

Distrito Nacional: Una Ciudad Hostil

Distrito Nacional: A Hostile City

Sarah Batista¹ | Héctor García²

¹ Arquitecta, maestría en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano por la Universidad de Sevilla, y una maestría en Diseño Arquitectónico concentración Arquitectura de Interiores por la Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra PUCMM y la Universidad de La Coruña UDC. Ha trabajado en proyectos de intervención urbana, destacándose en la readecuación de zonas marginales, con un enfoque en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Correo electrónico sarahvanessabatista@gmail.com

² Ingeniero Civil, Máster en Transporte, Territorio y Urbanismo por la Universidad Politécnica de Valencia en España. Ha destacado en el diseño, ejecución y operación de sistemas de transporte, liderando proyectos que abarcan intervenciones urbanas y desarrollo de infraestructuras para el transporte público en la ciudad de Santo Domingo, con un enfoque integral que ha contribuido significativamente en la movilidad de nuestro territorio. Correo electrónico hectorjonelgarcia2@gmail.com

Resumen: El Distrito Nacional enfrenta serios desafíos de planificación, urbanismo y movilidad que afectan la calidad de vida de sus residentes. La congestión vehicular y la insuficiencia del transporte público caracterizan la problemática, siendo esto uno de los puntos más críticos en su desarrollo. El urbanismo desordenado ha traído consigo numerosas consecuencias como la proliferación de barrios informales, en donde, según el informe “Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional” realizado con los datos del CENSO del 2010, el 42.9% de la población del mismo vive en estos asentamientos, caracterizados por la escasez de espacios públicos y la falta de infraestructuras adecuadas, siendo esto consecuencia de una planificación urbana históricamente ineficaz y poco transparente. Afirmaba Edmund Bacon que la ciudad es un acto de voluntad. Bajo este supuesto podríamos afirmar que el Distrito Nacional es el resultado de una sucesión de actos en donde se ha visto comprometida la habitabilidad de este. Para transformar esta ciudad hostil en un lugar más habitable y eficiente, es esencial implementar mejoras continuas y sostenibles en el transporte público, desarrollar un plan maestro de urbanismo que incluya elementos urbanos, y asegurar una planificación participativa y transparente. Este ejercicio es el análisis de una ciudad que ha crecido de forma espontánea, y que recoge cómo ha evolucionado su planificación, con instrumentos discrecionales y con bajo control por parte de los gobiernos municipales, lo que ha traído como resultado un Distrito Nacional desarrollado bajo sus propias normas y un criterio muy particular de autoproducir el espacio, basado en el individualismo y las soluciones unilaterales que van en detrimento del sentido de común-unidad que debe prevalecer, y cuáles soluciones son las que mejor se adaptan a la hora de convertir esta ciudad no-habitable en un espacio amigable con el ciudadano.

Citación: Batista, S.; García, H. Distrito Nacional: Una Ciudad Hostil. *Congreso internacional de arquitectura y urbanismo*. 2024, 2, 2. <https://doi.org/10.33413/eau.2024.377>.

Editor académico: Heidi De Moya Simó y Gilkauris Rojas Cortoreal.

Recibido: 20/07/2024
Aceptado: 01/10/2024
Publicado: 01/11/2024



Copyright: © 2022 por los autores. Enviado para una posible publicación de acceso abierto bajo los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Attribution (CC BY NC SA) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).

Palabras claves: Distrito Nacional; Planificación Urbana; Movilidad; Espacios Públicos.

Abstract: The Distrito Nacional confronts serious challenges in terms of planning, urbanism and mobility, which affect the quality of life of its residents. The traffic congestion and the insufficiency of public transport constitute the main problematic, being this the most critical aspect in the city's development. The sloppy urbanism has brought with it numerous consequences like the proliferation of informal settlements, where according to the study “Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional”, prepared with data from the 2010 national census, 42.9% of the country's population live in this type of settlements characterized by the shortage of public spaces and the lack of adequate infrastructure as a result of historically poor urban planning. Edmund Bacon affirmed that the city is an act of will. Under this supposition we could state that the Distrito Nacional is the outcome of a sequence of actions which have compromised its habitability. To be able to transform this hostile city into a more habitable and efficient one it is essential to implement continuous and sustainable betterments in public transport, develop an urbanistic master plan that includes urban elements and assure a participative and transparent planning. This exercise is the analysis of a city which has uncontrollably grown in a spontaneous manner, covering how its planning has evolved with discretionary instruments and with little to no control from the municipal authorities, thus enabling the city to expand and develop under its own particular criteria of self-produced spaces based in individualistic needs and unilateral solutions which go to the detriment

of the sense of common-unity, and which solutions adapt best to convert this inhabitable city into a friendly environment for the citizens.

Keywords: Distrito Nacional; Urban Planning; Mobility Public Spaces.

1. Introducción

El Distrito Nacional ha experimentado una serie de transformaciones urbanas y administrativas que han definido la estructura de la ciudad tal como la conocemos hoy en día. Comprender la historia de su división política, el crecimiento poblacional y los diferentes actores que han sido los responsables de la gestión administrativa del territorio es fundamental para abordar los desafíos actuales en materia de desarrollo de los espacios urbano y movilidad. Este artículo considera la evolución histórica y su impacto en la configuración actual del Distrito Nacional. Su importancia radica en identificar y comprender las políticas públicas que han influido en este proceso con el propósito de proponer soluciones a los problemas urbanos persistentes.

El propósito de este artículo es analizar los factores históricos determinantes en el desarrollo de la ciudad, evaluar las políticas públicas implementadas y sus consecuencias, y proponer medidas que podrían mitigar los problemas identificados que se relacionan con los espacios urbanos y la movilidad de los habitantes del municipio. El estudio se apoya en las lecciones aprendidas para lograr una ciudad mejor ordenada y sostenible. Como conclusiones relevantes se identificó que es necesario una planificación urbana más inclusiva y eficiente, que priorice la calidad de vida de los habitantes y fomente una movilidad accesible para todos los residentes de la ciudad y sus visitantes.

2. El Distrito Nacional a través de la historia

División Política

El Distrito Nacional (DN) es una subdivisión de la República Dominicana que encierra la capital Santo Domingo. No está en ninguna de las provincias, pero en la práctica actúa como provincia por sí sola. De 1844 a 1932, perteneció a la Provincia de Santo Domingo, en 1932 cuando la Provincia de Santo Domingo se dividió en dos, se convirtió en la Provincia Nacional. En 1935 pasó a ser Distrito Nacional y al año siguiente sería renombrado Distrito de Santo Domingo, retornado a la denominación previa en 1955.

El Distrito Nacional ha sufrido numerosas divisiones territoriales, que han achicado su jurisdicción; la última ocasión fue el 16 de octubre de 2001, cuando se creó la nueva provincia Santo Domingo. A partir de la modificación de la ley 163-01, la capital dominicana es toda la demarcación del Distrito Nacional, donde está situada la ciudad de Santo Domingo de Guzmán. Toda la demarcación correspondiente a la Provincia Santo Domingo no pertenece a la capital, ya que es independiente.¹

Población

El X Censo Nacional de Población y Vivienda 2022, arrojó que el Distrito Nacional cuenta con una población de 1,029,110 habitantes, se encuentra en la región Ozama, abarca una superficie de 104.40 km² con una densidad poblacional de 9,857 hab/km². La población del Distrito Nacional representa el 9.6% de la población del País.

¹ Datos tomados de la página web del Ayuntamiento del Distrito Nacional: <https://adn.gob.do/historia/>

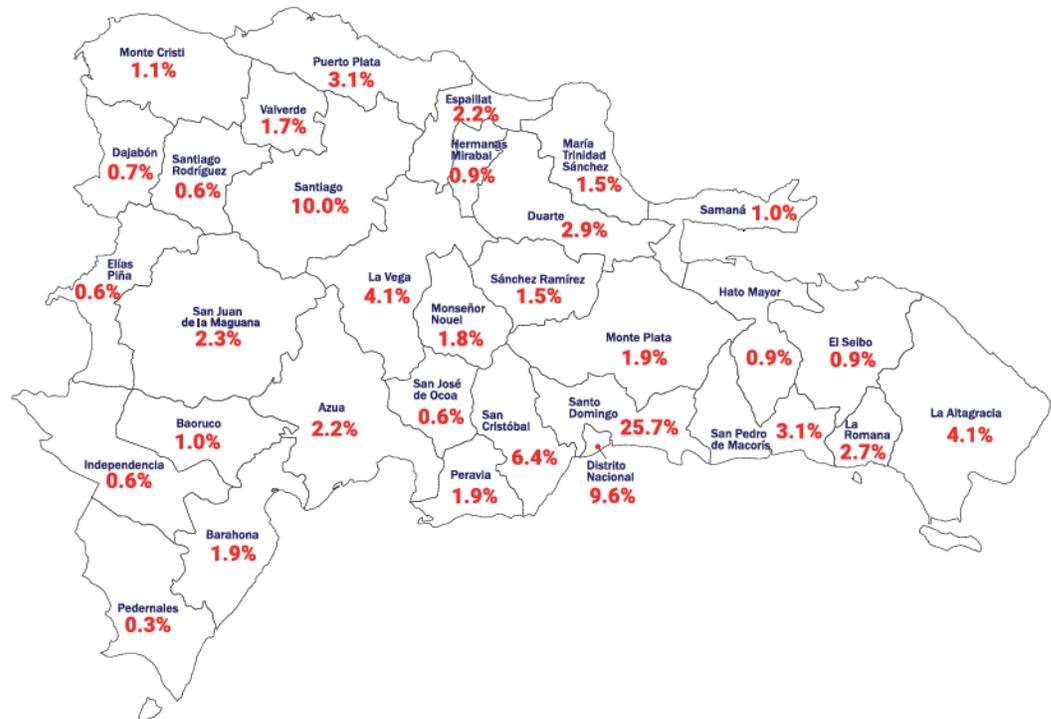


Figura 1. República Dominicana: Porcentaje de población, según provincia de residencia. X Censo Nacional de Población y Vivienda, 2022. Imagen obtenida de la Oficina Nacional de Estadísticas ONE.

Gestión del Territorio del Distrito Nacional

Según el artículo 22 de la Ley No.176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, se define el territorio municipal como el espacio geográfico delimitado por la ley de creación del municipio, dentro del cual el ayuntamiento ejerce sus atribuciones. Este territorio incluye tanto las áreas urbanas como rurales. Las Oficinas de Planeamiento Urbano, establecidas en cada ayuntamiento según el Artículo 126 de la misma ley, tienen la responsabilidad de asistir técnicamente en la planificación, diseño y ejecución de planes de desarrollo, garantizando la inclusión y equidad social y de género, participación ciudadana, y eficiencia en la gestión del suelo y la edificación. Además, el artículo 19 establece que el ayuntamiento tiene competencias exclusivas en la gestión del espacio público, ordenamiento de tránsito, mantenimiento de áreas verdes, construcción de infraestructuras, preservación del patrimonio histórico y promoción del desarrollo económico local, entre otras áreas fundamentales para el bienestar de la comunidad.

