



Universidad Politécnica de Valencia
Escuela Técnica Superior de Arquitectura



Máster en Arquitectura Avanzada, Paisaje, Urbanismo y Diseño
Línea de Arquitectura y Hábitat Sostenible

Regeneración Urbana en los Márgenes del Río Ozama en la Ciudad de Santo Domingo

Sustentante:
Arroyo Rodríguez, Sara Carlota

Tutor:
Llorca Ponce, Alicia

Segundo Tutor:
Portalés Mañanós, Ana María

Curso Académico:
2018 - 2019

INDICE

Resumen	P. 05				
1. Introducción	P. 06				
1.1 Introducción	P. 07				
1.2 Propósito	P. 08				
1.3 Alcance y Objetivo	P. 09				
2. Fundamentos Teóricos:	P. 10				
2.1 Regeneración Urbana. Aspectos básicos.	P. 11				
2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - imagen ciudad.	P. 13				
2.2.1 Regeneración de la ciudad de Glasgow a través de la reconstrucción de su imagen.	P. 14				
2.2.2 Regeneración de la ciudad de Bilbao tomando como punto de referencia a la ciudad de Glasgow.	P. 18				
2.3 Regeneración Urbana Sostenible en Antiguos Sitios Industriales	P. 21				
2.4 Evaluación de los impactos sociales en la regeneración del litoral urbano	P. 23				
2.4.1 Ejemplo: Regeneración del litoral . El caso de la ciudad de Helsinki,Finlandia.	P. 24				
2.5 Estrategia de Regeneración Urbana en la ciudad de Medellín, Colombia	P. 26				
2.6 Concepto: Imagen Urbana	P. 27				
2.7 Conclusiones Fundamentos Teóricos.	P. 29				
3. Marco Contextual	P. 30				
3.1 Localización del área de intervención	P. 32				
3.2 Breve reseña histórica	P. 34				
3.2.1 Línea del Tiempo	P. 36				
3.3 Crecimiento demográfico	P. 40				
3.4 Descripción actual del área a intervenir	P. 46				
3.5 Planos Área a Intervenir - Visión Particular	P. 50				
3.5.1 Plano de Uso de Suelo	P. 50				
3.5.1.1 Plano Hoteles	P. 50				
3.5.1.2 Plano Plazas y Parques	P. 51				
3.5.1.3 Plano Museos	P. 52				
3.5.1.4 Plano Edificaciones Religiosas	P. 53				
3.5.1.5 Plano Zonas Industriales	P. 54				
3.5.1.6 Plano Puerto / Accesos Marítimos	P. 56				
3.5.2 Plano Altimetría	P. 62				
3.5.3 Plano Jerarquía Vial	P. 63				
3.5.4 Plano Actividad Peatonal y Rodada	P. 64				
3.5.5 Elementos Morfológicos que conforman la Zona a Intervenir	P. 66				
3.5.5.1 Avenida Francisco A. Caamaño.	P. 66				
3.5.5.2 Avenida Mirador del Ozama.	P. 69				
3.5.5.3 Puente de Ulises Heureaux	P. 72				
3.5.5.4 Muralla de Trujillo	P. 74				
3.5.5.5 Zona Colonial de Santo Domingo	P. 76				
3.6 Proyectos de Desarrollo en la Zona a Intervenir	P. 78				
4. Propuesta de Intervención	P. 80				
4.1 Problemática de la Zona.	P. 82				
4.2 FODA	P. 84				
4.3 Objetivos	P. 85				
4.4 Parámetros y directrices de la propuesta	P. 86				
4.5 Plan de Acción	P. 92				
5. Conclusión	P. 100				
6. Bibliografía	P. 104				
6.1 Libros y monografías	P. 105				
6.2 Artículos de Internet - Consultas electrónicas	P. 108				
6.3 Lista de Figuras	P. 109				
7. Anexos	P. 128				

RESUMEN

La ciudad de Santo Domingo es la capital de República Dominicana y tiene su origen en las márgenes del Río Ozama, específicamente en su desembocadura al Mar Caribe. En este espacio se estableció un puerto que fue enclave estratégico para el comercio y las comunicaciones de aquella época, durante la colonización, entre Europa y América hasta finales del siglo XVI y que, en la actualidad carece de identidad e importancia histórica.

Con el paso del tiempo, y especialmente desde finales del siglo XX, el crecimiento demográfico y las grandes transformaciones urbanísticas realizadas han modificado sustancialmente este espacio. El rápido crecimiento demográfico y la falta de aplicación de una planificación consciente en la ciudad han contribuido de manera significativa a la agudización de los desequilibrios económicos, la exclusión social, la segregación espacial y la proliferación de asentamientos precarios, especialmente en la zona objeto de interés, los terrenos cercanos a las cañadas a lo largo del río Ozama.

Los barrios más pobres están localizados al norte, noroeste, noreste y este de la ciudad; en su mayoría ubicados a orillas del río Ozama. Estas zonas presentan una mayor densidad de viviendas por metro cuadrado, las condiciones de vida son precarias y carecen prácticamente de acceso al desarrollo social. Están circundadas por antiguas fábricas y almacenes, hoy en día cerrados, y carecen de espacio público para esparcimiento y áreas de servicios básicos. Todo ello conlleva a que esta zona no sea atractiva para el inversor, que no exista un incremento económico en la zona, y por consiguiente, una mejora en la calidad de vida de sus vecinos.

En el presente trabajo se realiza un diagnóstico de situación de diversos emplazamientos de la zona comprendida en los márgenes del río, una vez realizado éste, se plantean diversas propuestas de intervención para la regeneración económica y social de la zona en el marco de un desarrollo local sostenible. Entre otros aspectos, se perseguirá mejorar el atractivo desde el punto de vista tanto residencial como turístico, dotando de identidad a dicho espacio y rescatando su importancia histórica.

01 INTRODUCCIÓN

Santo Domingo está ubicada en la *Hispaniola*, isla que comparten República Dominicana y Haití. Esta ciudad surge a partir del emplazamiento colonial característico de la mayoría de los asentamientos españoles a lo largo de América Latina y fue fundada por Bartolomé Colón el 5 de agosto de 1498.

Hoy en día Santo Domingo tiene tres millones seiscientos mil habitantes, cuyo centro metropolitano es el Distrito Nacional, en el que residen más de dos millones de personas. A lo largo del siglo XXI grandes transformaciones urbanísticas han cambiado radicalmente el panoram de la antigua trama de la ciudad. Los programas gubernamentales llevados a cabo consisten básicamente en la modernización y prolongación de avenidas existentes, construcción de vivienda económica pero sin estudiar y aplicar urbanismo en la zona (es decir hacer una planificación de usos de suelo y dotar al emplazamiento de espacios de usos comunes, organizar puntos estratégicos para escuelas, parques, hospitales; mejoramiento y ampliación de infraestructura, entre otros).

Estas medidas gubernamentales no solucionan el problema existente y lo que se obtiene es una mayor brecha y encarecimiento en la prestación y coordinación de servicios. Siguen propiciando el crecimiento desmesurado de los asentamientos precarios, los cuales comprenden aproximadamente el 70% de la población del Distrito Nacional. Los barrios más marginados se concentran los al norte, noroeste, noreste y este de la ciudad, ocupando terrenos cercanos a cauces naturales a lo largo de los ríos Ozama e Isabela. Actualmente se está rehabilitando la Zona Colonial y la franja del Malecón de Santo Domingo pero solo y exclusivamente se limita a fragmentos del área histórica; las zonas aledañas y contiguas a el río Ozama no están siendo intervenidas.

En países más desarrollados las zonas costeras, marítimas y riberas, han sufrido transformaciones después de la era de la desindustrialización, y hoy en día son las zonas exclusivas y de mayor potencial; son la imagen de la ciudad. En Santo Domingo ocurre todo lo contrario, a excepción de unos pocos proyectos que han intentado implementar esta ideología, pero sin grandes avances. Actualmente una gran parte de la zona costera y del litoral de la ciudad están descuidadas y son zonas marginadas.

1.0 Introducción

1.2 Propósito

PROPÓSITO

La ciudad de Santo Domingo es conocida como la ciudad Primada de América, y sus primeros asentamientos se sitúan tanto al oriente como al occidente del Río Ozama. La ciudad cuenta con un excelente atractivo costero y cultural debido a su proximidad con la Zona Colonial. En la actualidad, la rivera se encuentra en unas condiciones lamentables, especialmente el margen oriental.

A través de la regeneración urbana se procura rescatar y mejorar el atractivo de dicha zona y propiciar una interacción del usuario con el medio natural, actualmente inexistente debido a la contaminación y a la falta de un plan regulador. Se persiguen varios objetivos: devolver a la ciudad la identidad perdida mejorando la imagen de esta zona, lograr la conexión tanto visual como funcional de ambas márgenes del río y mejorar la calidad de vida y la interacción de los habitantes con su entorno humanizando dicho espacio. Se propone convertir el área de intervención en un paseo que conecte ambos márgenes del Ozama a través de actividades recreativas, ciclo rutas y senderos, además diseñar estrategias de reorientación de usos que sean atractivos para la inversión.

A través de los años, en la ciudad de Santo Domingo, se le ha dado la espalda a respetar y salvaguardar la ecología del país y los frentes costeros, espacios que poseen el mayor potencial, en cuanto a las oportunidades de desarrollo del país se refiere. En el ámbito económico el turismo mundial recreacional genera alrededor de dos trillones de dólares, por lo que existe la oportunidad de extender nuestro turismo local e internacional proponiendo un proyecto que impulse el uso de la zona a intervenir.

Analizando las necesidades urgentes de rescate de la ribera y de sus zonas aledañas, se manifiesta la necesidad de un plan de acción que recupere el esquema cultural y natural de esta zona, que propicie nuevas actividades recreacionales para el usuario y que mejore la inversión económica en la zona.

1.0 Introducción

1.3 Alcance y Objetivo

ALCANCE

La propuesta está localizada en las márgenes del río Ozama, al Sur de la ciudad de Santo Domingo colindando con la Zona Colonial (Patrimonio de la Humanidad, UNESCO), con el Puerto de Santo Domingo y la desembocadura en el Mar Caribe (Malecón de Santo Domingo). La zona a intervenir tiene un potencial inmenso que no está siendo aprovechado como debería. Actualmente en ambos márgenes, después de la Zona Colonial, se ubican zonas marginadas de la ciudad. Esto se debe a la falta de planificación y desinterés tanto por el sector público como privado.

El área de estudio a intervenir tiene 1.72 km², un perímetro de 5,948 mt y un margen del Río de 2 km a cada lado que en total son 4km lineales. Los límites del área a intervenir son los siguientes: al norte el Puente Juan Pablo Duarte, al sur el Mar Caribe, al este la Avenida España y al oeste la Calle Rafael Atoa y la Calle Arzobispo Meriño.

OBJETIVO PRINCIPAL

La línea a seguir en este trabajo de investigación es el estudio de casos de ciudades que hayan sufrido una regeneración urbana con condiciones morfológicas similares. Analizar sus estrategias y resultados, y esbozar un plan de acción cuyo propósito es conseguir un cambio positivo en la economía urbana y en la imagen de la zona de intervención.

Se plantea desarrollar un plan de acción a través de la estrategia de regeneración urbana que genere una mejora en la imagen actual de la zona, mejorar la calidad de vida de sus habitantes e incrementar en su valor económico, posibilidad de inversión y desarrollo futuro.

Se busca rescatar la importancia de la ribera, lograr que el proyecto se convierta en un nuevo punto de interacción cultural eco-sostenible rescatando áreas pérdidas. Tratar de disminuir el conflicto de uso de suelo y propiciar a un nuevo desarrollo de la zona y articulación con el frente acuífero.

2.1 Regeneración Urbana. Aspectos básicos

Para desarrollar una estrategia de regeneración urbana en la zona a intervenir en la ciudad de Santo Domingo explicaremos el concepto de lo que es la regeneración urbana y en qué consiste, tomando como referencia los casos de estudio de las intervenciones de regeneración que sufrieron las ciudades de Glasgow y Bilbao, ambas con un río como punto focal de la estrategia y en las que se generaron zonas desindustrializadas; características que también presenta la zona a intervenir en Santo Domingo. Después se presenta el estudio del caso de la ciudad de Helsinki; cuya intervención es en el borde del agua al igual que la zona a intervenir en Santo Domingo; para entender de que forma puede influir y que resultados se pueden obtener al hacer un estudio de impactos sociales en una estrategia de regeneración urbana. Por último se explicará la importancia de la imagen urbana en una estrategia de regeneración.

Concepto Regeneración Urbana

Según la RAE - regenerar – abarca el concepto de reconstruir y/o reformar algo que se ha degenerado, deteriorado, que no corresponde a su primera calidad o a su primitivo valor o estado; restablecerlo o mejorarlo. Este algo puede ser cualquier cosa: como una costumbre, una ciudad, una persona, etc.

De acuerdo a *P. Roberts (2000)*¹ la regeneración urbana se puede definir como una actuación exhaustiva e integrada que conduzca a la resolución de los problemas urbanos y lograr una mejora, perdurable en el tiempo, en ámbitos económicos, físicos, sociales y ambientales de un área que ha sido objeto de cambios u ofrece oportunidades de mejora. También establece que cualquier proceso de regeneración urbana debe ser una actuación simultánea sobre los elementos físicos, sociales y económicos de un entorno urbano, y no estar enfocado exclusivamente en un solo aspecto.

*Wang (2014)*² entiende la regeneración urbana como un proceso que implica la rehabilitación de estructuras existentes, la reurbanización de

edificios y sitios, o la reutilización de suelo urbano.

En palabras de *Iraegui (2015)*³ “La regeneración urbana es un proceso de actuación en entornos urbanos que implica la búsqueda de soluciones a numerosas problemáticas urbanas, y no solamente a circunstancias particulares, sino que engloba todos los problemas buscando soluciones comunes. Pudiéndose afirmar entonces, que la regeneración urbana busca responder y dar solución a diversas problemáticas provocadas por el deterioro urbano en un área concreta” .

En los procesos de degradación urbana las problemáticas pueden tener dimensiones físicas, económicas, sociales e incluso medioambientales (*Campos, 2009*)⁴.

Así pues, como expuso *Jon Aguirre (2018)*⁵ la regeneración urbana debe ser un conjunto de acciones que deben orientarse a dar solución a todos los problemas que causan el deterioro urbano así como las causas y factores que lo originan. Una estrategia de regeneración urbana, puede abarcar acciones de rehabilitación, renovación o mejoramiento, pero no se limita a ninguna de ellas en concreto. El objetivo de la regeneración es combinar todos estos elementos de manera que mejore las diversas problemáticas de los diferentes ámbitos. Para poder lograr un proyecto integral es necesario que se tengan en cuenta aspectos urbanísticos y arquitectónicos, así como factores sociales, económicos, ambientales, culturales y de actividades de planificación y gestión.

1. Roberts P. (2000) volume 7. p.9 – p.36 The evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: Roberts P, Sykes H, editors. Urban Regeneration. London.
 2. Wang, H (2014) p.40,44-55.Cities: A framework of decision-making factors and supporting information for facilitating sustainable site planning in urban renewal projects.
 3. Iraegui, Edorta (2015) Conceptos de Rehabilitación Urbana. El Caso del Per del Casco del Viejo Bilbao. País Vasco, España. Universidad del País Vasco. Grado de geografía y ordenación del territorio.
 4. Campos Medina; García Ferrando; Larenas Salas; Simón Solsona (2009). Vol. 2 Nº 4. p. 186 – p.208. Regeneración urbana en Chile y Cataluña. Análisis de estrategias en fases de diseño e Implementación. España. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo.
 5. Aguirre, Jon (13/02/2018) Debate televisado: Los problemas de la Regeneración Urbana. Experiencias de Barcelona y Madrid. www.veredes.es . Jon Aguirre pertenece a la Junta Directiva del Club de Debates Urbanos en España.

2.1 Regeneración Urbana. Aspectos básicos

En el caso de la zona a intervenir en la ciudad de Santo Domingo, se trata de aplicar la estrategia de regeneración urbana a espacios que se han desindustrializado y además están ubicados en las márgenes de un río. A continuación ampliaremos el concepto de la desindustrialización.

La Desindustrialización:

A finales del siglo XIX e inicios del siglo XX, el gran desarrollo de muchas ciudades se basó fundamentalmente en el fenómeno de la industrialización, cuyo predecesor fue la revolución industrial. La vida y desarrollo de éstas giraba entorno a su capacidad industrial. Posteriormente a partir de 1970, se produce un nuevo proceso de cambio, caracterizado por un declive en su actividad industrial, proceso que recibe el nombre de desindustrialización. En este trabajo se analizan, como ejemplo de dicho proceso, los casos de las ciudades de Glasgow y Bilbao.

La desindustrialización supuso un cambio económico y social, caracterizado por la reducción de manera paulatina de la capacidad industrial. Los procesos de desindustrialización comenzaron en las grandes ciudades de Europa y América del Norte. Se trató de un proceso totalmente opuesto a lo que se estaba produciendo unos años atrás, es decir, a la industrialización. En todos los casos, la capacidad industrial fue mermando en favor del sector servicios, que cada vez adoptaba un papel más importante, con un gran número de puestos de trabajo y una evolución al alza.

De acuerdo con *Moritz (2010)*⁶ los aspectos básicos que caracterizan a los procesos de desindustrialización son los siguientes:

- Caída relativa del empleo industrial y rígido, y aumento (relativo según la región económica) de la flexibilidad laboral.
- Aumento del sector terciario de la economía (servicios), así como el progreso de la desinstalación o reubicación (con diseminación) de los grandes complejos fabriles.
- Es identificada con una disminución sostenida (relativa) tanto de la producción como del empleo manufacturero.

6. Moritz, Cruz (03. 2010) Desindustrialización prematura: el caso de la economía mexicana. Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Económicas.

2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - Imagen Ciudad



Figura 1: Fotografía aérea en panorámica en la ciudad de Glasgow, UK. en la actualidad. (<http://www.amarapeal.com/glasgow>).



Figura 2: Fotografía de la ciudad de Bilbao en España en la actualidad. (<https://www.cnu.org/publicsquare/2016/09/15/real-%E2%80%98bilbao-effect%E2%80%99>)

Se estudian los casos de regeneración urbana de las ciudades de Glasgow y Bilbao, ya que tienen similitud en aspectos físicos (río navegable) y en otros aspectos como son las zonas abandonadas y marginadas; con la ciudad de Santo Domingo. Se tratará de entender y reflexionar acerca de las medidas correctas implementadas; y las que no lo fueron ¿el por qué? ¿qué factores influyeron? y ¿qué conclusiones de mejora surgieron?

Se expondrá la exploración de los esfuerzos de Glasgow para superar el legado de la desindustrialización y la forma en que, un poco más tarde, Bilbao siguió la misma ruta. La utilidad de adoptar la estrategia de regeneración en ambas ciudades, que fueron centros industriales en declive y tienen un río navegable como componente físico principal de su territorio y antigua economía. Además las condiciones sociales de ambas ciudades se explican principalmente en términos de hacinamiento y privación de vivienda, similares al caso de estudio en la ciudad de Santo Domingo.

2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - Imagen Ciudad

2.2.1 Regeneración de la ciudad de Glasgow a través de la reconstrucción de su imagen

El Declive de Glasgow:

La Segunda Guerra Mundial, con su enorme demanda de productos de la industria pesada, restauró el empleo manufacturero y las industrias, ocultando así los problemas estructurales subyacentes. De acuerdo con *MacInnes (1995)*⁷, después de la guerra el sector servicio creció y las industrias se fueron estableciendo en lugares alejados del centro y de los márgenes del río, dejando vacíos los espacios que habían estado ocupando hasta el momento. Las industrias se instalaron en emplazamientos verdes y polígonos industriales situados en la periferia de la ciudad y más allá de sus límites, se ubicaron en ciudades más pequeñas de la periferia; creadas nuevas o existentes. Glasgow localizada en Escocia, fue el ejemplo de una ciudad afectada y en declive debido al nuevo cambio que estaban sufriendo las ciudades. En palabras de *Paddison (1993)*⁸ esta ciudad tenía una reputación de estar estancada en una espiral de imagen negativa, y este era su mayor sello distintivo como ciudad para potenciales inversores. Pobreza, violencia y alcoholismo fueron términos continuamente asociados con la ciudad.

En 1985, la Agencia de Desarrollo de Escocia, encargó al grupo privado McKinsey and Company, que elaborase un informe de consultoría de gestión con el que se intentó diagnosticar el origen de los problemas económicos de Glasgow y aportar ideas para la mejora de la economía de la ciudad. La conclusión central fue la necesidad de planear un futuro postindustrial y utilizar proyectos de comercialización como herramienta central de su política, a través de la cual la inversión postindustrial podría ser atraída; de acuerdo a *Robertson (1996)*⁹, esta estrategia recibió apoyo del gobierno central y local. Dicho informe finalizó sugiriendo que se creara un grupo independiente compuesto por figuras prominentes de la ciudad y lideradas por las élites empresariales locales. Un nuevo organismo, Glasgow Action, fue instituido en 1985 con vigencia hasta 1991, cuando fue reemplazado por la Agencia de Desarrollo de Glasgow.

El Plan Glasgow Action:

En la década de 1980 Glasgow había encontrado un nuevo papel en los servicios empresariales, en la educación avanzada, en editorial y en las artes. El arte, la cultura y la imagen fueron las características centrales en la promoción de una cultura postindustrial. En ese momento es cuando surge el eslogan “Glasgow puede hacerlo”, puede desarrollar una base suficiente fuerte para la industria de servicios, para estimular la regeneración económica de la ciudad como un todo; Glasgow comienza a desafiar el futuro y a cambiar la forma de percepción de su imagen como ciudad. En palabras de *Young (1992)*¹⁰ el proyecto era ambicioso, el punto central era liderar el impulso para atraer sedes corporativas a la ciudad, ayudar a desarrollar una industria de software local y alentar a más industrias de servicios locales a exportar sus productos.

La regeneración de Glasgow buscaba cambiar la imagen de la ciudad y la calidad de vida de sus ciudadanos y para ello se implementaron las siguientes medidas:

Se buscó mejorar la calidad ambiental del centro, y se crea un punto focal en la ciudad, la calle peatonal Buchanan. Para potencializar la nueva imagen que se quería proyectar de la ciudad crearon nuevos espacios para la recreación, el comercio y viviendas; como por ejemplo: un recinto de compras en la parte inferior de la ciudad, tres nuevos centros comerciales y una plaza cívica en la parte superior de la ciudad, ubicada en el mismo lugar de la sede de las principales organizaciones culturales de la ciudad. En el área del litoral del centro de la ciudad se desarrollaría “Riverside Cadena” (viviendas rehabilitadas y bloques de oficinas) y en los muelles del río donde había antiguos almacenes y fábricas abandonadas se planificó para viviendas de lujo, como el proyecto “Merchant City”. Otro ejemplo fue el plan ambiental para el centro de la ciudad elaborado por el distinguido consultor de diseño urbano Gordon Cullen. A la vez muchos edificios en el centro de la ciudad fueron restaurados y sus fachadas iluminadas. También se organizaron eventos culturales, como “Garden Festival”, que se convirtieron en parte fundamental del marketing que promovía la ciudad para el turismo, inversores y empresas.

Alcance del éxito Logrado en la ciudad de Glasgow:

Como resalta *Robertson (1996)*¹¹ la imagen negativa que tenía Glasgow en el año 1980, había logrado cambiar para el año 1990, pero la recuperación económica no se había materializado como se esperaba. La estrategia de servicios utilizada para revitalizar el área urbana no fue tan efectiva como se esperaba en lo que se refirió a reducir la tasa del desempleo, como se muestra reflejado en el censo de la creación de trabajos de servicios en sustitución de los de manufactura; ya que como indica *MacInnes (1995)*¹² inclusive hubo un incremento en la tasa del desempleo. El único sector que creció fue el sector público, a consecuencia de ubicar en esta ciudad varias ramas de la administración nacional públicas. De acuerdo a *Young (1992)*¹³, el nuevo papel económico que se perseguía para Glasgow no tuvo un impacto real en su estructura de empleo; aunque sí resolvió su problema de imagen; no logró el impulso económico y los puestos de trabajo esperados, para toda su población.

En palabras de *Holcomb (1993)*¹⁴, el éxito de las políticas aplicadas en términos del renacimiento físico del área central de Glasgow si fue logrado; pero como referente a una idea pobre y limitada de regeneración urbana y el énfasis en fomentar el crecimiento del sector servicios a través de la reconstrucción de la imagen, principalmente a través de la promoción del centro de la ciudad, tuvo un éxito muy limitado aunque su imagen de ciudad si fue radicalmente reconstruida.

Por otro lado de acuerdo con *Hughes (1994)*¹⁵ la centralidad de los proyectos de marketing reflejaron la capacidad limitada del consejo local para intervenir en la influencia de los factores locales de producción, según lo descrito por la cantidad de áreas de desarrollo económico local abandonadas.

En la actualidad parece que las políticas realizadas han tenido un impacto positivo, vistas a largo plazo, de acuerdo a los datos obtenidos del Informe económico y comercial en Reino Unido elaborado por la Oficina Económica y Comercial de España en Londres, *Julio 2017*. (www.comercio.gpb.es) y a los datos obtenidos del Glasgow Factsheets Population de Glasgow City Council, *Diciembre del 2013* (www.web.archive.org):

- La ciudad de Glasgow hoy en día es un punto neurálgico de comercio, negocios, industria, medios de comunicación y transporte.
- Es el tercer destino turístico más visitado del Reino Unido.
- Es el centro económico más importante de comercio y de venta al por menor de Escocia.
- Es uno de los veinte centros financieros más importantes de Europa y es la sede de muchos de los negocios a la cabeza en Escocia, lo que la hace parte esencial de la economía británica. Glasgow es la economía más importante y más dinámica de Escocia.
- Desde el año 2000 se han creado 153,000 puestos de trabajo, lo que supone una tasa de crecimiento del 32 %.
- La mayoría de las organizaciones artísticas nacionales de Escocia se localizan en Glasgow.



Figura 3: Fotografía nocturna panorámica del litoral en la ciudad de Glasgow, UK, en la actualidad. (<https://www.dailyrecord.co.uk/lifestyle/competitions/competition-win-five-night-holiday-two-5138357>)

2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - Imagen Ciudad

2.2.1 Regeneración de la ciudad de Glasgow a través de la reconstrucción de su imagen



Figura 4: Fotografía de un barrio de la ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970 (<https://flashbak.com/powerful-photos-of-glasgow-slums-1969-72-54283>).



Figura 5: Fotografía del interior de una vivienda de un barrio de la ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970 (<https://flashbak.com/powerful-photos-of-glasgow-slums-1969-72-54283>).



Figura 6: Fotografía M8 Townhead Interchange ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970 (<https://www.bbc.com/news/uk-scotland-glasgow-west-46544755>).



Figura 7: Fotografía Govan Graving Docks, River Clyde ciudad de Glasgow, UK. en el año 1980. (https://www.reddit.com/r/drydockporn/comments/33b53z/govan_graving_docks_river_clyde_glasgow_scotland).

7. MacInnes, J. (1995) Volumen 11. The deindustrialisation of Glasgow. Scottish Affairs.

8. Paddison, R. (1993) Volumen 30.2, p.330–p.350. City marketing, image reconstruction and urban regeneration. Urban Studies .

9. Robertson, D. (1996) Housing, planning and the economy. Planning Department Spring Seminar Series, Glasgow City Council, March.

10. Young, A. (1992), The Glasgow factor. In M. Linklater and R. Denniston. Anatomy of Scotland. Chambers, Edinburgh.

11. Robertson, D. (1996) Housing, planning and the economy. Planning Department Spring Seminar Series, Glasgow City Council, March.

12. MacInnes, J. (1995) Volumen 11. The deindustrialisation of Glasgow. Scottish Affairs.

13. Young, A. (1992), The Glasgow factor. In M. Linklater and R. Denniston. Anatomy of Scotland. Chambers, Edinburgh.

14. Holcomb, B. (1993) Revisioning place: de- and re-constructing the image of the industrial city. In G. Kearns and C. Philo. Selling places. The city as cultural capital, past and present, Pergamon Press. London.

15. Hughes (1994). Volumen 25. P. 425 - p. 453. The Politics of urban entrepreneurialism in Glasgow. Geoforum. London. Elsevier.

2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - Imagen Ciudad

2.2.2 Regeneración de la ciudad de Bilbao tomando como punto de referencia a la ciudad de Glasgow

El ascenso y caída de la ciudad de Bilbao

Bilbao es una ciudad ubicada al norte de España cuya economía y prosperidad, desde el siglo XIX hasta mediados del siglo XX, estaba basada en la industria de la ingeniería pesada principalmente en la minería, la metalurgia y la construcción naval. *González Portilla (1975)*¹⁶ explica que debido a la altísima demanda de mineral de hierro, por parte de los británicos durante la segunda mitad del siglo XIX, Bilbao tuvo el mayor crecimiento demográfico del País Vasco; comunidad autónoma española; el sistema ferroviario más grande y el mayor número de barcos registrados. Para el tiempo en que la mayoría de los países occidentales europeos habían comenzado a adoptar ajustes en sus medidas en respuesta a la inminente crisis económica, en la década de los sesenta y setenta del siglo XX, el gobierno español consideró que toda la producción de acero no era suficiente para España y amplió su capacidad. Por lo que el desmantelamiento industrial resultante cuando llegó la crisis, tuvo un costo mucho más alto, sobretodo para Bilbao ya que toda su actividad económica dependía de la industria de ingeniería pesada. Esta ciudad, al igual que otras en su condición, empieza a considerar estrategias para cambiar su imagen, alejarse de las connotaciones negativas de “ciudad industrial” y acercarse a la imagen positiva de “ciudad post-industrial”.

A partir de 1992, con el objetivo de contrarrestar la brecha de las políticas tradicionales, hubo un intento de incorporar la planificación estratégica como herramienta principal para impulsar el proceso de regeneración económica en Bilbao. Como señala *Cochrane (1991)*¹⁷, el plan estratégico surgió a partir del desarrollo del Modelo FODA de Harvard (fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas / competencia), lo que hizo hincapié en la necesidad de desarrollar planes de negocios y proyectos emblemáticos. Los proyectos orientados al modelo FODA que se completaban en ese momento mostraron, de acuerdo a *Rodríguez (1996)*¹⁸, la presencia de grandes esquemas emblemáticos con una fuerte dimensión de marketing y un intenso respeto por la estética y el diseño “Cambiar el Modelo de Ciudad”.

*Rodríguez (1996)*¹⁹ expone que el enfoque estratégico da lugar al “Plan Bilbao Ría 2000”, creado en 1992 como una sociedad anónima de capital público, que

contenía aspectos relativos a la privatización de la planificación, así como su falta de responsabilidad política y un enfoque exclusivo en la viabilidad económica como principio fundamental de intervención. La estrategia de regeneración implicó la modificación y actualización de la planificación territorial y el Plan General de Bilbao intentó lograr ambos objetivos: elevar el nivel de ingresos de la población y mejorar la calidad del entorno urbano. La oferta de sitios para la ubicación de la expansión de las actividades económicas, junto con la mejora física de las tierras abandonadas, fueron los principales medios para alcanzar dichos objetivos.

De acuerdo a *Rodríguez (1996)*²⁰ las medidas de acción desarrolladas para la regeneración fueron las siguientes:

- Se prestó especial atención al papel protagónico que tendrá el río en el futuro como el área en la que el se ubicarían los elementos más representativos de la nueva economía.
- En el paseo marítimo de Bilbao se buscaba establecer una nueva área cultural con programas de revitalización en el sector metropolitano financiero. En él se establecieron varios hitos de relevancia de uso cultural, como fueron el Museo Guggenheim y Palacio de las artes escénicas. Se implementó la arquitectura de autor y el diseño de estas obras, y otras; como por ejemplo las paradas de metro diseñadas por Norman Foster; fueron encargadas a arquitectos de renombre internacional para dar mayor protagonismo a la imagen de la ciudad a nivel mundial.

En palabras de *Rodríguez (1996)*²¹, estos proyectos sirven para anunciar el compromiso de la ciudad de proporcionar un entorno nuevo, atractivo, innovador y empresarial para los negocios y, por lo tanto, ayudar a atraer capital libre. De acuerdo a *González (1993)*²²; como en el caso de Glasgow; la nueva imagen de Bilbao se considera crucial para ayudar a la ciudad a convertirse en un lugar atractivo para servicios avanzados, especialmente banca y seguros, alta tecnología y comercio especializado.



Figura 8: Fotografía de la ciudad de Bilbao, España en 1980. (<https://www.deia.eus/2017/07/04/ocio-y-cultura/cultura/el-guggenheim-muestra-en-fotos-la-radical-transformacion-que-trajo-a-bilbao>).



Figura 10: Fotografía de la estación de tren en la ciudad de Bilbao, España en 1980. (<https://www.flickr.com/photos/jonarregi/sets/72157648452835490>).



Figura 9: Fotografía de la ciudad de Bilbao, España en 1980. (<https://www.deia.eus/2017/07/04/ocio-y-cultura/cultura/el-guggenheim-muestra-en-fotos-la-radical-transformacion-que-trajo-a-bilbao>).



Figura 11: Fotografía litoral de la ciudad de Bilbao, España en la actualidad. (<https://www.objetivoviajar.com/museo-guggenheim-de-bilbao>).

16,22. González Portilla (1975) Acumulación de capital y desarrollo regional: el caso de Vizcaya del 1870 al 1900. Madrid. Instituto Nacional de Prospectiva y Desarrollo Económico
17. Cochrane, A. (1991) Volumen 69 Autumn, p.281–p.302. The changing state of local government: restructuring for the 1990s. Public Administration.

18,19,20,21. Rodríguez, A. (1996) Planning the revitalization of an old industrial city: urban policy innovations in Metropolitan Bilbao (Spain). In C. Demasiere and P.A. Wilson. Local economic development in Europe and the Americas, Mansell, London.

2.2 Ejemplos Regeneración Urbana - Imagen Ciudad

2.2.2 Regeneración de la ciudad de Bilbao tomando como punto de referencia a la ciudad de Glasgow

El alcance del éxito logrado en la ciudad de Bilbao

“ La transformación espacial se convierte en el elemento clave para cambiar el perfil de la actividad económica de la ciudad, para cambiar la imagen de la ciudad y mejorar los activos de estas áreas antiguas en las que el uso anterior del espacio estaba totalmente obsoleto “, *Bilbao Metropoli 30, (1992). Departamento de Economía y Planificación del Gobierno Vasco.*²³

En el Plan Estratégico para el Regeneración del Bilbao Metropolitano se subraya la necesidad de colaboración del estado . Es imprescindible contar con el apoyo de los actores políticos y económicos involucrados y de buena parte de la población. Cambiar la antigua imagen industrial a través de la creación de un paisaje moderno y el uso de herramientas de comercialización del lugar, sería el primer paso para atraer capital internacional móvil, y por consiguiente al desarrollo de la economía del sector servicios. Sin embargo, de acuerdo a *Rodríguez (1996)*,²⁴ la falta de un adecuado marco de planificación territorial, junto con una estructura institucional compleja y poco coordinada, causó una tremenda dispersión, competencia, duplicidad y desperdicio en el uso de recursos.

