanismo, crecimiento urbano y demográfico de Santo Domingo.

Abstract

This work presents the current challenges faced by the city of Santo

* Arquitecto dominicano. Planificador urbano dominicano y profesor de arquitectura y urbanismo de la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra. Santo Domingo, República Dominicana. Correo electrónico: marcosbarinas@yahoo.com

Domingo, the largest and most populated city in Central America and the Caribbean and one of the twenty most populated cities in Latin America. The problems of transit and transport, of the horizontal growth of the city, of housing and of community development become more acute to the extent that there is still no joint effort by the authorities to try to direct urban growth in accordance with a sustainable and balanced scheme. The idea is that all municipalities (the neighbors of the municipality) of the city are guaranteed close access to community services in health, education, collective transport, recreation and culture and that natural resources are not jeopardized by the general growth of the Great Santo Domingo.

Keywords: Great Santo Domingo, Urbanism, Urban and demographic growth of Santo Domingo.

Résumé

Ce travail présente les défis actuels auxquels la ville de Saint-Domingue, la plus grande et la plus peuplée d'Amérique centrale et des Caraïbes et l'une des vingt villes les plus peuplées d'Amérique Latine, est confrontée. Les problèmes de transit et de transport, de croissance horizontale de la ville, de logement et de développement communautaire s'aggravent au point qu'il n'y a toujours pas d'effort conjoint des autorités pour tenter d'orienter la croissance urbaine un schéma durable et équilibré. L'idée est que toutes les municipalités (tous les voisins des communes) de la ville bénéficient d'un accès étroit aux services communautaires en matière de santé, d'éducation, de transport collectif, de loisirs et de culture et que les ressources naturelles ne soient pas compromises par la croissance général du grand Santo Domingo.

Mots-clés: Grand Santo Domingo, urbanisme, croissance urbaine et démographique de Santo Domingo.

A finales de los años setenta, ir a la ciudad de paseo significaba para mi madre dirigirnos a lo que ahora consideramos el centro histórico. El paseo iniciaba en el estacionamiento público de la José Reyes y continuaba por El Conde, en una "flânerie" en la que las vitrinas eran ventanas abiertas al espacio público que competían comercialmente y acogían a los peatones en una especie de ballet urbano. Este paseo podría incluir la compra de algún juguete en la tienda La Margarita, hasta ese momento la única tienda especializada en juguetes en la ciudad, y conllevaría el agruparnos en la acera junto a otros niños para admirar el Santa Claus mecánico, que para mí era el gran monumento de la calle El Conde. Si tenía suerte, caminaríamos por la Padre Billini hasta El Rinconcito de los Libros, donde doña Hilda recomendaría el libro

adecuado y nos daría el precio justo. El paseo pausaría en el restaurante La Llave del Mar, frente al malecón, para almorzar entre tiburones y mantarrayas disecadas. Luego nos conduciríamos agradablemente admirando el frente marino, para después subir por la avenida Máximo Gómez y terminar en Naco, uno de los suburbios residenciales de la época, a tan solo quince minutos del centro.

Entrando la década de los ochenta, la ciudad de Santo Domingo aún era pequeña, su población apenas rozaba los 750 mil habitantes, poseía un parque vehicular inferior a 200 mil unidades, una cobertura de áreas verdes adecuada, transportación pública formal y su centro geográfico no pasaba de Gascue. Hasta ese entonces parecía tener el balance entre población, huella urbana, escala residencial y medio ambiente urbano que hace a las ciudades sostenibles y gobernables, más allá de la crisis económica y política que atravesaba en esos años. Crecimientos sostenidos llevaron a Santo Domingo a duplicar su población en menos de 10 años y a alcanzar dos millones de habitantes a finales de los noventa.

Al inicio del milenio, la promulgación de una ley de división administrativa creó la Provincia de Santo Domingo, segmentando el hasta entonces Distrito Nacional y dividiendo su administración en cinco ayuntamientos. No es hasta el 2004 que se modifican las regiones nacionales de desarrollo y se crea la Región Ozama o Metropolitana, la cual en estos momentos integra ocho municipios y ocho distritos municipales en una superficie de 1,393 km² y una población de 3,339,410 habitantes. Sin embargo, la huella urbana de la ciudad ha crecido de tal manera que la conurbación ya la vincula con municipios de otras provincias (como sucede con los Bajos de Haina de San Cristóbal) y coloca su centro geográfico aproximadamente en la Kennedy con Abraham Lincoln.

Esta metrópolis que llamamos el Gran Santo Domingo¹ agrupa ya 2 provincias, un Distrito Nacional, 11 municipios y una población de aproximadamente cuatro millones de habitantes. En este conglomerado urbano se eligen 3 senadores, 11 alcaldes, 58 diputados y aproximadamente 168 regidores, para una ciudad que es la más grande y poblada de Centroamérica y el Caribe y que está entre las veinte más pobladas de América Latina.

1 El término “Gran Santo Domingo” no está definido en ninguna ley. Es un término que se ha vuelto común y su interpretación depende mucho de la institución y la fuente científica que lo utiliza.

Las estadísticas son muy claras en prever una ciudad que deberá asumir una gran porción de la población de un territorio nacional que ya ha alcanzado el 80% de habitantes urbanos. A esto hay que agregarle que comparte la isla con Haití, una nación que pasará de tener un 50% de población urbana a un 65% en tan solo 10 años. En el 2040 vivirán más de 21 millones de habitantes en conglomerados urbanos en la isla La Hispaniola (según data de las Naciones Unidas), de los cuales un alto porcentaje habitará en el Gran Santo Domingo.

Nuestra ciudad se acerca a esta coyuntura en tal estado de crisis que obliga a una reflexión urgente, ya que sus problemas fundamentales no pueden ser resueltos desde el ámbito aislado de las alcaldías. La sociedad y su representación política han sido negligentes en entender la relevancia de esta metrópolis para el futuro de la nación dominicana. Esta metrópolis representa ya el 25% de la población nacional, el 48% del parque vehicular, maneja más del 50% de la inversión pública y obtiene el 84% de las recaudaciones totales de impuestos del país. Sin embargo, la ciudad y sus gobiernos locales son recursos de negociaciones electorales de parcelas políticas, desarticulando así cualquier propuesta integral que nazca del conocimiento del territorio, el análisis profesional y la participación de sus munícipes.

Quienes asuman la responsabilidad política de administrar este territorio en los próximos 20 años deberán utilizar los instrumentos necesarios para gobernar de manera mancomunada. Para esto, analizaremos ciertas propuestas para el futuro de este territorio compartido, asumiendo los siguientes cinco puntos estratégicos para desarrollar el Gran Santo Domingo.

Estos cinco puntos son:

1-Regionalización y prosperidad económica: Las regiones metropolitanas compiten entre sí, no necesariamente los municipios o las naciones. Las ciudades capitales latinoamericanas se enfrentan a evoluciones administrativas vinculadas al crecimiento poblacional y físico que en muchos casos es un fenómeno nuevo y poco analizado.

2-Sostenibilidad y resiliencia: La desigual distribución de la población, la inadecuada infraestructura de transporte, la poca cobertura de drenaje sanitario, la ineficiente generación de energía y el impacto de la construcción informal amenazan nuestras escasas reservas naturales. Analizar el impacto de la proyección demográfica de la isla sobre el desarrollo de nuevos asentamientos periféricos en Santo Domingo es importante

para considerar el futuro de su huella urbana y los riesgos implícitos ante el cambio climático.