El alcalde es la máxima autoridad ejecutiva en el gobierno municipal y tiene un rol clave en la gestión del ayuntamiento. En el siguiente cuadro se presentan los funcionarios que ocuparon este cargo desde el 1966 hasta la actualidad:

Tabla 1. Recuento histórico de los Alcaldes del Distrito Nacional. Elaboración propia.

	Alcalde	Período	Partido Político
1	Rosa Carolina Mejía Gómez de Garrigó	2020- Actualidad	Partido Revolucionario Moderno (PRM)
2	Miguel David Collado Morales	2016- 2020 (4 años)	Partido Revolucionario Moderno (PRM)
3	Esmerito Antonio Salcedo Gavilán	2002- 2016 (14 años)	Partido de la Liberación Dominicana (PLD)
4	Juan de Dios Ventura Soriano	1998-2002 (4 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)
5	Rafael Antonio Subervi Bonilla	1994-1998 (4 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)
6	Rafael Corporan de los Santos	1990-1994 (4 años)	Partido Reformista Social Cristiano (PRSC)
7	Rafael Antonio Subervi Bonilla	1986-1990 (4 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)
8	José Francisco Antonio Peña Gomez	1982-1986 (4 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)
9	Pedro Franco Badia	1978-1982 (4 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)
10	Juan Rafael Estrella Rojas	1972-1978 (4 años)	Partido Reformista Social Cristiano (PRSC)
11	Manolin Rodríguez Jimenes / Patricio Badia Lara	1970-1972 (2 años)	Partido Reformista Social Cristiano (PRSC)
12	Guarionex Lluberes Montas	1968-1970 (2 años)	Partido Reformista Social Cristiano (PRSC)
13	Jose Ramon Baez Acosta	1966-1968 (2 años)	Partido Revolucionario Dominicano (PRD)

En los últimos 56 años, la responsabilidad de los alcaldes en la gestión del Distrito Nacional ha sido fundamental para el desarrollo urbano, social y económico de la ciudad. Cada uno de ellos ha tenido la oportunidad de liderar el ayuntamiento, independientemente de su afiliación partidaria, con el objetivo de mejorar la calidad de vida de los ciudadanos. Sin embargo, a pesar de los esfuerzos realizados por los diferentes partidos que han tenido la oportunidad de gestionar el territorio, los problemas básicos como el ordenamiento territorial deficiente, la falta de infraestructuras adecuadas, la congestión del tránsito, y la gestión ineficiente de los espacios públicos persisten. Esta continuidad de problemas refleja la necesidad urgente de una visión más integral y sostenida en la administración pública, que trascienda los ciclos electorales y aborde de manera efectiva las necesidades fundamentales de la población.

3. Distrito Nacional y planificación urbana hoy

La Planificación Urbana del Distrito Nacional descansaba hasta hace muy poco tiempo sobre un conjunto de leyes, reglamentos y normas totalmente obsoletos, que para nada contemplaban la realidad que se vive en el siglo XXI. Hasta el 2023 el Distrito Nacional contaba con apenas el 42.85% de su territorio con normativas establecidas. Estos datos han sido suministrados por el entonces director de Planeamiento Urbano de la Alcaldía del Distrito Nacional, quien expone también que en apenas el 4.7% del territorio correspondiente al Polígono Central se encuentran el 76% de las principales empresas de la ciudad. Esta distribución muestra el claro problema de centralización que tiene actualmente la ciudad, generada por la falta de planificación y calificación del suelo, así como el irrespeto a las normas vigentes de uso de suelo.

Actualmente, la gestión urbana del Distrito Nacional descansa en la Ley no. 368-22 de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos humanos, en donde por fin se establece un nuevo sistema para la gestión y administración del uso de suelo en nuestro país. Esta ley establece el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial (PMOT) como el único instrumento de regulación del territorio municipal (Art. 23). Tras dos años de su aplicación y puesta en práctica, ha repercutido en el Distrito

Nacional de forma positiva, transformando el 42.85% en un 87.73% del territorio normado como parte de la actualización del Plan de Ordenamiento Territorial POT-Capital.

Este plan, siendo uno de los primeros en ver la luz en nuestra ciudad, es el instrumento jurídico que ha de funcionar como una carta de ruta para desarrollar las políticas de uso de suelo que son las que deben determinar cómo funciona la ciudad, así como la orientación de las inversiones públicas y privadas y el crecimiento de la ciudad a través de la generación de infraestructuras urbanas

El Distrito Nacional: Un Acto de Voluntad

Afirmaba Edmund Bacon que la ciudad es un acto de voluntad. Si en retrospectiva analizamos el Distrito Nacional, afirmar que se ha producido en base a la falta de voluntad sería la primera idea que se nos viene a la mente, sin embargo, ¿y si nos preguntamos a través de la voluntad de “quién” ha sido de-construida esta ciudad?

Urbanizar deriva de las raíces latinas urbe (ciudad) y el sufijo -izar (convertir en). Por tanto, y siendo básicos, urbanizar no es más que hacer ciudad. Urbaniza todo aquel que de manera consciente o inconsciente transforma el espacio para que este sea mínimamente habitable. Y si bien la planificación ha de ser el medio preferido para la creación de espacios urbanizados, la realidad del Distrito Nacional es que el ciudadano, sea como persona física o como colectivo, aun sin ser un entendido en la materia se ha visto en la necesidad de desarrollar, para él y los suyos, un espacio en el que pueda habitar. Si bien en el imaginario colectivo el proceso de urbanización trae consigo una planificación previa y que da como resultado la creación de ciudades funcionales (o, al menos, aparentemente organizadas), la realidad es diferente. Esta ciudad se encuentra marcada por un proceso de urbanización que se va creando “sobre la marcha”, con un sistema deficiente que durante años no ha velado de forma adecuada por su desarrollo.

La ciudad es fundamentalmente, en estructura y en esencia, política, ya que es el producto de la creación social de sus habitantes en una forma de constituir la vida del día a día y de relacionarse con su entorno. Por eso, en el proceso de urbanizar y de crear ciudad entran en juego una serie de intereses y necesidades que quedan organizadas en ésta y cuyas dinámicas de relación van creando y transformando el espacio construido.

En la región latinoamericana y del Caribe, los sistemas urbanos y sociales se caracterizan por la producción de desigualdades que quedan plasmadas en las formas de manifestación del espacio. De igual forma, nuestras ciudades se encuentran construidas y constituidas en la base de procesos históricos de las sociedades y su desarrollo espacial tiende a reproducir parámetros de determinadas organizaciones sociales.

El Distrito Nacional y su desarrollo ha estado marcado por los mismos procesos históricos sobre los que Latinoamérica de forma general se ha desarrollado: desigualdad económica, discriminación social y un marcado número de debilidades institucionales y democráticas, que desembocan en el descontrol urbano que tenemos el día de hoy. Estas problemáticas son claramente constatables cuando se revisan diferentes estudios o se visita la ciudad.

El índice de desigualdad de Gini² muestra que de los 20 países con más desigualdad, 11 se encuentran en territorio latinoamericano. Así también, nuestra región se encuentra arropada en gran parte por la corrupción. Según Transparencia Internacional³ para el 2022, la República Dominicana se encuentra en la posición número 128 sobre los 180 países medidos y con un índice de corrupción

² El Coeficiente de Gini es un método utilizado para medir la desigualdad salarial. Se emplea para medir la concentración de ingresos entre los habitantes de una región en un período de tiempo determinado.

³ Organización que promueve medidas contra la corrupción política y los crímenes corporativos.

de 32, siendo 0 corrupción rampante y 100 limpios de corrupción. Hacemos mención de estos datos pues la falta de continuidad de los gobiernos en las políticas urbanas, provocadas en su mayoría por la corrupción es el gran mal que entorpece el desarrollo urbano en nuestros países. Por un lado están las autoridades, que cada período de tiempo son sustituidas y las entrantes rara vez deciden continuar con los proyectos de los gobiernos salientes, lo que entorpece el desarrollo de un urbanismo homogéneo o, al menos, apegado a un Plan de Ordenamiento Territorial. Además, la mayoría de las autoridades se decantan por el beneficio de las grandes constructoras incluso por encima del bien común (y que son, probablemente, las que rigen el desarrollo de la ciudad), siendo que estas los proveen de beneficios personales: los proyectos son realizados con ocasión de beneficiar o enriquecer a un grupo específico de la sociedad.

Tras conocer los datos, ¿de quién ha sido la voluntad que ha predominado a la hora de urbanizar el Distrito Nacional?; lejos de ser un acto planificado, llevado a cabo por urbanistas en compañía de las diferentes comunidades, el Distrito Nacional ha sido un acto de la falta de planificación territorial, de la espontaneidad, del beneficio de un grupo económico en detrimento de otro: la voluntad equivocada es la que ha regido el crecimiento del Distrito Nacional.

Historia (de la falta) del Urbanismo en el Distrito Nacional

Lo que hoy conocemos como Distrito Nacional es el resultado de la Ley no. 163-01, del 16 de octubre del 2001. Siendo que para entonces ya nuestra ciudad tenía varios siglos de fundada, es necesario entender cómo ha sido el desarrollo de la ciudad de Santo Domingo en forma general, para poder comprender lo que ha sucedido en el Distrito de manera particular.

Cuando una ciudad es el centro del poder político, social y económico de un país, descuidando el desarrollo integral del resto de éste, las consecuencias suelen ser difíciles de combatir: se desata una necesidad de las masas de adquirir tierras y la migración se vuelve masiva, lo que provoca la ocupación descontrolada de la ciudad. Para el 1965, el territorio alojado por Santo Domingo, a cuatro siglos y medio de su fundación, ya había sido tomado por 4 improntas militares diferentes: española (1502-1822 y 1861-1865), la francesa- haitiana (1806-1811 y 1822-1844) y la norteamericana (1916-1924). Estos actos incidieron en la configuración social y física de la ciudad. Sin embargo, ninguno tuvo la magnitud alcanzada por los hechos durante la década del 60, luego del derrocamiento de la dictadura de Rafael Leonidas Trujillo (Villalona, 2007).

