

An aerial photograph of a city, likely Santo Domingo, Dominican Republic, overlaid with a complex network of white architectural lines, grids, and circles. The lines represent urban planning elements such as streets, blocks, and zones. The background is a dark, muted color, making the white lines stand out. The overall aesthetic is technical and urban.

[RE]GENERACIÓN DE LA CIUDAD ESPONTÁNEA INDUCIDA
PROPUESTA METODOLÓGICA PARA SU INTEGRACIÓN URBANA
CASO DE ESTUDIO: LOS ALCARRIZOS, SANTO DOMINGO, REPÚBLICA DOMINICANA



UNIVERSIDAD DE SEVILLA
ESCUELA TÉCNICO SUPERIOR DE ARQUITECTURA
MÁSTER UNIVERSITARIO OFICIAL EN URBANISMO, PLANEAMIENTO Y DISEÑO URBANO
TUTOR: PEDRO GÓRGOLAS

SARAH VANESSA BATISTA
SEVILLA
SEPTIEMBRE 2022



UNIVERSIDAD DE SEVILLA

Escuela Técnico Superior de Arquitectura

Máster en Urbanismo, Planeamiento y Diseño Urbano

2021-2022

Trabajo de Fin de Máster

[RE]GENERACIÓN DE LA CIUDAD ESPONTÁNEA INDUCIDA

PROPUESTA METODOLÓGICA PARA SU INTEGRACIÓN URBANA

CASO DE ESTUDIO:

LOS ALCARRIZOS, SANTO DOMINGO, REPÚBLICA DOMINICANA

SARAH VANESSA BATISTA BATISTA

TUTOR: PEDRO GÓRGOLAS

SEVILLA, 2022

RESUMEN

El presente trabajo de investigación, con miras a mejorar las situaciones del desarrollo urbano de la Ciudad Informal, atendiendo a que se hace necesario tomar acciones que estén orientadas a crear cambios verdaderamente significativos en la forma en que vivimos, como se desarrollan nuestros países y cómo se relaciona el ciudadano con su entorno, se plantea, amparados en la Nueva Agenda Urbana y el Objetivo de Desarrollo del Milenio no. 11, que busca la creación de Ciudades y Comunidades Sostenibles, se plantea hacer un análisis del desarrollo de las ciudades espontáneas inducidas focalizado en República Dominicana y el sector de Los Alcarrizos, sus características y su conformación, buscando identificar las particularidades de la generación espontánea inducida de este municipio de Santo Domingo.

La ciudad es un acto de voluntad

-Edmund Bacon-

DEDICATORIA

A todo aquel que encontró en el urbanismo el
lado humano de la arquitectura.

AGRADECIMIENTOS

A Dios, a la Virgen y a todos sus santos por no apartar de mi su mirada, ni siquiera cuando yo aparto la mía. A mis padres, que siempre están para alcanzarme cuando un nuevo reto me lleva a lanzarme sin saber lo que hay más allá del precipicio. A mis hermanos, mis primos y mis tías, que aplauden mis sueños como si fueran suyos.

A mis amigos, que me han enseñado que la distancia

física solo acerca los corazones de aquellos que de verdad se quieren. A mis compañeros de trabajo, que han sabido esperarme con paciencia en esta ausencia que ha sido más larga de lo planificado.

A mis compañeros de maestría, que se han vuelto mi familia en este último año: pienso en ustedes y sonrío al saber que me he hecho un huequito en cada rincón del mundo. A mi tutor, que ha sabido

guiarme para juntos descubrir otra forma de hacer ciudad.

A ti, que creíste en mi y que de alguna manera y sin quererlo has logrado piense que hay realidades que son exageradamente mejor que muchos sueños.

ÍNDICE

CAPÍTULO I | ASPECTOS PRELIMINARES DE LA INVESTIGACIÓN

| | |
|------------------------------------|----|
| 1.1 INTRODUCCIÓN | 9 |
| 1.2 MOTIVACIÓN | 11 |
| 1.3 JUSTIFICACIÓN | 12 |
| 1.4 OBJETIVOS..... | 13 |
| 1.4.1 OBJETIVO GENERAL..... | 13 |
| 1.4.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS..... | 13 |
| 1.5 ALCANCES | 14 |
| 1.6 HIPÓTESIS | 14 |

CAPÍTULO II | SOBRE LA CIUDAD INFORMAL Y LA URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA

| | |
|--|----|
| 2.1 CIUDAD INFORMAL..... | 21 |
| 2.1.1 ANTECEDENTES..... | 21 |
| 2.1.2 ASENTAMIENTOS IRREGULARES: EL CASO EUROPEO | 22 |
| 2.1.3 COMPOSICIÓN DE LA CIUDAD INFORMAL EN LATINOAMÉRICA | 26 |
| 2.2 URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA..... | 30 |
| 2.2.1 CONCEPTO DE URBANIZACIÓN | 30 |
| 2.2.2 CONCEPTO DE ESPONTANEIDAD APLICADO AL URBANISMO | 31 |
| 2.2.3 URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA..... | 32 |
| 2.2.4 ESPONTANEIDAD INDUCIDA EN LATINOAMÉRICA | 33 |
| 2.3 URBANIZACIÓN ESPONTANEA INDUCIDA EN REPÚBLICA DOMINICANA | 36 |
| 2.3.1 ESTADO, ESPONTANEIDAD E INDUCCIÓN: FRONTERAS POLÍTICAS | 36 |
| 2.3.2 ALGUNOS CASOS DE ESTUDIO | 42 |
| 2.3.2.1 ENSANCHE LUPERÓN ENSANCHE ESPAILLAT | 44 |
| 2.3.2.2 CRISTO REY..... | 48 |
| 2.3.2.3 ENSANCHE OZAMA | 50 |

CAPÍTULO III | MARCO LEGAL Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA

| | |
|---|----|
| 3.1 DIVISIÓN TERRITORIAL Y ADMINISTRATIVA | 55 |
| 3.1.1 UNIDADES TERRITORIALES | 55 |
| 3.1.2 CONFLICTOS ENTRE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES Y LA DIVISIÓN TERRITORIAL | 58 |
| 3.2 LEGISLACIÓN URBANA EN REPÚBLICA DOMINICANA | 59 |
| 3.2.1 EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN URBANA..... | 59 |
| 3.2.2 SOPORTE LEGISLATIVO | 61 |
| 3.2.3 INSTITUCIONES COMPETENTES | 63 |
| 3.3 ORDENAMIENTO TERRITORIAL | 64 |
| 3.3.1 PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL | 64 |
| 3.3.2 PLAN NACIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL | 65 |
| 3.3.3 PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO: LOS ALCARRIZOS .. | 66 |
| 3.3.4 CONCLUSIONES..... | 74 |

CAPÍTULO IV | CASO DE ESTUDIO: LOS ALCARRIZOS

| | | | |
|--|----|--------------------------------------|-----|
| 4.1 LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN | 78 | 4.4.3 HIDROGRAFÍA | 98 |
| 4.2 CONTEXTO SOCIAL..... | 80 | 4.4.4 SISTEMA DE ZONAS VERDES..... | 99 |
| 4.3 CONTEXTO HISTÓRICO Y URBANO | 84 | 4.4.5 DIVISIÓN TERRITORIAL..... | 100 |
| 4.3.1 HISTORIA DEL SECTOR..... | 84 | 4.4.6 USOS DEL SUELO | 102 |
| 4.3.2 ESQUEMA DE EVOLUCIÓN URBANA | 90 | 4.5 CONCLUSIONES..... | 122 |
| 4.4 ANÁLISIS URBANO- TERRITORIAL..... | 92 | 4.5.1 FODA..... | 122 |
| 4.4.1 SISTEMA VIARIO..... | 92 | 4.5.2 EMMA..... | 123 |
| 4.4.2 MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO | 94 | | |

CAPÍTULO V | REGENERACIÓN URBANA

| | |
|---|-----|
| 5.1 UN ANÁLISIS A LOS PROGRAMAS DE PLANIFICACIÓN | 125 |
| 5.2 PROGRAMA DE REGENERACIÓN URBANA DE CIUDADES ESPONTANEAS INDUCIDAS (RUCEI) | 127 |
| CONCLUSIÓN | 148 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 152 |
| FIGURAS..... | 156 |
| TABLAS..... | 160 |

CAPÍTULO I

ASPECTOS PRELIMINARES DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 | INTRODUCCIÓN

Según informes de las Naciones Unidas, para el 2018 el 56.2% de la población mundial se ubicaba en las ciudades y se prevé que para el 2040 esta cifra aumente al 63.2%. Este fenómeno de expansión ha traído consigo diversos procesos de urbanización asociados a la dispersión territorial de personas y generados por múltiples eventos económicos, sociales, culturales y de carácter natural. El éxodo de los habitantes del campo a la ciudad -por poner un ejemplo- en busca de una mejor calidad de vida trae como consecuencia la creación de la Ciudad Informal, que crece sin una planificación estratégica.

Pudiéramos entender el concepto de Ciudad Informal como un fenómeno representativo del sistema urbano que se desarrolla mayoritariamente en los países subdesarrollados y que responden a características sociales, económicas y culturales específicas. Este tipo de asentamientos son el crisol de la marginalidad socio-económica-espacial, que desemboca en la escasez material y la segregación social y que tienden a generar comportamientos informales en el sistema urbano (Millán, 2006). La mayoría de estos sectores presentan consecuencias graves para quienes habitan en ellos, aún estos se hayan acostumbrado

a ellas. Faddda (1997) identifica entre los grandes problemas que: "(...) han empeorado, entre otras cosas, las condiciones de la calidad ambiental, la salud humana y la productividad urbana. Entre los problemas urbanos más críticos se cuentan los de la segregación y el aislamiento; hacinamiento; déficit o inadecuada localización de equipamiento, servicios o infraestructura; ocupación de espacios no aptos para la vida humana; deficiencia en las condiciones de los suelos de fundación; inadecuada planificación del tránsito urbano; mala gestión de los residuos sólidos y líquidos; contaminación de las aguas y el aire; y riesgos de inundaciones y deslizamientos".

El desarrollo de estas ciudades se encuentra ligado a la espontaneidad -que no puede siempre verse como una condición negativa, en cuanto a que algunas soluciones nacidas de ellas son, hasta cierto punto, replicables-, que tiende a desembocar en unos sistemas sociales urbanos bastante complejos producto de la necesidad e imaginación que requiere la transformación de territorios precarios.

La rapidez con la que estas se forman y se expanden imposibilita en la mayoría de los casos

la creación de normas que regulen su evolución. Esta clase de desarrollo suele ser también producto de la segregación y la fragmentación del espacio urbano provocado por los gobiernos como una falta de respuesta hacia un segmento específico de la población y que se traduce en un descontrol del crecimiento de la ciudad y de sus transformaciones. Es por esto por lo que para poder dar soluciones y recomendaciones que solventen los problemas que esta clase de ciudades acarrear, se hace necesario estudiar las realidades propias de su creación, su funcionamiento y cómo este afecta, de manera directa a los habitantes de dicha ciudad y, como consecuencia también, a las ciudades colindantes.

Aunque se han dado múltiples soluciones a la problemática existente en la región de Latinoamérica y el Caribe, sigue siendo precaria la información que existe sobre esta forma de ocupar la ciudad y de igual forma, la aplicación de la literatura suele ser perecedera, lo que genera una brecha bastante grande entre los compromisos creados y que adquieren los gobiernos y la puesta en práctica de estos. Según la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en Latinoamérica y el Caribe

1 de cada 5 personas vive en un asentamiento informal. Se reconoce que existe una realidad crítica en lo que se refiere al conocimiento y manejo de datos puntuales de la situación física en esta clase de asentamientos, en cuanto no se ha logrado identificar una sistematización clara de los impactos que el emplazamiento físico ni la exclusión urbana han generado en ellos; en general, no se cuenta con un banco de datos que permita determinar aspectos de esta vulnerabilidad ni existen datos desagregados en los censos de población y vivienda, encuestas u otros documentos oficiales sobre sus habitantes (Renderos, 2020). Los datos que existen sobre las condiciones de las ciudades informales son casi siempre aproximaciones o, si existen estudios más detallados, no están actualizados y no suelen ser generados por entes planificadores de carácter nacional, sino por ONGs u otras instituciones internacionales, lo que es clara muestra de que la planificación de estos no es una prioridad.

En República Dominicana este número es aún más alarmante: el informe "Metodología para la identificación de tugurios en el Distrito Nacional", realizado en el país con los datos del último CENSO (2010) arrojó que el 42.9% de la población de la capital vive en estos asentamientos, lo que trae consigo no solo consecuencias urbanas, como la

falta de planificación, sino también sociales, como la proliferación de los delitos y malas prácticas, la falta de empatía con los problemas del resto de la sociedad y económicas, puesto que el estado tiene que solventar la mayoría de las necesidades de este sector sin contar con el apoyo económico de ellos.

Los Alcarrizos es un municipio de Santo Domingo, Capital de la República Dominicana. Con una superficie de 45.2 km² y una población de 272,776 hab. (Censo 2010), Los Alcarrizos tiene una densidad poblacional de 6,035 Hab/km². El crecimiento espontáneo que ha tenido la ciudad -sobre todo a partir de los años 70- y la falta de planificación han dejado el municipio con una serie de problemas urbanos de entre los que destacan el congestionamiento del tránsito a todas horas, la dificultad para transportarse y la ausencia de áreas de recreo y esparcimiento.

En la República Dominicana el desarrollo de la informalidad se encuentra ligado a distintas realidades, algunas de estas muy comunes al resto de los países de Latinoamérica y El Caribe. Sin embargo, en muchos sectores de la ciudad, la espontaneidad se ha generado con un crecimiento bastante curioso: el que se encuentra ligado a la incorrecta gestión de proyectos de vivienda social

desarrollados por el estado y que, para fines de estudio hemos denominado "Urbanización Espontánea Inducida".

Regenerar este tipo de ciudades debe tender al análisis de las dinámicas sociales y urbanas, su desarrollo y funcionamiento, para poder así definir estrategias que, haciendo énfasis en el desarrollo humano y urbano busquen mejorar la calidad de vida y renovar el territorio.

Con miras a mejorar las situaciones mencionadas (y aquellas otras que se encuentren en el proceso de análisis), se hace urgente tomar acciones que estén orientadas a crear cambios verdaderamente significativos en la forma en que vivimos y se desarrolla la ciudad y como se relaciona el ciudadano con su entorno. Por ello, y amparados en la Nueva Agenda Urbana y el Objetivo de Desarrollo del Milenio no. 11, que busca la creación de Ciudades y Comunidades Sostenibles, este trabajo de investigación tiene como fin estudiar las características propias de la Ciudad Informal y cómo esta se va generando, fundamentalmente en la República Dominicana, analizando para ello el desarrollo que ha tenido el Municipio de Los Alcarrizos y las consecuencias de su falta de planificación con el fin de identificar las situaciones que han dado origen a la crisis urbana en la

que se vive allí actualmente y exhortar posibles soluciones ante las problemáticas identificadas, que sirvan para [re]generar la ciudad existente y como instrumento para la creación de un plan de

ordenamiento que vaya de acuerdo .

1.2 | MOTIVACIÓN

En América Latina la pobreza posee sus propias condiciones. (...) La presencia de innumerables asentamientos que constituyen la ciudad informal nos deja ver de qué manera la población pobre se apropia del espacio urbano y cómo construye un hábitat en el que se resuelve el asunto de la vida cotidiana de forma precaria (Saldarriaga, 2006).

Las Naciones Unidas señalan que “durante los últimos 20-30 años, la mayoría de las nuevas viviendas en la mayoría de las ciudades del sur fueron construidas en ocupaciones ilegales o en tierras subdivididas ya que los sitios legales eran demasiado costosos o simplemente no estaban disponibles en cantidades suficientes”. Atendiendo, además, a que estas ciudades no responden a una legislación urbanística, hasta cerca de los años 90 de estas no se recogen planos ni se recolectan datos sistemáticos.

El CENSO realizado del 2010 indicaba que, en Santo Domingo, República Dominicana, el 42.9% de la población vivían en asentamientos informales,

número que ha ido en aumento con el pasar de los años. El mismo CENSO arrojó que de cada 10 personas, 6.5 se encuentran en ocupaciones ilegales, lo que representa casi el 70% de la población de la Ciudad capital. Específicamente en el Municipio de los Alcarrizos, las condiciones de vida no son las más óptimas. Según datos publicados por la Oficina Nacional de Estadísticas en el último boletín municipal realizado en el 2019, de las 272,776 personas que viven en el municipio, 132,223 ha nacido fuera del mismo. El 2.7% de las viviendas tienen el suelo de tierra y el 13.3% de los hogares no cuentan con inodoro dentro de la vivienda. El 14.8% de la población vive en zona rural dentro del mismo municipio y el 40.6% de los hogares no tiene abastecimiento de agua por la red pública dentro de la vivienda.

Las estadísticas muestran que la informalidad va más allá de los asentamientos, es un tema que se encuentra culturalmente arraigado en el modo de vida y a la gestión que de la ciudad han tenido los diferentes gobiernos. Es por ello

por lo que, entender el ecosistema que se genera en estos asentamientos sirve para desarrollar proyectos personalizados, adaptados a estos, que desencadenen en intervenciones que cualifiquen el sistema territorial de ese sector en concreto.

Es además en los últimos dos años cuando la República Dominicana ha visto concretarse ideas de planeamiento urbano que tenían décadas en el imaginario de los ciudadanos entendidos en la materia y, a pesar de que aún queda un largo camino por recorrer, actualmente las políticas públicas que visualizan el urbanismo como un proceso que debe llevarse a cabo de manera integral en el país han pasado a tomar importancia, lo que nos mueve a continuar con la elaboración de planes y proyectos orientados al desarrollo en conjunto de las ciudades.

1.3 | JUSTIFICACIÓN

En Santo Domingo la gran mayoría de los asentamientos informales surgen a partir de un asentamiento “formal” previo, diseñado con las condiciones necesarias para facilitar a aquellos grupos marginados el acceso a la infraestructura básica para la supervivencia. Por ello la espontaneidad va ligada, no solo a la conformación de estos grupos humanos, que, a su vez, se encuentra ligada a la necesidad, sino también a una respuesta dada por el estado, que no prevee el desarrollo posterior de los predios que han quedado deshabitados, pero con las dotaciones necesarias para facilitar la invasión de dichos terrenos. En tanto se ha buscado la formalidad, se ha generado la informalidad, que ha desembocado en un desplazamiento de los sectores menos pudientes hacia las periferias en los procesos de reorganización urbanos.

Tomando en cuenta que hasta hace poco tiempo los asentamientos informales eran considerados una “anomalía” en la ciudad y se buscaba siempre su erradicación y la relocalización de sus habitantes en la periferia de la ciudad y que las políticas de estos asentamientos son muy debatidas en los años 90 (Pesao, 2020), el crecimiento descontrolado de estos se ha producido a una velocidad superior a

la que la mayoría de nuestros gobiernos habría podido dar respuesta.

Si la mayor parte de los ciudadanos no pueden acceder a un mínimo de bienestar integral, no habita un espacio democrático. No se trata de legalizar la ciudad informal o de configurarla con los patrones de ciudad a los que estamos acostumbrados y que la sociedad ha entendido como “correctos” y “normales”, sino que se debe buscar la legitimación de un proyecto de ciudad que no reduzca la experiencia multidimensional que caracteriza estos sectores. No es adaptar el entorno a las soluciones que conocemos, sino adaptar las soluciones a la realidad del entorno.

En la última década, la voluntad política en el tratamiento de los sectores informales en la República Dominicana ha ido en aumento, sin embargo, es arduo el trabajo que queda por hacer, debido a la proliferación que estos han tenido cada uno con funcionamientos y características específicas. En el caso de Los Alcarrizos, el municipio sigue creciendo y junto a esto los diferentes procesos de construcción y consolidación. Y lo hace en torno a un gran número de problemas tales como la falta de espacios públicos y de un

sistema viario eficiente, la carencia de dotaciones de servicios públicos y equipamientos eficientes y suficientes. Por lo que este trabajo pretende ofrecer una investigación que sirva como punto de partida para la elaboración de estrategias de intervención urbana aplicadas a las problemáticas existentes en Los Alcarrizos, buscando reconducir la tarea de regenerar la Ciudad Espontánea Inducida.

1.4 | OBJETIVOS

1.4.1 | OBJETIVO GENERAL

Hacer un análisis del desarrollo de las ciudades espontáneas focalizado en República Dominicana y el sector de Los Alcarrizos, sus características y su conformación, buscando identificar las particularidades de la generación espontánea inducida de este municipio de Santo Domingo con miras a esbozar posibles soluciones a las problemáticas identificadas.

1.4.2 | OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analizar el concepto de ciudad informal y la espontaneidad de su generación.
- Estudiar los patrones urbanísticos que guían la formación y el crecimiento de la urbanización espontánea inducida en Latinoamérica y el Caribe, centrándose en República Dominicana y el papel de los gobiernos en el desarrollo de éstas.
- Establecer las condiciones generales de ordenamiento urbano de la República Dominicana.
- Analizar el desarrollo de las urbanizaciones espontáneas inducidas en Santo Domingo, tomando como caso de estudio el municipio de Los Alcarrizos.
- Sugerir actuaciones urbanísticas que sirvan para la regeneración del espacio urbano en el sector de Los Alcarrizos.

1.5 | ALCANCES

- Realizar un análisis comparativo entre diferentes ciudades informales de República Dominicana, identificando patrones entre ellas.
- Realizar una cartografía que muestre la las condiciones del sector de Los Alcarrizos.
- Hacer un diagnóstico de las condiciones actuales de Los Alcarrizos.
- Esbozar una propuesta de intervención en uno de los sectores de Los Alcarrizos que sirva como plan piloto para futuras intervenciones.

1.6 | HIPÓTESIS

La **Urbanización Espontanea Inducida** surge a partir de dos realidades: por un lado, un problema de habitar que no es solucionado adecuadamente por el Estado, y por el otro, unos desarrollos urbanos que dejan sus alrededores sin control, dotando así de equipamientos zonas con riesgos de invasión.

Se pretende utilizar el método hipotético-deductivo para el desarrollo de la investigación, con el planteamiento del problema a partir del análisis de casos particulares realizando un proceso de inducción que lleve a establecer unas conclusiones generales a partir de la observación de hechos o casos particulares, desembocando en una teoría y unas conclusiones dadas con el análisis de la imagen urbana, y acompañado de la producción gráfica de lo estudiado.

El orden es el siguiente:

1. Planteamiento del problema;
2. Revisión y estudio bibliográfico;
3. Formulación de hipótesis;
4. Recolección de datos;
5. Análisis de los datos obtenidos y
6. Conclusiones y generalización de resultados.

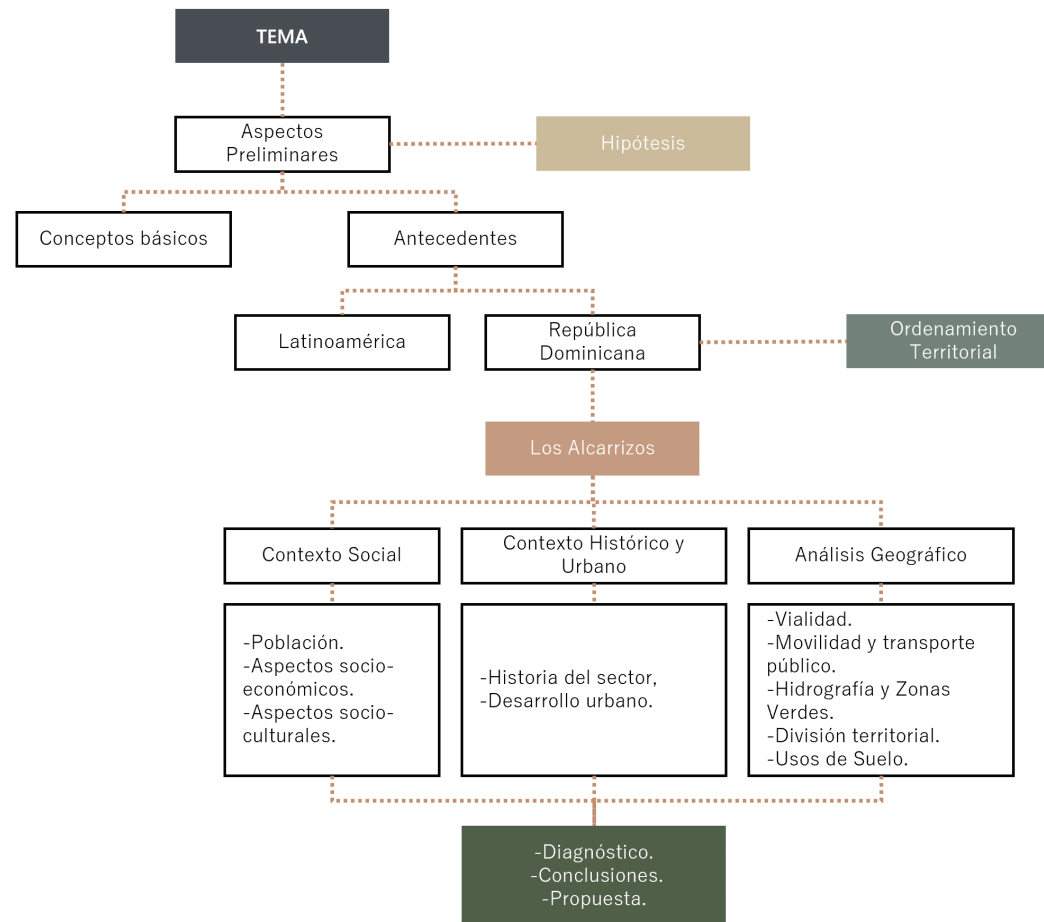


Figura 01. Esquema metodológico. Fuente: *Elaboración propia*.





Figura 02. Sector Nuevo Domingo Savio, Santo Domingo, República Dominicana.. Fuente: *Unidad para la Reeducación de Barrios y Entornos URBE*.

Figura 03. Los Alcarrizos, Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: *Unidad para la Readecuación de Barrios y Entornos URBE*.





CAPÍTULO II

SOBRE LA CIUDAD INFORMAL Y LA URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA

2.1 | CIUDAD INFORMAL

2.1.1 | ANTECEDENTES

El término *Ciudad Informal* ha encontrado a través de los años tantas definiciones como autores han querido escribir sobre el tema. Y, de igual forma, tantas descripciones como ciudades a las que aplicárselo.

Deriva fundamentalmente de la ciudad que se crea sin una planificación, al margen de las regulaciones de los organismos estatales competentes. Sin embargo, la informalidad no se presenta de las mismas formas en las diferentes regiones. Mientras que para los años 60, en Europa la falta de residencia de las clases sociales más bajas era solventada por el estado y sus planes de vivienda pública, en Latinoamérica, el crecimiento demográfico de las ciudades continuaba con un ritmo exageradamente acelerado, haciendo que las soluciones provistas por el estado fueran, más que el freno a la problemática creciente, el catalizador para la autoconstrucción de viviendas que solventaran la carencia de estas.

Por un lado, el fenómeno de las parcelaciones ilegales en Europa, y más concretamente en España, se sitúa a partir de los años 60 con la búsqueda, en la mayoría de los casos, de



Figura 04. Sector La Cienaga, ciudad informal en Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: *Fotografía propia*.

una segunda residencia para las clases más acomodadas: una respuesta menos costosa que ciertas clases sociales adoptaron para poder incluirse en la moda de disponer de un sitio para veranear. Esta se encuentra motivada por

la necesidad de un núcleo de la población de incorporarse a una clase social superior a la suya, o en la búsqueda de romper el paradigma de que solo la clase alta puede tener acceso a las comodidades que pueden costearse. Por lo que

este proceso de urbanización se ve impulsado por las clases trabajadoras bajo la aparente necesidad de retomar actividades vinculadas al mundo rural (López-Casado).

En Latinoamérica (abundaremos sobre este particular más adelante), sin embargo, la vivienda informal es quizás la única forma de producción de ciudad que existe para la población de escasos recursos, ligada con regularidad a decisiones particulares de los pobladores y no a una decisión colectiva o al menos planificada y pensada, por lo que en su mayor parte la apropiación del suelo se hace por invasión.

¿Qué tienen en común estas urbanizaciones, creadas para las clases pudientes, y la informalidad provocada por la precariedad? Por un lado, la deficiencia en sus servicios: David López-Casado citando a Ezquiaga Domínguez (1983) afirma que están caracterizados por una escasa calidad en la edificación, bajo nivel de urbanización, la flagrante ilegalidad y el atípico dinamismo del proceso (...). Y por otro, la permisividad del estado y los ayuntamientos, que no controlan el crecimiento de las zonas periféricas de la ciudad.

Pudiéramos, para concluir, decir que ambas realidades se encuentran impulsadas por la

“necesidad”: una, por la necesidad de pertenecer y la otra, por la necesidad de habitar.

2.1.2|ASENTAMIENTOSIRREGULARES: EL CASO EUROPEO

A diferencia de lo que ocurre en Europa, la autoconstrucción en América Latina es la solución que da gran parte de la población al problema de la vivienda en las grandes ciudades desde la segunda mitad del siglo pasado. Estas fórmulas han convivido a la par con soluciones formales de provisión de vivienda en la ciudad periférica y semiperiférica, incluyendo las ciudades del sur de Europa durante la mayor parte del siglo XX (López-Casado). No es que aquí no hayan existido, pero son más bien un fenómeno que las administraciones han podido regular con los años y que ha dado pie a otras formas de irregularidades menos enraizadas en las migraciones y la pobreza y más ligadas a una clase social más alta. Mientras que para los años 60 en Europa la demanda de vivienda social era solventada por el estado, los latinoamericanos no paraban de producir sus propias viviendas debido a las grandes migraciones campo- ciudad y la forma en que se integraban al sistema económico global.

El nacimiento de la ciudad no planificada europea, caracterizada inicialmente por la creación de

asentamientos precarios que se construían al margen del control de las administraciones se convirtió en el mecanismo principal de crecimiento de las periferias de las grandes ciudades antes del siglo XX, con la llegada de los primeros planes urbanos. (Manzano, 2018) Esto, unido al nacimiento de nuevos estándares urbanos y residenciales, crearon en la mayoría de los países del continente fragmentos urbanos de carácter irregular, en donde se encontraba la población pobre y las residencias sin los servicios básicos.

Siendo esta una realidad heterogénea a cada país, no estando su desarrollo desligado del desarrollo urbano individual de cada uno, la respuesta a esta problemática fue muy variada en los diversos marcos urbanísticos, ya sea que fueran ignoradas, o regularizadas o prohibidas. La institucionalización del planeamiento urbano a lo largo del siglo XX, ligada a una capacidad de respuesta cada vez mayor por parte del Estado y el fortalecimiento de esta disciplina, desembocó en un control territorial cada vez mayor. Para nuestro propósito nos centraremos en analizar de forma simple el desarrollo de estas ciudades en España y comparar las dos realidades que allí se presentan con las ciudades latinoamericanas.

En España, el tema de la irregularidad se produce

de dos formas con finalidades muy distintas entre sí y con realidades de carácter económico y social muy distinto entre ellas. Por un lado, nos encontramos con las chabolas -algo más parecido a la informalidad presente en Latinoamérica en cuanto a que surgen por la necesidad de una vivienda-, casi siempre marcadas por las migraciones del campo a la ciudad, y por otro lado tenemos las parcelaciones ilegales, que crean urbanizaciones de carácter más bien recreativo y que, pudiéramos decir que, con la anuencia estatal, buscan comúnmente el dotar de una segunda vivienda a la clase media. Si bien la primera está caracterizada por la movilización campo-ciudad, la segunda lo está por una necesidad de desconectarse del entorno habitual, que pudiera traducirse en una movilización ciudad- campo.

CHABOLISMO

Este término se refiere al tipo de asentamiento que destaca por sus condiciones de marginalidad y falta de salubridad, donde se asientan personas excluidas de la sociedad. Suele denominarse también asentamiento informal, precarios o de infraviviendas y, más que en las condiciones de su vivienda, esta categorización se centra en las condiciones sociales de su grupo poblacional. De acuerdo con el *Plan de Erradicación del Chabolismo en Andalucía* de 1997 se considera un

núcleo chabolista *aquel asentamiento situado al margen de la ciudad, bien en la periferia o ubicado en vacíos urbanos asolados y, en cualquier caso, carentes de infraestructura.*

En España, la mayor parte de la población que vive en chabolas es nómada y este no es un fenómeno reciente. En el caso de la ciudad de Sevilla, en los primeros años del siglo XX se tiene una masiva llegada de inmigrantes, lo que hizo que la ciudad creciera de manera descontrolada: entre 1900 y 1930 la ciudad aumentó su población en 80,000 habitantes aproximadamente, lo que se veía reflejado en la cantidad de viviendas informales que iban apareciendo. Es quizás por esto que aquí se encuentra el asentamiento más antiguo en toda Europa y que data de los años 30: el Vacío, y que, gracias a las políticas de realojos, ha disminuido su población considerablemente en los últimos 10 años.

Como consecuencia de este éxodo rural, la infravivienda sevillana crece en torno a las familias de escasos recursos, situación que se prolongó hasta los años 70.

Lopez- Casado, citando a Capel Sáez afirma que entre los años cuarenta y sesenta del pasado siglo los barrios de generación espontánea proporcionaron



Figura 05. Chabolas españolas. Fuentes: www.elindependiente.com, www.madridiario.es y <https://elpais.com>.

vivienda para las clases populares en las periferias cercanas a las grandes aglomeraciones del país, y estos han ido formalizándose y son actualmente barrios obreros consolidados. La mayoría de estos sectores se desarrollaron auspiciados por medianos o grandes propietarios de terrenos de las periferias, contrario a lo que pasa en Latinoamérica, que suelen ser desarrollados por la invasión de personas físicas de terrenos, ya sean del estado o de grandes terratenientes que han dejado sus terrenos descuidados.

Existen diferentes cuestiones sobre las condiciones de vida de las chabolas, pero en su mayoría su creación y permanencia es consecuencia de la falta de voluntad política. Muchas de las familias que son desalojadas de los viviendas de carácter efímero hasta que se les de una solución permanente al problema, sin embargo, esto nunca ocurre y las viviendas pasan a convertirse en sus hogares, y las zonas empiezan a poblarse hasta convertirse en los guetos que mantienen la marginalidad.

A diferencia de la mayoría de los casos latinoamericanos, en España este es un fenómeno que se encuentra en cierta medida, controlado. Si bien existen sectores que aún poseen infraviviendas, las dimensiones y las características de estos distan mucho de las actuales en Latinoamérica. Y, a pesar

de que este fenómeno en Europa es anterior al nuestro, ambos han estallado por el mismo detonante como motivo principal: las migraciones en masa que se suceden del campo a la ciudad en busca de una mejor calidad de vida y la carencia de capacidad de los gobiernos de dar respuesta a estas, bien sea por lo acelerado del proceso y la falta de recursos, bien sea por falta de voluntad.

URBANIZACIONES ILEGALES



Figura 06. Fotografía aérea del Marquesado, Chiclana de la Frontera.
Fuente: <https://www.researchgate.net>.

El caso de las urbanizaciones ilegales, aunque su fecha de aparición es paralela a la aparición de la ciudad informal en Latinoamérica, si es una realidad, en cuanto a su motivación, totalmente distinta. Cuando se inicia en España el desmantelamiento de las infraviviendas, surgen entonces una nueva forma de crecimiento urbano irregular. Estas parcelaciones ilegales son el resultado por el que

unos suelos de carácter rústico son fraccionados en parcelas de tamaños variables, aunque siempre lo suficientemente grandes como para permitir la construcción de edificios aislados. (López-Casado). Su uso suele ser residencial, casi siempre para segunda vivienda, al menos en sus inicios. En épocas modernas existen zonas en donde predomina la residencia habitual y coexiste con otros tipos de uso.

Empiezan a desarrollarse hacia las décadas de los 60 y 70, siendo los 80 el esplendor de su desarrollo. Al igual que en Latinoamérica, es una forma de creación espacial que se hacía al margen de las regulaciones y las legislaciones competentes, faltando siempre a la normativa y a las leyes. Y estas, aunque se encuentran en gran parte del país, lo complejo del proceso ha hecho que no existan gran cantidad de estudios específicos para tratar de explicar estos fenómenos, lo que pudiera explicar también que en el ámbito anglosajón no se tengan estudios especializados, siendo que no hay un cuerpo teórico que sirva de aval conceptual. Debido a su naturaleza, su estudio no ha sido realizado apartándolo de los procesos genéricos de dispersión urbana que caracteriza el crecimiento de las ciudades en general en la segunda mitad del siglo anterior.

El desarrollo en España de las parcelaciones ilegales en espacios alejados de la ciudad consolidada suele estar vinculada con construcciones realizadas para la clase media: mientras las clases más bajas y las personas con menores recursos sobreviven en sectores marginados, las nuevas clases sociales que aspiran a una segunda vivienda lo consiguen así sea en urbanizaciones desarrolladas de manera ilegal y, por consiguiente, con déficits de infraestructuras y servicios.

A pesar de las diferencias, entre las chabolas, las parcelaciones ilegales y la ciudad informal latinoamericana encontramos ciertas similitudes, concluyendo que el proceso de formación de la ciudad informal en Latinoamérica es una mezcla de los principios de formación que ambas irregularidades españolas:

| CARACTERÍSTICAS | CHABOLAS | PARCELACIONES IRREGULARES | CIUDAD INFORMAL EN LATINOAMÉRICA |
|---------------------------|---|--|--|
| ORIGEN | Principios del 1900. | Mediados del 1900. | Mediados del 1900. |
| MOTIVO | Migraciones del campo a la ciudad en la búsqueda de una mejor calidad de vida. | La búsqueda ciudad- campo para conectar con la naturaleza y descansar. | Migraciones del campo a la ciudad por las fuentes de empleo que allí se generaban. |
| COMPOSICIÓN SOCIAL | Personas de escasos recursos, marginados de la sociedad, migrantes en su mayoría. | Personas de clase media que quieren acceder a una segunda vivienda. | Personas de escasos recursos, migrantes en su mayoría. |
| CARACTERÍSTICAS | Carencia de infraestructuras y servicios. | Deficiencia en la infraestructura y los servicios. | Deficiencia en la infraestructura y los servicios. |
| UBICACIÓN | Periferia de la ciudad. | Periferia de la ciudad, adscritas a alguna vía que permita su acceso. | Periferia de la ciudad, adscritas a alguna vía que permita su acceso. |
| DESARROLLO | Al margen de las políticas de planificación urbana. | Al margen de las políticas de planificación urbana, pero con cierta permisividad del estado. | Al margen de las políticas de planificación urbana, pero con cierta permisividad del estado. |
| RESPUESTA ESTATAL | Consolidarlas en unos casos, realojarlas en otros. | Regularizarlas. | Consolidarlas en unos casos, realojarlas en otros. |

Tabla 01. Datos comparativos entre las diferentes formas de urbanización informal. Fuente: *Elaboración propia*.

2.1.3 | COMPOSICIÓN DE LA CIUDAD INFORMAL EN LATINOAMÉRICA

“El territorio ocupado por algunas ciudades latinoamericanas puede caracterizarse con el término de desorden planificado”.

(Saldarriaga, 2001).

Ciudad informal es un concepto que varía según su procedencia. Si bien en los países más desarrollados, como hemos visto anteriormente, la informalidad suele hacer referencia a una segunda vivienda fruto de las ganas de tener un lugar para vacacionar, en los países en vías de desarrollo, la construcción de viviendas de forma ilegal viene a ser provocado por la necesidad de residir y la falta de recursos para hacerlo de la forma adecuada. El crecimiento acelerado que han tenido -y seguirán teniendo- los asentamientos humanos planificados por los mismos estados, casi con la anuencia de los ayuntamientos y promovidos por los gobiernos, hace que las áreas marginales de la ciudad se sigan multiplicando con denominadores comunes: El triunfo de la precariedad, de lo mal

hecho, de la improvisación (Piñón, 2001).

Aunque las realidades políticas, sociales y económicas entre los heterogéneas, existe un patrón común en las ciudades informales y en los sectores populares que pueden ser abordados desde el aspecto urbano. La falta de condiciones básicas de habitabilidad tiene su génesis en el incremento de la demanda de estas; las dinámicas de la revolución industrial, conjugadas con las alteraciones económicas y políticas fruto de varios procesos de guerra civil en Latinoamérica y sumado a esto, la reubicación de grandes cantidades de familias por catástrofes naturales ha provocado la saturación de las ciudades principales (Renderos, 2020). Este crecimiento, que tiene



Figura 07. Ciudad informal en República Dominicana. Fuente: *Fotografías propias*.

demandas particulares que no son resueltas de manera correcta fruto de la falta de planificación, se complica aún más porque no puede ser cubierta con la rapidez que se requiere, lo que da paso a la generación de soluciones alternativas al desarrollo urbano que debería tener y que son de carácter autoproducido y sin lineamientos, lo que desemboca en impactos negativos sobre los asentamientos y afecta la configuración de la ciudad en general.

Es por ello por lo que estos asentamientos humanos pueden definirse como la representación física de un fenómeno socioeconómico, en el que varias viviendas, inicialmente de origen temporal, se agrupan en zonas ociosas o no urbanizables cuyo fin es solventar una necesidad rápida de habitar, que deriva en construcciones de calidad y materiales deficientes y que conforman un hábitat alternativo (Renderos, 2020).

(Renderos, 2020) Citando a Cerdá, 2009, indica que las características comunes encontradas en estos asentamientos son: *"(...) pobreza, viviendas deplorables, ocupación ilegal, bajos niveles de servicios, nulo equipamiento; y dentro de la vivienda: miseria, hacinamiento, promiscuidad y desesperanza; frente a la sociedad: rencor, hostilidad y en ocasiones indiferencia y apatía (...)"*.

Sin embargo, dentro de estas ciudades no todo es negativo: la cohesión social y el sentimiento de colectividad y pertenencia son valores inherentes a este modelo urbano.

Según datos de la ONU-Hábitat (2015), en América Latina y el Caribe, donde la regularización de la vivienda informal ha contribuido a plantear soluciones a los problemas de viviendas, los asentamientos informales continúan siendo una característica fundamental de las áreas urbanas. El 24% de la población urbana de la región habita en los barrios marginales, a pesar de que estos han disminuido un 9% en los últimos años (HABITAT III, 2015).

Cuando allí han existido políticas públicas de vivienda, han demostrado ser insuficientes, situación que se ha visto potencialmente agravada por la población que, provenientes de entornos rurales, se aproximan a las grandes urbes en busca de una mejor vida. La imposibilidad del Estado a dar respuesta a esta problemática -sea por falta de recursos o por carencia de intención hacia las clases sociales más necesitadas-, desde hace ya varias décadas, desataron el surgimiento de iniciativas de la propia población para responder a la necesidad de habitar de manera autónoma, surgiendo así la urbanización informal, como

modo de producción no alineado del espacio que se desarrolla al margen, tanto del Estado, como de los canales formales del mercado (López-Casado).

Pudiéramos mencionar algunos factores comunes que nos pueden ayudar a entender mejor como se comportan estas ciudades en el territorio latinoamericano. En primer lugar, estos asentamientos se originan casi siempre aupados por los grandes movimientos campo- ciudad, fruto de las transformaciones urbanas generadas por la revolución industrial y por el crecimiento económico latinoamericano. Desde el punto de vista económico, y como consecuencia de la inmigración, la baja capacidad adquisitiva que tienen estas personas, así como la incapacidad del estado de sufragar la demanda de vivienda social por la falta de políticas públicas, son los factores principales que contribuyen a su proliferación. Con el pasar del tiempo, viviendas que parecían tener un carácter efímero, se consolidan y se vuelven permanentes, por un lado, porque estos asentamientos son consolidados por el mismo estado para favorecer a otros sectores de la ciudad, y, por el otro, debido a la falta de estrategia y proyectos de planificación que mejoren estos barrios.

La urbanización en Latinoamérica y el Caribe ha

sido desigual y repentina, lo que ha generado un crecimiento más horizontal que vertical y una falta de aprovechamiento del suelo. Son escasas las estructuras urbanas de centralidad y el crecimiento segmentado y poco planificado que han tenido van generando una fragmentación social y funcional. La informalidad, además, genera un patrón urbano caracterizado por la dispersión y con variaciones de densidad intraurbana lo que afecta el aprovechamiento de recursos y deja en segundo plano las áreas verdes y el paisaje natural. Mientras que en los países desarrollados las densidades en las ciudades disminuyeron de 170 Háb/hec en 1990 a 135 a inicios del siglo XXI y cuya tendencia es continuar con esta disminución, en América Latina y el Caribe la superficie del suelo se cuadruplicará para el 2050 y la densidad aumentará 2.9 veces en las ciudades. (Alva, 2019).

Como estos sectores suelen ocupar terrenos poco valorados, suelen ubicarse lejos de los principales centros urbanos, lo que les obliga a movilizarse grandes distancias para poder gozar de fuentes de empleo, acceder a los servicios básicos y no siempre cuentan estos con los sistemas de transporte adecuados.