3-Educación y tecnología: Las personas constituyen la base para establecer ventajas comparativas en el futuro. Mientras la transportación, la infraestructura y el medio ambiente tienen un carácter regional en cuanto a los objetivos, es la capacidad y la educación de la fuerza laboral la garantía para planificar municipios productivos que aporten a la competitividad nacional.

4-Vivienda y desarrollo comunitario: Las políticas urbanas deben estar orientadas primordialmente a la calidad de vida de sus ciudadanos. La prioridad de una agenda comunitaria no siempre se encuentra en la provisión de vivienda nueva, el bienestar familiar se soporta en el equipamiento y los servicios que rodean sus habitáculos, sobre todo en una sociedad donde el 70% de la construcción es informal.

5-Transporte y accesibilidad: El optimismo económico ha tendido en Latinoamérica a aumentar progresivamente el parque vehicular privado, y no parece que la tendencia en República Dominicana sea diferente. Este patrón de movilidad es un ejemplo que genera graves externalidades negativas, como la contaminación del aire, las muertes por accidente, la congestión vial y, como consecuencia, un progresivo abandono de los espacios públicos. La gestión de políticas públicas eficientes y el involucramiento municipal en la calidad del espacio urbano a través de la provisión de transporte público de calidad, pueden motivar un retorno de la ciudadanía al uso intensivo de sus espacios comunitarios.

Regionalización y prosperidad económica

El Gran Santo Domingo² no ha podido vincular su crecimiento físico a una estructura administrativa eficiente. Esta situación no ha permitido que sus impactos ambientales puedan ser medidos y que sus necesidades sociales sean suplidas adecuadamente. Más allá del Distrito Nacional, la ciudad se convierte en un territorio difuso y poco servido que debería ser considerado periurbano, término que hasta ahora no existe en nuestro glosario territorial oficial.

2 Es importante distinguir entre Santo Domingo de Guzmán, región metropolitana y Gran Santo Domingo. El primero se refiere exclusivamente al municipio que hoy llamamos Distrito Nacional; el segundo, a la Provincia de Santo Domingo y el Distrito Nacional; mientras que el tercero es un término más difuso que en algunas ocasiones incluye a Haina, en la provincia San Cristóbal. Preferimos entender el Gran Santo Domingo como el conglomerado urbano definido por la huella urbana física de la ciudad.

Existen características comunes que definen estos territorios periurbanos:

- Sus límites administrativos son confusos.
- Poseen escasa infraestructura de servicio y equipamiento.
- Están ubicados en áreas hídricas o ambientales muy vulnerables.
- Poseen escasas normativas de uso de suelo y desarrollo urbano.
- Son sectores de mucha informalidad edificatoria y muy vulnerables a riesgos diversos.
- Son territorios de potencial crecimiento poblacional, y podrían duplicar y hasta triplicar su población en menos de 20 años.

Administrar este territorio periurbano constituyó una tarea difícil para un solo gobierno municipal y llevó a la aprobación de la *Ley de división político-administrativa del Distrito Nacional* en el 2001, la cual buscaba restablecer el “equilibrio político y económico a través de una modificación de la geografía urbana”. Al abordarse desde la óptica político-administrativa, esta modificación de la geografía urbana del territorio dividió la ciudad en municipios de condiciones económicas e infraestructuras desiguales. Quince años después aún no cuentan con los instrumentos mínimos necesarios para un desarrollo adecuado y sostenible.

Sin embargo, es en esta periferia urbana difusa que reposa el futuro del Gran Santo Domingo. Nos preparamos a recibir un incremento poblacional significativo en los próximos veinte años y los municipios de la Provincia Santo Domingo serán depositarios principales de este crecimiento. Este territorio se ha convertido en espacio clave para soluciones estratégicas vinculadas al transporte, los desechos sólidos y las aguas servidas. Además poseen áreas agrícolas, recursos naturales y culturales fundamentales para el funcionamiento de la metrópolis en conjunto.

En los últimos veinte años, el Estado ha fomentado el crecimiento horizontal de la ciudad dando prioridad a corredores de tránsito interurbanos diseñados para el transporte privado. Prioridad que, al colocarse por encima de la planificación integral y las ordenanzas municipales, ha fomentado la suburbanización, creando serias consecuencias para el futuro:

- Amenaza a las áreas protegidas
- Pérdida de tierra agrícola productiva

- Amenaza a sistemas hídricos subterráneos y superficiales
- Desaparición de comunidades rurales y sus tradiciones
- Fomento de la *arrabalización* e impactos derivados

¿Pero de qué manera puede la regionalización ser clave para la prosperidad económica de nuestros municipios? La producción de bienes y servicios dependen de recursos que solo pueden ser planificados y administrados desde una óptica regional, como son la infraestructura, la transportación y el medio ambiente. Un municipio próspero dependería de una gobernanza mancomunada que entienda las aportaciones locales a la competitividad de su región, pero que también gestione servicios que son administrados desde el gobierno local. En este contexto, los alcaldes se convierten en promotores del desarrollo de sus comunidades, pero también en gestores de territorio, por lo que se requiere el manejo de instrumentos técnicos operativos que superan el ámbito aislado de sus alcaldías.

Existen cuatro instrumentos legales que facilitarían una estructura administrativa capaz de planificar a escala del Gran Santo Domingo. Estos son:

1. *La Ley del Distrito Nacional y Municipios del 2007*. Introduce la figura de la “Mancomunidad” para la ejecución de obras y servicios municipales “sin que necesariamente pertenezcan a la misma provincia o exista continuidad territorial”. Está formado por un presidente, un vicepresidente y un consejo general.
2. *El decreto 710-04, que convierte a la Provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional en la décima región de desarrollo*. Promueve la solidaridad y el apoyo al desarrollo regional, provincial o municipal, además de articular la prestación de servicios ofrecidos al gobierno municipal desde el gobierno central. Crea la figura del intendente regional y un Consejo Regional de Desarrollo.
3. *La Estrategia Nacional de Desarrollo del año 2012*. Integra el concepto de cohesión territorial en el diseño y gestión de políticas públicas y “promueve reducir las disparidad urbano-rural e interregional en el acceso a servicios y oportunidades económicas”.
4. *Proyecto de ley de ordenamiento territorial y uso de suelo*. Plantea la creación del Sistema Nacional de Ordenamiento Territorial, dirigido por un Consejo de Ordenamiento Territorial. Introduce tres niveles jerárquicos de ordenamiento del territorio: el nivel nacional, el nivel regional y el nivel municipal.

Los dos primeros, a pesar de poseer instrumentos técnicos operativos vinculados a un marco legal vigente, no han sido aplicados u operan con muy bajo presupuesto. Esta situación de deficiencia presupuestaria contradice los principios emprendedores que los generaron. Los dos últimos instrumentos aún luchan contra el hambre política electoral, el miedo a ceder poder y la avaricia.