En la actualidad parece que las políticas realizadas han tenido un impacto positivo, vistas a largo plazo, y alguna de sus estrategias implementadas ha servido como referente para otras ciudades. Hoy en día a los procesos de transformación sufridos por una ciudad a causa de la instalación de un edificio singular, capaz de actuar como reclamo, se los conoce como procesos de “Efecto Bilbao”. De acuerdo a *Núñez (2014)*,²⁵ el éxito de la revitalización urbana de Bilbao no radica exclusivamente en la construcción de arquitectura de autor (símbolo o hito); sino del conjunto, también de las propias oportunidades derivadas de la crisis económica, de factores sociales y de las estrategia de marketing de ciudad, entre otras. El objetivo principal de la renovación de Bilbao no era el de convertir la ciudad en un referente internacional, sino crear una ciudad mejor para sus habitantes: el bienestar colectivo y el porvenir económico.

En palabras de *(María Gómez 1998)*,²⁶ “ Viniendo de una situación con enorme declive en el empleo como lo han experimentado Glasgow y Bilbao, el verdadero significado de la regeneración urbana debe medirse principalmente en términos de creación de empleos; el resto parece ser parte de un espejismo engañoso “.



Figura 12: Fotografía aérea de la ciudad de Bilbao, España en la actualidad. (<https://mapaturistico.net/bilbao-desde-el-aire>).

23. Bilbao Metropoli 30 (1992) Plan estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano. Autores: José Alberto Pradera Jauregui, Diputado General de Vizcaya y Luis Atienza Serna, consejero de economía y planificación el Gobierno Vasco. Equipo de Trabajo: Departamento de Economía y Planificación del Gobierno Vasco, Andersen Consulting S.A., asesoramiento por parte de Información y Desarrollo S.L.

24. Rodríguez, A. (1996) Planning the revitalization of an old industrial city: urban policy innovations in Metropolitan Bilbao (Spain). In C. Demasiere and P.A. Wilson. Local economic development in Europe and the Americas, Mansell, London.

25. Núñez, Samir Awad (25.08.2014) El efecto Bilbao. Publicaciones propias/ Ciudades Urbanismo. www.urbanismoytransporte.com

26. Gómez, María (1998) p.118. Reflective Images: The Case of Urban Regeneration in Glasgow and Bilbao. UK - USA. Joint Editors and Blackwell Publishers.

2.3 Regeneración Urbana Sostenible en Antiguos Sitios Industriales

Las ciudades que tuvieron un gran auge en la época de la industrialización, posteriormente tuvieron que lidiar con las consecuencias de la desindustrialización hacia el año 1970, que conllevó a que se generaran sitios industriales obsoletos en situación de abandono y declive en estas ciudades. De acuerdo con *Healey (1991)*,²⁷ estos lugares pueden afectar a la imagen general de una ciudad y por consiguiente a su economía; explica como ciudades de Estados Unidos y Gran Bretaña lograron, en una visión a corto plazo, una transformación física de las zonas de abandono a través de la Estrategia de la Regeneración Urbana dirigida a la Propiedad que consistía en la reconstrucción de la ciudad a través de la inversión pública y el subsidio en la política urbana para lograr una transformación de su economía.

Según expone *Healey (1991)*,²⁸ la teoría política subyacente a esta estrategia fue, en primer lugar, que la transformación económica en las localidades estaba bloqueada por la falta de locales adecuados para las nuevas actividades industriales de la economía moderna, es decir que suponía que había un bloqueo en la mediación entre los productores y los consumidores de la propiedad, pues entendía que existía una demanda pero el espacio en los antiguos sitios industriales no estaba adecuado para ella. Y en segundo lugar, se suponía que el sector privado, en forma de industria del desarrollo, comprendía las nuevas necesidades de espacio de las empresas modernas, por lo que el papel del sector público era reducir los bloqueos a la inversión del sector privado en el desarrollo, a través de la recuperación de tierras, la provisión de infraestructura e impulsar la comercialización urbana. El sector privado aprovechó esta situación para el desarrollo de proyectos a base de subsidios sin estudiar su rentabilidad a largo plazo ni de su inversión por que el estado pagaba por ello. En Gran Bretaña, el sector público había invertido tanto en la creación de la red de autopistas como en la provisión de servicios públicos en todo el país, lo que hacía que las ubicaciones periféricas y no urbanas a menudo fueran tan atractivas como las urbanas.

Aunque en el momento que se aplicaron estas estrategias basadas en la propiedad las zonas transformadas tuvieron éxito y crearon una imagen de confianza que atrajo a nuevas inversiones, a finales de la década de 1980 según expone *Barnekov (1988)*,²⁹ se cuestionó su efectividad. De acuerdo a *Turok (1992)*,³⁰ no todos los proyectos fueron exitosos pues su ocupación era a expensas de otras áreas de la ciudad, las empresas se mudaron dentro de los nuevos espacios pero dejaron vacías sus antiguas instalaciones; con lo cual no eran nuevas inversiones simplemente se habían trasladado de lugar; como consecuencia la generación de nuevos puestos de trabajo y los beneficios de la producción no fueron suficientes en las áreas cercanas a la transformación donde se concentraba el desempleo de las viejas industria. *Nabarro (1992)*,³¹ indica que sobre todo en Gran Bretaña muchos proyectos sufrieron la “caída de la propiedad de 1989” y no pudieron encontrar ocupantes debido a que existía un aumento masivo de oferta de los espacios recién construidos y al mismo tiempo se habían derrumbado el crédito fácil para la inversión y la confianza económica.

Posteriormente al estudiar la Estrategia de la Regeneración Urbana dirigida a la Propiedad desde una visión a largo plazo *Breheeny (1992)*,³² explica como la política de gobierno, en la época de los 90, en el caso de Gran Bretaña, cambió su enfoque. Explica que la estrategia conocida en la década de 1970 como Regeneración Urbana a través de la Restricción Periférica, estrategia a través de la regulación, se presentaba como más sostenible desde el punto de vista medioambiental ya que una ciudad compacta reducía la necesidad de viajar y la generación de contaminación y congestión. Otra ventaja era que permitía reducir la carga del gasto público, como por ejemplo la inversión necesaria en nuevas carreteras y servicios públicos hacia la periferia urbana. Con respecto a la transformación de zonas industriales más antiguas esta estrategia, en palabras de *Elson (1992)*,³³ se resistiría a la expansión urbana y la presión por el espacio crearía una demanda de estos sitios con un valor suficiente para que su reurbanización tuviese lugar sin un subsidio significativo.

2.3 Regeneración Urbana Sostenible en Antiguos Sitios Industriales

En palabras de *Turok (1992)*³⁴ el problema con estas dos estrategias, la de regeneración urbana dirigida a la propiedad y la de restricción periférica, es que se basaban en nociones simplistas de la naturaleza de la economía urbana contemporánea y de la relación entre el desarrollo de la propiedad y el desarrollo económico, sin tomar en cuenta las condiciones cambiantes a través del tiempo.

*Healey (1994)*³⁵ indica que la regeneración urbana sostenible se debe desarrollar de manera que refleje las condiciones locales a medida que cambian con el tiempo, a través de un análisis estratégico de las condiciones de la propiedad, que se puede traducir en acciones regulatorias y financieras específicas, dirigidas a áreas específicas y segmentos de mercado. De acuerdo a *Healey (1994)*³⁶ el apoyo del sector público es importante pero no se debe implementar una estrategia de subsidio sin un marco estratégico dentro del cual pueda ser utilizado dicho subsidio, razón por la cual la Estrategia dirigida por la Propiedad no fue exitosa en Gran Bretaña en la época de los años 80 del siglo XX. Dicha estrategia consistió en el subsidio público por parte del gobierno y se enfocó únicamente en reducir los bloqueos a la inversión del sector privado en el desarrollo, a través de la recuperación de tierras, la provisión de infraestructura e impulsar la comercialización urbana. El sector privado se aprovechó de esta situación y no se generaron nuevas inversiones en la ciudad sino que se desplazaron de una zona antigua a una nueva, por lo cual ni se mejoró ni se transformó su economía; a parte se generó posteriormente un alto costo para el gobierno en el mantenimiento de todas estas nuevas infraestructuras. Hoy en día la mayoría de los sitios industriales en declive no pueden convertirse en un atractivo para el sector privado sin cierta inversión pública, como por ejemplo la limpieza y acondicionamiento; con el fin mitigar el riesgo y la incertidumbre de los nuevos proyectos de desarrollo de inversión privada.

*Healey (1995)*³⁷ sugiere los siguientes elementos claves con capacidad institucional para asegurar la regeneración de antiguos sitios industriales a largo plazo:

- Agencias de desarrollo con un periodo de duración a largo plazo, que trabajen con objetivos políticos amplios pero aislados de la manipulación política a corto plazo; operando a nivel de la región urbana (es decir, áreas locales de Mercado y propiedades), pero enfocando la atención en sitios clave, dentro de una estrategia general.
- Crear un marco estratégico para establecer directrices y prioridades para la economía de la región urbana, que se pueden traducir en patrones de subsidio para esquemas de propiedad, en políticas de planificación del uso del suelo y en proyectos de inversión en infraestructura. Disponer de subsidios estables y predecibles, tanto a sectores y segmentos de mercado específicos, como a áreas.
- Implementar una estrategia efectiva de mercadeo.
- Involucrarse en el desarrollo y planificación del nuevo espacio, tanto con los desarrolladores como con el usuario final.
- Crear iniciativas comunitarias dirigidas a conectar las actividades de las empresas con oportunidades para la población de la zona.

27, 28. Healey, (1991) Volumen 25. P.97 - p.110. Urban regeneration and the development. Industry. London. Regional Studies.

29. Barnekov (1988) Privatism and Urban Policy in Britain and the United States. Oxford. Oxford University Press,

30, 34. Turok, (1992) Volumen 24. p.361 – p.379. 'Property-led urban regeneration: panacea or placebo? Environment and Planning. London.

31. Nabarro, R (1992) Volumen 1. p.45 - p.49. Current trends in commercial investment and development: an overview' in Healey et al.

32. Breheny, M (1992) Volumen 18. p.241 – p.246. The compact city: an introduction' Built Environment. London.

33. Elson, M (1992) The Effectiveness of Green Belts HMSO, London

35, 36. Healey, (1994) Volumen 26. P.177 - p.198. Urban policy and property development. Environment and Planning. London.

37. Healey, (1995) Managing Cities John Wiley, London.

2.4 Evaluación de los impactos sociales en la regeneración del litoral urbano

Como ya hemos señalado, en muchas ciudades europeas y norteamericanas, los cambios tecnológicos posteriores a la segunda guerra mundial llevaron al abandono y / o al deterioro de zonas industriales a lo largo del litoral. De acuerdo con *(Roberts, 2000)*³⁸ en la década de los años 90 empiezan a surgir movimientos de preservación histórica y una mayor conciencia ambiental, junto con políticas de los gobiernos enfocadas a la regeneración urbana buscando mejorar la imagen de la ciudad; en este caso los litorales suelen ser áreas estratégicas debido a que su uso tiene impactos directos o indirectos en la imagen del lugar.

Durante el proceso de planificación para aplicar una estrategia de regeneración urbana en un determinado lugar o en el conjunto de una ciudad es importante evaluar los impactos sociales que se puedan generar. La evaluación del impacto social (EIS), de acuerdo con la Asociación Internacional para la Evaluación de Impacto, es una herramienta que se emplea para la planificación y que incluye procesos de análisis, supervisión y gestión de las consecuencias sociales intencionadas y no intencionadas, tanto positivas como negativas, de las intervenciones planificadas (políticas, programas, planes, proyectos) y cualquier proceso de cambio social provocado por una intervención con el propósito de mejorar la sostenibilidad social de los planes de uso de la tierra y los proyectos de regeneración. De acuerdo a *Burdge (1998)*³⁹, este tipo de evaluación analiza tanto la demografía social y el estatus social, así como la identidad del área antes y después del nuevo desarrollo, ofrece posibilidades para mejorar la gestión estratégica y las prácticas de planificación del uso del suelo, y pueden retroalimentar el diseño del proyecto para mitigar, adaptar o compensar los impactos sociales, donde la participación pública juega un papel muy importante en su proceso de planificación.

*Sairinen (2006)*⁴⁰ expone, de acuerdo a esta descripción previa, que la evaluación de los impactos sociales en la regeneración del litoral urbano examina las diferentes formas de experimentar y usar los bordes de los mares, lagos o ríos y comprender sus cualidades para la comunidad. En palabras de *Sairinen (2006)*⁴¹ predecir cómo cambiará la naturaleza de una comunidad como resultado de un proyecto específico e identificar a las partes interesadas, a los ganadores y a los perdedores de las actividades propuestas. El autor explica que para poder identificar este tipo de impactos y analizar las dimensiones sociales se presentan cuatro dimensiones: los recursos e identidad, el estatus social, el acceso y actividades y la experiencia frente al mar.

Como indica *Wrenn (1983)*⁴² al analizar las dimensiones sociales de la regeneración del litoral el grado de dependencia del agua, que es la forma en la que los habitantes de una ciudad interactúan con el litoral y la relación que tienen con el agua, es significativo y los posibles impactos dependen de los intereses y perspectivas de las personas involucradas. Estas pueden ser de dos tipos, el primero donde el uso es dependiente del agua y la ubicación frente al litoral es indispensable. El segundo donde el uso es relacionado con el agua y se maximizan las ventajas de la ubicación frente al litoral. Y el tercero donde el uso es independiente del agua y no son dependientes ni relacionados con el frente marítimo. Para *Craigh-Smith (1995)*⁴³ el primer grupo son aquellas personas que usan las áreas del litoral para residencia, lugar de trabajo o recreación y están asociadas con las áreas del litoral para uso privado; para el segundo y tercer grupo entiende que son aquellas personas que ven las áreas del litoral como un recurso público y están preocupadas por la calidad y el uso que se les da, inclusive si ellas mismas no pueden usar o beneficiarse directamente dicho recurso.

38. Roberts P. (2000) volume 7. p.9 – p.36 The evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: Roberts P, Sykes H, editors. Urban Regeneration. London

39. Burdge (1998). Volumen 17. p.265 – p.284. The practice and future of social impact assessment. A conceptual approach to social impact assessment. Middleton, Social Ecology Press.

40, 41. Sairinen, Rauno; Kumpulainen, Satu (2006) Volumen 26. p.120 - p.135 Environmental Impact Assessment Review: Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Finland. Elsevier.

42. Wrenn (1983) Volumen 7. Urban waterfront development. Washington. Urban Land Institute.

43. Craigh-Smith (1995) p.1-p.14. The importance and problems of city waterside regions. Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment, an international survey. London, Praeger.

2.4 Evaluación de los impactos sociales en la regeneración del litoral urbano

2.4.1 Ejemplo: Regeneración del litoral. El caso de la ciudad de Helsinki, Finlandia.

Para entender de que forma puede influir y que resultados se pueden obtener al hacer un estudio de impactos sociales en una estrategia de regeneración urbana, veremos el caso de la ciudad de Helsinki donde se estudian tres áreas de intervención y como se ha aplicado el EIS en cada una, y que resultados se han obtenido.

El litoral costero de la ciudad de Helsinki, capital de Finlandia, ha sido intervenido por varios proyectos de regeneración durante los últimos 15 años y un elemento cuya relevancia ha marcado la imagen, identidad y trazado de esta ciudad ha sido el mar. En los últimos años, la ciudad se ha esforzado por abrir sus costas y hoy en día casi toda su costa es accesible al público. Esta apertura se inicia en la década de 1980 pues surge un nuevo enfoque de planificación por parte del gobierno y se encarga el informe *RAMA (1984)*⁴⁴ que enumeraba las posibles áreas para la revitalización del litoral de la ciudad, la cual determina que serían tres áreas a intervenir. A continuación se expone como se planificó cada área y qué resultados se obtuvieron en cada una de ellas enfocado en la evaluación de los impactos sociales.



Figura 13: Imagen conceptual participación pública
Fuente: ver bibliografía

En primer lugar, nos referimos al área de Ruoholahti, zona que se construyó en los años 90 del siglo XX en terrenos municipales que albergaban antiguos puertos e industrias, a una distancia de 1km del centro de la ciudad. Se trataba de un área del litoral abierta al público y sin barreras físicas o psicológicas. El objetivo era crear un área residencial con una estructura social mixta (casas mixtas son las que comprenden en un mismo edificio diferentes formas de vivienda ocupadas por el propietario, alquiler, subsidiadas, etc.), una población socialmente equilibrada que además de ser un área residencial también generase puestos de trabajo. Se permitió a todos los residentes y visitantes la posibilidad de disfrutar de la costa creando un espacio público, y resaltando los valores culturales y ambientales en las orillas del canal. De acuerdo a *Vehvilainen (1992)*⁴⁵ el desarrollo de esta área no fue del todo exitoso debido a que no se realizó una evaluación concisa del impacto social durante el estudio de la estructura social de la nueva área residencial, las opiniones de los residentes no se pudieron tomar en consideración durante el proceso de planificación, pues era un área deshabitada sin viviendas existentes; para los planes posteriores si se hizo un (EIS).

44. RAMA (1984) Helsingin valinnaisia käyttömahdollisuuksia omaavia ranta-alueita koskeva selvitys. Helsinki. kaupunginkanslian talousja suunnitteluosasto.
45. Vehvilainen (1992) Volumen 3. Ruoholahden seuranta osa 1. Helsinki.

2.4 Evaluación de los impactos sociales en la regeneración del litoral urbano

2.4.1 Ejemplo: Regeneración del litoral. El caso de la ciudad de Helsinki, Finlandia.

La segunda, el área de Aurinkolahti, donde se construyó el nuevo paseo marítimo frente al mar en el año 2000, a unos 15 km del centro de la ciudad. El objetivo principal fue la asociación público-privada del área y el litoral fue el punto focal de la planificación, se construyeron edificios residenciales privados de alta calidad y compensaron este uso con los entornos naturales cercanos y las áreas recreativas en el litoral que fueron destinados como uso público (puerto deportivo y la playa), estos dos tipos de espacios se conectaban por pasarelas que facilitaba el acceso al paseo marítimo para residentes y visitantes tanto del transporte público como del privado.

En palabras de *Sairinen (2006)*⁴⁶ "Aunque no se realizó un EIS integral, los aspectos sociales afectaron la decisión de construir solo viviendas privadas. La estructura de vivienda predominantemente subsidiada por la ciudad, en algunas zonas más antiguas, había dado lugar a una estructura social desequilibrada en el distrito; al construir viviendas privadas de alta calidad se esperaba lograr una estructura social más equilibrada y una mejor imagen para la región. En la actualidad es considerada un área residencial bien planificada y costosa en la línea de costa".

46. Sairinen, Rauno; Kumpulainen, Satu (2006) Volumen 26. p.120 - p.135 Environmental Impact Assessment Review: Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Finland. Elsevier
47. Toukolanranta (1994). Volume 20. Rakentamisen ympäristövaikutukset, sosiaalinen näkökulma. Helsinki.

Por último, en tercer lugar, el área de Arabianranta, al norte, a 4km del centro de la ciudad en la desembocadura del río al mar, comenzó su regeneración en el año 2003. El objetivo de la intervención fue la creación de un área en la que se integrase la tecnología de punta y las innovaciones en vivienda, promoviendo una nueva forma de vivir y trabajar. El litoral no fue, el único el punto focal de la planificación, ya que se potencializaron otros ambientes naturales como el caso de un parque frente al mar. Se crearon una concentración de escuelas de arte y diseño e industrias y compañías relacionadas con el arte; con la finalidad de rescatar su potencial histórico ya que había una antigua fábrica de porcelana en la zona y que operaba desde el siglo XIX. Fue la única de las tres áreas donde se realizó un EIS por separado de la evaluación tanto del impacto social, como económico y ecológico. También se realizaron informes que incluían el área de conservación natural y el santuario de aves cercanos, así como el importante patrimonio cultural e industrial y las viviendas existentes adyacentes. Esta fue la intervención más exitosa, debido a que durante todo el proceso de planificación se incluyó la participación pública en diferentes niveles.

En palabras de *Toukolanranta (1994)*⁴⁷ "Aunque el área había tenido históricamente un estatus social bastante bajo como un distrito de clase trabajadora, mejoró lentamente al aplicarse el plan. Los principales objetivos sociales en la construcción fueron: mantener y crear una estructura social y de vivienda versátil, crear una imagen positiva para toda el área, atender a los grupos de población débiles y brindar servicios adecuados."

2.5 Estrategia de Regeneración Urbana ciudad de Medellín, Colombia

La regeneración urbana en ciudades europeas ha servido de preludeo y como ejemplos de estrategias para las futuras intervenciones urbanas en ciudades de América Latina, debido a que el proyecto de intervención de Santo Domingo se encuentra en la zona de Centroamérica, se expone el caso de la ciudad de Medellín ya que el ámbito social, las costumbres y el desequilibrio económico de su población es similar al caso de Santo Domingo.

En la década de los años 80 durante el siglo XX, el crecimiento urbano y el desarrollo de la industria en la ciudad de Medellín impulsaron la canalización del río Medellín y la construcción de vías rápidas. De acuerdo a la explicaciones *López (2014)*⁴⁸ estas operaciones permitieron la conexión de la ciudad con el resto del país y su desarrollo económico, pero al trazar el sistema vial al margen del río se generó una barrera física donde los cruces transversales al río, especialmente los peatonales, eran totalmente limitados. De igual manera las cadenas bióticas ligadas a las cañadas del río fueron interrumpidas forzando la desaparición y migración de especies, convirtiendo al río en un canal receptor de contaminación. Es decir, que se rompió con la continuidad transversal de la ciudad y la relación de esta con su más importante sistema natural: el río Medellín, lo que provocó una ciudad desvinculada y una red ecológica fragmentada.

De acuerdo a *López (2014)*⁴⁹ la ciudad empezó a experimentar un proceso de transformación en su infraestructura urbana y en la sociedad en el año 2000 con la construcción del Programa de Saneamiento del Río Medellín (PSRM), un proyecto multi-etapa promovido por el gobierno colombiano y financiado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que consistía en construir 4 plantas de tratamiento de aguas residuales, 2 de tratamiento secundario y 2 con tratamiento preliminar, a lo largo de los 100kilómetros del río.

Posteriormente, en el año 2013, el gobierno colombiano puso en marcha un proyecto de renovación urbana “El Parque del Río Medellín”, que buscaba recuperar el corredor del río Medellín y potencializarlo como el principal eje ambiental de la ciudad, optimizando además su función como principal corredor estructural y de movilidad nacional regional y local. Para su realización se convocó un concurso público internacional de anteproyecto urbanístico, paisajístico y arquitectónico, para desarrollar los diseños; la propuesta ganadora fue elegida por un jurado internacional. Dicho proyecto se realizará de manera progresiva y con una continuidad de voluntad política de las diferentes administraciones en el tiempo. Las estrategias de intervención para dicho proyecto publicadas por *López (2014)*⁴⁹ son las siguientes:

- Establecer el río como eje ambiental.
- Integrar las cañadas o afluentes al río: estas a su vez tejen el ecosistema y permiten la conexión de espacios públicos.
- Integrar los vacíos verdes a la red ecológica: la articulación de zonas verdes configuradas, enlaces y nuevos ambientales fragmentados por las vías y la arquitectura terminan de componer la red ecológica y peatonal.
- Integración movilidad y vías: liberar espacio a nivel peatonal ampliando así la oferta de espacio público útil, motivar la implementación de transporte público masivo de mínimo impacto (ej: bicicleta) además de emplearse los autobuses, el teleférico y el metro.
- Reciclar y rehabilitar infraestructuras industrias y espacios abandonados con potencial: las ciudades compactas necesitan reconstruir a partir de lo construido, es decir, reciclar, integrar, repotenciar y rehabilitar infraestructuras para generar intervenciones sostenibles y de impacto inmediato. Ej: nuevos usos para universidades, museos, viveros, paisaje, entre otros.
- Reestructuración de los ecosistemas: ej: el parque botánico es un proyecto que a partir de la reestructuración de los ecosistemas genera entornos de formación y aprendizaje, fortaleciendo nuestros vínculos con la naturaleza y el territorio creando una cultura ambiental.

47,48,49. López, Juan Pablo (18.02.2014) Medellín: una ciudad que quiere mirar al río. Ríos Urbanos y Calidad de Vida en Ciudades – Parte 4. Colombia. www.blog.iadb.org/ciudades-sostenibles.

2.6 Concepto: Imagen Urbana

La imagen urbana en palabras de *Cullen (1961)*⁵⁰ es la forma en que las personas percibimos una ciudad, la forma en que nos impacta emocionalmente a través de la visión, se refiere a la conjugación de los elementos naturales y construidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes, así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. La estrategia de regeneración urbana busca cambiar positivamente la imagen de una ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, razón por la que se estudia este concepto para lograr una exitosa planificación de un proyecto de regeneración urbana.

La imagen urbana se refiere a la conjugación de los elementos naturales y construidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes, así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad.

En palabras de *Benítez (2015)*⁵¹ "La imagen urbana es la imagen que nos da una ciudad. Incluye elementos arquitectónicos, urbanos, sociales y naturales; estos son algunos de los elementos que contribuyen a crear la imagen urbana de la ciudad. Elementos menos tangibles tales como las costumbres y tradiciones de la sociedad también marcan esa imagen "

De acuerdo nuevamente con *Cullen (1977)* la imagen urbana es muy importante debido a que es la forma en que las personas percibimos una ciudad, es la forma en que nos impacta emocionalmente a través de la visión. En la planificación de una ciudad es necesario crear espacios contrastantes para que las personas puedan recordar un lugar. Debemos considerar entonces el impacto visual que una ciudad produce en quienes residen en ella o en los que la visitan, ya que los edificios en su conjunto nos proporcionan mucho mayor placer visual que el que nos daría cada uno de ellos contemplándolo por separado. Debido a estas razones la ciudad se debe planear como un todo, como un conjunto, como un conjunto para que tenga valor la ciudad.

50,52. Cullen, Gordon (1977) El Paisaje Urbano. Tratado de estética urbanística. España. Editorial Blume.
51. Benítez Saludando, Teresita (15.09.2015) La importancia de la Imagen Urbana. México. Blog Implan. www.trcimplan.gob.mx

2.6 Concepto: Imagen Urbana

Desde el punto de vista teórico de *Lynch (1960)*⁵³ los contenidos de las imágenes de la ciudad son referibles a las formas físicas y estas pueden ser clasificadas dentro de cinco tipos de elementos básicos:

1. Sendas: son los conductos que sigue el observador. Calles, senderos, líneas de tránsito, canales.

2. Bordes: elementos lineales que el observador no usa o considera sendas, es la ruptura lineal de la continuidad. Son los límites entre dos fases, rupturas lineales de continuidad; como: playas, cruces de ferrocarril, bordes de desarrollo, muros. Constituyen referencias laterales y no ejes coordinados.

3. Nodos: puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que se parte o a los que se encaminan. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra.

4. Barrios: son las secciones de una ciudad cuyas dimensiones reconocibles tengan un carácter común que identifique a los ciudadanos.

5. Hitos: el observador no entra en ellos, sino que son exteriores. Se suele tratar de un objeto físico definido con bastante sencillez; suele ser de referencia en un área.

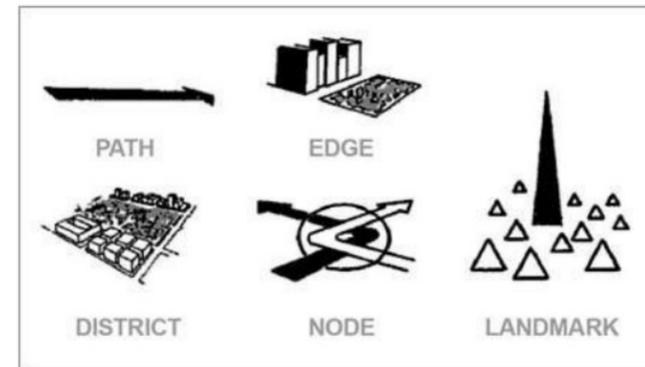


Figura 14: Imagen cinco tipos de elementos básicos de la imagen de la ciudad según Lynch. (Libro La imagen de la ciudad 1960 - Kevin Lynch)

53. Lynch, Kevin (1960). La imagen de la ciudad. EEEUU. MIT Press.

2.7 Conclusiones Fundamentos Teóricos.

Para desarrollar una estrategia de regeneración urbana en esta zona de la ciudad de Santo Domingo, tomamos como referencia los casos de estudio de las intervenciones que sufrieron las ciudades de Glasgow y Bilbao, ambas con un río como punto focal de la estrategia y en las que se generaron zonas industriales obsoletas, abandonadas y en declive a partir del año 1970 durante la época de la desindustrialización. Las estrategias de regeneración urbana que se implementaron buscaban cambiar la imagen de la ciudad y la calidad de vida de sus habitantes, en ese momento antes de la intervención tenían una imagen dañada, de hacinamiento y privación de vivienda, carencia de espacio público y baja calidad de vida. En el caso de la ciudad de Glasgow como explicó *Robertson (1996)*⁵⁴ “la ciudad logró cambiar su imagen pero no pudo materializar la recuperación económica que esperaban”, debido a que la estrategia de servicios utilizada para revitalizar el área urbana no generó los suficientes puestos de trabajo. Por eso el éxito de la regeneración urbana no se debe de medir solamente en el cambio de imagen sino en la creación de empleo y en el caso de la zona de intervención del Río Ozama se debe de tratar de crear iniciativas comunitarias dirigidas a conectar las actividades de las empresas con oportunidades para la población de la zona. En el caso de la ciudad de Bilbao de acuerdo a *Núñez (2014)*⁵⁵ el éxito en su imagen no radicó exclusivamente en la construcción de arquitectura de autor, sino también, de las propias oportunidades derivadas de la crisis económica, de factores sociales y sobretodo de la estrategia de marketing de ciudad para obtener en palabras de *Karvinen (1997)*⁵⁶ “un producto comercializable en términos de imagen”. En ambas ciudades se prestó especial atención al papel protagónico que tendría el río en el futuro como el área en la que el se ubicarían los elementos más representativos de la nueva economía y para lograrlo era imprescindible contar con el apoyo de los actores políticos y económicos involucrados y sobre todo de buena parte de la población.

En cuanto al apoyo del sector público es importante resaltar lo que indicó *Healey (1994)*⁵⁷ que no se debe implementar una estrategia de subsidio sin un marco estratégico dentro del cual pueda ser utilizado dicho subsidio, pues esta fue la razón por la que la Estrategia dirigida por la Propiedad no fue exitosa en Gran Bretaña en la época de los años 80 del siglo XX. El sector público únicamente se enfocó en reducir los bloqueos a la inversión del sector privado en el desarrollo, a través de la recuperación de tierras, la provisión de infraestructura e impulsar la comercialización urbana. El sector privado se aprovechó de esta situación y no se generaron nuevas inversiones en la ciudad sino que se desplazaron de una zona antigua a una nueva y a parte se generó posteriormente un alto costo para el gobierno en el mantenimiento de infraestructuras; esta última es una de las razones por la cual en el año 1990 en Gran Bretaña se reconoció el éxito de la regeneración urbana a través de la Restricción Periférica.

En cuanto al apoyo por parte de la población es esencial que en un plan de regeneración urbana se incluya la participación pública en todos sus niveles de planificación y se haga una evaluación del impacto social, económico y ecológico por separado e interactivo durante todo el proceso. Es decir, es imprescindible maximizar la participación ciudadana en la ejecución y gestión del proyecto para lograr una planificación exitosa, como fue el caso de la zona de Arabianranta en Helsinki donde se realizó una evaluación del impacto social exhaustiva.

54. Robertson, D. (1996) Housing, planning and the economy. Planning Department Spring Seminar Series, Glasgow City Council, March. 55.

55. Núñez, Samir Awad (25.08.2014) El efecto Bilbao. Publicaciones propias/ Ciudades Urbanismo. www.urbanismoytransporte.com.

56. Karvinen (1997) Volumen 1. p.143 – p.162. Kaupungin ranta kulttuurisena rajana. Tampere, Finland. Tani S, editors.

57. Healey, (1994) Volumen 26. P.177 - p.198. Urban policy and property development. Environment and Planning. London.

03 MARCO CONTEXTUAL

3.1 Localización del Área de Intervención



Figura 15. Mapa ubicación Rep. Dominicana (Elaboración por www.pixabay.com)

El área a intervenir se encuentra ubicada en la ciudad de Santo Domingo, capital de la República Dominicana y centro cultural, financiero, político y comercial del país. El país tiene un área total de 48,442 km² y según el censo del año 2016 tiene 11,009,776 de habitantes. Al norte limita con el Océano Atlántico, al sur con el Mar Caribe, al este con el Canal de la Mona que lo separa de la isla de Puerto Rico y al oeste hace frontera con la República de Haití. El país posee 1,600km de costa. La isla que comparten República Dominicana y Haití antiguamente se conocía como La Hispaniola y fue descubierta por Cristóbal Colón el 5 de diciembre del 1492. Se encuentra en el archipiélago de las Antillas Mayores en el Mar Caribe. República Dominicana comprende 74% de la porción oriental de la isla y la República de Haití comprende el otro 26% al oeste de la isla, la frontera entre ambos países es delimitada por el Río Pedernales.

En la actualidad es la novena economía más grande de América Latina. Su economía depende principalmente del turismo y sus recursos naturales. El sector servicios recientemente ha superado a la agricultura como el principal empleador; debido principalmente al crecimiento en el turismo y las zonas francas.

Es el destino más visitado del Caribe, recibiendo cerca de 6 millones de turistas al año.

- Su moneda es el es el Peso Dominicano (DOP).
- EUR 1 = DOP 60.10

Fuente: Geografía de la República Dominicana. Libro Mundial de Hechos. (www.oratlas.com).
Fecha de consulta: Febrero 2019

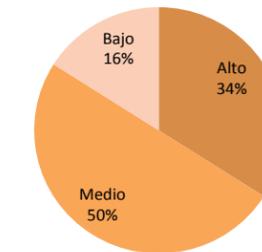
Fuente: Gross domestic product based on purchasing-power-parity (PPP) valuation of country (GDP). Fondo Monetario Internacional. (www.imf.org).
Fecha de consulta: Febrero 2019

Santo Domingo es la sede del gobierno nacional de la República Dominicana y fue fundada por Bartolomé Colón el 5 de agosto de 1496, su idioma es el español, su religión es católica, su clima es tropical. Los límites geográficos de la Provincia de Santo Domingo son al norte la provincia de Monteplata, al sur el Mar Caribe, al este la provincia de San Pedro de Macorís y al oeste la provincia de San Cristóbal. La superficie es de 1,502.2 km², su densidad poblacional es de 4,263,053 habitantes. El centro de la provincial del Gran Santo Domingo es el Distrito Nacional cuya superficie abarco 104.44 km² y su densidad poblacional alcanza los 2,402,749 de habitantes. Su transporte público cuenta con 2 líneas de metro, 1 línea de teleférico y múltiples líneas de autobuses; hay varios sindicatos de la ciudad que complementan el transporte público de la ciudad con autobuses, vehículos y motos pero se encuentran en un estado lamentable. La ciudad es la terminal de cuatro de las cinco nacionales. Está dividida por el río Ozama, que tiene 148 km de longitud y desemboca en el mar Caribe. La posición de Santo Domingo en la ribera del Ozama fue de gran importancia para el desarrollo económico de la ciudad y el crecimiento del comercio durante la época colonial.