Por ubicarse regularmente en las periferias, otro de los problemas que presenta la ciudad informal es el desplazamiento dentro de ella y hacia las ciudades

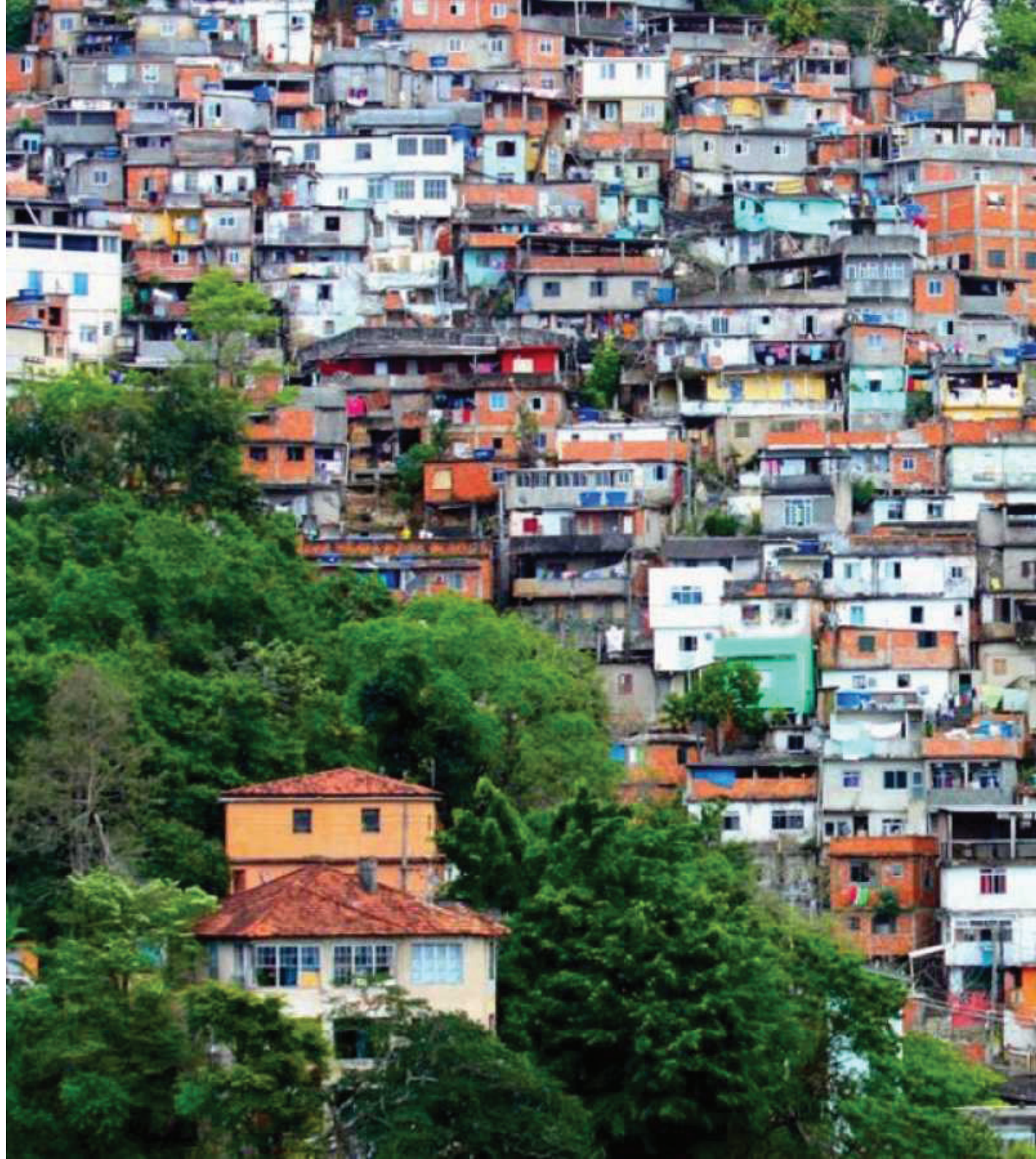
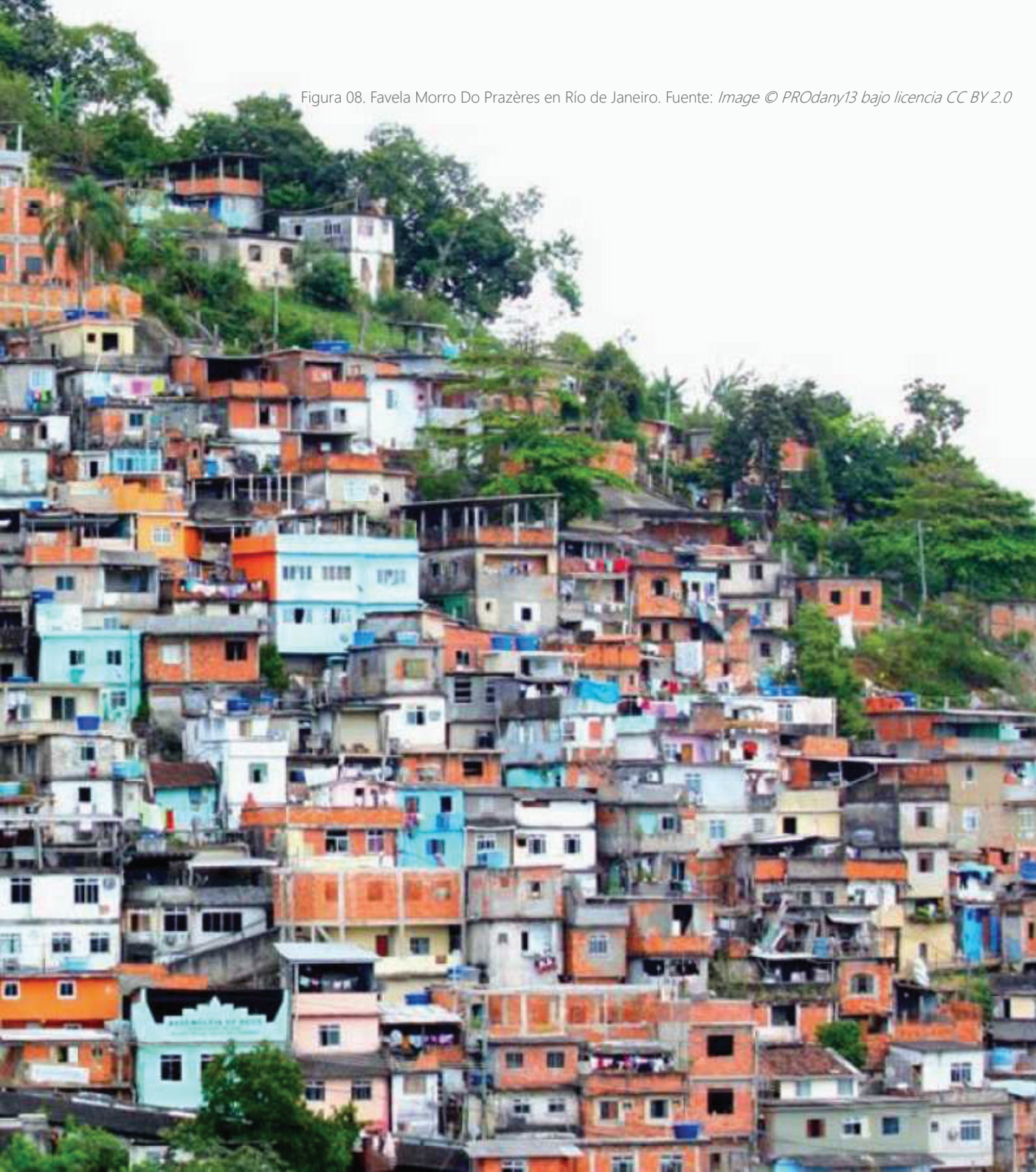


Figura 08. Favela Morro Do Prazères en Río de Janeiro. Fuente: *Image © PROdany13 bajo licencia CC BY 2.0*



colindantes que suele ser donde se encuentran sus fuentes de trabajo. Con objetivos que se inclinan cada vez más por el uso de transportes colectivos, la deficiencia que tienen estos servicios públicos para integrar la ciudad y generar una movilidad funcional y segura hacen que en las ciudades latinoamericanas se apueste cada vez más por el uso del transporte individual como forma preferida de desplazamiento. Se prevé que para el 2025 las ciudades latinoamericanas tengan alrededor de 140 millones de automóviles, 80 millones más que en el 2010. Estos asentamientos son una de las manifestaciones de exclusión más marcadas y que ponen en tela de juicio el desarrollo económico, develando la desigualdad y las brechas sociales que se encuentran latentes. La marginalidad urbana en estas ciudades ha sido abordada desde las ciencias sociales como consecuencia de las dinámicas de los procesos de urbanización de la región (Ortiz-Arrieta & Silva, 2019).

En comparación con otros habitantes, aquellos ciudadanos que viven en asentamientos informales tienden a sufrir una mayor exclusión social, espacial y económica, lo que los deja en una situación de desventaja causado por la marginalización geográfica, la falta de servicios básicos, la ausencia de políticas públicas adecuadas, el acceso limitado a equipamientos dignos y, debido a su ubicación, son también vulnerables a los desastres naturales.

2.2 | URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA

2.2.1 | CONCEPTO DE URBANIZACIÓN

Urbanizar deriva de las raíces latinas *urbe* (ciudad) y el sufijo *-izar* (convertir en). Por tanto, 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. Esto surge desde que el ser humano comienza a vivir en comunidad y lo hace como una actividad que se desarrolla de manera natural. Si bien la planificación ha de ser el medio preferido para la creación de espacios urbanizados, la realidad de muchas ciudades es que el individuo, sea como persona física o como colectivo y aun sin ser un entendido en la materia, se ve en la necesidad de desarrollar, para él y los suyos, un espacio en el que pueda habitar. Aunque en el imaginario colectivo el proceso de urbanización trae consigo una planificación previa que da como resultado la creación de ciudades funcionales (o, al menos, aparentemente organizadas), la realidad es diferente. La mayoría de nuestras ciudades, en especial aquellas en vías de desarrollo, se encuentran marcadas por un proceso de urbanización que se va creando “sobre la marcha”, sin un sistema que vele adecuadamente por ella que deriva en la falta de planes.

El proceso de urbanización ha tenido diferentes connotaciones en los diferentes estratos en los que se desarrolla. Si hablamos de la ciudad creada para las clases sociales más pudientes, urbanizar viene a ser una forma de explotar un sector económico, promoviendo (se cumpla esto o no) unas condiciones de vida óptimas con características específicas (casi siempre importadas y poco inculturadas) y que dan respuestas a la demanda de ciudad de ese nicho de mercado.

Para las clases sociales más bajas, sin embargo, la urbanización tiene un concepto y un desarrollo muy diferente, marcado fundamentalmente por la necesidad de tener un espacio en el habitar y desarrollar sus actividades básicas. Si bien en el primer caso, la vivienda surge acompañada de otros equipamientos que dan respuesta a las necesidades fundamentales del ser humano, en el segundo el lugar para habitar es el fin único y último, y los espacios complementarios (pero que son tan necesarios) pasan a ocupar un segundo y tercer plano.

Vivimos en un mundo predominantemente urbano: datos de la CEPAL confirman que América

Latina es la región más urbanizada. Robert Park afirma que las ciudades son el intento más coherente y en general más logrado del hombre por rehacer el mundo en el que vive de acuerdo con sus deseos más profundos. Es esta creación donde los seres humanos están condenados a vivir. La ciudad como espacio material es el lugar donde suceden las interacciones sociales, pero es a su vez, el reflejo de estas y la acumulación de experiencias pasadas.

Es por ello por lo que 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 esta 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, sus ciudades se encuentran constituidas y construidas en la base de procesos históricos de las sociedades y su desarrollo espacial tiende a reproducir parámetros de determinadas organizaciones sociales.

Los procesos históricos latinoamericanos se encuentran marcados por la desigualdad socioeconómica, la discriminación racial y social, un marcado número de debilidades institucionales y democráticas que desembocan en el descontrol urbano que existe en nuestros días. Estas problemáticas son claramente constatables cuando se revisan diferentes estudios.

El índice de desigualdad de Gini muestra que, de los 20 países con más desigualdad, 11 se encuentran en territorio latinoamericano¹.

América Latina es también una región arropada en gran parte por la corrupción. Según Transparencia Internacional², para el 2021 se estimaron que 16 de los 20 países obtuvieron una puntuación por

debajo de 50, siendo 0 corrupción rampante y 100 limpios de corrupción, desvelando la ausencia de oportunidades en ellos³. La falta de continuidad de los gobiernos en las políticas urbanas, así como la corrupción son dos de los grandes males que entorpecen el desarrollo urbano de los países latinoamericanos. 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 general.

Junto a ello se encuentra la corrupción; la mayoría de las autoridades se decantan por el beneficio de las grandes constructoras incluso por encima del bien común, 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.

Finalmente, pudiéramos puntualizar que las altas tasas de urbanización regional han aumentado las zonas de riesgo. Un estudio realizado por el Banco Mundial sobre desastres naturales muestra

que de los 15 países principales expuestos a este tipo de amenazas, 7 se encuentran en América Latina y el Caribe.

Estas problemáticas no solo atraviesan las estructuras sociales, sino que se ven reflejadas en la urbanización de las ciudades, siendo estas el punto neurálgico de las mismas y donde convergen las diferentes realidades presentes en cada país. Es por ello por lo que el urbanismo de las ciudades se encuentra hilado en la base de estas problemáticas de carácter histórico que se ve reflejado también en su desarrollo y en su forma espacial.

2.2.2 | CONCEPTO DE ESPONTANEIDAD APLICADO AL URBANISMO

El uso de conceptos de una disciplina a otra no es nada nuevo. Para lograr un correcto acercamiento teórico a fenómenos complejos se hace necesario apoyarnos de diferentes ramas de la ciencia para proveer, no solo de herramientas e instrumentos para la acción, sino también para dotarnos de una línea de pensamiento (Iracheta, 1992). Siendo la ciudad un ecosistema natural, no se encuentra al margen de las leyes que rigen la ciencia. De hecho, considerándola por definición un sistema social complejo, abierto y autorregulador (Alexander, 1971), los estudios sobre la ciudad hechos desde una perspectiva urbana han recurrido

1 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.

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

3 <https://es.statista.com/estadisticas/1073892/america-latina-indice-percepcion-corrupcion-pais/>

históricamente a la creación de analogías que funcionen para representar las realidades que se desarrollan en ella. Por ello, y sin complejizar mucho el tema, haremos una breve comparación que se desarrolle desde la termodinámica¹ para ofrecer una perspectiva sobre la que se vaya fundamentando el desarrollo de la ciudad y su consecuente evolución.

PROCESO ESPONTÁNEO

La espontaneidad es la capacidad que tiene un sistema de cambiar sin la necesidad de un estímulo externo. Una reacción espontánea se produce cuando, una vez iniciada, no necesita un aporte energético para continuar su evolución en el tiempo. También sucede cuando, en una reacción química, todos los reactivos se han transformado en productos. En los procesos espontáneos el sistema evoluciona hasta alcanzar un estado de equilibrio en el permanece sin cambio hasta que se ve sometido al aporte de una energía exterior.

¹ La termodinámica es la parte de la física que estudia las transferencias de calor, la conversión de la energía y la capacidad de los sistemas para producir trabajo.

2.2.3 | URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA INDUCIDA

Es así, entonces, como pudiéramos asemejar el proceso espontáneo de reacciones naturales a la forma de urbanizar que llevan ciertas ciudades. Siendo que el aumento del desorden es la dirección natural en que evolucionan los procesos naturales, y la auto-urbanización puede ser considerada

un proceso natural cuando se han dado las condiciones para que esto ocurra, pudiéramos asociar la formación de las ciudades informales en Latinoamérica al proceso espontáneo así:

| PROCESOS ESPONTÁNEOS | URBANIZACIÓN ESPONTÁNEA |
|---|---|
| Reacción exotérmica en la que se libera energía. | Reacción de un grupo determinado ante sus necesidades. |
| Reacción en la que hay un aumento considerable del desorden. | Falta de planificación, degenerada en caos. |
| Necesita algo que "inicie" la reacción. | Tiende a desarrollarse cuando se han creado las condiciones óptimas para el desarrollo de la informalidad. |
| Cambios en el sistema sin necesidad de un estímulo externo. | Transformaciones en la ciudad que no necesitan de un desarrollador, salvo el propio sistema. |
| Todos los reactivos se han transforman en productos. | El sistema continúa en movimiento hasta que se ha explotado al 100%. |
| Cuando alcanza un estado de equilibrio, el sistema permanece sin cambio hasta que se ve sometido al aporte de una energía exterior. | Aunque ha sido creada sin un estímulo externo, la ciudad no puede regenerarse si no es intervenida por agentes externos a ésta. |
| No se puede prever el tiempo que tarde una reacción en finalizar. | Es prácticamente imposible determinar el tiempo que tardan estas ciudades en desarrollarse. |

Tabla 02. Cuadro comparativo sobre las similitudes de ambas clases de procesos espontáneos. Fuente: *Elaboración propia*.

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 en 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 las periferias) 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. Así, lo que antes era periferia y que en muchas ciudades ya forma parte del engranaje de la misma, se va desarrollando como un elemento independiente, creando áreas heterogénea, que nada tienen que ver con el ideal de ciudad que se quiere desarrollar.

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

Las primeras son aquellas desarrolladas por los organismos competentes que planifica y prevén las grandes transformaciones de la ciudad. Las segundas, pertenecientes a las clases sociales marginadas son aquellas que se crean a partir de

generaciones espontáneas fruto de la necesidad de habitar del ser humano. Estas se llevan a cabo en el ámbito de la informalidad, acciones imprevistas, creativas, generadas a partir de lo que se tiene a la mano y que avanza, no siempre en la dirección adecuada, pero sí en la dirección quizás más natural y lógica. Unas (las primeras) general estructuras programadas. Otros (los segundos) se van creando fruto de la espontaneidad y el azar.

Atendiendo a que ningún acontecimiento físico o social sucede sin elementos disipadores y sin un intercambio entrópico, el urbanismo espontáneo no es un mero producto del azar ni algo que ha sucedido sin que necesariamente se pueda prever: es el desarrollo incontrolado de un germen que ha sido implantado muchas veces por aquellos que planifican las grandes ciudades, con o sin intención de que la informalidad ocurra, pero con la casi certeza de que es este el camino que tomarán las intervenciones por ellos realizadas.

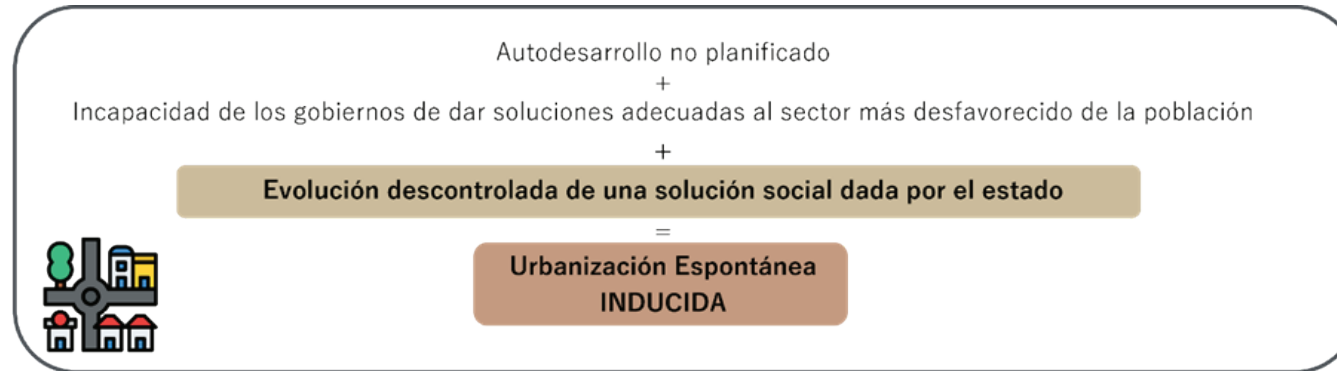
Para los fines de este estudio, hemos llamado a este proceso de urbanización “inducido”, en cuanto a que se ve detonado por el desarrollo de propuestas urbanas dirigidas por el estado y que no prevén el desarrollo posterior del espacio que le rodea. Esto suele suceder, por un lado, por la falta de voluntad política a la hora de dar seguimiento

a los proyectos realizados desde el estado y, por el otro, por la falta de una política desarrollada en conjunto para una ciudad específica y en la que las actuaciones individuales no sean las que primen.

2.2.4 | ESPONTANEIDAD INDUCIDA EN LATINOAMÉRICA

En los países en vías de desarrollo las crisis urbanas ligadas a la cuestión de la vivienda se asemejan en un momento dado de su evolución. (Lesbet, 1985)

El crecimiento de las ciudades latinoamericanas durante el siglo XX, movilizadas por sus diferentes procesos productivos, de exportación y de consumo, han marcado el crecimiento demográfico en los núcleos urbanos que se ha visto caracterizado por la búsqueda constante de subsistir de sus ciudadanos en una forma de habitar que sea aceptable. Este tipo de desarrollo y dinamización de las fuentes económicas de las ciudades traen consigo la necesidad de mano de obra que realice los trabajos para sustentar el sistema, lo que genera la movilización de una gran masa de personas que, buscando mejorar sus propias condiciones de vida, migran de los campos hacia las ciudades que hasta el momento no cuentan con los medios suficientes para dar respuesta a la demanda habitacional que se crean. El boom de las ciudades informales se presenta en los países del tercer mundo concretamente en la



segunda mitad de este siglo y no se encuentran al margen de los procesos políticos y sociales que se vivían en ellos. Salvo algunas excepciones, la mayoría de las ciudades en vías de desarrollo de entonces comparten un mismo ciclo evolutivo: un ritmo de crecimiento relativamente lento o incluso retardado, y a continuación una brusca aceleración en las décadas de los 1950 y 1960 donde se produce el aumento de la migración rural que busca refugio en las periferias urbanas. A inicios de siglo, estas migraciones eran detenidas con lo equivalente a un muro protector alrededor de las ciudades (Davis, 2006).

Antes de la Segunda Guerra Mundial, en Latinoamérica la población de menos recursos vivía en el interior de las ciudades en viviendas de alquiler. En el caso de México, por citar un ejemplo,

para finales de la década de 1940, la sustitución de la industrialización por las importaciones provocó una oleada de migraciones que ocupó las afueras de Ciudad de México y de otras ciudades del continente. La respuesta de muchos gobiernos al desarrollo de esta clase de sectores fue "aplastarlos", como forma de demostrar su poderío y el control sobre la creación de la ciudad que pretendían tener.

En Venezuela, el entonces dictador Marcos Pérez Jiménez (1953-1958) fue un atacante continuo de las chabolas: la solución que desde el gobierno se ofrecía era el desalojo forzado de estas viviendas y de sus habitantes que luego eran reubicados en las afueras de la ciudad en superbloques.

Las barreras que hasta entonces existían en

la primera mitad del siglo, fueron cayendo paulatinamente con la desaparición de las dictaduras y los regímenes que mantenían desacelerado el crecimiento de las ciudades. Impulsados por el afán de una mejora en la calidad de vida, las clases más bajas hicieron valer su "derecho a la ciudad" y empezaron los procesos de migración campo- ciudad, aunque esto solo significara una vivienda con materiales de mala calidad a las afueras de la ciudad. Por encima del hambre y la deuda, en América Latina las palancas más efectivas y despiadas que facilitaron la urbanización informal en las décadas de 1950 y 1960 fueron la guerra civil y la represión (Davis, 2006).

La mayoría de nuestras ciudades, que hasta entonces se habían desentendido de dotar de una

calidad espacial y de habitabilidad a los sectores más empobrecidos, no tienen la capacidad de satisfacer el acelerado ritmo de crecimiento que llevan los sectores menos pudientes. Es por ello que estos grupos se ven obligados a crear soluciones de hábitat que, si bien inicialmente se piensa que son efímeras, suelen consolidarse con el tiempo, regularmente en los márgenes de los límites urbanos y que tienden a llevar un crecimiento, aparte de exagerado en tiempo, desordenado.

Estas ciudades, caracterizadas por el autodesarrollo no planificado suelen dejar en evidencia la incapacidad que hasta el momento han tenido los gobiernos de dar una solución correcta a este sector de la población y como un reto, en lo inmediato y a futuro, de cómo se debe gestionar mejor esta población. No hemos de olvidar que en su mayoría estos sectores han sido la evolución de una solución social del mismo estado, mal planificada y desarrollada, que ha logrado la separación entre la ciudad "formal", reservada para las clases sociales más acomodadas, y la exclusión de estas de los procesos de crecimiento urbano, que se ha traducido en una autogestión de soluciones a problemas que deben ser de interés común.

En América Latina, la caída de las dictaduras

(Argentina: Jorge Rafael Videla 1976-1981; Bolivia: Hugo Banzer 1971-1978; Nicaragua: Familia Somoza 1934-1979; Haití: François Duvalier 1957-1971; Cuba: Fulgencio Batista 1952-1959; Guatemala: 1954-1957; República Dominicana: Rafael Leonidas Trujillo 1930-1961) dio paso a oportunidades efímeras para la invasión y ocupación de tierras; las rivalidades entre partidos, así como las amenazas de revolución fueron algunas de las formas en que los ciudadanos conseguían tierras a cambio de votos.

A inicios de 1960 en Cuba el Instituto Nacional del Ahorro y la Vivienda empezó a sustituir las casas hiperdegradadas de La Habana por viviendas prefabricadas que eran armadas por sus mismos propietarios. Sin embargo, estos proyectos no han sido de carácter continuo. Casi medio siglo después, el programa se redujo drásticamente a causa de la priorización de otros sectores, lo que hace que las "soluciones" que en algún momento funcionaron, se vuelvan contra ellas mismas desencadenando un nuevo ciclo de informalidad surgido alrededor de programas de viviendas ya existentes, lo que sucede en casi todas las ciudades latinoamericanas.

Estos procesos que pudiéramos, en cierta forma reconocer como "incompletos", generan la

inducción a la que hacemos referencia, que se lleva a cabo incluso sin estarse buscando, pero cuyo hilo conductor son las transformaciones estatales cualesquiera que sean sus fines.

A raíz de estos análisis pudiéramos también preguntarnos: ¿quiénes son los agentes que producen, mantienen y administran las diferentes formas de hábitat espontáneo o no reglamentado? (Lesbet, 1985).

Finalmente, pudiéramos decir que el desarrollo de estas ciudades se produce con frecuencia en terrenos del sector público o terrenos privados ilegales. Y este tipo de proyectos tienden a evolucionar mucho más rápidamente que los programas estatales de vivienda, que, en cierta forma, mantiene frenada la crisis de vivienda que existe. Es por ello por lo que los poderes públicos de cierta forma "toleran" las construcciones que permiten solventar la notable falta de viviendas: la importancia de esta participación es proporcional al abandono que tiene el Estado de un sector clave de la economía (Lesbet, 1985).

2.3 | URBANIZACIÓN ESPONTANEA INDUCIDA EN REPÚBLICA DOMINICANA

2.3.1 | ESTADO, ESPONTANEIDAD E INDUCCIÓN: FRONTERAS POLÍTICAS

En República Dominicana, la creación de la ciudad informal resulta de la unión de dos aspectos fundamentales: por un lado, la coordinación del estado y las políticas de desarrollo urbano que desde este se han ido gestando amparados en diferentes parámetros y que han implicado el desalojo y la movilización de la población menos pudiente y por el otro, la necesidad que impera en los ciudadanos de escasos recursos de tener un lugar en el que vivir. Esta última se traduce en un conjunto de acciones que promueven el desarrollo de “sectores populares”¹ que lleva el siguiente ciclo:



1 Los sectores populares son aquellos que concentran mayor cantidad poblacional, sus ciudadanos no tienen gran poder adquisitivo y suelen tener un crecimiento urbano descontrolado a causa de la falta de interés en su regularización.

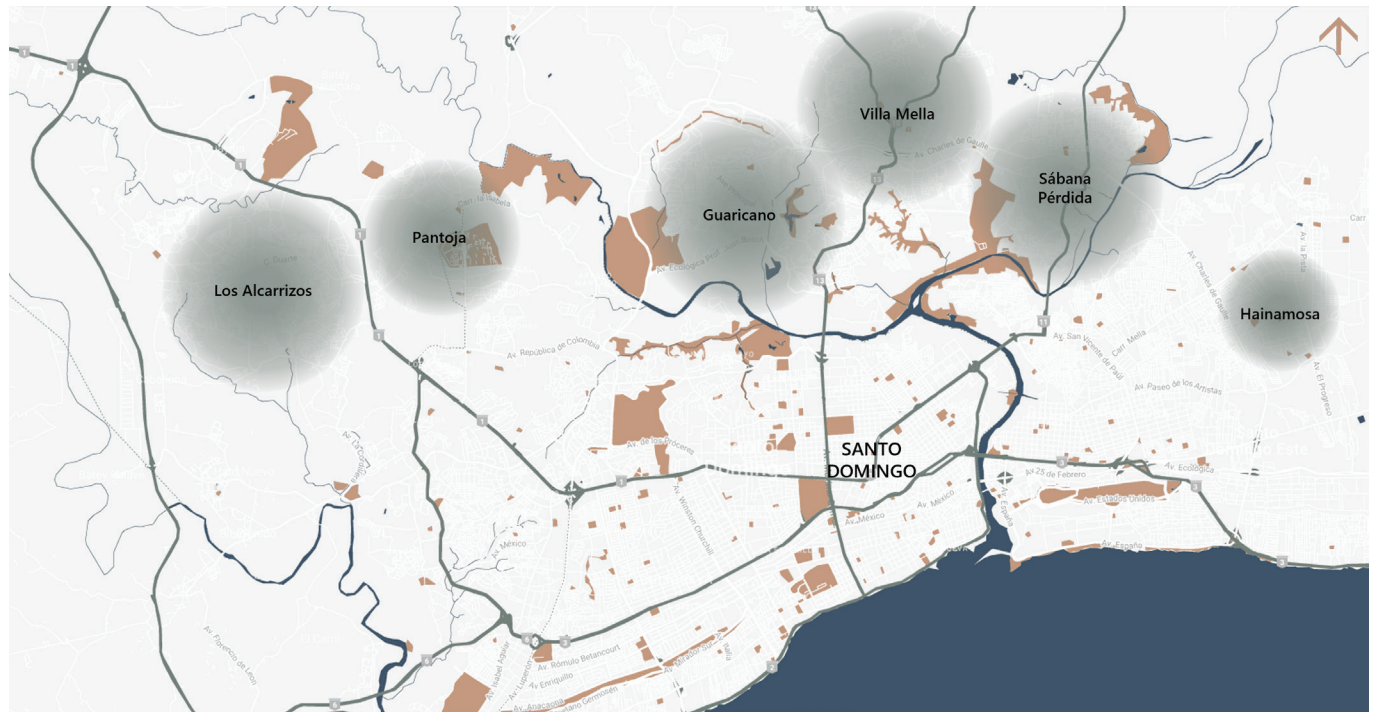


Figura 09. Primeros sectores informales desarrollados en Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzymaps.com>.

Cuando una ciudad es el centro del poder político, social y económico de un país, descuidando el desarrollo 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 esa 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).

Las ciudades informales en Santo Domingo empezaron a aparecer con mayor auge en la década del 1960, cuando los cambios políticos,



Figura 10. Segunda ola de sectores informales. Fuente: *Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzymaps.com>.*

sociales y económicos 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 periférica¹ de la ciudad, más concretamente en el extremo norte sobre un

¹ Dícese de las urbanizaciones creadas en el exrrarradio de la ciudad que hasta el momento estaba construida.

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, multiplicándose así los sectores marginales con una composición social caracterizada por la pobreza y la precariedad urbana.

Más adelante se desarrollaría un segundo arco marginal, que luego agruparía sectores como La Ciénaga, Los Guandules y La Zurza, cuyos niveles de pobreza extremas, riesgos, segregación e insalubridad los convertirían en marcas de la lucha contra la marginalidad urbana extrema en el ámbito local y que es donde se asientan la mayor parte de las instituciones sin fines de lucro a realizar sus iniciativas urbanas.

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 del país. La proporción de la población urbana, de 16.6% en 1920 y 23.8% en 1950, alcanzó un 52.0% para el 1981. Es decir, que de 1920 a 1981, las ciudades con más de 5,000 habitantes se incrementaron de 7 a 60 (Morel, 1992).

La hiperurbanización en la que se vio envuelta el país donde cerca del 30% de la población total y alrededor del 50% de la población urbana se encontraba en la ciudad de Santo Domingo, 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, que albergaba entre el 70 y el 90% de estos.

La ocupación de importantes cantidades de tierra que había hecho la familia Trujillo² permitió luego que grandes residencias fueran ocupadas por una población de escasos recursos y que empezaran a subdividirlas según su antojo. La marginalidad que se fue consolidando desde entonces dentro del tejido urbano ha sido una de las condiciones de más difícil manejo que ha heredado el país de este período en la historia.

Sin embargo, puede que lo más trascendente de este período en lo que a la segmentación espacial y social se refiere lo constituye la guerra civil de abril del 1965³. Este hecho dejó a la vista que el

2 Familia del dictador dominicano Rafael Leonidas Trujillo, quien gobernara desde 1930 hasta su asesinato en 1961.

3 Esta guerra buscaba restaurar el depuesto

haber ubicado el centro financiero de la ciudad en el Centro Histórico lo había dejado en una posición de vulnerabilidad muy alta, lo que aceleró su abandono por parte de las familias pudientes y cuyas propiedades pasaron a ser refugios para las turbas antitrujillistas.

Paulatinamente, y con la entrada al gobierno del entonces presidente Joaquín Balaguer y quien gobernara, primero, por un período de 12 años (1966-1970, 1970-1974, 1974-1978) y más tarde por otros 10 (1986-1990, 1990-1994, 1994-1996) 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 gobierno de 1963 del profesor Juan Bosch y que desembocó en la segunda invasión norteamericana.



Figura 11. Viviendas construidas en el primer año de Balaguer. Fuente: <https://codigoinformativord.com>

buscaban atender la problemática desarrollada por la demanda de infraestructura causada por la ya comentada migración postdictadura. Grandementereconocidoporesteafán, sus distintos mandatos estuvieron marcados por la realización de una inmensa cantidad de obras distribuidas a lo largo y ancho del territorio dominicano, así como de distintos programas de reurbanización y rediseño. 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.

Este período estuvo también marcado por los enfrentamientos políticos y la necesidad que tenía el estado de proyectar una imagen de democracia y estabilidad política, lo que se sustentaba en un modelo de desarrollo industrial de importaciones. Esto se tradujo en la creación de importantes parques industriales (como el de Herrera, por ejemplo, al oeste de la ciudad) y como consecuencia de ello el asentamiento informal en los alrededores de la zona de habitantes recién llegados para trabajar en la zona.

La revalorización del suelo junto a la migración y los incentivos que se tenían para la construcción trajeron consigo desde 1966 la expansión de la

ciudad mediante dos modelos de desarrollo: el de generación periférica y el de creación de nuevas ciudades (Villalona, 2007). El último estuvo caracterizado por la urbanización de terrenos del extrarradio urbano y que eran rurales y se limitaba a intentar proveer el déficit de viviendas sin preocuparse por crear fuentes de empleo o por supervisar lo que ocurría en el entorno inmediato.

Es por ello que en paralelo se iba gestando la ciudad informal a partir de un desarrollo espontáneo que por la generación periférica va colocándose en zonas de riesgo y de difícil acceso.

Para la realización de las grandes obras se hizo necesario, en la mayoría de los casos, 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. La remodelación urbana y los desalojos llevados a cabo en el país como fundamento de la política del gobierno desde del 1986 formaban parte de los procesos de modernización de la ciudad. En 6 años (1986-1992), cerca de 30,000 familias fueron expulsadas de su núcleo poblacional, quienes, siendo en su

mayoría pertenecientes a estratos sociales bajos y marginales, fueron desplazados desde sus asentamientos ubicados en el centro de la ciudad hacia las periferias (Morel & Mejía, 1993).

Para contrarrestar la falta de vivienda provocada por los desalojos se crearon distintos modelos de vivienda entorno a diferentes concepciones y de diferentes tipos. Las famosas multifamiliares o viviendas sociales creadas eran edificios de cuatro niveles que se construyeron con una visión totalmente diferente de la que se tenía hasta el momento.

Los proyectos sociales pasaron a ser parte de su prioridad, pues se entendía que con estos se corregía el problema de desempleo, el déficit habitacional, se mejoraban las zonas degradadas y se rescataba la imagen de la ciudad. El desarrollo de la tipología de estos proyectos se realizaba de la siguiente forma: en los que se encontraban en el centro de la ciudad y que tenían una mayor concentración poblacional, la tendencia era la creación de bloques multifamiliares de varios niveles, y, mientras las construcciones se alejaban del centro y se acercaban a la periferia, los proyectos iban descendiendo en altura hasta convertirse en viviendas unifamiliares o dúplex de un nivel.



Figura 12. Proyectos de viviendas multifamiliares desarrollados alrededor de la ciudad de Santo Domingo por Joaquín Balaguer Fuente: *Libro: Joaquín Balaguer: El Estadista de la Construcción y el Urbanismo.*

Surgieron también los barrios obreros que tenían condiciones urbanas mínimas y que se caracterizaban por poseer una lotificación que permitiera el desarrollo de la agricultura urbana, lo que luego hizo que estos espacios se arrabalizaran y se densificaran sin control, creando los primeros bolsones de población marginal. Para la década de los 80 y 90, el crecimiento se daba principalmente hacia el norte de la ciudad en tierras con gran productividad agrícola, bien fuera por promoción estatal, bien por ocupación espontánea. Pudiéramos mencionar sectores como Los Alcarrizos, Pantoja, Guaricano, las inmediaciones de Villa Mella hacia Sabana Perdida y la Victoria, hasta la zona de Hainamosa en los alrededores de la Carretera Mella. Estos años pasaron a la historia como aquellos que impulsaron de manera progresiva la expulsión de los pobladores del centro de la ciudad y el ensanchamiento de las periferias como destino provisorio para albergar estos núcleos poblacionales.

Sin embargo, estos programas eran ineficaces pues no era posible superar con ellos el déficit habitacional que se había generado en el país, que para entonces 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 tenga que solventar aproximadamente el 70% de las soluciones habitacionales. Sumado a esto, los programas de viviendas se iban desarrollando sin controlar los predios ni los espacios intersticiales que quedaban entre las edificaciones, lo que desembocó en el crecimiento de estas urbes con construcciones que se encontraban fuera de las zonas planificadas (y de las que hablaremos más adelante) pero adscritas a estas para poder aprovechar la dotación de servicios que en ellas ya había sido implantada.

La realidad urbana de Santo Domingo para entonces se desarrollaba en dos vertientes: mientras que la "ciudad formal" tenía planificadores y desarrolladores, normativas y valorizaciones socioculturales que eran tomadas en consideración y que determinan la configuración arquitectónica de esta parte de la ciudad, en la ciudad informal la implementación, la construcción y la planificación se desarrollan paulatinamente en torno a las necesidades del usuario y de cierta forma inducidas por las decisiones estatales que han impulsado esta clase de desarrollo. La remodelación urbana de la que gozaba la "ciudad visible", impulsaba

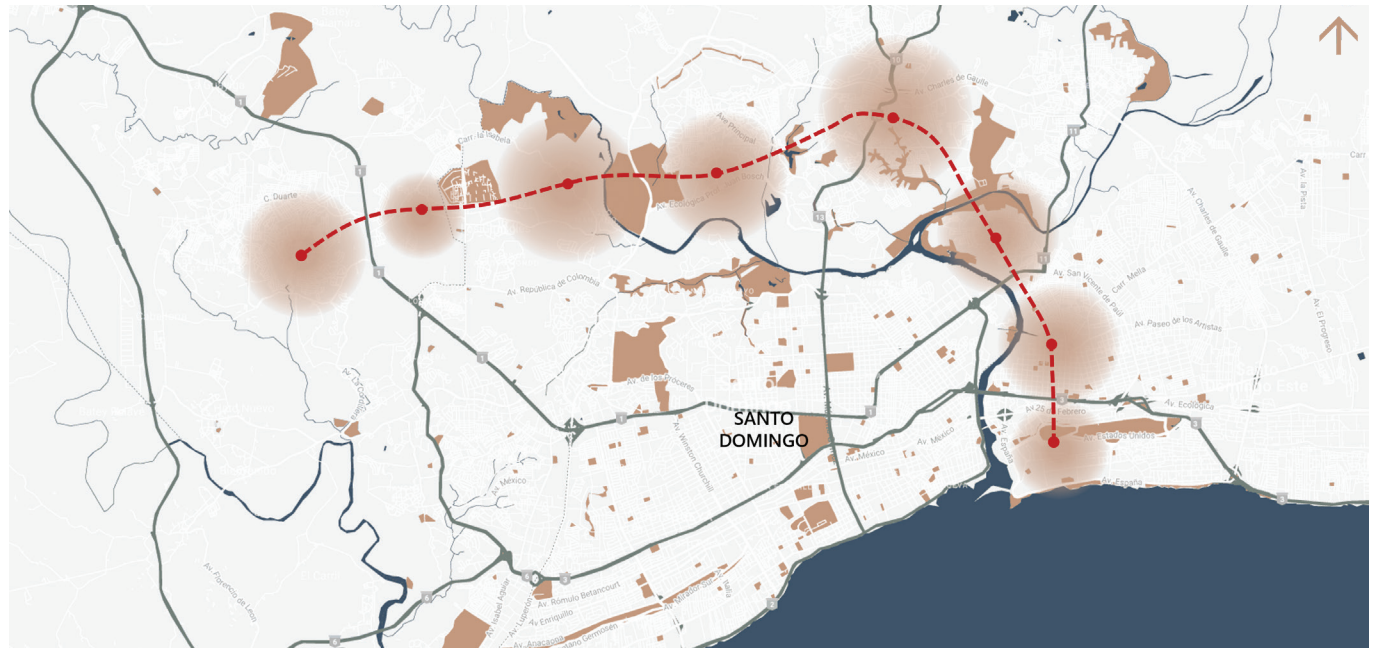


Figura 13. Barrios ubicados en el extraradio y que consolidaron el "anillo periurbano". Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzymaps.com>.

para entonces el desarrollo de la “ciudad invisible”.

De ahí es entonces donde surge una especie de “anillo periurbano” formado por fragmentos disímiles e inconexos como los pequeños poblados que existían en el extrarradio urbano, las nuevas urbanizaciones formales y los asentamientos informales, todos carentes de servicios básicos y de cualquier elemento de cohesión que vaya más allá que la vía que los origina (Villalona, 2007).

A través de los años los sectores informales han continuado desarrollándose y, siendo que lo que antes era la periferia ya no lo es, han quedado encapsulados en el centro de la ciudad. Estos se han ido consolidando amparados también por 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 esta muchas veces se esconde el apoyo estatal para la formación de estos sectores, unas veces encubierto y otras veces manifiesto (Collier, 1978). Y en República Dominicana, gracias a esto, las zonas informales se encuentran dispersas 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 a la carencia de espacios públicos en su entorno.

Como estas ciudades se desarrollan sin oposición de los instrumentos de planificación y sin ningún control por parte de los ayuntamientos y el gobierno municipal, se han desarrollado con sus propias normas y su propia forma de autoproducir el espacio.

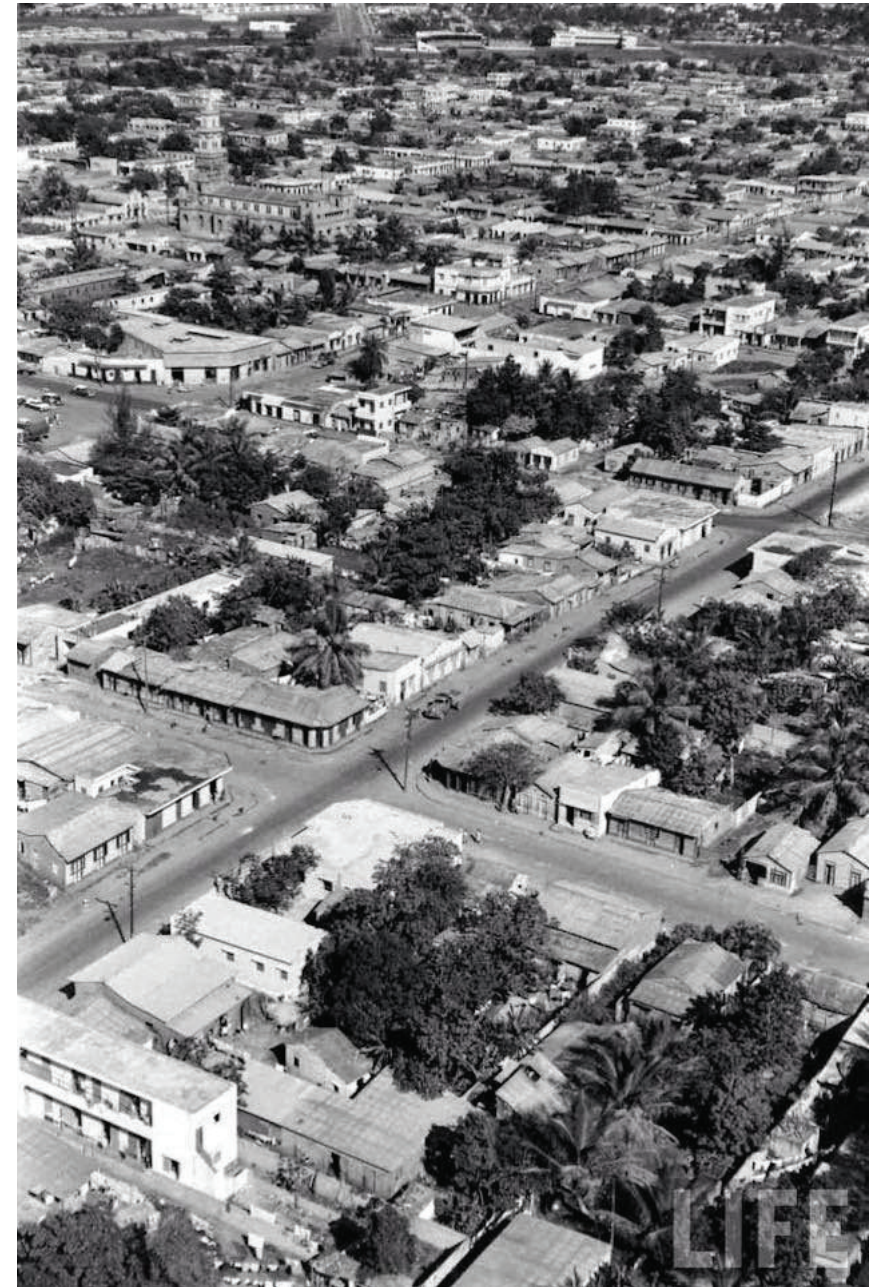


Figura 14. Sector de Villa Juana construido por Joaquín Balaguer Fuente: *Imágenes de Nuestra Historia*.