Un modelo de regionalización adecuado para el Gran Santo Domingo, bajo el marco legal vigente, solo sería posible desde el instrumento de la Mancomunidad de Municipios, que existe gracias a la ley 176-07 y que ha estado operando con precaria autonomía presupuestaria y limitado poder político. El crecimiento de la huella urbana³ de la ciudad, que ya integra dos provincias, un Distrito Nacional y 11 municipios, requiere una revisión de la estructura política del territorio y del control de las tomas de decisiones sobre este. Esta revisión debería empezar por respetar la autonomía presupuestaria de los municipios, que en estos momentos es controlada por el gobierno central, y por establecer su asignación a partir de un porcentaje del presupuesto nacional. Un nuevo modelo de gestión de municipios mancomunados podría surgir de un sistema de ayuntamientos empoderados políticamente y con autosuficiencia económica, ya que permitiría mejores resultados en la planificación regional y, en consecuencia, una mayor competitividad.

A nivel global, compiten las regiones metropolitanas, no necesariamente los países y los municipios (Barnett, 2001). La prosperidad de la región metropolitana del Gran Santo Domingo no puede seguirse comprometiéndose con municipios liderados ineficientemente y en limitadas murellas partidarias: la calidad de vida de 4 millones de personas depende de su accionar mancomunado.

Sostenibilidad y resiliencia

El Gran Santo Domingo no ha podido asumir políticas territoriales de sostenibilidad que superen las buenas intenciones de programas locales de reciclaje e insuficientes esfuerzos en el manejo de desechos sólidos. A medida que la desigual distribución de la población, la inadecuada infraestructura de transporte, la poca cobertura de drenaje sanitario, la ineficiente generación de energía y el impacto de la construcción in-

3 La huella urbana es la continuidad de infraestructura urbana física formal que fomenta desarrollos existentes o futuros sobre el territorio. Estos municipios son Santo Domingo de Guzmán, Santo Domingo Este, Santo Domingo Oeste, Santo Domingo Norte, Guerra, Boca Chica, Haina, Los Alcarrizos, Pedro Brand, Nigua y San Cristóbal.

formal amenazan nuestras escasas reservas naturales, es evidente que tendremos que asumir una actitud resiliente frente a los impactos que nosotros mismos hemos construido.

Nuestras políticas urbanas han fomentado una tendencia de crecimiento que ha priorizado la infraestructura de transportación privada por encima de las ordenanzas municipales. Esto, junto al crecimiento incontrolado de la huella urbana, ha traído como consecuencia una amenaza a las áreas protegidas periféricas, a las zonas agrícolas y a importantes recursos hídricos. Cuando a este modelo de planificación agregamos el gran aumento de la población urbana en la isla y la alta informalidad en la construcción, nos damos cuenta de que tenemos una tarea muy importante para poder mantener la sostenibilidad urbana de nuestra ciudad y asumir como se debe el impacto del crecimiento de la población urbana.

La República Dominicana y Haití han compartido un crecimiento poblacional casi idéntico en los últimos 20 años. Ambas naciones tienen en la actualidad unos 11 millones de habitantes cada una, y sus dos centros urbanos más importantes, Santo Domingo y Puerto Príncipe, crecerán de manera similar en la próxima década. Lo que ha diferenciado el proceso demográfico de ambas naciones es el porcentaje de población urbana versus la rural y la distribución que esta tiene en sus conglomerados urbanos. En Haití, la población ha sido históricamente rural, apenas un 35% de su población habitaba en ciudades en el año 2000; mientras que la República Dominicana arribó al siglo XXI con un 80% de población urbana. Para el 2010, Haití aumentó su población urbana a un 52%, con un crecimiento anual de más de un 4%; mientras que la República Dominicana estabilizó su población urbana con un crecimiento de apenas un 2% (UNHABITAT, 2017). Como consecuencia de esta tendencia, dentro de una década Haití tendrá 8 millones de habitantes viviendo en conglomerados urbanos, y más del 40% de estos habitantes se concentrará en Puerto Príncipe, ciudad que probablemente llegará a la saturación.

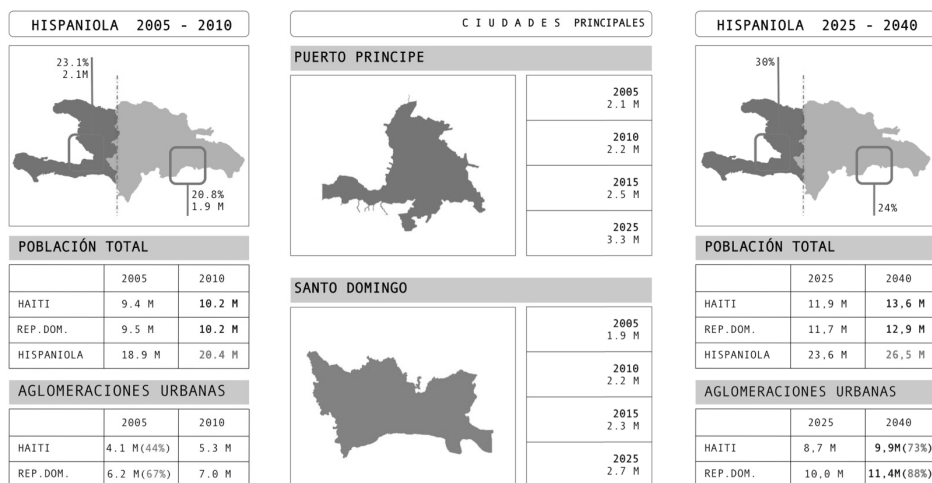
La tendencia a la cual nos dirige esta data es preocupante:

1. Dentro de treinta años, más de 20 millones de personas vivirán en conglomerados urbanos en la isla.
2. Puerto Príncipe tenderá a saturarse en corto tiempo, pues las proyecciones no indican que otra ciudad esté en la capacidad de alojar más de 500 mil habitantes en Haití.
3. República Dominicana tendrá más ciudades intermedias que Haití para distribuir su movilidad campo-ciudad.

4. La región metropolitana de Santo Domingo recibirá la mayor cantidad de estos nuevos habitantes urbanos debido a su histórica supremacía poblacional en la Hispaniola.
5. Debido a desarrollos informales, la distribución de esta población tenderá a un aumento significativo de la huella urbana del Gran Santo Domingo.

Gráfico 1:

La Hispaniola crecimiento demográfico



● 21 millones de personas vivirán en las ciudades de la isla La Hispaniola en el año 2040



Esta proyección demográfica es importante tomarla en cuenta a la hora de considerar el futuro de la huella urbana y el desarrollo de nuevos asentamientos informales periféricos con sus riesgos implícitos ante el cambio climático. A nivel global, las edificaciones son el renglón de mayor producción de gases invernaderos y consumo de energía por fuente: más de un 40 por ciento en países industrializados, mientras que la transportación y las industrias aportan un 35 y un 12 por ciento respectivamente. Las ciudades, al agrupar estos renglones en un solo ente, son en consecuencia responsables de tres cuartas partes de las emisiones de carbono que causan el calentamiento global. La tajada en el deterioro del planeta por parte de los conglomerados urbanos es muy grande: a nivel mundial, el 45% de la energía primaria es utilizada en edificios, el 50% de todos los materiales globales están dirigidos a la construcción y el 60% de toda la tierra agrícola está siendo devorada por el crecimiento urbano (Van Wyk, 2011). Las ciudades de los países en

desarrollo tienen una responsabilidad en esta realidad, debido a que se estima que muy pronto superarán en conjunto a los países industrializados en la generación de gases invernaderos. En la República Dominicana, las edificaciones y urbanizaciones informales representan aproximadamente el 70% de la industria de la construcción; eso hace muy difícil el establecimiento de normativas de construcción o uso de materiales y tecnologías adecuados para encarar responsablemente nuestra participación en el calentamiento global y las consecuencias del cambio climático.