Su Zona Colonial fue declarada como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO y recibe aproximadamente un millón de visitantes internacionales cada año.



Nivel Socioeconómico



Tiene una gran brecha social, las áreas de mayor desarrollo económico se encuentran en el Polígono Central de la ciudad en el Distrito Nacional. Las zonas más marginadas se ubican en los márgenes de los ríos y los extremos este y oeste de la ciudad.



Figura 17, 18: Mapa Santo Domingo (Elaboración propia. Datos: Oficina Nacional de Estadísticas R.D. 2016).

Fuente: Censo Nacional de Población y Vivienda 2010. Oficina Nacional de Estadísticas año 2016. (www.one.gob.do)
Fecha de consulta: Febrero 2019

Fuente: Expansión Urbana de las ciudades capitales de RD: 1988-2010 de Santo Domingo. Oficina Nacional de Estadísticas año 2015. (www.one.gob.do)
Fecha de consulta: Febrero 2019

3.2 Breve Reseña Histórica

La ciudad de Santo Domingo fue fundada entre 1496 - 1498, ubicada en el margen derecho (este) del río Ozama a la altura de su desembocadura en el Mar Caribe (sur). En 1502 Nicolás de Ovando traslada la isla al margen izquierdo (oeste) y se inicia la construcción de la Fortaleza Ozama y la Torre del Homenaje (1507), debido a su geografía pues era un farallón y por ende más seguro. Entre 1511 y 1514 se construye el Alcázar de Colón y el Puerto de Diego Colón bajo el mando de D. Diego Colón. Este era un excelente punto para el comercio por el acceso directo al mar, de hecho fue el puerto clave más importante entre América y Europa, tuvo un gran protagonismo durante la época de la colonización debido a su papel como puente entre Europa y América, pero perdió su importancia con el descubrimiento de Cuba y la construcción del puerto de la Habana, momento a partir del cual la colonia de Santo Domingo experimenta una caída fuerte en su economía y desarrollo hacia finales del siglo XVI. La ciudad amurallada, hoy llamada Ciudad Colonial, sigue desarrollándose durante el S.XVI y S.XVII y dentro de sus límites se encuentran: la Catedral Primada de América, diversas iglesias, parques, restaurantes, hoteles y museos.

Posteriormente durante la dictadura de Trujillo, que comprendió desde el año 1931 al año 1961, la ciudad sufre grandes transformaciones urbanísticas con la creación de grandes obras e infraestructuras, al mismo tiempo se crearon nuevas industrias monopolizadas por el régimen dictatorial. La República Dominicana pasó a ser una empresa privada del dictador, donde Santo Domingo era su centro y cambiando su nombre a “Ciudad Trujillo”. El puerto de Santo Domingo se construye prácticamente desde cero, ya que hasta entonces no había sido intervenido casi desde la época de la colonización. Los barcos de gran calado no podían entrar a la ciudad, tenían que quedarse en la costa y entrar en pequeñas embarcaciones. El puerto y sus alrededores retoma su importancia de antaño en la nueva época de esplendor de la ciudad, en el período colonial. Durante este período se van estableciendo industrias en la desembocadura del río Ozama debido a su acceso directo hacia el mar, el nuevo puerto y la política de gobierno de modernizar y engrandecer Ciudad Trujillo.

En 1961 la dictadura es derrocada y en el año 1966 empieza el segundo mandato del gobierno del presidente Joaquín Balaguer. Durante los 12 años de su mandato la ciudad experimenta un gran desarrollo urbanístico que amplió los límites que tenía hasta entonces, se trazan grandes avenidas que dan inicio a la abertura para urbanizar nuevas áreas del territorio hacia el norte y este oeste de la ciudad; por consiguiente el centro de la ciudad se va desplazando hacia el noroeste. Durante esta época se realizó una planificación de expansión de la ciudad y se promulgó la ley de Reforma Agraria entre los años 1962 y 1972, que consistió en destinar tierras del estado que no estaban siendo correctamente explotadas a la clase campesina otorgándole sus títulos de propiedad. Con esta ley se pretendía desarrollar las zonas rurales y tener mayor producción, pero sobretodo que no hubiese un éxodo masivo del campo a la ciudad.

En los años 80 durante el desarrollo de Santo Domingo se crea una nueva zona industrial al oeste de la ciudad en el margen del Río Haina. Esta nueva zona únicamente estaba destinada a industrias y contaba con diversos incentivos políticos, por lo que las industrias ubicadas en el margen del Río Ozama vieron más atractivo este nuevo lugar y algunas se trasladaron, dejando en abandono o relegadas a segundo plano las industrias ubicadas en la antigua localización.

En el segundo mandato del presidente Leonel Fernández, que abarca del 2004 al 2012 y que continúa hoy en día con otro candidato de su mismo partido Danilo Medina, se inician las grandes obras de la ciudad del siglo XXI ampliando avenidas existente y construyendo túneles y elevados. Durante su mandato el desarrollo económico rural se queda en el olvido y la ciudad sufre un gran éxodo del campo a la ciudad, las demás ciudades del país; a excepción de Santiago que es la ciudad más importante después de la capital y ubicada en el centro norte del país; se quedan estancadas y su economía en recesión por lo que su población de ve obligada a migrar hacia la capital. Otra excepción fue el desarrollo turístico de Punta Cana pero básicamente a base de capital privado y no por iniciativas del gobierno. Debido a este crecimiento desmesurado la ciudad la Santo Domingo presenta hoy en día un gran desequilibrio social y económico que se percibe, en gran parte, en los precarios asentamientos urbanos ubicados a lo largo del Río Ozama, sobretodo al norte; mientras más nos adentramos hacia el norte del río peores son las condiciones de estos barrios. En el caso concreto de la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe además de observar barrios marginados que carecen de espacio público y cuentan con edificaciones en mal estado, se suma que los espacios colindantes directamente con el río contienen industrias en operación y cerradas, plantas de generación eléctrica y áreas verdes en muy mal estado y contaminadas. En términos de imagen esta zona de la ciudad posee un gran potencial que está siendo desaprovechado pues el desarrollo urbano de las riberas impacta directamente en la imagen que se muestra de una ciudad.

3.2 Breve Reseña Histórica

3.2.1 Línea del Tiempo



La fecha de su fundación se establece entre 1496 y 1498 y fue localizada en la orilla este del río Ozama y a unos pocos kilómetros de su desembocadura en el mar Caribe.

Figura 19. Plano topográfico del lugar donde se fundó la ciudad de Santo Domingo. (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 48, Pérez Montás, 2001).



Hacia 1502, siendo Nicolás de Ovando Gobernador de la isla, la traslada hacia la orilla oeste del río por razones geográficas y económicas.

Figura 20. Plano ciudad de Santo Domingo año 1510. (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 56, Pérez Montás, 2001).



En 1505 Ovando proyecta un acueducto derivado del río Haina para suministrar agua a la ciudad y se dota de una red de alcantarillado sanitario eficiente. Hoy en día aún se utiliza una parte de ella.

Figura 21. Imagen Nicolás de Ovando (www.buscabiografias.com).



Entre 1502 y 1586 la ciudad de Santo Domingo se convierte en el punto obligado de toda la relación entre la Colonia y el nuevo continente. Esta situación le permite obtener el nombre de *Atenas del Nuevo Mundo*. Se construye la Catedral Primada de América entre el año 1512 y 1546.

Figura 22. Fotografía Catedral Primada de América de Santo Domingo año 2019 (Imagen propia).



Hacia 1543 se inicia la construcción de las murallas, cuya terminación se realiza en el siglo XVIII. Al norte de la ciudad se encuentra una cantera de piedra caliza que es utilizada para construir las edificaciones. Alrededor de esa cantera se establece un asentamiento de obreros llamado Santa Bárbara.

Figura 23. Plano ciudad de Santo Domingo año 1540. (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 74, Pérez Montás, 2001).



A partir de 1560, con el descubrimiento del oro en México y Perú, y la identificación del puerto de La Habana como mejor localización para el comercio entre la Colonia y América, causa el declive de Santo Domingo.

Figura 24. Mapa del Caribe. (www.portalacademico.cch.unam.mx).



La invasión de Santo Domingo por el pirata Sir Francis Drake, quemándola y asaltándola, culminó con la primera etapa de desarrollo importante de la ciudad.

Figura 25. Imagen Francis Drake (www.buscabiografias.com).



Figura 26. Imagen del Alcázar de Colón año 1600 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).



Figura 27. Plano extensión total de las murallas de la ciudad de Santo Domingo del S.XVI hasta el S.XVIII. (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 110, Pérez Montás, 2001).



Figura 28. Imagen ciudad Santo Domingo año 1600 (www.bne.com/mapas américa)



Figura 29. Imagen ciudad Santo Domingo año 1600 (www.bne.com/mapas américa)



Figura 30. Plano ciudad Santo Domingo S.XVIII (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 126, Pérez Montás, 2001).

S. XVII la crisis en la industria azucarera y la desaparición del ganado, estancaron el crecimiento de la ciudad, el puerto permaneció en esta época casi desierto.

Desde el último cuarto del S. XVI hasta mediados del S. XVIII la ciudad de Santo Domingo sufrió gran deterioro y pobreza; por ende queda aislada del resto del nuevo mundo descubierto.

La construcción de la muralla de la ciudad de Santo Domingo, toma unos 3 siglos para ser concluida.

En 1667 se funda al noreste, el poblado de Los Negros Mina de San Lorenzo.

En 1685 se funda al noroeste de la ciudad amurallada, el asentamiento canario del poblado de San Carlos.

Para 1700 el margen oriental del Río Ozama eran aldeas extramuros.

3.2 Breve Reseña Histórica

3.2.1 Línea del Tiempo

Hasta mediados de 1800 la ciudad mantuvo un desarrollo muy pobre, sobre todo con la ocupación haitiana (1822-1844).

Santo Domingo fue proclamada república en 1844 y desde entonces las luchas internas impidieron un desarrollo urbano real. La ciudad capital estuvo, dentro de las murallas, hasta finales del siglo XIX.

En 1876 se construye el ingenio La Francia en la margen este del río Ozama dando origen al asentamiento llamado Pajarito, donde hoy se encuentra la destilería Barceló.

Entre 1890 - 1930 surge la primera expansión de la ciudad, hacia el oeste.

En 1924 se inaugura el acueducto de la ciudad y se realiza el concurso internacional del diseño del Faro a Colón, reservándose unos terrenos al este del río Ozama y al sur del poblado de Pajarito para su construcción.

El primer puente sobre el Ozama fue concebido el 28 de abril de 1878, construido de hierro y madera.

El 21 de abril de 1917 se construye el Puente de Ulises Heureaux.



1930 se inauguró el puente Radhamés Trujillo, hoy llamado Puente Duarte.

Figura 38. Imagen aérea Puente Duarte (José Urtecho, @capiurtecho).



1935 se construye la Muralla de Hormigón, la Avenida sobre el Ozama y el Puerto de Santo Domingo; el rompeolas en la desembocadura del Ozama a cargo del ingeniero puertorriqueño Félix Benítez Báez, bajo el mandato del Dictador Trujillo.

Figura 39. Muralla de Trujillo (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.278, Pérez Montás, 2001).



1950, la ciudad de Santo Domingo durante la Dictadura de Trujillo pasó a llamarse Ciudad Trujillo que reflejó el poder del régimen en su imagen urbana con grandes avenidas y un plan regulador para controlar el crecimiento urbano.

Figura 40. Plano Ciudad Trujillo 1957 (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.281, Pérez Montás, 2001).



Con la muerte de Trujillo, en 1961 fue la época con la mayor migración desde todo la geografía nacional hacia la ciudad Santo Domingo.

En 1963 se amplía la Ave. del Puerto y se cambia el nombre a Francisco A. Camaño.

Figura 41. Ave. Francisco A. Caamaño (Imagen propia).



En 1966 con el nuevo presidente Dr. Joaquín Balaguer empieza uno de los períodos de mayor crecimiento de la ciudad.

Figura 42. Mapa Santo Domingo 1966 (www.educando.edu.do).



En el 1972 fue inaugurado el puente Ramón Matías Mella o puente de las bicicletas, por el presidente Joaquín Balaguer.

Figura 43. Puente Ramón Matías Mella (Imagen propia).



Figura 31. Imagen Jean Pierre Boyer gobernador haitiano desde 1822 al 1843 (www.biografiasyvidas.com).



Figura 32. Imagen padres de la Patria República Dominicana (www.casade-campoliving.com/historiaRD).



Figura 33. Imagen Almacenes Barceló (Imagen propia).



Figura 34. Mapa de Santo Domingo año 1924 (La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.215, Pérez Montás, 2001).



Figura 35. Imagen Faro a Colón (www.todorepublicado-minicana.com/faro-a-colon).



Figura 36. Imagen primer puente Santo Domingo 1878 (www.historiadinicianaengraficas.com).



Figura 37. Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920 (Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo).

3.3 Crecimiento Demográfico

Crecimiento Demográfico en el Distrito Nacional de la ciudad de Santo Domingo

La evolución de la población en el distrito nacional tuvo un fuerte crecimiento en 1960, momento en el que se inicia la explosión urbanística y la expansión de la zona moderna.

En 1980 y 1990 surge la gran migración del campo a la ciudad y ocurre el mayor crecimiento poblacional de la historia de la ciudad.

A partir del 2001, mediante la Ley 163, el Distrito Nacional pasó a ser independiente de la provincia de Santo Domingo y se redujo su superficie de 144.44 Km² a 92.50km².

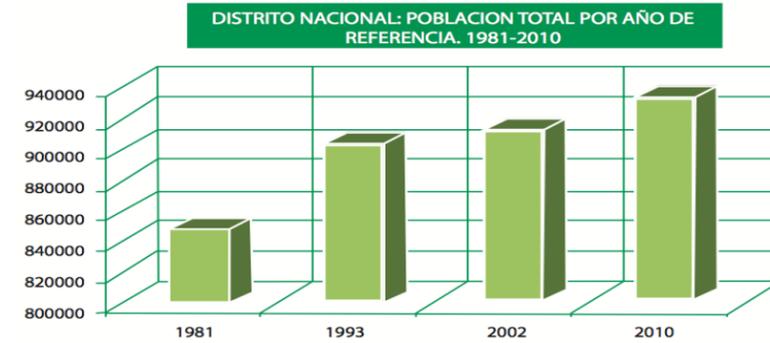


Figura 44: Gráfica población por año 1981-2010 Sto.Dgo. (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

Fuente: Población por año 1981-2010 Sto.Dgo. (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

A lo largo del siglo XX - XXI grandes transformaciones urbanísticas han cambiado radicalmente el panorama de la vieja ciudad. El gobierno ha intervenido en la ampliación y modernización de las vías, pero no ha ejecutado una planificación en el desarrollo urbanístico; como consecuencia el crecimiento ha sido desordenado.

La ciudad de Santo Domingo presenta 4 grandes desarrollos:

- El primero (1496-S.XVI) en la época colonial cuando se urbaniza en una cuadrícula perfecta, dentro de los límites de la muralla; el centro de la ciudad se ubicaba al sureste.
- El segundo (1931-1961) durante la época del Dictador Trujillo, este tenía un monopolio absoluto y *engrandeció su ciudad* con grandes obras e infraestructuras. El centro se traslada hacia el oeste, en la franja sur al centro.
- El tercero: (1966-1996) durante los 12 años del presidente Balaguer, se llevaron a cabo grandes obras y se continuaron los trazados principales de la ciudad. El centro se traslada un poco más hacia el oeste en la misma franja sur.
- El cuarto: (1996-2000, 2004-2012, 2012-2019) durante los gobiernos de Leonel Fernández y Danilo Medina, hubo una gran inversión extranjera que conllevó a un gran desarrollo; interrumpido por la crisis del 2003. El centro pasó a estar ubicado en el centro exacto de la morfología de la ciudad, se trasladó hacia el noroeste.

Fuente: Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo. Santo Domingo, R.D. Vercelloni, Virgilio (1991).

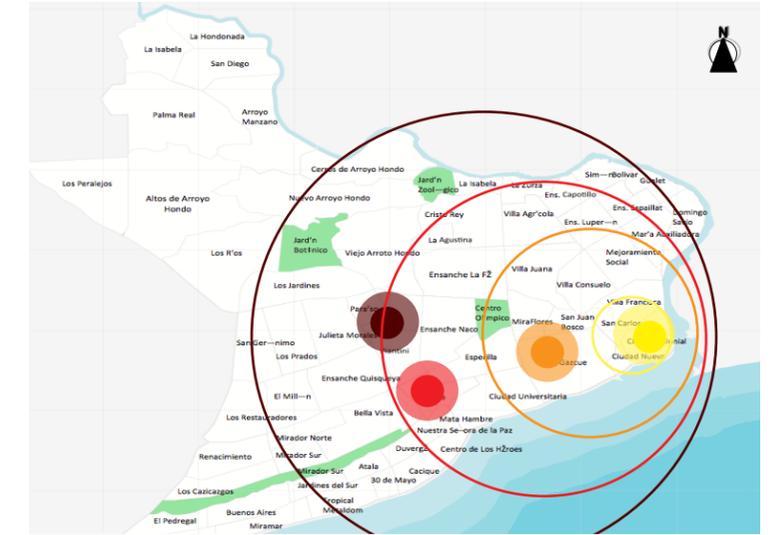


Figura 45: Crecimiento Morfológico de Santo Domingo (Elaboración propia. Datos: Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo. Santo Domingo, R.D. Vercelloni, Virgilio (1991).

La morfología de los barrios que se encuentran en toda la periferia no presentan organización alguna, a excepción de la zona colonial, que sigue manteniendo la cuadrícula antigua. La trama de la ciudad en general está organizada en relación a ejes norte-sur y este-oeste en la franja central y hacia el sur. Hacia el norte y nordeste está bastante arrabalizado y marginado, esto se debe a la gran migración que originó el rápido y desorganizado crecimiento. El centro de la ciudad está compuesto por exclusivas áreas con altas torres comerciales y residenciales; pero en las periferias (exceptuando la Ciudad Colonial) son barrios marginados.

3.4 Crecimiento Demográfico

En el plano mostrado se aprecia una dicotomía entre los sectores orientales de la ciudad comparados con los sectores occidentales. Los primeros sufrieron un fuerte decrecimiento casi generalizado mientras los segundos tuvieron cambios más estables y positivos. Consta que los primeros, por lo general, son sectores de poco poder adquisitivo y los más viejos; mientras los segundos son el dominio de las clases media y media-alta, además de ser zonas más nuevas.

De acuerdo al plano de la valoración porcentual del Crecimiento Poblacional de Santo Domingo entre 1981 y 2002 de Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE podemos establecer los siguientes puntos:

- La ciudad de Santo Domingo está en pleno crecimiento poblacional, hay una gran migración del campo a la ciudad y se crean nuevos barrios en toda su periferia.
- El ingreso promedio de los habitantes de la ciudad ha aumentado, en cuanto al poder adquisitivo, pero también ha aumentado la brecha social. Entiendo que sobra lo resaltado anteriormente.
- La economía interna de la ciudad ha tenido un buen ritmo de crecimiento y desarrollo en algunas partes de la zona oeste de la ciudad; a diferencia de la zona este que ha tenido un crecimiento negativo.
- Las oportunidades de negocios se multiplican lo que ha provocado un mayor desarrollo en el sector corporativo y lo que todo lo que ello conlleva; pero centralizado en una sola zona de la ciudad, no ha sido uniforme.

Fuente: Valoración porcentual del Crecimiento Poblacional de Santo Domingo entre 1981 y 2002 (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

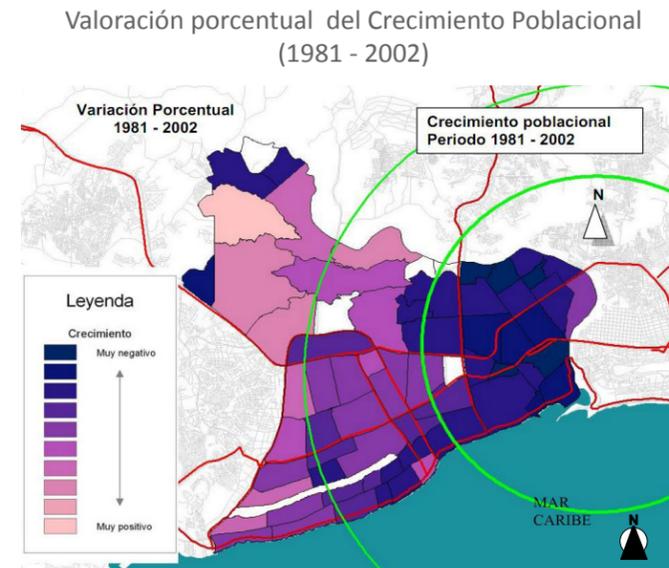
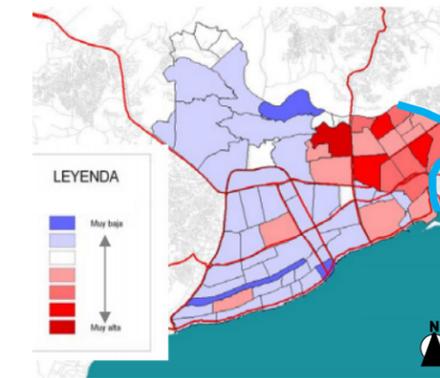


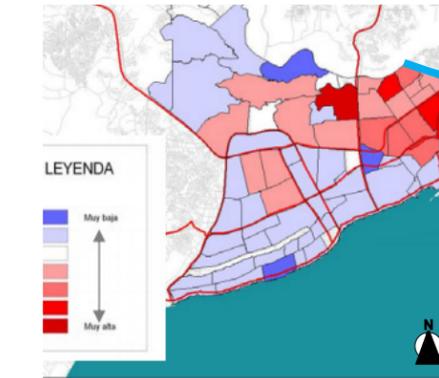
Figura 46: Valoración porcentual del Crecimiento Poblacional de Santo Domingo entre 1981 y 2002 (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

Según la leyenda, el morado oscuro representa el crecimiento demográfico negativo ya que es desorganizado, con infraestructuras precarias y una calidad de vida muy baja (mientras más oscuro, peor las condiciones de vida y económicas), los colores morados neutros equivalen a una mejor estabilidad y los más rosados significan un crecimiento positivo de la población en cuanto a la calidad de vida y el poder adquisitivo.

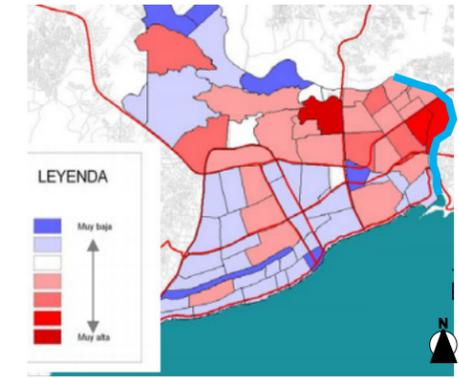
Los círculos concéntricos, en verde, esquematizan el proceso de dinámica poblacional, la cual presenta un desplazamiento de la población en dirección noroeste.



Concentración de población por barrio 1981

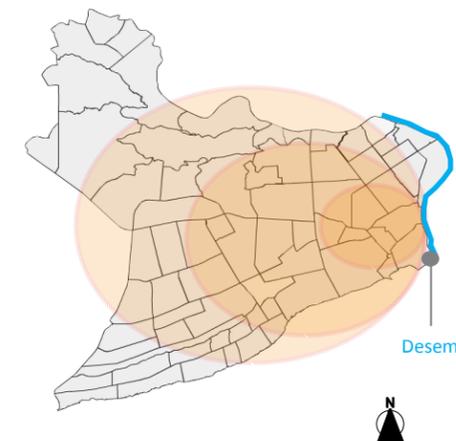


Concentración de población por barrio 1993



Concentración de población por barrio 2002

En los mapas de la superiores se representa la dinámica de crecimiento poblacional de habitantes entre los años 1981 y 2002 por barrio. Según la leyenda los tonos azules representan una densidad menor y los tonos rojos una mayor densidad. Se aprecia que donde existe una mayor concentración es en el este, esto se debe a que en esta zona se originaron los primeros asentamientos y está próximo al río Ozama y al Puerto del Ozama.



Esquema del proceso de dinámica poblacional del Distrito Nacional, la cual presenta un desplazamiento de la población dirección noroeste.

Figura 47: Mapa Concentración de población por barrio 1981 Sto. Dgo. (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

Figura 48: Mapa Concentración de población por barrio 1993 Sto. Dgo. (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

Figura 49: Mapa Concentración de población por barrio 2002 Sto. Dgo. (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

Figura 50: Mapa dinámica poblacional Sto. Dgo. (Elaboración propia, Datos: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE).

3.3 Crecimiento Demográfico

A grandes rasgos, el crecimiento urbano de Santo Domingo, se ha caracterizado por su rapidez y desorganización; con la dificultad y encarecimiento cada vez mayores en la prestación y coordinación de servicios. El crecimiento de los asentamientos precarios, los cuales comprenden aproximadamente el 70% de la población del Distrito Nacional, debido en parte, a factores como el resultado del acceso limitado al mercado laboral, los terrenos urbanizados y la vivienda. Ha traído como consecuencia la ocupación de terrenos marginados cercanos a las cañadas (cauces naturales) a lo largo de los ríos Ozama e Isabela, en la parte norte específicamente, propiciando el crecimiento desmesurado de barrios marginados en esta zona.

Según las estadísticas los barrios más pobres se localizan al norte, noroeste, noreste y este de la ciudad, siendo el más pobre de todos del barrio de Domingo Savio a orillas del Río Ozama. Recordamos que esta zona es la que presentaba mayor concentración de viviendas por metro cuadrado (sin altura), con lo cual se deduce que es la zona más marginada del Distrito Nacional. Las condiciones de vida son lamentables según los datos obtenidos de la ONE que evalúan los recursos económicos disponibles y el grado de acceso al desarrollo social, como se puede observar en el mapa.

- En el centro de la ciudad se perciben núcleos de pobreza, con menor superficie y menos densificados.
- Hoy en día la pobreza en el Distrito Nacional alcanza el 42.2% de la población.

Fuente: Mapa Número de hogares pobres en el Distrito Nacional. Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE año 2016. Fecha de consulta: Abril 2019

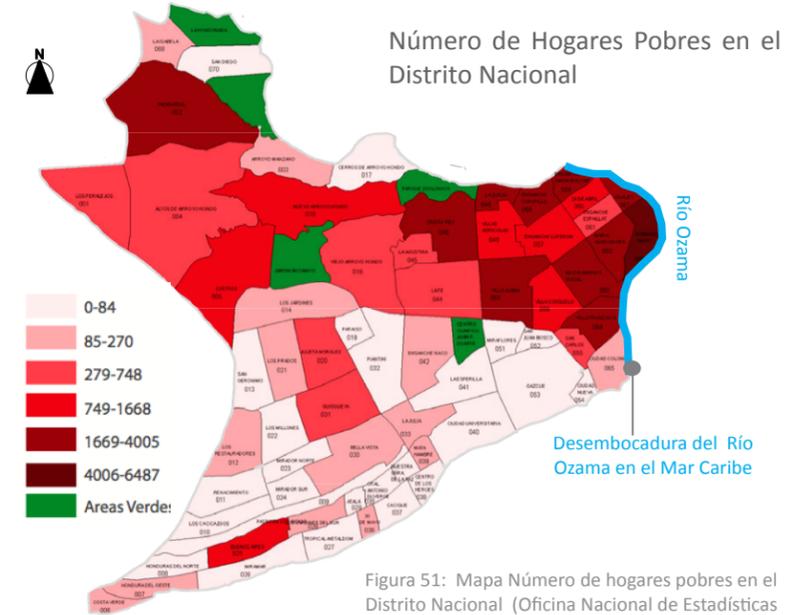


Figura 51: Mapa Número de hogares pobres en el Distrito Nacional (Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE 2016).

La Ciénaga, ubicado en el margen occidental del Río Ozama después del Puente Juan Bosch, hacia el norte.



Figura 52 y 53: Imágenes barrio La Ciénaga, Sto. Dgo. (Imágenes de archivo Periódico el Nuevo Diario 10.11.2017).

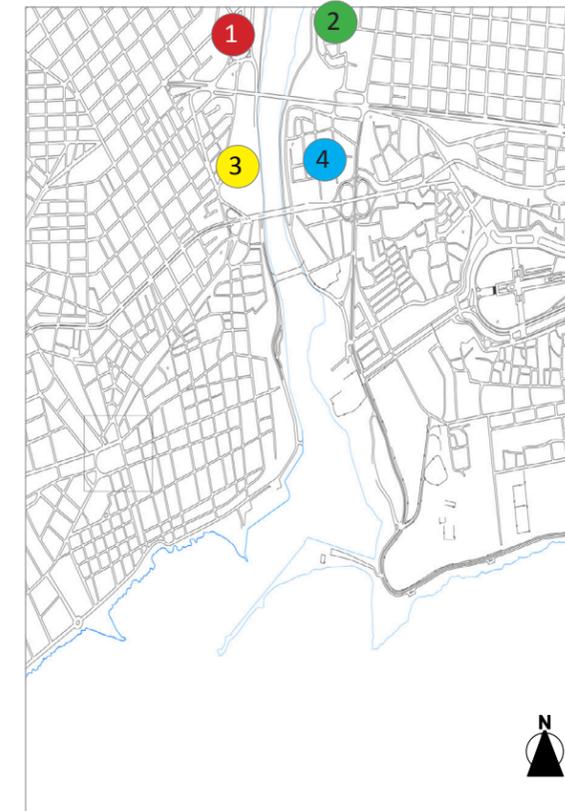


Figura 54: Mapa indicativo concentración de hogares pobres por barrios (Elaboración propia).



Figura 55: Fotografía Barrio La Ciénaga año 2017 (www.pinewoodonlocation.com/dominican-republic/la-ci%C3%A9naga-barrio).



Figura 56: Fotografía Barrio Oxígeno año 2017 (Fotografías de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo).



Figura 57: Fotografía Barrio Villa Francisca año 2017 (www.pinewoodonlocation.com/dominican-republic/villa-francisca-barrio).

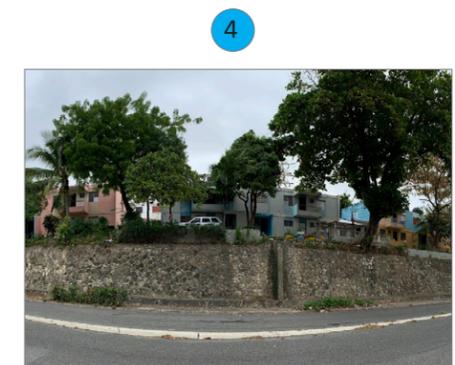


Figura 58: Fotografía Barrio Pueblo Nuevo año 2019 (Fotografía de elaboración propia).

3.4 Descripción actual del área a intervenir

Margen Izquierdo del Río Ozama - Delimitación de la zona a intervenir oeste:

En el Margen Izquierdo (oeste - desde el sur) nos encontramos con el Puerto de Santo Domingo y la Avenida Francisco A. Caamaño o Avenida del Puerto, que se empezó a construir en el año 1935 por el dictador Trujillo. A medida que avanzamos hacia el norte, en la parte del farallón natural de la avenida del lado opuesto al río, podemos observar la Muralla de Trujillo (1935). Detrás de esta, y a continuación, nos encontramos con la Fortaleza Ozama y la Torre del Homenaje con su plaza, seguido del Museo Infantil Trampolín. Más adelante observamos “ Las Escalinatas del Conde” (que dan acceso a la Ciudad Colonial y a su única calle peatonal). Del lado del río sigue estando el Puerto de Santo Domingo que recibe tanto pasajeros como carga.

Al pasar la Escalinata del Conde, nos encontramos con un pequeño parque y parking en la parte baja del farallón del lado oeste de la avenida; encima el Hotel Nicolás de Ovando y la Capilla Nuestra Señora de los Remedios. En el lado este de la Avenida se encuentra el Puerto Diego Colón (cruceiros y ferris).

Seguimos avanzando hacia el norte, del lado oeste de la Avenida está la muralla colonial; que protege gracias a la morfología del farallón natural; pero sin obstruir las vistas. En su interior se encuentra el Museo de las Casas Reales, El Alcázar de Colón y la Plaza de España (en esta plaza hay muy buenos restaurantes con terrazas). A continuación se encuentra la Plaza de Armas y la Puerta de las Atarazanas, justo en la parte de atrás hacia el oeste, empieza un barrio de bajo nivel adquisitivo emplazado en la trama colonial. Enfrente del lado este de la Avenida, en la parte baja del farallón, está el acceso al Puente Flotante. Seguimos avanzando por la Avenida hacia el norte y del lado oeste continúa el barrio marginado con la trama colonial y unos antiguos talleres actualmente abandonados; del lado este el Río Ozama hasta llegar al Puente Ramón Matías Mella que pasa por encima de la Avenida.

Después del Puente Ramón Matías Mella, la Avenida se encuentra sobre pilotes sobre el río hasta donde está ubicada la barcaza Estrella del Mar II (planta generadora de electricidad). Del lado oeste de la Avenida se encuentra la

Central Eléctrica SEABOARD, que tiene varias edificaciones y depósitos; y la Subestación Eléctrica Timeque II. Detrás al oeste, hasta la calle Ravelo, hay una zona de nivel adquisitivo bajo con uso de suelo mixto conflictivo mayormente comercial e industrial y una parte residencia. Al norte limita con el Puente Duarte que es hasta donde comprende la zona de intervención. Más hacia el norte se ubican barrios marginados a ambas orillas del Río Ozama.

Margen Derecho del Río Ozama - Delimitación de la zona a intervenir este:

Nos encontramos (entrando desde el Sur) en la Ave. España la Terminal de San Souci inaugurada en el año 2009 durante el gobierno de Leonel Fernández; antiguamente Trujillo en este lugar había construido un Club para la Jet Set Internacional en los años 1930. Hacia el norte se encuentra un pequeño atracadero informal de pequeñas embarcaciones de pescadores, colindando con el edificio gubernamental de Plan de Asistencia Social para la Presidencia.

A continuación en la Ave. España está la fábrica de Molinos Dominicanos, al norte la única edificación colonial que se puede observar en el margen derecho *la Ermita de Nuestra Señora del Rosario*. La Avenida España al llegar a la Marina Bartolomé Colón con su parque, cambia de nombre a Ave. Miguel Barceló o Ave. del Malecón. Más adelante, al este de la Avenida, se encuentra un complejo residencial de apartamentos de clase media, enfrente del lado este, está el acceso al Puente Flotante. A continuación está el Politécnico María de la Altagracia (sobre un farallón natural), que colinda con la antigua fábrica Barceló en el Barrio Villa Duarte (entre el Puente Duarte y el Puente Ramón Matías Mella). Toda esta zona se desarrolló durante el primer gobierno del Presidente Joaquín Balaguer (1966-1978) y el uso de suelo es mixto: residencial, escolar e industrial.