El desorden urbano en la ciudad de Santo Domingo empezó a aparecer con mayor auge en la década del 1960, cuando los cambios políticos, económicos y sociales estallaron. La caída del régimen (1961) significó la apertura de las compuertas de la vida nacional: los frenos que se tenían sobre la migración interna así como la política de puertas cerradas propias de toda dictadura perdieron vigencia (Morel, 1992). El tránsito hacia la democracia y los cambios mencionados trajeron consigo una ola migratoria desde los diferentes pueblos hacia la ciudad capital cuyos nuevos habitantes buscaban una mejor calidad de vida para ellos y sus familias. Los núcleos poblacionales que hasta el momento se habían visto imposibilitados a cambiar de entorno, iniciaron un desplazamiento progresivo hacia las grandes ciudades motivado por la precariedad en la que vivían, creando nuevos entornos habitacionales. Estas urbanizaciones irregulares se asentaban en la zona periférica de la ciudad, más concretamente en el extremo norte sobre un farallón “no urbanizable”, localizado en el margen occidental de los ríos Ozama e Isabela, que carecía de los recursos y servicios mínimos para acoger a los nuevos pobladores.

Más adelante se desarrollaría un segundo arco marginal, que luego agruparía sectores como La Ciénaga, Los Guandules y La Zurza, quedando estos dentro de los límites de lo que hoy conocemos como Distrito Nacional, y cuyos niveles de pobreza extremas, riesgos, segregación e insalubridad los convertirían en marcas de la lucha contra la marginalidad extrema en el ámbito local.

El flujo migratorio y el crecimiento poblacional, conjugado con la implementación del modelo de crecimiento industrial sustitutivo y la concentración de las inversiones públicas en las grandes ciudades, contribuyeron a un rápido proceso de urbanización de la ciudad. La proporción de la población urbana, de 16.6% en 1920 y 23.8% en 1950, alcanzó un 52.0% para el 1981 (Morel, 1992).

La hiperurbanización en la que se vio envuelto el país, donde alrededor del 50% de la población urbana se encontraba en Santo Domingo, y el ritmo de crecimiento acelerado, constituyó la característica más notoria del patrón de asentamiento, lo que se reflejaba también en la concentración de industrias, comercios y servicios en la capital y sin una planificación ni un orden de crecimiento específico.

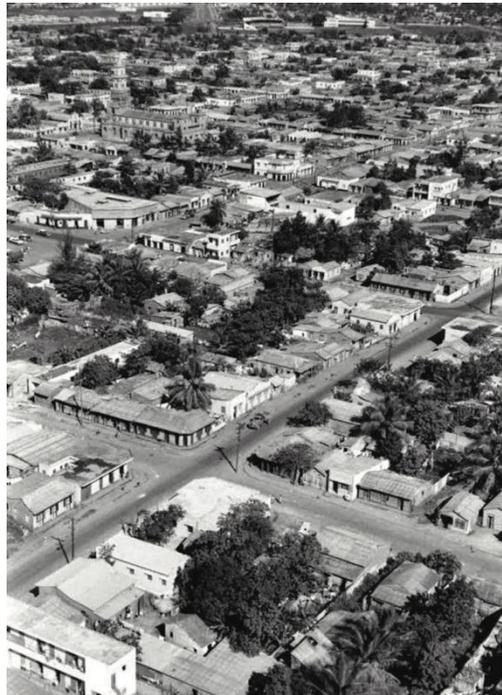


Figura 2. Sector de Villa Juana construido por Joaquín Balaguer. Fuente: Imágenes de Nuestra Historia.

Paulatinamente, y con la entrada al gobierno del entonces presidente Joaquín Balaguer en 1966, cambió en el país la forma en la que se manejaban las políticas públicas bajo el lema “varilla y cemento”, cargadas de inversiones tanto públicas como privadas en torno al sector de la construcción, que buscaban atender la problemática desarrollada por la demanda de infraestructura causada por la ya comentada migración postdictadura. La ausencia de una política de desarrollo urbano hizo que el crecimiento de la ciudad de Santo Domingo estuviera marcado por la rapidez, la desorganización y el incumplimiento de las normas establecidas en el momento. La revalorización del suelo junto a la migración y los incentivos que se tenían para la construcción trajeron consigo desde el 1966 la expansión de la ciudad mediante dos modelos de desarrollo: el de generación periférica y el de creación de nuevas ciudades (Villalona, 2007).

Para la realización de grandes obras en lo que hoy conocemos como Distrito Nacional, se hizo necesario desalojar la ciudad y, siendo insuficientes los programas de vivienda que se iban ejecutando para solventar la escasez de éstas, no solo de los traslados ocasionados por los desalojos, sino también de las migraciones que continuaban sucediéndose, la periferia de la ciudad crecía de forma cada vez más irregular. Todo esto iba llevándose a cabo sin un plan de ordenamiento territorial general, sino con soluciones puntuales y planes proporcionales adaptados al espacio en que se encontraban.

Para contrarrestar la falta de vivienda provocada por los desalojos se crearon distintos modelos de vivienda en torno a diferentes concepciones y de diferentes tipos, como las famosas multifamiliares. Y durante este mismo período, al margen de los desarrollos estatales, los desarrolladores privados se dedicaron a la construcción de viviendas con poca regulación estatal, tanto desde el aspecto constructivo como desde el normativo. Se desarrollaron así varios proyectos en lotes sin conexión alguna y con muy pocos servicios y equipamientos en las periferias, y en el centro se desarrollaban viviendas en altura para las clases sociales más altas.

Sin embargo, todos estos programas eran ineficaces pues no era posible superar con ellos el déficit habitacional que se había generado en el país, que para los 90 se proyectaba en alrededor de 65,000 viviendas por año, de las que el gobierno solo pudo construir alrededor de 25,000, dejando entonces que el sector informal desarrollara el resto y tuviera que solventar aproximadamente el 70% de las soluciones habitacionales. Sumado a esto, el desarrollo de las edificaciones urbanas se iba desarrollando sin controlar los predios ni los espacios intersticiales que quedaban entre las edificaciones, lo que desembocó en el crecimiento de la urbe con construcciones que se encontraban fuera de las zonas “planificadas”. La remodelación urbana de la que gozaba la “ciudad visible”, impulsaba para entonces el desarrollo de la “ciudad invisible”.



Figura 3. Aceras ocupadas por los vendedores en Villa Consuelo. Fotografía propia.

A través de los años el urbanismo en Santo Domingo ha continuado desarrollándose de manera informal y, siendo que lo que antes era la periferia ya no lo es, todas las problemáticas que acarreaban

en su momento han quedado encapsuladas en lo que hoy es el Distrito Nacional. Este se ha ido consolidando amparado en la falta de planificación urbana de la ciudad en general y por la fallida y casi nula ejecución de los planes que se tenían para mejorar estos sectores.

La ilegalidad es una cuestión bastante compleja pues detrás de ésta muchas veces se esconde el apoyo estatal para la formación de estos sectores, unas veces encubierto y otras veces manifiesto (Collier, 1978). Y en el Distrito Nacional, gracias a esto, los desarrollos informales y no planificados, se encuentran dispersos a lo largo del área urbana y su estructura es muy notoria en la ciudad debido a la amplia concentración de viviendas con un alto porcentaje de hacinamiento, la existencia de una red vial poco planificada y caótica y la carencia de espacios públicos en su entorno. Como la ciudad se ha desarrollado sin oposición de los instrumentos de planificación y sin ningún control por parte de la Alcaldía, el Distrito Nacional ha desarrollado con sus propias normas y su propia forma de autoproducir el espacio.

La informalidad ¿es solo de los sectores marginales?



Figura 4. Torre de transmisión eléctrica colocada a continuación del cruce peatonal. Fotografía propia.

Cuando escuchamos términos como “informalidad urbana”, “ciudad espontánea”, entre otros, automáticamente pensamos en aquellos asentamientos que se construyen de forma precaria y que batallan día y noche con las problemáticas que aquejan a los sectores más empobrecidos: falta de ordenamiento territorial, carencia de los recursos básicos, autoproducción del espacio e ineficiencia en las redes de infraestructura urbanas. En República Dominicana, la creación de la ciudad informal resulta de dos aspectos fundamentales: por un lado, la necesidad que impera en los ciudadanos de escasos recursos de tener un lugar donde vivir, y por el otro, la falta de coordinación del estado y las políticas de desarrollo urbano que han tenido como consecuencia un crecimiento acelerado y que se ha desarrollado sin las gestiones adecuadas: el Distrito Nacional ha ido desarrollando sus 104.4 km² encaminado hacia ambas realidades.

Del desarrollo de viviendas y espacios de habitar hemos hablado de forma amplia en el capítulo anterior, así que ahora nos enfocaremos en el segundo aspecto: la falta de coordinación del estado y las políticas de desarrollo urbano. Al pensar en el Distrito Nacional pudiéramos afirmar que esta premisa se cumple no solo en la parte de la ciudad ocupada por sectores marginados, sino también en el centro económico y los sectores de clases sociales más altas donde un apartamento de pocos metros cuadrados cuesta grandes sumas en dólares, y no es difícil encontrar sus entradas inundadas tras algunos milímetros de lluvia. Los sectores más exclusivos, que en su momento y en su concepción fueron altamente planificados, con calles construidas de acuerdo al flujo vehicular de la época, amplias

aceras y espacios de recreación y esparcimiento, han sido convertidos en las últimas décadas en un conjunto de torres, excesivas en niveles y demandas de servicios que no han podido ser satisfechas - porque estos sectores no han sido concebidos ni diseñados ni para la densidad poblacional con la que cuentan actualmente ni para el flujo vehicular que reciben sus hoy diminutas secciones viales-.

“Asentamientos informales” pareciera hacer referencia a los tugurios dispersos en las ciudades, sin embargo, la construcción del tejido urbano del Distrito Nacional está caracterizada por la falta de infraestructura adecuada a las necesidades actuales. A pesar de que lo que hoy conocemos como Polígono Central (que es la zona de mayor desarrollo económico del Distrito) fue, para el 1998, la primera zona de la ciudad de Santo Domingo en contar con normativas específicas, la implementación de estas normativas ha sido siempre problemática sobre todo por la falta de gestión y fiscalización y por las demandas de los sectores inmobiliarios. Y a pesar de los múltiples intentos por parte de las autoridades, sobre todo con la formulación de distintas ordenanzas, del POT capital y demás instrumentos de organización, la ciudad sigue presentando graves casos de informalidad que se manifiestan en la falta de control en los usos de suelo, las densidades permitidas, el cumplimiento de las alturas aprobadas, la falta de espacios públicos y la deficiencia en las infraestructuras básicas. La informalidad en el Distrito Nacional está presente en cada rincón de la ciudad.

4. Hostilidad urbana: causas y consecuencias

El término hostil describe características como oposición, agresividad, peligrosidad, dificultad, desfavorabilidad, conflicto y desacuerdo. Aplicando este concepto al de ciudad, podemos definir una ciudad hostil como aquella en la que se ha hecho lo contrario a lo que se debería para un desarrollo urbano adecuado. En lugar de proporcionar un entorno armonioso y funcional, una ciudad hostil se convierte en un espacio agresivo y peligroso, con dificultades y condiciones desfavorables para sus habitantes. La falta de planificación adecuada y la presencia de conflictos y desacuerdos pueden llevar a la creación de un entorno urbano difícil de habitar y en el que la permanencia se vuelve problemática debido a sus condiciones adversas.