Que seamos un territorio mayoritariamente urbano sonaría bien si la distribución de esta población se hiciera en ciudades de alta densidad y reducida extensión superficial, la realidad es que nuestras ciudades tienden a crecimientos de carácter suburbano y a edificaciones informales que comprometen nuestros recursos naturales y nos hacen más vulnerables a los riesgos.

Resulta inevitable detener este crecimiento demográfico y es prácticamente imposible formalizar el sector de la construcción en el Gran Santo Domingo. Una mirada esperanzadora sería enfocarnos primero en la creación de normativas territoriales y urbano-municipales básicas que regulen el crecimiento periférico de la ciudad, dando oportunidad a que el mejoramiento de procesos y tecnologías en la construcción formal pueda ir aumentando con el tiempo. Pero esta es una tarea que supera el ámbito aislado de los municipios y que por ello debe involucrar a otros poderes del Estado además del sector privado.

Algunas de estas medidas son:

- Introducir en nuestra legislación definiciones actualizadas de lo urbano, redimensionando los límites oficiales de nuestras ciudades y restringiendo su extensión horizontal.
- Preservar áreas agrícolas periféricas y vincularlas a empresas verdes relacionadas con el sector de las energías limpias donde sea aplicable.
- Prohibir desarrollos urbanos en:
 - Zonas montañosas.
 - Áreas protegidas o hábitats de especies amenazadas.
 - Tierras conexas a humedales o cursos de agua sensibles.
 - Áreas agrícolas productivas o potencialmente productivas.

- Limitar la huella edificatoria de desarrollos inmobiliarios periféricos a no más de 35%, para así reducir la degradación del agua subterránea y promover normativas de desarrollo de bajo impacto.
- Promover el relleno urbano de espacios vacíos entre desarrollos inmobiliarios existentes y fomentar que compartan infraestructuras.
- Planificar usos mixtos, en lugar de zonificaciones de uso exclusivo, incentivando con ello la accesibilidad a servicios.
- Promover el desarrollo compacto y de alta densidad para usar la tierra eficientemente, de modo que se mejoren los servicios sanitarios y de distribución eléctrica y se apoyen opciones de transportación colectiva.
- Reducir la dependencia del automóvil privado y planificar desarrollos residenciales a no más de 15 minutos caminando de los sistemas de transporte colectivo.
- Promover desde el Estado el desarrollo de viviendas sociales, ya que el limitar el desarrollo urbano del suelo periférico y el densificar los centros urbanos existentes provocarán que el precio de la tierra sea más caro y afecte a los más pobres.

Educación y tecnología

Las personas son la base para establecer ventajas competitivas en el futuro. Mientras que para la transportación, la infraestructura y el medio ambiente los objetivos presentan un carácter necesariamente regional, es la fuerza laboral y la formación educativa la garantía para planificar municipios productivos que aporten a la competitividad nacional.

En la República Dominicana todavía se identifica a los gobiernos locales como simples recolectores de residuos sólidos en sus respectivos municipios. No obstante, los mismos disponen de otras competencias propias y compartidas para una serie de servicios mínimos que garantizan el bienestar de las comunidades. Este régimen de competencias municipales, consagrado en la ley 176-07, juega un papel de vital importancia, ya que orienta el accionar municipal y determina la capacidad de los ayuntamientos para atender las necesidades ciudadanas. En cuanto a la naturaleza de cada una de estas competencias, el artículo 19 de la ley 176-07 destaca que la mayoría de competencias municipales propias (12 competencias de un total de 15) están relacionadas con la prestación de un servicio público. En cambio, la mayoría de competencias comparti-

das (9 competencias de un total de 10) pertenecen al ámbito de la promoción del desarrollo en el territorio.

Durante la última década, República Dominicana ha desarrollado diferentes procesos con el objetivo de promover la descentralización y mejorar la gestión municipal para ofrecer servicios con la calidad adecuada para satisfacer a los munícipes. La ley de división administrativa del 2001, la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, la Ley 498-06 de Planificación e Inversión Pública y la Estrategia Nacional de Desarrollo establecen pautas para impulsar el desarrollo local, provincial y regional mediante el fortalecimiento de las capacidades de planificación y gestión económica de los municipios, la participación de los actores sociales y la coordinación con otras instancias del Estado. A pesar de los implícitos esfuerzos legales, los municipios dominicanos no cuentan ni con el apoyo financiero, ni con la estructura institucional que permita la prestación en cantidad y calidad de dichos servicios. El crecimiento y la división administrativa de Santo Domingo dejaron municipios con servicios y equipamientos mínimos o inexistentes, lo que ha provocado grandes desplazamientos de población hacia el Distrito Nacional, que los concentra.

Un ejemplo dramático de esta distribución desigual de servicios y recursos en el territorio tiene que ver con la competencia compartida de educar y capacitar a sus munícipes, sobre todo en lo que tiene que ver con la educación superior. Las instituciones de educación superior enfrentan grandes desventajas cuando operan en entornos urbanos ineficientes e insostenibles. Sin embargo, esta problemática abre también un espacio de oportunidad para que las universidades se conviertan en líderes gestores de los cambios que debe asumir la sociedad para garantizar entornos urbanos de calidad.

La República Dominicana cuenta con 49 instituciones de Educación Superior reconocidas por el Estado, de las cuales 31 son universidades. Para el 2010 la población estudiantil se incrementó en un 72.5%, pasando, de 102,069 en 1990, a 372,433 en 2009. A su vez, para el 2015, la población matriculada era de 480,103. En el Distrito Nacional está localizado el 90% de la población universitaria de la región metropolitana, repartido en 24 centros de educación superior en algunos tres kilómetros cuadrados, lo que suma más de 225,000 estudiantes matriculados, que representan la mitad de la población estudiantil universitaria del país (MESCYT, 2015). A pesar de este altísimo número de estudiantes matriculados en el Gran Santo Domingo, el porcentaje de desempleo urbano de Santo Domingo es el más alto de Latinoamérica y El Caribe, con un 15% (UN-HABITAT, 2012).

Esta injusta distribución del equipamiento de educación superior es grave para el Distrito Nacional, al que se traslada una gran cantidad de estudiantes desde otros municipios, contribuyendo así a problemas serios de tránsito, arrabalización comercial de los entornos urbanos, escasez de servicios y precariedad de la transportación pública. También es grave para las mismas universidades, que se ven obligadas a incluir en sus presupuestos de futuro grandes sumas de dinero para contrarrestar la falta de servicios que el Estado debería proveer, ya sea, por ejemplo, en la forma de inversiones en grandes superficies de parqueo por la falta de transportación pública o en seguridad privada para sus estudiantes. Algunos centros universitarios privados tienen, en estos momentos, más superficie de estacionamiento que de salones de clases y laboratorios juntos. Debemos revisarnos seriamente como sociedad si estamos dedicando más espacio para guardar carros privados que el que dedicamos para educarnos.