A continuación (hacia el norte) se encuentra la Asociación de Pescadores del Ozama (en una edificación informal y pequeña) y el Barrio Pueblo Nuevo con uso de suelo residencial y comercial; barrio de bajo poder adquisitivo y marginado, y colindante con la Avenida Las Américas y el Puente Juan Pablo Duarte (norte) y la Ave. España (este).

Desembocadura del Río Ozama - Delimitación de la zona a intervenir sur:

Al sur de la zona a intervenir nos encontramos con la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe y el rompeolas (inicio de su construcción 1935) durante la dictadura de Trujillo. En un principio, sobre él, se construyó el palacete de Sans Souci, una suntuosa residencia de descanso del dictador que contaba con playa privada; Playa Torrecilla actualmente. Posteriormente entre 1966 y 1978 en este lugar se estableció el Club de la Marina de Guerra Dominicana. La base Naval de la Marina de Guerra se inaugura en el año 1943 por Trujillo (detrás de lo que hoy es la Terminal San Souci al lado opuesto de la Ave. España). Actualmente este área ha sido permutada con la Familia dominicana Vicini y está destinada para un proyecto privado con desarrollo futuro a 20 años; este proyecto abarca los antiguos terrenos de la Marina de Guerra limitando con la Terminal San Souci.

Puentes:

- 1 Entre Ambos márgenes (empezando desde el sur) a la altura de donde termina el Puerto Diego Colón se encuentra el *Puente Flotante* construido en los años 90 durante el segundo gobierno de Joaquín Balaguer, fue instalado como alternativa de carácter temporal para conectar la avenida del Puerto y la Ave. España. Su construcción es tipo barcaza.

- 2 A continuación (hacia el norte) a la altura de Villa Duarte se ubica el Puente Ramón Matías Mella inaugurado en 1972 por el presidente Joaquín Balaguer y posteriormente a principios de la década de 1990 se construyó un puente gemelo junto al ya existente, aumentando la capacidad a cuatro carriles. Anteriormente en ese mismo lugar se encontraba el *Puente levadizo Ulises Heureaux* que se terminó en el 1917; este fue construido sobre las bases del antiguo Puente Ozama de 1878 que era de madera y fue el primer puente sobre el río. El puente fue seriamente dañado por el ciclón de San Zenón en 1930 y fue reparado durante la dictadura de Trujillo. Para acceder a este puente tanto desde la Ave. Miguel Barceló como desde la Ave. Francisco A. Caamaño hay que desplazarse hacia una raqueta con rampa que sube al puente, ya que no hay acceso directo.

- 3 Finalmente a la altura de la Subestación Eléctrica Seaboard, está ubicado el Puente Juan Pablo Duarte; antiguamente llamado *Puente Radhamés Trujillo* inaugurado en 1955 como parte de las construcciones anexas a la Feria de la Paz y Confraternidad del Mundo Libre. Es una estructura tipo colgante que estuvo a cargo de la compañía estadounidense American Bridge Corporation. Para acceder a este puente tanto desde la Ave. Miguel Barceló como desde la Ave. Francisco A. Caamaño hay que desplazarse hacia una raqueta con rampa que sube al puente, ya que no hay acceso directo. Hasta este puente limita la zona a intervenir al norte.

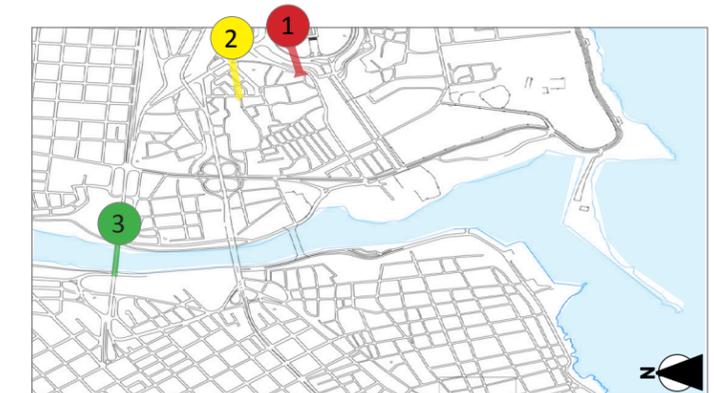


Figura 59: Mapa indicativo Puentes área a intervenir Sto. Dgo. (Elaboración propia).

3.4 Descripción actual del área a intervenir

La ampliación del puerto de Santo Domingo empieza a construirse a finales de los años 30 durante la dictadura de Trujillo. Ciudad Trujillo no tenía un puerto, razón por la que los barcos debían quedarse fuera y entrar en lancha. Originalmente el puerto no tenía más de 4 metros y el embarcadero estaba la escalinata que bajaba a la Torre del Homenaje. El 8 de marzo de 1935, Trujillo y el ingeniero puertorriqueño Félix Benítez Rexach, firmaron el contrato que contemplaba: la construcción de una muralla de hormigón en la margen oeste del río empezando en un punto frente a la Torre del Homenaje y terminando en el puente Ulises Heureaux; y la construcción de un rompeolas con un largo de 580 metros. La nueva construcción dotaría a la ciudad de un verdadero puerto moderno con capacidad para cualquier tamaño o calado de buque.



Figura 60: Fotografía de la construcción del Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo año 1937 (Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo)



Figura 61: Fotografía de las Escalinatas del Conde y la Fortaleza Ozama año 1930, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo (Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo).



Figura 62: Fotografía de la construcción de la Muralla de Trujillo año 1940 (Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo).



Figura 63: Fotografía de la Fortaleza Ozama año 1930, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo (Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo).



Figura 64: Fotografía de las vistas del margen occidental y parte de la zona colonial en el año 1920, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo (Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.1 Plano Hoteles



1. Sofitel Francés (C/ Las Mercedes).
2. Delpa Caribe-Plaza Toledo Bettyes Guest House (C/ Isabel La Católica).
3. Sofitel Nicolás de Ovando (C/ Las Damas).
4. Hotel Peñalba (C/ Arzobispo Meriño).
5. Hostal Puerta de las Atarazanas (C/ Celestino Duarte).
6. Hotel Doña Elvira (C/ Padre Billini).
7. Hostal Domingo Mundial (C/ Padre Billini).
8. Mercure Comercial (C/ Conde).
9. Europa Hotel Boutique (C/ Arzobispo Meriño).
10. Hostal Nomadas (C/ Hostos).
11. Coco Boutique Hotel (C/ Las Damas).
12. Hotel Freeman (C/ Conde).
13. Hostal Nicolás Nader (C/ General Luperón).
14. Roma II (C/ 19 de Marzo).
15. Pensión Ginnete (C/ Conde).
16. Aparta Hotel (C/ Miguel Barceló).

Figura 65: Plano uso de suelo - Hoteles, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019
(Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.2 Plano Plazas y Parques



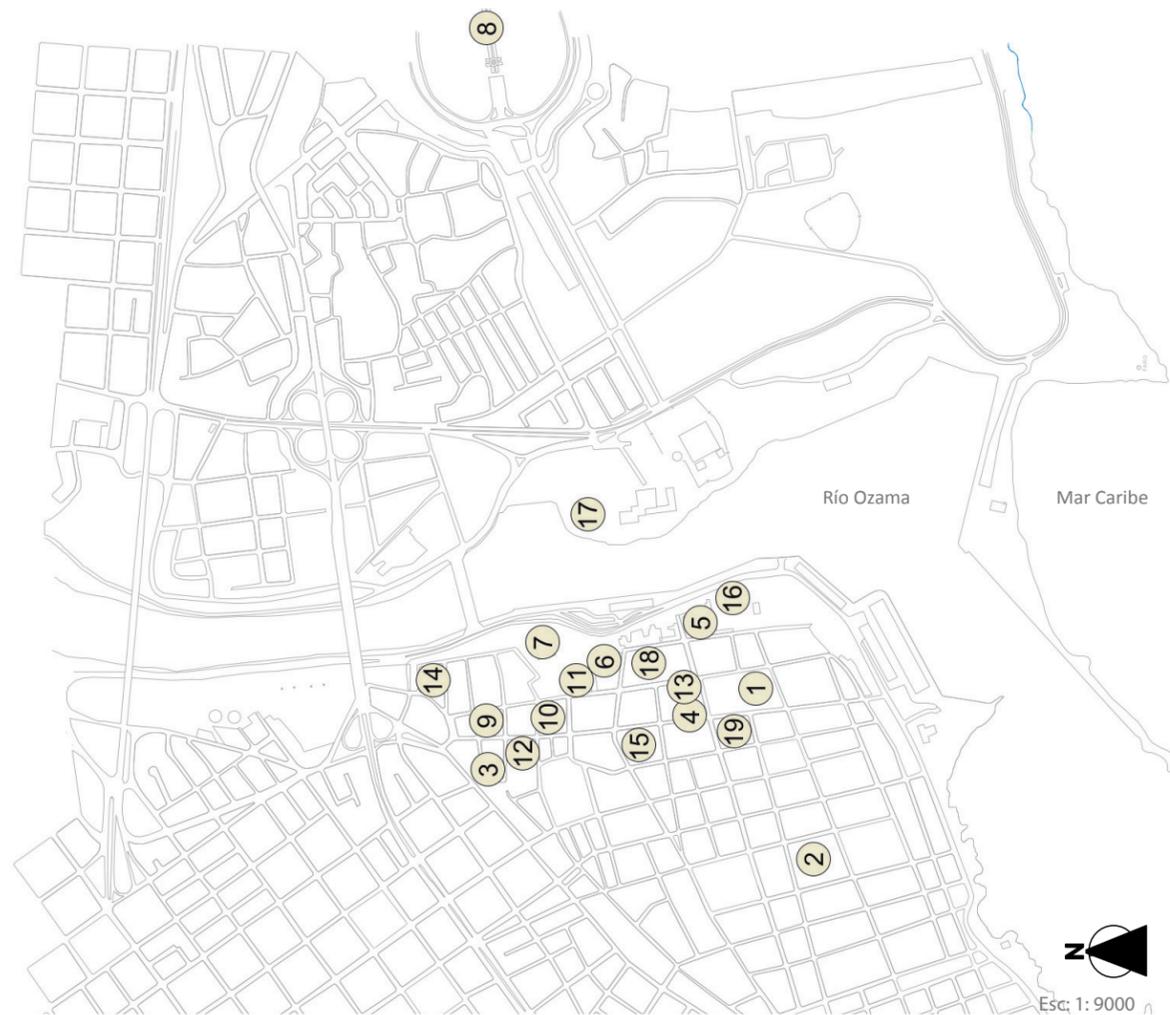
1. Reloj de Sol.
2. Plaza España.
3. Parque Colón.
4. Parque Independencia.
5. Altar de La Patria.
6. Parque Duarte.
7. Parque Bartolomé de las Casas.
8. Parque San Miguel.
9. Parque María Trinidad Sánchez.
10. Parque Enriqueillo.
11. Plazoleta La Trinitaria.
12. Plaza del Mercadillo.
13. Parque Montesinos.
14. Parque Calero.
15. Plaza Barceló.
16. Parque Barceló II.
17. Parque Puerto Bartolomé.
18. Parque Barrio Guibia.

Figura 66: Plano uso de suelo - Plazas y Parques, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019
(Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.3 Plano Museos



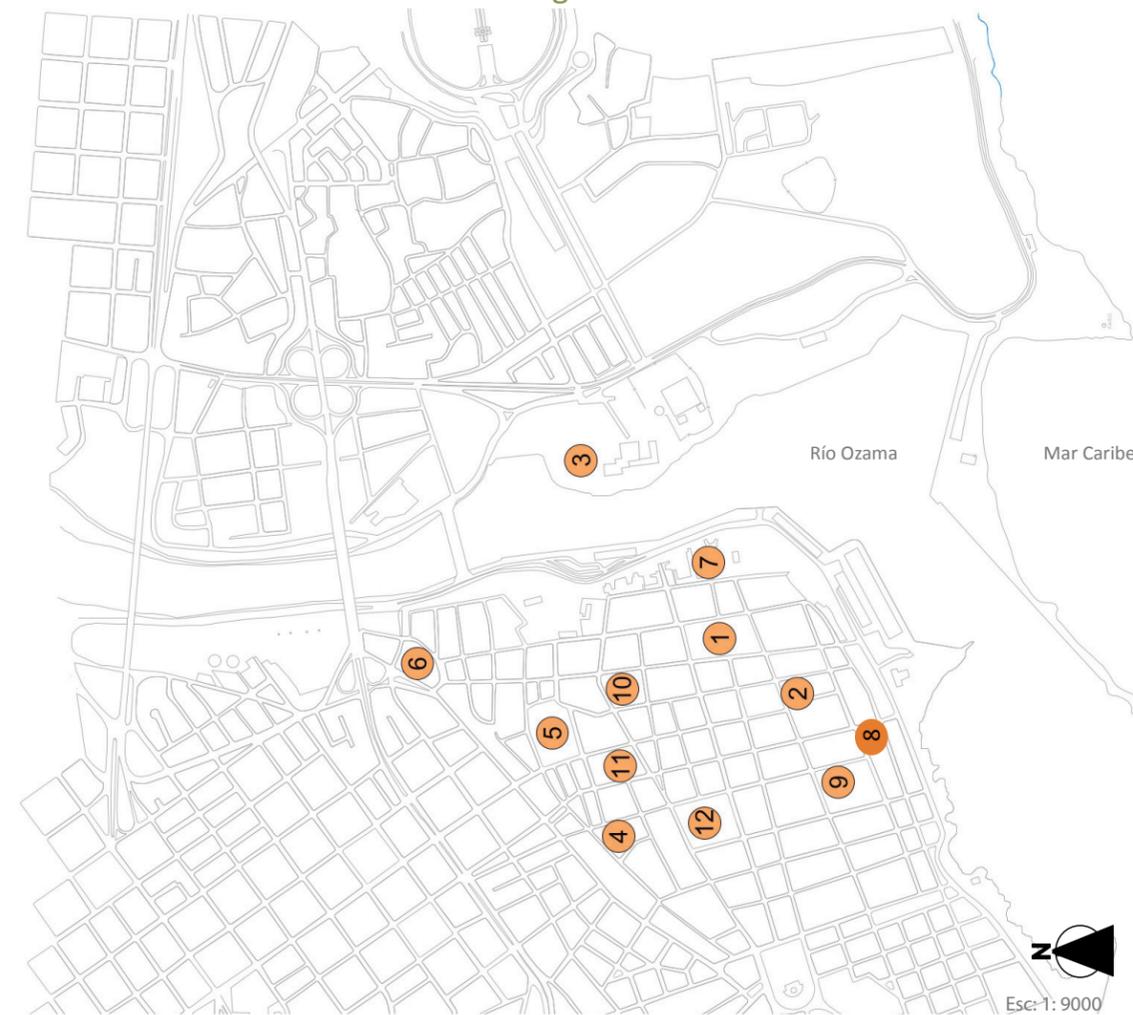
1. Museo Larimar (C/ Isabel Católica con Padre Billini).
2. Museo de Porcelana (C/José Reyes con Padre Billini).
3. Museo de la Artesanía Dominicana (C/Vicente Celestino con Arzobispo Meriño).
4. Museo del Ambar (C/Conde con Arzobispo Meriño)
5. Museo Infantil Trampolín (C/Conde con Damas).
6. Museo de las Casas Reales (C/las Damas con Conde)
7. Museo Alcázar de Colón (C/la Atarazana con las Damas).
8. Museo Faro a Colón (Ave. Estados Unidos con Ave. Mirador Norte).
9. Museo Casa Duarte (C/Vicente Celestino con Isabel Católica).
10. Museo de la Policía Nacional (C/Emiliano Tejera con Isabel Católica).
11. Museo de las Telecomunicaciones (C/Emiliano Tejera con Isabel Católica).
12. Museo Mundo del Ambar (C/Restauración con Arzobispo Meriño).
13. Museo del Tabaco (C/Conde con Isabel Católica).
14. Museo Catedralicio (C/Isabel Católica con Juan Parra).
15. Ruinas Hospital de San Nicolás de Bari (C/Las Mercedes).
16. Fortaleza Ozama (C/Las Damas).
17. Ruinas Antiguo Aljibe donde estuvo preso Cristóbal Colón (Ave. Miguel Barceló).
18. Panteón de los Héroes (C/Las Damas)
19. Palacio Consistorial (C/Arzobispo Meriño).

Figura 67: Plano uso de suelo - Museos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.4 Plano Edificaciones Religiosas



1. Catedral Primada de América (C/ Isabel La Católica con Padre Billini).
2. Convento de la Orden de los Predicadores (C/ Padre Billini con Hostos).
3. Ermita Nuestra Señora del Rosario (Ave. Miguel Barceló).
4. Iglesia San Miguel (C/ San Isidro Pérez).
5. Ruinas de San Francisco (C/ Hostos).
6. Iglesia de Santa Bárbara (C/ General Gabino Puelo).
7. Capilla de Los Remedios (C/ Las Damas).
8. Iglesia Bautista Central (C/ 19 de Marzo)
9. Iglesia y Convento Regina Angelorum (C/ Padre Billini).
10. Iglesia Nuestra Señora de La Altagracia (C/ Mercedes).
11. Iglesia de Los Evangélicos (C/ Las Mercedes).
12. Iglesia Nuestra Señora de Las Mercedes (C/ Mercedes).

Figura 68: Plano uso de suelo - Edificaciones Religiosas, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).



- 1 Molinos Modernos (harinas y trigos) actualmente activo.
- 2 Industrias Barceló (sólo almacenes de la fábrica de ron, no es la destilería) Hay una parte cerrada.
- 3 Central Eléctrica SEABOARD.
- 4 La Estrella del Mar II es una planta Generadora de Electricidad instalada en una barcaza de Tipo Wartsila, con capacidad de 110 MW, que utiliza una tecnología combinada de más de 95% de Gas Natural como combustible y Bunker C.
- 5 Antiguos talleres. Actualmente están cerrados y abandonados.

Figura 69: Fotografía subestación eléctrica Estrella del Mar II, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).
 Figura 70: Fotografía Molinos Dominicanos, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).
 Figura 71: Fotografía vista aérea Industrias Barceló, Sto. Dgo 2019 (Google Earth).
 Figura 72: Fotografía Antiguos talleres margen occidental, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).
 Figura 73: Fotografía Central eléctrica SEABOARD y subestación eléctrica Estrella del Mar II, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.5 Plano Zonas Industriales



Figura 74: Plano uso de suelo - Zonas Industriales, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

Ley 5914, artículo 30: prohíbe la alteración de la costa.

Ley 5914 (año 1962), capítulo 6 prohíbe abandonar en ríos, playas y riberas desperdicios de la pesca, cualquier sustancia tóxica o desecho industrial.

El 56% de los establecimientos industriales privados se encuentran en la ciudad de Santo Domingo.

Esc: 1: 7000

El acceso marítimo principal de la ciudad de Santo Domingo desde el Mar Caribe es a través del Río Ozama, que después se va ramificando en sus afluentes hacia el norte. El Puerto de Santo Domingo se inicia con la llegada de las carabelas de Colón en 1492 y servía para la exportación de bienes como las minas de oro, que se explotaban en zonas cercanas a los afluentes del río Ozama; estos eran transportados en embarcaciones hasta el puerto. Después del período colonial, este puerto estuvo formado por un pequeño muelle dentro de la ría, a continuación del fuerte de San Diego. En el siglo XX, en el año 1927, se propusieron varias alternativas de mejoramiento y en 1935 se logró finalmente el atraque de buques de gran calado y barcos turísticos.

La Terminal San Souci (Margen Oriental del río Ozama) es un puerto marítimo privado multi-propósito. Cuenta con todas las facilidades para recibir cruceros turísticos de gran capacidad y buques de carga de manera eficiente y segura. Este puerto marítimo se destaca como el principal operador portuario de vehículos del país y enlace comercial, turístico y cultural entre la República Dominicana y Puerto Rico.



Figura 75: Fotografía Aérea Puerto de Santo Domingo año 2019 (Fotografía de archivo www.sansouci.com.do).



Figura 76: Fotografía Aérea Puerto de San Souci, Sto. Dgo. año 2019 (Fotografía de archivo www.sansouci.com.do).



Figura 77: Fotografía Aérea Marina Bartolomé Colón, Sto. Dgo. año 2019 (Fotografía de archivo www.sansouci.com.do).



Figura 78: Fotografía Aérea Terminal Diego Colón, Sto. Dgo. año 2019 (Fotografía de archivo www.sansouci.com.do).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.6 Plano Puerto / Accesos Marítimos

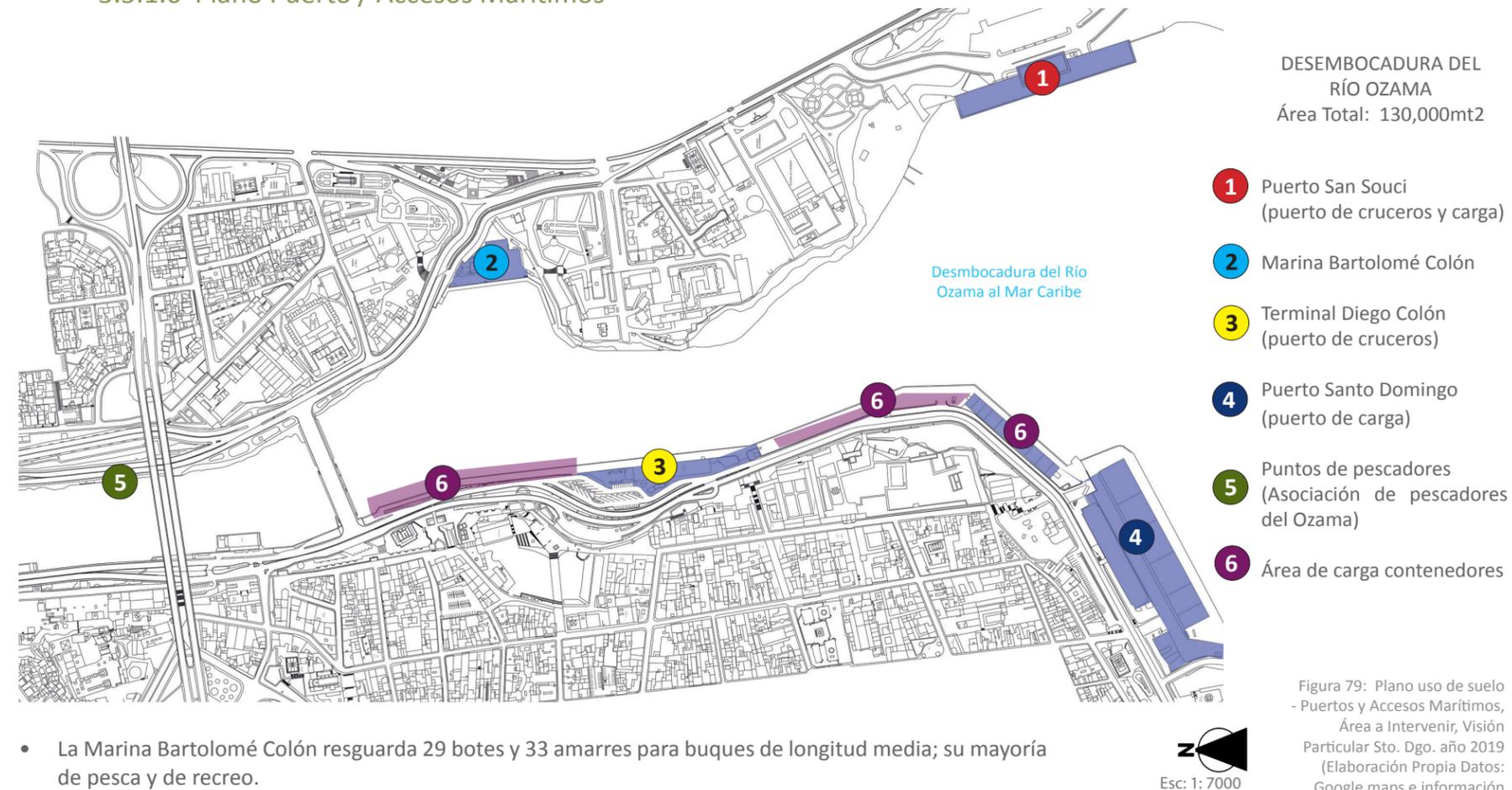


Figura 79: Plano uso de suelo - Puertos y Accesos Marítimos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

- La Marina Bartolomé Colón resguarda 29 botes y 33 amarres para buques de longitud media; su mayoría de pesca y de recreo.
- Se permiten la entrada a la terminal Diego Colón a cruceros de calado medio y ferris, posee la particularidad geográfica de permitir a los visitantes acceder andando a la Ciudad Colonial.
- Los cruceros de mayor calado entran en el Puerto de San Souci.
- El Puerto de Santo Domingo cuenta con 12 muelles y una profundidad máxima de 10m. Su actividad principal es la exportación e importación de carga. La terminal Diego Colón permite el acceso de ferris y cruceros y una vez al año atraca el buque escuela español Juan Sebastián Elcano.



DESEMBOCADURA DEL RÍO OZAMA
Área Total: 130,000mt2



3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particula

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.6 Plano Puerto / Accesos Marítimos



Figura 80: Mapa indicativo desembocadura del río Ozama - vistas márgenes (Elaboración propia).

Figura 81: Fotografía panorámica de la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe, vista desde el mar - sur hacia el río, Sto. Dgo. año 2019 (https://www.google.com/search?q=DESEMBOCADURA+DEL+RIO+OZAMA+EN+EL+MAR+CARIBE&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKewjw07PjxpHgAhUFMt8KHeF-A6cQ_AUIDigB&biw=1361&bih=662&dpr=2#imgrc=MREvHJf2q-MjGM).

Figura 82: Fotografía panorámica de la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe, vista desde el margen oriental - este hacia el mar -sur , Sto. Dgo. año 2019 (www.google.com/search?q=DESEMBOCADURA+DEL+RIO+OZAMA+EN+EL+MAR+CARIBE&source=Inms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKewjw07PjxpHgAhUFMt8KHeF-A6cQ_AUIDigB&biw=1361&bih=662&dpr=2#imgrc=MREvHJf2q-MjGM).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.1 Plano de Uso de Suelo

3.5.1.6 Plano Puerto / Accesos Marítimos

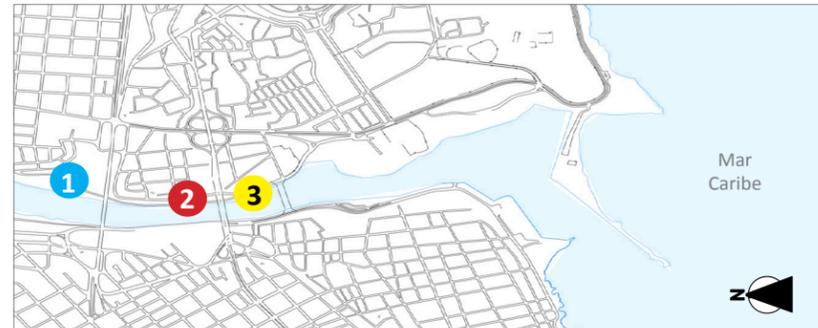


Figura 83: Plano uso de suelo - Accesos Marítimos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 84: Fotografía pescador en el margen oriental del río Ozama, Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

ASOCIACIÓN DE PESCADORES DEL OZAMA

Pescar en el río Ozama representaba hace 15 años una de las principales fuentes de ingresos para decenas de personas que se dedicaban a esta práctica, pero a medida que más empresas se sumaron a verter sus desechos en ambos acuíferos, la contaminación fue aumentando y los peces muriendo.

En cuanto a la conciencia social, actualmente la población no respeta, ni mantiene los lugares que se crean bajo los puentes y sus cercanías; la gente vierte basura de manera irracional y no valora los yacimientos acuáticos del territorio. Una gran parte de la población, sobre todo la que residen en estas zonas, carece de educación respecto a la conservación del medio ambiente y la limpieza del entorno en el que viven.

En octubre del año 2016, el Ministerio de Medio Ambiente promulgó la resolución que prohíbe el desguace de embarcaciones en el ríos Ozama, como parte del proceso para el rescate del acuífero, así como también inició un plan de drenaje y limpieza de las aguas de este río.

Actualmente se observan algunos pescadores en la zona, que pescan desde la orilla y en pequeñas embarcaciones de motor, pero no hay gran variedad ni calidad de peces.

Fuente: www.ambiente.gob.do
Fecha de consulta: Marzo 2019



Figura 85: Fotografía pescador sobre embarcación en el margen oriental del río Ozama, Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 86: Fotografía embarcación de pescador en el río Ozama, Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

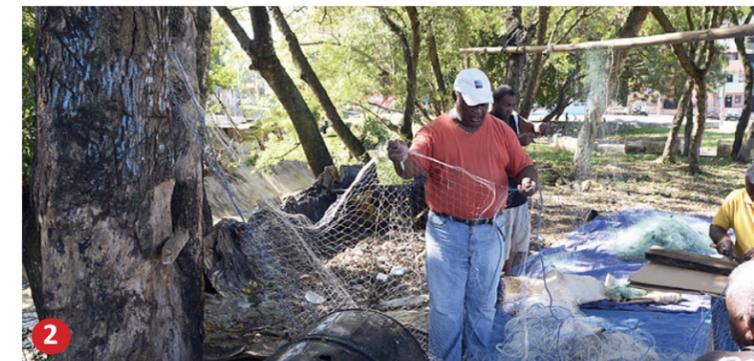


Figura 87: Fotografía pescadores del río Ozama, Sto. Dgo. (Fotografía de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo 28.01.19)



Figura 88: Fotografía Asociación de Pescadores del Ozama, Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 89: Fotografía vista del Puente Flotante sobre el río Ozama desde el margen oriental, Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.2 Plano Altimetría

Se puede observar una proporción en altura principalmente horizontal producto de la existencia, en la mayoría de los casos, de edificaciones de uno o dos niveles, existiendo algunas edificaciones de 3 niveles sobre todo la parte de la Zona Colonial. Las edificaciones de más de 4 niveles se observan en las de uso industrial y en nuevos edificios residenciales.

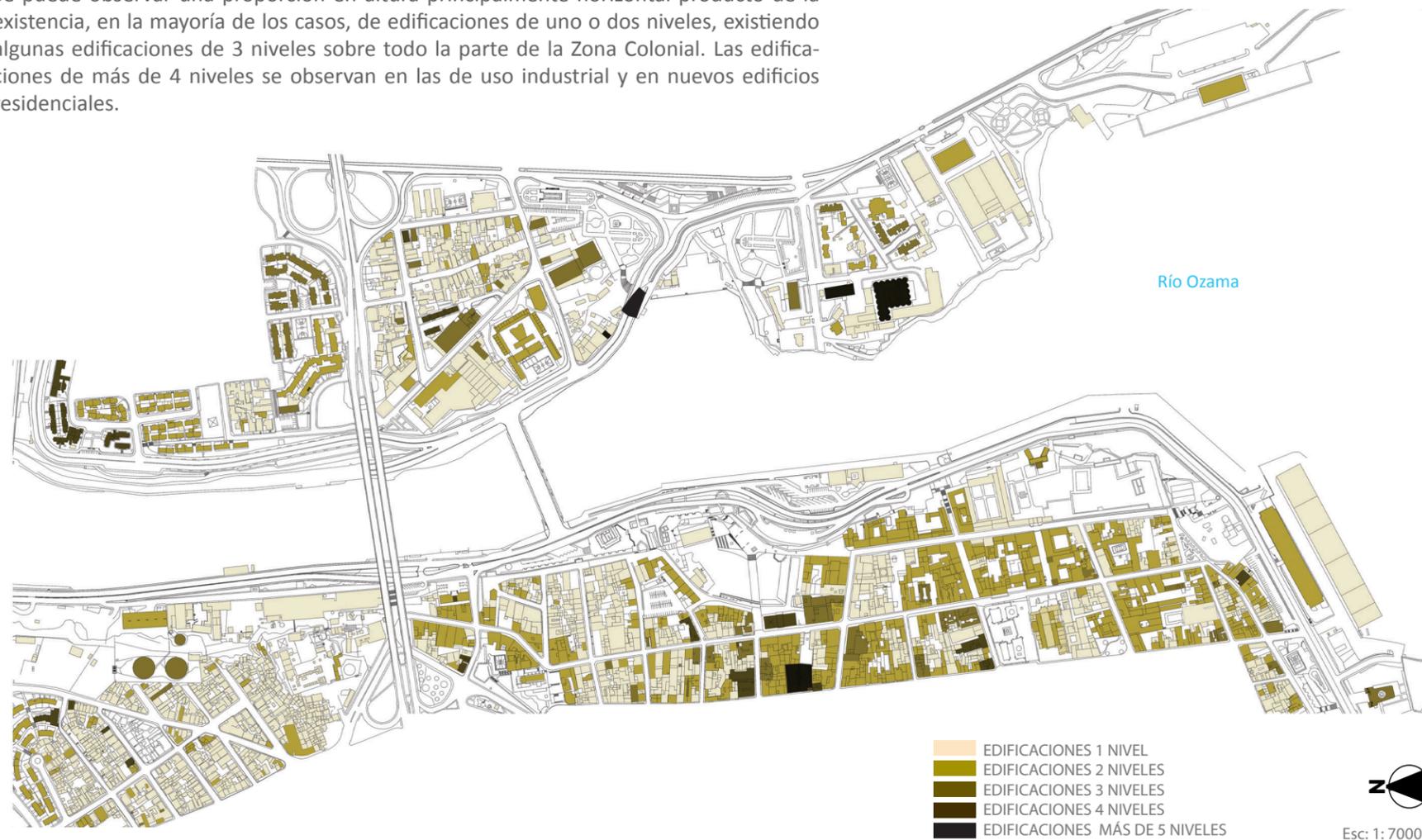


Figura 90: Plano Altimetría, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.3 Plano Jerarquía Vial



Figura 91: Plano Jerarquía Vial Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

ACTIVIDAD PEATONAL - MATUTINA

Margen Occidental: Mayor flujo de peatones generado por cruceros.

- Hora de llegada 5:00am
- Pasajeros bajan de 8:00am – 12:00am
- Hora de mayor flujo: 10:00am – 11:00am

Margen Oriental: Mayor flujo de peatones generado por pescadores en la Ave. Miguel Barceló.

- Hora de mayor flujo en las mañanas: 7:00am – 8:00am

ACTIVIDAD ROTADA - MATUTINA

Margen Occidental: Conflicto vehicular debido a los vehículos pesados que van desde el puerto a las industrias (de la zona oeste sobretodo) con los vehículos de pasajeros que utilizan el puente flotante para cruzar del este al oeste para ir a trabajar. Se generan grandes atascos.

- Mayor flujo de 7:30am – 11:30am.