2.3.2 | ALGUNOS CASOS DE ESTUDIO

Como ya hemos mencionado, la modalidad característica de desarrollo de los barrios en Santo Domingo ha sido el nacimiento de sectores informales en espacios vacíos que dejan los ya consolidados. Estos ocupan terrenos de un menor tamaño en los que los límites se encuentran definidos, o por el mismo tejido urbano, o por límites naturales.

La ocupación de tierras y el desarrollo formal pero poco planificado en conjunto dio pie a un "archipiélago de islas" de asentamientos informales que, insertadas en la ciudad formal, ocupan

pequeñas pero importantes áreas de territorio urbano. Estas islas de pobreza e ilegalidad se consolidarían desde entonces, permaneciendo en la mayoría de los casos inamovibles hasta el día de hoy". (Villalona, 2007) Estas "islas" forman parte del fenómeno que hemos denominado como "espontaneidad inducida", por lo que presentaremos algunos casos de estudio identificados como tal. Estos de van a presentar se ubican a lo largo de Santo Domingo, capital de la República Dominicana. Finalizaremos en el siguiente apartado con el análisis a detalle de Los Alcarrizos, municipio también de Santo Domingo.

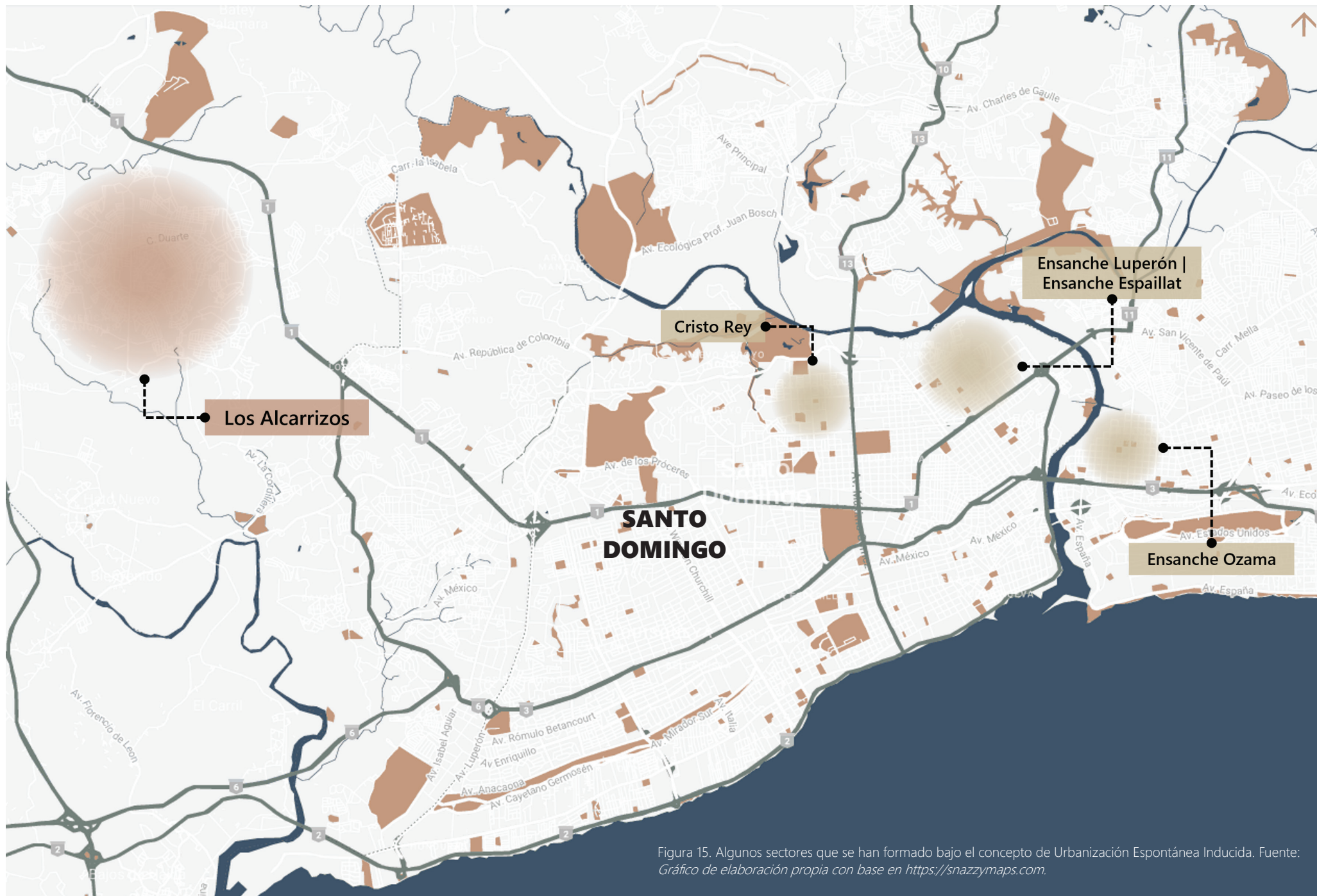
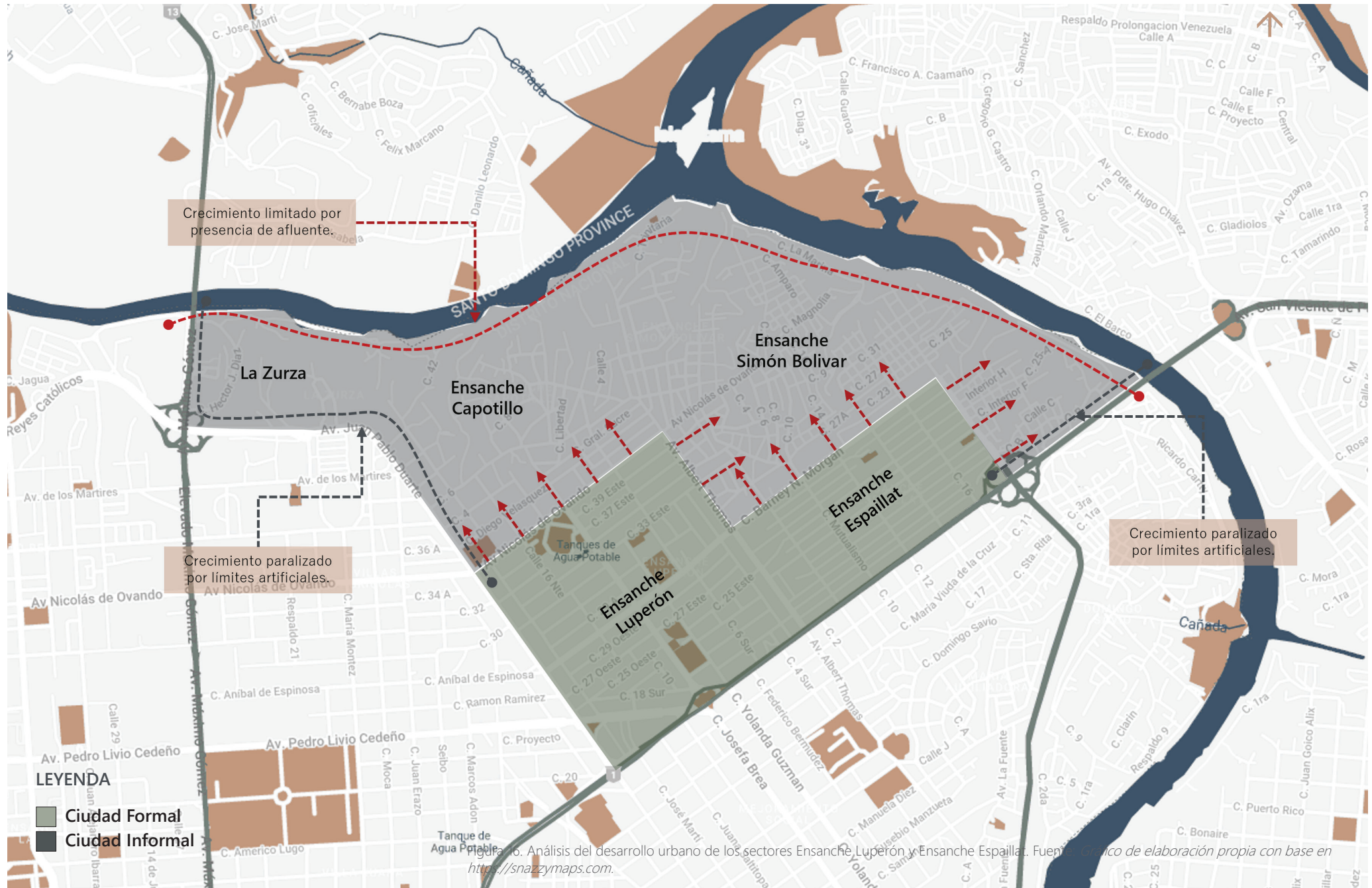


Figura 15. Algunos sectores que se han formado bajo el concepto de Urbanización Espontánea Inducida. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzymaps.com>.

2.3.2.1 | ENSANCHE LUPERÓN | ENSANCHE ESPAILLAT



| SECTOR | HABITANTES |
|------------------------|------------|
| CIUDAD FORMAL | |
| ENS. LUPERÓN | 23,710 |
| ENS. ESPAILLAT | 16,803 |
| CIUDAD INFORMAL | |
| LA ZURZA | 42,896 |
| ENS. CAPOTILLO | 134,708 |
| ENS. SIMÓN BOLIVAR | 88,463 |

Tabla 03. Cantidad de habitantes por sector. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

El **Ensanche Luperón** fue fundado a finales de la década de los 50 durante el gobierno de Rafael Leonidas Trujillo con el fin de albergar en sus residencias a los altos rangos militares, siendo el desarrollo habitacional más ambicioso hasta entonces, con unas 1000 viviendas. Luego de su construcción la dictadura se hizo de los terrenos colindantes y construyó, el 1958, el Ensanche Espaillat, destinado en esta ocasión a los militares de rangos medios. Ambos sectores formaban parte del proyecto de expansión de la ciudad de Santo Domingo hacia el norte, por lo que estos fueron concebidos y diseñados adecuadamente con la estructuración de los servicios, equipamientos y dotaciones necesarias.

A esta realidad se sumó otra problemática: los últimos años de la dictadura estuvieron

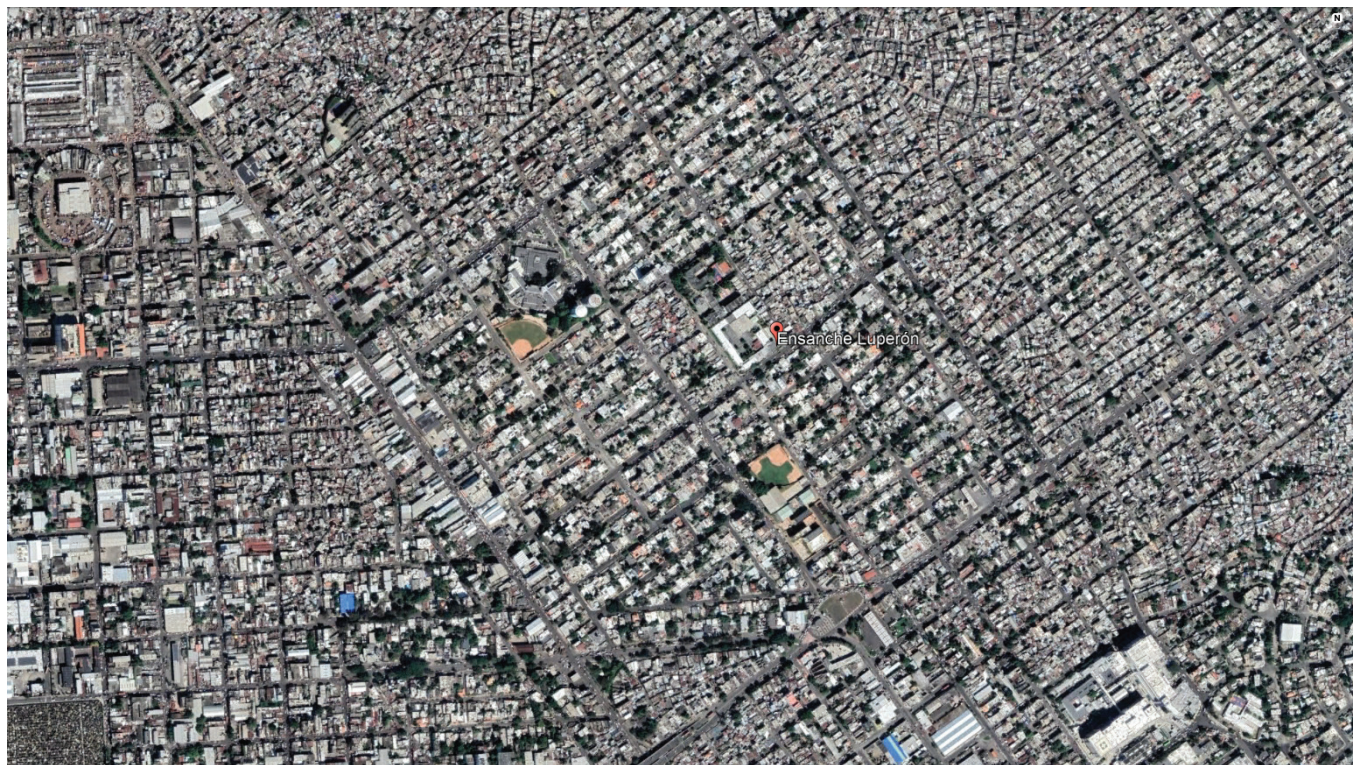


Figura 17. Fotografía aérea del Ensanche Luperón donde se aprecia la diferencia entre los sectores formales y los informales. Fuente: *Google Earth.*



Figura 18. Vista panorámica de la Avenida Jose Trujillo Valdez / Hoy Avenida Duarte, a la altura del Ensanche Luperón. Ciudad Trujillo, actual Santo Domingo, República Dominicana. Circa 1938. Fuente: *AGN Luis Mañón, publicada por Imágenes de Nuestra Historia.*



Figura 19. Fotografía aérea del Ensanche Capotillo, Ens. Espaillat y la Zurza. Fuente: *Pedro Barulio Álvarez Muvdi*.

marcados por el desarrollo de barrios informales e infravivienda, producto del aumento de la población de escasos recursos creadas por las inmigraciones que se iban produciendo a causa de la construcción y el desarrollo de la “Feria de la Paz y la Confraternidad del Mundo Libre” realizada para 1955 para conmemorar los 25 años del régimen. Para 1960, ya era notorio el problema que iba naciendo en torno a esta realidad: viviendas de materiales efímeros se iban desarrollando, creando nuevos barrios sin control. Aunque este ensanche continuaba los lineamientos de otros barrios similares, la cantidad de viviendas resulto

insuficiente por lo que de igual forma las familias de menores recursos tuvieron que ocuparlas zonas que quedaban próximas al río Ozama y el río Isabela, creando nuevos sectores informales, ahora con viviendas aún más temerarias, con riesgos de deslizamiento e inundaciones.

Como consecuencia de esto, y anclados a los servicios que ya habían sido instalados para los sectores regulares que se construyeron, nacieron los ensanches **Capotillo**, **Simón Bolívar** y **La Zurza** que han continuado su desarrollo y expansión a través de los años.

El **Ensanche Capotillo** era una especie de arrabal urbano, con cañadas y lagunas. No contaba con los servicios básicos y sus calles estaban sin pavimentar. Aunque para los años 50 habían pocas casas, la construcción de los sectores ya mencionados, así como del Mercado Nuevo, personas dedicadas al sector de la agricultura empezaron a poblar más el lugar. Con un área de 766,000 m², hoy en día es una de las urbanizaciones informales más pobladas de la ciudad y, según informes, uno de los barrios más peligrosos. Durante los años 70 y 80 estuvo marcado por las luchas sociales y, para los 90, por el microtráfico que se ha ido controlando, pero de los que aún quedan remanentes.

Por su parte, el ensanche **Simón Bolívar** se encuentra también poblado por personas de clase media- baja. Al encontrarse en el medio de dos barrios con un alto índice de delincuencia, este sector es uno de los más inseguros de la República Dominicana. Este ha estado carente de políticas sociales para mejorar su condición en los últimos años. Se encuentra cargado de delincuencia, desempleo, ausencia de los servicios básicos, calles sin asfaltar y narcotráfico.

La **Zurza**, bordeado de otros sectores alrededor del río Isabela que conforman una especie de

“cinturon” de pobreza, este es el sector más pobre de la ciudad de Santo Domingo. Nacido para los años 1940 con los habitantes que fueron desalojados de los terrenos que se utilizaron para construir el Ensanche Espaillat y el Mejoramiento Social y no fue sino hasta 1960 con la llegada de inmigrantes campesinos del Cibao Central, Sureste y Suroeste del país, luego de la caída del régimen, cuando este sector empezó a desarrollarse. Su proximidad con el río la convierte en una zona con grandes problemas de inundación.

Dividida en 7 subsectores con un tejido discontinuo de plato roto que predomina en todo el sector, como la mayoría de los sectores informales, en La Zurza la gente vive en condiciones infrahumanas, habitualmente en viviendas tipo barracón o casas de madera, zinc, o cualquier material al que se tenga acceso. Carece de los equipamientos necesario para asegurar el correcto desarrollo de la vida, muchos niños cada año se quedan fuera de las aulas por falta de plazas en ellas y las escuelas privadas de bajo costo han desaparecido¹. Debido a la ocupación total de sus manzanas por las viviendas de los habitantes el sector, además, carece de espacios públicos adecuados.

1 <https://www.idominicanas.com/el-barrio-mas-pobre-de-santo-domingo/>



Figura 20. Fotografía aérea del Ensanche Capotillo. Fuente: *Google Earth*.



Figura 22. Fotografía de El Tunel en el Ensanche Capotillo Fuente: *www.proceso.com.do*



Figura 24. Fotografía del sector Simón Bolívar Fuente: *Pablo Tosco*.



Figura 21. Fotografía aérea del sector La Zurza. Fuente: *Imágenes Dominicanas*.



Figura 23. Fotografía del sector La Zurza. Fuente: *Imágenes Dominicanas*.



Figura 25. Fachada de Girasoles en el sector Simón Bolívar Fuente: *Francisco Orgaz Agüera*.

2.3.2.2 | CRISTO REY



| SECTOR | HABITANTES |
|------------|------------|
| CRISTO REY | 17,578 |

Tabla 04. Cantidad de habitantes por sector. No se tienen datos diferenciados entre la ciudad formal y la informal, puesto que en nuestros ya se han fusionado y funcionan como un solo sector. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

Cristo Rey es un barrio de Santo Domingo cuya población se fue conformando por uno de los últimos reasentamientos importantes de campesinos que trabajaban la industria, que en su mayoría provenían del norte del país y cuya población creció especialmente entre 1970 y 1974 con la construcción del Zoológico Nacional.

Este sector fue fundado en 1965, aunque ya desde el año anterior sus tierras, que en ese momento eran parte de un vivero de plantas ornamentales de la familia Trujillo, estaban empezando a ser ocupadas de manera ilegal. Las viviendas se fueron desarrollando en torno a las industrias que allí se ubicaban (algunas sobreviven aún en nuestros días) y que se asentaron en este lugar que para entonces no formaba parte del núcleo de la ciudad, ya que contaba con un fácil acceso al aeropuerto y a los muelles, que fue aún facilitado más por la construcción de las grandes avenidas en los años posteriores. Existían industrias de todas las categorías, desde fábricas de ropa hasta fabricación de productos de plástico e insecticidas, que afectaba la salud de los pobladores por



Figura 27. Imagen aérea de Cristo Rey. Fuente: *Google Earth.*

los compuestos y desechos que desde ellas se producían, sin embargo, esto no frenó el desarrollo de las zonas aledañas a las mismas.

Tuvo en su historia un desarrollo superior al de los sectores con características similares, ya que su población era pequeña y tenían en los alrededores muchas fuentes de empleos provenientes de las industrias.

Con una población mayoritariamente perteneciente a la clase media- baja, las construcciones iniciales eran hechas en tarimas de madera y techos de

cartón, ocupando ilegalmente los terrenos del estado. El número de viviendas, debido a la alta fuente de empleo fue creciendo de manera acelerada lo que hizo que se escapara del control de las autoridades quienes se hicieron de la "vista gorda". Ejemplo de ello es que los censos poblacionales eran "realizados" desde las oficinas del estado en lugar de hacer conteos reales y en lugares donde existían ya 300 viviendas, en los censos se decía que habían 70. Eventualmente, por su cercanía con importantes avenidas, el sector pasó a contener también el Zoológico Nacional, lo que desató en él el desarrollo de importantes construcciones y asfaltado de las calles y avenidas que lo atraviesan.

2.3.2.3 | ENSANCHE OZAMA

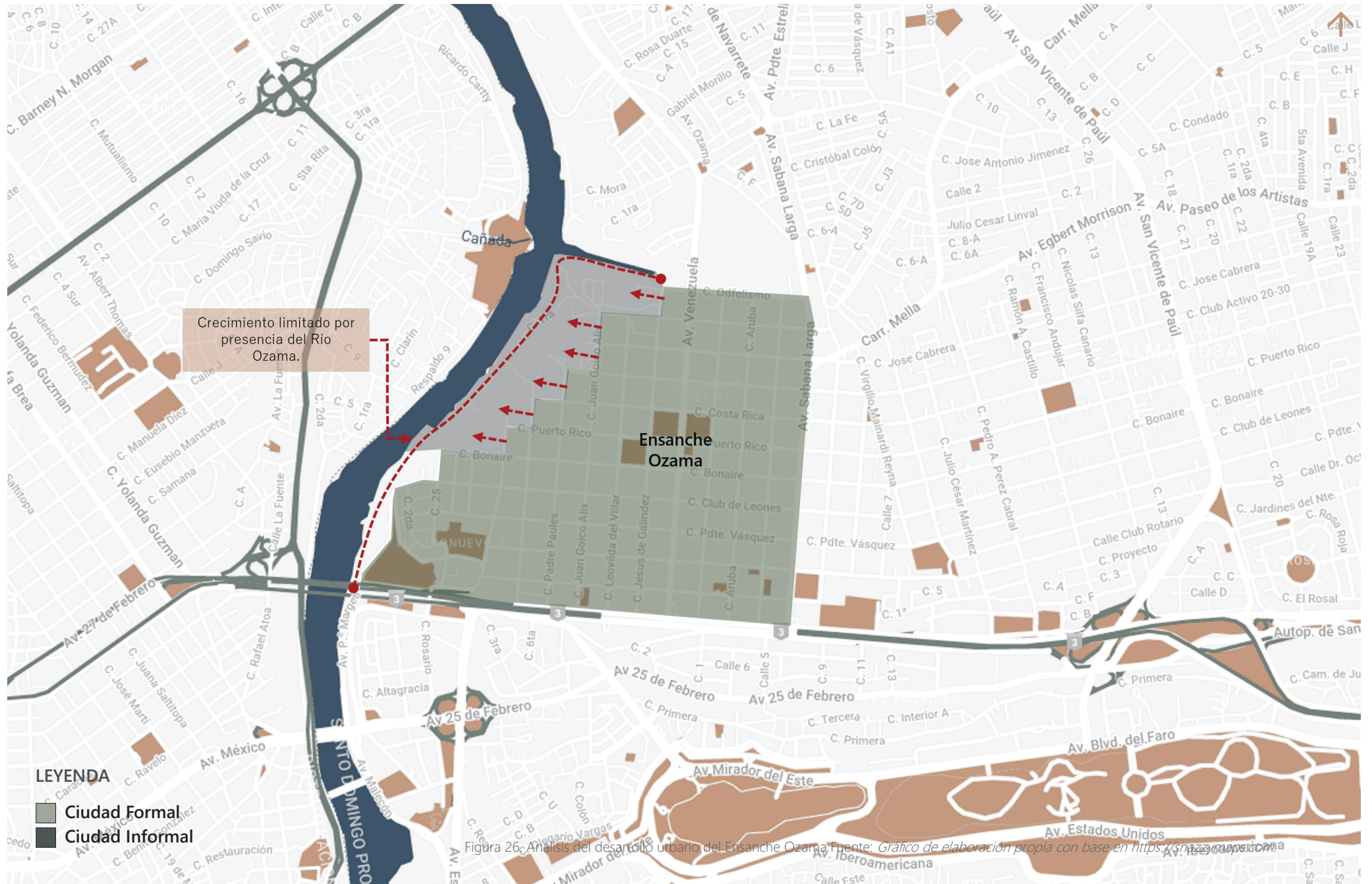


Figura 26. Análisis del desarrollo urbano del Ensanche Ozama. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzy.com/sd/oma>

| SECTOR | HABITANTES |
|----------------|------------|
| ENSANCHE OZAMA | 152,168 |

Tabla 05. Cantidad de habitantes por sector. No se tienen datos diferenciados entre la ciudad formal y la informal, puesto que en nuestros ya se han fusionado y funcionan como un solo sector. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

El **Ensanche Ozama**, conocido inicialmente con el nombre de Ensanche Benefactor, había surgido a mediados de los años 50 por la dictadura como proyecto para dar residencia a miembros de las Fuerzas Armadas, considerada en la época una de las urbanizaciones mejor diseñadas. Fue desarrollado por el arquitecto José Antonio Caro, quien recibiera un reconocimiento público por parte del dictador. Se hace como consecuencia de las inversiones que para entonces venía haciendo el "Ozama Sugar". Sus primeros pobladores fueron miembros de la Fuerza Aérea Dominicana y más tarde otros integrantes de las fuerzas castrenses y algunos empleados públicos, lo que hizo que el sector estuviera mayoritariamente poblado de personas de clases sociales privilegiadas.

Pudieramos resaltar también del sector, la amplitud de sus calles, avenidas y aceras, pues fue un ensanche bien planificado, como parte del desarrollo de la capital que tenía la dictadura, por lo que se utilizaron los mejores urbanistas del país, lo que se nota, además, la dimensión de sus calles, el trazado de estas y el acondicionamiento de sus



Figura 28. Ensanche Ozama en el 1965. Fuente: *Fotografía de Richard Walker, soldado de la fuerza de ocupación de 1965, tomada de <https://imagenesdenuestrahistoria.wordpress.com>.*



Figura 30. Ensanche Benefactor en 1940. Fuente: www.sosuumuseum.org.

manzanas: una cuadrícula perfecta, desarrollo típico de las ciudades europeas; manzanas de 100mx100m alrededor de dos vías principales.

Contaba con un cine, iglesias, hospitales, escuelas y liceos, así como restaurantes y diversos lugares



Figura 29. Ensanche Ozama en la actualidad Fuente: *Google Earth.*



Figura 31. Vista de una de las calles internas del Ensanche Ozama. Fuente: <https://lapropuestadigital.com>.

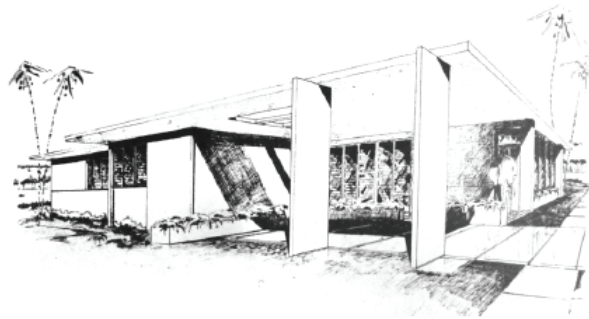


Figura 32. Ensanche Ozama visto desde la rivera del río. Fuente: *Fotografía propia.*

de entretenimiento. La zona de la orilla del río, que había quedado sin planificación y desprotegida, empezó a ser invadida luego de la revolución del 1965 cuando la inestabilidad política que imperaba en el país generó una nueva ola de migración proveniente de los campos, zona caracterizada, además, por las constantes inundaciones causadas por las inclemencias del tiempo a lo largo del año.

En la actualidad el panorama ha cambiado, puesto que han empezado a construir de manera descontrolada edificios de apartamentos de hasta 8 niveles, en los solares dejados por las viviendas de personas que han vendido y han abandonado el sector. A pesar de esto, la zona que ha sido planificada continua siendo tranquila y organizada, no así el desarrollo que se ha llevado a cabo a lo largo del río.

TIPO A ESPECIAL, 4 DORMITORIOS



TIPO A MODIFICADA

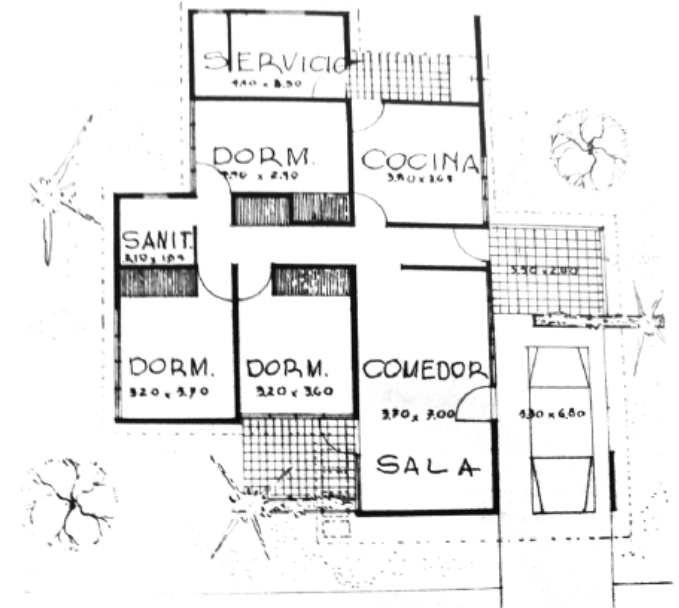
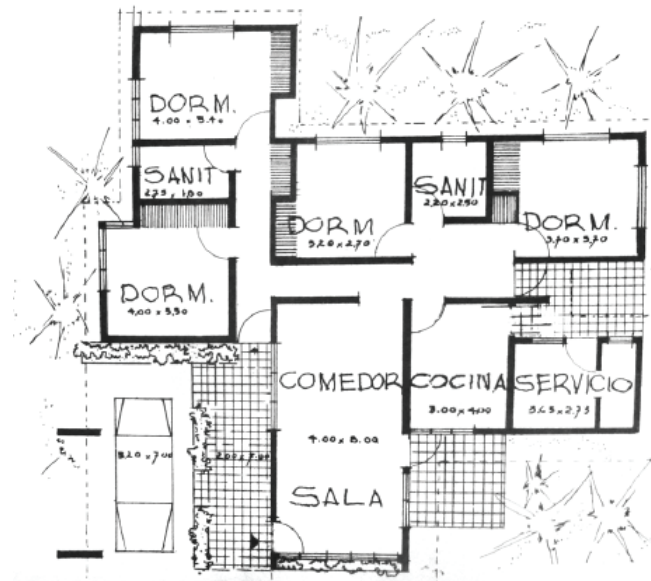
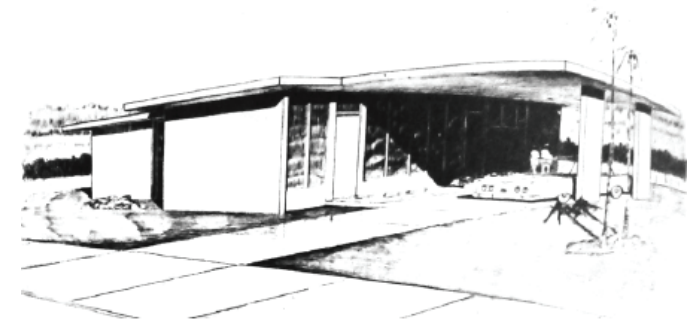
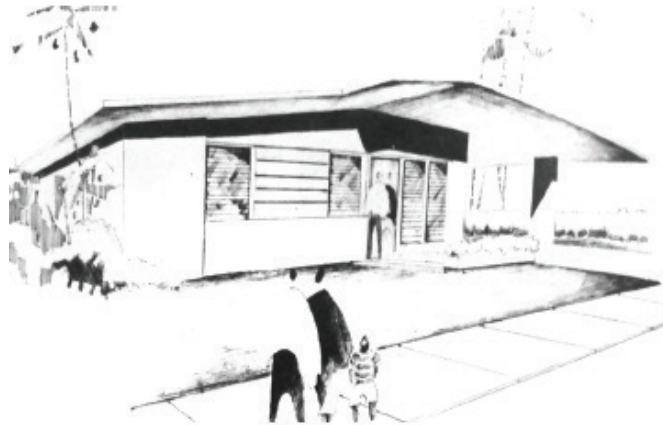


Figura 33. Tipologías de viviendas. Diseño realizado por la dictadura para viviendas dedicadas a empleados públicos de clase media- baja. Fuente: Libro "Algunos programas sociales y construcción de viviendas realizados en los últimos 30 años en la República Dominicana". (1961)

TIPO A



TIPO B MODIFICADA



TIPO B

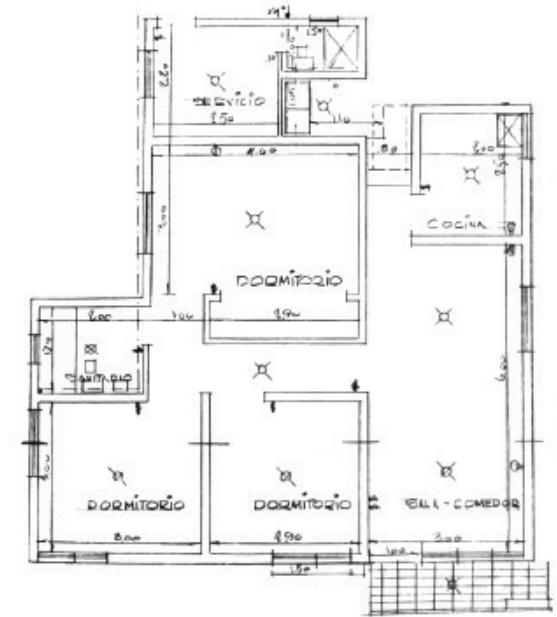
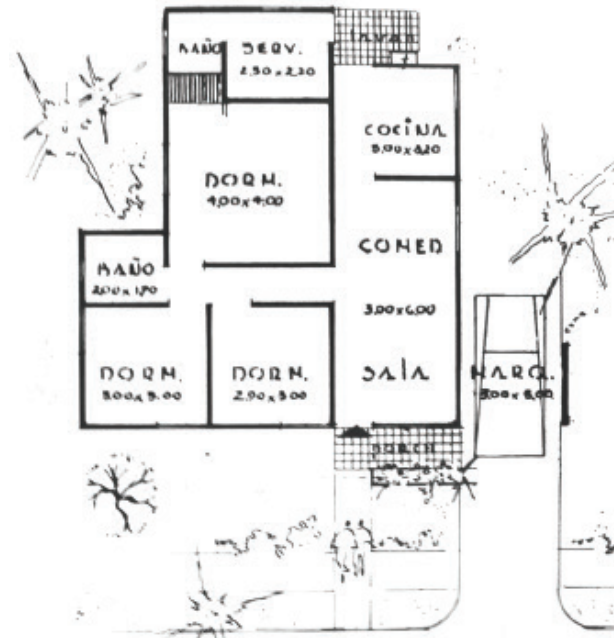
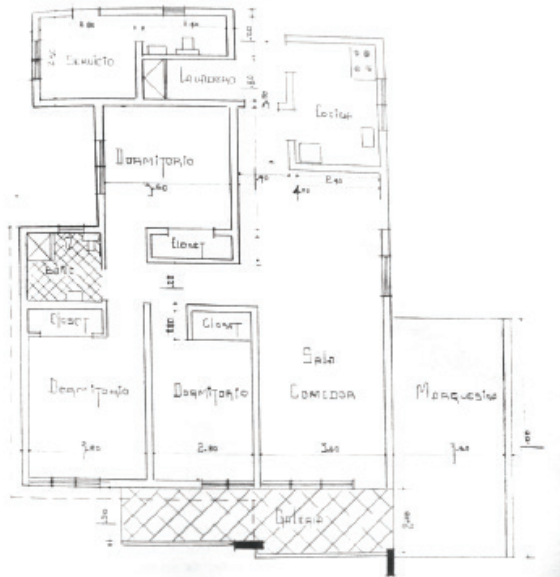
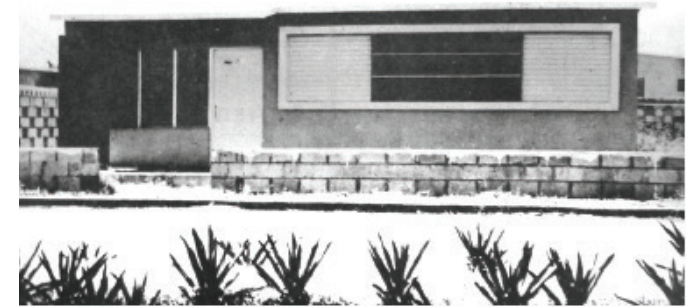


Figura 34. Tipologías de viviendas. Diseño realizado por la dictadura para viviendas dedicadas a empleados públicos de clase media- baja.
Fuente: Libro "Algunos programas sociales y construcción de viviendas realizados en los últimos 30 años en la República Dominicana". (1961)

CAPÍTULO III

MARCO LEGAL Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN REPÚBLICA DOMINICANA

3.1 | DIVISIÓN TERRITORIAL Y ADMINISTRATIVA

3.1.1 | UNIDADES TERRITORIALES

Para poder entender como funcionan las leyes y las divisiones de República Dominicana, es preciso que entendamos la terminología propia del ámbito geográfico, por lo que esbozaremos un glosario de términos geográficos y de las unidades territoriales para que en lo adelante se comprenda a qué ámbito de la ciudad nos estamos refiriendo en cada caso.

Los términos y datos presentados han sido recolectados desde la Oficina Nacional de Estadísticas (ONE) y su publicación *División Territorial 2020* de República Dominicana.

Se presentan los términos en orden descendente, de acuerdo a la división territorial presentada en el próximo acápite.

GLOSARIO

División administrativa: creada mediante decreto con el objetivo de ser un instrumento que permita la coordinación de acciones especiales en los procesos de programación, ejecución, seguimiento y evaluación permanente de los planes de desarrollo regional y el mejoramiento y la racionalización administrativa.

Macro-región: unidad territorial conformada por un grupo de regiones.

Regiones: unidades geográficas organizadas debido a su disposición natural, historia y paisaje. Son unidades administrativas compuestas por varias provincias.

Provincia: espacio territorial político conformado por un conjunto de municipios.

Municipios: espacios territoriales políticos en los que se divide una provincia. Pueden estar conformados por sí mismos o por uno o más distritos municipales que a su vez se encuentran compuestos por secciones.

Distrito municipal: unidad territorial dentro de un municipio en el que existe una zona urbana y está subdividido en secciones.

Sección: área territorial político- administrativa donde se encuentran divididos los municipios y/o distritos municipales.

Barrio: unidad territorial en que se dividen las secciones. Se encuentran delimitados por avenidas, calles, cañadas, arroyos, ríos o límites imaginarios.

Paraje: unidad espacial más pequeña de la división político- administrativa, ubicadas comúnmente en las zonas rurales. En estas forman las secciones.

Sub-barrio: unidad administrativa definida como una división de los barrios de menor tamaño.

OTROS TÉRMINOS IMPORTANTES

Cañada: cauce con caudal temporal u ocasional debido a las lluvias.

Ciudad: área urbana que comúnmente es capital de provincia y/o municipio; cualesquiera otras poblaciones que tengan 10,000 habitantes o más.

Ministerio: Departamento del gobierno presidido por un ministro que tiene bajo su mando un conjunto de asuntos determinados.

DIVISIÓN POLÍTICO-ADMINISTRATIVA

La República Dominicana, localizada en la Cuenca del Caribe forma parte de la isla La Española, limita al norte con el océano Atlántico, que la separa de las islas Caicos y Turcos; al sur con el mar Caribe o de las Antillas, que la separa de Venezuela; al este con el canal de la Mona, que la separa de Puerto Rico, y al oeste con la República de Haití. Tiene una extensión territorial de 48,310.97 km² sin el territorio marítimo y una población de 9,445,281 habitantes, de acuerdo al último CENSO realizado en el 2010. República Dominicana se encuentra dividida en tres macro regiones, que a su vez se subdividen en diez regiones administrativas. En cuanto a su división política posee:

| UNIDAD TERRITORIAL | CANTIDAD |
|--------------------|------------|
| Distrito Nacional | 1 |
| Provincia | 31 |
| Municipio | 157 |
| Distrito Municipal | 235 |
| Zonas Urbanas | 392 |
| Secciones Rurales | 1,212 |
| Parajes | 10,056 |
| Barrios | 2,914 |
| Sub-barríos | 5,733 |

Tabla 06. División política de la República Dominicana. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del último CENSO (2010).*

El gobierno de los municipios así como el del Distrito Nacional está a cargo de los ayuntamientos según consta en el art. 82 de la Constitución de la República.