En términos generales una ciudad hostil es aquella que ha fallado en aplicar criterios de planificación y gestión que promuevan la cohesión social y el bienestar general. Esta falta de planificación resulta en un entorno urbano desorganizado, desigual, inseguro y poco funcional, donde las necesidades de los ciudadanos no son adecuadamente atendidas.

Es fundamental, además, entender el término de ciudad para poder conjugar adecuadamente ambas realidades. El concepto de ciudad varía según el enfoque teórico y el contexto de cada autor. El geógrafo y urbanista Jordi Borja, en su libro *La Ciudad Conquistada* define la ciudad como *una realidad histórico-geográfica, sociocultural, incluso política, una concentración humana y diversa, dotada de identidad o de pautas comunes y con vocación de autogobierno*. El profesor Jean de Vries en el libro *La Urbanización de Europa* determina los criterios que definen una ciudad tomando como base las características del asentamiento como *el número de habitantes, la densidad del asentamiento, la proporción de las ocupaciones no agrícolas y la diversidad de la misma*. Manuel Delgado expresa que *la ciudad no es lo urbano. La ciudad es una composición espacial definida por la alta densidad poblacional y el asentamiento de un amplio conjunto de construcciones estables, una colonia densa y heterogénea conformada esencialmente por extraños entre sí*. Finalmente, la Real Academia Española define la ciudad como *un conjunto de edificios y calles, regidos por un ayuntamiento, cuya población densa y numerosa se dedica por lo común a actividades no agrícolas*.

Estos autores coinciden en que las ciudades son espacios densamente poblados y construidos, caracterizados por la diversidad de su población y sus actividades no agrícolas. Destacan la concentración humana y la heterogeneidad como elementos esenciales de la vida humana. Además, subrayan la importancia de la gobernanza y la autonomía política, ya que está regida por el ayuntamiento, lo que le confiere un grado de organización y autogobierno que la distingue de otros tipos de asentamientos.

Este análisis nos lleva a pensar que la ciudad es un lugar donde habitan personas que a pesar de que no se conocen, tienen la necesidad de compartir un espacio geográfico donde puedan realizar actividades sociales, comerciales, industriales y de servicios. Cada individuo no puede construir su propia ciudad según sus necesidades particulares porque solo sería funcional para él. Es aquí donde entra en juego el rol de los ayuntamientos de planificar y crear ciudades que puedan satisfacer las necesidades de todos los usuarios con soluciones integrales.

Es crucial ver la función de la ciudad como espacio colectivo, donde las necesidades individuales deben ser equilibradas con las demandas del bien común. La ciudad es un lugar donde personas, a pesar de sus diferencias y desconocimiento mutuo, se ven obligadas a compartir un espacio geográfico limitado. Este espacio debe ser organizado para permitir una convivencia armoniosa y funcional, lo que involucra actividades, sociales, comerciales, industriales y de servicios.

El rol de los ayuntamientos es fundamental en este contexto, ya que son encargados de planificar y gestionar el desarrollo urbano. No se trata solo de satisfacer necesidades individuales, sino de crear entornos accesibles, inclusivos y eficientes para todos los ciudadanos. Esto implica implementar soluciones integrales que consideren las múltiples dimensiones de la vida urbana desde la infraestructura y los servicios hasta la movilidad y el espacio público.

El desafío radica en equilibrar las demandas diversas y a veces conflictivas de los habitantes, creando una ciudad que funcione para todos, no solo para algunos. Por lo tanto, la planificación urbana se convierte en un proceso esencial para garantizar que la ciudad no solo sea un lugar habitable, sino también un espacio que promueva el bienestar común y la cohesión social.

Las últimas décadas de la historia de la humanidad han estado caracterizadas por procesos de individualización cada vez más marcados, y el urbanismo no ha dado la espalda a estas prácticas, lo que ha causado una pérdida del valor de los espacios públicos, dando mayor importancia a las prácticas de construcción privadas y, como consecuencia, a los que invierten en ella.

Nuestro país no se ha quedado fuera de estas nuevas (pero ya obsoletas) formas de ver la ciudad. Es por esto que gran parte de los espacios de uso común en el Distrito Nacional en los últimos años ha venido adoptando una serie de prácticas urbanas que, lejos de acercar el ciudadano a la ciudad, hacen que este genere en sí mismo una especie de rechazo, fomentando el concepto de hostilidad urbana en sus calles, avenidas y aceras. El espacio público pareciera estar bajo un planeamiento basado en dos conceptos: por un lado, modificar o evitar la utilización “indebida” del mismo, bajo la excusa de que es por el bien de la ciudad (como la colocación de elementos físicos que impidan a las personas sin vivienda habitar debajo de los puentes o el cambio en la sección de acera, haciéndolas cada vez más altas e imposibles de caminar, bajo la excusa de que así los vehículos no pueden utilizarla de estacionamiento o el cerramiento de espacios públicos como parques y canchas porque algunas personas la utilizan de forma inadecuada).

Al hostilizar el espacio urbano con un grupo específico de personas, terminamos generando la no-ciudad para la totalidad de los ciudadanos. Estas prácticas que parecieran sutiles afectan cada vez más la interacción que tienen entre sí los seres humanos. La ciudad se ha dedicado, en los últimos 50 años, a destruir las buenas prácticas urbanas anteriores para transformarlas en grandes masas de concreto, intentando dar solución a una problemática que no ha hecho más que crecer con los años.

Bajo el concepto de crecimiento y modernidad estamos creando un desarrollo urbano cada vez más generalizado y deshumanizado, convirtiendo nuestro Distrito Nacional en una no-ciudad, dominada por una nueva política de “block y cemento” en la que ahora el constructor no es el Estado, y este no es ni siquiera el fiscalizador. Las zonas de uso común han empezado a ser espacios anónimos que sirven para poco más que dar servicio a las edificaciones colindantes: las aceras ya no funcionan, son las nuevas rampas de acceso a las grandes torres que se están construyendo, así como el espacio para albergar los tanques de basura y cualquier otro elemento que quiera mantenerse fuera de la

estructura edificada. Las esquinas son cada vez más inseguras y el único objetivo en las construcciones privadas es aprovechar para su propio beneficio hasta el último metro cuadrado de terreno.

La realidad es casi una representación distópica de una ciudad que, en lugar de crecer como un laboratorio de buenas prácticas en un país de pocos kilómetros, ha sido convertida en una ciudad hostil.

Causas

Gestión de Instrumentos Urbanísticos: Planificación Urbana y Transparencia

El Distrito Nacional ha sufrido numerosas divisiones políticas de su territorio en los últimos 56 años, en este periodo fue administrado por los distintos partidos políticos. En ninguna de sus administraciones la ciudad contó con las herramientas básicas utilizadas para la planificación y ordenamiento del territorio. Una ciudad sin los instrumentos urbanísticos que gestionan y regulan la planificación y el ordenamiento del territorio es una ciudad que crece sin soluciones integrales.

El ayuntamiento como autoridad municipal tiene la responsabilidad de gestionar los instrumentos urbanísticos a través de los cuales se otorgan los permisos y autorizaciones para edificar en la ciudad. Como responsable, el ayuntamiento puede tener la discrecionalidad para decidir sobre la autorización o no de un permiso de construcción. Aunque la ley establece requisitos específicos, la autoridad tiene la facultad de interpretar cómo se cumplen esos requisitos en función de las características específicas del proyecto.

La discrecionalidad es una herramienta necesaria en la administración pública para permitir que las decisiones se adapten a la realidad concreta, siempre dentro de los límites establecidos por la ley y con el objetivo de servir al interés público.

Según lo descrito en el párrafo anterior, la toma de decisiones correctas es crucial para que esta discrecionalidad no sea utilizada para favorecer indebidamente a personas, empresas o grupos específicos. El personal responsable de otorgar los permisos y autorizaciones se encuentra expuesto a riesgos conductuales que pueden afectar la integridad de sus labores y confianza pública. Estos riesgos incluyen corrupción, conflicto de interés, abuso de poder, Nepotismo, arbitrariedad, falta de transparencia, coerción o presión externa y desviación del poder.

La fiscalización de obras ha sido el talón de Aquiles de las autoridades en materia de urbanismo: la mayoría de las construcciones del país, pero particularmente del Distrito Nacional, por ser lo que ahora mismo nos compete, entran dentro de una de estas categorías: o, por un lado, se han desarrollado sin siquiera tener los permisos del Ayuntamiento, dejando entender que el proceso de gestión de la ciudad es deficiente; por el otro lado, las construcciones obtienen los permisos de construcción de un proyecto que respeta las normativas y las condiciones del lugar, pero la construcción termina siendo la de un proyecto con agregados o características ajenas a las aprobadas (violaciones de linderos, cantidad de pisos mayor que la aprobada). Las denuncias de las construcciones ilegales son constantes en el Ayuntamiento del Distrito Nacional, sin embargo, no suelen ser utilizados los instrumentos adecuados para llevar a los constructores a las últimas consecuencias: luego de construidas, estas edificaciones reciben la documentación necesaria para poder funcionar de forma regular, sin que existan consecuencias equiparables a los delitos cometidos.

Aunque se estima que en la República Dominicana solo el 3% de las construcciones se realizan de forma legal, se desconocen los datos de cuántas de esas construcciones pertenecen al Distrito Nacional, o cuáles son las consecuencias a las que son sometidos aquellos que desacatan las leyes.

Es clave la identificación de los riesgos conductuales y la capacitación del personal para que enfrente y actúe apegado a las normativas y a los criterios éticos de la institución. El departamento de Recursos Humanos de los ayuntamientos debe identificar los perfiles idóneos del personal técnico, administrativo y legal responsable de otorgar los permisos y autorizaciones.

Crecimiento Espontáneo y Autoproducción del Espacio

Hablar de la producción de ciudad en los últimos 50 años suele ser pensar en una planificación del espacio donde existe un poder dirigido por las clases dominantes, que busca satisfacer las necesidades de una clase social específica en detrimento de otra, y cuyas soluciones tienden a afectar la “red nerviosa” de la ciudad, que se descontrola por la presión ejercida y surge (casi siempre en la periferia) lo “marginal”. Lefebvre habla sobre la incapacidad que ha demostrado este tipo de planificación para detectar lo que sucede con el espacio incontrolado de los bordes. Sin embargo, el Distrito Nacional tiene la peculiaridad de albergar esta clase de desarrollos urbanos y humanos dentro de su centro: la “periferia” ha dejado de existir, se ha vuelto parte del engranaje de la ciudad que se va desarrollando como un elemento independiente, creando áreas heterogéneas, que nada tienen que ver con el ideal de ciudad que se pretende desarrollar.