Margen Oriental: Se observa gran flujo vehicular en la Ave. España, transporte de pasajeros en su mayoría por motivo de desplazamiento laboral y transporte de carga que se desplazan hacia la zona este del país.

ACTIVIDAD PEATONAL - VESPERTINA

Margen Occidental: Mayor flujo de peatones generado por cruceros y por tours en autobuses.

- Hora de salida 7:00pm
- Hora de retirada 2:00pm - 5:00pm
- Hora de mayor flujo: 3:00pm – 4:00pm

Margen Oriental: Mayor flujo de peatones generado por pescadores en la Ave. Miguel Barceló. Pequeño flujo generado por la Marina San Bartolomé.

ACTIVIDAD ROTADA - VESPERTINA

Margen Occidental: Conflicto vehicular debido a los vehículos pesados que van desde las industrias (de la zona oeste sobretodo) a el puerto, con los vehículos de pasajeros que utilizan el puente flotante para cruzar del oeste al este para regresar de trabajar. Se generan grandes atascos.

- Mayor flujo de 4:00pm – 8:00pm.

Margen Oriental: Se observa gran flujo vehicular en la Ave. España, transporte de pasajeros en su mayoría por motivo de desplazamiento laboral, pero es fluido no hay grandes atascos.

ACTIVIDAD PEATONAL - NOCTURNA

Margen Occidental: Mayor flujo de peatones generada por usuarios que van a las plazas, restaurantes durante los fines de semana; en la semana el flujo es mucho menor.

Margen Oriental: Cómo se observa en el plano el flujo de peatones es nulo, debido en gran parte a la falta de iluminación y seguridad, y que carece de restaurantes o plazas recreativas.

ACTIVIDAD ROTADA - NOCTURNA

Margen Occidental: El mayor flujo se genera en la Ave. del Malecón y las vías internas de la Zona Colonial ya que hay mucha vida nocturna de bares y restaurantes pero los viernes y fines de semana, el resto de la semana no hay casi movimiento.

Margen Oriental: No existe casi flujo vehicular a partir de las 9:00pm, a excepción de las Ave. sobre el Puente de las Bicicletas y el Puente Duarte (que conecta el oeste del país con el este) La Ave. Barceló queda desierta y es hasta peligrosa.

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particula

3.5.4 Plano Actividad Peatonal y Rodada

Síntesis

- Zonas inseguras y carentes de iluminación.
- Descompensación de lugares y establecimientos de recreación en el margen oriental con respecto al occidental.
- Circulación peatonal casi nula, a excepción de la Zona Colonial.
- Alto flujo de vehículos pesados a horas de gran flujo peatonal.
- Alto flujo vehicular (mañana y tarde) debido al desplazamiento laboral.
- Congestión cruce semáforo del puente flotante.

Hipótesis: el comportamiento del ciudadano en esta zona se debe a la carencia de distintos elementos que hagan de este espacio habitable. Actualmente existe un conflicto vehicular debido a la ruta existente de vehículos pesados que transitan toda la Ave. George Washington continuando por la Ave. Francisco A. Caamaño, influyendo negativamente en el aspecto de imagen turística y en la vida de sus vecinos.



Esc: 1:9000

Figura 92: Plano Actividad Peatonal y Rodada Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia).

AVENIDA FCO. A. CAAMAÑO
Avenida del Puerto

A todo lo largo de la avenida se observa desde la parte sur hacia la parte norte, del lado oeste de la avenida: La Muralla de Trujillo; que visualmente oculta parte de la Muralla Colonial; y se observa la Fortaleza Ozama que está ubicada en un punto topográfico más elevado creando un farallón. A continuación se encuentra el Edificio del Museo Trampolín seguido del Hostal Nicolás de Ovando. A partir de aquí se empieza a contemplar la Muralla Colonial que protege El Museo de las Casas Reales, Plaza España y el Alcázar de Colón. A partir de aquí empezamos a encontrar algunas viviendas en mal estado pertenecientes a la Zona Colonial y una vez pasado el Puente de las Bicicletas se encuentra una zona industrial (SEABOARD Y CDE). En el lado este de la avenida, empezando también sur - norte, se encuentra el Puerto de Santo Domingo (carga) frente a la Muralla de Trujillo. A continuación está el Puerto Don Diego (pasajeros). A pocos metros después se encuentra el puente flotante, construido en el último gobierno de Balaguer (1996 - 2000) con el propósito de crear un cruce expedito que vinculara la Avenida del Puerto, en las inmediaciones de la Puerta de Don Diego, con la avenida Mirador del Ozama, en el sector de Villa Duarte. Tiene unos 45 metros de ancho y capacidad para seis carriles de tránsito sobre el río.

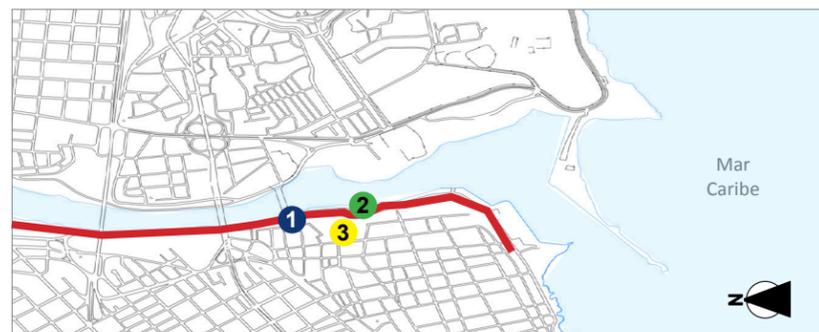


Figura 93: Plano indicativo Ave. Francisco A. Caamaño, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 94: Fotografía Avenida Francisco A. Caamaño, ciudad Santo Domingo año 1970 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).

Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana. Eugenio Pérez Montás (2001).
Fecha de consulta: Mayo 2019

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.1 Avda. Francisco A. Caamaño



Figura 95: Fotografía del margen occidental del Río Ozama (Fotografía de Archivo Periódico Listín Diario de Santo Domingo 02.06.11)



Figura 97: Fotografía Terminal Diego Colón (Fotografía Propia 2019)



Figura 99: Fotografía Terminal Diego Colón (Fotografía Propia 2013)



Figura 96: Fotografía vista del margen occidental del Río Ozama año 1950 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).



Figura 98: Fotografía vista del margen occidental del río Ozama y de la Terminal Diego Colón 1950 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).



Figura 100: Fotografía vista de la Avenida Francisco A. Caamaño, ciudad Santo Domingo año 1950 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.1 Avda. Francisco A. Caamaño

AVENIDA FCO. A. CAAMAÑO

Avenida del Puerto

La última prolongación que se llevó a cabo en el malecón de Santo Domingo fue en año 1931 durante la dictadura de Trujillo junto con la construcción del puerto de Santo Domingo, ambas obras contratadas por el ingeniero puertorriqueño Félix Benítez Báez. Esta avenida, que llegaba hasta el actual Puerto de Santo Domingo, pretendía crear un cinturón que abarcara buena parte del perímetro urbano occidental. El Presidente Joaquín Balaguer la iba a nombrar *Avenida del Puerto*, pero fueron enviadas varias propuestas entre las que se encontraban los nombres de *Paseo Almirante Cristóbal Colón*, *Paseo de José Manuel Bello Cámpora*, *Paseo Doña Ema Balaguer*, *Paseo José Ramón Báez López-Penha*. Finalmente el nombre que se le atribuyó fue Avenida Presidente Francisco Caamaño Deñó en 1996. Esta obra tuvo como función fundamental la de sanear el margen oriental y occidental del Río Ozama, con lo cual el Dr. Joaquín Balaguer además de embellecer su entorno pretendía dar una solución al micro-sistema ecológico de la zona, el cual se encontraba en un avanzado y continuo proceso de deterioro



Figura 101: Fotografía Muralla Colonial y Hostal Nicolás de Ovando (Fotografía Propia 2013)



Figura 102: Fotografía Terminal Diego Colón y al fondo Molinos Dominicanos. (Fotografía Propia 2013)



Figura 103: Fotografía Terminal Diego Colón y entrada del río Ozama hacia el norte (Fotografía de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo 03.07.15)

Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana. Eugenio Pérez Montás (2001).
Fecha de consulta: Mayo 2019

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

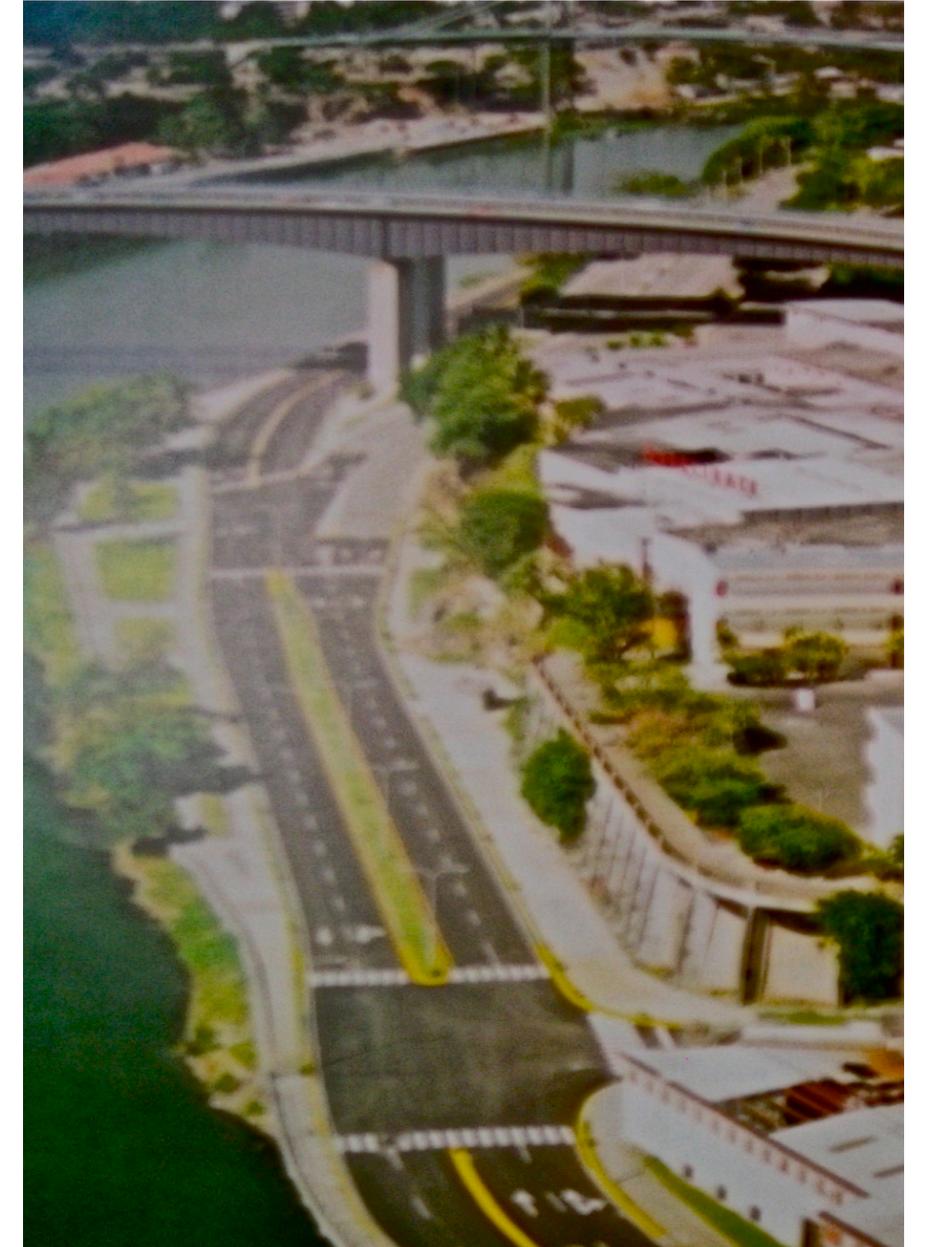
3.5.5.2 Avda. Mirador del Ozama

AVENIDA MIRADOR DEL OZAMA O MIGUEL BARCELÓ

Esta avenida fue construida en la época de los 12 años del gobierno de Joaquín Balaguer (1966-1978). Se llamó prolongación de la Ave. Miguel Barceló o Mirador del Ozama y actualmente se llama Ave. Paseo Margen; a partir del puente flotante hacia el sur se llama Ave. Malecón. Desde donde se encuentra la asociación de pescadores, antes de cruzar el puente flotante, y hasta llegar al puente Duarte, en el margen occidental visualizamos dos vías de circulación vehicular y las impresionantes vistas de la Zona Colonial y el río Ozama. Se observa bastante basura en la zona, no hay conciencia ni educación por parte de los habitantes que viven en las proximidades, pues vierten todo hacia el río y las autoridades municipales tampoco han implementado políticas para revertir este hecho. Actualmente hay un plan de recuperación de la zona colonial y el malecón de Santo Domingo, pero esta avenida está en el olvido y no hay planificación para ningún tipo de intervención.

Al verter la basura en la calle y el río el lugar no solo se contamina, también se crean arrabales y las viviendas económicas que existen a lo largo del farallón (en la parte superior), desde donde se aprecia la belleza incomparable del Ozama; crecen aún más y se va destruyendo cada vez más el valor de la zona.

Figura 104: Fotografía vista de la Avenida Mirador del Ozama, ciudad Santo Domingo año 1966 - 1978 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).



AVENIDA MIGUEL BARCELÓ O MIRADOR DEL OZAMA

Se puede contemplar los diversos focos de contaminación existente en la avenida, concentrándose la mayor parte en donde se ve el punto verde indicativo, en la parte inferior del farallón donde las viviendas de la zona tiran sus desperdicios.

Impotencia, es lo que se siente al ver un lugar tan bonito y con tanto potencial cuya situación actual es tan desfavorable y lamentable. Al principio de la Avenida, al pasar el puente flotante, el área se encuentra bastante cuidada, el problema surge cuando nos vamos adentrando hacia el norte y la trama de las vías se pierde y con ello la seguridad y limpieza. Aún así, las vías no están en condiciones y el río sigue contaminado. Pero se puede contemplar el potencial que tiene la zona para un desarrollo futuro para uso de parque e interacción de actividades urbanas. Por las noches es sumamente peligroso pues la avenida Miguel Barceló carece de iluminación y se presta para que los delincuentes cometan atracos y violaciones a mano armada.



Figura 105: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia la desembocadura del Río Ozama (Fotografía Propia 2018)

Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana. Eugenio Pérez Montás (2001).
Fecha de consulta: Mayo 2019

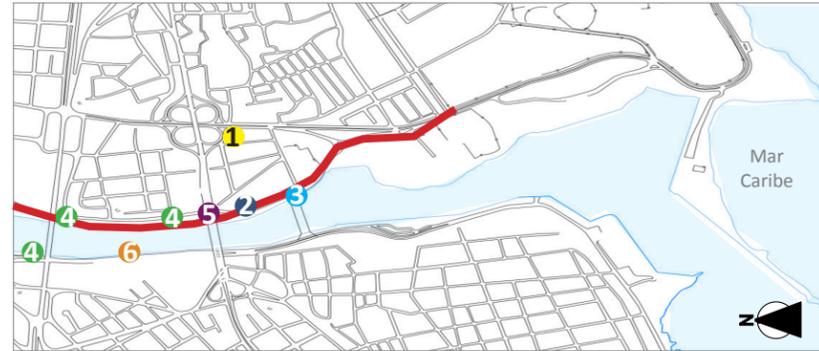


Figura 106: Plano indicativo Miguel Barceló, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 107: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia el Puente Ramón Matías Mella al norte (Fotografía Propia 2019)



Figura 108: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia el Puente Flotante al sur (Fotografía Propia 2019)

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.2 Avda. Mirador del Ozama



Desperdicios de construcciones, desechos de toda naturaleza son la decoración y la razón de ser de la Ave. Mirador del Ozama.



Área bajo el Puente Duarte, luce sin cuidado alguno.



Residentes y transeúntes no han creado conciencia sobre una ciudad limpia, vista de la Ave. Mirador del Ozama.



Los vecinos tiran la basura de sus casas hacia la Ave. Mirador del Ozama y hacia el mismo río.



Se ha convertido en un lugar - tierra de nadie, los espacios son arrabaliados.



Bajo la Ave. del Puerto se observan las bocas de las alcantarillas de aguas negras que desembocan en el Ozama.

Figura 109. Fotografía Ave. Mirador del Ozama, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración Propia).

Figura 110. Fotografía Ave. Mirador del Ozama vista desde el farallón, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración Propia).

Figura 111. Fotografía vista área bajo el Puente Duarte, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración Propia).

Figura 112. Fotografía vista área bajo el Puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. 2019 (www.destelao.com).

Figura 113. Fotografía vista Ave. Mirador del Ozama o Ave. Miguel Barceló, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración Propia).

Figura 114. Fotografía vista bajo la Ave. del Puerto (www.destelao.com).

PUENTE DE ULISES HEUREAUX

Puente de las Bicicletas o Ramón Matías Mella

Fue el primer puente sobre el Río Ozama inaugurado el 28 de abril de 1878 construido en hierro y madera por el ingeniero Howard Crosby. El 21 de septiembre de 1895 el huracán Lili's destruyó el puente lo que dio paso a construir, después de la muerte de Ulises Heureaux, uno nuevo con mejor estructura que los anteriores. Sobre las bases del mismo, es construido el puente levadizo Ulises Heureaux que se terminó en el período en el año 1917, este puente era movido por cables que elevaban los tramos y se interrumpía el tránsito por una hora, cada vez que se abría. Al igual que el anterior, fue seriamente dañado, esta vez por el huracán San Zenón el 3 de septiembre de 1930.

Durante la dictadura de Trujillo, la ciudad de Santo Domingo iniciaba una nueva era y los estadounidenses empezaron a traer vehículos a la ciudad por lo que había la necesidad de expandirla, buscando como alternativa la construcción de un puente de mayor resistencia y capacidad. El dictador ordenó construir el puente Radhamés Trujillo, sustituyendo al anterior puente Ulises Heureaux, este se inauguró en el año 1955; tomó casi dos años concluirse y fue realizado por el precio de RD\$ 5,034,000.00 a la par del dólar en aquella época.

Posteriormente en el 1996, el presidente Joaquín Balaguer inauguró el Puente Ramón Matías Mella, también conocido como Puente de las Bicicletas, situado en paralelo al puente existente Radhamés Trujillo.

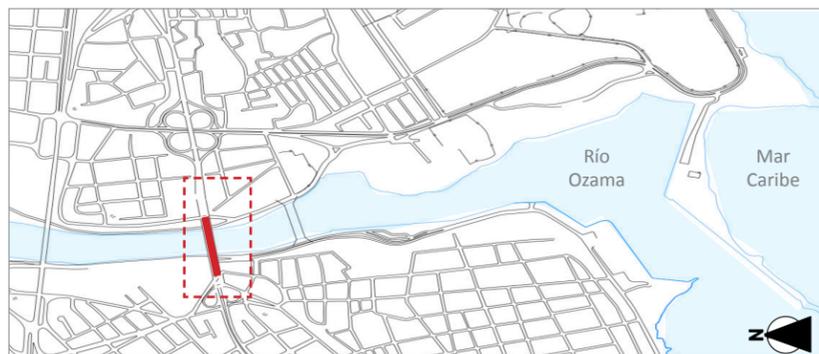


Figura 115: Plano indicativo Puente Ulises Heureaux, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

Síntesis:

Esto es un ejemplo de cómo los gobiernos que han transcurrido en la historia de la República Dominicana no aplican el concepto de rehabilitación. En vez de demoler un elemento, en este caso un puente, y borrar su historia por completo ¿Porqué no tomar en cuenta la obra antigua?; siempre y cuando esta tenga relevancia. Se va creando en el subconsciente de los ciudadanos una falta de conciencia de conservación y cuidado por lo antiguo, la historia y el reciclaje, ya que todo se remplazará por algo nuevo y más glorioso.

En cuanto a la conciencia social, actualmente la población no respeta, ni mantiene los lugares que se crean bajo los puentes y sus cercanías; la gente vierte basura de manera irracional y no valora los yacimientos acuáticos del territorio.

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.3 Puente Ulises Heureaux

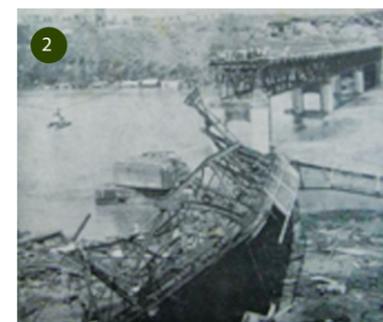
1 Puente Ulises Heureaux.

Figura 116: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920 (Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo).



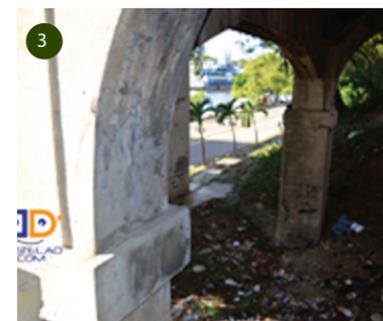
2 Puente Ulises Heureaux destruido por el ciclón San Zenón.

Figura 117: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1930 (Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo).



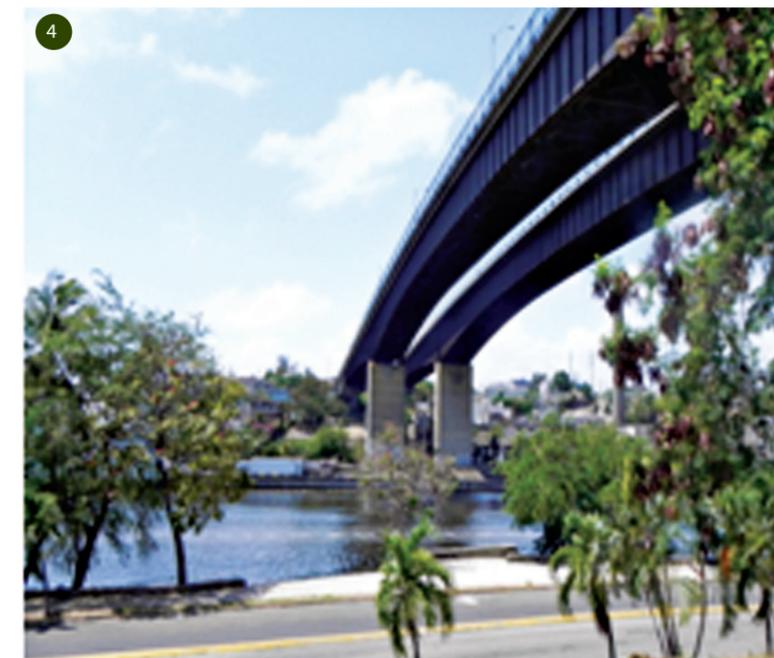
3 Estado actual debajo de estructura puente de las Bicicletas o Ramón Matías Mella.

Figura 118: Fotografía bajo puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. (www.destelao.com 05.04.15).



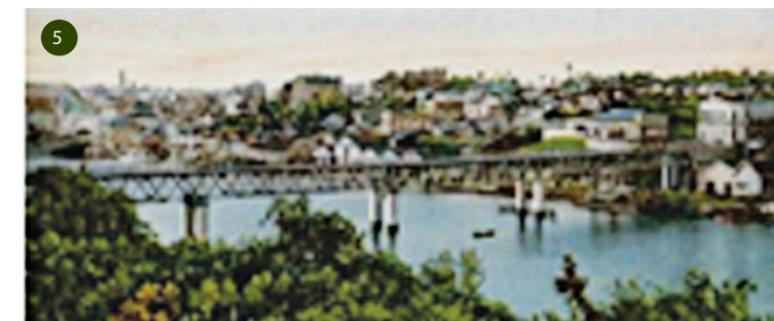
4 Puente de las Bicicletas o Ramón Matías Mella, construido en 1996 por el Dr. Joaquín Balaguer.

Figura 119: Fotografía puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. (Fotografía propia 2019).



5 El primer puente sobre el Ozama construido el 28 de abril de 1878 en hierro y madera sobre el río Ozama.

Figura 120: Fotografía primer puente sobre el río Ozama año 1878, Sto. Dgo. (@historiadominicanaenograficas 20.06.15).



3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.4 Muralla de Trujillo

La Muralla de Trujillo fue construida en 1937 al finalizar la ampliación de las instalaciones del viejo puerto de Santo Domingo en la desembocadura del río Ozama por el puertorriqueño Félix Benítez Rexach, durante la dictadura de Trujillo. Es de hormigón armado y tiene más de 350 metros de longitud, 12 metros de altura, 74 contrafuertes y 15 garitas de paso de ronda.

La polémica:

En el 2005 el comité Dominicano del ICOMOS (Organización de los Monumentos y Sitios), junto a la MOPC (Ministerio de Obras Publicas y Comunicaciones), organizaron una jornada de discusiones sobre el tema de la demolición de dicha muralla sin llegar a ningún acuerdo. Hay quienes entienden que la muralla debe conservarse porque forma parte de la historia de la ciudad de Santo Domingo, mientras que otros piensan que debe ser demolida pues oculta a la vista parte de la Muralla Colonial. Algunos abogan porque se podrían definir nuevos usos como sería el aprovechamiento del paso de ronda de la muralla o el disfrute de la especie de bosque que se ha generado entre la Batería baja de la Fortaleza de Santo Domingo hasta las actuales oficinas de la Oficina Nacional de Patrimonio Cultural Subacuático. Actualmente se ha desestimado cualquier tipo de intervención en ella.

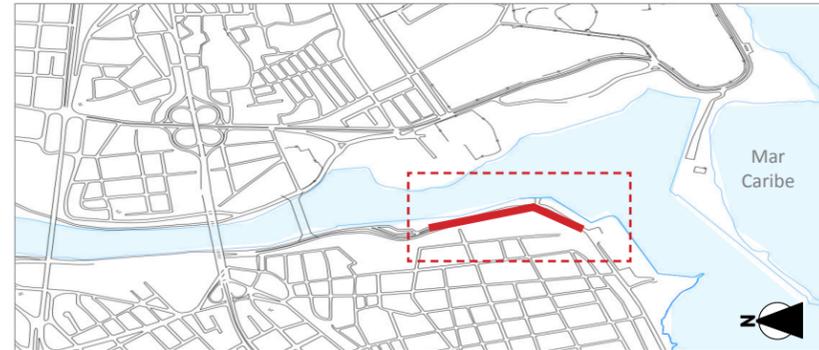


Figura 121: Plano indicativo Muralla de Trujillo, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

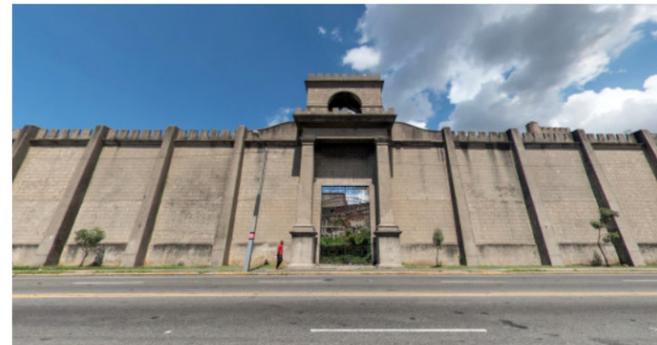


Figura 122: Fotografía Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. (Fotografía de archivo periódico Listín Diario 06.09.15)



Figura 123. Fotografía vista, desde el río Ozama, de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. (www.desestelao.com 04.05.15)



Figura 126. Fotografía vista Interior de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración propia).



Figura 124. Fotografía vista exterior, desde la Ave. Francisco A. Caamaño, de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. 2015 (Elaboración propia).



Figura 125. Fotografía entrada lateral a las instalaciones de la Dirección de Patrimonio Cultural Subacuático, que están dentro de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo 2017 (Elaboración propia).



Figura 127. Fotografía vista de la Fortaleza Ozama antes de construir la Ave. del Puerto, Sto. Dgo. 1800 (Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009).

3.5 Plano Área a Intervenir - Visión Particular

3.5.5 Elementos Morfológicos

3.5.5.5 Zona Colonial



Figura 128. Fotografía Fortaleza Ozama año 1920 y 2005 (Instazu - Historia Ligera).

FORTALEZA OZAMA

Las defensas de la ciudad de Santo Domingo se iniciaron en 1503 con la construcción de la fortaleza y la torre del homenaje que defendía la entrada del puerto y su desembarcadero. El puerto estaba defendido malamente por plataformas bajas en la fortaleza y por el fuerte llamado San Alberto o el fuerte de San Diego. La construcción de las murallas inició el 5 de agosto de 1543 y su maestro mayor de arquitectura fue Rodrigo de Liendo.

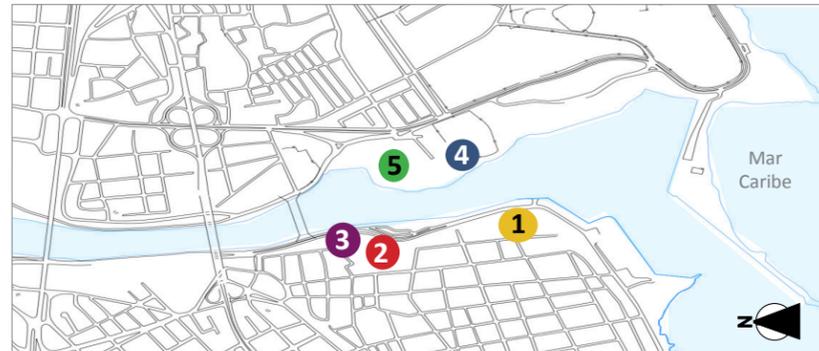


Figura 129: Plano indicativo Elementos Zonal Colonial, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 130. Fotografía Alcázar de Colón 1920 y 2005 (Instazu - Historia Ligera).

ALCÁZAR DE COLÓN

El Alcázar de Colón o Palacio Virreinal de Don Diego Colón es el edificio que alberga hoy el Museo Alcázar de Colón, situado en la Zona Colonial de Santo Domingo. Testigo del pasado colonial del país, fue construido en un solar sobre los farallones que miran hacia el río Ozama, concedido a don Diego Colón que era el hijo primogénito del descubridor de América Cristóbal Colón, por el rey Fernando el Católico, para que edificara una morada para él y sus descendientes durante su estancia en esta isla; a la cual llegó en 1509 en calidad de gobernador.

PUERTA DE SAN DIEGO



La puerta de San Diego ostenta un complejo diseño estructural y una composición refinada; sus estructuras y escudos heráldicos fueron restaurados recientemente. Los que entraban en la ciudad por el mercadillo fluvial aposentado en la ribera del río Ozama, a los pies del Alcázar de Colón, atravesaban la notable puerta de San Diego. Este segmento de la periferia urbana contiene el conjunto de estructuras militares más depurado de la zona histórica. También es llamada la puerta del mar y su construcción finalizó en 1568.

ANTIGUO ALJIBE



Aquí estuvo apresado Cristobal Colón hasta que fue enviado a España

ERMITA NUESTRA SEÑORA DEL ROSARIO



Figura 131. Fotografía Puerta de San Diego 1920 y 2005 (Instazu - Historia Ligera).

Figura 132. Fotografía Antiguo Aljibe, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).

Figura 133. Fotografía Ermita Nuestra Señora del Rosario, Sto. Dgo 2019 (Elaboración Propia).

3.6 Proyectos de Desarrollo en la Zona a Intervenir

PROYECTO SANSOUCI

Es un proyecto de ciudad de ambiciosas dimensiones que se desarrolla en la desembocadura del río Ozama, en el sector de Villa Duarte de Santo Domingo Este; en los terrenos que hoy ocupa la emblemática Base Naval 27 de Febrero, detrás del famoso faro de punta Torrecilla. El terreno de aproximadamente 450,000m² donde se desarrollará el proyecto ocupa una posición estratégica de la ciudad, por su situación céntrica (si se considera la gran extensión metropolitana desde Haina hasta Boca Chica), por su cercanía al mar y al río, y de manera muy especial, por su relación con la Ciudad Colonial primada de América.

El proyecto se divide en tres fases: portuaria, inmobiliaria y puerto deportivo (marina). La primera consiste en la adecuación de los puertos para la operación de cruceros, esta fue completada con la inauguración en enero del 2009 de la nueva terminal en la ribera oriental del río Ozama: el puerto turístico Sans Souci. Para el año 2006 se había completado la remodelación del puerto Don Diego en la ribera opuesta. Actualmente el proyecto se encuentra en su fase inmobiliaria, basada en el desarrollo y promoción de proyectos de uso mixto, de vocación turística, residencial y comercial. Para ello se ha trasladado la Base Naval del país a Boca Chica (municipio de Santo Domingo al este de la ciudad) a unos solares que no tienen acceso al mar como lo tenían en esta ubicación anterior.

El objetivo es que Sans Souci posibilite la transformación y diversificación de la actividad turística a través de la creación de infraestructuras, la oferta confiable de servicios y una campaña de concienciación ciudadana que garantice al país una imagen positiva ante el mercado de cruceros de turismo.

El proyecto está proyectado a 15 años, pero actualmente debido a los tiempos programados de realización de las fases se ha extendido a un tiempo indefinido.

Fuente: San Souci un Proyecto de Ciudad. Ciudad, Teoría y Crítica. Revista Arquitecto. Fecha de publicación 2014 (www.arquitecto.com)



Figura 134: Vista 3D Proyecto Sansouci, arq. Alejandro Marranzini - Estudio de arquitectura Orbitarq (Revista digital Arquitecto, ciudad - teoría y crítica Abril 2011).

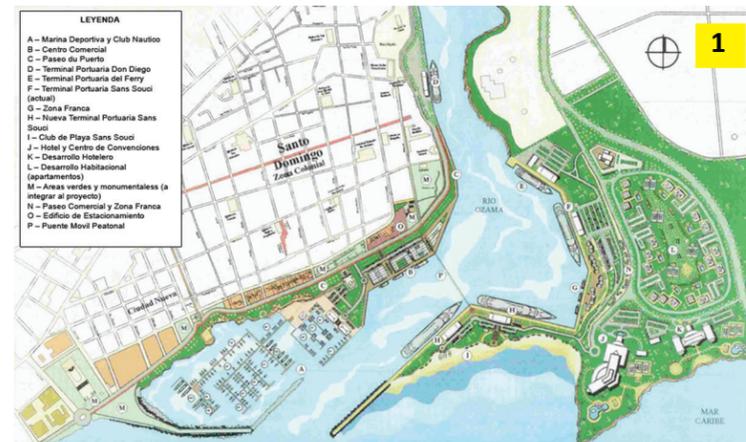


Figura 135: Plano de conjunto Proyecto Sansouci, arq. Alejandro Marranzini - Estudio de arquitectura Orbitarq (Revista digital Arquitecto, ciudad - teoría y crítica Abril 2011).