Gráfico 2:

Concentración estudiantes matriculados en el Gran Santo Domingo



Informe General sobre Estadísticas de Educación Superior 1988-2005

Nuestras instituciones académicas han desempeñado un papel importante en la formación de sus comunidades dentro de sus propias parcelas, pero aún tienen un papel que jugar en el esfuerzo por reducir los impactos ambientales que generan en los entornos urbanos donde se asientan. Y eso implica colaboración con la sociedad civil y el gobierno local bajo la premisa de que ser sostenibles es esencialmente “aprender a vivir juntos”.

Un plan de estrategias urbanas sostenibles deberá crear un consenso entre las instituciones públicas y privadas que se ubican en el sector donde las universidades se asientan. Para esto es necesario conformar la figura del Distrito Universitario, que no existe en nuestro modelo de ordenamiento actual, y que debería contar con normativas especiales, incentivos y acuerdos sobre responsabilidades colectivas. Estas acciones deberían estar concertadas por un equipo especializado, creado para tales fines, que se ocupe de modo específico de áreas importantes como la transportación pública, el estacionamientos, las redes peatonales y la seguridad urbana.

“Aprender a vivir juntos” requiere de miradas a mediano y largo plazo que incentiven la cohesión social y hagan evolucionar nuestro modelo de gobernanza. En esa construcción, los consensos y las alianzas entre el ayuntamiento, el gobierno central y la sociedad civil son claves para crear y administrar políticas públicas para un entorno urbano sostenible e integrador. Si las universidades no son capaces de incentivar y construir este modelo de ciudadanía, si los seres pensantes seguimos “resolviendo” los conflictos colectivos de conformidad con nuestras parcelas individuales, entonces ¿quién lo hará?⁴

Los miles de jóvenes estudiantes —en su mayoría mujeres— de las instituciones de educación superior que se ubican en menos de 3 km² del centro mismo del Distrito Nacional, junto con la gran cantidad de colegios privados que se distribuyen en el municipio, requieren la satisfacción de necesidades de transportación y de servicios conexos que deben ser aportados por el Estado y que podrían ser co-gestados entre las mismas instituciones educativas. Atender estas necesidades a medida que la educación se vuelve universal, y por tanto debe ser más accesible, debe ser garantía de una sociedad que forma un capital social para un futuro urbano que depende cada vez más de la tecnología y el conocimiento (Florida, 2002).

Vivienda y desarrollo comunitario

En la República Dominicana, el origen de la vivienda colectiva se remonta a la primera década del siglo XX. Una vez derribada la muralla, se plantea la posibilidad de desarrollar viviendas en serie, para obreros, en los nuevos terrenos baldíos que quedaron disponibles para una incipiente clase industrial. Pero no es hasta mediados de siglo XX que se originan los primeros proyectos de vivienda social desarrollados por el Estado, los cuales se realizaron en el sector de María Auxiliadora, en la parte noreste del

4 entonces estamos bien jodidos, sería mejor decir.

Distrito Nacional. Previo a este tipo de desarrollo, el Estado se limitaba a proveer de predios y servicios a los sectores menos pudientes en la parte norte de la ciudad, mientras hacia el este se ejecutaban proyectos privados para las clases socioeconómicas de mayores ingresos.

Al caer la dictadura, la sociedad civil ve como una política fundamental del Estado la construcción de viviendas. Son entonces creadas las instituciones que fomentarían los primeros desarrollos urbanos de alta densidad de vivienda social, que incluían servicios y equipamiento colectivo. Sin embargo, la mayoría de estos primeros proyectos se llevaron a cabo en los años setenta, bajo el esquema paternalista de la presidencia de Joaquín Balaguer, y continuaron bajo esquemas muy semejantes durante las décadas de los ochenta y los noventa.

Durante el mismo período, y paralelo a los proyectos estatales de vivienda social, el sector privado se dedicó al desarrollo de viviendas de mercado, con poca regulación del Estado, tanto en el aspecto constructivo como normativo. Se desarrolló así una gran cantidad de proyectos de tamaño medio en la periferia de la ciudad, en lotes inconexos y con muy pocos servicios o equipamientos, mientras en el centro se edificaban viviendas en altura para los más pudientes. Esto ocasionó que la clase de menores ingresos tuviese poco acceso a vivienda asequible, por lo que tuvo que recurrir al sector informal.

Entrando ya el siglo XXI, este modelo de desarrollo habitacional no presentó variaciones significativas en sus normas o legislación. No es hasta el año 2012 que se pone en funcionamiento la ley 189-11, sobre el desarrollo del mercado hipotecario y el fideicomiso, un recurso financiero destinado a facilitar el impulso de proyectos habitacionales de participación mixta con aportes del gobierno. En esta ley se incluye una nueva definición de vivienda colectiva, la vivienda de bajo costo, que se define tan sólo en términos económicos y financieros “... *proyectos de soluciones habitacionales, con participación de los sectores públicos y/o privados, cuyas unidades tendrán un precio de venta igual o inferior a dos millones de pesos (RD\$2,000,000.00)*”.⁵

Inspirado en el Colsubsidio colombiano, y bajo el esquema de fideicomiso público promovido por esta ley, se ha estado desarrollando una ciudad satélite en el municipio Santo Domingo Este, orientada a contribuir con la mitigación del déficit habitacional. De ser completada en el 2020, la Ciudad Juan Bosch aportaría un total de 25 mil nuevas uni-

5 Ley 189-11 para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana. Título III, capítulo 1, sección 1, artículo 129.

dades habitacionales, dando alojamiento aproximadamente a 100 mil habitantes. Esto la convertiría en uno de los barrios de mayor densidad del Gran Santo Domingo con más población que algunas provincias importantes como Baoruco, Hermanas Mirabal, El Seibo o Dajabón, y más hogares que la mayoría de los municipios nacionales. Cinco años después, y a pesar de todo el equipamiento y los servicios aportados por el Estado, los desarrolladores privados no han podido ejecutar más de 4000 unidades en los lotes que les fueron asignados.

Nuestros esfuerzos históricos para proveer viviendas nuevas, a pesar del “gigantismo” de sus proyectos, nunca han hecho cosquillas al odioso déficit. Para percatarse de ello, solo es necesario recordar el proyecto de INVIVENDA, que 30 años después no ha sido terminado.

Tabla 1:
Tabla comparativa Ciudad Juan Bosch

Tipología	Área geográfica	Hogares	Población
Proyecto	Ciudad Juan Bosch	25,000	100,000
Provincia	Bahoruco	24,493	97,059
Municipio	Moca	25,394	93,890
Provincia	Hermanas Mirabal	26,414	92,108
Municipio	Baní	24,416	91,987
Municipio	Azua	23,041	91,297
Provincia	El Seibo	25,706	87,641
Provincia	Dajabón	18,265	63,800
Provincia	Elias Piña	15,590	62,970
Municipio	Bajos de Haina	22,971	83,529
Municipio	Boca Chica	22,411	78,689
Municipio	San Juan	21,075	78,280
Barrio	Hainamosa	21,554	77,828
Zona urbana	Boca Chica	21,513	75,642
Barrio	Los Frailes	19,444	71,030
Barrio	Villa Mella	19,085	69,232
Zona urbana	Bonao	19,210	68,554
Barrio	Los Tres Brazos- Jardines del Ozama	17,304	62,815
Zona urbana	Santa Cruz de Barahona	15,559	61,333
Barrio	El Almirante	16,326	61,301

Según Apéndice estadístico del mapa de la pobreza 2014, ONE-MEPyD.
Se muestran ejemplos selectos de provincias, municipios y barrios.