Pudiéramos hacer hincapié en dos grandes formas de creación de la ciudad: la que se produce como consecuencia de estrategias y la que se crea a través de tácticas (Prieto Peinado, 2014).

Las primeras son aquellas desarrolladas por los organismos competentes que planifican y prevén las grandes transformaciones de la ciudad. Las segundas, regularmente pertenecientes a las clases sociales marginadas, pero que, como veremos más adelante, en nuestro país no es una práctica exclusiva de estas, son aquellas que se crean a partir de generaciones espontáneas fruto, regularmente, de la necesidad de habitar del ser humano, lo que trae como consecuencia, además, la autoproducción del espacio. Estas se llevan a cabo en el ámbito de la informalidad, acciones imprevistas, creativas, que se van creando fruto de la espontaneidad.

Atendiendo a que ningún acontecimiento físico o social sucede sin elementos disipadores y sin un intercambio entrópico, esta clase de urbanismo no es un mero producto del azar ni algo que haya sucedido sin que necesariamente se pueda prever: en el Distrito Nacional, esta clase de desarrollo incontrolado es el fruto de un germen que ha sido implantado por los que planifican la ciudad, con o sin intención de que la informalidad ocurra, pero con la casi certeza de que esa es la consecuencia lógica de la toma de sus decisiones.

El estado no es ajeno a la autoproducción del espacio pues estas se producen con frecuencia en terrenos del sector público, terrenos privados ilegales o espacios públicos a la vista de todos. Lo que sucede es que este tipo de proyectos suele evolucionar mucho más rápidamente que los programas estatales que dan respuestas a las problemáticas urbanas básicas como la vivienda, los espacios de trabajo, etc. Es por ello por lo que los poderes públicos de cierta forma “toleran” las construcciones que permiten solventar la notable falta, sobre todo, de viviendas: la importancia de esta participación es proporcional al abandono que tiene el Estado de un sector clave de la economía (Lesbet, 1985).

Consecuencias

El estado actual del Distrito Nacional es consecuencia de las problemáticas antes desarrolladas.

Congestión del Tránsito

Cuando nos referimos al volumen de tránsito del Distrito Nacional es importante considerar los volúmenes de tránsito que aportan los 7 municipios de la provincia de Santo Domingo. A pesar de que

esta población no reside en el Distrito, utilizan las infraestructuras viales y sistemas de transporte público para desplazarse a realizar sus actividades de trabajo, estudio, ocio y compras.

En el Censo de Población y Vivienda del 2022 los habitantes del Distrito Nacional ascendieron a 1,029,110 habitantes y la provincia Santo Domingo a 2,769,589 habitantes para un total de 3,798,699 habitantes, esto representa el 35.3% de la población del país.

Alberto Bull en su libro *Congestión de Tránsito: El Problema y Cómo Enfrentarlo*, describe que *la congestión de tránsito se ha transformado en un flagelo de particular severidad, que se manifiesta en los países industrializados como también en los que están en vías de desarrollo. Afecta tanto al automovilista como a usuarios del transporte colectivo y acarrea pérdidas de eficiencia económica y otros efectos negativos para la sociedad. Además, se evidencia cómo aumenta de manera considerable la cantidad de vehículos motorizados en los países en vías de desarrollo, fruto de diversos factores, como el aumento del poder adquisitivo de las clases socioeconómicas de ingresos medios, el mayor acceso al crédito, la reducción relativa de los previos de ventas y una mayor oferta de vehículos usados. La creciente disponibilidad de automóviles ha permitido una mayor movilidad individual, que sumada al crecimiento de la población de las ciudades, la menor cantidad de habitantes por hogar y la escasa aplicación de políticas estructuradas de transporte urbano, ha potenciado la congestión.*

En el mismo libro se define que *otra de las consecuencias de la congestión es el incremento de los tiempos de viajes, especialmente en las horas punta, que alcanza en algunas ciudades niveles bastante superiores a los considerados aceptables. Además, la lentitud de desplazamiento exacerba los ánimos y fomenta el comportamiento agresivo de los conductores.*

La congestión de tránsito que hoy experimenta el Distrito Nacional tiene mucho que ver con los planteados por Alberto Bull. Según los datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo se realizan 3,097,106 viajes diarios en el GSD de los cuales el 42% se realizan en transporte privado, 36% transporte público, 21 a pie y menos del 1% en bicicletas. Por otro lado, el Registro de la Dirección General de Impuestos Internos muestra el crecimiento del parque vehicular en la siguiente tabla:

Tabla 2. Cantidad de Vehículos Según Tipo; en unidades. Diciembre 2018 a diciembre 2023.

Tipo de Vehículo	CANTIDADES						%
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023
Ambulancia	1,222	1,329	1,397	1,440	1,563	1,630	0.03%
Autobús Privado	95,059	101,058	105,802	111,718	117,447	124,611	2.14%
Autobús Público Interurbano	3,654	3,653	3,653	3,650	3,646	3,646	0.06%
Autobús Público Urbano	1,306	1,306	1,306	1,306	1,305	1,305	0.02%
Autobús Turístico	1,130	1,130	1,130	1,129	1,129	1,129	0.02%
Automóvil Interurbano (Público)	10,540	10,541	10,541	10,540	10,540	10,540	0.18%
Automóvil Privado	879,464	927,046	964,354	1,015,468	1,055,711	1,092,385	18.80%
Automóvil Público Urbano	17,630	17,629	17,628	17,628	17,626	17,633	0.30%
Automóvil Turístico	1,786	1,778	1,778	1,778	1,777	1,778	0.03%
Carga	431,109	446,833	458,762	477,365	497,377	521,278	8.97%
Fúnebre	246	272	281	290	300	314	0.01%
Jeep	449,918	487,157	516,912	569,102	621,507	678,470	11.68%
Maquina Pesada	23,013	23,680	24,204	25,294	26,528	27,582	0.47%
Montacarga	696	807	904	1,047	1,156	1,243	0.02%
Motocicleta	2,398,511	2,573,494	2,695,456	2,874,590	3,064,896	3,281,018	56.46%
Remolque	14,854	15,950	16,568	17,575	19,389	20,781	0.36%
Volteo	20,746	21,213	21,690	22,528	23,937	25,545	0.44%
Total	4,350,884	4,634,876	4,842,366	5,152,448	5,465,834	5,810,888	100.00%

Fuente: Elaboración propia con datos de la DGII.

Las motocicletas representan el mayor porcentaje del parque vehicular, con más de la mitad del total (56.46%). Esto indica una fuerte preferencia por el modo de transporte, posiblemente debido a su accesibilidad, bajo costo de adquisición y mantenimiento. Los automóviles privados (automóvil privado + jeep) representan el 30.48% reflejando la preferencia por los vehículos personales que ofrecen comodidad, seguridad y versatilidad.

Realizando el cálculo de la tasa de crecimiento del vehículo privado y los jeeps desde el año 2018 y hasta el 2023 el resultado asciende a un crecimiento de un 33.19% en tan solo 5 años, con una tasa de crecimiento anual de 5.89% constante año tras año. Este análisis refleja el aumento en el uso de automóviles privados y jeeps, lo que podría estar asociado con factores como el aumento de la población, el crecimiento económico o las políticas de movilidad que favorecen el uso de vehículos privados.

Según datos de la Dirección General de Impuestos Internos, en el Distrito Nacional y la provincia Santo Domingo se encuentra concentrado el mayor porcentaje del parque vehicular del país.

La congestión del tránsito en el Distrito Nacional es producto de varios factores, destacando el crecimiento del parque vehicular. A medida que el número de vehículos aumenta, las vías se saturan, se reducen las velocidades del tráfico, incrementan los costos económicos y se someten a prueba los criterios utilizados en la planificación urbana de la ciudad.

Otros factores determinantes y que están fuertemente relacionado son los horarios y la ubicación de los centros donde la personas realizan sus actividades cotidianas, como el trabajo, el estudio, ocio y las compra en el Distrito Nacional, siendo los más impactantes los siguientes:

- **Concentración del tráfico:** durante las horas pico, la concentración de vehículos en un mismo periodo y en rutas comunes hacia áreas laborales o educativas satura la capacidad vial, aumentando los tiempos de viajes y la probabilidades de accidentes
- **Inicio y fin de la jornada laboral y escolar:** la mayoría de las personas comienzan la jornada laboral y escolar entre las 7:00 a. m. y las 9:00 a. m. y finalizan entre las 5:00 p. m. y las 7:00 p. m. Durante este periodo, la demanda de las vías se incrementa significativamente, lo que provoca congestión y demoras en los recorridos.
- **Concentración en el centro urbano:** las zonas céntricas del Distrito Nacional donde se ubican la mayoría de las oficinas, centros educativos y universidades, atraen una gran cantidad de personas diariamente. Esta concentración provoca demoras de tránsito en las principales vías de acceso durante las horas de mayor congestión.
- **Desigualdad en la distribución del tráfico:** la centralización de actividades laborales y educativas en áreas específicas crea un tráfico desequilibrado, donde ciertas rutas están mucho más congestionadas que otras.
- **Largos desplazamientos de los habitantes de la periferia:** los habitantes de los municipios de la provincia de Santo Domingo que se trasladan al Distrito Nacional a sus centros de trabajos y educativos, son más largos y contribuyen a la congestión de los puentes de accesos y vías troncales. Este fenómeno se amplifica si la mayoría de las personas deben recorrer rutas similares al mismo tiempo.
- **Falta de alternativas de acceso entre los municipios de la provincia Santo Domingo y el Distrito Nacional:** en las áreas periféricas, la infraestructura de transporte público es insuficiente o inexistente, lo que obliga a las personas a depender de vehículos privados, exacerbando la congestión.
- **Accesos y salidas de centros comerciales:** la ubicación y diseño pueden convertirse en puntos de congestión que afecten el tránsito y capacidad de las vías.

Deficiencia en el servicio de transporte público de pasajeros

Es habitual que, al hablar de deficiencias en el servicio de transporte público, pensemos que la solución principal radica en realizar grandes inversiones en sistemas como el Metro, teleféricos, tranvías y otras tecnologías destinadas a satisfacer las demandas de los corredores principales. Aunque estas inversiones son esenciales, no debemos perder de vista que, en una red de transporte que incluye diversas tecnologías, el autobús es el medio que ofrece la mayor cobertura y juega un papel crucial en la conexión y alimentación de los corredores principales.

Basados en el razonamiento anterior podemos pensar que en materia de transporte la apuesta más importante en términos de reformas al sistema de transporte fue la creación de La Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana del 24 de febrero de 2017. Antes de esta ley existían numerosas instituciones que tenían las mismas funciones. Con la promulgación de esta ley se creó el INTRANT⁴, agrupando todas las funciones de las instituciones derogadas, siendo el objetivo principal de la ley el regular y supervisar la movilidad, el transporte terrestre, el tránsito y la seguridad vial en la República Dominicana. Además se creó la DIGESETT⁵ como única institución con funciones de fiscalización de las leyes de tránsito a nivel nacional.