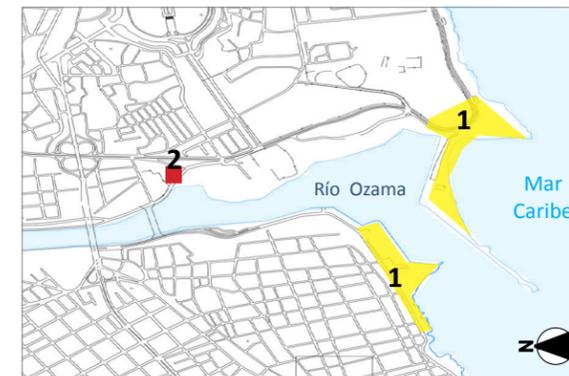


Figura 136: Plano indicativo Proyectos de desarrollo en la zona a intervenir Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).

PROYECTOS RESIDENCIALES PRÓXIMOS A LA MARINA BARTOLOMÉ COLÓN

Se han desarrollado proyectos residenciales puntuales en la zona (entre el 2011 y el 2019), enfocados a un nivel adquisitivo medio. El diseño está enfocado en la inversión extranjera pero no han tenido mucho éxito ya que la gran mayoría están en venta y/o alquiler, y únicamente ha sido un sólo inversionista que ha hecho dos fases de apartamentos.

- Apartamentos de 90mt², 2 habitaciones, salón, comedor, cocina integrada
- Áreas comunes: gimnasio, piscina, pista de correr y lobby con portero.

El precio de venta es de EUR 52,000.00



Figura 137. Fotografía Proyecto Residencial Riviera Colonial, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración propia).



Figura 138. Fotografía Proyecto Residencial Riviera Colonial, Sto. Dgo. 2019 (Elaboración propia).

04 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN

4.0 Propuesta de Intervención

4.1 Problemática de la Zona

PROBLEMÁTICA DE LA ZONA

Infraestructura y Uso de Suelo

- Falta de iluminación.
- Múltiple cableado sin organización y sin soterrar.
- Proporción de la acera respecto a la vía rodada insuficiente.
- Vías rodadas y aceras en mal estado.
- Carencia de aceras en algunos puntos de la ribera.
- Falta de un adecuado marco de planificación del uso de suelo.
- Conflicto uso de suelo industrial vs residencial.
- Descompensación y desequilibrio entre ambas márgenes en el tipo uso de suelo.
- Edificaciones en estado de abandono.
- Carencia de áreas de recreación y comerciales.
- Desequilibrio social.

Movilidad y Transporte

- Degradación del peatón.
- Zona muerta a tempranas horas de la noche y durante el día.
- Falta de apropiación de espacios públicos.
- La conexión peatonal entre ambas márgenes del río es deficiente.
- Alto flujo de vehículos pesados a lo largo de todo el día.
- Carencia de línea de transporte público con sus paradas establecidas.

Degradación Ambiental

- Parques existentes en estado de abandono.
- Degradación de la calidad visual.
- Falta de mantenimiento de los espacios públicos existentes.
- El frente acuífero no está siendo utilizado con el fin que debería de emplearse.
- Contaminación del río y sus orillas.
- Contaminación visual, acústica y ambiental en la zona.

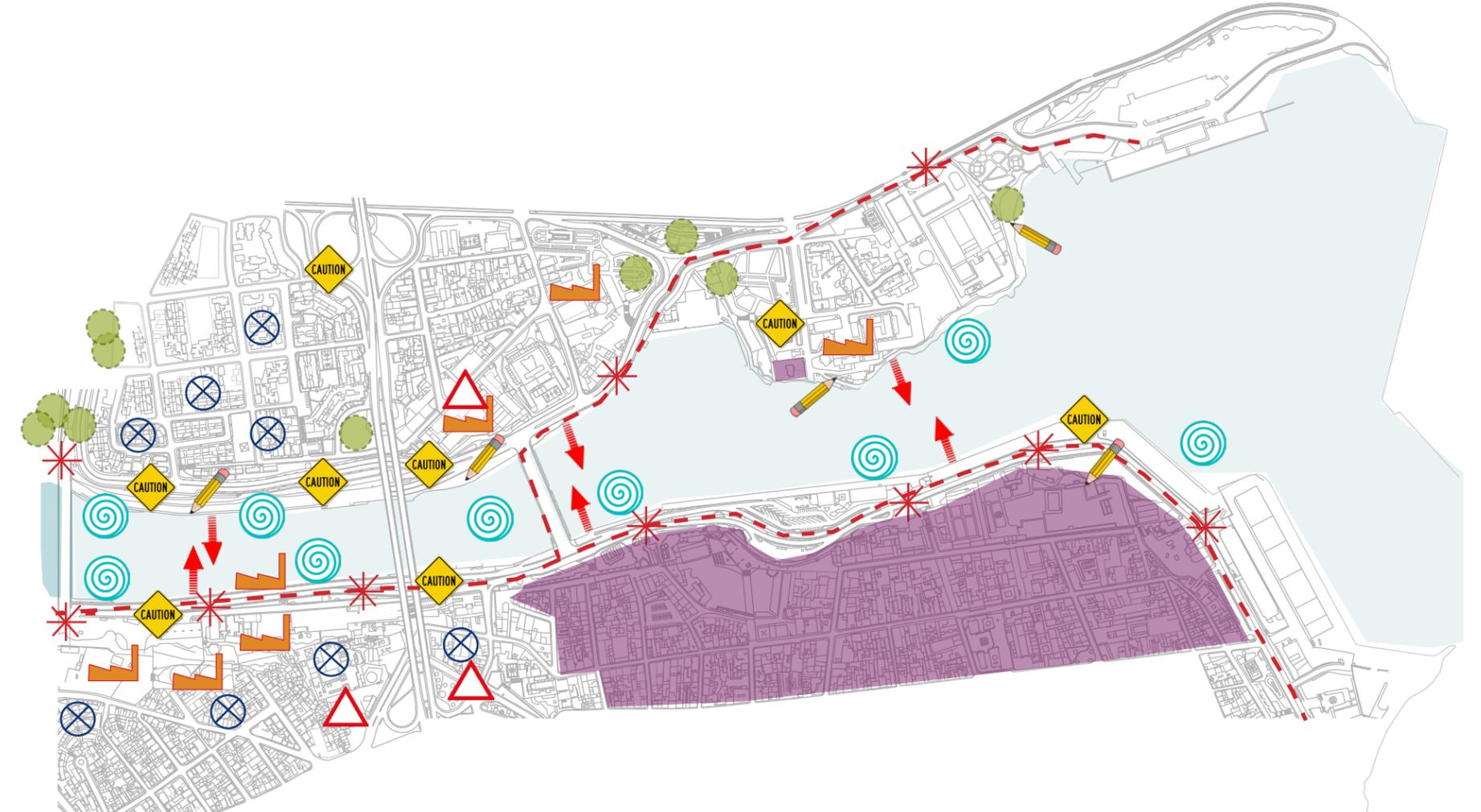
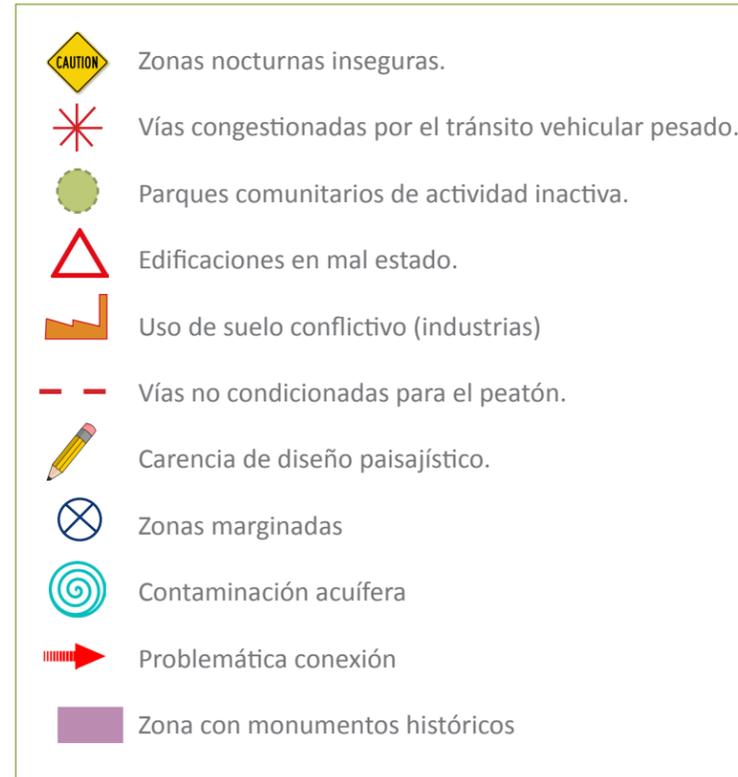


Figura 139: Plano Problemática del Área de Intervención.
(Elaboración Propia).



Esc: 1: 7000

4.0 Propuesta de Intervención

4.2 FODA

- FORTALEZAS:**
- Paisaje natural abundante.
 - Excelente conexión con el mar a través del río Ozama.
 - Zona de patrimonio cultural.
 - Monumentalidad.
 - El río Ozama que atraviesa toda la zona a intervenir.
 - Proximidad con el centro histórico de la ciudad.
- OPORTUNIDADES:**
- Puerto costero próximo.
 - Servicios turísticos cercanos.
 - Potenciales vistas hacia el río Ozama y la zona colonial de la ciudad.
 - Promover la Interacción social.
 - Intercambio con demás frentes acuíferos, ya que el río Ozama se ramifica hacia el norte de la ciudad y es navegable.
 - Mejorar la conciencia ambiental.
 - Regeneración de los espacios urbanos.
- DEBILIDADES:**
- Deterioro de la avenida.
 - Contaminación del río.
 - Inseguridad ciudadana.
 - Desvinculación - Barrera con el litoral.
 - El uso de suelo es conflictivo.
 - Industrias en las márgenes del río Ozama.
 - Inexistencia de actividades recreacionales y de comercio que provoquen dinamismo en la zona.
 - Descompensación y desequilibrio entre ambas márgenes en el tipo uso de suelo.
- AMENAZAS:**
- Contaminación permanente del río.
 - Alteración del legado histórico.
 - Extinción de la flora existente.
 - Pérdida y ausencia del espacio público.
 - Degradación de la calidad visual.

4.0 Propuesta de Intervención

4.3 Objetivos

OBJETIVO GENERAL:

Generar una mejora en la imagen actual de esta zona específica de la ciudad de Santo Domingo, en la calidad de vida de sus habitantes y un incremento en su valor económico y posibilidad de inversión y futuro desarrollo. Disminuir el conflicto de uso de suelo existente, industrias vs residencial, comercial y turístico; y propiciar a un nuevo desarrollo de la zona, maximizando y potencializando la articulación con el frente acuífero, que es el principal y mayor atractivo que tiene la zona de intervención.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Atraer a nuevos y antiguos usuarios; habitantes de la ciudad y turistas.
- Vincular las actividades que se realicen tanto en la margen oriental como en el occidental y consolidar la articulación de la intervención con el litoral.
- Conseguir crear un espacio eco-sostenible, en donde prime la importancia de la persona y no del vehículo.
- Consolidar la articulación del proyecto con la margen del río; crear linealidad y continuidad.
- Esbozar los modelos de regulación en la zona para los desarrolladores urbanos en el futuro y la futura demanda.
- Recuperación del espacio público perdido y que promueva las actividades sociales y recreativas.

4.0 Propuesta de Intervención

4.4 Parámetros y directrices de la propuesta

La imagen que proyecta una ciudad es muy importante ¿cómo la potencio en el caso de esta intervención?

El litoral es un área estratégica para el desarrollo urbano de una ciudad e impacta directamente en la imagen de esa ciudad. En palabras de *Karvinen (1997)*⁵¹ “Los proyectos de desarrollo del litoral ayudan a dar forma a la imagen de toda la ciudad. Las áreas costeras se convierten en un objeto de estética visual”. Para poder potenciar la imagen de la ciudad de Santo Domingo se debe rescatar las zonas abandonadas por antiguas fábricas y aprovechar mejor la presencia del frente acuífero, es decir, dotar de un papel protagónico al Río Ozama. Se debe vincular la estrategia como un producto comercializable en términos de imagen, para ello se emplean elementos que pueden cambiar la imagen de la ciudad como son una transformación espacial, el uso de herramientas comerciales y ambientales y/o la instalación de un edificio singular, capaz de actual como reclamo de una ciudad “Efecto Bilbao”, y no solo prestar atención a la arquitectura de autor sino también a las estrategias de marketing que se emplearán.

¿Cuáles son los puntos visuales estratégicos de esta propuesta de intervención?

La Industria Molinos Dominicanos, está ubicada en un lugar privilegiado en las márgenes del río Ozama, sobre un farallón debido a la composición del terreno, y con vistas hacia la zona colonial (localizada en el margen opuesto) y a la desembocadura del río en el Mar Caribe. Desde este lugar se puede ver desde una altura de más de 30 metros del suelo la entrada de los barcos. Su uso de suelo debería de ser cultural y no industrial, como lo es actualmente.

La Fortaleza Ozama es otro punto visual privilegiado, ya que al igual que el lugar donde se encuentra la industria Molinos Dominicanos, está elevado a unos 25 metros sobre el nivel del río y permite la visual de la desembocadura del río Ozama.

¿ El río Ozama es una barrera actualmente ?

Actualmente se necesita unificar la fragmentación existente entre un margen y otro, debido a que hay una descompensación en su uso de suelo como se pudo observar en el marco contextual. En el margen occidental hay una mayor oferta en el ámbito recreacional, comercial, residencial y turístico; debido en gran parte a la zona colonial; a parte de que en el margen oriental el espacio público no está cuidado como en el margen opuesto.

¿ De qué manera logro una conexión visual y funcional entre ambas márgenes ?

En cuanto a la funcionabilidad se debe de mejorar la conexión peatonal, incluyendo bicicleta o cualquier tipo de transporte que no sea el rodado, entre un margen y otro. Por ejemplo se puede añadir a el puente flotante actual un paseo para peatones y una ciclo ruta, hacer un puente para peatones y ciclistas después del Puente Juan Bosch (hacia dentro del Río), brindar un servicio de transporte acuífero que cumpla con la función de conexión física pero también para ampliar la oferta turística. A parte también se debe de lograr una conexión funcional brindando actividades en ambos márgenes no únicamente en el occidental, como está ocurriendo actualmente con la zona colonial.

Desde el punto de vista visual se debe de lograr crear una linealidad y continuidad en todo el diseño del paseo de la ribera, respetar los parámetros y unidad del diseño, integrando las dos márgenes en un sólo conjunto visual y lograr la percepción visual de equilibrio.

51. Karvinen (1997) Volumen 1. p.143 – p.162. Kaupungin ranta kulttuurisena rajana. Tampere, Finland. Tani S, editors.

¿ Cómo mejorar la condición de vida y tratar de lograr una estructura social equilibrada ?

Para diseñar un plan de desarrollo donde se aplicará una estrategia para mejorar la condición de vida de los habitantes de un área determinada de una ciudad, es imprescindible evaluar los impactos sociales que se puedan generar y aplicar prácticas de planificación participativa para que la estrategia sea exitosa.

La principal herramienta para disminuir la tensión entre los intereses privados y públicos ha sido tratar de conseguir un equilibrio entre viviendas sociales y privadas. Se pudo ver en el caso de estudio de la Regeneración del litoral de Helsinki del área de Ruoholahti donde el objetivo era crear un área residencial con una estructura social mixta (viviendas privadas, de alquiler, subsidiadas), pero el desarrollo de esta área no fue del todo exitoso debido a que no se realizó una evaluación concisa del impacto social durante el estudio de la estructura social de la nueva área residencial. Un énfasis únicamente en la vivienda privada puede conducir a altos precios de las propiedades debido su ubicación frente al río y próxima a la zona colonial y a parte se limitaría el uso público de este espacio y se privaría a los habitantes de la ciudad a su uso. Con la construcción de diferentes tipos de viviendas, las personas con diferentes niveles sociales tienen la posibilidad de vivir en un área determinada; siempre y cuando haya una buena planificación de urbanística de otros usos como lo es el comercial y el recreacional. Es importante que todos los edificios residenciales, ya sean subsidiados o privados, que se encuentren en un área específica respeten los mismos parámetros de diseño y mantengan la misma calidad de la edificación y reglamentaciones.

Por ejemplo se podría implementar un plan de gobierno para la limpieza del río, debe de incluir organizar y hacer un plan para reubicación de los barrios que viven sobre el río hacia el norte, pues estos vierten todos sus desechos al litoral al igual que las aguas negras y residuales. Concientización a la ciudadanía para la conservación del medio ambiente (charlas, cursos, entre otros). Planes de limpieza y adecuación; por parte del gobierno; de las áreas verdes. Un plan de reforestación haciendo partícipes a la ciudadanía durante su elaboración y ejecución y otro plan de mantenimiento de áreas verdes y del litoral.

¿ Cuales son los elementos de recuperación urbana en la zona a intervenir: la calidad del urbanismo, la funcionalidad de sus dotaciones y edificios públicos ?

El fin no es convertir esta zona en un atractivo turístico, sino que tenga una fuerte vinculación con sus habitantes, para ello es imprescindible la participación ciudadana. Debe de haber una implicación por parte del sector público para mejorar y fomentar la inversión privada, donde no es recomendable que las concesiones a las empresas sean muy altas, ya que como se indicó en la “Estrategia de la regeneración urbana dirigida por la propiedad” esto fomentó el crecimiento de empresas para explotar los beneficios de la nueva zona empresarial sin ninguna responsabilidad ni a largo plazo, por ello debe de haber un equilibrio.

4.0 Propuesta de Intervención

4.4 Parámetros y directrices de la propuesta

¿ Qué puntos importantes de deben de tomar en cuenta durante la planificación de la estrategia?

- Tomar en cuenta que impacto social que se quiere generar.
- Para aplicar la estrategia se deberán emplear los métodos de evaluación de impacto y las prácticas de planificación participativa.
- La participación pública y la evaluación del impacto social debe de ser interactiva durante todo el proceso de planificación.
- Al analizar las dimensiones sociales debemos de tomar en cuenta cual de los 3 grados de dependencia del agua tendrá para los habitantes que se están estudiando. Si su uso será dependiente del agua, relacionado con el agua o independiente del agua.
- El diseño urbano debe de ser inclusivo para toda la sociedad.
- Al crear nuevos espacios de recreación y esparcimiento se mejora las relaciones sociales.
- Es imprescindible maximizar la participación ciudadana en la ejecución y gestión del proyecto.
- La regeneración urbana sostenible como un objetivo de política requiere que la dimensión de desarrollo de la propiedad y del desarrollo económico local se resuelva de manera que refleje las condiciones locales a medida que éstas cambian con el tiempo, esto implica un proceso abierto y que está en constante transformación debido al tiempo; no ver estrategia a corto plazo sino a largo plazo.

¿ Que tipo de industria ser puede desarrollar en la zona a intervenir, que potencialice su uso, mejore la economía de inversión en la zona y aumente el precio del suelo y a la vez mejore su imagen ?

En santo domingo, a finales de los años 80 y 90 del siglo XX, hubo un aumento del sector servicio en la economía y las industrias se fueron reubicando en otras zonas. Como es el caso de la Zona Industrial de Haina por ejemplo, al suroeste de la ciudad más alejada del centro.

La industria que se permita y promueva en la zona a intervenir deberá de estar relacionada con el sector servicios, ya que el potencial de este área radica en el uso comercial, residencial, cultural y turístico. También se debe resaltar que el sector turismo es el principal sector de la economía de la República Dominicana reportando un 8.4% del total del PIB del país y representa el 38% del total de las exportaciones de bienes y servicios del país, y el 25% de la generación de divisas. La industria destinada a este área debe de proporcionar servicios a nivel de ciudad y actividad turística y se deben implementar estrategias de marketing para promover el turismo local e internacional a inversores y a empresas buscando re-generar la base económica de este área urbana.

Por último se deben de crear iniciativas comunitarias dirigidas a conectar las actividades de las empresas con oportunidades para la población de la zona.

¿ Cuales son las pautas para tratar de lograr dinamizar un espacio de la ciudad en desuso con potencial y antiguo uso recreacional ?

Se puede emplear la estrategia de incluir nuevas actividades en el calendario de la ciudad en esa zona en específico, festivales, conciertos, concursos; actividades que propicien la interacción de los habitantes con su entorno. El nuevo uso conllevaría a que disminuya la delincuencia en una zona en estado de abandono y como consecuencia a que aumente el precio del suelo y las inversiones.

Investigar e indagar que actividades de carácter informal se están realizando en la zona, estaríamos aplicado una planificación participativa, (como por ejemplo el servicio de alquilar una pequeña embarcación para navegar o pescar por el Ozama que está actualmente en el Margen Oriental) y formalizarlo diseñar un área en específico y unas normativas.

Otra medida podría ser establecer el área específica y acondicionarla para asociaciones actuales y rescatar antiguas (por ejemplo la Asociación de Pescadores del Ozama) y desarrollar actividades relacionadas, con esta medida se busca lograr la integración de los habitantes y que sientan partícipes de la planificación los cambios que se producirán.

¿ Cuales son las causas y factores que podrían haber originado el deterioro de la zona de intervención ?

La falta de un adecuado marco de planificación en el uso de suelo. El deterioro se ha debido, en parte también, a cambios en el uso de suelo por parte de la población sin respetar, o por falta de conocimiento de un plan por parte del sector público, o por mera necesidad y posteriormente una negligencia por parte del sector público al no haber una actuación de respuesta en el momento en que se produzco esta situación. También se debe al crecimiento desorganizado y desmesurado en algunas de las zonas del área a intervenir; sobretodo en los barrios ubicados hacia el norte.

4.0 Propuesta de Intervención

4.5 Plan de Acción

Plan de Reorganización del Uso del suelo:

Se busca sentar las pautas de ordenación del uso de suelo.

- **Cambios en uso de suelo:** rescatar usos antiguos en zonas específicas y restringir el uso de suelo industrial en ciertas áreas y sustituir por uso de suelo recreativo y/o comercial.
- **Reordenamiento del uso de suelo:** con el fin de revitalizar la zona y crear una conexión urbana que dote de identidad a la zona y humanice el espacio. Reestructurar y regular.

Plan de Reciclaje de Infraestructura Urbana:

- Dotar de identidad a la zona a intervenir y rescatar la importancia histórica; además propiciar nuevas actividades recreacionales en la zona que ayuden a mejorar el atractivo económico de la zona (atraer nuevos y antiguos usuarios).
- Recuperación del espacio público perdido y consolidar la articulación del proyecto con el margen del río. Crear linealidad y continuidad, vincular las actividades que se realicen tanto en la margen oriental como en la occidental.
- En la intervención debe de primar la importancia para el peatón que actualmente está perdida.

Movilidad y Transporte

- Flujo espacial continuo: rutas para el peatón y ciclo ruta.
- Nuevas plazas y parques, recuperando los parques existentes.
- Establecer paradas para el transporte público.
- Nuevo medio de transporte a través del río, con sus paradas correspondientes (ubicar en lugares donde actualmente hay puntos de pescadores).
- Restringir el flujo de vehículos pesados por las vías de las márgenes del río en horarios específicos.
- Logar una mayor conexión funcional entre ambas márgenes se contempla un puente peatonal y para ciclistas y ampliar una ciclo ruta y acera a el puente flotante existente.
- Nuevos usos recreacionales y culturales fuera de la Zona Colonial (ejemplo un mercado de artesanías, servicios gastronómicos, hostelería de mediana escala: crear un sistema de plazas y circulaciones peatonales que articulen y generen nuevos movimientos y logren la conexión funcional entre ambas márgenes.

Degradación Ambiental

- Educación participativa para crear conciencia ecológica y sostenibilidad ambiental.
- Iniciar un plan de reforestación de la cuenca del río.
- Crear normativa de aguas residuales con el objetivo de proteger el ecosistema fluvial.
- Rescatar y crear nuevas zonas verdes de parque urbano y espacio público.
- Plan de recuperación y saneamiento del río Ozama.

Cambio de uso de suelo e Infraestructuras:

- Sentar las pautas de re-ordenación del uso de suelo: emplear licitaciones públicas a nivel nacional e internacional para reorganizar y diseñar el área de los barrios marginados y planificar los usos de sus áreas y entorno urbano para mejorar la economía urbana de la zona; respetando los parámetros y directrices de la propuesta. Imprescindible la participación ciudadana.
- Revitalización del espacio urbano: aquellos espacios que en algún momento de la historia tuvieron una importancia relevante u otro uso, recatarlos. Ejemplo el antiguo mercado bajo el puente Ramón Matías Mella y la lonja en sus proximidades.
- Las zonas residenciales aumentarían de valor: debido a que tendrán un paseo en el litoral, nuevas áreas de recreación y comerciales, se sustituirá el uso de suelo industrial en la zona por estos nuevos usos. Todo ello mejorará la seguridad nocturna en muchas áreas abandonadas.
- Organizar nuevas actividades y eventos que deben de elegirse con la participación ciudadana; incentivar a nuevos y antiguos usuarios a que visiten y disfruten la zona de intervención..
- Estrategia de mejora de la imagen de esa zona de la ciudad: es una estrategia de marketing para promover el turismo, inversores y empresas; buscando regenerar la base económica del área urbana.
- Extensión de la ruta cultural más allá de la Zona Colonial; al margen oriental, incluir el Faro a Colón y la Hermita Nuestra Señora del Rosario.
- Conectar y vincular la Zona Colonial, el puerto deportivo y los márgenes del Río Ozama.

- Plan de iluminación nocturna y mejoramiento de la infraestructura existente.
- La instalación de un edificio singular como nuevo centro de recreación, cultural y comercial en el margen oriental; podría ser en el lugar de cualquiera de las dos industrias existentes Molinos Dominicanos o Barceló.
- Rescatar la importancia del antiguo Puerto Diego Colón por su historia (el puerto actual se construyó en la época de Trujillo el antiguo estaba al final de las escalinatas de la Fortaleza Ozama).
- Área residencial de lujo en primera línea del litoral, pero desarrollando áreas públicas mixtas de uso comercial y cultural.
- Creación de centros talleres de artesanía, tallado y pintura (debido a la proximidad con la zona colonial y los turistas que llegan en los cruceros. Sin olvidar incluir la participación pública en este proceso para estudiar que otro tipo de talleres puede implementarse.

4.0 Propuesta de Intervención

4.5 Plan de Acción



Plano Esquemático Conceptual: Plan de Acción

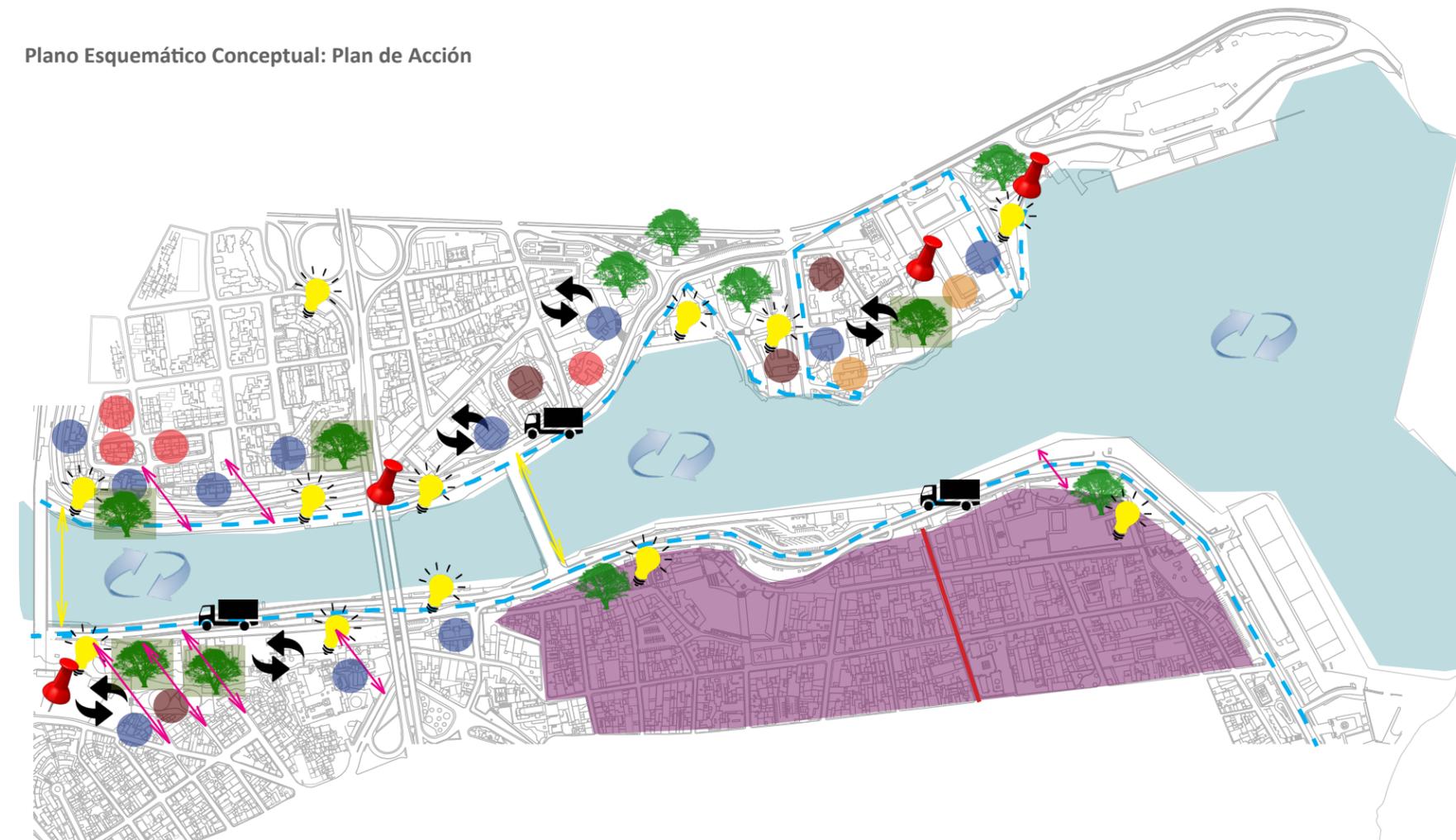


Figura 140: Plano Plan de Acción del Área de Intervención (Elaboración Propia)

Esc: 1: 7000

4.0 Propuesta de Intervención

4.5 Plan de Acción

Plano de Movilidad / Concepto Ciclo Ruta

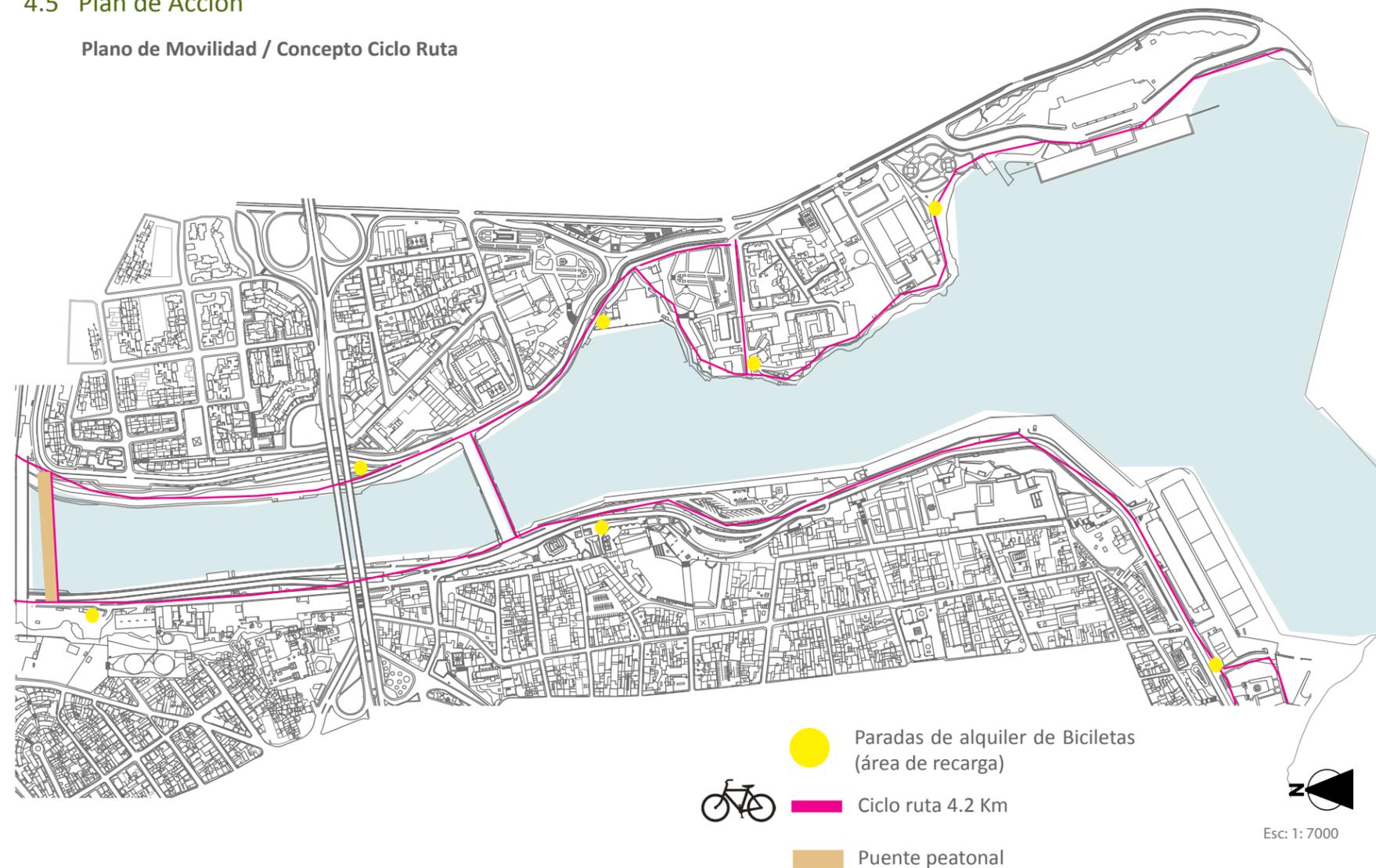


Figura 141: Plano de Intervención: Movilidad / Concepto Ciclo Ruta. (Elaboración Propia).