Ni siquiera los desarrollos más exitosos bajo el esquema de fideicomiso privado⁶ han podido aportar a las comunidades los servicios y equipamientos urbanos elementales (guarderías, escuelas, espacios deportivos, equipamiento de salud), por lo que se han visto en problemas para dar continuidad y hacer habitables sus grandes proyectos inmobiliarios.

Acercándonos ya al 2020, el déficit de la República Dominicana habrá sobrepasado dos millones de unidades, entre viviendas nuevas y otras que requieren mejoras. Hasta la fecha del último censo, el déficit cuantitativo era de 865,829 y el cualitativo de 1,333,458 (Ciudad Alternativa, 2017). Con un incremento de 37,000 unidades al año, sería necesario construir y mejorar 50 mil unidades anuales para poder empezar a reducirlo. Solucionar este problema representaría para el Estado una inversión imposible de aportar desde el presupuesto nacional.

Cualquier producción desmesurada de vivienda nueva representa un esfuerzo gigante para resultados diminutos. Nuestra experiencia con el gigantismo nos obliga a propiciar cambios en la actitud que valora la cantidad de viviendas por encima de la calidad de los entornos en que se ubican. Esta visión, que pone énfasis en la falta de recursos de inversión o en déficits de infraestructura, y no en un déficit de planificación, debe ser superada por un esquema en que se establezcan las reglas de juego indispensables para orientar la participación del sector privado en estos importantes proyectos habitacionales.

En el año 2012, la Estrategia Nacional de Desarrollo postuló la construcción de una sociedad donde exista igualdad de derechos y de oportunidades, demandando para ello el logro de siete objetivos generales, entre los que se encuentra la vivienda digna en entornos saludables. Esta línea de acción define dos objetivos específicos:

- a) Facilitar el acceso de la población a viviendas económicas, seguras y dignas, con seguridad jurídica y en asentamientos humanos sostenibles, socialmente integrados, que cumplan con los criterios de adecuada gestión de riesgos y accesibilidad universal para las personas con discapacidad físico-motora.
- b) Definición de una política pública de vivienda, la planificación y desarrollo de asentamientos humanos ordenados, accesibles y sostenibles.

6 Un ejemplo es el Residencial Pablo Mella Morales, desarrollado bajo el esquema de fideicomiso privado: si bien tiene más de 2,500 unidades ejecutadas y habitadas, su proyección final es de 9000 unidades.

Pero el Estado dominicano no ha podido crear las condiciones que permitan cumplir con este doble mandato. De hecho, el último esfuerzo es el reglamento 95-12, que no establece disposiciones especiales que favorezcan el bienestar de las comunidades, y que más bien se refiere a disposiciones tendentes a facilitar nuevos desarrollos inmobiliarios reduciendo su costo, elevando la densidad por encima de las normativas municipales y propiciando que las áreas de esparcimiento (deportivas, culturales y sociales) puedan sustituir a las áreas verdes.

El sector informal de la construcción, que representa aproximadamente el 70%, ha probado ser un constructor más eficiente que el Estado y más creativo que el sector privado. Con toda su maquinaria y sobredimensionamiento, el Estado no ha sido capaz de construir más de 3,000 unidades al año, incluyendo viviendas sociales y otros modelos (Ciudad Alternativa, 2017). Y el sector privado, con todo el sistema profesional a su servicio, no ha sido capaz de generar soluciones para la estructura familiar de este siglo. Quien ha sido responsable de generar soluciones que superan esta mentalidad rentista ha sido el sector informal, pues ha ido satisfaciendo las necesidades de alojamiento de personas de diferentes estructuras familiares y de diversos ingresos en las comunidades de origen. Sin embargo, esto tiene su precio, pues el 50% de las viviendas de República Dominicana tienen algún tipo de deficiencia que redundan en el déficit cualitativo. En la ciudad de Santo Domingo, el 17% de las viviendas pueden ser consideradas apartamentos y un 6% como otros modelos colectivos (ENHOGAR, 2015); el porcentaje restante está constituido por viviendas o piezas independientes que tenderán a densificarse sin ningún tipo de regulación, aumentando así el déficit cualitativo y saturando los servicios existentes.

Por tanto, es importante articular los ayuntamientos para que definan normativas y procesos urbanos que faciliten:

- Gestar programas de formalización catastral y de titulación de sectores informales que fomenten el desarrollo de proyectos de vivienda sobre la base de suelo comunitario y el fideicomiso. Este modelo empodera a las comunidades en la medida en que las fortalece ante cualquier oferta de negociación del sector privado.
- Desarrollar planes de revitalización de barrios informales existentes, de modo que se creen nuevas oportunidades de desarrollo inmobiliario, nuevo equipamiento y espacio público y que se asista a las comunidades más necesitadas en la construcción y rehabilitación de viviendas dentro de sus propios parajes o barrios.
- Crear y asesorar unidades de emprendimiento comunitario dirigidas al sector construcción, con miras a fomentar la oferta de nuevos tipos de viviendas que se adapten mejor al modelo de la familia del siglo XXI.

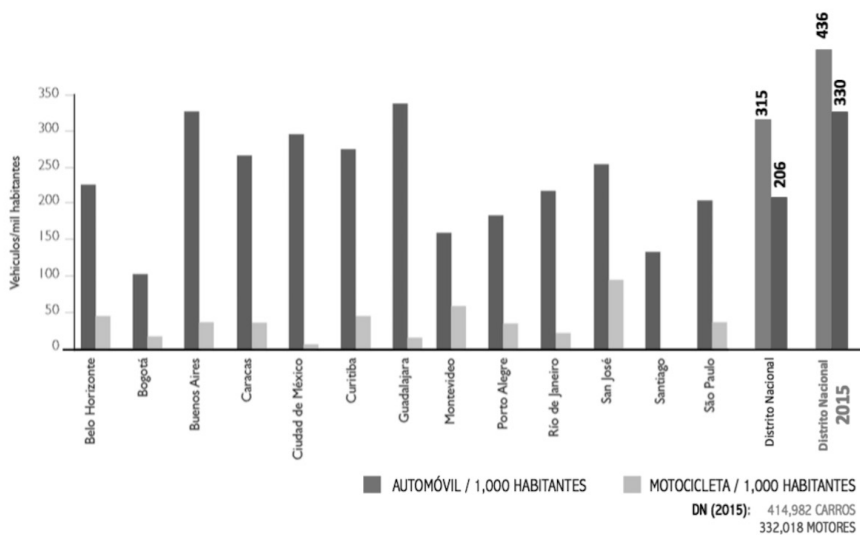
- Fomentar desarrollos inmobiliarios de bajo costo en las áreas centrales de las ciudades, donde existen servicios y equipamiento colectivo, y para lo cual es necesario identificar suelo accesible.

Transporte y accesibilidad

Diariamente más de doscientos mil vehículos entran al Distrito Nacional a lo largo del Corredor Duarte, transportando aproximadamente medio millón de pasajeros. De estos transeúntes, un buen porcentaje permanece en la ciudad capital buscando los servicios urbanos, el empleo o la educación que no obtiene en los municipios periféricos de origen. El 74% de estos viajes son hechos en vehículos privados, lo que indica el alto impacto que el crecimiento de este parque está teniendo en la cotidianidad de la ciudad.