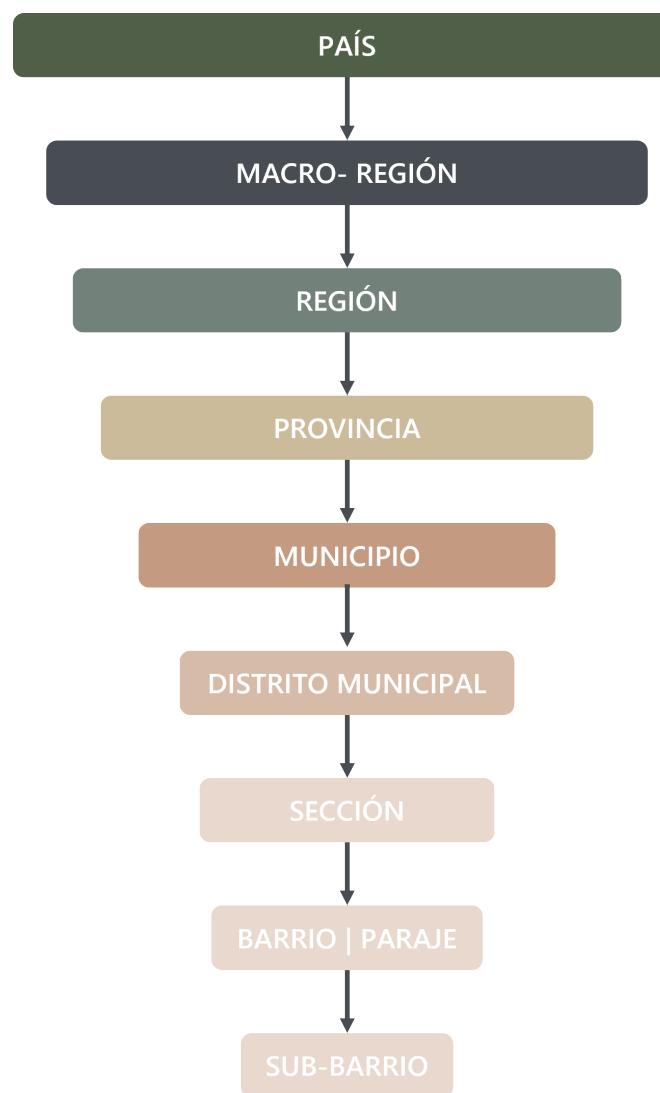


Figura 35. Jerarquía de las unidades territoriales en República Dominicana. *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

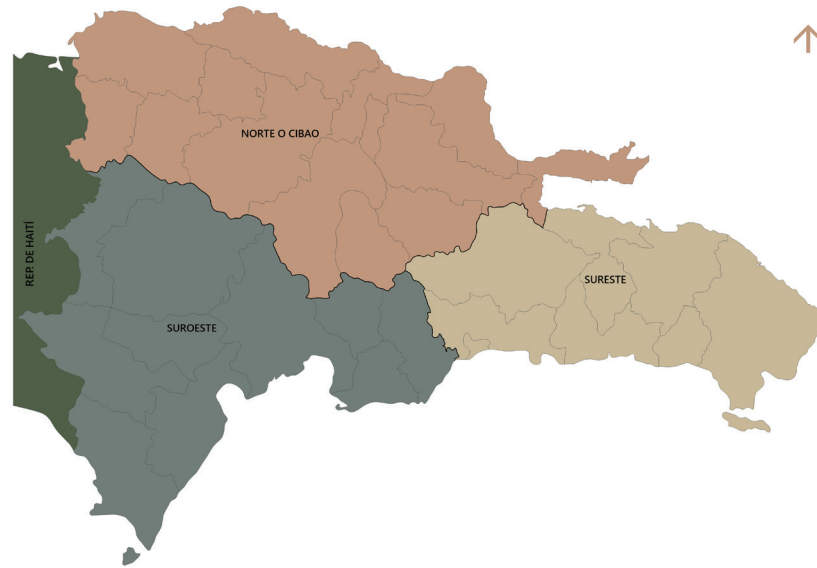


Figura 36. Mapa de las 3 macro regiones de la República Dominicana. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

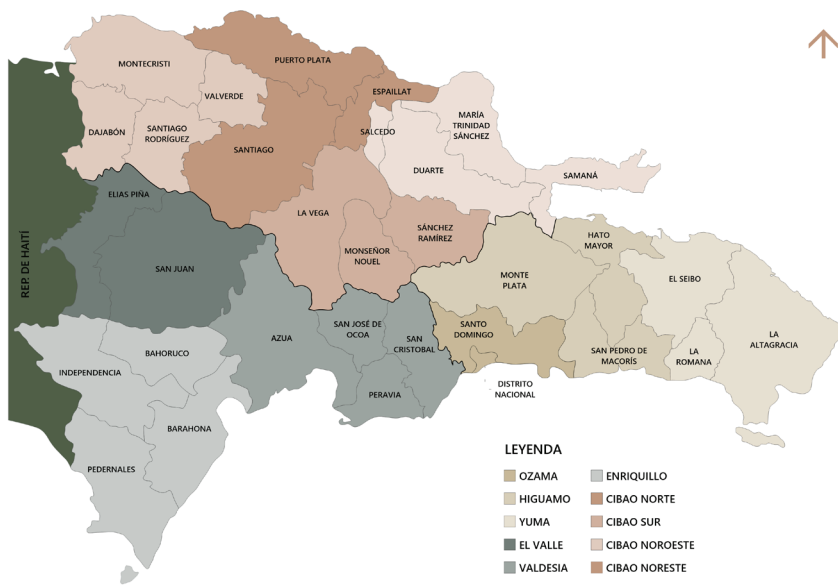


Figura 37. Mapa de las 10 regiones con sus provincias. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

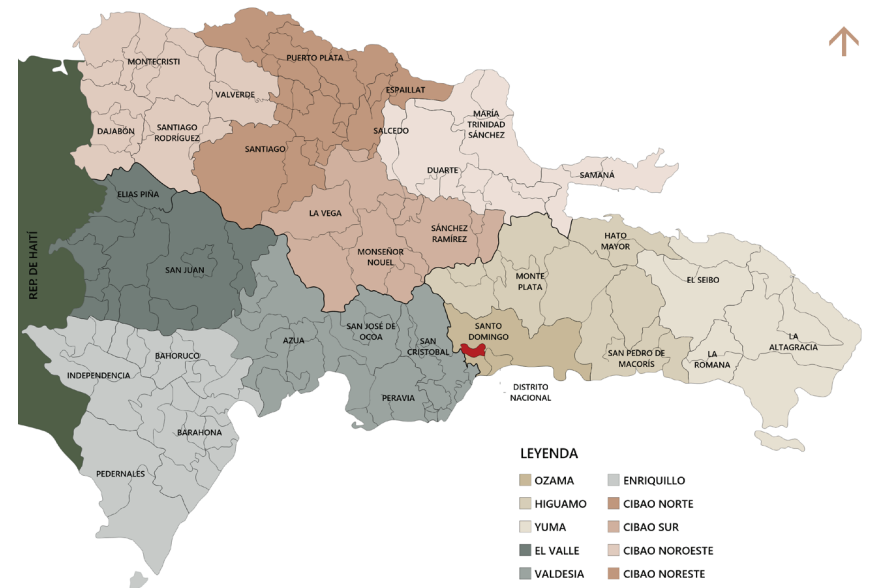


Figura 38. Mapa de las provincias con la división de sus municipios. En rojo se destaca el municipio de Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos de la ONE.*

3.1.2 | CONFLICTOS ENTRE LAS DIFERENTES INSTITUCIONES Y LA DIVISIÓN TERRITORIAL

Consta en el artículo 195 de la Constitución de la República lo siguiente:

Art. 195.- *Delimitación territorial. Mediante ley orgánica se determinará el nombre y los límites de las regiones, así como de las provincias y de los municipios en que ellas se dividen.*

A pesar de esto a nuestro día las regiones no han sido fijadas por ley, sino que las actuales 10 fueron establecidas en el decreto no. 710 del 2004 modificando al no. 685 del 2000. Por tanto, estas divisiones no necesariamente han sido acatadas por todos los organismos y entidades oficiales del país, lo que ha hecho que el Estado dominicano posea múltiples estructuras regionales según cada institución.

Ejemplo de ello es lo que ocurre con los diferentes Ministerios: el de Salud Pública que se estructura en 9 regionales, el de Educación en 18; el ministerio de Obras Públicas en 6 y el de Agricultura en 8. Asimismo, la Policía Nacional cuenta con 14 regiones, el Poder Judicial, con 11 y las Empresas Distribuidoras de Electricidad con 3.

En ese orden, el actual ministro de Economía, Miguel Ceara Hatton a través del periódico El Día expresó que en el país *“tenemos más de 23 regionalizaciones diferentes; cada ministerio tiene la suya propia”*.

El arquitecto y ex-ministro del Ministerio de Educación señala que entre los efectos más problemáticos de lo que él llama la *“cualquierización regional”* se encuentran la imposibilidad de una data integral del territorio, el sesgo en el diseño de políticas públicas sectoriales y la dificultad de coordinación interinstitucional. (Navarro, 2021)

En efecto, si cada institución tiene una sectorización diferente, la data no es comparable entre ellas lo que aumenta la falta de información que tiene el país, pues la Oficina Nacional de Estadísticas se ve limitada a la hora de comparar y analizar datos. Esto resta rigor al diseño y posterior ejecución de políticas y planes integrales a nivel nacional, puesto que las autoridades regionales de cada institución no coinciden territorialmente, por lo que se dificulta también la coordinación entre los diferentes sectores.

Además, un estudio realizado en el 2012 por el sociólogo y profesor universitario Domingo Matías señala que en términos comparativos, la República

Dominicana es uno de los países en el mundo que tiene más regiones por kilómetro cuadrado (10 regiones en total). Rusia, por ejemplo, tiene 11 regiones, Canadá 4 y China también 4 regiones autónomas. El único país en el hemisferio americano que tiene más regiones que Rep. Dom. es Chile, que cuenta con 16, siendo este el país más largo y estrecho del mundo.

Matías señala que tener que estructurar 10 regiones en una geografía de aproximadamente 48,000 km² genera una dispersión de esas capacidades que provocarían la desintegración de las estructuras administrativas.

3.2 | LEGISLACIÓN URBANA EN REPÚBLICA DOMINICANA

3.2.1 | EVOLUCIÓN DE LA LEGISLACIÓN URBANA

LATINOAMÉRICA

El crecimiento poblacional y los diferentes procesos migratorios han despertado en los últimos años la necesidad de desarrollar de manera coherente el planeamiento territorial, puesto que las zonas urbanas se han convertido en sistemas más complejos en los que intervienen diferentes factores sociales, políticos, económicos y ambientales (Taveras & Fernández, 2015).

En algunos países de Centroamérica, el ordenamiento se ha ido dando de forma diferenciada. Costa Rica, por ejemplo, antes de su Plan Nacional de Desarrollo (2011-2014) no tenía un marco legal que le permitiera acercarse a esta como una visión de políticas de estado. Sin embargo, ese plan ha sido planificado concibiendo el ordenamiento territorial como desafío central para el desarrollo del país. Para responder a esto, se formuló la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT), donde se establecieron las pautas para actuar en el aspecto ambiental, social y económico y así orientarse a un desarrollo sustentable. (GIZ, 2013)

En el caso de Nicaragua, el ordenamiento territorial ha sido basado en los conceptos de la Ley de Medio Ambiente y la Política General de Ordenamiento Territorial (2011). Según el informe *“Tendencias de ordenamiento territorial en América Central y República Dominicana (2009-2012)”*, de GIZ, los criterios señalados en los instrumentos para el ordenamiento territorial no han cambiado significativamente. El Instituto Nacional de Estudios Territoriales (INETER) y el Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales son los principales encargados de estos temas.

Para concluir con los ejemplos, citaremos a Honduras, que fue el primer país en Centroamérica que inició un proceso sistemático de ordenamiento. Su ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial fue aprobada en el 2003 y dicta las ordenanzas concernientes a la planificación y ordenamiento de su territorio. Cuentan con una Dirección General de Ordenamiento Territorial que ha enfocado sus acciones en la incorporación de la gestión del riesgo a los planes de desarrollo municipal ya elaborados. (GIZ, 2013)

REPÚBLICA DOMINICANA

Las primeras ideas de una necesidad de legislar el planeamiento urbano nacen con la Ley no. 675 sobre Urbanización, Ornato y Construcciones del 1944, que establece los parámetros para la aprobación de proyectos que busquen urbanizar un terreno. A esta le sigue la Ley no. 6232 de Planificación Urbana que supone un gran avance, ya que establece un proceso de planificación urbana e introduce modificaciones orgánicas a las instituciones municipales. Dicha ley advierte que todos los ayuntamientos con ciudades que tengan más de 50,000 habitantes deben contar con una oficina de planeamiento urbano que se encargue de regular el crecimiento de la población (art. 1 y 2) y estable las funciones de las Oficinas de Planeamiento Urbano, entre ellas, la confección de proyectos municipales de carácter urbanístico, la elaboración de planes reguladores y las reglamentaciones normativas de zonificación, edificaciones, viales, etc., elaborar reglamentos de valoración y catastro y preparar planes de inversiones del ayuntamiento en obras permanentes conformes a las prioridades establecidas en los Planes Generales que deben ser, además, revisados, evaluados y corregidos

(art. 5), así como la creación y desarrollo de estos planes (art. 6). El Plan Regulador queda entonces exigido, sin embargo, en la práctica, estos no son llevados a cabo con la rigurosidad que exige la ley.

Para el 1998 se crea el primer Plan Normativo para ordenar el llamado "Polígono Central"¹. Para el 2002 se llevó a cabo un ejercicio sobre la ciudad denominado "Ideas Urbanas, Santo Domingo 2022", en el que se desarrollaron 28 proyectos sobre la ciudad y en donde se trabajaron las normativas para el sector de Gascue².

Más tarde, en el 2006, se presenta el Plan Lombardi³ para la Ciudad Colonial de Santo Domingo, precedido por el Plan Esso de 1967⁴ y el

Plan Cuna de América en 1991⁵.

Para el 1994 el ya desaparecido Consejo Nacional de Asuntos Urbanos (CONAU) desarrolló un proyecto titulado RESURE, siendo el *Plan de Acción Coordinada Interinstitucional para la Reestructuración Socio-Económica y Ecológica de los Barrios Marginados que bordean los Ríos Ozama e Isabela de Santo Domingo*. Sin embargo, estos proyectos no vieron la luz hasta hace unos 7 años cuando empezaron a ejecutarse a través de la Unidad para la Readequación de Barrios y Entornos (URBE) con el proyecto de La Nueva Barquita⁶.

Para el 2007 el CONAU realiza un Plan Indicativo de la Zona Metropolitana de Santo Domingo que buscaba compilar la información a escala metropolitana que existía para el momento en las diferentes instituciones del estado para poder unificar los criterios de análisis y proyección de las demarcaciones locales de modo que se facilitara

5 Plan de revalorización de la Ciudad Colonial auspiciado por la OEA.

6 Proyecto de recualificación de suelo destinado al diseño y construcción de una urbanización en el sector de La Javilla, al margen norte de la Cuenca del río Ozama con el objetivo de reubicar a los más de 5,500 pobladores que ocupaban las zonas de alto riesgo del sector de La Barquita de Santo Domingo Este y que empezó su construcción en el 2015.

su manejo de manera integral.

Para el 2009 la ordenación territorial en República Dominicana tenía un doble desafío: por un lado, existía la necesidad de tener desde la administración pública una mejor instrumentación que permitiera aprovechar las potencialidades de su organización institucional y, por el otro, aprovechar la coyuntura política para colocar el tema como un elemento importante en los procesos de desarrollo.

Esto entonces se vio reflejado con la aprobación de la nueva Constitución de la República Dominicana en el 2010. Por primera vez en el país y en la región el tema del ordenamiento territorial apareció de forma explícita en un documento constitucional.

En República Dominicana, el proceso de cambio territorial se encuentra afectado principalmente por la evolución económica que tienen tres grandes sectores: la industria, el turismo y el comercio, que juntos representan el 47% de la economía. (GIZ, 2013) La construcción, además, representa el 5.4% (BCRD, 2012). En ese tono, son los sectores industriales, turísticos y de construcción los que reflejan un crecimiento más acelerado, lo que deja ver el auge de la economía urbana del país en los últimos años, lo que contribuye a darle relevancia al tema del ordenamiento territorial.

1 El Polígono Central comprende los barrios que componen el "centro de la ciudad" de Santo Domingo. Se encuentra delimitado por las principales avenidas principales avenidas (Av. John F. Kennedy y 27 de febrero en dirección este-oeste y Winston Churchill y Máximo Gómez en dirección norte-sur.

2 Gascue o Gascue es concebido como el "jardín urbano" de Santo Domingo. Es gestado como un sector suburbano y crece junto con su arquitectura a través de los años, y tristemente va perdiendo su calidad ambiental y la coherencia arquitectónica que le ha caracterizado.

3 Plan estratégico para la revitalización de la Integral de la Ciudad Colonial.

4 Estudio urbanístico y plan maestro para la revalorización de la Ciudad Colonial que fue patrocinado por la compañía Esso Standard Oil.

3.2.2 | SOPORTE LEGISLATIVO

Para dar respuesta a esto, la nueva Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT) inicia años más tarde la formulación de un marco legal en el tema de Ordenamiento Territorial, desde donde se plantea la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso de Suelo y la Ley de Regiones Únicas de Planificación e inician un proceso de acompañamiento a las diferentes municipalidades para la formulación de los Planes Municipales de Ordenamiento Territorial.

Pero, no es hasta el 2020 cuando se ratifica el primer Plan Municipal de Ordenamiento: el Plan de Ordenamiento Territorial Capital 2030 y que tiene como compromiso fundamental el construir una ciudad congruente a los preceptos definidos en Habitat III en el 2016 y en la Nueva Agenda Urbana que hablan de una ciudad sostenible, resiliente e inclusiva (Rancier, 2020).

Finalmente, para el 2021, se crea también el Plan Regional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PRODT) con un plan piloto ubicado en la Región Suroeste y que busca territorializar las políticas públicas a través de una visión estratégica que procure el desarrollo del mismo articulado a un instrumento de coordinación para el seguimiento de lo planificado.

La ley 64-00 con la que se crea el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales en el año 2000 establece en su art. 30 que es de *alto interés nacional el diseño, formulación y ejecución del plan nacional de ordenamiento del territorio que incorpore las variables ambientales* y da para ello un plazo no mayor de 3 años, que sigue sin cumplirse a la fecha.

A partir del 2010 el ordenamiento territorial adquiere carácter Constitucional: la Constitución de la República Dominicana de ese año establece, entre otros elementos, la división política administrativa del país en tres niveles, además del nacional: regiones, provincias y municipios, y se desarrolla el tema de los recursos naturales, haciendo énfasis en el carácter estratégico de los recursos hídricos y de las áreas protegidas (Arts. 14-17).

También aborda el derecho a la propiedad (art. 51) y se reconoce como función social, indicando el interés que ha de tenerse en que los ciudadanos tengan acceso a la propiedad inmobiliaria titulada. Para este trabajo, lo más importante es el Título XI: *Del Ordenamiento del territorio y la administración local* (arts. 193-207) que entre otras cosas señala la necesidad de un Plan de Ordenamiento Territorial

(art. 194), las diferentes divisiones territoriales (arts. 196-198), la importancia y las competencias de los diferentes gobiernos municipales y los gobiernos locales (arts. 199-201), la participación local en la toma de decisiones (art. 203), y la transferencia de competencias a los gobiernos locales para descentralizar las diferentes gestiones, estableciendo la prioridad de los presupuestos participativos (arts. 204- 207).

A partir de la reforma de esta ley han surgido otras de carácter secundario que también han sido críticas en términos de ordenamiento territorial. Destaca la *“Ley Orgánica de la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana 2030”* (Ley 1-12) del 2012, que define la visión del país y sus ejes estratégicos, entre estos la necesidad de residir en una vivienda digna y un entorno saludable, un manejo sostenible del medio ambiente e igualdad y cohesión territorial, así como una estructura productiva sectorial y territorialmente articuladas y que en su art. 32 establece que debe formularse *Un Plan de Ordenamiento Territorial que permita gestionar las políticas públicas en el territorio, regular el uso del suelo, incentivar el aprovechamiento sostenible de los recursos y facilitar la gestión integral de riesgos a nivel nacional y local, se diseñará, aprobará y aplicará en un plazo no mayor de tres (3) años.*

En este contexto, además, se han preparado dos propuestas de proyectos de ley:

Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos

La *Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos* busca dar a los gobiernos locales las herramientas necesarias para poder regular el uso de suelo y ordenar las actividades económicas en sus territorios, así como velar por el desarrollo de un Plan de Ordenamiento Territorial que solucione el desorden y el caos en las regiones que en la actualidad presentan una mixtura de usos incompatibles (conjuntos residenciales al lado de fábricas e industrias de cualquier tipo, estaciones de gas y de gasolinas próximos a centros educativos y hospitales y un amplio etcétera), impedir el uso de terrenos agrícolas para el asentamiento de urbanizaciones informales en zonas inadecuadas así como velar por el crecimiento de las grandes torres de apartamentos y las residencias incontroladas.

Dicha ley fue aprobada por la Cámara de Diputados el 30 de julio del 2015, sin embargo, sigue estancada en el Senado. A principios del mes de junio fue enviada por los miembros del congreso a una comisión bicameral y se encuentra

en vistas públicas para que los ciudadanos puedan opinar al respecto.

Este proyecto de ley tiene como objeto establecer el marco regulador para el ordenamiento del territorio y el uso de suelo y para la formulación y ejecución de los planes de ordenamiento territorial en los distintos niveles políticos- administrativos atendiendo a los intereses de todos los sectores.

Contempla:

- El establecimiento de un sistema nacional de ordenamiento territorial bajo la coordinación de un consejo interinstitucional.
- La previsión de los diferentes Planes de Ordenamiento Territorial a escala nacional, regional y municipal.
- El establecimiento de un sistema nacional de información que registre la dinámica territorial y suministre los insumos para la formulación de los diferentes instrumentos de ordenamiento territorial.
- La categorización de los usos de suelo a ser considerados en las diferentes escalas de Planes de Ordenamiento Territorial.

Ley Orgánica de Regiones Únicas

La ley de Regiones Únicas de Planificación y que se encuentra específicamente dirigida al Estado y a las entidades públicas, obliga a una sola división de territorios en cinco unidades únicas de planificación, con el propósito de organizar tanto social como económicamente las regiones del país. Este proyecto de ley, que contiene 11 artículos, se ha hecho bajo el argumento de la imposibilidad de ordenar los territorios nacionales sin un régimen común de los territorios. Busca, además, tener un registro en común de las necesidades de cada sector sin tener una duplicidad de funciones y superposición de las instituciones, situación muy común en Rep. Dom.

La normativa tiene como objetivo, además, organizar los procesos regionales y municipales que se los consejos provinciales sean realizados en orden, con criterios de regionalización que sean consistentes con toda la administración pública, de modo que se pueda ejecutar el Presupuesto General de la Nación con mayor efectividad.

Ginette Bournigal de Jiménez, actual senadora de la provincia de Puerto Plata y que tiene a su cargo la comisión bicameral que actualmente lleva el estudio del proyecto de ley declaró que este

busca organizar las políticas del Gobierno, con el propósito de que las acciones sean más equitativas y organizadas a favor de la ciudadanía.

Al igual que la anterior, esta ley fue propuesta para el 2015 y aún no termina de tomarse una decisión, aun cuando estos principios se encuentran establecidos en la Constitución de la República.

3.2.3 | INSTITUCIONES COMPETENTES

Tres han sido las instituciones encargadas de velar por el urbanismo y el buen desarrollo de las políticas pública en torno a estos temas.

Consejo Nacional de Asuntos Urbanos (CONAU)

Bajo el decreto No. 185-97 se crea en el 1997 el Consejo Nacional para asuntos Urbanos CONAU, cuyas atribuciones eran:

- La planificación Urbana-Regional y la coordinación y seguimiento institucional de las Obras del Estado.
- La definición de políticas de desarrollo Urbano-Regional y la creación de normativas para el desarrollo sustentable de las mismas.
- El sometimiento al Poder Ejecutivo de políticas y normativas definidas.
- La creación de delegaciones regionales para el

desarrollo de los diferentes planes y proyectos que actuarían bajo la coordinación del Consejo.

Puede considerarse la primera forma de aproximación del Estado en materia urbana para intentar solucionar los problemas desde una institución con competencias específicas.

Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la República Dominicana (DGODT)

Esta se crea mediante la Ley núm. 796-06 el 28 de diciembre del 2006 que crea la Secretaría de Estado de Economía, Planificación y Desarrollo y vino a sustituir al CONAU, considerando la necesidad de integrar los planes de reordenamiento y desarrollo territorial que habían sido manejados hasta entonces por la Comisión Nacional de Asuntos Urbanos del Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública.

Adscrita al Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo, era la institución responsable de *la ordenación, el ordenamiento y la formulación de políticas públicas de desarrollo sostenible en el territorio, como expresión espacial de la política económica, social, ambiental y cultural de la sociedad. Tiene la responsabilidad de la*

*coordinación intersectorial e interinstitucional entre los diferentes niveles de administración pública y los entes privados a nivel municipal, provincial, regional y sectorial que inciden en el diseño, formulación, implementación, gestión y evaluación, de la ordenación y ordenamiento urbano, rural y calificación de usos de suelo.*¹

Desde la misma y para el 2015 se impulsaron dos iniciativas: el proyecto de Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso de Suelo y Asentamientos Humanos, así como el proyecto de Ley Orgánica de Regiones Únicas, de las que hablaremos con más detenimiento en lo próximo. Sin embargo, estas leyes entran y salen de la agenda legislativa, y fluctúan entre una y otra cámara desde entonces, pues se ven siempre afectadas por intereses políticos y de los líderes locales y provinciales que pueden verse afectados por las mismas. En el presente año los citados proyectos han sido enviados por el Congreso Nacional a una comisión bicameral² y se encuentran en vistas públicas para que los ciudadanos puedan opinar al respecto.

1 <https://mepyd.gob.do/dgodt/>

2 Una comisión bicameral es aquella conformada por miembros de la Cámara de Diputados y el senado para el estudio de un proyecto de ley.

Viceministerio de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Regional

Desde el 2021 y bajo la resolución núm. 6-21 la dirección pasó a ser el Viceministerio de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Regional que cuenta con una Dirección de Ordenamiento Territorial, Dirección de Promoción de Consejos de Desarrollo y una Dirección de Gestión de Riesgo y Cambio Climático.

3.3 | ORDENAMIENTO TERRITORIAL

3.3.1 | PLANES DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Aunque siguen sin aprobarse los distintos proyectos de ley, existen actualmente y en proceso de creación diferentes planes de ordenamiento. Para ello se ha dividido el territorio en tres grandes escalas de actuación, la nacional, la regional y la municipal. De acuerdo con el marco legal que existe en nuestros días, las dos primeras son competencias del Gobierno Nacional y la municipal de los gobiernos locales. Las provincias no existen como escala de planificación, aunque la ley establece la conformación de Consejos de Desarrollo provinciales. A pesar de la falta del marco legal que los conjugue, a grandes escalas hoy tenemos El *POT Capital 2030* que ha sido aprobado a mediados del 2021 y que

afecta solamente al Distrito Nacional, así como el Plan Regional de la Región Suroeste. Aún queda pendiente abordar otros 4 planes regionales y el Plan de Ordenamiento Territorial general sigue en la fase de borrador. Se han dado los primeros pasos para la creación del Plan Metropolitano de Ordenamiento Territorial del Gran Santo Domingo y de Santiago¹ y se ha planteado la formulación de un Plan Territorial Fronterizo.

Entre los esfuerzos para contrarrestar el que no se tengan planes de ordenamiento que sirvan de referentes, se ha elaborado una *Guía para la Formulación de Planes Municipales de*

Ordenamiento Territorial de la mano de la DGODT y el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) de varias guías para la formulación de Planes Municipales de Desarrollo, documentos que intentan formular las metodologías de abordaje para que los gobiernos locales formulen estos planes y quede cubierta la ausencia de las políticas nacionales y regionales y puedan iniciar sus procesos de planificación.

¹ Santiago es la “segunda capital” de la República Dominicana y la ciudad metropolitana más importante de la macroregión del Cibao.

3.3.2 | PLAN NACIONAL DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

El actual Plan Nacional de Ordenamiento Territorial se encuentra como un documento de consulta desde el 2015 y está desde entonces en revisión. Este plan ha sido concebido como *un documento de política que orienta las decisiones de carácter nacional acerca del uso del territorio, compatibilizando las diferentes políticas sectoriales, con el objetivo de gestionar y aprovechar sus recursos para alcanzar el desarrollo sostenible, promover la cohesión territorial y mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la República Dominicana.* (MEPD, 2015)

Este plan representa la expresión del territorio en ejes estratégicos que se han construido a partir de términos ambientales, sociales y económicos amparados en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2030 y que aborda 3 ejes prioritarios y 4 ejes transversales:

Ejes Prioritarios

Asentamientos humanos. Relacionado a la calidad del hábitat y a la relación que tiene el ciudadano con su territorio.

Protección y gestión del medioambiente. Referido a la relación que experimenta el hombre con la naturaleza.

Competitividad y cohesión territorial. Desarrollado para lograr una estructura básica productiva articulada al mercado local y a la economía global.

Ejes Transversales

- Adaptación al cambio climático y gestión de riesgo.
- Enfoque de género,
- Enfoque de derechos humanos.
- Participación social.

Se pretende realizar su elaboración en 5 etapas:

Etapa 1: Sensibilización de los actores participantes y concertación conceptual.

En esta se pretenden definir los aspectos relacionados a la sensibilización, conceptualización y definición de las herramientas metodológicas.

Etapa 2: Diagnóstico territorial.

Busca conocer el territorio a partir de la revisión de la documentación existente y la delimitación del contexto nacional para desembocar en la elaboración de un diagnóstico y análisis del

territorio que de pie al estudio de Evaluación Ambiental Estratégica.

Etapa 3: Construcción de escenarios.

Busca lograr los acuerdos básicos acerca de los objetivos de desarrollo del país. Para ello se establecieron los tres ejes prioritarios que mencionamos anteriormente.

Etapa 04: Programación.

Debe realizarse en base a los escenarios elaborados y busca la definición de objetivos, metas e indicadores; la identificación de las políticas y los lineamientos a seguir; el establecimiento de prioridades de ejecución y el cálculo de los costos y la búsqueda de fuentes de financiamiento.

Etapa 5: Implementación.

Concluir con la definición y puesta en práctica de los mecanismos para poner a operar el PNOT.

El documento de revisión solo cuenta con un Diagnóstico Territorial realizado a nivel regional y provincial, sobre el que se desarrollaron unos objetivos relacionados a 4 temas críticos a nivel nacional:

- *Reducir la disparidad urbano-rural e interregional en el acceso a servicios y*

oportunidades económicas, mediante la promoción de un desarrollo territorial ordenado e inclusivo.

- *Fortalecer la coordinación entre las funciones y las instituciones de planificación, protección social, cambio climático, gestión ambiental y de riesgos, para minimizar las vulnerabilidades y propiciar la recuperación rápida y sostenible, en particular en relación a la población más pobre.*
- *Proteger y usar de forma sostenible los bienes y servicios de los ecosistemas, la biodiversidad y el patrimonio natural de la nación incluidos los recursos marinos.*
- *Asegurar la debida coordinación y articulación en la ejecución de las políticas públicas para propiciar una equilibrada distribución espacial de las actividades económicas (MEPD, 2015).*

3.3.3 | PLANIFICACIÓN Y DESARROLLO: LOS ALCARRIZOS

La comunidad de Los Alcarrizos formaba parte de Santo Domingo Oeste como distrito municipal y fue luego elevado a la categoría de municipio mediante la Ley 64-05 del 31 de enero del 2005 y su ayuntamiento fue fundado el 16 de agosto del 2006. Es de importancia señalar que las primeras autoridades municipales electas fueron juramentadas para el 2003 y que permanecieron en el cargo hasta el 2006 con la creación formal del ayuntamiento.

A pesar de que actualmente no existe un Plan de Ordenamiento Territorial para este municipio, sí se han desarrollado algunos documentos con proyectos y propuestas cuya finalidad es controlar el crecimiento de la ciudad.

Plan Estratégico de Los Alcarrizos 2015-2025

El Plan Estratégico es un programa que busca esclarecer qué se quiere conseguir y cómo se quiere lograr esto. Se plantean objetivos a corto, mediano y largo plazo con lineamientos, pautas y acciones de desarrollo concreto.

El plan pretende desarrollarse en 4 fases:

- Análisis prospectivo.
- Fase estratégica.
- Fase institucional.
- Fase de seguimiento.

Inicia con la historia del sector, seguida de un diagnóstico que muestra los datos estadísticos del mismo en temas referentes a la población, el medio ambiente, la tecnología y los medios de comunicación, educación y empleos. Además, desarrolla un FODA del que hemos extraído los siguientes datos de interés:

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES | DEBILIDADES | AMENAZAS |
|--|--|--|--|
| Vocación e interés hacia la planificación. | Deseo de las organizaciones comunitarias de participar en los procesos. | Falta de seguimiento en los procesos de planificación. | Los fenómenos económicos afectan el poder adquisitivo de la institución. |
| Existencia de normativas básicas de regulación del uso de suelo. | Buena ubicación geográfica. | Caos en el transporte. | Imagen de barrio violento. |
| Existencia de un plan de recuperación del espacio público. | Disposición de agencias y organismos de cooperación de apoyar y acompañar procesos de participación social. | Falta de aplicación e los instrumentos normativos dentro de las instituciones competentes en materia de planificación. | |
| Existe un hospital regional, dos sub-centros públicos y dos centros de atención, 15 clínicas privadas, escuelas, cementerio y mercado. | Carencia de personal capacitado para la realización de estudios especializados de medio ambiente y destino industrial. | | |

Tabla 07. Análisis FODA del minucipio de Los Alcarrazos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Plan Estratégico de Los Alcarrazos 2015-2025.*

Las líneas estratégicas se pretenden desarrollar bajo el siguiente orden:

Sobre el Ordenamiento Territorial y la Sostenibilidad Ambiental

Para lograr estos objetivos se plantean:

1. Programa de articulación y seguimiento de las instituciones y de organizaciones públicas y privadas en el municipio.

- Alcarrazos Futuro: Unión de actores claves del municipio para conceptualización y gestión de proyectos de desarrollo.

- Ciudad Segura: Creación de un distintivo municipal ubicable y conocido por la ciudadanía que integre a la policía municipal, iluminación vial y la creación de 4 grandes centros de seguridad y orientación ciudadana.
- Municipalización de las instituciones: Fomentar la municipalización de las instituciones públicas y privadas pertenecientes a los ámbitos de salud, educación, justicia y seguridad.
- Creación de un catastro institucional: Levantamiento de las instituciones existentes y proyección de las necesidades futuras, así como su ubicación en el

territorio.

- Centro de Ideas: Construcción de un centro municipal de reuniones o convenciones para ser usado por las diferentes instituciones públicas y privadas para la elaboración de eventos.

2. Programa de diseño y concertación de la normativa en materia de ordenamiento territorial.

- Soy de Aquí: Proyecto de formación sectorial de los usos, reglas y normativas de cada sector a través de las organizaciones comunitarias.

- Foro Anual de Territorio y Desarrollo: Creación de un espacio que presente anualmente los progresos que se han generado en el territorio en materia de infraestructura física, social y económica, así como un organismo que los promueva.
- Zonificación Municipal: Proyecto de clasificación del territorio según especificaciones medioambientales, usos y condiciones deseados de desarrollo.
- Consejo Municipal de Ordenamiento y Territorio: Creación de este organismo encargado de estudiar y aprobar el crecimiento deseado a futuro del municipio de Los Alcarrazos.

Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrazos 2016-2020

El Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrazos (a partir de ahora, PMDA), diseñado bajo el lema *“Los Alcarrazos, Destino Industrial con Conectividad Vial”*, es un instrumento de gestión bajo responsabilidad del Ayuntamiento y articulado con el conjunto de organizaciones existentes en la comunidad. Es un proceso de planificación que parte de la preparación de una línea de acción socioeconómica, comunitaria y municipal que representa el insumo fundamental que utilizan los ciudadanos para, luego de analizar la situación de su comunidad, identificar las propuestas y preparar el PMDA.

Este plan fue aprobado bajo la resolución No. 0035-2016 del 2016, como el instrumento que guiará la gestión municipal en el período señalado, bajo la siguiente visión estratégica:

“Un municipio industrialmente diversificado en su producción, competitivo con tecnología, donde su territorio está ordenado, conectado a su movilidad urbana, vial y de servicios, que maneja sus desechos sólidos, se apega a la política de sostenibilidad ambiental, modelo de defensa de los recursos naturales, en la toma de decisiones interioriza la ética y la participación consciente, impulsando la

convivencia y orientado a la diversidad de género y los grupos vulnerables”.

Esta resolución busca, además, que se dirijan los recursos económicos y financieros necesarios para que se desarrollen los programas y proyectos contenidos en el PMDA, así como emprender iniciativas y alianzas estratégicas con diversos sectores nacionales e internaciones para ello y poner en funcionamiento la Oficina Municipal de Planificación y Programación.

El diagnóstico del PMDA se encuentra distribuido en 4 ejes, y desarrollaremos aquí en mayor profundidad los que nos atañen a nivel urbano.

3. Programa de Actualización y Diseño del Catastro Digital Municipal (GIS).

- Alcarrazos Digital: Creación de catastro de información digital.
- Sistema de Georreferencia Vial: Levantamiento de las vías municipales para determinar sus condiciones físicas y geográficas.
- Programa de Revalorización del Suelo Urbano.
- Suelo Edificable.
- Casita Linda: Creación de una cooperativa

EJE 1: ESTADO SOCIAL DEMOCRÁTICO DE DERECHO

Desarrolla el funcionamiento de la gobernabilidad local, así como las diferentes organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y participación ciudadana que se involucran en la toma de decisiones.

EJE 2: SOCIEDAD CON IGUALDAD DE DERECHOS

Arroja datos sobre desarrollo social, uso del

territorio y movilidad y equipamientos y servicios básicos que veremos a detalle en el análisis del, y un análisis del diagnóstico que ha arrojado lo siguiente:

El municipio de Los Alcarizos cuenta con los servicios básicos disponibles, sin embargo, enfrenta las siguientes necesidades:

- Construcción de un mercado para ubicar los mercados improvisados que se desarrollan en las calles del municipio.
- No existe una biblioteca municipal.
- No disponen de un matadero donde adquirir carnes de calidad para el consumo de los habitantes.
- Es de interés municipal la construcción de un cementerio municipal.
- Se hace urgente el manejo de las aguas residuales ya que el municipio se encuentra rodeado de cañadas que afectan la salud de sus munícipes.
- Se necesita mejorar el transporte dentro del municipio.
- Uno de los mayores retos que presenta es la mejora del tránsito en las avenidas principales del municipio.

| LÍNEA DE ACCIÓN | OBJETIVOS | PROYECTOS |
|--|---|---|
| Los Alcarizos: un municipio donde su territorio está ordenado. | Disponer de base de datos de información territorial. | Inventariar catastralmente el municipio (edificaciones/ vías/ inmuebles). |
| | Garantizar el cumplimiento de las normas de ordenamiento territorial. | Difusión y aplicación de las normativas de ordenamiento territorial. |
| Los Alcarizos: un municipio donde su territorio está ordenado. | Mejorar la movilidad urbana. | Ampliación de puente c/ Caballona con Ciénega. |
| | | Construcción de puente Chavón- La Fe. |
| | | Construcción de puente c/ Central y c/ Triste. |
| | | Construcción de paso a desnivel Autopista Duarte frente a Modesto. |
| | | Asfaltado de calles internas. |
| | | Construcción del puente Cola Real. |
| | Garantizar el acceso vial y mejorar la fluidez de las mismas. | Construcciones de 6 conexiones nuevo camino Av. Duarte. |
| | | Construcción de 4 conexiones Av. Duarte con Penetración Calventi. |
| | | Ordenamiento vial (rutas, señalización y semaforización). |
| | | Normalización de motoristas y registros. |

Tabla 08. Relación de los proyectos de acuerdo a los objetivos a alcanzar y la línea de acción de la que derivan. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarizos 2016-2020.*

| LÍNEA DE ACCIÓN | OBJETIVOS | PROYECTOS |
|--|---|--|
| Los Alcarrazos: municipio donde están garantizados los servicios básicos. | Garantizar asistencia fúnebre. | Construcción de funeraria municipal. Construcción de cementerio municipal. |
| | Garantizar infraestructura de acopio y expendio de alimentos. | Construcción de mercado municipal. |
| | Promover las artes. | Construcción de centro cultural. |
| | Suministrar agua potable. | Conexión de la cometida Sávida/ Urbanización Vicente de los Santos. |
| | Concientizar en el manejo de los desechos sólidos. | Capacitar a las escuelas en manejo, recolección y clasificación de desechos sólidos. |
| | Procesar las aguas residuales. | Construcción de planta de tratamiento de aguas residuales. |
| Los Alcarrazos: municipio que protege la diversidad de género y los grupos vulnerables | Promover asistencia motora. | Construcción de centro de rehabilitación motora. |
| | Garantizar operatividad. | Habilitar centro de salud para Diabéticos. |
| Los Alcarrazos: un municipio que se apega a la política de sostenibilidad ambiental. | Creación de espacio ecológico de recreación. | Recuperación de Arroyo Lebrón. |
| | Proteger la salud de los munícipes. | Encache/ pavimentación de cañadas desde Canta La Rana a Residencial Las Mercedes, la Piña y Paraíso. |
| | Incentivar el uso del parque ecológico. | Promoción del parque ecológico. |
| | Preservación del caudal del agua | Conservación de cuencas hidrográficas Río Managuayabo- Lebrón. |

Tabla 09. Relación de los proyectos de acuerdo a los objetivos a alcanzar y la línea de acción de la que derivan. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrazos 2016-2020.*

EJE 3: ECONOMÍA SOSTENIBLE, INTEGRADORA Y COMPETITIVA

Desglosa los datos económicos de la población del sector, así como las fuentes económicas principales.

EJE 4: SOCIEDAD DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE CON ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

Establece los principales recursos hídricos del municipio y sus limitaciones debido a la pérdida del caudal del río, las temperaturas, los recursos biológicos, la clasificación de los suelos y la gestión

de riesgos.

Se ha determinado que la principal problemática ambiental del municipio es la extracción de materiales de construcción. A pesar del interés de las diferentes gestiones en que se cumpla la Ley 64-00 que prohíbe la explotación irracional de extracción, las empresas que se dedican a

esto igual cuentan con permisos otorgados por el órgano principal de política medioambiental, lo que resulta casi imposible de combatir. Esto ha generado el deterioro de las reservas ecológicas del sector y el crecimiento demográfico y

poblacional ha contribuido a una demanda excesiva del suministro de agua, lo que genera una deficiencia en este servicio. Igual sucede con las aguas residuales, ya que el sector no cuenta con un sistema de drenaje cloacal que permita

conducir estos desechos, convirtiendo las cañadas en el sistema de drenaje natural.

El plan cuenta, además, con la ficha técnica de los proyectos, su duración y sus costes.

Informe Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarizos 2016-2020

Para el año 2020 se realizó un informe mostrando el porcentaje de avance en la ejecución de los diferentes proyectos y los distintos ejes.

EJE 2: SOCIEDAD CON IGUALDAD DE DERECHOS

| NOMBRE DEL PROYECTO | ESTATUS | % DE EJECUCIÓN |
|---|---|----------------|
| Inventariar catastralmente el municipio (edificación/ vías/ inmuebles). | El proyecto está implementándose, es un proceso que conlleva actualización permanente y se ha avanzado en 8 delegaciones del municipio. | 50% |
| Construcción del puente Chavón- La Fe. | Concluido | 100% |
| Construcción de 4 conexiones, con penetración Calventi. | En c/ Feliz María Ruiz. Se construye un puente, que facilitara la conexión con la penetración Calventi desde el lado norte del municipio. | 40% |
| Construcción del puente Cola Real. | Cncluido | 100% |
| Ordenamiento vial (señalización y semaforización). | Cncluido | 100% |
| Conexión de la cometida Sávida- urb. Vicente de Los Santos. | Concluido | 100% |
| Construcción de funeraria municipal. | Concluido | 100% |

Tabla 10. Estatutos de desarrollo de proyectos en Los Alcarizos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Informe Municipal de Desarrollo Los Alcarizos 2016-2020.*

EJE 4: SOCIEDAD DE PRODUCCIÓN Y CONSUMO AMBIENTALMENTE SOSTENIBLE CON ADAPTACIÓN AL CAMBIO CLIMÁTICO

| NOMBRE DEL PROYECTO | ESTATUS | % DE EJECUCIÓN |
|--------------------------------|---|----------------|
| Recuperación de Arroyo Lebrón. | Se realizó un levantamiento y se elaboró una propuesta de proyecto. | 20% |
| Promoción al parque ecológico. | Se ha venido difundiendo el uso de este espacio. | 75% |

Tabla 11. Estatutos de desarrollo de proyectos en Los Alcarrazos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Informe Municipal de Desarrollo Los Alcarrazos 2016-2020.*

Plan Operativo Anual 2020- 2021

Este documento es el resultado de un trabajo de investigación y participativo de consultas, sondeos y evaluaciones y que busca el fortalecimiento de la estructura institucional del Ayuntamiento de los Alcarrazos. El POA ha sido elaborado para ser utilizado por las autoridades y funcionarios municipales, equipos técnicos y operáticos, departamentos, grupos populares, organizaciones sociales. Su base conceptual se encuentra amparada en los siguientes enunciados:

- La Ley 176-07 sobre los municipios, que redefine el régimen de competencias, de coordinación con el gobierno nacional, de sustentación financiera, de participación social y organización de los gobiernos locales.
- La construcción de un municipalismo desde

una perspectiva integral y la participación política de grupos minoritarios y poblaciones de alta vulnerabilidad.

- La reiteración del Poder Ejecutivo de no cumplir con la proporción de las transferencias financieras hacia los ayuntamientos, aun las dispuestas en la ley.
- La promulgación de reglamentos que instrumenten y faciliten la implementación de estas leyes.
-

Este plan se traza para trabajar 8 ejes principales:

1. Gobernabilidad y participación democrática.
2. Población con igualdad de oportunidades.
3. Ordenamiento y equidad territorial.
4. Desarrollo económico local.

5. Ciudad ambientalmente sostenible.

6. Obras de bien social.

7. Revisar los proyectos propuestos y su organización.

8. Calendarización de los proyectos según la disposición de fondos.

Este plan tiene varios objetivos de desarrollo, de los cuáles se han extraído los siguientes basados en las líneas estratégicas que afectan directamente la temática de este trabajo.

| LÍNEA ESTRATÉGICA DE DESARROLLO | OBJETIVO DE DESARROLLO |
|---|--|
| Ordenado, conectado y con equidad socio-territorial | Gestionar con equidad y eficacia los riesgos y la protección del medio ambiente y los recursos naturales y promover una adecuada adaptación al cambio climático. |
| Sustentable, verde y amigable con el medio ambiente | Mejorar los niveles de sustentabilidad ambiental y de cobertura en la provisión de servicios públicos. |
| Aspectos culturales | Promover la igualdad de derechos y oportunidades, con una garantía de educación, salud, vivienda digna y servicios básicos de calidad que promuevan la reducción de la pobreza y la desigualdad social y territorial. |
| Mejora de la gestión del hábitat urbano | <ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad de la infraestructura del transporte. • Incrementar la cobertura y la calidad de aceras y contenes. • Mejorar la regulación en el tránsito de vehículos. • Desarrollar mejoras en el transporte público. • Incrementar la cobertura de zonas verdes y espacios públicos. • Incrementar la cobertura de alumbrado público. • Mejorar los niveles de ordenamiento territorial. • Desarrollar mejoras en el patrimonio arquitectónico municipal. • Promover mejoras en la gestión de los recursos naturales del municipio. • Disminuir los niveles de vulnerabilidad ante los fenómenos naturales o antrópicos. |
| Servicios sociales | Creación de espacios para el desarrollo de bandas y academias de música, actividades lúdicas y deportivas, de cultura e identidad y espacios que promuevan la participación ciudadana. |
| Economía local | Incrementar la calidad y cobertura de los mercados municipales, así como mejorar la calidad en la prestación de los servicios del Matadero Municipal. Desarrollar iniciativas dirigidas a mejorar la infraestructura energética. |
| Sostenibilidad ambiental | Promover el cumplimiento de las normativas de medio ambiente; la creación de espacios ecológicos de recreación, así como el incentivo del uso del parque ecológico y la preservación del caudal del agua. |
| Ordenamiento territorial | <p>Mejorar el funcionamiento y la calidad de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial. • Transporte y movilidad. • Ordenamiento territorial. • Cementerio. • Mercados. • Equipamiento deportivo. • Alumbrado público. • Adecuación de las infraestructuras de los servicios municipales |

Tabla 12. Objetivos de desarrollo del Plan Operativo Anual 2020-2021. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Plan Operativo Anual 2020-2021.*



3.3.4 | CONCLUSIONES

Atendiendo que hace más de medio siglo que en la República Dominicana se ponderó por vez primera la necesidad de una ordenación del urbanismo de manera integral y que aún en nuestros días no hemos podido hacer valer adecuadamente esta necesidad, la Ley de Ordenamiento Territorial y Uso de Suelo, así como el proyecto de Ley de Regiones Únicas, así como los planes que han estado creándose paralelo a estas muestran el avance que ha tenido el país en esta materia en los últimos 10 años. Omar Rancier, arquitecto y urbanista, señala en su artículo El

POT Capital y un reconocimiento que “los planes urbanos para Santo Domingo son muchos y están ahí, lo que ha faltado ha sido la gestión que se soporta en la idea de ciudad y en la voluntad de hacer ciudad (...) En Santo Domingo las ideas han florecido pero la voluntad ha sido débil. Sin embargo, en los últimos años se han realizado grandes esfuerzos para pensar la ciudad de Santo Domingo y ordenar sus espacios y sus actividades” pero concluye los planes representan un cambio importante en el paradigma de gestión municipal que busca consolidar las voluntades que se habían

notado débiles hasta el momento.