Plano de Movilidad / Concepto Recorrido Peatonal

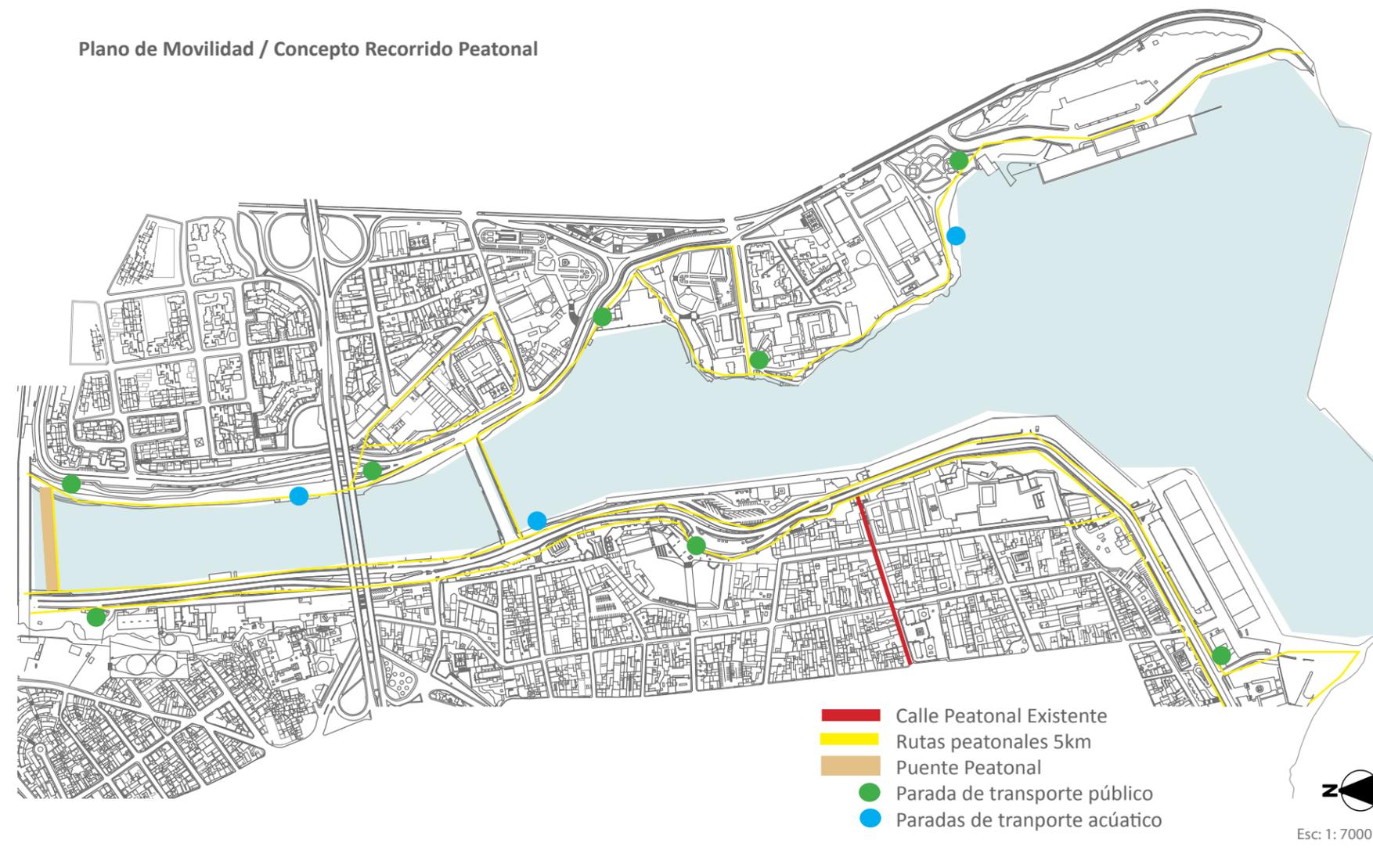


Figura 142: Plano de Intervención: Movilidad / Concepto Recorrido Peatonal. (Elaboración Propia).

4.0 Propuesta de Intervención

4.5 Plan de Acción

Secciones Conceptuales

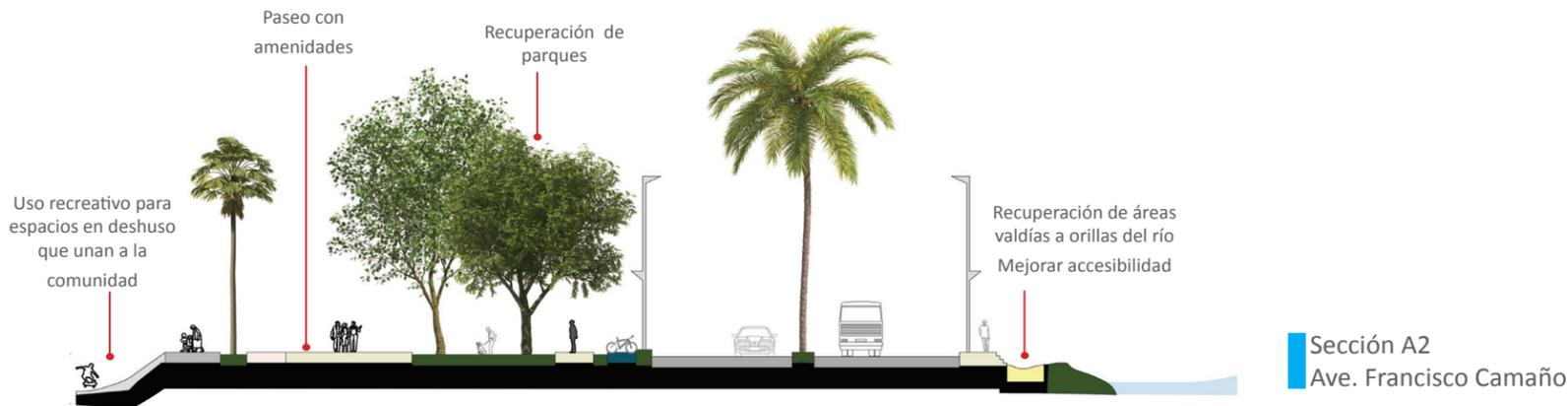


Figura 143: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Francisco A. Caamaño - Muralla de Trujillo (Elaboración Propia)
Figura 144: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Francisco A. Caamaño (Elaboración Propia)

Secciones Conceptuales

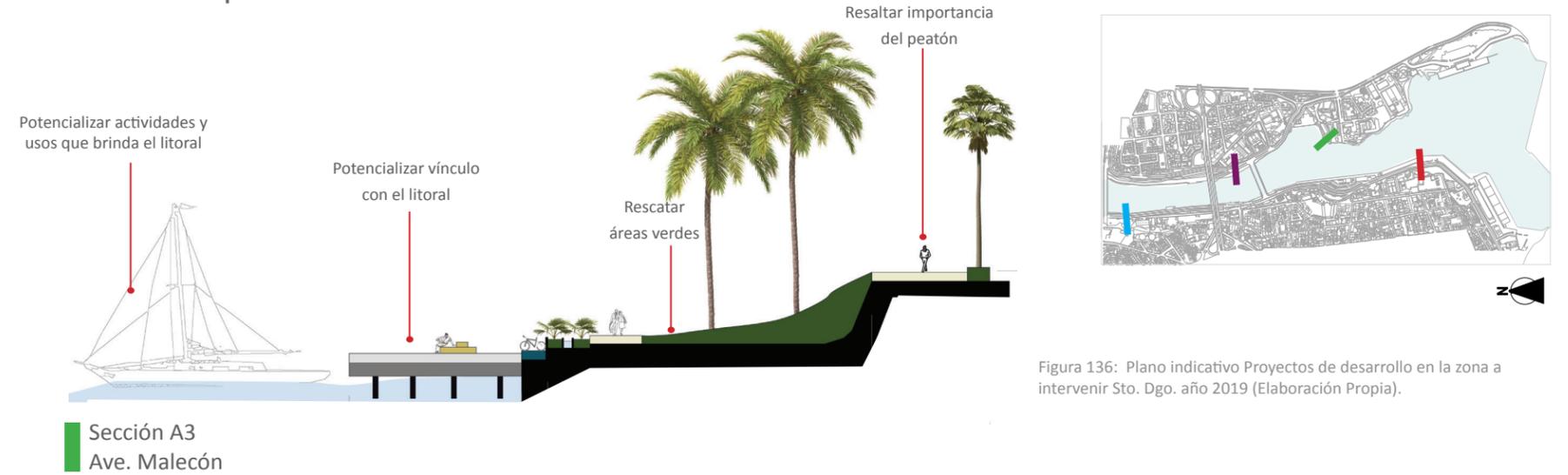


Figura 136: Plano indicativo Proyectos de desarrollo en la zona a intervenir Sto. Dgo. año 2019 (Elaboración Propia).



Figura 145: Plano indicativo de las secciones conceptuales de la Zona de Intervención (Elaboración Propia)
Figura 146: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Malecón (Elaboración Propia)
Figura 147: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Calle Paseo Margen o Ave. Miguel Barceló (Elaboración Propia)

4.0 Propuesta de Intervención

4.5 Plan de Acción

EQUIPAMIENTO URBANO

Incorporar artistas locales para el diseño del mobiliario urbano, hacer concursos públicos para arte urbano con nuevos artistas locales y de la zona. Con estas implementaciones buscamos que haya una mayor integración del entorno con sus habitantes y crear un vínculo de identidad; y sobretodo que haya una participación ciudadana. El diseño del mobiliario urbano debe de ser sostenible. Respetar las visuales del litoral, utilizar árboles autóctonos de la zona.

Ejemplos:

- Pavegen: son baldosas que generan electricidad con pisadas
- Iluminación inteligente para las farolas.
- Emplear materiales reciclados.

TRANSPORTE

- Bici Taxi
- Bicicletas de alquiler
- Bicicletas propias
- Paradas de Autobuses
- Paradas para transporte acuático (se situarían en las zonas donde actualmente hay un punto de pescadores).

En la Zona Colonial y en el Malecón de Santo Domingo actualmente hay un servicio de taxi en bicicletas y también hay dos puntos de alquiler de bicicletas.

51. Fuente: Connell ,Bettye Rose; Jones Mike (1997) The Principles of Universal Design. North Carolina State University. The Center for Universal Design.

PAVIMENTOS

Tomar en cuenta que debe haber un mayor porcentaje de área verde que de pavimentación en el diseño urbano de la zona a intervenir. Emplear elementos reciclables, sostenibles y duraderos.

Ejemplos:

- Pavimentos anti-caída de caucho reciclado: las losetas y piezas de caucho reciclado, son productos ecológicos, en los cuales aproximadamente el 90 % de sus componentes son cauchos ya utilizados (neumáticos), los cuales son triturados y seleccionados para su posterior uso.
- Pavimento de cartuchos de tinta reciclados: se plantea la utilización de cartuchos de tinta reciclados para la construcción de los caminos peatonales. Esta innovadora utilización de este material, presenta una alternativa económica a las soluciones anteriores.
- Llancreto: reciclado de llantas para un asfalto ecológico, aparece como la solución al problema de contaminación causado por neumáticos viejos. Tiene una vida útil de 20 años, además de cemento, arena y grava, se le añaden llantas trituradas y aditivos, desarrollado por CTCC México. Es equiparable al concreto en costo y resistencia, se recomienda para el uso en calles y avenidas de tránsito ligero.

LINEAMIENTOS DE DISEÑO PARA PERMITIR LA ACCESIBILIDAD

Tomar en cuenta todas las normativas internacionales existentes para que el diseño sea accesible para todas las personas, emplear el “*Diseño Universal*”⁵¹ y sus siete principios: uso equitativo, uso flexible, uso simple e intuitivo, información Perceptible, tolerancia al error, mínimo esfuerzo físico, tamaño adecuado de aproximación y uso. Por ejemplo: emplear diferentes tipos de texturas e iluminación para los suelos e indicar las transiciones, acceso a todos los espacios a través de rampas. Emplear el sonido como parte del diseño inclusivo así como señalización especializada.

Puente Deslizante / Flotante.

En búsqueda de una mayor conexión funcional entre ambas márgenes se contempla un puente peatonal y para ciclistas a la altura del actual Puente Duarte. Se plantea un puente deslizante o retractable que permita el paso de navío en el momento que se necesite. Se ubica al norte para poder unir los barrios que se encuentra en sus proximidades y para establecer una estrategia de partida para la intervención de los demás barrios que están hacia el norte (no contemplados en este trabajo de investigación).

El diseño conceptual de este puente hace alusión al antiguo puente “ Puente Ulises Heureaux y Posteriormente El Puente Radamés Trujillo ” que había sobre el Río Ozama en la época de 1900. Era levadizo y se empleaba para el peatón y carros de caballo. Estaba ubicado en donde actualmente se encuentra el Puente Ramón Matías Mella. Con esta medida buscamos recuperar la identidad perdida de la zona, con aquellos elementos históricos que marcaron el desarrollo de dicha zona. Estéticamente se plantea un puente sobre pilotes y vigas de hormigón y su parte superior en madera.

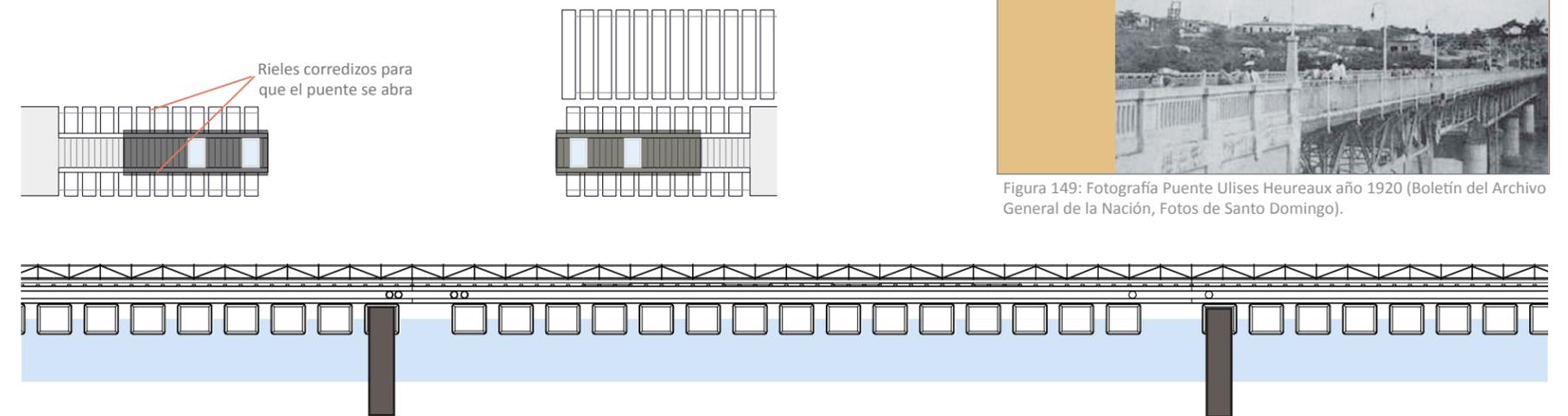


Figura 150: Elevación y plano puente conceptual peatonal y para bicicletas sobre el río Ozama en el Plan de Intervención (Elaboración Propia)



Figura 148: Fotografía puente levadizo Radamés Trujillo , construido sobre el puente de Ulises Heureaux que fue destruido por el ciclón San Zenón, en la Ciudad de Santo Domingo año 1955 (Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo).



Figura 149: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920 (Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo).

05 CONCLUSIONES

La ciudad de Santo Domingo tiene en sus manos un enorme potencial gracias a su enclave estratégico en el Caribe y el impresionante entorno natural que genera la visual del Río Ozama y su desembocadura al Mar Caribe. La ciudad debe de aprovechar esta característica física, entre otras, para, mediante políticas de regeneración, mejorar la calidad de vida de sus habitantes, impulsando la imagen de la ciudad y dinamizando su economía. Hoy en día existe la oportunidad de extender el turismo local e internacional y atraer nuevas inversiones.

Al valorar las experiencias anteriores de los casos sobre regeneración urbana, podemos destacar que las estrategias que han tenido como objetivo cambiar la imagen de la ciudad, disminuir el desempleo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes; han sido exitosas en cuanto al objetivo de cambiar su imagen, pero han fracasado en la generación de empleos. Para lograr exitosamente la transformación de la imagen de una ciudad, además de poder emplear una arquitectura de autor, es acompañarla de acciones de marketing, sin ellas la primera estrategia no lograría su objetivo por sí sola. Cuando se interviene una ribera para cambiar su imagen, se tiende a utilizar para fines exclusivamente privados, generándose un área aislada del público con barreras físicas o psicológicas. Para lograr un equilibrio entre espacio privado y público se debe de diseñar tomando en cuenta que el terreno que está colindando con la ribera debe de estar destinado para espacio público. El espacio privado se recomienda ubicarlo después del público, para que todos los ciudadanos tengan acceso libre al recurso natural, y no se cree una descompensación en el área de intervención.

Para el desarrollo de cualquier estrategia es imprescindible que durante todo el proceso de planificación se incluya la participación pública en diferentes niveles y se realice una evaluación del impacto social, económico y ecológico por separado de cada una. La política pública dirigida a la regeneración urbana sostenible que supone que todos los lugares tienen problemas similares, es probable que sea ineficiente e inefectiva.

Del estudio de la literatura al respecto consultada, se deduce, que los aspectos más importantes a la hora de diseñar una estrategia de regeneración urbana exitosa son los siguientes: que sea accesible a todas las personas y se logre un equilibrio social, que durante todo el proceso de planificación se incluya la participación pública y que se puedan generar y aplicar prácticas de planificación participativa y que se evalúen los impactos sociales, económicos y ecológicos por separado. Otro aspecto a tener en cuenta es tener en cuenta que tanto la participación pública como la evaluación del impacto debe ser interactiva durante todo el proceso de planificación. Por último, otro factor importante es que debe de haber una implicación por parte del sector público para mejorar y fomentar la inversión privada pero con un marco estratégico determinado. Es muy importante involucrarse durante la planificación y ejecución tanto con los desarrolladores como con el usuario final. Es imprescindible ver la estrategia de regeneración a largo plazo ya que es un proceso que está en constante transformación debido al factor tiempo. Así pues, la estrategia de regeneración urbana debe de tener las siguientes características: debe de atraer inversores, ser inclusiva, es decir involucrar a la población, generar empleo, mejorar las relaciones sociales, mejorar la imagen y apreciación de una ciudad, mejorar y dinamizar la economía de una ciudad, lograr un equilibrio en el uso de suelo y en la sociedad.

5.0 Conclusiones

En cuanto al área de intervención, vemos que presenta similitudes respecto a los ejemplos estudiados de regeneración urbana por desindustrialización, ya que tienen un río navegable o un frente acuífero, presentan una imagen dañada de la ciudad, tienen zonas en desuso y abandonadas en las que antiguamente existió una dinámica actividad relacionada con la industria y/o el comercio. En todos los casos el agua y los recursos naturales presentan gran potencial para el desarrollo de la propuesta y donde son un área estratégica para el desarrollo urbano e impactan directamente en la imagen de la ciudad; y también tienen zonas marginadas colindantes con el frente acuífero. Dentro de las diferencias la ciudad de Santo Domingo es más pequeña que las ciudades de los casos estudiados y presenta una forma de gobierno distinto. Otra diferencia es que la zona a intervenir se encuentra próxima a la zona del casco histórico de la ciudad y en los casos de estudio no. Y otro factor distinto es que en la propuesta existe una ruptura entre un margen y otro del río, su uso está descompensado.

Además de los objetivos básicos mencionados en líneas anteriores, otro objetivo es el de la recuperación del espacio público perdido y la consolidación de la articulación del proyecto con el margen del río. Se busca crear linealidad y continuidad, vincular las actividades que se realicen tanto en la margen oriental como en la occidental. Por último dotar de identidad a la zona a intervenir y rescatar la importancia histórica, además propiciar nuevas actividades recreacionales en la zona que ayuden a mejorar el atractivo económico de la zona.

Para empezar con la intervención se debe hacer un estudio preliminar que determine la problemática del lugar y posteriormente establecer unos objetivos generales. A continuación se realizará una evaluación del impacto social, económico y ecológico exhaustivo y por separado a los ciudadanos actuales de la zona y a los potenciales futuros ciudadanos; los resultados de las evaluaciones sentarán las bases de las medidas que se aplicarán en la estrategia. Una vez obtenidos los resultados de las primeras evaluaciones se procederá a esbozar el primer conjunto

de estrategias y planes de intervención para presentársela a los futuros inversores; de esta forma se integran las necesidades reales de la población afectada, desde el inicio en el proyecto. El primer grupo de estrategias propuestas, será analizada a través una planificación participativa e interactiva con los representantes de cada barrio, previamente elegidos por sus ciudadanos. Una vez se haya aprobado la propuesta por parte de los inversionistas, los ciudadanos y el sector público, se definirán las fases en las que se realizará y de que forma actuará el sector público para incentivar y promover la inversión privada, y a la vez lograr una continuidad en el tiempo de la intervención. Al mismo tiempo se determinará de qué manera contribuirán y participarán los ciudadanos en la ejecución de la intervención para que se asegure el desarrollo participativo durante todo el proceso hasta su terminación.

La propuesta cuenta con varios retos, entre los que cabe destacar uno de los más complicados, conseguir cambiar la percepción del ciudadano dominicano con respecto a los territorios ubicados en las márgenes del río Ozama en la ciudad de Santo Domingo. Desde hace muchos años estas áreas se han caracterizaron por tener y propiciar el desarrollo de barrios marginados, y todas las aspectos que esto conlleva, como es el caso de la contaminación por ejemplo. No sólo se trata de cambiar la imagen física y la percepción del ciudadano en el lugar, sino de buscar también, la confianza por parte del ciudadano e inversores y mejorar la calidad de vida en la zona. Otro reto será lograr que sea posible, y que se cumpla, una continuidad política en el tiempo durante el desarrollo y la ejecución de la estrategia hasta su culminación; y que no se limite únicamente a un período presidencial. Si no existe este tipo de compromiso por parte del sector público, los inversores no verán una seguridad para su inversión y entenderán que se trataría de un gran riesgo, debido a que este tipo de proyectos son inversiones a largo plazo. Sinó hay un respaldo y una continuidad por parte del sector público será muy difícil seguir desarrollando la estrategia o inclusive iniciar su desarrollo.

La reubicación de los barrios marginados es otro gran desafío en la propuesta, se plantea planificar nuevas zonas con viviendas de protección social, y tratar de lograr que haya un equilibrio en el área de intervención. Poder integrar en las nuevas industrias o empresas que se localizarían en la zona de intervención, a los ciudadanos de esa zona intervenida y mejorar el desempleo; es otro gran reto que presenta la propuesta.

Uno de los objetivos más próximos, es mejorar la infraestructura urbana; como las calles, las aceras y la iluminación. También se pretende mejorar la seguridad y rescatar los parques existentes; al mismo tiempo que se continúa con el plan existente de limpieza y descontaminación del río Ozama. Este objetivo busca crear una conciencia ecológica en los ciudadanos y lograr la sostenibilidad ambiental. Otro objetivo a corto plazo es mejorar el transporte público y las conexiones de la zona a intervenir, por lo que se pretende crear e identificar las paradas para el transporte público y restringir el tránsito de vehículos pesados durante el día limitándolo a ciertas horas específicas. Por último, dentro de los objetivos a corto plazo, está el generar actividades en los parques actuales y formalizar aquellas actividades que actualmente se están desarrollando de forma informal; como es el caso de los pescadores. La finalidad de estos objetivos es generar una integración de los ciudadanos con la zona y hacerlos partícipes durante el desarrollo de la estrategia.

Un objetivo a plazo medio, es la desarrollo de nuevos espacios de recreación urbana. A la vez que se desarrollan las ciclo rutas y el paseo a lo largo de las márgenes del río. Más adelante se planea construir sobre el río Ozama el puente peatonal y de bicicletas, para lograr una conexión física más fuerte entre las márgenes.

Dentro de los objetivos a largo plazo, está el desarrollar la zona del proyecto en la que estén situadas las edificaciones residenciales y los comercios; este desarrollo sería por fases y no todo junto al mismo tiempo. Para poderlo lograr se debe de ir buscando la alternativa para la reubicación de la población que vive en los barrios marginados a orillas del río Ozama. Otro objetivo a largo plazo sería fungir como ejemplo dinamizador para que el resto de los territorios ubicados en las márgenes del río Ozama continúen regenerándose, y que no se limite únicamente el área de intervención.

Podríamos destacar que una de las limitaciones que presenta la propuesta, está relacionada con el último objetivo a largo plazo, y es que se puede presentar la posibilidad de que, una porción de los ciudadanos de los barrios marginados no esté de acuerdo con la nueva ubicación que se adjudique. Otra limitación es que el área a intervenir no abarca el borde completo del río, sólo un área determinada; por lo que podría “mover” o desplazar la barrera existente, que delimita la brecha económica de la población, hasta donde termina la intervención. Esto quiere decir, que no se lograría el objetivo e servir como ejemplo para que se siga regenerando el margen del río Ozama.

Para concluir la regeneración urbana sostenible debe de verse como una estrategia a largo plazo, ya que las ciudades están en transformación constante en el tiempo y como expuso *Brundtland (1987)* el término sostenible consiste en satisfacer las necesidades de las generaciones presentes, sin comprometer las posibilidades de las del futuro para atender sus propias necesidades. Por último definir la regeneración urbana según las palabras de Roberts (2000) que la entiende como una actuación exhaustiva e integrada que conduzca a la resolución de los problemas urbanos y lograr una mejora perdurable en el tiempo en ámbitos económicos, físicos, sociales y ambientales de un era que ha sido objeto de cambios u ofrece oportunidades de mejora.

58. Brundtland (1987). Informe Nuestro Futuro Común. Londres. Editorial Oxford University Press. Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo

06 BIBLIOGRAFÍA

6.0 Bibliografía

6.1 Libros y Monografías

- Adames, Robert; Del Monte, Rafael; Martínez, Radamés (1991) Para salvar el Ozama. Santo Domingo. Rep. Dominicana. CEDECO.
- Aguirre, Jon (13/02/2018) Debate televisado: Los problemas de la Regeneración Urbana. Experiencias de Barcelona y Madrid. www.veredes.es. Jon Aguirre pertenece a la Junta Directiva del Club de Debates Urbanos en España.
- Aybar, Rosa (2000) Revaloración de una Ribera Urbana. Marina Río Ozama. Rep. Dominicana. Universidad Iberoamericana UNIBE. Tesis de grado.
- Barnekov (1988) Privatism and Urban Policy in Britain and the United States. Oxford. Oxford University Press.
- Bilbao Metropoli 30 (1992) Plan estratégico para la revitalización del Bilbao Metropolitano. Autores: José Alberto Pradera Jauregui, Diputado General de Vizcaya y Luis Atienza Serna, consejero de economía y planificación el Gobierno Vasco. Equipo de Trabajo: Departamento de Economía y Planificación del Gobierno Vasco, Andersen Consulting S.A., asesoramiento por parte de Información y Desarrollo S.L.
- Breheny, M (1992) Volumen 18. p.241 – p.246. The compact city: an introduction' Built Environment. London.
- Broto, Carles (2001) New Urban Design - Nuevo Paisajismo Urbano. Barcelona, España. Instituto Monsa de Ediciones.
- Brundtland (1987). Informe Nuestro Futuro Común. Londres. Editorial Oxford University Press. Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.
- Burdge (1998). Volumen 17. p.265 – p.284. The practice and future of social impact assessment. A conceptual approach to social impact assessment. Middleton, Social Ecology Press.
- Campos Medina; García Ferrando; Larenas Salas; Simón Solsona (2009). Vol. 2 Nº 4. p. 186 – p.208. Regeneración urbana en Chile y Cataluña. Análisis de estrategias en fases de diseño e Implementación. España. Cuadernos de Vivienda y Urbanismo.
- Chinello, Francesca; Martínez, Rosemil; Mendez, Sara (2009). De Feria a Feria, hacia un lugar de experiencia cultural - Estrategias de reacondicionamiento urbano. Rep. Dominicana. Universidad Iberoamericana UNIBE. Tesis de grado.
- Cochrane, A. (1991) Volumen 69 Autumn, p.281–p.302. The changing state of local government: restructuring for the 1990s. Public Administration.
- Connell, Bettye Rose; Jones Mike (1997) The Principles of Universal Design. North Carolina State University. The Center for Universal Design.
- Craigh-Smith (1995) p.1-p.14. The importance and problems of city waterside regions. Recreation and tourism as a catalyst for urban waterfront redevelopment, an international survey. London, Praeger.
- Cruz Sánchez, Filiberto (2009). Historia de la República Dominicana. Rep. Dominicana. Editorial el Nuevo Diario.
- Cullen, Gordon (1977) El Paisaje Urbano. Tratado de estética urbanística. España. Editorial Blume.
- Delgado, Raquel; Morel, Alina (2004) Mejoramiento Urbano : Plan de desarrollo e integración urbana del ensanche ozama. Santo Domingo, R.D. Universidad PCMM. Tesis de grado.
- Elson, M (1992) The Effectiveness of Green Belts HMSO, London
- Escobar, Luz (2005) Bordos: Estrategias para el desarrollo del Ozama. Rep. Dominicana. Universidad Iberoamericana UNIBE. Tesis de grado.
- Gómez, María (1998) p.118. Reflective Images: The Case of Urban Regeneration in Glaswov and Bilbao. UK - USA. Joint Editors and Blackwell Publishers

6.0 Bibliografía

6.1 Libros y Monografías

- González Portilla (1975) Acumulación de capital y desarrollo regional: el caso de Vizcaya del 1870 al 1900. Madrid. Instituto Nacional de Prospectiva y Desarrollo Económico.
- Healey, (1991) Volumen 25. P.97 - p.110. Urban regeneration and the development. Industry. London. Regional Studies.
- Healey, (1994) Volumen 26. P.177 - p.198. Urban policy and property development. Environment and Planning. London.
- Healey, (1995) Managing Cities John Wiley, London.
- Holcomb, B. (1993) Revisioning place: de- and re-constructing the image of the industrial city. In G. Kearns and C. Philo. Selling places. The city as cultural capital, past and present, Pergamon Press. London.
- Hughes (1994). Volumen 25. P. 425 - p. 453. The Politics of urban entrepreneurialism in Glasgow. Geoforum. London. Elsevier.
- Iraegui, Edorta (2015) Conceptos de Rehabilitación Urbana. El Caso del Per del Casco del Viejo Bilbao. Pais Vaco, España. Universidad del País Vasco. Grado de geografía y ordenación del territorio.
- Jan Gehl, Lars Gemzoe (2002) Nuevos Espacios Urbanos. Barcelona, España. Editorial Gustavo Gili.
- Karvinen (1997) Volumen 1. p.143 – p.162. Kaupungin ranta kulttuurisena rajana. Tampere, Finland. Tani S, editors.
- Krier, Rob (1981) El Espacio Urbano. España. Editorial Gustavo Gili.
- López Groh, Francisco (2011) La regeneración de áreas industriales. España. Sepes. Entidad Estatal de Suelo.
- López Penha, José Ramón (1992) Porqué Santo Domingo es así. Santo Domingo, R.D. Banco Nacional de la Vivienda.
- López Penha, José Ramón; Pérez Montás, Eugenio (1986) Restauración de antiguos monumentos dominicanos: planos e imágenes. Santo Domingo, R.D. Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña.
- Lynch, Kevin (1960). La imagen de la ciudad. EEUU. MIT Press.
- MacInnes, J. (1995) Volumen 11. The deindustrialisation of Glasgow. Scottish Affairs.
- Moritz, Cruz (03. 2010) Desindustrialización prematura: el caso de la economía mexicana. Universidad Nacional Autónoma de México - Instituto de Investigaciones Económicas.
- Moya González ; Díez de Pablo (2012). “La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas.” Urban N° 4, pp. 113-122. España. Universidad Politécnica de Madrid.
- Moya Pons, Frank (16.10.10) Colón y sus Problema. Lecturas Historia y Memoria. Santo Domingo, R.D. Periódico Digital Diario Libre.
- Nabarro, R (1992) Volumen 1. p.45 - p.49. Current trends in commercial investment and development: an overview’ in Healey et al.
- Ordeig Corsini, José María (2007) Diseño Urbano accesibilidad y sostenibilidad. Barcelona, España. Instituto Monsa de Ediciones.
- Ortega, Carmen; Valdez, Michelle (2002) Edición 39 p.01 – p.160 Ideas Urbanas para Santo Domingo. Arquitexto. Santo Domingo, R.D.
- Paddison, R. (1993) Volumen 30.2, p.330–p.350. City marketing, image reconstruction and urban regeneration. Urban Studies .
- Parker, Simon (2006) Volumen 3. Número 2 p.477-p.278. Urban Theory and Urban Experience Encountering the City. International Journal of Urban and Regional Research. UK.
- Patsy Healey (1995) Volumen 12. Número 4. p.221-p.230. The institutional challenge for sustainable urban regeneration. Cities. UK. Butterworth Heine-mann.
- Perez, Cesar (1996) Urbanización del municipio de Santo Domingo. Santo Domingo, R.D. Editorial Búho.
- Pérez Montás, Eugenio (2001) La ciudad del Ozama: 500 años de historia urbana.. Santo Domingo. Patronato de la Ciudad Colonial de Santo Domingo. Centro de Altos Estudios Humanísticos y del Idioma Español, Adscrito a la universidad Pedro Henríquez Ureña.
- RAMA (1984) Helsingin valinnaisia käyttömahdollisuuksia omaavia ranta-alueita koskeva selvitys. Helsinki. kaupunginkanslian talousja suunnitteluosasto.
- Ramós, José Manuel; Villanueva Martínez, Christian (2000) El legado de un estadista: Santo domingo 1957-1996. Santo Domingo, R.D. Editorial Milano.
- Real Academia Española (2001). Diccionario de la lengua española.
- Roberts P. (2000) volume 7. p.9 – p.36 The evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: Roberts P, Sykes H, editors. Urban Regeneration. London.
- Robertson, D. (1996) Housing, planning and the economy. Planning Department Spring Seminar Series, Glasgow City Council, March.
- Rodríguez, A. (1996) Planning the revitalization of an old industrial city: urban policy innovations in Metropolitan Bilbao (Spain). In C. Demasiere and P.A. Wilson. Local economic development in Europe and the Americas, Mansell, London.
- Salingaros, Nikos (2005) Principles of Urban Structure. Design Science Planning. Traducción: Nuria F. Hernández Amador.
- Sairinen, Rauno; Kumpulainen, Satu (2006) Volumen 26. p.120 - p.135 Environmental Impact Assessment Review: Assessing social impacts in urban waterfront regeneration. Finland. Elsevier.
- Tejada, Perla (2010) Desarrabalización: Barrio Oxígeno. Rep. Dominicana. Universidad Iberoamericana UNIBE. Tesis de grado.
- Trancik, Roger (1986) Finding Lost Space: Theories of Urban Design. NY. USA. Reynold Company.
- Turok, (1992) Volumen 24. p.361 – p.379. ‘Property-led urban regeneration: panacea or placebo? Environment and Planning. London.
- Toukolanranta (1994). Volume 20. Rakentamisen ympäristövaikutukset, sosiaalinen näkökulma. Helsinki.
- Vehvilainen (1992) Volumen 3. Ruoholahden seuranta osa 1. Helsinki.
- Vercelloni, Virgilio (1991) Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo. Santo Domingo, R.D. Editorial Milano.
- Villalona, Maribel (1993). Vínculo. Rep. Dominicana. Universidad Iberoamericana UNIBE. Tesis de grado
- Wang, H (2014) p.40,44-55.Cities: A framework of decision-making factors and supporting information for facilitating sustainable site planning in urban renewal projects.
- Wrenn (1983) Volumen 7. Urban waterfront development. Washington. Urban Land Institute.
- Young, A. (1992), The Glasgow factor. In M. Linklater and R. Denniston. Anatomy of Scotland. Chambers, Edinburgh.