En la República Dominicana el parque vehicular se triplicó entre el 2005 y el 2015, cuando pasó de 1.8 millones de unidades a 3.6 millones; para el 2018 el parque vehicular ya supera los 4 millones de unidades. El Gran Santo Domingo concentra el 41% de estas unidades y el Distrito Nacional el 27%. Cabe destacar que los vehículos registrados en el Distrito Nacional suman 1 millón 100 mil unidades, lo que implica que hay un vehículo de motor por cada habitante del municipio (DGII, 2018). Del total de vehículos privados en el Distrito Nacional, el 44% son motocicletas (355 mil unidades), porcentaje que supera en más de cuatro veces la tasa por mil habitantes de motocicletas que se da en otras ciudades de Latinoamérica, como San José, Curitiba o Guadalajara, por mencionar algunas.

Gráfico 3:
Índice de motorización



FUENTE BANCO DE DESARROLLO DE AMÉRICA LATINA | DGII | ELABORACIÓN PROPIA

Las consecuencias de este modelo de privatización de la transportación en la República Dominicana se proyectan en diversos aspectos fundamentales de la vida urbana, como la salud, la economía familiar y la violencia urbana:

- En estos momentos, estamos entre los 20 países del mundo con mayor tasa de muertes por accidente de tránsito, con 29.3 muertes por cada 100 mil habitantes, según la Organización Mundial de la Salud. El cálculo para la región metropolitana de Santo Domingo sube a 41.3 muertes por 100 mil habitantes⁷.
- El 13% de las muertes de tránsito corresponden a conductores y pasajeros de automóviles, el 19% a peatones y el 63% a motocicletas, donde sólo somos superados por Laos, Tailandia y Camboya.
- Las recaudaciones de impuestos a los propietarios de vehículos asciende a 62 mil millones de pesos, el 20% del total de impuestos del país. De ese monto, el 50% corresponde a impuestos aplicados a los combustibles (Delgado, 2016). Casi el 20% de los ingresos de la familia promedio dominicana se consumen en transportación.
- El ratio de violencia urbana para el 2017 en la Región Metropolitana, según la Oficina Nacional de Estadísticas, es de 15 homicidios por 100 mil habitantes (ONE, 2017). La OMS considera un ratio superior a 10 como un signo evidente de violencia endémica. Los ratios de violencia urbana se duplicaron entre el 2007 y el 2011, coincidiendo con el crecimiento del parque vehicular, lo que indica un abandono de las autoridades de los sistemas peatonales urbanos, y como consecuencia, la búsqueda de una solución privada por parte de la ciudadanía.

Contradictoriamente, a pesar de esta data, sólo el 26% de los hogares de la ciudad de Santo Domingo tiene algún tipo de vehículo privado, según la encuesta ENHOGAR 2015. Esto se debe fundamentalmente a temas de inequidad social y económica, que lleva a que en los sectores de más altos ingresos existan hasta 3 y 4 vehículos por familia.

7 En el año 2013 fuimos campeones mundiales en muertes por accidente de tránsito sustentado por el libro Guinness, que utilizó información que proveyó la Organización Mundial de la Salud en su publicación *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* del año 2013. El renglón en el que aparecemos como campeones en el ámbito de la mortalidad de nuestras carreteras es en el de muertes por accidentes de tránsito, con 41.7 personas por cada 100,000 habitantes. Nuestros competidores más cercanos fueron: Tailandia, con 38.1; Venezuela, con 37.2; Irán, con 34.1; y Nigeria, con 33.7; todos ellos países que superan nuestra población exponencialmente.

Esta realidad nacional no difiere mucho de los hallazgos de una encuesta que desarrollamos en un proyecto de vivienda de bajo costo. Esa encuesta, realizada a 400 familias de la urbanización Pablo Mella, mostró que el 74% de las mismas se desplaza a su trabajo en automóvil, pero que sólo un 30% de los niños y niñas entre 5-17 años se transporta a sus colegios en vehículos privados, pues se emplean también otros medios como el transporte escolar (44%) y el transporte público (18%)⁸. Ambas datas evidencian que la movilidad de las familias en los hogares de la República Dominicana no está dominada por el automóvil; sin embargo, se planifica más la ciudad para ellos que para el bienestar de las familias en general.

De lo que si estamos seguros es que la distribución desigual de los servicios y de los equipamientos públicos en el Gran Santo Domingo obliga a las comunidades a desplazarse hasta decenas de kilómetros para acceder a recursos tan elementales como salud, educación, ocio y trabajo. En 1998, la respuesta de las autoridades a esta ineficiente distribución de servicios y a su consecuencia en los atascos de tránsito, fue la inversión en infraestructura de transporte privado, para la que construyó una autopista que dividió la ciudad en dos, concentrando todo el tráfico en el centro. Esta inversión se hizo en perjuicio de un sistema de transporte con autobuses que circulaban en sentido contrario por algunas de las principales avenidas de la ciudad. Esta solución hizo accesible terrenos periféricos que antes no eran propensos a ser urbanizados. Como consecuencia, entre 1996 y el 2003 la huella urbana de la ciudad creció en más de un 25% (Barinas, 2013); y al acercarnos al 2020, la mayoría de los proyectos inmobiliarios de alta densidad (como Ciudad Juan Bosch, la urbanización Pablo Mella Morales, varios desarrollos en San Isidro, etc.) se construyen a distancias superiores a los 15 km del centro de la ciudad.

Otro tema fundamental en el entendimiento de cómo se transportan las personas en el Gran Santo Domingo tiene que ver con el sistema de transporte público, que es ineficiente, inseguro, incómodo, costoso y altamente contaminante. La situación de la flota existente se puede resumir así:

- El 85% de la flota son carros de concho, el 15% son microbuses y minibus, solo el 0.5% son autobuses. Estos están organizados en 169 rutas y 14 federaciones.
- Existen 45 rutas interurbanas, donde el 70% de las unidades son minibus y sólo el 13% son autobuses.

8 En este mismo residencial la cobertura de estacionamiento y viales supera el 60% de una manzana típica, mientras menos de un 5% de la superficie es área de esparcimiento.

- La flota vehicular tiene una edad promedio de 23 años.
- Las rutas operan con altos niveles de sobreoferta, rutas solapadas y con baja productividad y con un sistema sin diseño estructural.

El Estado ha tendido a contrarrestar esta problemática con la instauración de sistemas de transporte masivo, pero de baja cobertura territorial, como son los casos de las dos líneas del metro de Santo Domingo y, más recientemente, el teleférico de Santo Domingo. Ni siquiera las ampliaciones del sistema público de autobuses ha podido dar cobertura a una parte significativa del Gran Santo Domingo, quedando las comunidades más necesitadas dependientes del motoconcho, y las de mayores ingresos, de taxis tradicionales o de Uber. La puesta en funcionamiento del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, órgano rector de la ley 63-17 que debe crear las políticas estratégicas en materia de movilidad y seguridad vial para la República Dominicana, es un paso de avance. Sobre todo para poder tener a disposición data confiable y continua que en estos momentos no es accesible.