Aun así, continua de forma muy precaria el proceso de ordenar la ciudad, siendo que las leyes han tardado demasiado tiempo en ser aprobadas. Seguimos adoleciendo de un marco legal específico para la planificación del territorio pues siguen sin ser promulgados estos proyectos lo que hace que la implementación de los instrumentos de planificación que hemos mencionado no se hayan podido aún concretar. Entender el territorio implica entender que los proyectos de desarrollo



Figura 39. Vista panorámica de la ciudad de Santo Domingo. Fuente: www.hacienda.gob.do

se ejecutan en la demarcación municipal, ya sea urbana o rural, pero es también entender que estos proyectos deben responder a unas políticas generales de escala nacional y regional, y que han de ser alimentadas a partir de las necesidades del territorio en un enfoque integrado de diagnóstico, políticas y planes (Rancier, Planificación y Desarrollo, 2021).

En el caso específico de Los Alcarrizos, aunque existen varios planes de desarrollo, estos no presentan una solución homogénea a las

problemáticas en el municipio, sino que se presentan proyectos aislados para apaciguar las dificultades que se van encontrando. De igual forma, en estos se ha dejado desatendido el incremento poblacional de la sociedad, así como el desarrollo habitacional para poder solventarlo.

La planificación de los tipos de suelo y su uso, así como de las densidades y el desarrollo de las viviendas ha sido el problema fundamental del desarrollo de barrios y municipios de forma descontrolada y desproporcionada.

Al país le queda aún mucho trabajo: no se han podido aún sacar las leyes, siguen sin terminarse los Planes de Ordenamiento Territorial, aunque ya hemos visto que son mandatos de la constitución y siguen sin completarse los Planes Regionales, que igual estos carecen de un referente de políticas de planificación y desarrollo nacional y regional.

CAPÍTULO IV

CASO DE ESTUDIO: LOS ALCARRIZOS



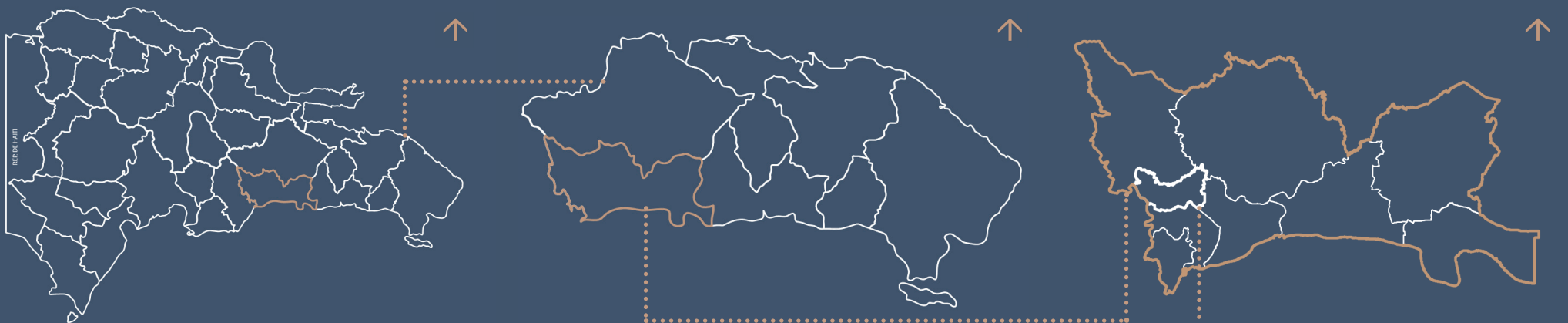
Figura 40. Vista panorámica de Los Alcarizos. Fuente: *Unidad Para la Reeducación de Prisioneros y Entornos URBE*

4.1 | LOCALIZACIÓN Y UBICACIÓN

LOCALIZACIÓN



UBICACIÓN



REPÚBLICA DOMINICANA

MADRO-REGIÓN ESTE

GRAN SANTO DOMINGO

El municipio de Los Alcarrizos forma parte de la provincia de Santo Domingo, República Dominicana.

Formaba parte del municipio Santo Domingo Oeste y fue elevado a la categoría de municipio bajo la ley 64-05 del 2005.

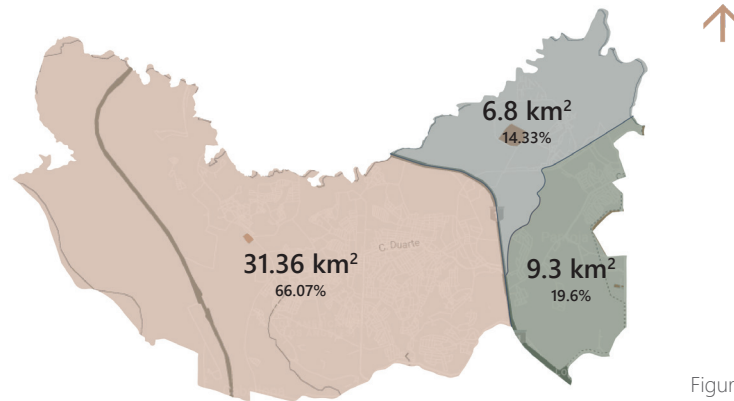
Tiene 3 distritos municipales: Palmarejo- Villa Linda, Pantoja y **Poblado Los Alcarrizos**.



MUNICIPIO DE LOS ALCARRIZOS

4.2 | CONTEXTO SOCIAL

4.2.1 | DATOS DEL SECTOR



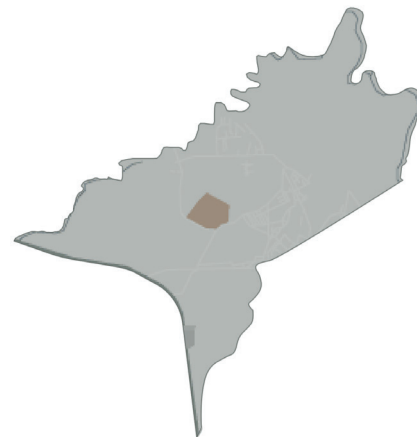
Superficie Total:
47.46 km²
LOS ALCARRIZOS

Figura 41. División territorial de Los Alcarrizos. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en <https://snazzymaps.com>.



LOS ALCARRIZOS

El poblado data de finales del siglo XVIII y era para entonces un lugar de tránsito para los viajeros que venían o se dirigían hacia el Cibao. Fue escenario de varias protestas para el 1824, en medio de la ocupación ahitiana.



PALMAREJO- VILLA LINDA

Era un antiguo batey dedicado al trabajo de la caña de azúcar. Cerca del 1940 empezó su proceso de crecimiento y transformación.



PANTOJA

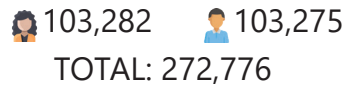
El desarrollo poblacional de Pantoja inicia con la creación de sectores para reubicar a personas desalojadas por los gobiernos de Joaquín Balaguer a finales de 1980.

..... DEMOGRAFÍA

Población del municipio por sexo, según distritos municipales.

Fuente: IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, ONE

Los Alcarrizos



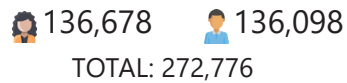
Palmarejo- Villa Linda



Pantoja



TOTAL



..... CLIMA

Fuente: Datos de temperatura y precipitaciones, Oficina Nacional de Meteorología, 2018



..... DENSIDAD POBLACIONAL

Fuente: Estudio "Condición de la infraestructura del Sistema Vial Urbano Los Alcarrizos República Dominicana, 2015".

6,070.95 hab/km²
Densidad Poblacional

11,859.75 hab/km²
Densidad poblacional en relación a la zona metropolitana del municipio, que ocupa el 35.1% del mismo

..... PARTICIPACIÓN CIUDADANA

69.9%
De participación Elecciones municipales 2016

68.6%
De participación elecciones presidenciales 2016

40.9%
Mujeres en el total de cargos electorales elecciones municipales, 2016



..... INDICADORES CENSALES

Fuente: IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, ONE

11.0
Índice de envejecimiento: mayores de 65 años por cada 100 menores de 15 años

40.2
Menores de cinco años por cada 100 mujeres en edad fértil

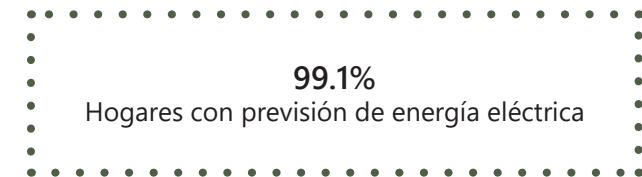
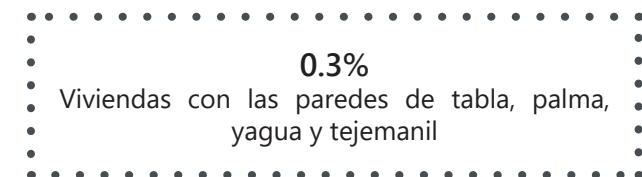
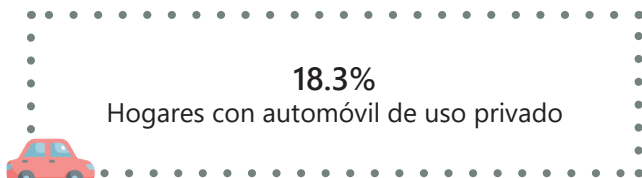
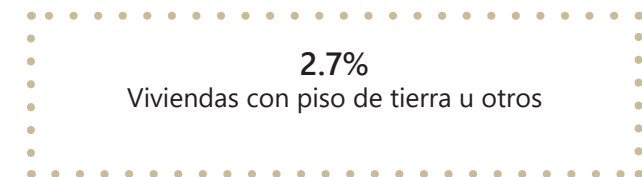
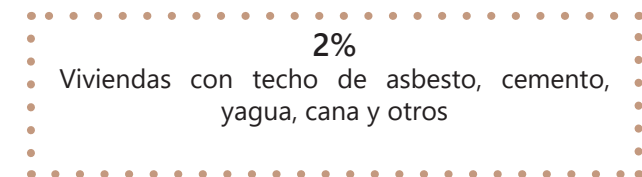
7,595
Población residente nacida en el extranjero

132,223
Población residente nacida en otro municipio

36.7
Crecimiento intercensal 2002-2010

..... CALIDAD Y CONDICIONES DE VIDA

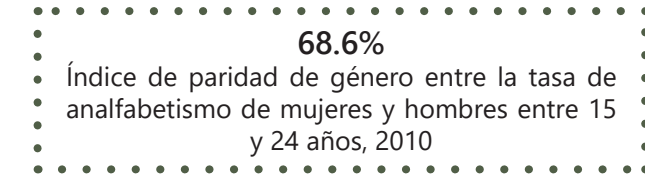
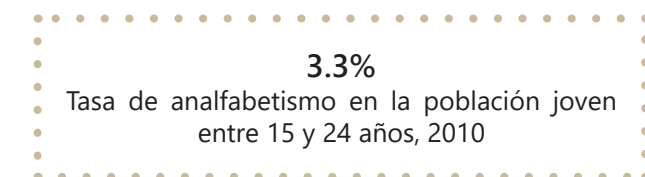
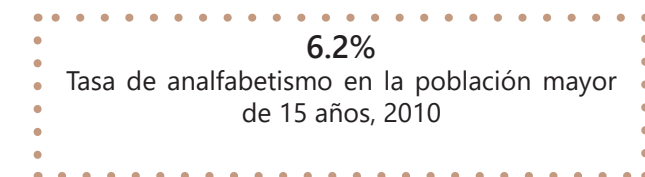
Fuente: IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, ONE



..... EDUCACIÓN

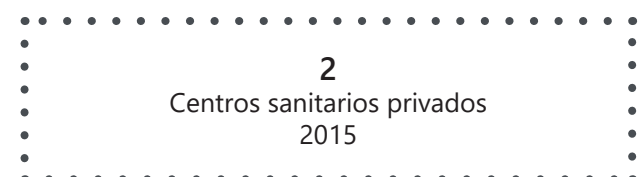
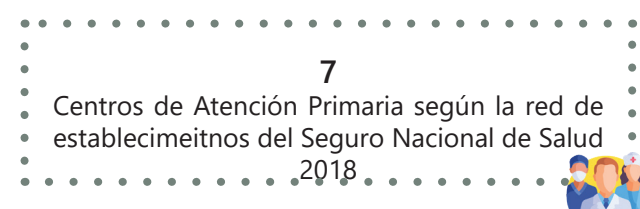
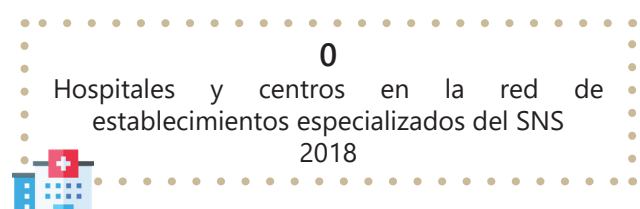
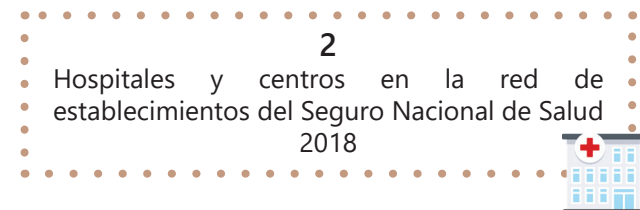
Fuente: IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, ONE

LISTADO DE PLANTA FÍSICA AÑO LECTIVO 2017-2018, MINISTERIO DE EDUCACIÓN (MINERD)



..... SALUD

Fuentes: Dirección General de Estadísticas de Salud (DIES), Ministerio de Salud Pública (MSP)



..... INDICADORES AMBIENTALES

Fuente: IX Censo Nacional de Población y Vivienda 2010, ONE



Existe un área protegida en el municipio:
Corredor Ecológico Autopista Duarte

2.9%
Hogares que utilizan combustibles sólidos para cocinar 2010

13.3%
Hogares sin inodoro dentro de la vivienda



59.4%
Hogares con abastecimiento de agua por red pública dentro de la vivienda 2010

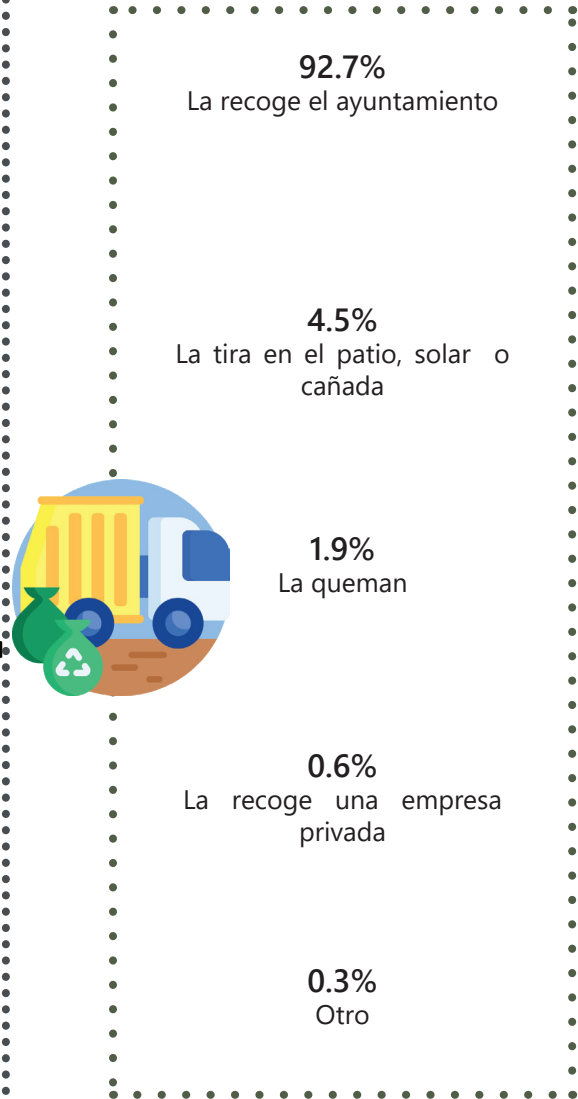


18.3%
Hogares particulares sin recolección de basura



..... DISPOSICIÓN DE LA BASURA

Fuente: Base de datos SIUBEN ESH-2012, certificada septiembre 2018



..... COMERCIO EXTERIOR

Fuente: Directorio de empresas y establecimientos 2016 y 2017, ONE



..... NEGOCIOS SEGÚN SU CONDICIÓN



4.3 | CONTEXTO HISTÓRICO Y URBANO

4.3.1 | HISTORIA DEL SECTOR

Para el resto del proyecto nos centraremos en el distrito municipal de Los Alcarrazos.

HISTORIA

El origen del nombre de Los Alcarrazos tiene diferentes hipótesis: una expone que proviene del apellido de un español que se había establecido en esa zona en la época de la colonia; otra expone que proviene de un poblado de España: *Alcaizos* o *Alcarrazos*. También se dice que le ha sido dada por una planta exótica que existe en lugares húmedos llamada *Carrizo* y que fue traída al Viejo Mundo y a la que la población le agregó el sufijo *Al-*.

La fundación de este poblado data de finales del siglo XVIII y era el lugar “de paso” de los viajeros cuyo origen o destino era el Cibao Central. **Los Alcarrazos** para entonces estuvo caracterizado por las protestas contra las medidas económicas impuestas durante la invasión haitiana (entre el 24 de enero y el 25 de febrero de 1824). La llamada “*Revolución de Los Alcarrazos*”: este fue el primer intento revolucionario de repudio por la separación de Haití que tenía como fin el restablecimiento del dominio español en la parte oriental de la isla.

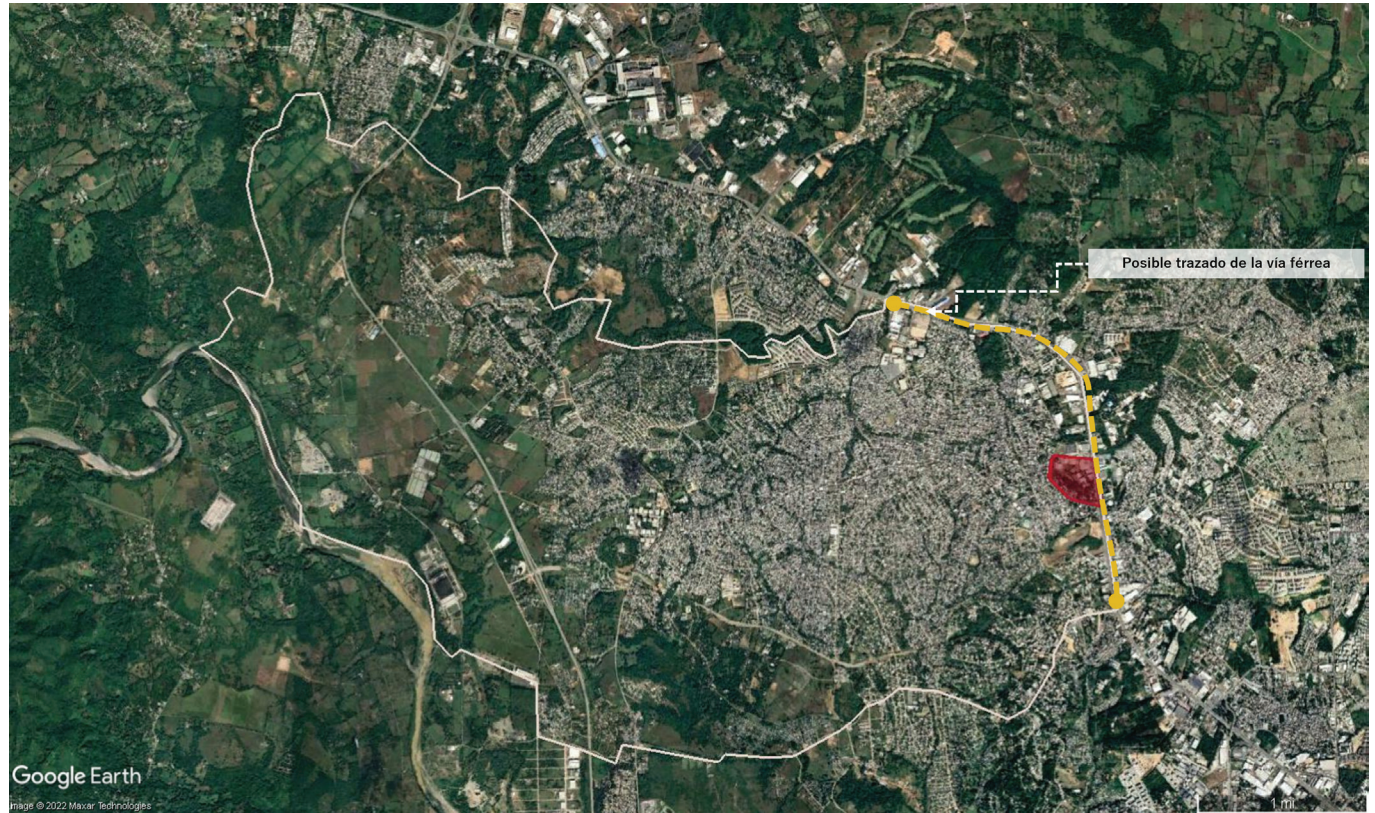


Figura 42. Primer poblado en Los Alcarrazos, S. XVIII Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

A inicios del siglo XX el poblado fue escenario de una gran actividad ganadera y de la producción de caña de azúcar. Existía una **vía férrea** que era exclusiva para el traslado de la caña al ingenio azucarero de Haina, que desapareció a comienzos del siglo XXI y se convirtió en industrias de manufactura o zonas francas y también en proyectos inmobiliarios.

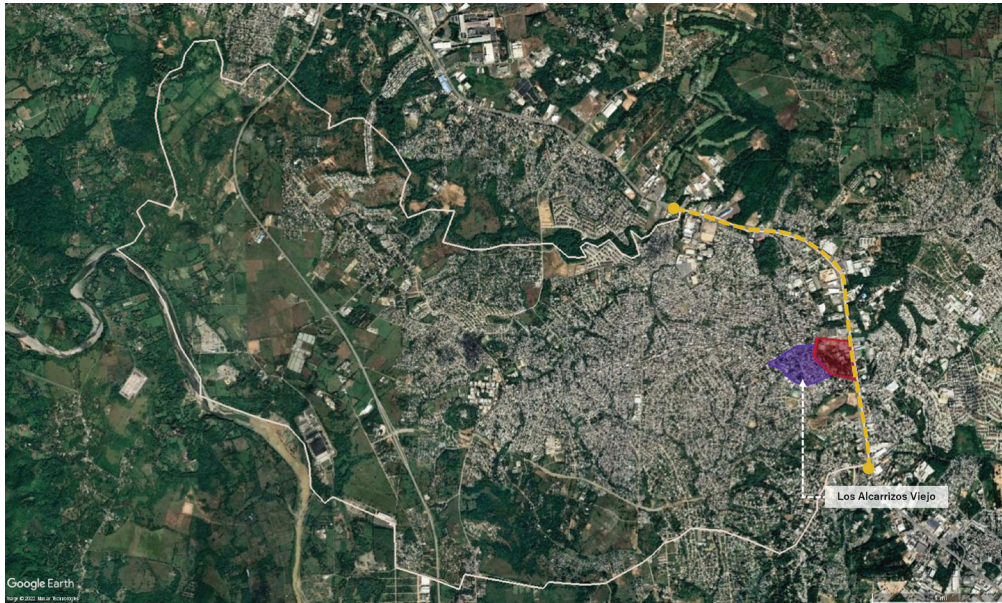


Figura 43. Los Alcarrazos Viejo (1966) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

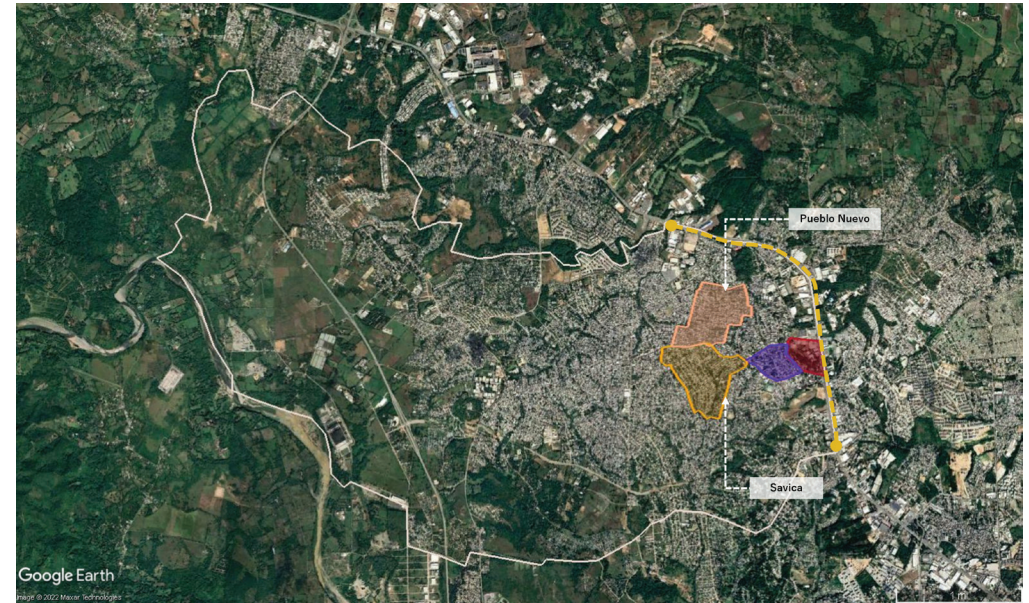


Figura 44. Savica y Pueblo Nuevo (1970) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

Esta localidad permaneció durante muchos años sin una gran importancia poblacional ni territorial. El único núcleo poblacional estaba constituido por lo que hoy se conoce como "Los Alcarrazos Viejo".

El gran desarrollo urbano del sector se asocia a varios elementos de entre los que se destacan,

a partir del 1970, la intervención estatal con el desarrollo de proyectos de asentamientos poblacionales como resultado de los desalojos de diferentes sectores de la capital, lo que dio origen a los dos sectores más poblados del sector: Savica y Pueblo Nuevo, y lo que trajo consigo, además, que otras personas se integraran las personas que

invadieron los terrenos que quedaron próximos a estos proyectos.

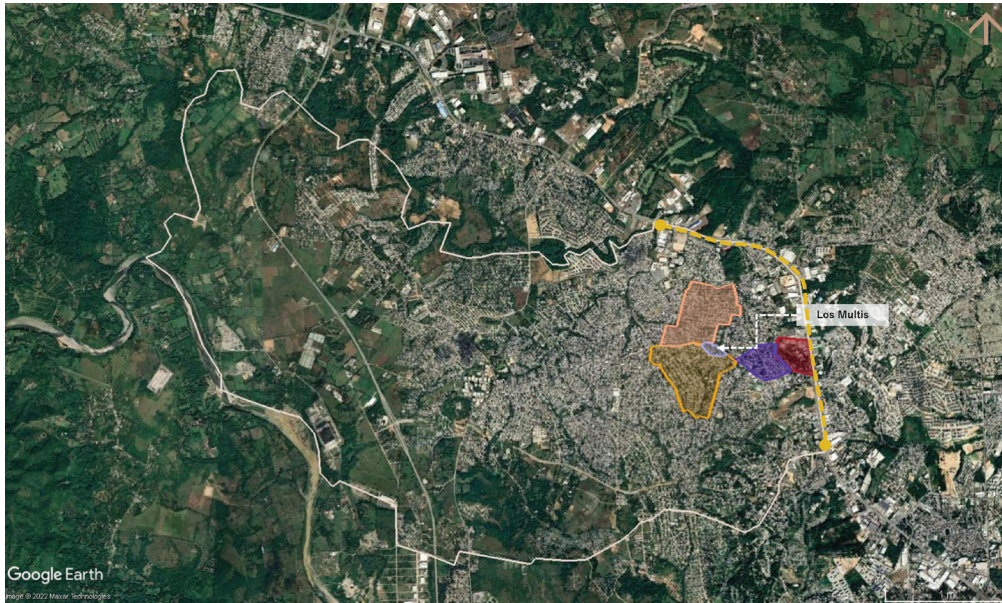


Figura 45. Los Multis (1976) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

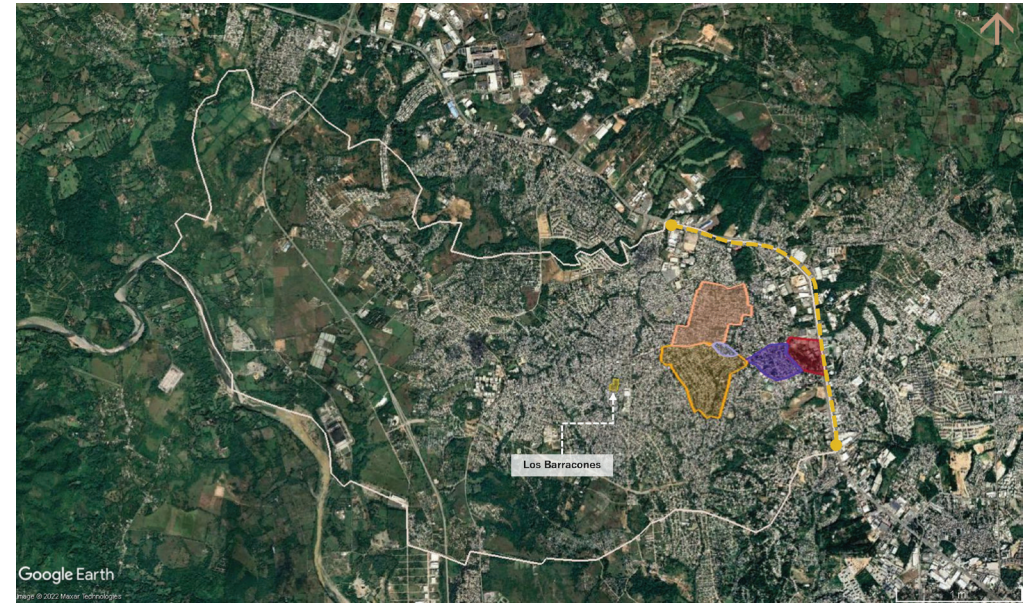


Figura 46. Los Barracones (1979) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

Posteriormente, en medio de estas comunidades se construyó el proyecto habitacional, **Los Multis**, lo que marcó el inicio del desarrollo urbano de la comunidad. Otra causa importante de la expansión del territorio fue la construcción de lo que se conoce como **Los Barracones**: un grupo de viviendas

efímeras construidas en 1979 para albergar a los damnificados del ciclón David y la Tormenta Federico hasta que pudiera construirse una vivienda permanente. Allí pasaron a residir 902 familias traídas de los refugios de la Ciénaga y la orilla del río Ozama de la capital. Sin embargo,

aún en nuestros días las viviendas se encuentran de pie y las personas no han sido realojadas.



Figura 47. Proyecto conocido como "los multi". Fuente: *S24H*

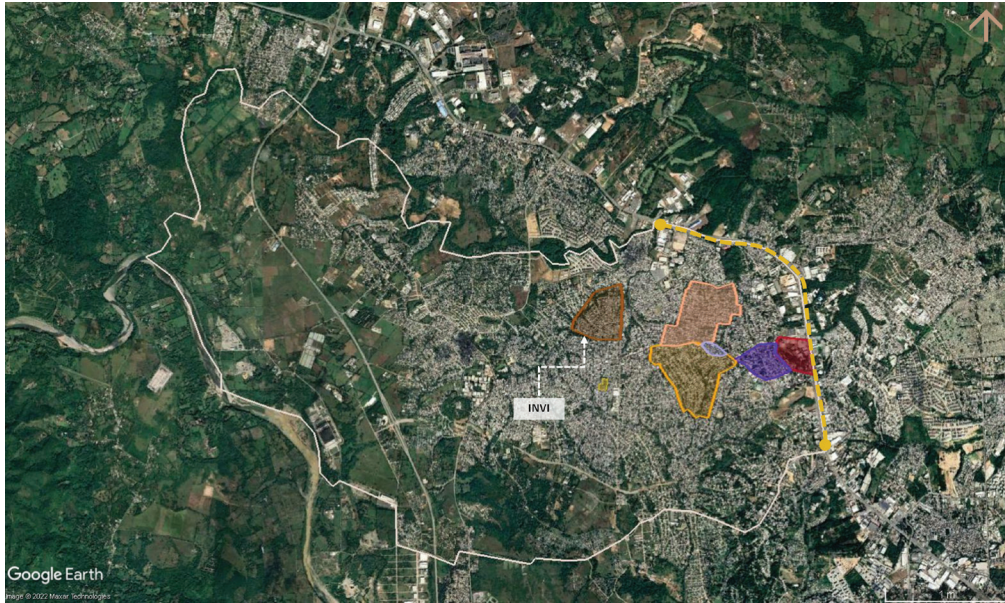


Figura 48. INVI (1980) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

También están los proyectos inmobiliarios promovidos por el gobierno de Salvador Jorge Blanco (1982-1986) y albergados en lo que se conoce como el **INVI**, habitado por los desalojados del kilómetro 14 y 9 de la Autopista Duarte para dar paso a la ampliación de la misma. Entre 1990 y 1994 se creó Los Alcarizos II, hoy conocido como **Los Americanos** con el fin de reubicar a las personas que fueron sacadas de los barrios desalojados por la construcción del Faro a Colón. También los edificios de **Canta la Rana**, construidos durante el primer gobierno de Leonel Fernández (1996-2000) y el gobierno de Hipólito Mejía (2000-2004), en los que se trasladó un segundo grupo de damnificados del mismo ciclón.

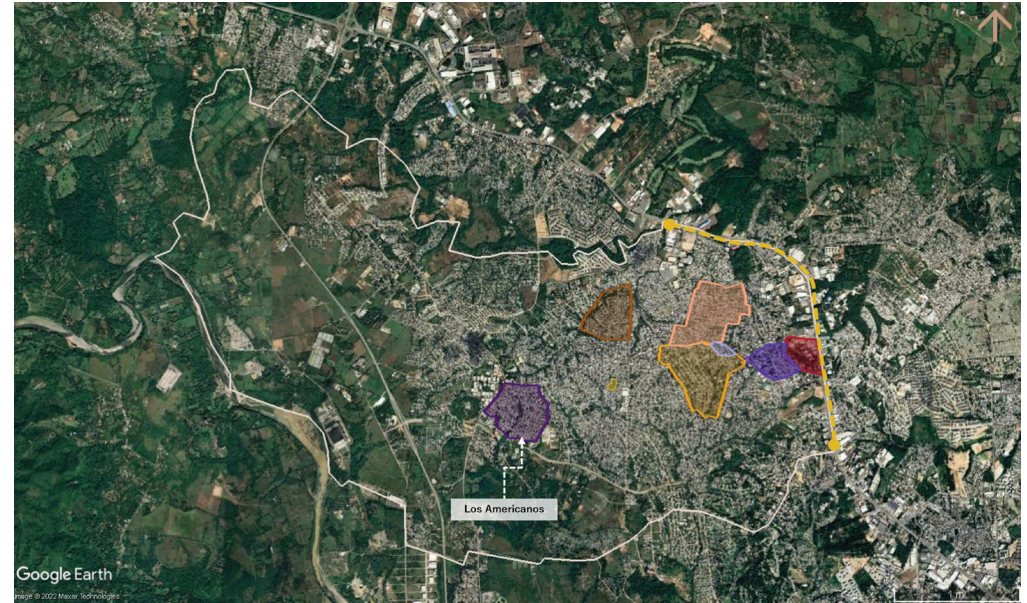


Figura 49. Los Americanos (1991) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

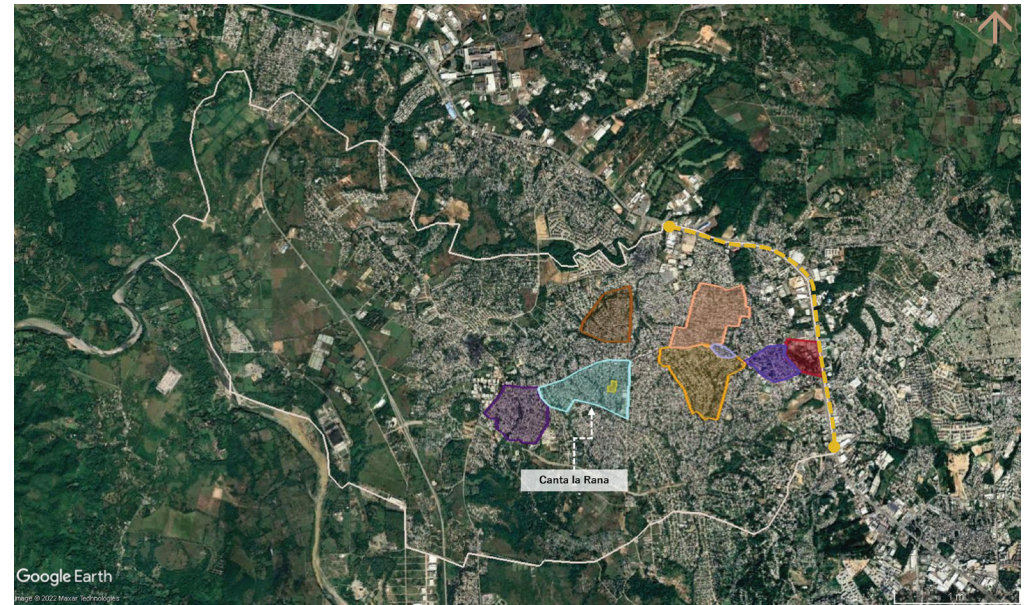


Figura 50. Canta la Rana (1991-1998) Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

Otro elemento que impactó el crecimiento poblacional acelerado fue la migración del campo a la ciudad que caracterizó el período posdictadura, especialmente en las décadas de los 70 y 80, lo que sumado a la ocupación de terrenos provocó un crecimiento desordenado y horizontal de la población lo que ha generado grandes dificultades para el ordenamiento territorial.

No fue sino hasta la creación de la provincia de Santo Domingo mediante la ley 163-01 del 2001 cuando Los Alcarrizos se convirtió en un distrito municipal de esta. Más tarde, para el 2005 fue elevado a categoría de municipio.

El municipio de Los Alcarrizos tiene una superficie de 45.2 km²; al 2010, la población de habitantes generaba una densidad de 6,070.95 hab/km². Sin embargo, el área metropolitana del distrito de Los Alcarrizos consta de 15.75 km² y solo ocupa el 35.1% del territorio municipal, dejando entonces una densidad de 11,859 hab/km² distribuidos de manera horizontal. En la zona metropolitana se encuentra el 68.5% de la población municipal.

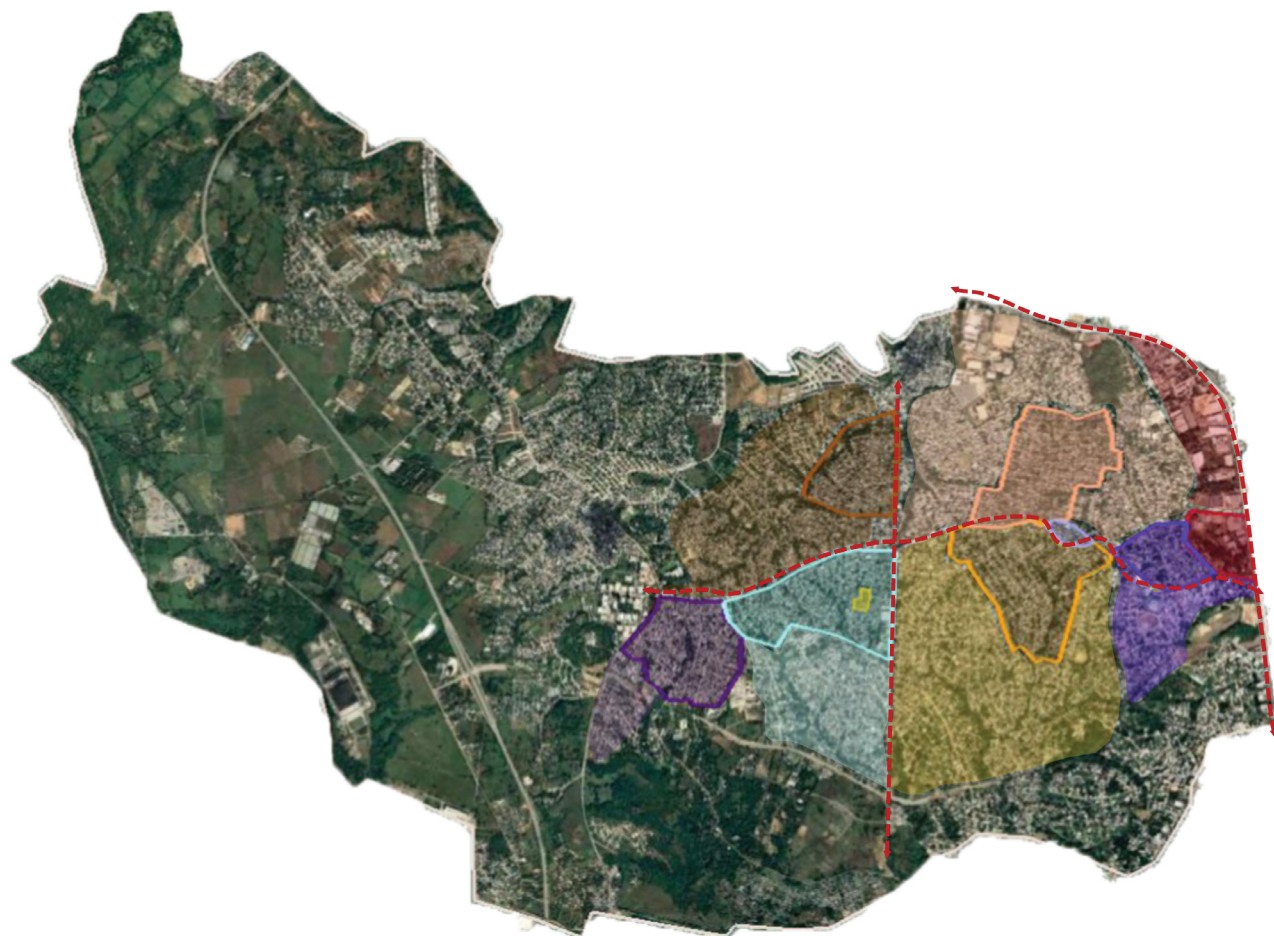


Figura 51. Se muestran en el gráfico los sectores originales con sus áreas de expansión irregular fruto de las necesidades habitacionales que han existido a través de las diferentes épocas y la migración. El sector quedó, entonces, desarrollado a partir de un eje norte-sur y uno este-oeste, que son las únicas vías principales que se tienen en la actualidad. Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

4.3.2 | ESQUEMA DE EVOLUCIÓN URBANA

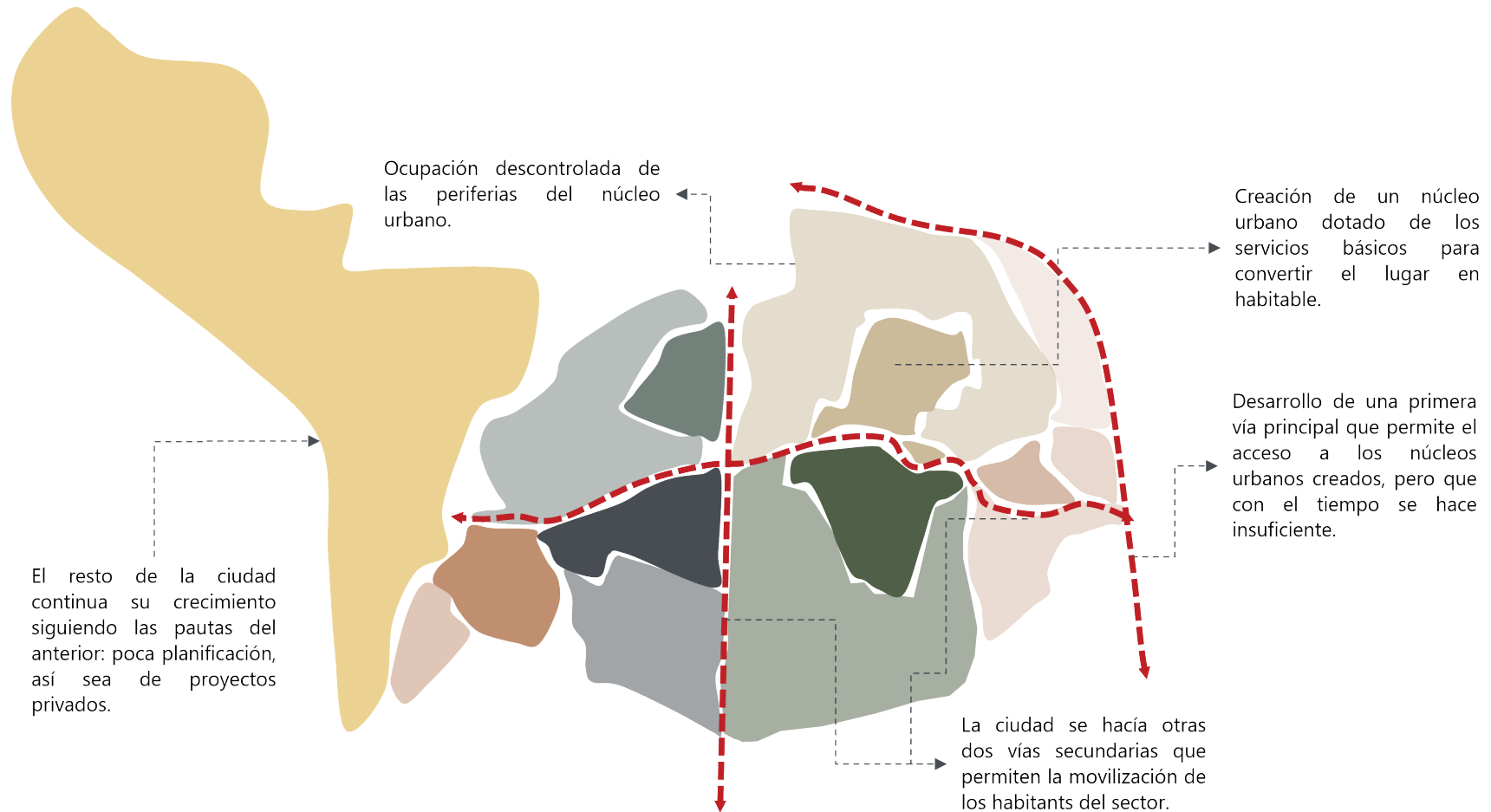


Figura 52. Corema sobre la evolución urbana de Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia*.