6.0 Bibliografía

6.2 Artículos de Internet - Consultas Electrónicas

- Benítez Saludando, Teresita (15.09.2015) La importancia de la Imagen Urbana. México. Blog Implan. www.trcimplan.gob.mx
- Glasgow Factsheets Population (12.2013) Glasgow City Council. www.web.archive.org. Informe económico y comercial en Reino Unido (Julio 2017) elaborado por la oficina económica y comercial de España en Londres. www.comercio.gpb.es
- López, Juan Pablo (18.02.2014) Medellín: una ciudad que quiere mirar al río. Ríos Urbanos y Calidad de Vida en Ciudades – Parte 4. Colombia. www.blog.iadb.org/ciudades-sostenibles.
- Niño Ramírez, Álvaro (2010) Espacio Urbano y Sentido: De las teorías urbanas al semi-análisis. Wordpress.
- Núñez, Samir Awad (25.08.2014) El efecto Bilbao. Publicaciones propias/ Ciudades Urbanismo. www.urbanismoytransporte.com.
- Peña, Ángel. (31.10.09) Calles y Avenidas: La codiciada Avenida del Puerto. Santo Domingo, R.D. Periódico Digital Hoy.
- Regeneración Urbana. Arquinépolis – arquitectura, urbanismo y más. www.arquinetpolis.com
- Reportajes redacción interna (04.06.17) Domingo Savio, el segundo gran proyecto en la orilla del Ozama. Reportajes. Santo Domingo, R.D. Periódico Digital Diario Libre.
- Sánchez, José. (2011) Avenida Miguel Barceló a la deriva a orillas del Ozama. Noticias locales. Opinión Pública. www.destelao.com
- Sánchez, José. (2011) Contaminación Visual y belleza en el Gran Santo Domingo Noticias locales. Opinión Pública. www.destelao.com
- Sánchez, José. (2011) Debajo del Puente de las Bicicletas quedan Vestigios del Ulises Heureaux. Noticias locales. Opinión Pública. www.destelao.com
- Sánchez, José. (2011) Rio Ozama agoniza, muere, ante la mirada indiferente de las autoridades. Noticias locales. Opinión Pública. www.destelao.com
- San Souci un Proyecto de Ciudad. Ciudad, Teoría y Crítica. Revista Arquitecto. Fecha de publicación 2014. (www.arquitecto.com)

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 1: Fotografía aérea en panorámica en la ciudad de Glasgow, UK. en la actualidad. P. 13
Fuente: <http://www.amarapeal.com/glasgow>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 2: Fotografía de la ciudad de Bilbao en España en la actualidad. P. 13
Fuente: <https://www.cnu.org/publicsquare/2016/09/15/real-%E2%80%98bilbao-effect%E2%80%99>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 3: Fotografía nocturna panorámica del litoral en la ciudad de Glasgow, UK. en la actualidad. P. 15
Fuente: <https://www.dailyrecord.co.uk/lifestyle/competitions/competition-win-five-night-holiday-two-5138357>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 4: Fotografía de en barrio de ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970 P. 16
Fuente: <https://flashbak.com/powerful-photos-of-glasgow-slums-1969-72-54283>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 5: Fotografía del interior de una vivienda de un barrio de la ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970. P. 16
Fuente: <https://flashbak.com/powerful-photos-of-glasgow-slums-1969-72-54283>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 6: Fotografía M8 Townhead Interchange ciudad de Glasgow, UK. en el año 1970 P. 17
Fuente: <https://www.bbc.com/news/uk-scotland-glasgow-west-46544755>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 7: Fotografía Govan Graving Docks, River Clyde ciudad de Glasgow, UK. en el año 1980. P. 17
Fuente: https://www.reddit.com/r/drydockporn/comments/33b53z/govan_graving_docks_river_clyde_glasgow_scotland.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 8: Fotografía de la ciudad de Bilbao, España en 1980. P. 19
Fuente: <https://www.deia.eus/2017/07/04/ocio-y-cultura/cultura/el-guggenheim-muestra-en-fotos-la-radical-transformacion-que-trajo-a-bilbao>.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 9: Fotografía de la ciudad de Bilbao, España en 1980. P. 19
Fuente: <https://www.deia.eus/2017/07/04/ocio-y-cultura/cultura/el-guggenheim-muestra-en-fotos-la-radical-transformacion-que-trajo-a-bilbao>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 10: Fotografía de la estación de tren en la ciudad de Bilbao, España en 1980. P. 19
Fuente: <https://www.flickr.com/photos/jonarregi/sets/72157648452835490>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 11: Fotografía litoral de la ciudad de Bilbao, España en la actualidad. P. 19
Fuente: <https://www.objetivoviajar.com/museo-guggenheim-de-bilbao>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 12: Fotografía aérea de la ciudad de Bilbao, España en la actualidad. P. 20
Fuente: <https://mapaturistico.net/bilbao-desde-el-aire>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 13: Imagen conceptual participación pública P. 24
Fuente: <https://www.google.com/search?tbm=isch&q=public+participation&spell=1&sa=X&ved=0ahUKEwi4wd6QxpbiAhWDiOAKHZ5xDc8QBQgOKAA&biw=1299&bih=603&dpr=2#imgsrc=ZeBUQkcSRa8yHM>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 14: Imagen Cinco tipos de elementos básicos de la imagen de la ciudad según Lynch. P. 28
Fuente: Libro La imagen de la ciudad 1960 - Kevin Lynch.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 15. Mapa ubicación Rep. Dominicana P. 32
Fuente: Elaboración por www.pixabay.com.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 16: Mapa Antillas Menores. P. 32
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 17, 18: Mapa Santo Domingo. P. 33
Fuente: Elaboración propia. Datos: Oficina Nacional de Estadísticas R.D. 2016.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 19. Plano topográfico del lugar donde se fundó la ciudad de Santo Domingo. P. 36
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 48, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 20. Plano ciudad de Santo Domingo año 1510. P. 36
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 48, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 21. Imagen Nicolás de Ovando. P. 36
Fuente: www.buscabiografias.com.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 22. Fotografía Catedral Primada de América de Santo Domingo año 2019 P. 36
Fuente: Imagen propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 23. Plano ciudad de Santo Domingo año 1540. P. 36
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 74, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 24. Mapa del Caribe. P. 36
Fuente: www.portalacademico.cch.unam.mx.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 25. Imagen Francis Drake. P. 36
Fuente: www.buscabiografias.com.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 26. Imagen del Alcázar de Colón año 1600. P. 37
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 27. Plano extensión total de las murallas de la ciudad de Santo Domingo del S.XVI hasta el S.XVIII. P. 37
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 110, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 28. Imagen ciudad Santo Domingo año 1600 P. 37
Fuente: [www.bne.com/mapas américa](http://www.bne.com/mapas/américa).
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 29. Imagen ciudad Santo Domingo año 1600 P. 37
Fuente: [www.bne.com/mapas américa](http://www.bne.com/mapas/américa).
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 30. Plano ciudad Santo Domingo S.XVIII. P. 37
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p. 126, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 31. Imagen Jean Pierre Boyer gobernador haitiano desde 1822 al 1843 P. 37
Fuente: www.biografiasyvidas.com.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 32. Imagen padres de la Patria República Dominicana P. 38
Fuente: www.casadecampoliving.com/historiaRD.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 33. Imagen Almacenes Barceló P. 38
Fuente: Imagen propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 34. Mapa de Santo Domingo año 1924. P. 38
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.215, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 35. Imagen Faro a Colón. P. 38
Fuente: www.todorepublicadominicana.com/faro-a-colon.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 36. Imagen primer puente Santo Domingo 1878 P. 38
Fuente: www.historiadominicanaengraficas.com.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 37. Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920. P. 38
Fuente: Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 38. Imagen aérea Puente Duarte. P. 39
Fuente: José Urtecho, @capiurtecho.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 39. Muralla de Trujillo. P. 39
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.278, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 40. Plano Ciudad Trujillo 1950. P. 39
Fuente: La Ciudad del Ozama: 500 Años de Historia Urbana p.281, Pérez Montás, 2001.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 41. Ave. Francisco A. Caamaño. P. 39
Fuente: Imagen propia.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 42. Mapa Santo Domingo 1966 P. 39
Fuente: www.educando.edu.do.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 43. Puente Ramón Matías Mella. P. 39
Fuente: Imagen propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 44: Gráfica población por año 1981-2010 Sto.Dgo. P. 40
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 45: Crecimiento Morfológico de Santo Domingo. P. 41
Fuente: Elaboración propia. Datos: Atlas histórico de la ciudad de Santo Domingo. Santo Domingo, R.D. Vercelloni, Virgilio (1991).
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 46: Valoración porcentual del Crecimiento Poblacional de Santo Domingo entre 1981 y 2002 P. 42
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 47: Mapa Concentración de población por barrio 1981 Sto. Dgo. P. 43
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 48: Mapa Concentración de población por barrio 1993 Sto. Dgo. P. 43
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 49: Mapa Concentración de población por barrio 2002 Sto. Dgo. P. 43
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 50: Mapa dinámica poblacional Sto. Dgo. P. 43
Fuente: Elaboración propia, Datos: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 51: Mapa Número de hogares pobres en el Distrito Nacional. P. 44
Fuente: Oficina Nacional de Estadísticas de Santo Domingo ONE 2016.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 52 y 53: Imágenes barrio La Ciénaga, Sto. Dgo. P. 44
Fuente: Imágenes de archivo Periódico el Nuevo Diario 10.11.2017.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 54: Mapa indicativo concentración de hogares pobres por barrios. P. 45
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 55: Fotografía Barrio La Ciénaga año 2017 P. 45
Fuente: www.pinewoodonlocation.com/dominican-republic/la-ci%C3%A9naga-barrio.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 56: Fotografía Barrio Oxígeno año 2017. P. 45
Fuente: Fotografías de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 57: Fotografía Barrio Villa Francisca año 2017 P. 45
Fuente: www.pinewoodonlocation.com/dominican-republic/villa-francisca-barrio.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 58: Fotografía Barrio Pueblo Nuevo año 2019. P. 45
Fuente: Fotografía de elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 59: Mapa indicativo Puentes área a intervenir Sto. Dgo. P. 47
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 60: Fotografía de la construcción del Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo año 1937. P. 48
Fuente: Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 61: Fotografía de las Escalinatas del Conde y la Fortaleza Ozama año 1930, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo. P. 49
Fuente: Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 62: Fotografía de la construcción de la Muralla de Trujillo año 1940. P. 49
Fuente: Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 63: Fotografía de la Fortaleza Ozama año 1930, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo. P. 49
Fuente: Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 64: Fotografía de las vistas del margen occidental y parte de la zona colonial en el año 1920, antes de ser construido el Puerto de Santo Domingo durante la dictadura de Trujillo. P. 49
Fuente: Imágenes de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 65: Plano uso de suelo - Hoteles, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 50
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 66: Plano uso de suelo - Plazas y Parques, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 51
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 67: Plano uso de suelo - Museos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 52
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 68: Plano uso de suelo - Edificaciones Religiosas, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 53
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 69: Fotografía subestación eléctrica Estrella del Mar II, Sto. Dgo 2019 P. 54
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 70: Fotografía Molinos Dominicanos, Sto. Dgo 2019. P. 54
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 71: Fotografía vista aérea Industrias Barceló, Sto. Dgo 2019. P. 54
Fuente: Google Earth.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 72: Fotografía Antiguos talleres margen occidental, Sto. Dgo 2019 P. 54
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 73: Fotografía Central eléctrica SEABOARD y subestación eléctrica Estrella del Mar II, Sto. Dgo 2019. P. 54
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 74: Plano uso de suelo - Zonas Industriales, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019 P. 55
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 75: Fotografía Aérea Puerto de Santo Domingo año 2019. P. 56
Fuente: Fotografía de archivo www.sansouci.com.do.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 76: Fotografía Aérea Puerto de San Souci, Sto. Dgo. año 2019. P. 56
Fuente: Fotografía de archivo www.sansouci.com.do.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 77: Fotografía Aérea Marina Bartolomé Colón, Sto. Dgo. año 2019. P. 56
Fuente: Fotografía de archivo www.sansouci.com.do.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 78: Fotografía Aérea Terminal Diego Colón, Sto. Dgo. año 2019 P. 56
Fuente: Fotografía de archivo www.sansouci.com.do.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 79: Plano uso de suelo - Puertos y Accesos Marítimos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 57
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 80: Mapa indicativo desembocadura del río Ozama - vistas márgenes. P. 58
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 81: Fotografía panorámica de la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe, vista desde el mar - sur hacia el río, Sto. Dgo. año 2019 P. 58
Fuente: https://www.google.com/search?q=DESEMBOCADURA+DEL+RIO+OZAMA+EN+EL+MAR+CARIBE&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjw07PjxpHgAhUFMt8KHeF-A6cQ_AUIDigB&biw=1361&bih=662&dpr=2#imgrc=MREvHJf2q-MjGM.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 82: Fotografía panorámica de la desembocadura del Río Ozama en el Mar Caribe, vista desde el margen oriental - este hacia el mar -sur , Sto. Dgo. año 2019 P. 59
Fuente: www.google.com/search?q=DESEMBOCADURA+DEL+RIO+OZAMA+EN+EL+MAR+CARIBE&source=Inms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjw07PjxpHgAhUFMt8KHeF-A6cQ_AUIDigB&biw=1361&bih=662&dpr=2#imgrc=MREvHJf2q-MjGM.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 83: Plano uso de suelo - Accesos Marítimos, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 60
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 84: Fotografía pescador en el margen oriental del río Ozama, Sto. Dgo. año 2019. P. 60
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 85: Fotografía pescador sobre embarcación en el margen oriental del río Ozama, Sto. Dgo. año 2019. P. 61
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 86: Fotografía embarcación de pescador en el río Ozama, Sto. Dgo. año 2019 . P. 61
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 87: Fotografía pescadores del río Ozama, Sto. Dgo. P. 61
Fuente: Fotografía de archivo periódico Listin Diario de Santo Domingo 28.01.19.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 88: Fotografía Asociación de Pescadores del Ozama, Sto. Dgo. año 2019. P. 61
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 89: Fotografía vista del Puente Flotante sobre el río Ozama desde el margen oriental , Sto. Dgo. año 2019. P. 61
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 90: Plano Altimetría, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 62
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 91: Plano Jerarquía Vial Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 63
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 92: Plano Actividad Peatonal y Rodada Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 65
Fuente: Elaboración Propia Datos: Google maps e información propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 93: Plano indicativo Ave. Francisco A. Caamaño, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 66
Fuente: Elaboración propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 94: Fotografía Avenida Francisco A. Caamaño, ciudad Santo Domingo año 1970. P. 66
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 95: Fotografía del margen occidental del Río Ozama. P. 67
Fuente: Fotografía de Archivo Periódico Listín Diario de Santo Domingo 02.06.11.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 96: Fotografía vista del margen occidental del Río Ozama año 1950 . P. 67
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 97: Fotografía Terminal Diego Colón. P. 67
Fuente: Fotografía Propia 2019.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 98: Fotografía vista del margen occidental del río Ozama y de la Terminal Diego Colón 1950. P. 67
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 99: Fotografía Terminal Diego Colón. P. 67
Fuente: Fotografía Propia 2013.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 100: Fotografía vista de la Avenida Francisco A. Caamaño, ciudad Santo Domingo año 1950. P. 67
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 101: Fotografía Muralla Colonial y Hostal Nicolás de Ovando. P. 68
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 102: Fotografía Terminal Diego Colón y al fondo Molinos Dominicanos. P. 68
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 103: Fotografía Terminal Diego Colón y entrada del río Ozama hacia el norte P. 68
Fuente: Fotografía de archivo periódico Listín Diario de Santo Domingo 03.07.15.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 104: Fotografía vista de la Avenida Mirador del Ozama, ciudad Santo Domingo año 1966 – 1978. P. 69
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 105: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia la desembocadura del Río Ozama. P. 70
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 106: Plano indicativo Miguel Barceló, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 70
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 107: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia el Puente Ramón Matías Mella al norte. P. 70
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 108: Fotografía Ave. Miguel Barceló vista hacia el Puente Flotante al sur . P. 70
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 109. Fotografía Ave. Mirador del Ozama, Sto. Dgo. 2019. P. 71
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 110. Fotografía Ave. Mirador del Ozama vista desde el farallón, Sto. Dgo. 2019 . P. 71
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 111. Fotografía vista área bajo el Puente Duarte, Sto. Dgo. 2019. P. 71
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 112. Fotografía vista área bajo el Puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. 2019 P. 71
Fuente: www.destelao.com.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 113. Fotografía vista Ave. Mirador del Ozama o Ave. Miguel Barceló, Sto. Dgo. 2019 . P. 71
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 114. Fotografía vista bajo la Ave. del Puerto. P. 71
Fuente: www.destelao.com.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 115: Plano indicativo Puente Ulises Heureaux, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 72
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 116: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920. P. 73
Fuente: Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 117: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1930. P. 73
Fuente: Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 118: Fotografía bajo puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. P. 72
Fuente: www.destelao.com. 05.04.15.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 119: Fotografía puente Ramón Matías Mella, Sto. Dgo. P. 72
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 120: Fotografía primer puente sobre el río Ozama año 1878, Sto. Dgo. P. 72
Fuente: @historiadominicanaengraficas 20.06.15.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 121: Plano indicativo Muralla de Trujillo, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 74
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 122: Fotografía Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. P. 74
Fuente: Fotografía de archivo periódico Listín Diario 06.09.15.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 123. Fotografía vista, desde el río Ozama, de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. P. 75
Fuente:www.desestelao.com 04.05.15.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 124. Fotografía vista exterior, desde la Ave. Francisco A. Caamaño, de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. 2019. P. 75
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 125. Fotografía entrada lateral a las instalaciones de la Dirección de Patrimonio Cultural Subacuático, que están dentro de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo 2019. P. 75
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 126. Fotografía vista Interior de la Muralla de Trujillo, Sto. Dgo. 2019. P. 75
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 127. Fotografía vista de la Fortaleza Ozama antes de construir la Ave. del Puerto, Sto. Dgo. 1800. P. 75
Fuente: Historia de la República Dominicana. Filiberto Cruz Sánchez, 2009.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 128. Fotografía Fortaleza Ozama año 1920 y 2005 . P. 76
Fuente: Instazu - Historia Ligera.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 129: Plano indicativo Elementos Zonal Colonial, Área a Intervenir, Visión Particular Sto. Dgo. año 2019. P. 76
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 130. Fotografía Alcázar de Colón 1920 y 2005. P. 76
Fuente: Instazu - Historia Ligera.
Fecha de consulta: Julio 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 131. Fotografía Puerta de San Diego 1920 y 2005. P. 77
Fuente: Instazu - Historia Ligera.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 132. Fotografía Antiguo Aljibe, Sto. Dgo 2019 . P. 77
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 133. Fotografía Ermita Nuestra Señora del Rosario, Sto. Dgo 2019. P. 77
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 134: Vista 3D Proyecto Sansouci, arq. Alejandro Marranzini - Estudio de arquitectura Orbitarq. P. 78
Fuente: Revista digital Arqitexto, ciudad - teoría y crítica Abril 2011.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 135: Plano de conjunto Proyecto Sansouci, arq. Alejandro Marranzini - Estudio de arquitectura Orbitarq . P. 78
Fuente: Revista digital Arqitexto, ciudad - teoría y crítica Abril 2011).
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 136: Plano indicativo Proyectos de desarrollo en la zona a intervenir Sto. Dgo. año 2019. P. 79
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 137. Fotografía Proyecto Residencial Riviera Colonial, Sto. Dgo. 2019. P. 79
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 138. Fotografía Proyecto Residencial Riviera Colonial, Sto. Dgo. 2019. P. 79
Fuente: Fotografía Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 139: Plano Problemática del Área de Intervención. P. 83
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 140: Plano Plan de Acción del Área de Intervención . P. 93
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 141: Plano de Intervención: Movilidad / Concepto Ciclo Ruta. P. 94
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 142: Plano de Intervención: Movilidad / Concepto Recorrido Peatonal. P. 95
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019.
- Figura 143: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Francisco A. Caamaño - Muralla de Trujillo. P. 96
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 144: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Francisco A. Caamaño P. 96
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 145: Plano indicativo de las secciones conceptuales de la Zona de Intervención P. 97
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 146: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Malecón. P. 97
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019

6.0 Bibliografía

6.3 Lista de Figuras

- Figura 147: Sección Idea Conceptual Intervención Ave. Calle Paseo Margen o Ave. Miguel Barceló . P. 97
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 148: Fotografía puente levadizo Radamés Trujillo , construido sobre el puente de Ulises Heureaux que fue destruido por el ciclón San Zenón, en la Ciudad de Santo Domingo año 1955. P. 99
Fuente: Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 149: Fotografía Puente Ulises Heureaux año 1920. P. 99
Fuente: Boletín del Archivo General de la Nación, Fotos de Santo Domingo.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 150: Elevación y plano puente conceptual peatonal y para bicicletas sobre el río Ozama en el Plan de Intervención. P. 99
Fuente: Elaboración Propia.
Fecha de elaboración: Abril 2019
- Figura 151: Bicicletas P. 99
Fuente: <https://www.vitonica.com/ciclismo/5-razones-para-andar-en-bicicleta>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 152: Bici - Taxi P. 132
Fuente: <https://www.vitonica.com/ciclismo/5-razones-para-andar-en-bicicleta>.
Fecha de consulta: Julio 2019
- Figura 153: Bici – Autobús P. 133
Fuente: <https://www.yankodesign.com/?s=%22Kukil+Han%22&x=0&y=0&lang=en>.
Fecha de consulta: Julio 2019

Facilidades de diseño para personas discapacitadas.

Empleo de materiales, texturas y luces:

- El uso del color: determina el ritmo y ayuda a la orientación y la definición de cada una de las áreas de programa, tanto en el interior como en el exterior del edificio.

Cambio de textura:

- En el piso de indicara una superficie con cambio de textura de 1.20 m antes y después de la puerta de acceso y de 0.30m a los lados de esta.

Iluminación:

- 2.80m distancia entre luces, lámparas fluorescentes ayudan a reducir el calor.

Barras de apoyo:

- Elementos empotrados a la pared.

Señalización:

- Colores contrastantes y luminosos como fondo de letreros y señales.
- Señales sonoras para invidentes.
- Sistema Braille: instalar letreros o información de voz automática.
- Lenguaje de signos.
- Altura de las señales entre 1.35 y 1.50m

Textura del suelo:

- Barandillas.
- Pisos antiderrapantes.
- Texturas que protejan posibles raspaduras.

Textura de la pared:

- Materiales acústicos.
- Colores neutros.
- Zona de comer revestimientos lavables.

Especificaciones técnicas para la construcción de rampas para personas con discapacidad en espacios públicos:

- Localización dentro de la zona más accesible en dirección al flujo peatonal de mayor intensidad, con un ancho mínimo de 0.90metros y una pendiente máxima de 12.5%, a partir del punto donde se indica la franja para el cruce de peatones.
- Construcción de bordes laterales redondeados con radios suficientes para no presentar aristas con las que se pueda tropezar el peatón o la persona con discapacidad.
- Señalización sobre el piso o soportada, indicando instalaciones especiales para el desplazamiento de personas con discapacidad a fin de evitar que sean obstruidas por automóviles o carga.
- Ancho de 1.00 m. libre entre pasamanos.
- Pendiente no mayor de 6%.
- Bordes laterales de 0.05 m. de altura. Pasamanos en ambos lados. El piso deberá ser firme, uniforme y anti-derrapante. Longitud no mayor de 6.00mt de largo, cuando la longitud requerida sobrepase los 6.00 m. se considerarán descansos de 1.50 m. Señalamiento que prohíba la obstrucción de la rampa con cualquier tipo de elemento. Símbolo internacional de acceso a discapacitados.

Las escaleras:

- El borde de las huellas debe ser antiderrapante y de color contrastante.
- Los peraltes serán verticales o con una inclinación máxima de 0.025 m.
- Las huellas de las escaleras deben de ser de 0.34mt como mínimo y una contrahuella máxima de 0.14mt.
- Pasamanos a ambos lados y ancho mínimo de 1.80mt libre, deben de ser tubulares de .038mt de diámetro, en color contrastante con respecto al elemento delimitante vertical. Colocados a 0.90 m. y un segundo pasamanos a 0.75 m. del nivel del piso. Separados 0.05 mt de la pared, en su caso. En rampas y escaleras deben de prolongarse 0.60 mt en el arranque y en la llegada.

7.0 Anexos

Entrevista Arquitecto Cristian Martínez Villanueva

En aquel entonces nadie creía en que Colón triunfara en su viaje por esa razón le dieron los peores barcos; pero pudo llegar porque su tripulación era muy buena. El Padre Machevia (confesor de la Reina Isabel la Católica) fue el que terminó convenciendo a la Reina.

Colón tenía ventaja porque además de saber mucho de números también era un excelente conocedor de la mar. Engañaba a los marineros diciéndoles que habían recorrido más millas de la cuenta. Colón iba a desembarcar en Montecristi pero desembarca en Santo Domingo porque divisa al “Rabijunco” (pájaro que duerme en el aire).

El primer trazado que hace Colón es el de Cabo San Nicolás en Haití hasta Puerto Plata. En el viaje venía a bordo un traductor hebraico para poder comunicarse con los tainos.

Se dice que hunde la Santa María para poder viajar en la Pinta, más veloz, y deja en tierra a aquellos que le querían hacer un motín. Aquí se produce el primer asentamiento que hacen el fuerte y Caonabo los mata.

Fundan la Isabela en el segundo viaje, se asentaron en la Bahía Isabélica; porque tuvieron que hacer una parada de emergencia ya que traían animales a bordo y los hombres estaban mareados después de la larga travesía. La excusa que utilizaron para mudarse al otro lado de la Bahía (aún en el margen oriental) fue la supuesta existencia de fantasmas de los antiguos marineros muertos del Cabo de San Nicolás.

Los asentamientos tainos en la zona se encontraban ubicados en sitios donde veían el mar pero no pegados, por los ataques de los indios Caribe, se ponían en lomas para poder ver al enemigo.

En 1494 Colón vuelve a España y deja a Bartolomé encargado de la Isabela. Miguel Díaz de Aux (lobista moderno) integrante de la tripulación de Colón; tienen un percance con el mayordomo (secretario) de Colón en la Isla y lo mata y huye. Empieza su propia travesía y atraviesa la isla, se dice que por mar o por tierra; se supone que por tierra es más fácil. Consigo llevaba objetos para el trueque (era un hombre de armas tomar) pues iba a lo desconocido, consigue una canoa y llega a la desembocadura del Río Ozama.

Donde están actualmente las Casas Reales estaba situado antiguamente un poblado indígena, cuyo cacique era Ciguallo – Cacicazgo del Este. Su esposa se llamaba Ozema (origen del nombre del Río Ozama) Cuando llega el aventurero Miguel Díaz de Aux esta se enamora de él.

Debido al cambio cultural tan grande entre ambas culturas Díaz empieza a echar de menos sus costumbres alimenticias sobretodo (el español tenía costumbres muy marcadas, no comían tubérculos por la creencia católica del cielo y la tierra “alimentos bajo la tierra malignos”).

Ozema al ver que Díaz enseña triste lo lleva a San Cristóbal y le enseña el oro. Díaz y un grupo de tainos regresan al asentamiento de la Isabela (este) (lleva el oro como su pasaporte)

Cuando llega se da cuenta de que el mayordomo de Colón que el había jurado que mató resultó haber sobrevivido; Díaz venía a hablar con Colón pero a cargo se encontraba Bartolomé (Colón seguía en España). Bartolomé perdona a Díaz. Se organiza una expedición y se encuentran los grupos de tierra (tainos) y el grupo de mar (españoles). En el asentamiento de la Isabela (este).

En la Isabela ocurre una enorme mortandad debido a un virus y Bartolomé establece la ciudad en el margen occidental del río y la llama Nueva Isabela. El Río Ozama en aquellos tiempos era mucho más caudaloso (parecía un mar) y las embarcaciones eran mucho peores que las actuales; por ende mucho más complicado y difícil de cruzar que hoy en día. Según mitos urbanos la ciudad se trasladó al margen occidental del río debido a una invasión de hormigas gigantes. La ciudad de Santo Domingo se llama así porque se fundó un Domingo.

En el tercer viaje Colón llega directamente al Ozama con el juez inquisidor (investigador mandado por los reyes). Lo primero que hace es encarcelar a Colón, lo encierra en un antiguo aljibe que se encuentra en el recinto de la Ermita Nuestra Señora del Rosario (patrimonio colonial existentes en el margen oriental al lado de la Marina). y posteriormente mandan a Colón a España.

Las primeras edificaciones eran de cana. Nicolás de Ovando (personaje de armas tomar) traza el plano urbanístico de la ciudad de Santo Domingo; traza un castro (cruce de caminos como si fuese un campamento romano).

Período de la Decadencia

La tragedia de América Latina está congelada en el Alcázar y las Casas Reales. Un gobierno para fiestas y demás en una fortaleza, la fuerza militar es la que manda. Leyes y tribunales y Real Audiencia en las Casas Reales: eran los que tenían el control no el Virrey ni el Alcázar. Consecuencia se creó un poder ficticio.

Anécdotas

- Cuando moría el cacique se enterraba con el a su mujer viva, pero la hermana podía gobernar.
- Las taínas se ponían luciérnagas en el pelo “Afrodita Divina”
- Colón: soñador
- Bartolomé: práctico.
- Agua dulce: fuente de Colón.
- Ceiba: donde Colón amarró las embarcaciones.
- Manantial (margen oriental) llenar las carabelas con agua dulce.
- El primer matrimonio entre un español y una indígena se dice que fue el de Díez con Ozema.

Fuente: entrevista realizada en el año 2010 en la escuela de Arquitectura de Unibe en República Dominicana por Sara Arroyo de la sección 02 para la material Historia de la Arquitectura en República Dominicana.

7.0 Anexos

Razones para andar en bicicleta:

Ecología: La bicicleta es un medio de transporte ecológico que nos permite trasladarnos sin contaminar el medio ambiente, ya que usa la energía generada por el movimiento de nuestros pies en el pedal y no utiliza combustibles que emiten dióxido de carbono. Por eso, en viajes cortos, usar la bicicleta puede reducir las emisiones de carbono en un 11%.

Trabajo cardiovascular: el ciclismo nos permite quemar calorías mientras pedaleamos y en alrededor de 30 minutos podemos quemar hasta 300 calorías. Además, optimiza el funcionamiento cardiovascular y respiratorio del organismo, lo cual representa grandes ventajas para la salud.

Tonificación y fuerza: montar en bicicleta requiere una gran participación de los músculos de la pierna, por eso, el pedaleo tonifica y fortalece cuádriceps, y gemelos, lo cual es de ayuda para complementar otras actividades que también necesitan de fuerza en las piernas

Economía: la bicicleta puede ayudarnos a ahorrar mucho dinero, pues usar la misma como medio de transporte implica no gastar en combustible, en transporte público o en vehículo propio.

Bienestar: montar en bici no sólo es divertido y gratificante sino que nos ayuda a liberar ansiedades, relajarnos, respirar aire puro y hasta podemos hacer turismo activo junto a la bicicleta.

Fuente: <https://www.vitonica.com/ciclismo/5-razones-para-andar-en-bicicleta>

Bicicleta tradicional

Este tipo de bicicleta también se implementará en el proyecto para aquellas personas deportistas o turistas que quieran recorrer la zona.



Figura 151: Bicicletas
(<https://www.vitonica.com/ciclismo/5-razones-para-andar-en-bicicleta>)

Bici - Taxi

Es un vehículo destinado al transporte de pasajeros y construido bajo el principio de la bicicleta, accionado con tracción humana, con una capacidad de dos pasajeros adultos sentados y su conductor.



Figura 152: Bici - Taxi
(<https://www.vitonica.com/ciclismo/5-razones-para-andar-en-bicicleta>)

Bicicletas eléctricas urbanas o de paseo: características

La bicicleta urbana continúa su crecimiento en Europa y en las grandes ciudades del mundo al ser una alternativa de transporte rápida, barata y ecológica. El tráfico de las grandes ciudades suele ser desquiciante y el transporte ordinario ineficiente. Añade a lo anterior los precios del combustible, el ruido automotor y un aire cada vez más saturado de monóxido de carbono, y te darás cuenta de la importancia que está tomando la bicicleta eléctrica urbana en las grandes ciudades. Con una bici eléctrica urbana puedes ir al trabajo, de compras, al parque o visitar a tus amigos sin sudar profusamente. Incluso puedes usar todo tipo de ropa sin necesidad de viajar incómodo. La razón es sencilla: se trata de una bicicleta con motor cuyo sistema de pedaleo asistido te proporciona traslados a una velocidad óptima sin que realices un gran esfuerzo.

Bicicletas ecológicas y que no cansan. Dotada con la última tecnología en pedaleo asistido, representan la idea de lo que en un futuro será el 'ciclismo urbano': Un medio de transporte ecológico, saludable, divertido, fácil de usar y sin coste alguno de mantenimiento.

Características:

- 4 a 6 Horas de carga.
- Para recorrer 50 Km a 25 KM/Hora.
- Control inteligente de potencia, el motor eléctrico agrega potencia al pedaleo convencional haciendo que no te canses.
- Reloj indicador de distancia y velocidad que, a su vez, permite seleccionar 3 niveles de ayuda.
- La potencia regulable para facilitar que el usuario tenga la posición más cómoda posible.
- Gancho útil para poder transportar bolsas en la parte anterior del vehículo.

Terminal:

- Gracias a un exclusivo sistema de recarga inteligente, los terminales detectan automáticamente si es necesario recargar los vehículos estacionados. Esto permite un ahorro considerable de energía y prolonga sensiblemente la vida útil de las baterías. - Además el mecanismo de recarga rápida puede realizar una carga completa en menos de tres horas.
- El bloqueo y desbloqueo de las bicicletas se realiza mediante tarjetas de radiofrecuencia que registran el tiempo de uso para el posterior pago, en caso de ser requerido.
- La terminal se recarga con energía producida por paneles fotovoltaicos, que forma parte de la cubierta de la estructura de la terminal.

Fuente: <https://electricas.bike/bicicletas-electricas-urbanas/>

PAVSolar-Powered Touring Bus Comes Complete With Detachable Bicycles:

El concepto fue diseñado por Kukil Han, Daehyun Kim, Bojoong Kim, y el YUN de Jihwan como nueva manera de experimentar la ciudad. Este es un nuevo autobús que funciona con energía solar junto con la energía producida por los usuarios al pedalear en la bicicleta. (El sistema de pedaleo es independiente para cada usuario, funciona como si fuese la bicicleta estática de un gimnasio con lo cual permite al usuario ir a la velocidad que quiera; las ruedas se mueven todas en conjunto independiente al pedaleo del usuario). Las bicicletas se desconectan del microbús para que los pasajeros sigan el tour en bici por zonas por donde el autobús no pueda ir.



Figura 153: Bici - Autobús
(<https://www.yankodesign.com/?s=%22Kukil+Han%22&x=0&y=0&lang=en>).