Una política de desarrollo inmobiliario adecuada, en la magnitud en que se está llevando a cabo, implica acciones dirigidas a lograr un transporte público masivo y eficiente, lo que conlleva, a su vez, planificaciones del territorio más complejas e inversiones que superan la capacidad del sector inmobiliario envuelto en estos proyectos. Si bien tenemos un gran déficit acumulado de infraestructura de transporte, no es menos cierto que nuestro déficit de planificación urbana es aún mayor. Los sistemas masivos de transporte requieren de gran inversión y procesos técnicos que requieren tiempo y escapan de la escala municipal, por tanto es importante dirigir la mirada hacia los espacios públicos y peatonales que son indispensables para la eficiencia de estos sistemas y que son además autosostenibles.

Planificar una movilidad adecuada desde una escala humana tiene múltiples beneficios:

- Promueve la inclusión social y fomenta el intercambio intergeneracional en el transporte público.
- Ayuda a las familias con su salud integral, pues estimula el ejercicio físico.
- Soporta la seguridad comunitaria, pues más personas caminando y circulando por las vías públicas ayudan a aumentar la vigilancia y la protección entre vecinos.

- Educa a los niños, niñas y adolescentes en el civismo y la participación comunitaria.
- Ayuda a las familias con su salud integral, pues estimula el ejercicio físico.
- Reduce los gastos del presupuesto familiar.
- Asegura en el futuro un medio ambiente urbano más sostenible, pues reduce la contaminación atmosférica.

El optimismo económico en Latinoamérica ha tendido a hacer aumentar progresivamente el parque vehicular privado, y no parece que la tendencia en República Dominicana sea diferente. Una política de movilidad urbana sostenible debe asegurar a las familias una transición adecuada desde el transporte no motorizado al transporte público y ser capaz de incluir el transporte privado. Más allá de enfocarse en la infraestructura física misma, la “movilidad urbana sostenible” se apoya en la accesibilidad de los servicios que facilita esta infraestructura física, generando planes que defienden la ciudadanía. Al integrar beneficios ambientales (reducción de la contaminación sonora, visual y del aire), beneficios económicos (reducción del presupuesto familiar destinado a la tenencia de vehículos) y beneficios sociales (promoviendo una visión integral de la comunidad), estaremos garantizando espacios públicos sostenibles desde una perspectiva humana y desde el urbanismo de todos los días.

La Navidad del 2017 nos encuentra a mí y a mis hijas como transeúntes de un nuevo centro geográfico en la ciudad de Santo Domingo, la autopista Kennedy con avenida Los Próceres. En tan solo 500 metros a la redonda nos rodean más de 7000 estacionamientos, 21 salas de cine, 4 food courts, 2 hipermercados, 3 grandes empresas de mobiliario, 3 grandes showrooms de importadores de vehículos y dos estaciones de metro. A diferencia de mi primer paseo, los estacionamientos son una decisión de orden privado y nunca son suficientes. La calle ha sido reemplazada por una autopista interurbana que impide relacionar peatonalmente a estos grandes centros comerciales. Las aceras ya no son un espacio de interacción y la “flânerie” y el ballet urbano han sido transferidos a los espacios interiores privados. Mientras, el espacio abierto se reduce a fallidos y grotescos intentos de “parques verdes” artificiales y las franquicias comerciales se repiten y compiten entre ellas mismas, y ninguna recomienda lo adecuado ni te da el precio justo.

Lo que hace esta situación muy difícil de soportar no es el excesivo equipamiento comercial, o al menos no es primordialmente eso —el sector privado ha sido muy inteligente, a su manera, en interpretar el crecimiento de la ciudad y aprovecharse en consecuencia—. El problema es que los gobiernos locales han perdido la capacidad de controlar el espacio urbano, se han desentendido de su responsabilidad con la esfera pública. De este modo, la ciudad se ha escapado de las manos de las municipalidades y los procesos participativos en las tomas de decisiones se hacen cada vez menos comunitarios, menos humanos. El espacio entre nosotros ha perdido la capacidad de unirnos, relacionarnos, separarnos, y no nos facilita ir a la ciudad en un paseo navideño sin intención de comprar mercancías.

“... es posible que no sepamos qué sucederá con la sociedad del futuro, pero sí es posible que comprendamos a través de esta visual lo que aspiramos a ser y qué ventajas podremos sacar de la sociedad del presente y todas sus oportunidades. Y es esta perspectiva la que debemos obtener a partir de observar a través de las múltiples ventanas —aterrorizadoras y estimulantes a la vez— que nos ofrece un mundo multidimensional, como jamás ha existido”. (Barinas, 2000)

Referencias bibliográficas

Barinas Uribe, M. (2000). Las cinco ventanas de mi apartamento: vivir una periferia cambiante. *Estudios Sociales*, 33(122), 51-62.

Barnett, J. (2001). The new metropolitanism. *Planning for a new century: The regional agenda* (pp. 11-45). Washington, DC: Island Press.

Congreso Nacional de la República Dominicana. (2011). Ley no. 189-11 para el Desarrollo del Mercado Hipotecario y el Fideicomiso en la República Dominicana. Distrito Nacional, República Dominicana.

Congreso Nacional de la República Dominicana. (2007). Ley no. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios. Distrito Nacional, República Dominicana

Congreso Nacional de la República Dominicana. (2001). Ley no. 163-01 de División Político Administrativa del Distrito Nacional. Distrito Nacional, República Dominicana.

Delgado, E. (2015). El aporte de impuestos a los vehículos en 2015 fue de RD\$62,666 millones. *El Dinero* [Santo Domingo]. Recuperado de <https://>

www.eldinero.com.do/28127/el-aporte-de-impuestos-a-los-vehiculos-en-2015-fue-de-rd62666-millones/

Florida, R. (2002). *Community. The rise of the creative class ... and how it's transforming work, leisure, community and everyday life* (pp. 215-315).

Jacobs, J. (2016). *The death and life of great american cities*. New York: Vintage Books.

Kahn, M. (2006). *Green cities: Urban growth and the environment*. Washington, DC: Brookings Institution Press.

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. (2016). *Informe nacional sobre vivienda y desarrollo urbano sostenible* (para Hábitat III). Obtenido de Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo: <http://bit.ly/2oaznMn>

Ministerio de Educación Superior, Ciencia y Tecnología. MESCYT. (2015). *Informe general sobre estadísticas de educación superior 2013 y 2014 y resumen histórico 2005-2014*. Santo Domingo, República Dominicana: MESCYT.

Ministerio de la Presidencia, Ministerio de Obras Públicas & Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. (2017). *Plan estratégico de movilidad urbana sostenible 2017-2022*. MINPRE.

Presidencia de la República Dominicana. (2001). Decreto 1211-01. Santo Domingo de Guzmán

ONE. (2015). Sistema Interactivo de Consulta Censo 2010 (SICEN). Obtenido de Oficina Nacional de Estadística: <http://bit.ly/1TUyn6O>

Poder Ejecutivo. (2012). *Ley Orgánica de la Estrategia Nacional de Desarrollo 1-12*. Obtenido de Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo: <http://bit.ly/1nMFoeZ>

Torres, J., Jovine, R., Rodríguez, J., y Pujals, B. (2017). *Las marcas de la política habitacional: vivienda, derechos humanos y fiscalidad*. Santo Domingo: Ciudad Alternativa.

United Nations Human Settlements Program. (2012). *The state of latin-american cities, 2012: Towards a new transition*. Nairobi, Kenia: UNHABITAT

Van Wyk, L. (2012). *The efficacy of innovative technologies in subsidised housing in South Africa: A case study* [PDF]. Recuperado de <http://not available anymore>