De la promulgación de esta ley al día de hoy han transcurrido 7 años y 6 meses, lo que nos lleva a pensar qué tanto hemos avanzado en materia de movilidad y especialmente cómo se ha aplicado para mejorar el servicio de transporte público de pasajeros del Distrito Nacional y la Provincia de Santo Domingo. Si analizamos la Ley 63-17, desde el punto de vista de los aspectos que pretendían impactar el servicio de transporte público del Distrito Nacional y la provincia Santo Domingo destacan:

- La ley establece que la prestación del transporte público de pasajeros será un servicio público, autorizado por medio de la emisión de licencias de operación, expedidas por el INTRANT y los ayuntamientos a favor de personas físicas o jurídicas. El servicio público de transporte deberá ser prestado sin discriminación a las personas que lo requieran.
- **Artículo 344.- Vigencia de contratos de operadores actuales.** El INTRANT reconocerá los contratos firmados entre los operadores actuales y las autoridades competentes, nacionales y municipales, para la explotación de rutas urbanas, suburbanas o interurbanas de pasajeros, lo que les garantizará su participación en las rutas y en su modificación.
- **Artículo 345.- Licitaciones para licencias de operación de transporte público de pasajeros.** Las licitaciones para licencias de operación deberán realizarse con empresas operadoras, consorcios o cualquier otro régimen asociativo de explotación del servicio de transporte de personas que facilite el proceso de reforma y modernización del sistema de transporte público de pasajeros u otra modalidad que aplique, para mejorar las condiciones económicas, sociales y profesionales de los operadores del servicio, y dignificar la calidad del sistema de movilidad que se le ofrece a los usuarios.
- **Artículo 347.- Cronograma de reemplazo de las unidades del servicio público de transporte.** El INTRANT establecerá el cronograma de retiro paulatino de las unidades de transporte terrestre chatarras o en mal estado en sus distintas modalidades, en un plazo que no podrá exceder de diez (10) años, que se encuentren laborando a la fecha de la promulgación de esta ley, hasta que alcancen la vida útil máxima establecida en el Artículo 41 de esta ley.
- **Artículo 356- Reforma de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) y la Oficina para el Reordenamiento de Transporte (OPRET).** A partir de seis (6) meses de la entrada en vigencia de esta ley (21 de febrero de 2017), la Oficina Metropolitana de Autobuses (OMSA) y la Oficina para el Reordenamiento de Transporte (OPRET) pasa a ser reformadas en empresas públicas o mixtas públicas - privadas prestadoras de servicios nacionales de transporte de autobuses y ferroviario, respectivamente. El Poder Ejecutivo

⁴ Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

⁵ Dirección General de Seguridad de Transito y Transporte Terrestre.

emitirá los decretos para la transformación institucional, administrativa, técnica y operativa.

Los aspectos mencionados han mostrado escasos avances, y en algunos casos, no se han implementado las medidas exigidas por la ley. Estas medidas buscaban transformar los sindicatos en empresas de transporte que ofrecieran servicios con estándares de calidad y eficiencia comparables a los de otras ciudades del mundo. También se pretendía retirar de las calles de Santo Domingo los vehículos que han superado su vida útil y que no cumplen con las condiciones mínimas para brindar un servicio de transporte adecuado. Además, se planeaba transformar las dos instituciones públicas que gestionan sistemas de transporte en empresas con participación pública y privada, con el objetivo de aumentar su eficiencia y mejorar la calidad del servicio. Otro punto destacado es la falta de iniciativa en la elaboración de los reglamentos correspondientes. Este análisis revela la debilidad en la aplicación de las leyes, ya sea por la protección de intereses particulares o por la falta de enfrentamiento a grupos que han monopolizado el sector transporte.

Proliferación de Asentamientos Informales

Según datos extraídos de La Carta de Santo Domingo, citando el boletín Vivienda y Bienestar social en República Dominicana, anualmente se construyen unas 15,000 viviendas, lo que no supe ni siquiera el 50% de las viviendas necesarias al año, que para el 2013- 2016 rondaba entre 37,000 unidades y cuya tendencia es la de aumentar su déficit año tras año debido a la alta tasa de inmigración que hay en la ciudad. Esto trae como consecuencia la construcción de viviendas informales y sin planificación, lo que se ha traducido en la ciudad como un crecimiento horizontal, que trae consigo trayectos de movilización más largos, lo que genera además, congestión vehicular.

El Distrito Nacional es la provincia con mayor desarrollo económico y social del país. Aún así, este tiene una concentración de sectores informales que suelen ubicarse en la periferia de la ciudad. Según datos de la Unidad Asesora de Análisis Económico y Social (UAE), para el año 2010, el 26.7% de los hogares del Distrito Nacional vivían en condiciones de pobreza. Sin embargo, y aunque la mayor concentración de estos sectores que se encuentran en constante crecimiento se ubican a las afueras, todos los sectores “formales” y barrios de alto nivel económico, tienen a pocos kilómetros de distancia un barrio de creación informal. Tal es el caso del sector de La Yuca, que se encuentra próximo al sector de Naco; Los Praditos, al lado del sector de Los Prados; La Yuca de Arroyo Hondo, cerca de las grandes viviendas que componen el sector, entre otros. El déficit histórico de inversión en infraestructura, y del que hablaremos más adelante, ha generado que los asentamientos informales cubran el 9% de la ciudad, siendo esto un 50% más que los espacios públicos abiertos.. La proliferación de barrios informales no es una anomalía en esta ciudad, sino que han sido prácticamente “inducidos” por la falta de gestión de terrenos que, siendo del estado o de tenencia privada, han sido invadidos y se han convertido en grandes comunidades que presentan grandes deficiencias que no solo le afectan a sus habitantes de forma particular, sino que sus consecuencias repercuten en el resto de la ciudad.

Estos sectores se han caracterizado por crecer con:

- Falta de acceso a fuentes de abastecimiento de agua.
- Falta de acceso a servicios de saneamiento.
- Hacinamiento (tres o más personas por habitación).

- Viviendas construidas con materiales precarios.⁶

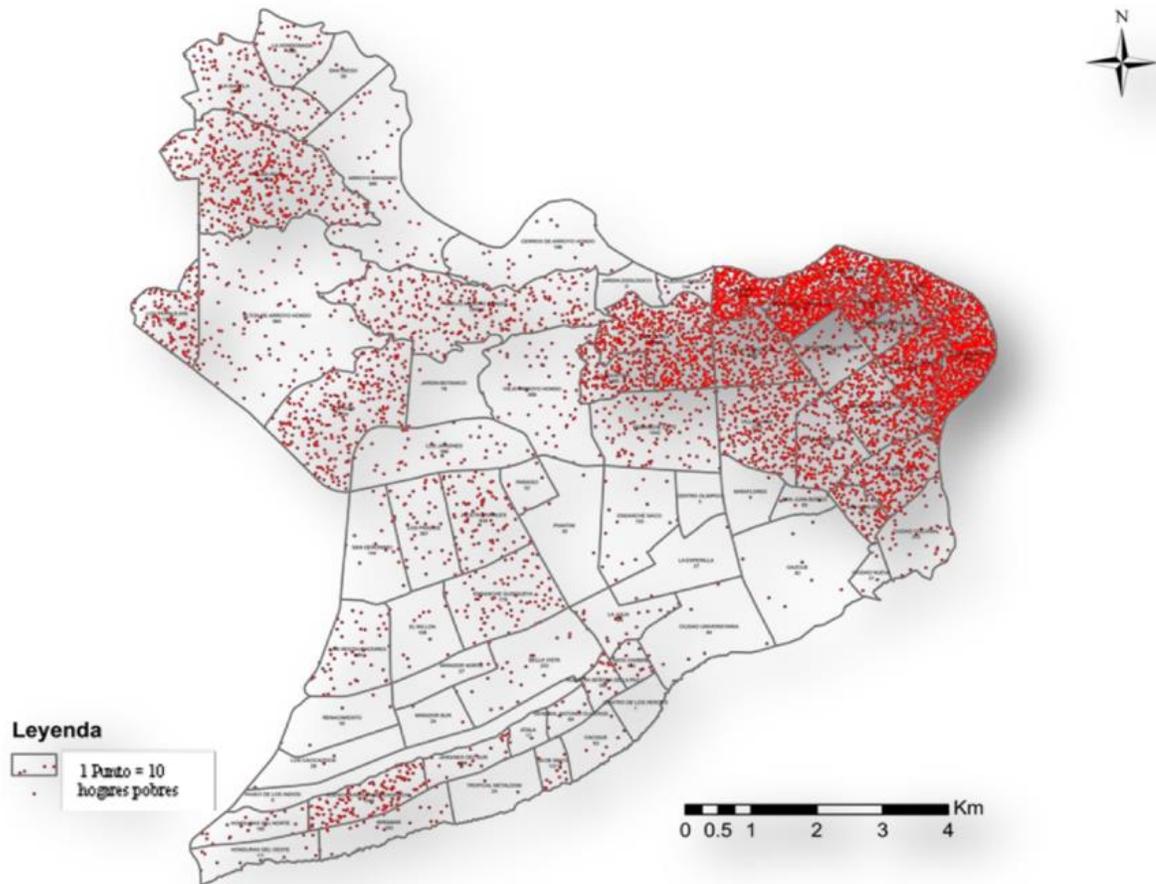


Figura 5. Distrito Nacional: Ubicación geográfica de los hogares pobres, 2010. Fuente: Ayuntamiento del Distrito Nacional.

A pesar de que se tiene la mala concepción de que estas personas se encontraran en una “isla” aislada de la realidad urbana en la que se mueve la mayoría, la realidad es muy diferente: la irregularidad de estos asentamientos provoca un “efecto mariposa” en el resto de la ciudad, haciendo que las áreas colindantes se vean afectadas por las consecuencias de sus irregularidades. Por la ubicación de estas viviendas (diseminadas en todo el territorio), las dinámicas sociales y urbanas que allí se generan no se encuentran desligadas del resto de la ciudad. Este fenómeno, causado fundamentalmente por la migración rural-urbana y la falta de planificación, trae consigo consecuencias que afectan el buen desarrollo del Distrito, como la deficiencia en las infraestructuras, ya que estos carecen de servicios básicos, generando condiciones de vida insalubres y aumentando el riesgo de enfermedades; son más vulnerables ante desastres naturales, teniendo esto como consecuencia la necesidad de realizar grandes inversiones para subsanar los daños ocasionados. Un alto impacto en la degradación ambiental, ya que esta clase de desarrollo urbano se encuentra altamente ligado a la depredación del medio ambiente y la alta contaminación de los cuerpos acuíferos, y una mayor fragmentación social, lo que aumenta aún más la brecha de clases.