Hemos podido constatar que el desarrollo de Los Alcarrizos no ha estado simplemente ligado a la toma de tierras ni a la apropiación de solares por parte de los habitantes. La ciudad se ha desarrollado en torno a proyectos impulsados por el estado

para solventar las problemáticas (creadas por el mismo estado, en su mayoría han sido proyectos habitacionales para reubicar a los habitantes de escasos recursos que habían quedado en lo que era para ellos el núcleo urbano de Santo Domingo

y que "interferían" con el desarrollo de las obras que los diferentes gobiernos han querido llevar a cabo.

A raíz del primer desarrollo habitacional impulsado

en la zona, Los Alcarizos se convirtió en una especie de "basurero urbano": allí se "desechaban" las viviendas que se encontraban "interfiriendo" con otros proyectos de ciudad y que impedían que en la capital percibiera la bonanza y el estatus económico que querían venderle al mundo.

Teniendo el sector la cantidad de tierras libres que tenía, la práctica del primero gobierno se convirtió en la de sus sucesores sin detenerse a analizar los problemas que, no solo a nivel de crecimiento urbano, sino a nivel social y económico que esta forma de hacer ciudad estaba trayendo. Los proyectos habitacionales no alcanzaban a solventar las cifras de personas que quedaban sin viviendas a causa de los desalojos que cada gobierno iba en su momento realizando, por lo que los que quedaban sin viviendas se veían casi que obligados a desarrollarse en los alrededores de los proyectos que ya estaban realizados para así poder abastecerse de la infraestructura urbana que ya estos tenían.

A macroescala, a diferencia de los ejemplos presentados con anterioridad, Los Alcarizos es el claro ejemplo de lo que hemos denominado urbanización espontánea inducida.

Esta forma de hacer urbanismo, tan propia de la

ciudad de Santo Domingo, se ha visto replicada a través de los años. El proceso espontáneo suele tener un origen, aunque este muchas veces se desconozca: en este caso en particular, el origen de la espontaneidad es el mismo organismo que debería estar encargándose de que esto no ocurriera.

Los gobiernos claramente han inducido, y nos atreveríamos a decir que permitido, esta clase de urbanismo: cuando no se pueden satisfacer las necesidades que tiene la población, en este caso la necesidad de vivienda, se hace cuasi obligatorio hacerse de la vista gorda con esta clase de producción de ciudad ya que son las que han paleado la deficiencia de vivienda social.

Otro problema generado en esta clase de ciudades y que lo vemos con claridad en Los Alcarizos es que el desarrollo de ellas es horizontal y difuso: como los terrenos no son el problema, ya que abundan, y cada problemática se maneja de forma individual, el desarrollo de viviendas unifamiliares o plurifamiliares de uno o dos pisos es lo que más abunda.

Los problemas de recogida de basura y desechos también se viven en el día a día, puesto que las calles en su mayoría no tienen las dimensiones

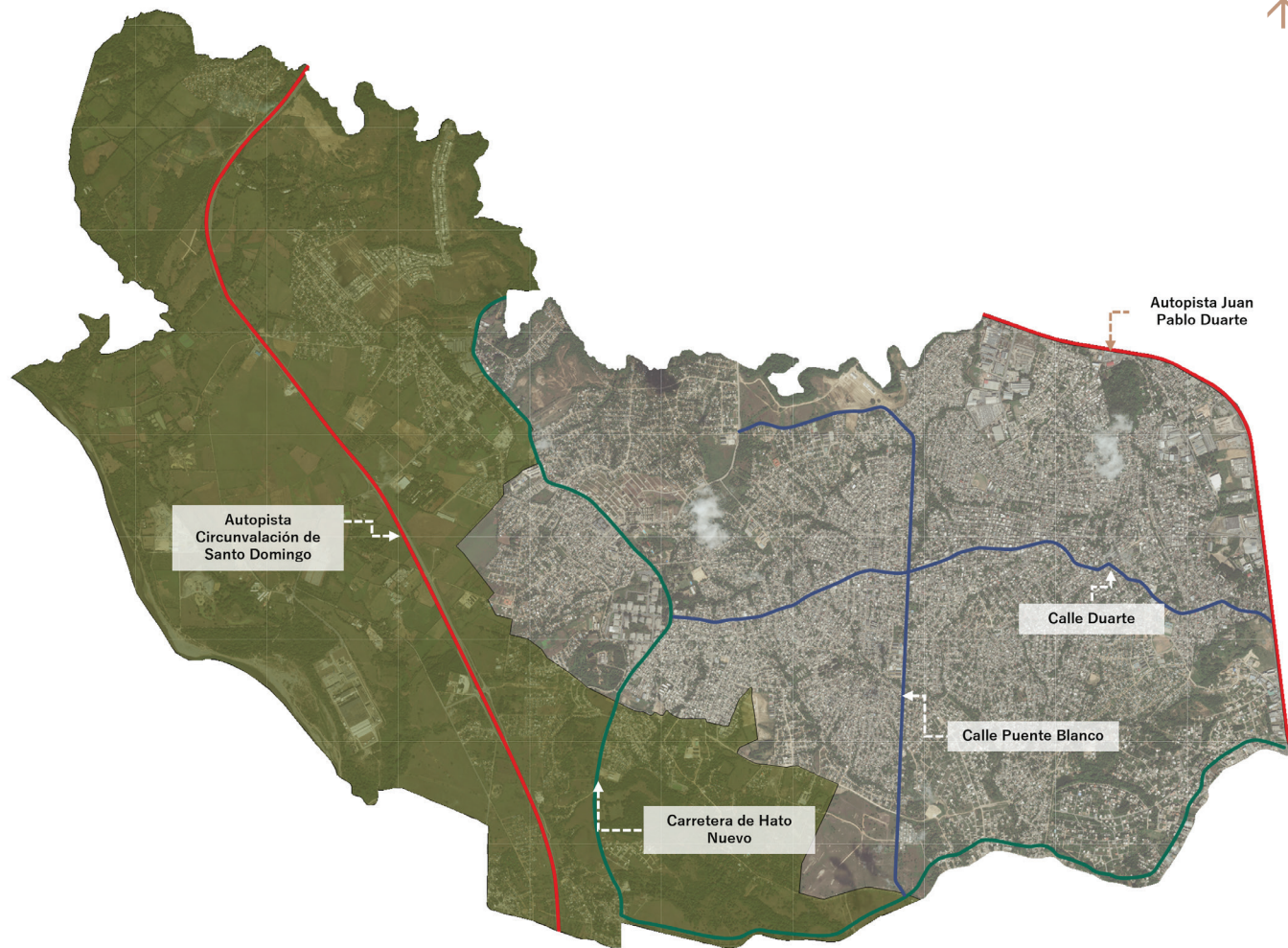
suficientes para que los vehículos puedan transitar en ella y la falta de un reglamento o plan de disposición de desecho, las enfermedades también se diseminan con facilidad.

Igual sucede, y por la misma razón de la realidad vial, que los primeros auxilios y las emergencias son difíciles de atender: si una vivienda se incendia, es probable que las de alrededor también, pues en ciertos lugares el acceso se vuelve casi imposible para los bomberos.

Finalmente pudieramos mencionar también la falta de dotaciones públicas, parques y demás: esto debido fundamentalmente a que solo se desarrollan viviendas ya que no hay una planificación que exija un mínimo de áreas verdes por metro cuadrado.

4.4 | ANÁLISIS URBANO- TERRITORIAL

4.4.1 | SISTEMA VIARIO



El distrito municipal de Los Alcarrizos presenta grandes problemas de movilidad debido a la poca planificación de la vialidad dentro de este.

El sector, de norte a sur cuenta solo con un acceso principal: la Autopista Duarte. La Autopista de la Circunvalación fue construida recientemente y no cuenta con intersecciones suficientes para apacentar la problemática.

Internamente, los sectores se desarrollan en torno a dos ejes que se cruzan entre si: La c/ Duarte y la c/ Puente. La carretera de Manoguayabo funciona como una circular.

Figura 53. Gráfica de vialidad, Los Alcarrizos. Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth.*

CALLE DUARTE



CALLE PUENTE BLANCO



CARRETERA DE MANOGUAYABO

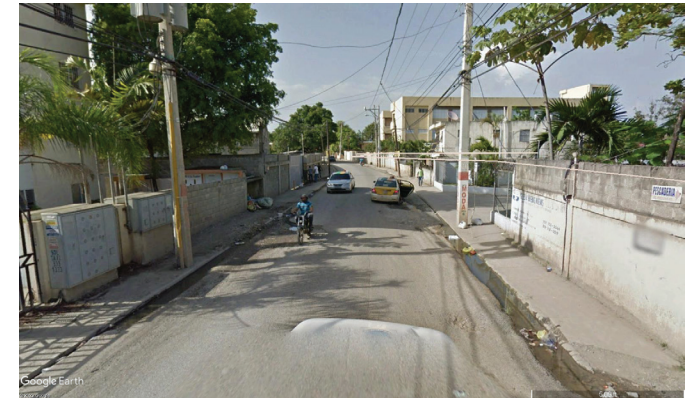


Figura 54. Fotografía de la c/ Duarte. Fuente: *Google Earth*.

Figura 55. Fotografía de la c/ Puente Blanco Fuente: *Google Earth*.

Figura 56. Fotografía de la c/ Puente Blanco Fuente: *Google Earth*.

La c/ Duarte, que es la vía neurálgica del municipio, posee solo dos carriles en ambos sentidos, en donde confluyen el transporte público y privado de manera caótica, sobretodo en las horas de mayor desplazamiento que suelen ser los rangos comprendidos entre 7:00 y 10:00 y las 16:00 y las 19:00.

La c/ Puente Blanco, al igual que la Duarte, tiene solo dos carriles en ambas direcciones. Se crea de manera informal un tercer carril utilizado para estacionamiento.

La carretera de Hato Nuevo, a pesar de que su concepción es la de una vía rápida, tiene solo 2 carriles en ambas direcciones y un flujo abundante de vehículos de transporte público. Las vías se encuentran poco definidas por lo que un tercer carril en cualquier dirección se forma de manera espontánea en caso de necesidad.

4.4.2 | MOVILIDAD Y TRANSPORTE PÚBLICO

En la República Dominicana existen diversos medios de transporte colectivo, encontrándose todos estos disponibles dentro de Los Alcarrizos, cada uno con un funcionamiento distinto.

CARRO PÚBLICO O CONCHO



Figura 57. Fotografía de carros de concho. Fuente: *eldominicano.do*.

Es el método de transporte público por excelencia en el país. En el se abordan 6 pasajeros más el conductor: dos de ellos van en el asiento del copiloto y 4 detrás.

Esto, aunque tienen rutas, no tienen paradas establecidas, sino que se detienen donde les indiquen los pasajeros o el que quiera abordarlos, lo que entorpece el transporte de manera general, pues se estacionan y vuelven a incorporarse a la vía sin previo aviso.

GUAGUAS PÚBLICAS



Figura 58. OMSA y guaguas públicas. Fuente: <http://www.alacechord.com>.



Figura 59. Fotografía de una guagua pública. Fuente: www.diariohispaniola.com.

De diferentes dimensiones y con capacidades diferentes, las "Guaguas" o autobuses tienen dos modalidades principales.

Las OMSA (caracterizadas por su color verde)

son los autobuses que pertenecen a la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses. Estos tienen un costo fijo y unas paradas preestablecidas y son organizados desde el estado.

Por otro lado, existen "guaguas" públicas lideradas por sindicatos. Estas, al igual que los carro de concho, no tienen paradas establecidas, aunque si se movilizan por rutas ya pautadas.

MOTOCONCHOS



Figura 60. "Motoconchistas" que es como se les llama a los conductores, en su parada. Fuente: www.eltiempo.com.do.

Los motoconchos son el medio de transporte preferido para aquellos lugares en los que no llegan los demás medios o para los que quieren llegar de forma más rápida a ciertos lugares.

Estos tienen paradas en las que pueden tomarse, pero no tienen una ruta preestablecida, sino que su funcionamiento es más parecido al de un taxi:

transportan a los pasajeros (hasta 2) hasta el destino elegidos por ellos.

Las paradas suelen ubicarse en lugares de alto tránsito tanto vehicular como peatonal, regularmente próximo a aquellos lugares de difícil acceso en los diferentes barrios.

OTROS MEDIOS DE TRANSPORTE

En proceso de construcción en Los Alcarrizos se encuentran dos nuevas modalidades de transporte para el sector:

El Metro de Santo Domingo y el Teleférico se encontrarán en la entrada del sector, en la Autopista Duarte, en una estación multimodal que estará acompañada de los demás medios de transporte.

Se pronostica que la construcción del Teleférico estará lista para diciembre del 2022 mientras que la extensión de la segunda línea del Metro esté en funcionamiento para finales del 2023.

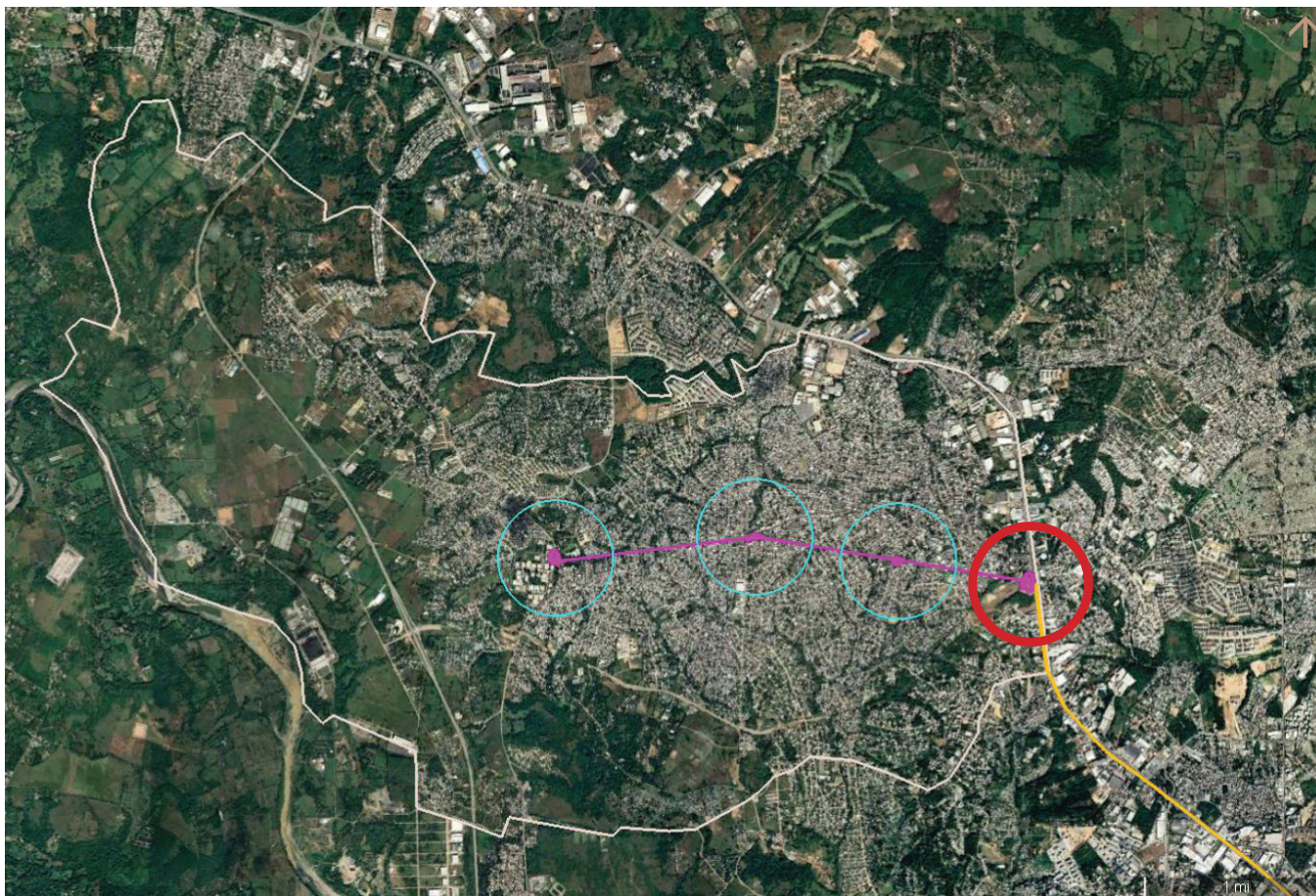


Figura 61. Estaciones de Metro y Teleférico. Fuente: *Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth con datos de la Unidad Ejecutora para la Re adecuación de Barrios y Entornos URBE.*

LEYENDA

- Línea del Teleférico
- Extensión 2da. Línea del METRO
- Estaciones del Teleférico
- Estación multimodal

En Los Alcarizos hay dos tipos de rutas de carros públicos: aquellas que funcionan de forma legal, adscritas a un sindicato, y las que se han formado de manera espontánea para completar las rutas de traslado que han ido naciendo fruto de las nuevas construcciones o el acondicionamiento de nuevas calles.

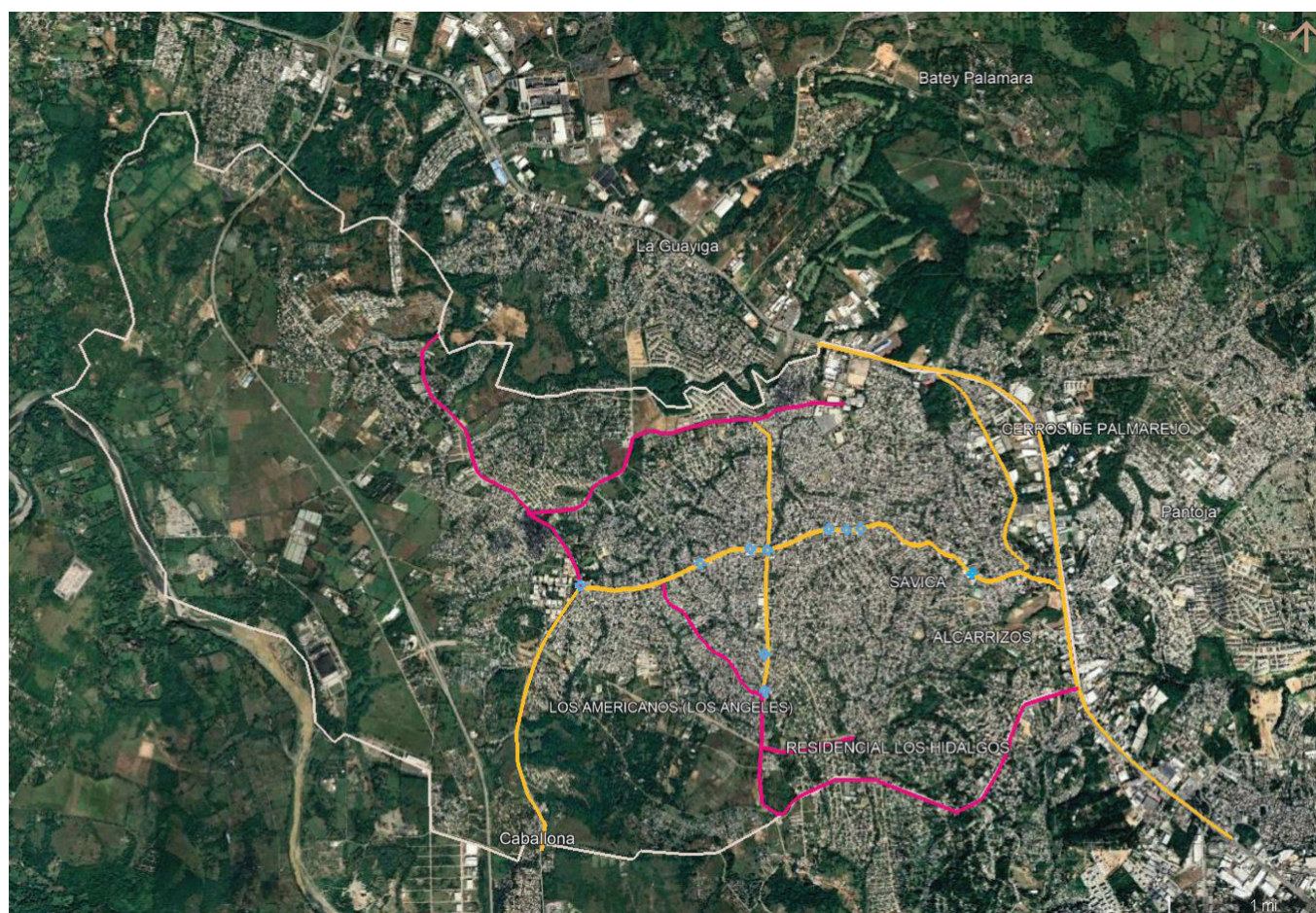


Figura 63. Rutas de carros públicos y paradas de motoconchos. Fuente: *Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth.*

LEYENDA

- Rutas de carros públicos legales
- Rutas de carros públicos ilegales
- Paradas de motoconchos

4.4.3 | HIDROGRAFÍA



Figura 64. Hidrografía Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth.*

El distrito municipal se encuentra atravesado por importantes ríos y afluentes.

Río Lebrón



Es una de las fuentes de abastecimientos principales de la capital de la República Dominicana y forma parte del cinturón verde de Santo Domingo, sin embargo, se encuentra altamente contaminado por los residuos que son arrojados a él de manera descontrolada.

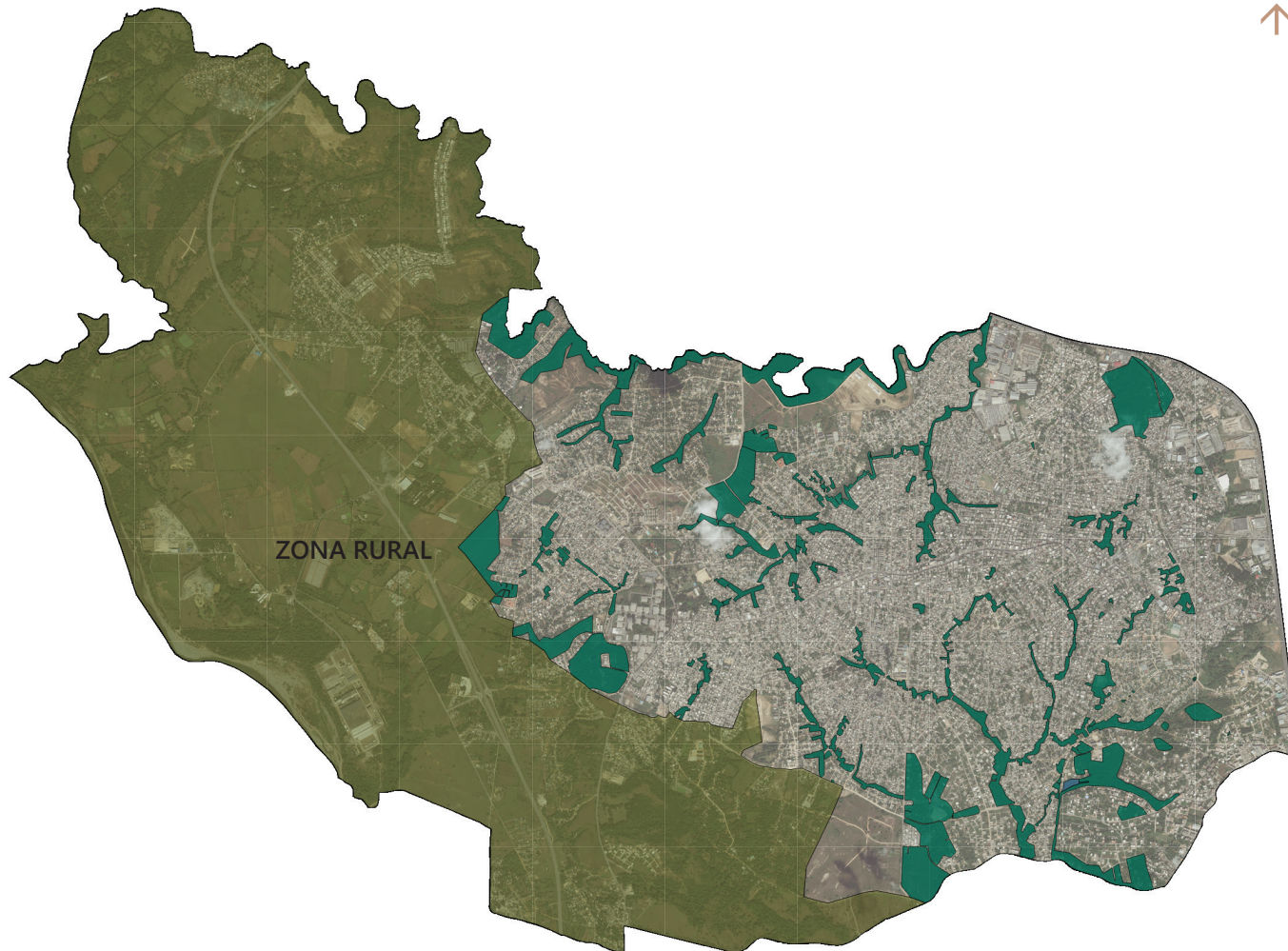
Arroyo Managuayabo

El arroyo proviene de uno de los sectores que limita al sur del municipio.



Figura 65. Fotografía del Río Lebrón. Fuente: *Fotografía de JCH Arquitectos.*

4.4.4 | SISTEMA DE ZONAS VERDES



Las zonas verdes de los Alcarrizos se encuentran dispersas de manera aleatoria.



El sector cuenta con muy pocos espacios verdes controlados, por lo que las áreas que quedan son, en su mayoría, los espacios intersticiales que han ido apareando en la parte trasera de las viviendas que se van construyendo.

La parte suroeste del sector, dentro de lo que hemos señalado como "zona rural" forma parte del Cinturón Verde de Santo Domingo creado para el 1993 este es creado mediante el Decreto No. 183-93 que tiene como objetivo como una de las principales acciones de las zonas verdes del Gran Santo Domingo así como de asegurar el crecimiento horizontal de la ciudad, creando una zona "protegida".

Sin embargo, es preciso destacar que los espacios que quedan libres dentro de los diferentes sectores aún pueden ser salvaguardados si se toma conciencia de la importancia de estos.

Figura 66. Zonas verdes, Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth.*

4.4.5 | DIVISIÓN TERRITORIAL

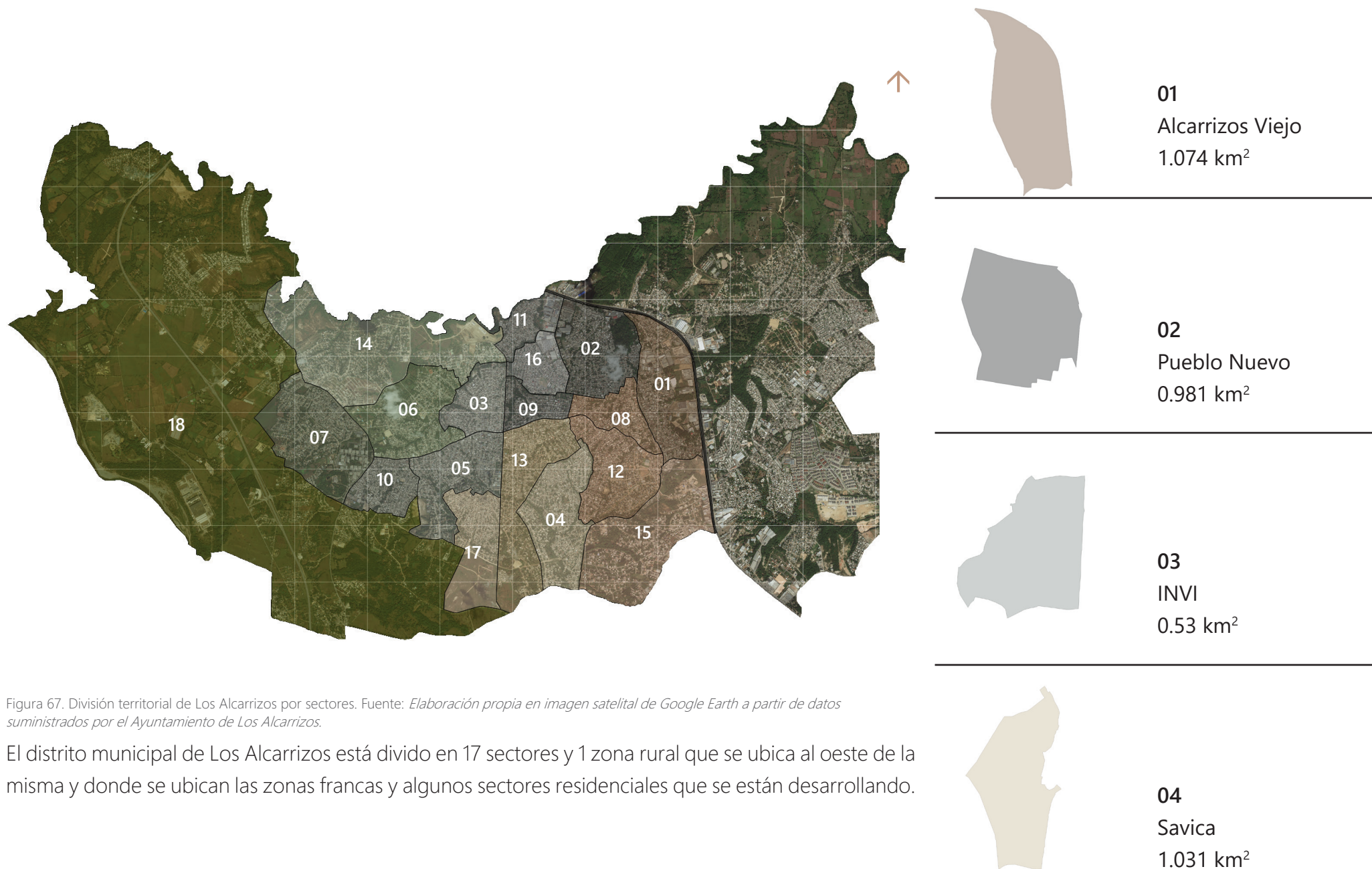
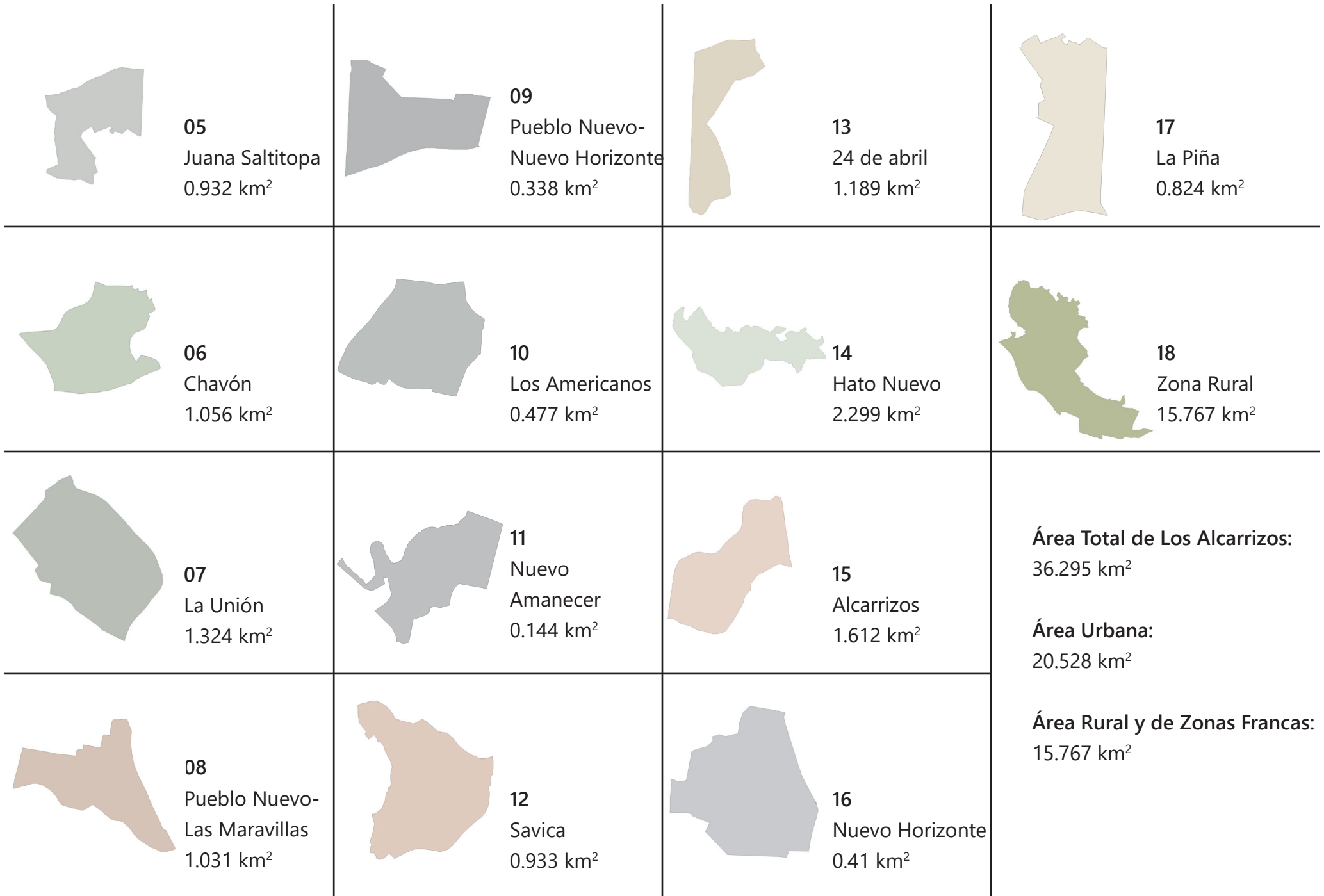


Figura 67. División territorial de Los Alcarizos por sectores. Fuente: *Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos.*

El distrito municipal de Los Alcarizos está dividido en 17 sectores y 1 zona rural que se ubica al oeste de la misma y donde se ubican las zonas francas y algunos sectores residenciales que se están desarrollando.



4.4.6 | USOS DEL SUELO

El uso de suelo por sector se hará tomando en cuenta el uso mayoritario por manzanas, salvo en los casos en que se haga necesario, por las dimensiones del lote, acentuar un uso que no sea necesariamente el predominante.

Para la clasificación se ha utilizado una caracterización habitualmente usada en la República Dominicana. Explicaremos a qué corresponde cada caracterización para su correcta comprensión.

■ COMERCIAL

Se utiliza para denominar la edificación cuyo uso está ocupado por un comercio, almacenes, industrias, o cualquier otra infraestructura relacionada con el comercio. Para el estudio, se engloban aquí también las clínicas y los colegios que son de carácter privado y, por lo tanto, no funcionan con financiamiento ni ayudas del Estado.

■ EQUIPAMIENTOS

Corresponde al suelo que está siendo utilizado por edificaciones que pertenecen al sector público y que ofrecen servicios a la ciudadanía. Tal es el caso de hospitales, instituciones públicas, oficinas administrativas, juntas de vecinos, instalaciones deportivas, etc.

■ ESPACIOS LIBRES

Se han denominado "espacios libres" a los terrenos baldíos que dentro de un sector se encuentran sin desarrollar pero con las características de ser un lote para un futuro desarrollo (como su deforestación).

■ INDUSTRIAL

Se utiliza para denominar la edificación cuyo uso está ocupado por un comercio, almacenes, industrias, o cualquier otra infraestructura relacionada con el comercio. Para el estudio, se engloban aquí también las clínicas y los colegios que son de carácter privado y, por lo tanto, no funcionan con financiamiento ni ayudas del Estado.

■ INSTITUCIONAL

Hace referencia a las edificaciones de enseñanza que son de carácter público en todos los niveles educativos: escuelas de primaria y secundaria, institutos de formación técnica, universidades, etc.

■ MIXTO

El uso mixto corresponde a aquellas edificaciones en las que se desarrollan actividades de vivienda (como actividad principal) y de cualquier otro tipo, siendo el comercial el más abundante.

No es común en la República Dominicana encontrarse con edificios que alberguen de manera formal la mixtura de usos, llegando estos desarrollos, incluso, a tener poca aceptación dentro de la clase media, media- alta.

Sin embargo, en los sectores más pobres, suelen desarrollarse actividades comerciales informales en paralelo con las actividades de vivienda, destinando la parte frontal de la casa o el piso (lo que correspondería al salón y al balcón) al desarrollo de un comercio, regularmente informal y sin permisos estatales, tal es el caso de centros de belleza, pequeños restaurantes, colmados¹, etc.

¹ Los colmados son un establecimiento de carácter comercial propio de la República Dominicana. Es, en definición, un pequeño supermercado que vende productos de primera necesidad que suelen ser complementados con bebidas alcohólicas y otros enseres que suelen vender, regularmente por la demanda que tengan en el sector.

El colmado suele diferenciarse del supermercado en que estos tienen servicios de "Delivery" o repartidor, por lo que los productos son llevados directamente a las casas en cuestiones de minutos. También en que estos tienen un tamaño mucho más reducido.

■ RELIGIOSO

Se utiliza esta tipificación para denominar aquellas edificaciones en las que se desarrollan actividades de culto. Como en República Dominicana abundan las iglesias cristianas no católicas y muchas de ellas no están normadas, estas suelen estar repartidas en los diferentes sectores y suelen aparecer de manera aleatoria en las manzanas, no pareciendo necesariamente una institución de carácter religioso.

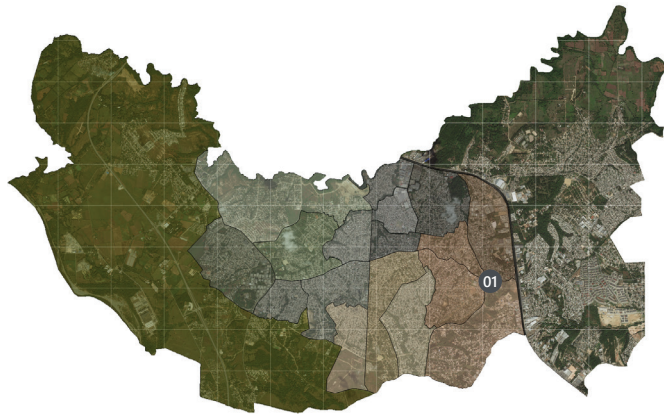
■ RESIDENCIAL

Es el uso de suelo que agrupa a las edificaciones de carácter habitacional. Pueden ser viviendas unifamiliares o multifamiliares, duplex y edificios de apartamentos.

■ ZONAS VERDES

Las zonas verdes agrupan todos los lugares acondicionados con hierba, flores, árboles, etc., acondicionado o no y que pueda ser utilizado, ya sea para ser acondicionado como un área verde que funcione como pulmón de la zona, ya sea para el uso o disfrute de estas áreas por parte de los ciudadanos.

01 LOS ALCARRIZOS VIEJO



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

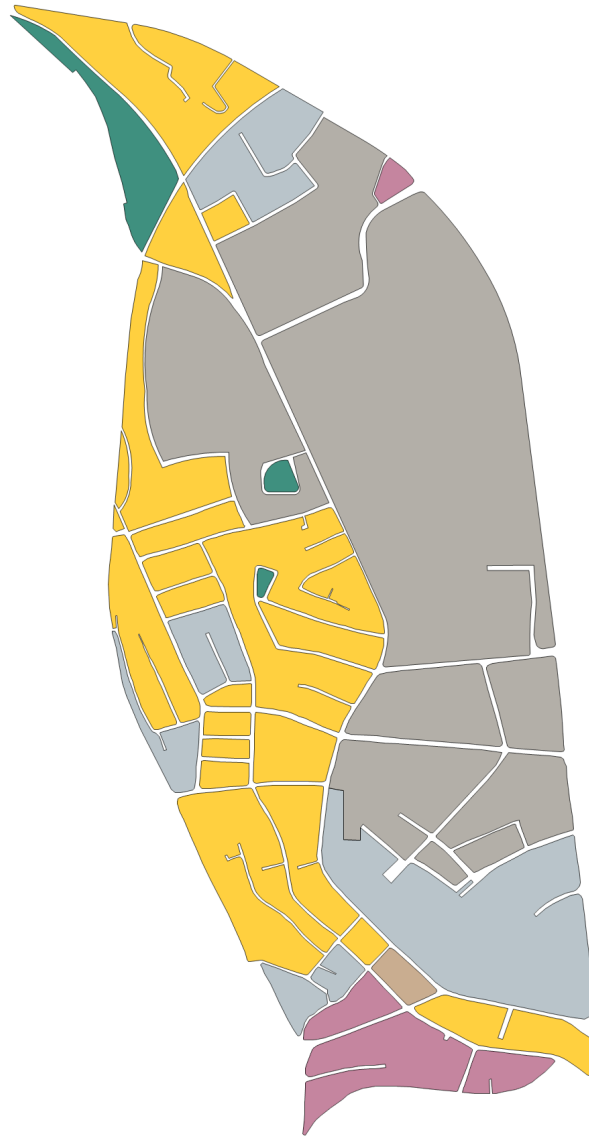


Figura 68. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Los Alcarrizos Viejo. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.048 | 4 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0.465 | 43 |
| Institucional | 0.006 | 1 |
| Mixto | 0.146 | 14 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.298 | 28 |
| Zonas Verdes | 0.025 | 2 |
| Vías | 0.026 | 8 |

Tabla 13. Porcentaje de área de usos de suelo sector Los Alcarrizos Viejo. Fuente: *Elaboración propia.*

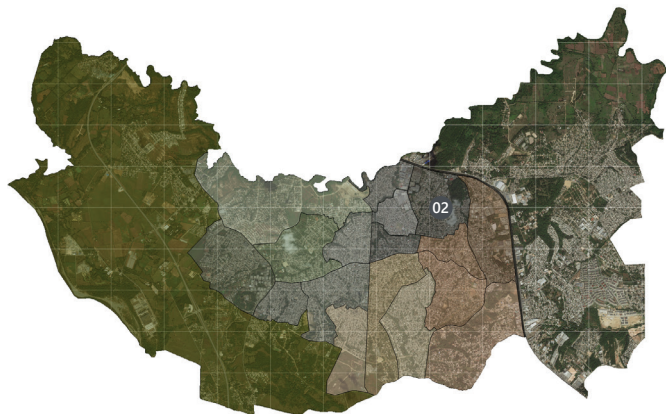
Condiciones del Sector

Existe multiplicidad de usos en el sector. Además, este limita al este con una de las autopistas principales de la Rep. Dom., explicando así la presencia de zonas industriales y comerciales frente a la misma.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las áreas verdes que quedan visibles son zonas que han quedado en los espacios entre las viviendas existentes, no teniendo así espacios verdes planificados.