⁶ Indicadores de los Objetivos de Desarrollo del Milenio: : <https://www.cepal.org/es/temas/objetivos-de-desarrollo-del-milenio-odm/objetivos-metas-indicadores-odm>

Aunque pareciera que la falta de gestión fuera solamente un problema urbano, en la medida en que las problemáticas se van incrementando, se vuelve principalmente un problema de carácter social que afecta, no solo la calidad de vida de la ciudad, sino el buen desenvolvimiento del ciudadano. Las condiciones de vida caracterizadas por la escasez de uno o varios servicios básicos se convierte en uno de los principales pilares de la degradación social.

Escasez de Espacios Públicos

La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que todas las ciudades y pueblos deben tener un área mínima de 9 m² de áreas verdes por habitante. el arq. Omar Rancier, ha sostenido que nuestra ciudad, se cree que alcanzamos apenas entre 4 m² y 5 m² por habitantes⁷, y solo en las zonas privilegiadas. En los lugares en donde hay hacinamiento de viviendas, este número es aún menor. De las tres circunscripciones del Distrito Nacional, la número tres es la más poblada (conformada por los barrios Libertad, 24 de abril, Gualey, Los Guandules, Las Cañitas, María Auxiliadora, Ensanche Bolívar, Ensanche Capotillo y La Zurza), y es la zona que posee la menor cantidad de áreas verdes de todo el Distrito. Las áreas verdes se encuentran distribuidas sin equidad en la ciudad, haciendo que las áreas más pobres carezcan de estos espacios.

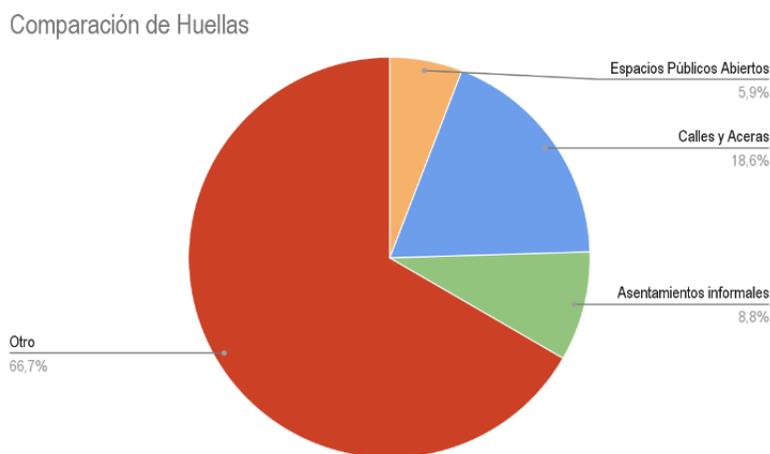


Figura 6. Gráfico comparativo de las huellas de ocupación en el Distrito Nacional. Fuente: Elaboración propia con datos del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024.

La ley no. 64-00 sobre Medio Ambiente y Recursos Naturales, a pesar de las deficiencias que presenta, establece que el uso racional de los recursos naturales mediante la realización de un plan general de ordenamiento del territorio es garantía del desarrollo armónico y de la conservación del medio ambiente. Sin embargo, los múltiples intentos de leyes, ordenanzas y normativas no han sido suficientes para salvaguardar esta parte de la ciudad ni para fomentar el crecimiento ni la creación de espacios de esparcimiento.

De hecho, es alarmante que la situación de la mayoría de los lugares que pudieran acondicionarse para esto, continúe a la fecha sin un proyecto de rescate y reintervención (sirvan de ejemplo los niveles de contaminación que tienen actualmente los ríos Ozama e Isabela, o lo olvidado en el tiempo

⁷ <https://www.elcaribe.com.do/panorama/pais/santo-domingo-tiene-deficit-de-espacios-verdes-publicos/>

que ha quedado el Cinturón Verde de Santo Domingo, en el que actualmente encontramos áreas repletas de desechos sólidos y en donde se manifiesta el descuido de las autoridades ante este).

Dentro de los espacios públicos, las aceras son las grandes perjudicadas y las más olvidadas: basta recorrer cualquiera de las calles del Distrito Nacional, sean de sectores marginados o de barrios de alta alcurnia para constatar que en su mayoría cumplen con las siguientes características:

- Los vendedores ambulantes ocupan la mayor parte de la acera, haciendo necesario que el peatón deba caminar por la calle.
- Las torres de tendido eléctrico impiden el paso de las personas.
- Las aceras han sido todas convertidas en la zona de servicio de los edificios de apartamento: han sido convertidas en rampas vehiculares para el acceso a las torres, son el espacio destinado para colocar las zonas de desechos sólidos, etc.
- Carecen de rampas peatonales.
- Muchas no cuentan con la sección mínima para que sean funcionales o se encuentran destruidas por las raíces de algún árbol que se plantó en su momento por desconocimiento y que no ha sido arreglado.

Los resultados de las encuestas realizadas han arrojado que la falta de espacios públicos adecuados son el gran impedimento para que los ciudadanos utilicen de manera adecuada y a gusto, la ciudad que les corresponde. La gran consecuencia de esto es la inseguridad ciudadana, que se ha vuelto un círculo vicioso: la ciudad es insegura porque nadie la usa debido a la falta de condiciones y la sensación de seguridad es directamente proporcional a la cantidad de personas que estén utilizando un espacio.

Infraestructuras de servicios obsoletas e inadecuadas

De acuerdo con el Reporte Global de Competitividad 2018 del Foro Económico Mundial (WEF), la República Dominicana ha obtenido un puntaje de 64.9 sobre 100 en el pilar básico de infraestructura, colocándose así en la posición número 79 de 141 países. Sin embargo, dentro del presupuesto de la nación, la infraestructura es la gran olvidada. Los datos del Plan Nacional de Infraestructura 2020-2023 muestran que la inversión en infraestructura se ha reducido considerablemente con los años: en la década de los 80, se destinaba cerca del 4% del PIB. Para el 2000⁸ esta inversión se deprimió abruptamente, quedando por debajo del 2% del PIB. Y aunque esto se ha ido revirtiendo con los años, la inversión continua siendo demasiado baja. Entre el 2009 y el 2017 se ha invertido en promedio el 2% del PIB anual en infraestructura, tanto el sector público como el privado, lo que nos deja muy por debajo del promedio regional que es de un 2.8%, distribuido de la siguiente forma:

⁸ Análisis basado en la inversión en infraestructura de transporte, energía, agua, saneamiento y telecomunicaciones.

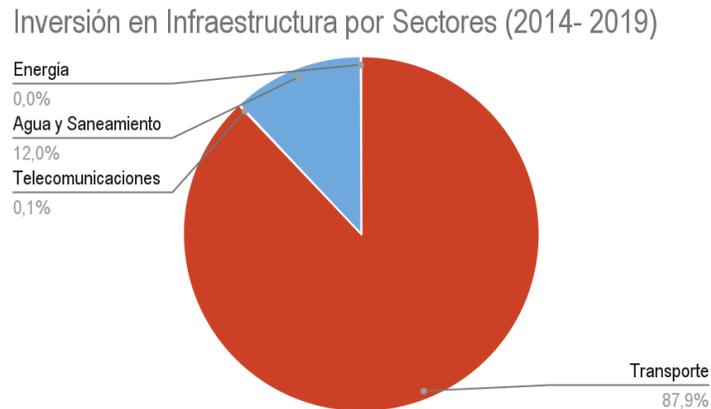


Figura 7. Gráfico de la inversión de infraestructuras por sectores. Elaboración propia con datos de la DIGEPRES.

A pesar de que actualmente existe un Plan de Infraestructura, la mayoría de los proyectos que se encuentran dentro del Distrito Nacional se mantienen como ideas o en discusión en una de los órganos del poder legislativo.

La obsolescencia de la infraestructura urbana del Distrito Nacional de manera general, que en su mayoría data de hace varias décadas atrás, muy especialmente los sistemas sanitarios y de alcantarillado han traído como consecuencia el colapso de la ciudad ante situaciones de catástrofe naturales, como las inundaciones que se han sucedido en los últimos 2 años y que han dejado víctimas a su paso.

La mayor de las problemáticas se encuentra en el sistema de alcantarillado. Dado el déficit que se ha mostrado de los espacios al aire libre y de zonas verdes que permitan la absorción de escorrentía, el territorio ocupado por el Distrito depende en gran manera de este manejo de aguas. Sin embargo, se estima que el sistema que existe actualmente, tanto de alcantarillado pluvial como sanitario, sirve solo a un 27% de la población y que solo el 6% de la longitud total de las calles tiene líneas de servicio⁹. Este servicio cubre solo el 14% del área del Distrito Nacional, atendiendo más del 50% de la Circunscripción 3, la zona más empobrecida. Paradójicamente, en las zonas de mayor valor inmobiliario del Distrito, el servicio es prácticamente nulo, lo que ha provocado las grandes inundaciones mencionadas en esas áreas.

5. De la hostilidad a la habitabilidad: por un Distrito Nacional más humano

El que no conoce su historia está obligado a repetirla: es por esto que se hace tan necesario hacer un recuento de las situaciones que a través de las décadas ha estado viviendo el Distrito Nacional, de modo que no se quede en un recuento de problemáticas, sino más bien en un análisis de las situaciones que las provocaron, para lograr así entender cómo se ha llegado hasta nuestros días, como están han ido creciendo y cómo han logrado la involución de una ciudad que, si bien pareciera ser un éxito en cuanto a su desarrollo, con sus grandes torres y edificios empresariales, con la proliferación de plazas comerciales, vehículos de lujo y tiendas de diseñador, la realidad detrás de todo esto es que está ciudad ha sido el fruto de la desorganización urbana y los procesos de relativismo e individualismo que se viven a nivel mundial. Sin embargo, y tras haber hecho un análisis de las problemáticas más comunes presentes en la ciudad, es necesario hablar también sobre las posibles soluciones que deben

⁹ Datos obtenidos del Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional 2020-2024.

aplicarse para que el Distrito Nacional se convierta en un laboratorio de buenas prácticas urbanas y, como consecuencia, transforme sus espacios en entornos más amigables.

Entiendo que la ciudad que no se diseña para el ciudadano es una ciudad que está diseñada para fracasar y atendiendo a que la mayor, se han realizado dos encuestas focalizadas a alrededor de 125 personas: una de ellas, para usuarios comunes del transporte público y la otra para aquellos que habitualmente utilizan su vehículo privado para transportarse. Estas encuestas han dejado ver que los ciudadanos no son ajenos a las problemáticas que ya hemos mencionados y que, de hecho, si fueran cubiertas situaciones comunes como el mejoramiento de la infraestructura urbana, en especial las aceras, la mejora en la calidad de los servicios de transporte público y un plan de seguridad ciudadana, la demanda del vehículo privado disminuiría de manera considerable, puesto que la población empezaría a utilizar el transporte público por decisión y no por necesidad.