02 PUEBLO NUEVO



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

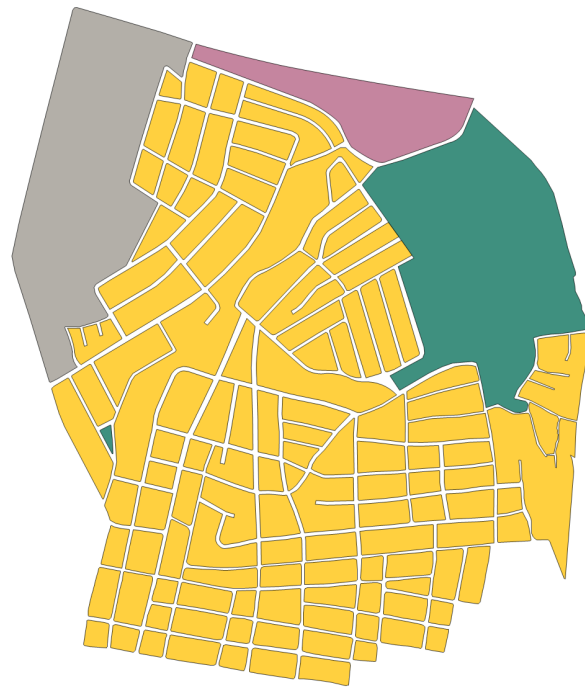


Figura 69. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo.
Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.039 | 4 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0.115 | 12 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.564 | 57 |
| Zonas Verdes | 0.129 | 13 |
| Vías | 0.134 | 14 |

Tabla 14. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo.
Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

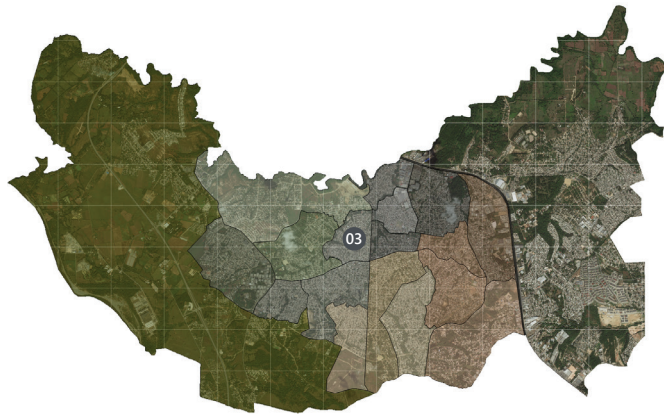
En su morfología casi reticular se puede apreciar la zona que ha sido planificada. El resto del trazado irregular corresponde a las áreas no planificadas.

Al igual que el sector de Los Alcarizos Viejo, la zona que da a la autopista Juan Pablo Duarte está dotada del uso comercial e industrial, lo que mantiene al resto del sector "aislado" del continuo tráfico. Carece de equipamientos urbanos.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las áreas verdes no se encuentran acondicionadas para su uso.

03 INVI



2%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

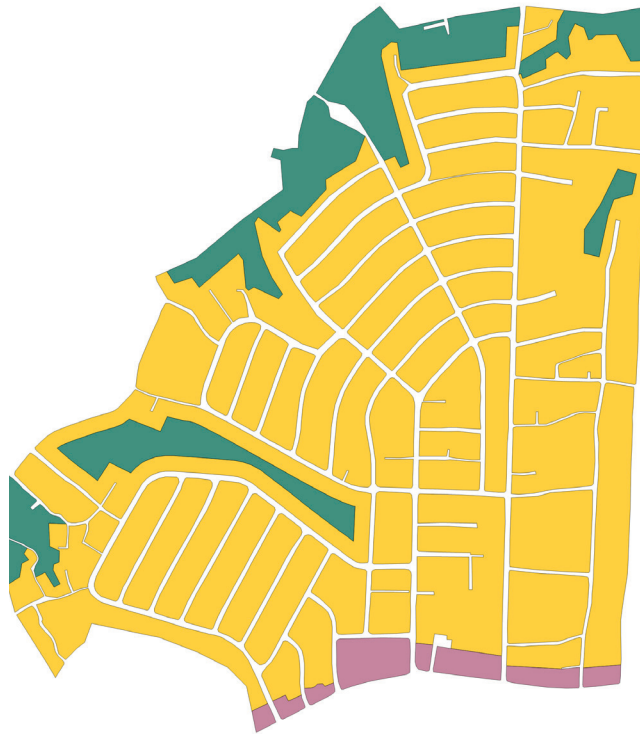


Figura 70. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.53 | 3 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.385 | 73 |
| Zonas Verdes | 0.064 | 12 |
| Vías | 0.067 | 13 |

Tabla 15. Porcentaje de área de usos de suelo sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

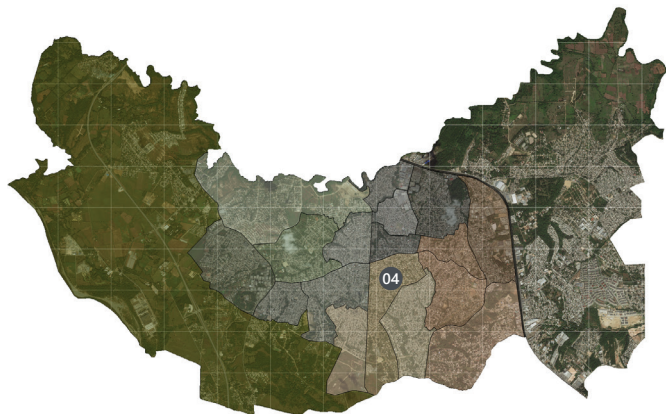
Condiciones del Sector

El sector carece de equipamientos. Colinda al sur con la avenida principal de Los Alcarrizos, lo que explica el por qué las zonas comerciales se alojan allí. La zona planificada se aprecia con facilidad, teniendo una distribución radial de sus vías internas.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las áreas verdes que quedan visibles son zonas que han quedado en los espacios entre las viviendas existentes, no teniendo así espacios verdes planificados y viéndose amenazados para ser ocupados.

04 SAVICA



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

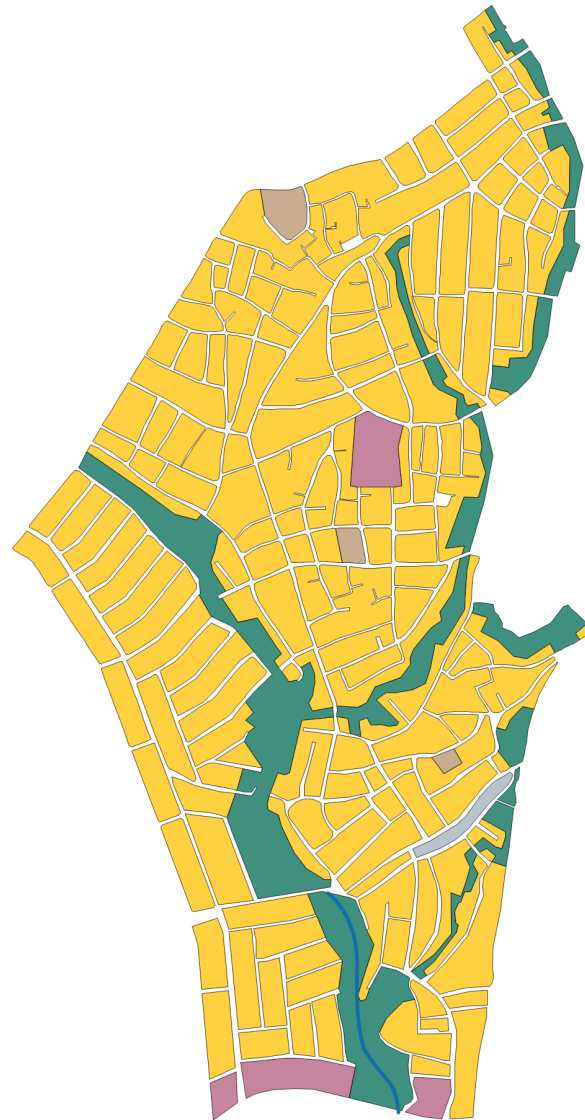


Figura 71. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Savica. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.026 | 3 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.009 | 1 |
| Mixto | 0.004 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.708 | 69 |
| Zonas Verdes | 0.139 | 13 |
| Vías | 0.145 | 14 |

Tabla 16. Porcentaje de área de usos de suelo sector Savica. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

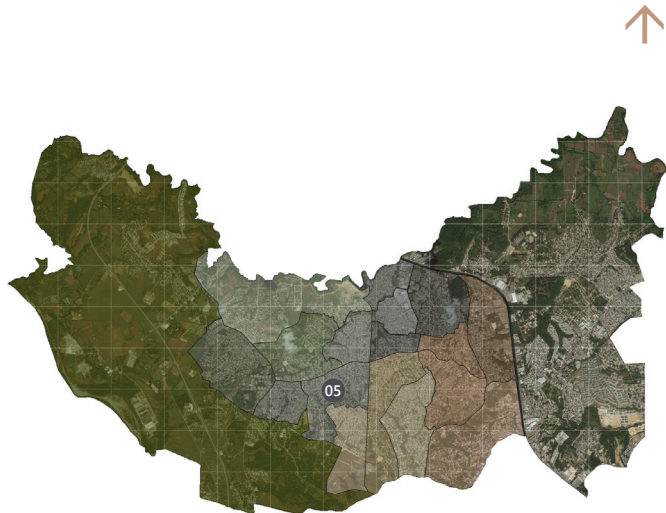
Predomina el uso habitacional, aunque cuenta con algunas equipamientos. De igual manera, se distingue con facilidad la zona que ha sido planificada y la que ha surgido de forma espontanea.

Condiciones de los Espacios Verdes

Son abundantes las zonas verdes en el sector con el potencial de formar parte de un cinturón verde, pero con riesgos a ser invadidas.

Por el sector fluye el Arroyo Manoguayabo, uno de los afluentes del municipio.

05 JUANA SALTITOPA



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

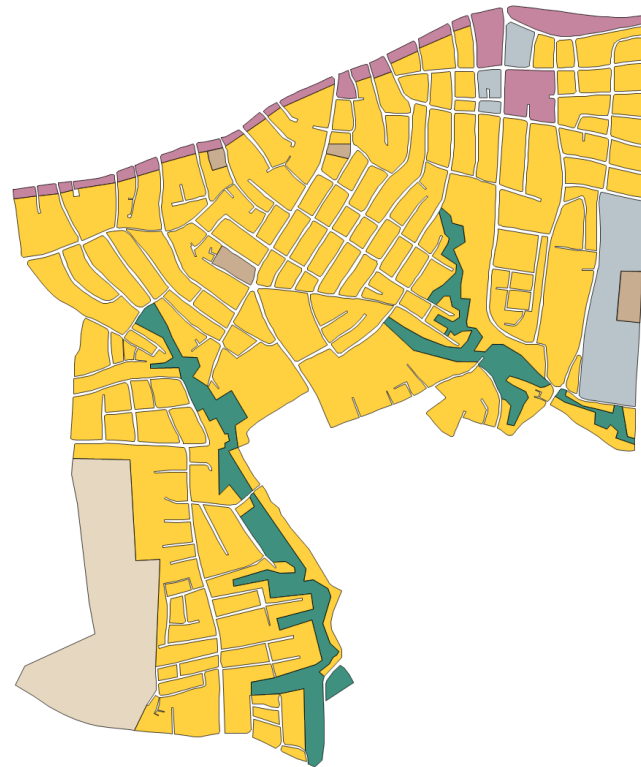


Figura 72. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Juana Saltitopa. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.036 | 4 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0.069 | 7 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.008 | 1 |
| Mixto | 0.037 | 4 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.608 | 65 |
| Zonas Verdes | 0.063 | 7 |
| Vías | 0.111 | 8 |

Tabla 17. Porcentaje de área de usos de suelo sector Juana Saltitopa. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

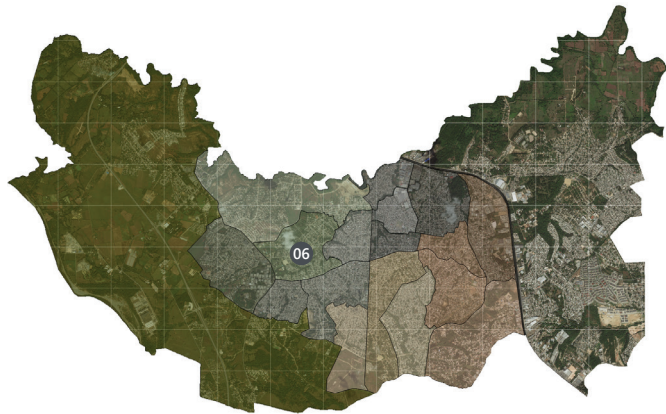
Colinda al norte con la avenida principal de Los Alcarizos, lo que explica el por qué las zonas comerciales se alojan allí.

En el se encuentra el barrio de "Los Barracones", un grupo de viviendas provisionales construidas para albergar a los danmificados del ciclón David en el 1979 y que siguen en pie y habitadas.

Condiciones de los Espacios Verdes

Aunque no son abundantes las zonas verdes en el sector tienen el potencial de formar parte de un cinturón verde, pero con riesgos a ser invadidas.

06 CHAVÓN



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

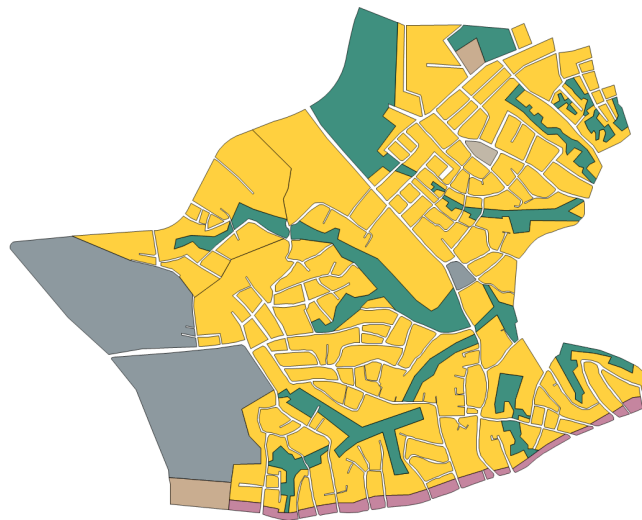


Figura 73. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Chavón. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.02 | 2 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.012 | 1 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0.153 | 14 |
| Residencial | 0.574 | 54 |
| Zonas Verdes | 0.192 | 18 |
| Vías | 0.105 | 10 |

Tabla 18. Porcentaje de área de usos de suelo sector Chavón. Fuente: *Elaboración propia.*

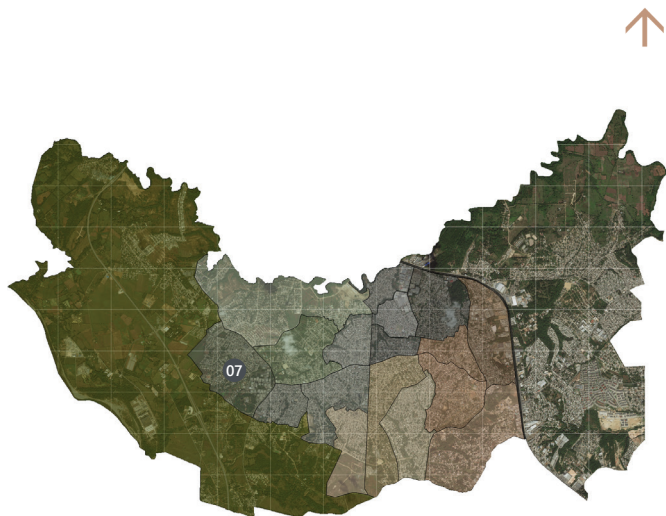
Condiciones del Sector

Es uno de los barrios menos ordenados del sector. Las zonas comerciales se apilan en el borde, ya que hace frontera con la avenida principal. El borde oeste está ocupado por instituciones de la Iglesia. Abunda el uso residencial

Condiciones de los Espacios Verdes

Son abundantes las zonas verdes en el sector, pero con riesgos a ser invadidas pues se han convertido en el espacio intersticial de las viviendas que se van construyendo de forma aleatoria.

07 LA UNIÓN



4%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

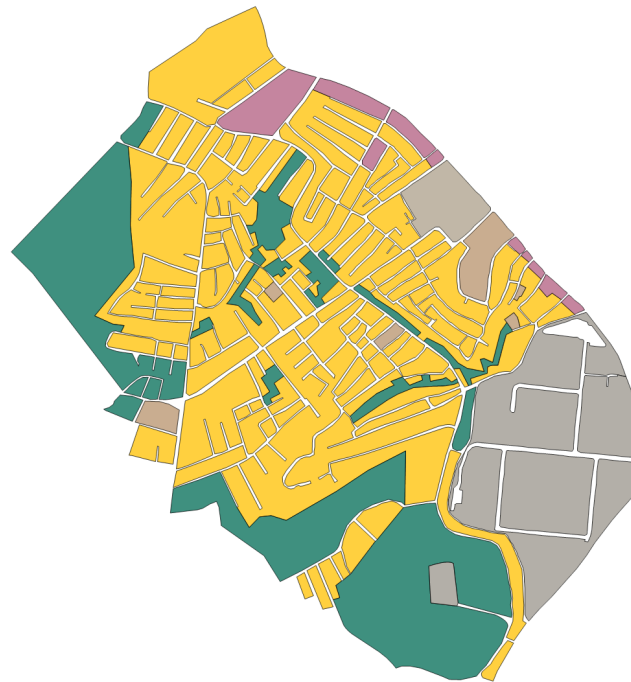


Figura 74. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector La Unión. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.036 | 6 |
| Equipamientos | 0.023 | 2 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0.173 | 13 |
| Institucional | 0.023 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.587 | 44 |
| Zonas Verdes | 0.3 | 23 |
| Vías | 0.182 | 14 |

Tabla 19. Porcentaje de área de usos de suelo sector La Unión. Fuente: *Elaboración propia.*

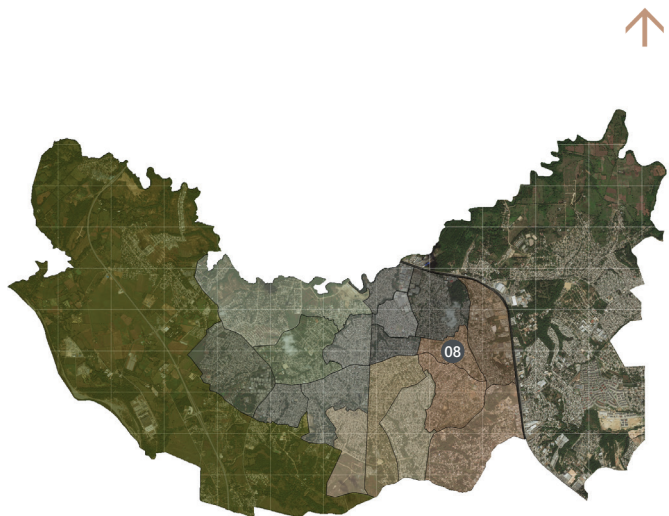
Condiciones del Sector

Es uno de los sectores cuyo uso de suelo está más diversificado. Al este es atravesado por la avenida principal que recorre el sector de norte a sur. Por ello, en la zona se ubican las principales industrias y negocios de gran tamaño, así como una de las principales escuelas del sector.

Condiciones de los Espacios Verdes

Son abundantes las zonas verdes en el sector con el potencial de formar parte de un cinturón verde, pero con riesgos a ser invadidas.

08 PUEBLO NUEVO- LAS MARAVILLAS



1%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

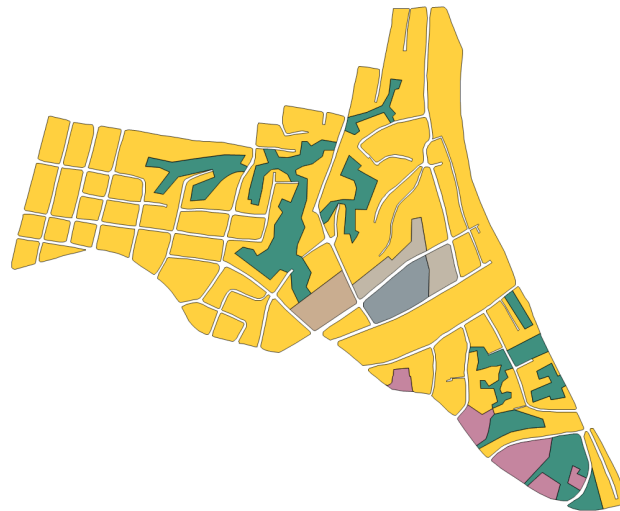


Figura 75. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo- Las Maravillas. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.013 | 3 |
| Equipamientos | 0.009 | 2 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.007 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0.008 | 2 |
| Residencial | 0.296 | 66 |
| Zonas Verdes | 0.056 | 13 |
| Vías | 0.057 | 13 |

Tabla 20. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo- Las Maravillas. Fuente: *Elaboración propia.*

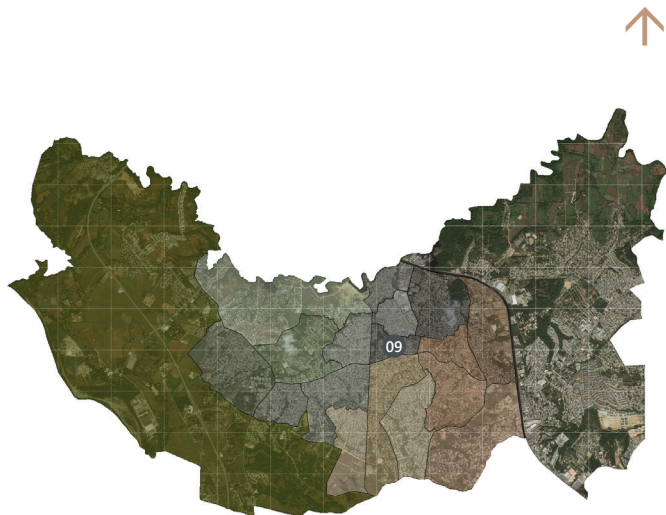
Condiciones del Sector

Abundan las zonas residenciales y el trazado irregular es predominante.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las áreas verdes que quedan visibles son zonas que han quedado en los espacios entre las viviendas existentes, no teniendo así espacios verdes planificados y viendose amenazados para ser ocupados.

09 PUEBLO NUEVO- NUEVO HORIZONTE



1%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

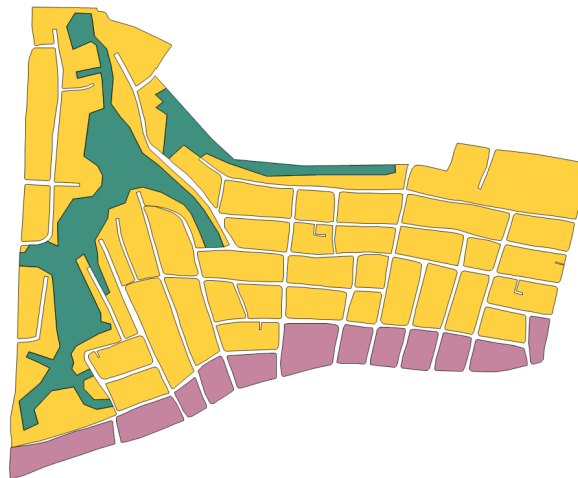


Figura 76. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo- Nuevo Horizonte. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.036 | 11 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.21 | 62 |
| Zonas Verdes | 0.045 | 13 |
| Vías | 0.047 | 14 |

Tabla 21. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo- Nuevo Horizonte. Fuente: *Elaboración propia.*

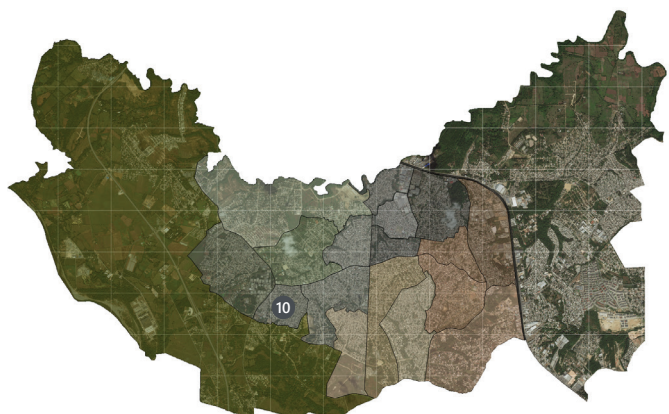
Condiciones del Sector

Es uno de los sectores más ordenados, lo que facilita el transporte interno, gracias al trazado de sus vías que se corresponden entre si. La zona comercial se ubica próximo a la vía principal. Es casi inexistente la mixtura de usos.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las zonas verdes se encuentran sin planificación, no existen parques para el acceso público ni zonas de esparcimiento.

10 LOS AMERICANOS

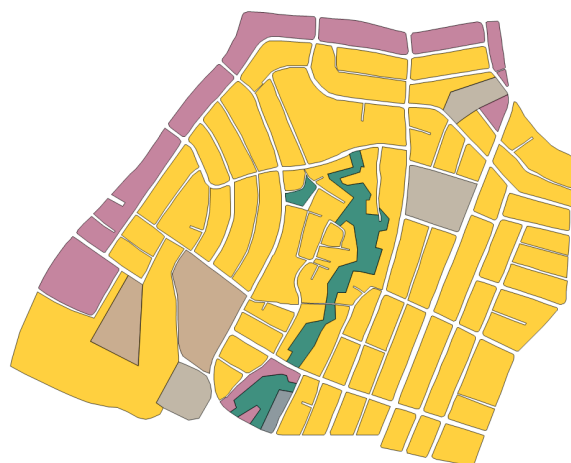


2%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.013 | 3 |
| Equipamientos | 0.009 | 2 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.007 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0.008 | 2 |
| Residencial | 0.296 | 66 |
| Zonas Verdes | 0.056 | 13 |
| Vías | 0.057 | 13 |

Tabla 22. Porcentaje de área de usos de suelo sector Los Americanos.
Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

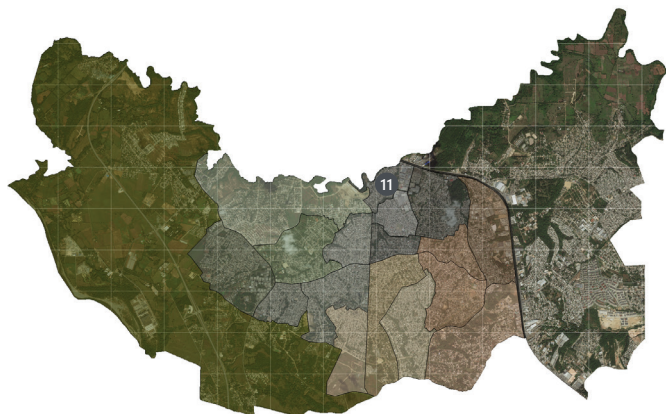
El sector se encuentra ubicado entre las avenidas principales, lo que provoca una concentración de las zonas comerciales en los bordes. Tiene una importante dotación de equipamientos y una de las escuelas más importantes.

Condiciones de los Espacios Verdes

Carece de zonas verdes planificadas.

Figura 77. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Los Americanos.
Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

11 NUEVO AMANECER

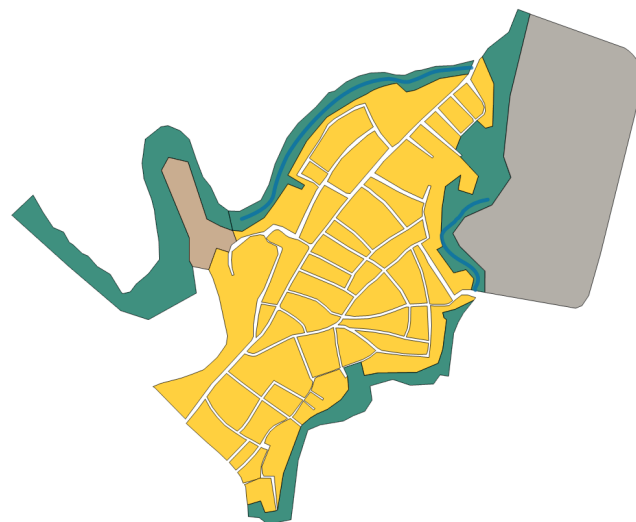


1%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0 | 0 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0.099 | 24 |
| Institucional | 0.01 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.181 | 44 |
| Zonas Verdes | 0.085 | 21 |
| Vías | 0.039 | 9 |

Tabla 23. Porcentaje de área de usos de suelo sector Nuevo Amanecer. Fuente: *Elaboración propia*.

Condiciones del Sector

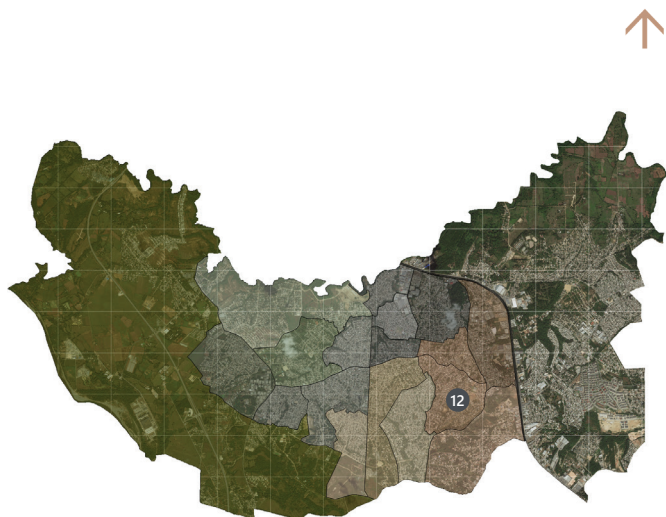
Con excepción de la zona industrial cuto frente es la autopista Juan Pablo Duarte, el resto del sector ha nacido de forma irregular, hilado en una vía que internamente ha pasado a ser principal, viendose limitado por las zonas verdes y los ríos que le bordean.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las zonas verdes borden el sector. El Río Lebron le atraviesa por la zona norte y una cañada divide la zona residencial de la industrial.

Figura 78. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Nuevo Amanecer. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth*.

12 SAVICA



3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

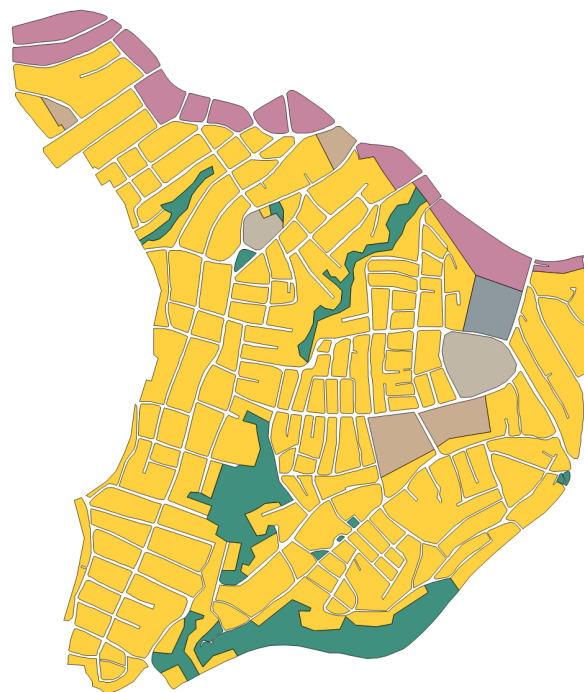


Figura 79. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Savica. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.064 | 7 |
| Equipamientos | 0.018 | 2 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.025 | 3 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0.01 | 1 |
| Residencial | 0.587 | 63 |
| Zonas Verdes | 0.074 | 8 |
| Vías | 0.155 | 17 |

Tabla 24. Porcentaje de área de usos de suelo sector Savica. Fuente: *Elaboración propia.*

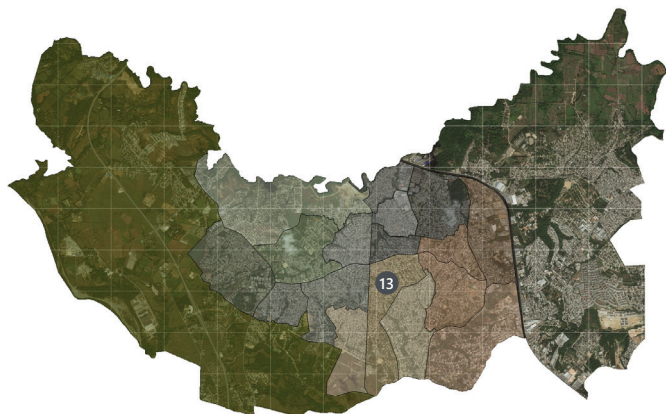
Condiciones del Sector

El sector de Savica se ha desarrollado ha derecha e izquierda del eje verde. La zona oeste se encuentra planificada, mientras que la zona este se ha ido desarrollando de forma espontánea en su mayoría. Las zonas comerciales se ubican en el borde.

Condiciones de los Espacios Verdes

Cuenta con un pequeño parque que funciona como área de esparcimiento. El resto de las zonas verdes se encuentran en la parte trasera de las viviendas.

13 24 DE ABRIL

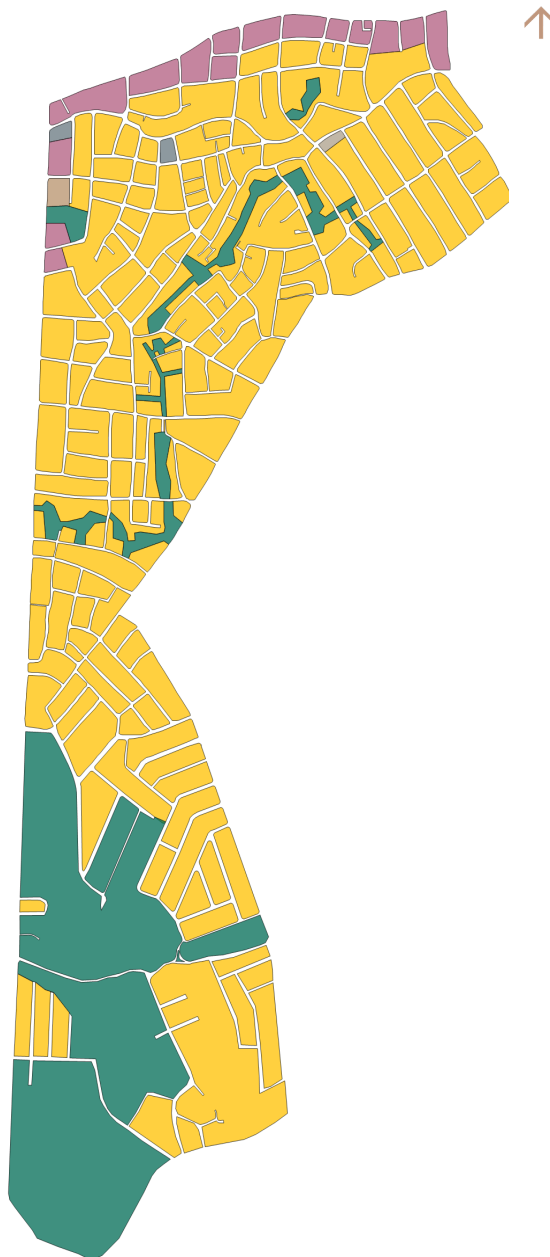


4%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.048 | 4 |
| Equipamientos | 0.001 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0.099 | 24 |
| Institucional | 0.002 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0.003 | 0 |
| Residencial | 0.666 | 56 |
| Zonas Verdes | 0.272 | 23 |
| Vías | 0.197 | 17 |

Tabla 25. Porcentaje de área de usos de suelo sector 24 de Abril. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

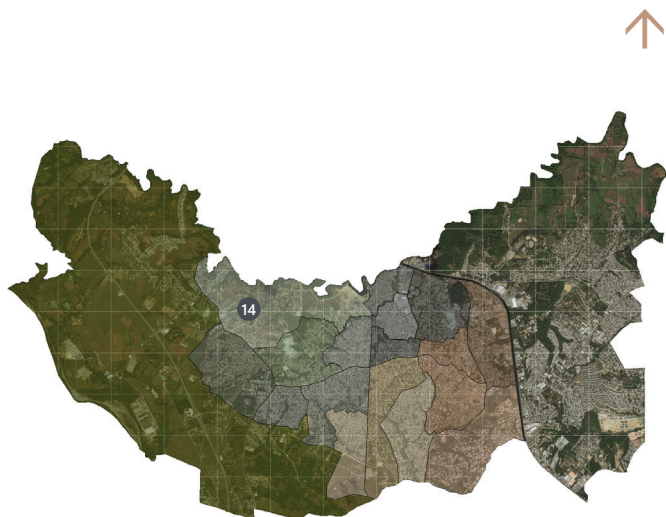
Con excepción de la zona industrial cuyo frente es la autopista Juan Pablo Duarte, el resto del sector ha nacido de forma irregular, hilado en una vía que internamente ha pasado a ser principal, viéndose limitado por las zonas verdes y los ríos que le bordean.

Condiciones de los Espacios Verdes

Las zonas verdes borden el sector. El Río Lebron le atraviesa por la zona norte y una cañada divide la zona residencial de la industrial.

Figura 80. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector 24 de Abril. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

14 HATO NUEVO



7%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

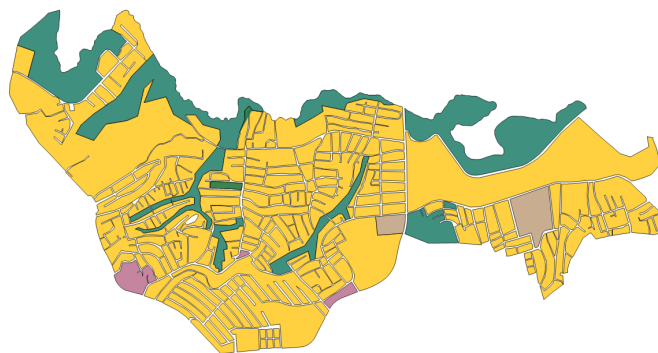


Figura 81. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Hato Nuevo.
Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.025 | 1 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.045 | 2 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 1.557 | 68 |
| Zonas Verdes | 0.421 | 18 |
| Vías | 0.251 | 11 |

Tabla 26. Porcentaje de área de usos de suelo sector Hato Nuevo. Fuente: *Elaboración propia.*

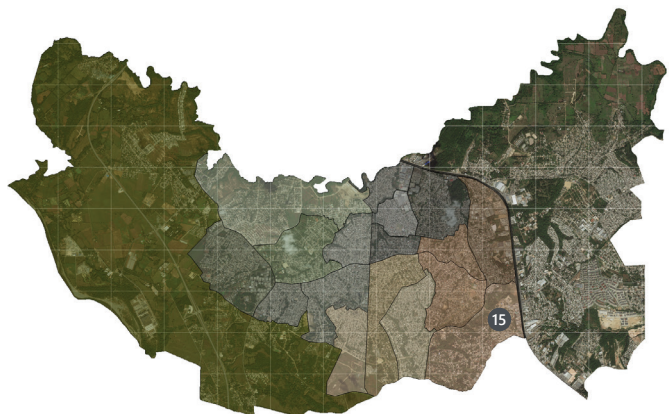
Condiciones del Sector

Es, en dimensiones, el sector más grande del distrito municipal. Ha sido en su mayoría desarrollado por promotores pero sin una planificación conjunta y solo se han hecho desarrollos de tipo residencial. La morfología de sus calles es bastante irregular.

Condiciones de los Espacios Verdes

El sector cuenta con un borde natural y algunos espacios verdes entre las viviendas desarrolladas.

15 ALCARRIZOS

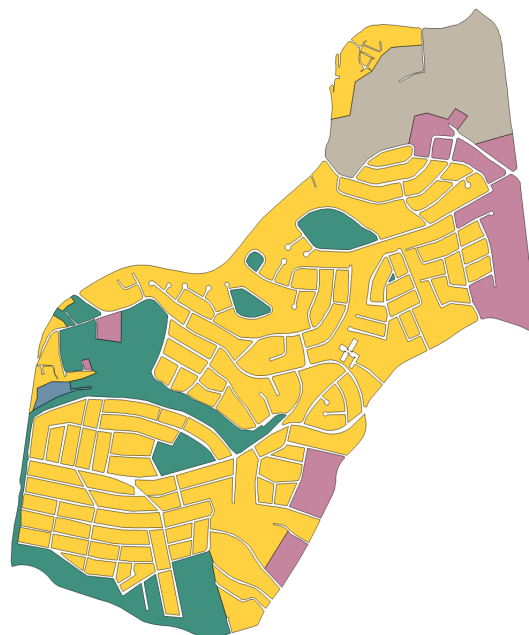


5%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.137 | 8 |
| Equipamientos | 0.154 | 10 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.879 | 55 |
| Zonas Verdes | 0.224 | 14 |
| Vías | 0.218 | 14 |

Tabla 27. Porcentaje de área de usos de suelo sector Alcarrazos. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

El sector de Alcarrazos tiene un trazado irregular, exceptuando la zona suroeste del mismo. Los comercios se encuentran ubicados en la zona que da a la autopista.

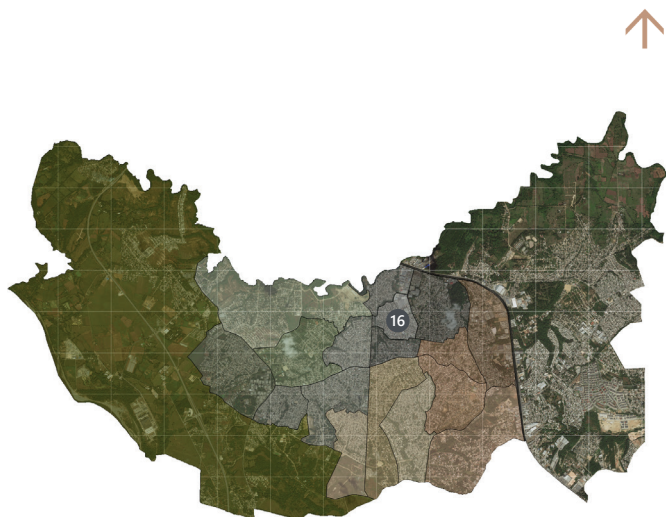
Condiciones de los Espacios Verdes

Aunque no son abundantes las zonas verdes en el sector tienen el potencial de formar parte de un cinturón verde, pero con riesgos a ser invadidas.

Cuenta con algunos parques y áreas de esparcimiento, cosa de lo que adolecen la mayoría de los sectores.

Figura 82. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Alcarrazos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth.*

16 NUEVO HORIZONTE

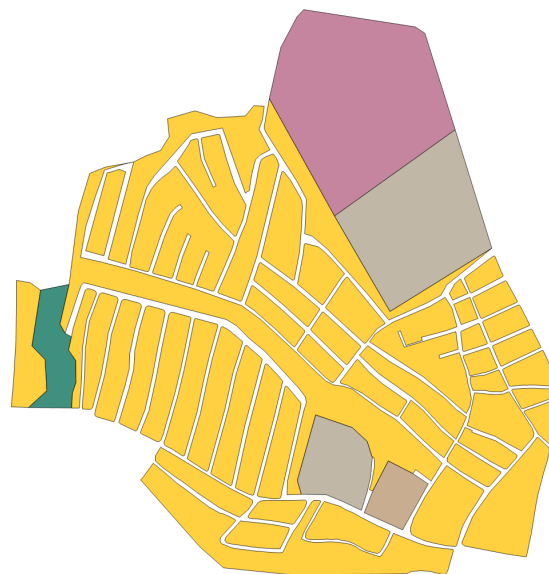


3%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes



| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.049 | 12 |
| Equipamientos | 0.039 | 10 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.25 | 61 |
| Zonas Verdes | 0.007 | 2 |
| Vías | 0.065 | 16 |

Tabla 28. Porcentaje de área de usos de suelo sector Nuevo Horizonte. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

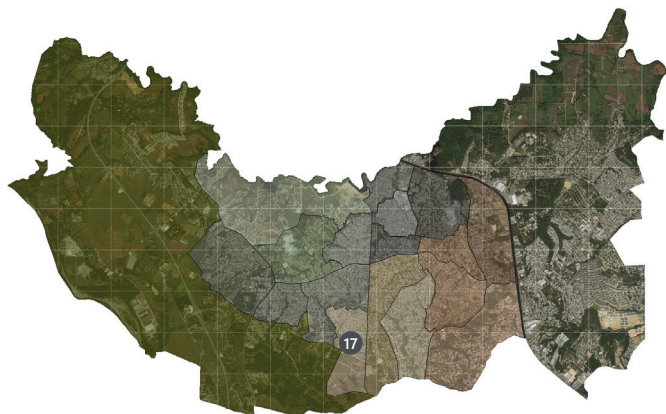
Este sector posee uno de los principales comercios de venta y almacenamiento de vehículos en la zona, así como una importante zona industrial. Tiene una trama bastante regular al sur-oeste, habiéndose desarrollado la parte trasera de la zona comercial de manera informal.

Condiciones de los Espacios Verdes

Es el sector con menor porcentaje de zonas verdes.

Figura 83. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Nuevo Horizonte. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

17 LA PIÑA



5%

Porcentaje de ocupación del sector en relación al Distrito Municipal

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

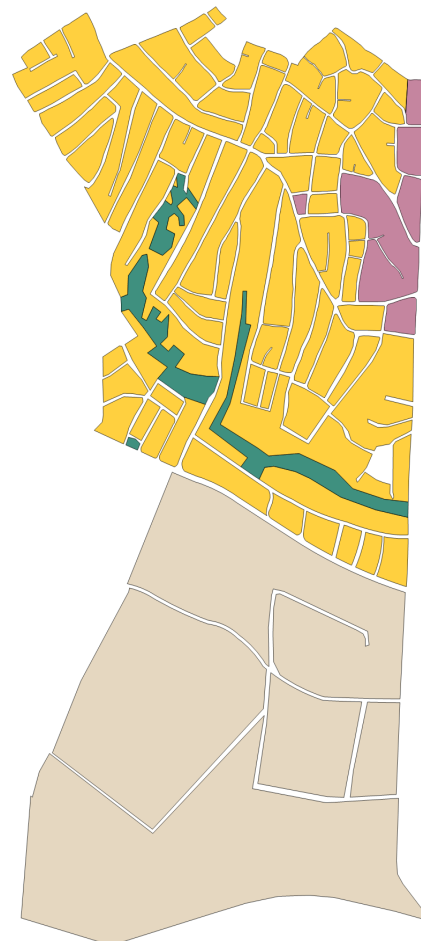


Figura 84. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector La Piña. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth.*

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.03 | 4 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0.354 | 43 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.326 | 40 |
| Zonas Verdes | 0.026 | 3 |
| Vías | 0.088 | 11 |

Tabla 29. Porcentaje de área de usos de suelo sector La Piña. Fuente: *Elaboración propia.*

Condiciones del Sector

Es una de las últimas zonas que se ha desarrollado. Los espacios libres están siendo acondicionados para el desarrollo de proyectos de vivienda a nivel privado, pero, de igual forma, sin una planificación en común. El sector carece de zonas institucionales y equipamientos, posiblemente por tener un desarrollo más actual.