Estas, junto a otras consideraciones, analizadas en conjunto con ciudadanos y expertos, han suscitado las siguientes propuestas:

Medidas orientadas a la reducción de la congestión del tránsito

El problema de la congestión de tránsito está relacionado con la oferta de infraestructuras y la demanda de uso de las infraestructuras ofertadas. Esto nos induce a plantear medidas orientadas a estos dos aspectos:

Oferta

- Aumentar la oferta de transporte.
- Mejorar el diseño y el sistema de control de las intersecciones.
- Aumentar la capacidad de las vías.
- Implementación de Sistema de Semáforos inteligentes que se ajusten a la demanda.
- Carriles exclusivos destinados al uso del transporte público.
- Concluir la transformación del 100% de los sindicatos en empresas operadoras de los corredores de autobuses del PMUSD.
- Implementar Sistema de transporte de alta capacidad en los corredores de alta demanda identificados en el PMUSD (Metro, Tren Metropolitano o Tranvía).
- Implementar edificios de estacionamientos públicos o privados.

Demanda

- Establecer el sistema de estacionamientos regulado.
- Implementar el escalonamiento de horarios (horas de entradas y salidas).
- Implementación de las restricciones de circulación zonal horaria de los vehículos pesados.
- Fomentar una cultura de viajes en la franja de hora pico.
- Fortalecer la educación vial.

Mejoras en los espacios públicos, especialmente el acondicionamiento de las aceras

Para lograr una mejora en los espacios públicos, es necesario que las autoridades desarrollen un plan integral enfocado en los siguientes aspectos:

- Evaluación y análisis de la situación real de los espacios públicos, catalogándolas según el nivel de la problemática para que sean abordados y trabajados con un orden de prioridad.

- Análisis y reconocimiento del estatus de las aceras del Distrito Nacional, destacando como más importantes aquellas por las que han de transitar más personas.
- Mejorar la fiscalización de los proyectos de construcción, siendo además, más rigurosos y exigentes con la necesidad de que los desarrolladores diseñen proyectos tomando en cuenta al peatón por encima del vehículo.
- Desarrollar un régimen de consecuencias que incluya desde multas hasta expropiación de construcciones para aquellas personas que violen los espacios públicos y su buen funcionamiento.
- Desarrollo de rampas de acceso, colocación de semáforos peatonales inteligentes, creación de nuevos pasos de cebra y otras medidas que nos permitan un uso de la ciudad más inclusivo.

Políticas Públicas de Gestión de Planes Municipales

La Ley de Ordenamiento Territorial establece que el Plan Municipal de Ordenamiento Territorial es el instrumento técnico-político establecido para la demarcación territorial bajo la jurisdicción de los gobiernos locales que lo aprueban. El PMOT define, para la demarcación correspondiente, la clasificación del uso de suelo, así como la ocupación que es permitida en cada caso, por un periodo de diez (10) años, conforme los requisitos establecidos en el reglamento de aplicación de esta ley. Dicho esto, para lograr la correcta planificación del Distrito Nacional y de cualquier municipio, es necesario que los planes se sucedan para poder lograr un descendimiento de proyectos que vayan de lo general a lo particular y logren que no solo funcione la ciudad, sino que, como consecuencia de la correcta planificación, también funcione el resto del país.



Figura 8. Niveles de los planes de ordenamiento. Fuente: Elaboración propia con datos de la Ley 368-22 de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos.

Con estos instrumentos se pretende asegurar el desarrollo integral de los planes. Sin embargo, debido a la carencia de un Plan Nacional de Ordenamiento Territorial, los demás planes tampoco cuentan con unas estrategias de ejecución que permitan traducir los objetivos que de ellos plantea la Ley, por lo que su desarrollo suele carecer de homogeneidad.

La falta de “macro planes” que evolucionan en proyectos puntuales en lugar de en planes un poco más pequeños, hacen que la desescalada sea muy abrupta, dejando un hueco entre el POT y los proyectos a desarrollar.

6. Conclusión

Hemos podido constatar que el Distrito Nacional es el resultado de la falta de planificación de una ciudad que ha crecido a una velocidad exagerada, una gestión inapropiada de los recursos y la falta de fiscalización en todos los aspectos de la vida urbana. Esto, sumado a la toma de decisiones que en su mayoría se hacen de forma unilateral, han transformado con los años esta ciudad en una hostil para sus ciudadanos. Problemáticas como la informalidad se presentan en todos los sectores que componen la ciudad, y esto, sumado a la falta de infraestructuras apropiadas, un transporte público ineficiente muestran un modelo de desarrollo urbano en el que se prioriza el crecimiento espontáneo y desordenado por encima de la mejora de la habitabilidad del Distrito.

Sin embargo, esto no puede ser visto como un objetivo inalcanzable: en los últimos años, no solo los habitantes del Distrito Nacional, sino también todas aquellas personas que, sin vivir directamente en la ciudad, hacen uso de ella cada día, se han creado en cierta manera una especie de conciencia urbana que les ha llevado a exigirle a las autoridades que les devuelvan el derecho que les corresponde: el derecho a la ciudad.

Con la implementación de nuevos planes urbanos, y la puesta en práctica de las normativas y ordenanzas que han existido desde hace tantos años y que se han adaptado a los tiempos, el Distrito Nacional pudiera, con la voluntad política adecuada, convertirse en un laboratorio de buenas prácticas urbanas, transformando las problemáticas actuales en soluciones con un enfoque integral que incluyan un desarrollo urbano más inclusivo, participativo y transparente, complementado con mejoras sustanciales en las infraestructuras de servicios básicos y seguridad ciudadana.

Solo recordando que la ciudad se diseña para el ciudadano podemos transformar esta ciudad hostil y convertirla en un espacio que responda a las necesidades de sus habitantes y de aquellos que día tras día hacen uso de ella, fomentando el disfrute de la vida urbana y un uso de los recursos más dignos y equitativos.

Financiamiento: Esta investigación no recibió financiamiento externo.

Declaración de disponibilidad de datos: No aplica.

Conflictos de intereses: Los autores declaran no tener ningún conflicto de intereses.

Referencias

- Borja, J. (2003). *La ciudad conquistada*. Alianza Editorial Sa.
- Bull, A. (2003). *Congestión de tránsito*. United Nations Publications. http://books.google.ie/books?id=FzS3AAAAIAAJ&q=92-1-322162-2&dq=92-1-322162-2&hl=&cd=1&source=gbs_api
- Collier, D. (1978). *Barriadas y élites: de Odría a Velasco*. Lima: IPE Ediciones.
- De Vries, J. (1987). *La urbanización de Europa*.
- Delgado, M., & Ruiz, M. D. (1999). *El animal público*.
- Lesbet, D. (1985). *Urbanización Espontánea o Urbanización Oficial Clandestina: El caso de Argel*. En V. V. A., *Estudios de Asia y África* (págs. 121- 128). México: El Colegio de México.
- Morel, E. (1992). *La Construcción del Tejido Urbano: Actores, Escenarios y Contrastes en el Ámbito de la Ciudad*. *Estudios Sociales*, 103-118.
- Prieto Peinado, M. (2014). *Asentamientos espontáneos, tácticas en los márgenes de la ciudad de Sevilla, Los Perdigonos*. *Revista INVI*.

- Villalona, M. (2007). Santo Domingo. El estado manifiesto de sus mundos paralelos. En A. Heraldillo, & A. C. Villalona Núñez, *Ciudades Fragmentadas: Las Fronteras Internas en el Caribe* (págs. 43-69). República Dominicana: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.
- Oficina Nacional de Estadística (ONE). 2020. X Censo Nacional de Población y Vivienda 2020 de la República Dominicana. <https://www.one.gob.do/media/Im2gkiyx/cnpv-2020.pdf>
- Simpósio Carta de Santo Domingo. 2018. Mesa Metropolitana de Arquitectura y Urbanismo. <https://online.pubhtml5.com/rahy/szvtv/#p=1>
- Vicepresidencia de la República Dominicana. 2017. Vivienda y Bienestar Social en la República Dominicana. https://gabinetesocial.gob.do/wp-content/uploads/2017/10/boletin10_2017.pdf
- Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana. No. 63-17. 2017.
- Ley General sobre Medio Ambiente. No. 64-00. 2000. <https://intranet.gob.do/phocadownload/SobreNosotros/MarcoLegal/Leyes/MARCO%20LEGAL-LEY%2063-17%20SOBRE%20TRANSITO,%20TRANSPORTE,%20Y%20SEGURIDAD%20VIAL.pdf>
- Ley del Distrito Nacional y Los Municipios. No. 176-07. 2007. https://ri.gob.do/wp-content/uploads/Marco_Legal/Leyes/Ley_176-07.pdf
- Ley de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos. No. 368-22. 2022. <https://biblioteca.enj.org/bitstream/handle/123456789/125404/LE368-2022.pdf?sequence=1>
- Ley que crea la Provincia de Santo Domingo. No. 163-01. <https://www.opd.org.do/descargas/Gobierno%20Local/Leyes-de-los-municipios/Ley%20163%202001.pdf>
- Alcaldía del Distrito Nacional. 2020. Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional Período 2020-2024. [https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/637462984116335145-5\)-2020-2024-PLAN-MUNICIPAL-DE-DESARROLLO-20.11.2020.pdf](https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/637462984116335145-5)-2020-2024-PLAN-MUNICIPAL-DE-DESARROLLO-20.11.2020.pdf)
- Alcaldía del Distrito Nacional. 2019. Plan de Ordenamiento Territorial del Distrito Nacional POT Capital 2030. https://www.sismap.gob.do/Municipal/uploads/evidencias/637932272611839069-2.03_19-21_Plan-de-Ordenamiento-Territorial-DN..pdf
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. 2022. Guía Didáctica para la Formulación de Instrumentos de Ordenamiento Territorial Municipal. <https://mepyd.gob.do/publicaciones/guia-metodologica-para-la-formulacion-del-plan-municipal-de-ordenamiento-territorial>
- Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo. 2020. Plan Nacional de Infraestructura de República Dominicana 2020-2030. <https://mepyd.gob.do/wp-content/uploads/drive/DIGEDES/Publicaciones/Plan%20Nacional%20de%20Infraestructura.pdf>
- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. 2019. Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo. <https://intranet.gob.do/movilidad/index.php/pmus>
- World Economic Forum. 2018. The Global Competitiveness Report 2018. <https://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf>
- Transparencia Internacional. 2022. Índice de Percepción de la Corrupción (IPC) 2022. <https://www.transparency.org/en/cpi/2022>
- Impuestos Internos. 2023. Informe Parque Vehicular 2023. <https://dgii.gov.do/estadisticas/parqueVehicular/1Informes%20Parque%20Vehicular/ParqueVehicular2023.pdf>