Condiciones de los Espacios Verdes

Aunque no son abundantes las zonas verdes en el sector tienen el potencial de formar parte de un cinturón verde, pero con riesgos a ser invadidas.

CONCLUSIONES

Condiciones de los Espacios Verdes

El distrito municipal cuenta con muy pocas zonas verdes que hayan sido planificadas o tratadas. Los espacios verdes que existen en la actualidad son aquellos que aún no han sido invadidos por lo que corren el riesgo de ser habitados si no son atendidos.

Dentro del sector se ubica un río, un arroyo y algunas caídas y lagos.



LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes

| USOS DEL SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|----|
| Comercial | 0.03 | 4 |
| Equipamientos | 0 | 0 |
| Espacios Libres | 0.354 | 43 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0 | 0 |
| Mixto | 0 | 0 |
| Religioso | 0 | 0 |
| Residencial | 0.326 | 40 |
| Zonas Verdes | 0.026 | 3 |
| Vías | 0.088 | 11 |

Tabla 30. Porcentaje de área de usos de suelo Distrito Municipal Los Alcarizos. Fuente: *Elaboración propia*.

Condiciones del Sector

Predomina el uso habitacional. Los comercios se desarrollan en los bordes de las grandes avenidas. Sobre la autopista principal se ubican las grandes industrias. El trazado es mixto, siendo regular con diferentes morfologías en las zonas que han sido desarrolladas por los gobiernos a lo largo de los años e irregular en las que se han desarrollado de forma espontánea. Aunque tiene ciertas dotaciones, el distrito municipal carece de los equipamientos y espacios institucionales suficientes para solventar la demanda.

Figura 85. Uso de suelo mayoritario por manzanas Distrito Municipal Los Alcarizos. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarizos y Google Earth*.

4.5 | CONCLUSIONES

4.5.1 | FODA

Tras haber realizado el estudio de lugar del entre este y el análisis FODA desarrollado en el (ver 3.3.3), desarrollando así un nuevo FODA en el Distrito Municipal se ha hecho una comparativa "Plan Estratégico de Los Alcarrizos 2015-2025" que se resaltan las coincidencias.

| FORTALEZAS | OPORTUNIDADES | DEBILIDADES | AMENAZAS |
|---|---|---|---|
| Posee una actividad económica diversa y abundante. | Incorporación de nuevos medios de transporte. | Desarrollo horizontal y difuso. | Imagen de barrio violento. |
| Existencia de equipamientos dispersos en la zona. | Buena ubicación geográfica. | Altos niveles de contaminación. | Pérdida de las áreas verdes por las ocupaciones irregulares |
| Alto porcentaje de áreas verdes. | Seguimiento en los procesos de planificación. | Caos en el sistema de transporte ocasionado por el desorden del transporte público. | Colapso de las avenidas principales. |
| Buena conectividad con otros municipios. | Desarrollo de los sectores de creación espontánea a partir de la base de los sectores formalizados. | Falta de aplicación de los documentos normativos. | El desarrollo de proyectos puntuales impide la realización de planes en integrales. |
| Existen sectores con cierto nivel de planificación. | Creación de un Cinturon Verde que unifique las áreas existentes. | Deficiencia en el trazado vial ocasionada por el desarrollo irregular de su trama urbana. | Pérdida de los ríos a causa de la contaminación. |
| Variedad de clases sociales. | | Concentración comercial en una única zona del sector. | |
| | | Poca mixtura de usos. | |
| | | Carencia de zonas recreativas y espacios públicos. | |
| | | Equipamiento urbano insuficiente. | |

Tabla 31. Análisis FODA del Distrito Municipal Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia.*

4.5.2 | EMMA

El estudio EMMA se ha realizado para las sugerencias su aplicación y la segunda, las condiciones de las soluciones en torno a dos líneas de actuación: municipio en sector. la primera, los planes de ordenación vigentes y

| ELIMINAR | MANTENER | MODIFICAR | AGREGAR |
|---|--|--|--|
| Superposición de planes estratégicos con objetivos similares. | Planes de ordenamiento que se ajusten a las problemáticas reales de la zona y que presenten soluciones integrales. | Seguimiento en los planes de ordenamiento territorial. | Plan de ordenamiento por sectores. |
| Contaminación, sobretodo en las áreas protegidas. | Zonas verdes. | Programas de concientización ambiental. | Cuidado y rescate de los ríos y las zonas verdes. |
| Desorden del transporte público. | Multiplicidad de los medios de transporte. | Sección de las avenidas principales. | Plan estratégico de transporte público. |
| Concentración de usos por zona. | | Distribución de usos. | Espacios públicos, de recreación y de esparcimiento. |
| Desarrollo horizontal de la ciudad. | | | Equipamientos públicos, |

Tabla 31. Análisis EMMA del Distrito Municipal Los Alcarrizos. Fuente: *Elaboración propia*.

CAPÍTULO V

REGENERACIÓN URBANA

5.1 | UN ANÁLISIS A LOS PROGRAMAS DE PLANIFICACIÓN

Hasta el momento, los planes que intentan paliar la problemática de las ciudades espontáneas inducidas han fallado, tanto en su ejecución como en su desarrollo, y esto probablemente se deba a dos causas fundamentales:

1 PROBLEMAS A NIVEL DE ESCALA

Partiendo de la división político-administrativa del país (ver 3.1.1) los planes de ordenamiento territorial han sido proyectados de la siguiente manera:



Figura 86. Gráfico sobre la expectativa de funcionamiento de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: *Elaboración propia.*

Debido a la carencia de un POT, los planes a nivel municipal tampoco cuentan con unas estrategias de ejecución para traducir los objetivos que en ellos se plantean por lo que su desarrollo suele ser así:

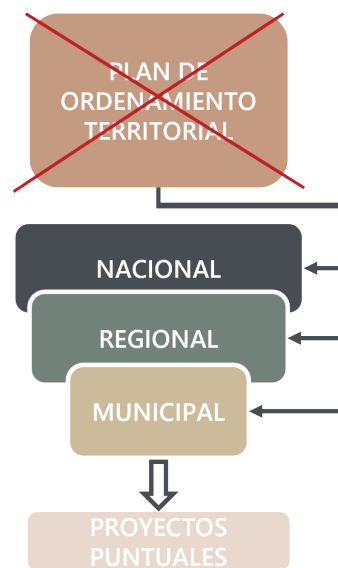


Figura 87. Gráfico sobre el funcionamiento de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: *Elaboración propia.*

Los planes municipales, en lugar de evolucionar a una escala menor que desarrolle las problemáticas a nivel sectorizado, suelen ser traducidos en proyectos puntuales a corto plazo que no solucionan ni ordenan las situaciones propias de cada sector.

Los "macro planes", en lugar de ir evolucionando a "micro planes", lo hacen hacia soluciones puntuales, por lo que la desescalada se hace de forma muy abrupta, dejando un hueco entre el plan municipal y los proyectos a desarrollar.



Figura 88. Gráfico sobre propuesta para el desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: *Elaboración propia.*

Para solventar esta problemática, se propone la realización de un plan sectorial a partir de los demás planes, que genere estrategias de trabajo a corto, mediano y largo plazo, lo que justifique entonces los proyectos puntuales que se encuentren integrados y relacionados entre sí para lograr cumplir con los objetivos planteados

2 CARENCIA DE UN INSTRUMENTO DE PLANIFICACIÓN ESPECIALIZADO

Este tipo de ciudades se desarrollan bajo un esquema en el que la Ciudad Formal y la Ciudad Informal conviven e interactúan de manera directa: una no se encuentra desligada de la otra, como sucede cuando la informalidad se mantiene totalmente al margen de la ciudad planificada.



Figura 89. Gráfico sobre la creación de la Urbanización Espontánea Inducida. Fuente: *Elaboración propia*.

Entendiendo esta realidad, se hace necesario que también el instrumento de planificación que vaya a intervenirlas debe estar acorde con ella.

Los planes en vigencia no necesariamente contemplan el desarrollo de los proyectos no solo de cara a las problemáticas de carácter formal y urbano que se presentan, sino también frente

a las realidades socio- económicas que allí se encuentran.

Es por ello que se hace necesaria la creación de un plan que busque solucionar los problemas de esta ciudad en específico desde su realidad particular, siendo esta una de las más comunes en la ciudad de Santo Domingo, propia del tipo de la evolución urbana que a lo largo de este estudio hemos visto que ha tenido a través de los años.

Dar una solución de cara a la formalidad solo agrandaría las brechas que ya existen entre ambas ciudades y dar una solución de cara a la informalidad dejaría un nicho de la población sin ser tomado en cuenta y al final las soluciones terminarían siendo, si no deficientes, al menos efímeros, pues cuando se deja un grupo humano fuera de las soluciones que le afectan directamente, estas no prosperan de la manera más adecuada.

Sobretudo en sectores como Los Alcarrizos y los demás ejemplos que hemos mencionado (ver 2.3.2) en los que la ciudad informal y la formal se relacionan de manera directa, se hace necesario el desarrollo de alternativas de mutualismo, en las que ambas realidades se beneficien entre sí en todos los aspectos que las integran.



Figura 90. Ciudad formal vs. Ciudad informal. Fuente: *Google Earth*.

5.2 | PROGRAMA DE REGENERACIÓN URBANA DE CIUDADES ESPONTANEAS INDUCIDAS (RUCEI)

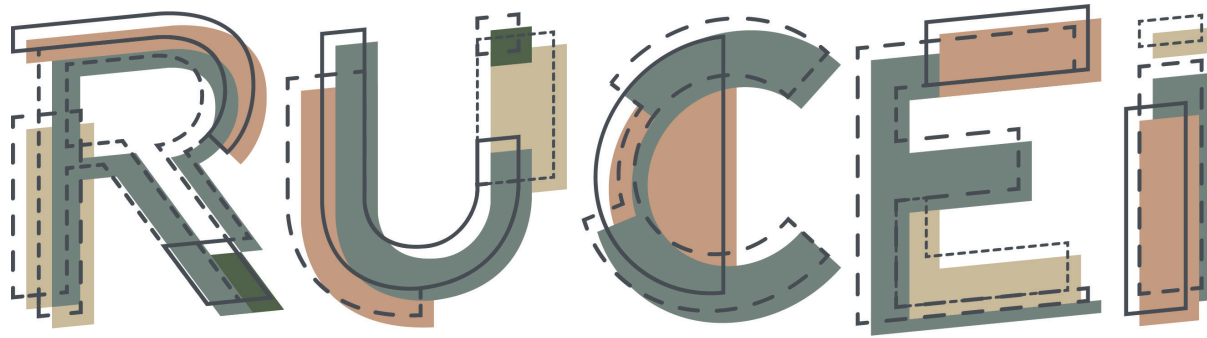


Figura 91. Logo Programa de Regeneración Urbana de Ciudades Espontaneas Inducidas. Fuente: Diseño para TFM realizado por César Peguero.

Con miras a lograr la correcta integración de los instrumentos de planificación y gestión y tomando como lineamientos los planteamientos de los siguientes documentos:

- Plan Estratégico de Los Alcarrazos 2015-2025.
- Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrazos 2016-2020.
- Guía metodológica para la Formulación de un Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de la Dirección General de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (DGODT).
- Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional Período 2020-2024

Se propone la formulación de lo que hemos denominado RUCEI un programa que tiene como objetivo fundamental la intervención y

regeneración de esta clase de ciudades con su realidad específica a partir de la realización de un análisis pormenorizado de los sectores que la componen, añadiendo así la normativa de escala sectorial sugerida (ver 5.1).

Aunque su base de estudio sea el municipio de Los Alcarrazos, la idea del programa es que pueda ser aplicable en cualquier sector en el que se identifiquen las siguientes formas de desarrollo:

1. Una urbanización formal, desarrollada con al menos los criterios básicos de urbanización.
2. Una urbanización de generación espontánea adscrita a la formal.
3. La interacción entre ambas y cierto nivel de codependencia.

5.2.1 | PROPUESTA METODOLÓGICA

Para la formulación de este programa se propone una investigación de carácter identificativo que permita conocer no solo el origen y las problemáticas que existen en el sector, sino también como interactúan la ciudad formal con la de generación espontánea. Esta investigación debe hacerse apoyada en el diagnóstico territorial a escala municipal que debe haberse realizado con anterioridad y ha de servir para complementarlos con una información más detallada sobre la zona y sus circunstancias.

El proceso metodológico debe estar guiado por una institución matriz que se encargará de solicitar los técnicos que considere necesarios para su realización y la cooperación de las instituciones que puedan también colaborar en el proceso.

El proceso estará estructurado de la siguiente forma:

1. Investigación.
2. Producción de conocimientos.
3. Participación ciudadana.
4. Resultados.

5.2.2 | ETAPAS

El programa planea desarrollarse en 5 etapas de las que derivaran diferentes fases para complementarlas:



ETAPA 1 ANÁLISIS DE ESTUDIOS MUNICIPALES

Se propone el análisis de los planes que le anteceden en orden escalar para identificar cuáles problemáticas de las encontradas en el municipio se encuentran presentes en el sector que se va a desarrollar para así partir de estas para la realización del resto del programa.

Este análisis debe contener:

- Diagnóstico territorial a escala municipal.
- Comportamiento del territorio.
- Relaciones entre el medio natural, el social y el construido.
- Conclusiones.

ETAPA 2 DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

El diagnóstico territorial incluye el estudio detallado del sector pero desde dos líneas de análisis:

- Ciudad de Generación Formal
- Ciudad de Generación Espontanea Inducida

Esto con el objetivo de conocer como interactuan ambas realidades y como se comportan entre si no solo a nivel planimétrico y urbano, sino también a nivel social y económico.

Este estudio debe comprender, sin ser limitante, estas 4 fases:

FASE 01 DE RECONOCIMIENTO

Busca conocer los antecedentes del desarrollo del sector para poder comprender su funcionamiento.

- Ubicación geográfica en relación al municipio.
- Historia y evolución.
- Relación del sector con el resto del municipio.

FASE 02 DE ESTUDIOS URBANOS

Busca conocer el funcionamiento planimétrico y volumétrico del sector.

- Usos de suelo.
- Morfología.
- Equipamientos.
- Vialidad.
- Hidrografía.
- Zonas Verdes.
- Relación urbana de la ciudad formal con la informal.

FASE 03 DE ESTUDIOS SOCIALES Y ECONÓMICOS

Busca entender el contexto social sobre el que se desarrolla la vida del sector.

- Estudios sociales.
- Características de la población.
- Relación social y económica de la ciudad formal con la informal.

FASE 04 DE INTERPRETACIÓN

Análisis, procesamiento e interpretación de los datos estudiados para poder sacar las conclusiones sobre las que se trabajará y funcionará la siguiente etapa.

ETAPA 3 ANÁLISIS PROSPECTIVO

Una vez determinadas las necesidades que tiene el sector y realizadas las conclusiones de lugar, se procederá a la elaboración de las ideas y propuestas para ir solucionando las problemáticas identificadas.

Estas serán englobadas, sin ser excluyentes en caso de necesitarse más, en los siguientes ejes de actuación:

1. Desarrollo humano.
2. Infraestructura urbana y movilidad.
3. Equipamientos y espacios públicos.
4. Calidad de la vivienda.
5. Interacción e integración de la ciudad formal con la ciudad espontánea inducida.
6. Residuos sólidos.
7. Planificación de usos.
8. Seguridad Ciudadana.
9. Áreas verdes y Recursos Hídricos.

Para una mejora en su desarrollo, cada eje de actuación será desmenuzado en líneas estratégicas que estarán hiladas conforme a los resultados obtenidos en los estudios, estas, a su vez, en objetivos fundamentales, hasta concluir en los proyectos que deben ser ejecutados.



ETAPA 4 PROGRAMACIÓN E INTERPRETACIÓN


Una vez identificados los proyectos que deben realizarse se procederá a establecer el organismo que debe llevarlo a cabo, quien determinará los costos y el tiempo de ejecución dentro de los plazos determinados anteriormente con el programa.

Esta etapa responde al "¿cómo debe hacerse?" y requiere de la cooperación e integración de todos los organismos que se verán involucrados en el desarrollo del programa para que así no se solapen los trabajos y no exista duplicidad de funciones y también de la participación de la comunidad.

ETAPA 5 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

En esta última etapa el organismo responsable del desarrollo del programa se encargará de dar seguimiento a los demás organismos para velar por la correcta evolución de las propuestas que se van ejecutando.

En esta etapa se debe, periódicamente, revisar lo concluido en los análisis de estudios municipales para asegurarse de que se están cumpliendo con los objetivos de este plan.

An aerial photograph of a city, likely Rome, with a complex network of architectural blueprints overlaid. The blueprints feature various lines, circles, and text, creating a technical and urban planning aesthetic. The city's buildings and streets are visible through the semi-transparent blueprint overlay.

RUCEI

PLAN PILOTO

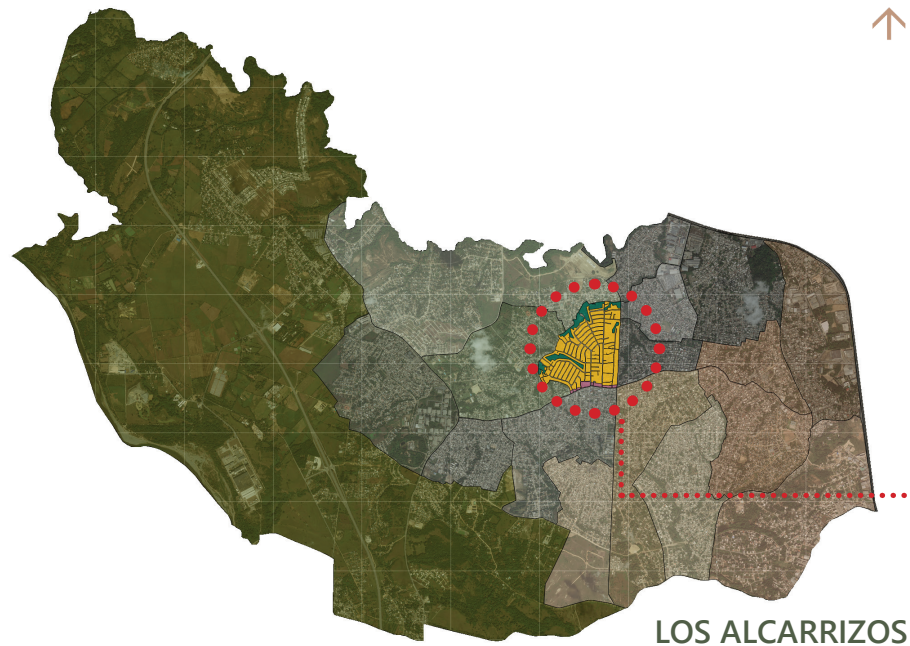
INVI 2022

ETAPA 1 | ANÁLISIS DE ESTUDIOS MUNICIPALES

Esta etapa se desarrollo en el capítulo anterior de la investigación recopilando datos de diferentes fuentes de información ya que en el Ayuntamiento de Los Alcarrizos no cuenta con una base de datos actualizada sobre las condiciones del sector, aunque están en proceso de solucionar esta problemática.

ETAPA 2 | DIAGNÓSTICO TERRITORIAL

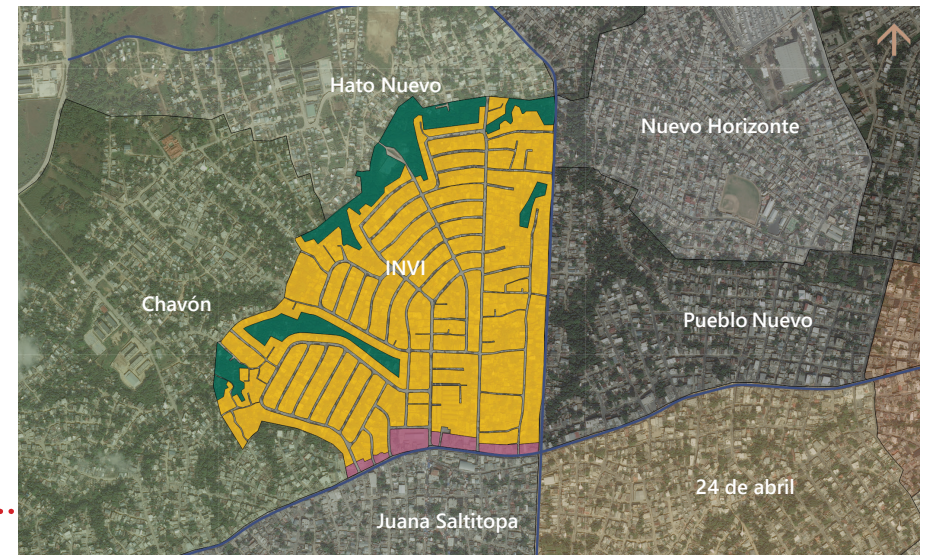
FASE 01 | RECONOCIMIENTO



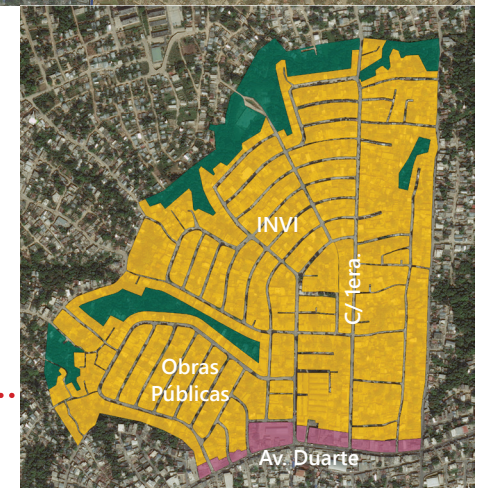
LOS ALCARRIZOS

Ubicado geográficamente en la zona centro norte del área metropolitana, el INVI corresponde al sector no. 3 del Distrito Munipal de Los Alcarrizos, está estructurado por 2 barrios, el INVI y Obras Públicas.

Esta zona territorial colinda con los sectores Chavón, Hato Nuevo, Nuevo Horizonte, Pueblo Nuevo y Juana Saltitopa, y sus principales vías de acceso son la Av. Duarte (al sur) y la Calle Primera (al este).



INVI



HISTORIA Y DESARROLLO

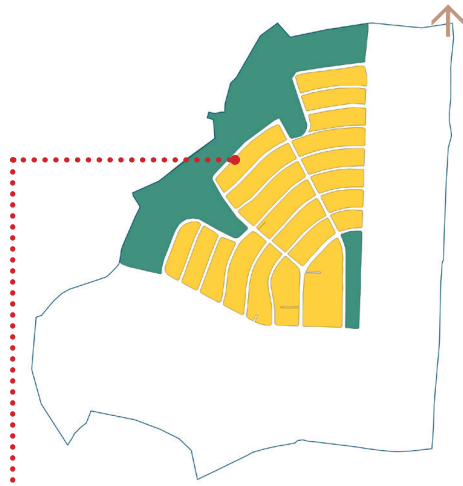


Figura 92. INVI: Primer desarrollo habitacional de la zona. Fuente: *Elaboración propia*.

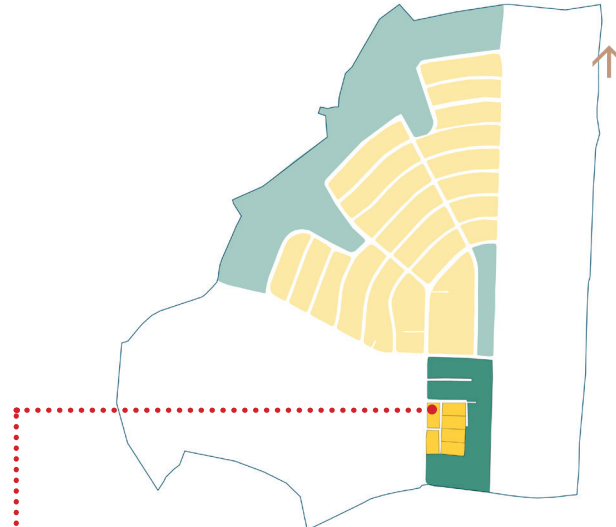


Figura 94. Conjunto de apartamentos conocido como "Los Multi", construidos también para albergar a los damnificados del huracán. Fuente: *Elaboración propia*.

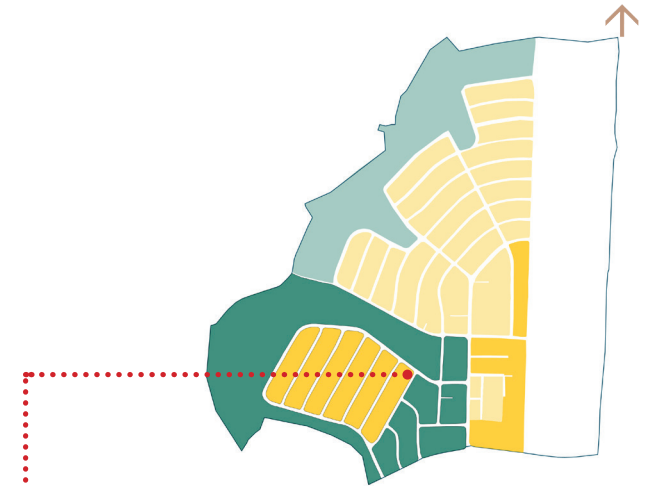


Figura 96. Obras Públicas: tercer conjunto habitacional de la zona. Se inició, además, la ocupación de los terrenos próximos a las zonas construidas. Fuente: *Elaboración propia*.

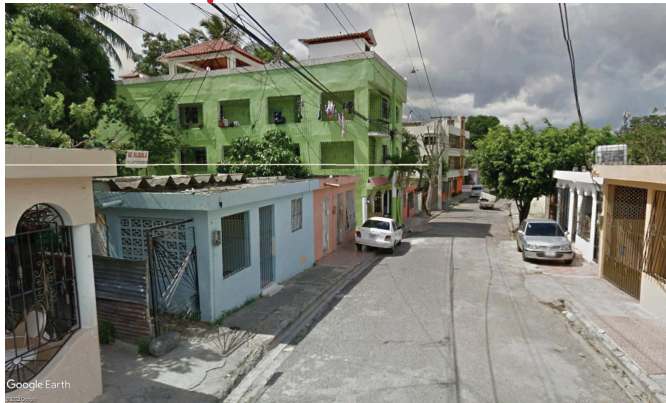


Figura 93. Viviendas Duplex del INVI. En la actualidad, quedan muy pocas en estado original. Fuente: *Google Earth*.



Figura 95. Edificios de apartamentos para albergar a los damnificados. Fuente: *Google Earth*.



Figura 97. Casas construidas en Obras Públicas. Fuente: *Google Earth*.

En Santo Domingo, la segunda ola de inmigración se dio a finales de la década de los 70 tras el paso del huracán David y la Tormenta Federico. Para solventar esta situación el Instituto Nacional de la Vivienda (INVI) en la década de los 80,

cuando fue presidente el dr. Salvador Jorge Blanco construyó un proyecto habitacional de casas dúplex que lleva su nombre, siendo este el segundo proyecto desarrollado en la zona con cierto criterio de planificación urbana.

Posteriormente se llevó a cabo el tercer proyecto habitacional para alojar a las familias desalojadas de los terrenos que eran necesarios para la ampliación de la Autopista Duarte, siendo este conocido hoy como el barrio Obras Públicas.

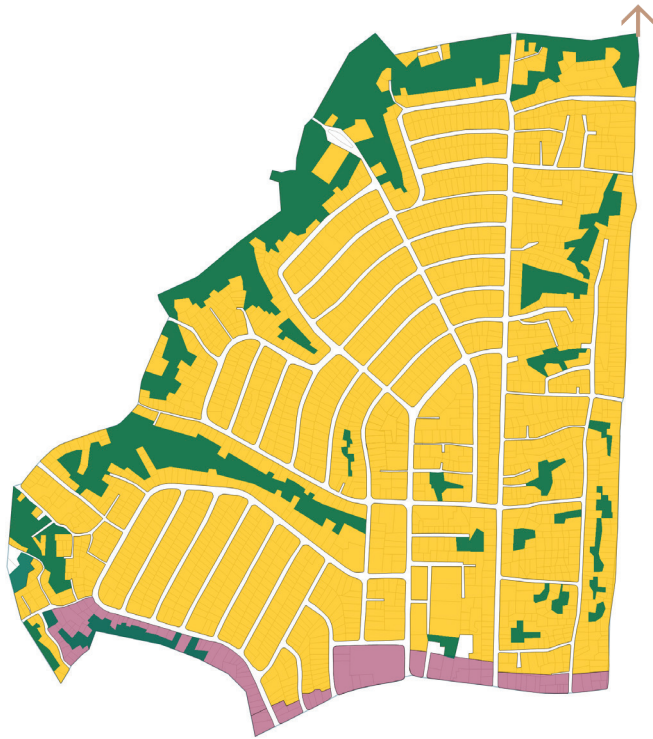


Figura 98. Usos actuales mayoritarios en las manzanas. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Los Alcarizos.*

LEYENDA

- Comercial
- Residencial
- Zonas verdes

Con el paso de los años y a un ritmo bastante acelerado, el sector continuó creciendo en los terrenos que habían quedado deshabitados y desatendidos, pasando entonces a agrandar los dos barrios que ya existían y a diversificar el uso por sector y por manzanas con el que se planificó.

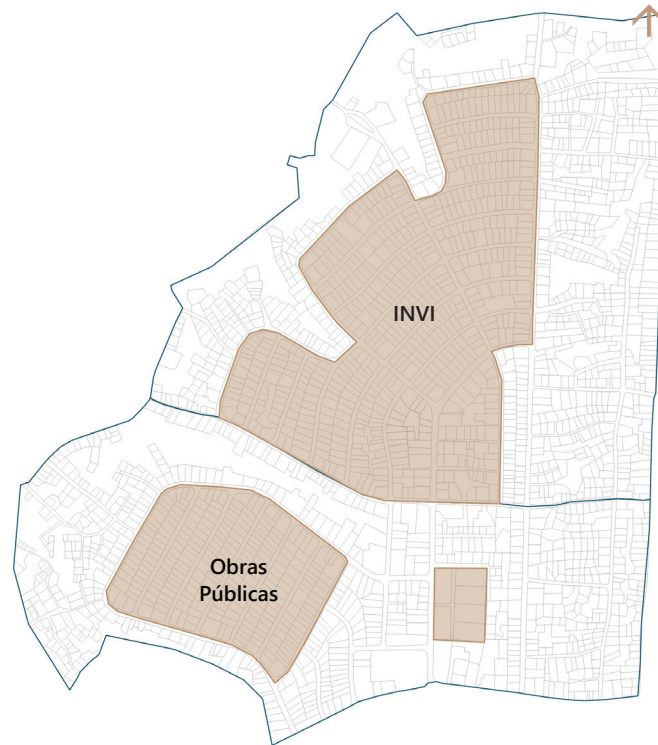


Figura 99. División de la ciudad de creación formal y la de generación espontánea. Fuente: *Elaboración propia.*

LEYENDA

- Ciudad Formal
- Ciudad Informal

La ciudad formal ha quedado ubicado en el centro del sector, y se ha ido diluyendo poco a poco, siendo que el crecimiento de esta de manera interna también ha sido descontrolado.

Aunque en la planimetría se perciben las diferencias, principalmente por los trazados

| TIPO DE OCUPACIÓN | ÁREA (km ²) | % |
|--------------------------------|-------------------------|-----------|
| Ciudad Formal INVI | 0.1299 | 25 |
| Ciudad Informal INVI | 0.181 | 34 |
| Ciudad Formal Obras Públicas | 0.053 | 10 |
| Ciudad Informal Obras Públicas | 0.1663 | 31 |
| | | |
| Total Ciudad Formal | 0.1829 | 34 |
| Total Ciudad Informal | 0.3473 | 66 |

Tabla 32. Porcentaje de ocupación según el tipo de desarrollo urbano, sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

viales, en la práctica y en su funcionamiento se entremezclan y se confunde una con otra.

En la tabla se aprecia que en la actualidad el territorio ocupado por la ciudad informal duplica el territorio planificado, siendo esto una muestra de que los desarrollos habitacionales de vivienda social creados por el Estado se van quedando corto y van dando pie a que la ciudadanía busque resolver el problema de la vivienda con sus propias manos.



Figura 100. Morfología sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

LEYENDA

- Ciudad Formal
- Ciudad Espontánea

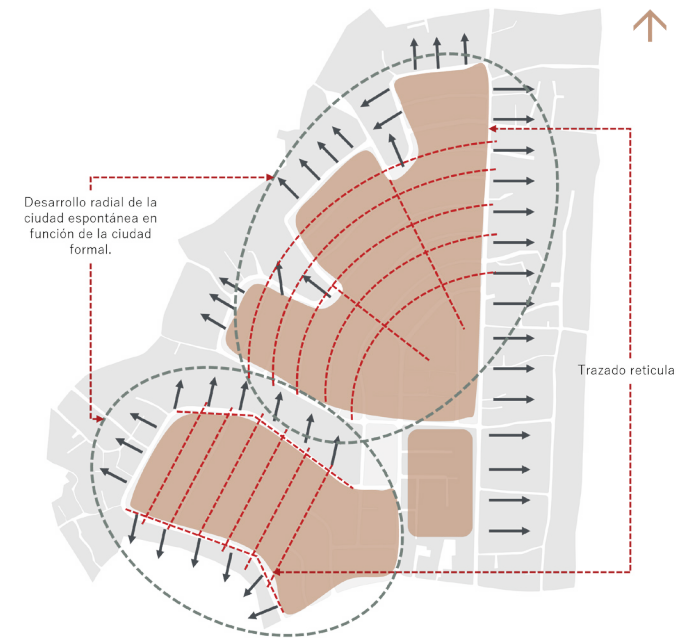


Figura 101. Corema sobre el cre del sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

La trama urbana se compone de dos tipologías claramente diferenciables: la que pertenece a la ciudad formal tiene un trazado reticular desarrollado en arcadas y que confluyen en las vías principales del sector.

La segunda tipología, la de la ciudad espontánea, se ha ido desarrollando como plato roto, caracterizado por un plano desordenado, con calles tortuosas, carentes de líneas directrices y donde abundan los callejones sin salidas tanto de uso vehicular como aquellos que solo tienen acceso peatonal.

VIALIDAD

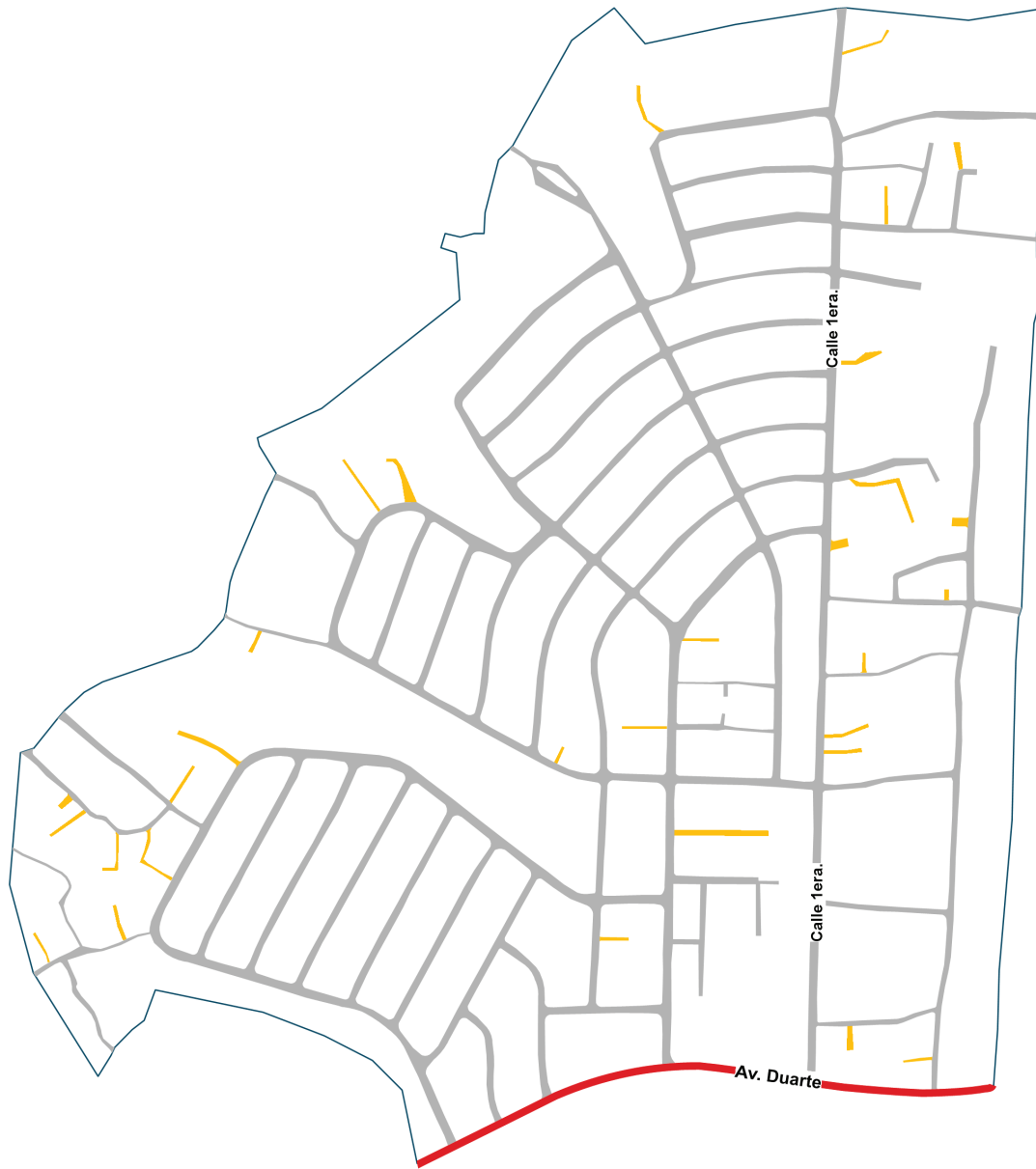


Figura 102. Desarrollo vial sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de datos suministrados por la ONE.*



| TIPO DE OCUPACIÓN | ÁREA (km ²) | % |
|-------------------|-------------------------|----|
| Avenida | 0.0029 | 4 |
| Calle | 0.0643 | 91 |
| Callejón | 0.0031 | 5 |
| | | |
| Total | 0.0703 | |

Tabla 34. Porcentaje de ocupación según el tipo de vía sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

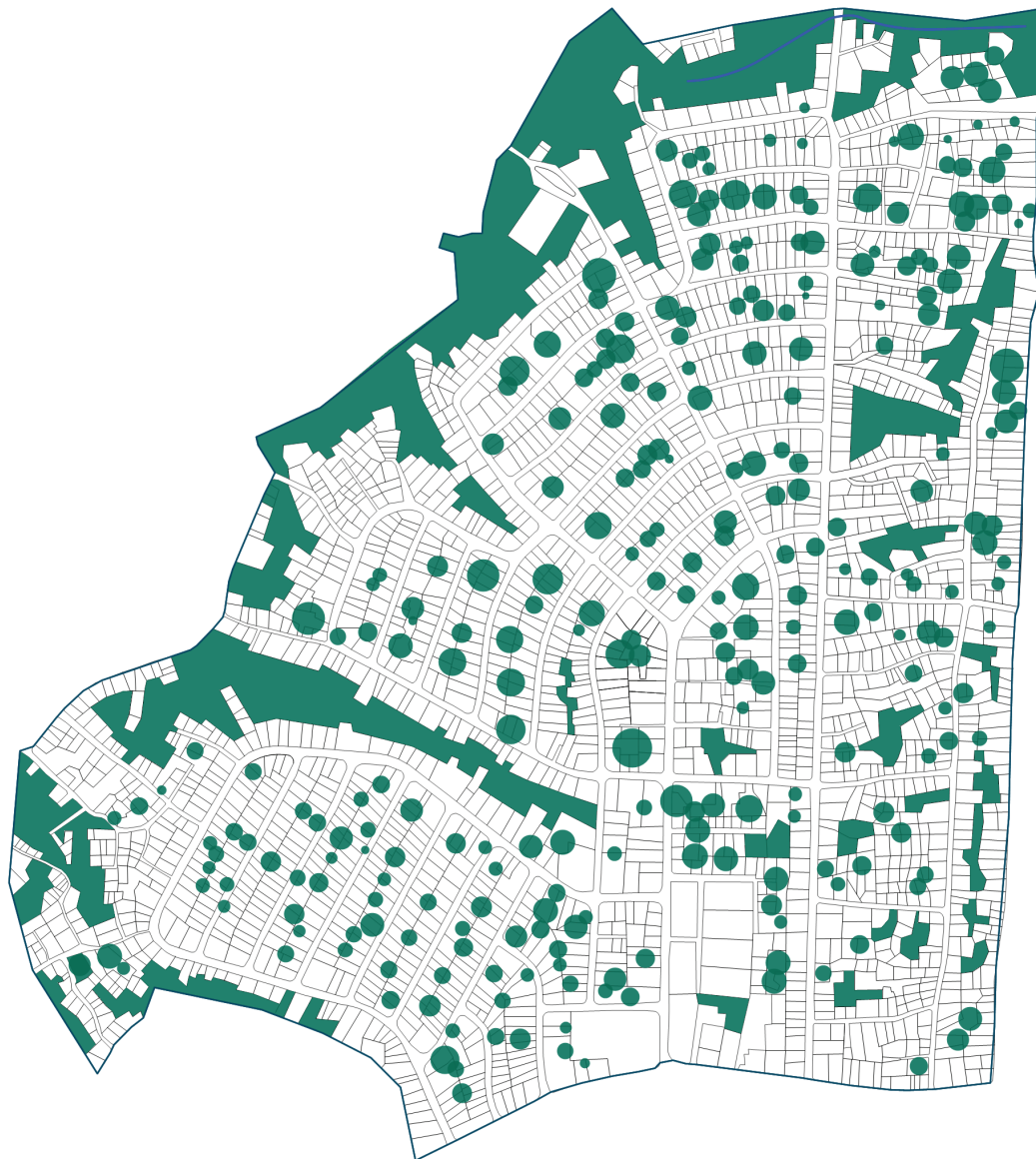
El sector tiene una avenida principal, la Av. Duarte y una calle principal, la Calle Primera. Está conformado por un grupo de calles de dos vías, casi todas pertenecientes a la parte formal de la ciudad, que desembocan en callejones y calles de menores dimensiones que se van diluyendo en el interior de las diferentes manzanas.

Estas calles han sido fruto de la falta de planificación previa, es por ello que las calles no son iguales, sino que existe una gradación continua de arterias principales y secundarias.

LEYENDA

- Avenida
- Calle
- Callejón

HIDROGRAFÍA Y ZONAS VERDES



LEYENDA

- Árboles
- Zonas verdes
- Cañada

Figura 103. Desarrollo vial sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de Google Earth.*



| TIPO DE OCUPACIÓN | ÁREA (km ²) | % |
|-------------------|-------------------------|-----------|
| Árboles | 0.0571 | 11 |
| Zonas verdes | 0.086 | 16 |
| | | |
| Total | 0.1431 | 27 |

Tabla 35. Porcentaje de zonas verdes y árboles sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

Hemos denominado "Zonas verdes" a las áreas que tienen algún tipo de vegetación, sean o no silvestres. Sin embargo, la mayoría de estas son espacios intersticiales que quedan entre las viviendas y que, de no ser tratados y protegidos o planificados de alguna manera, corren el riesgo de ser invadidos, por lo que estas zonas se encuentran directamente relacionadas con la ciudad de generación espontánea, habiendo sido invadidos los terrenos verdes que daban servicio a la ciudad formal. El sector no cuenta con áreas verdes planificadas ni espacios de esparcimiento.

Existe una cañada dentro del sector que debería ser tratada.

USO DE SUELO



Figura 104. Uso de suelo sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de Google Earth.*



| USO DE SUELO | ÁREA (km ²) | % |
|-----------------|-------------------------|-----|
| Comercial | 0.0398 | 8 |
| Equipamientos | 0.0031 | 1 |
| Espacios Libres | 0 | 0 |
| Industrial | 0 | 0 |
| Institucional | 0.0002 | 0.5 |
| Mixto | 0.0025 | 0.5 |
| Religioso | 0.0036 | 1 |
| Residencial | 0.3327 | 63 |
| Zonas Verdes | 0.0857 | 16 |

Tabla 36. Porcentaje de área de usos de suelo sector INVI. Fuente: *Elaboración propia.*

El sector está ocupado en más de un 50% del uso habitacional, estando este formado en su mayoría de viviendas duplex y multifamiliares, pero también se encuentran allí algunos edificios de apartamentos. El uso comercial se encuentra distribuido alrededor del sector, ubicados especialmente en los extremos de las manzanas o en las vías principales para facilitar su acceso.

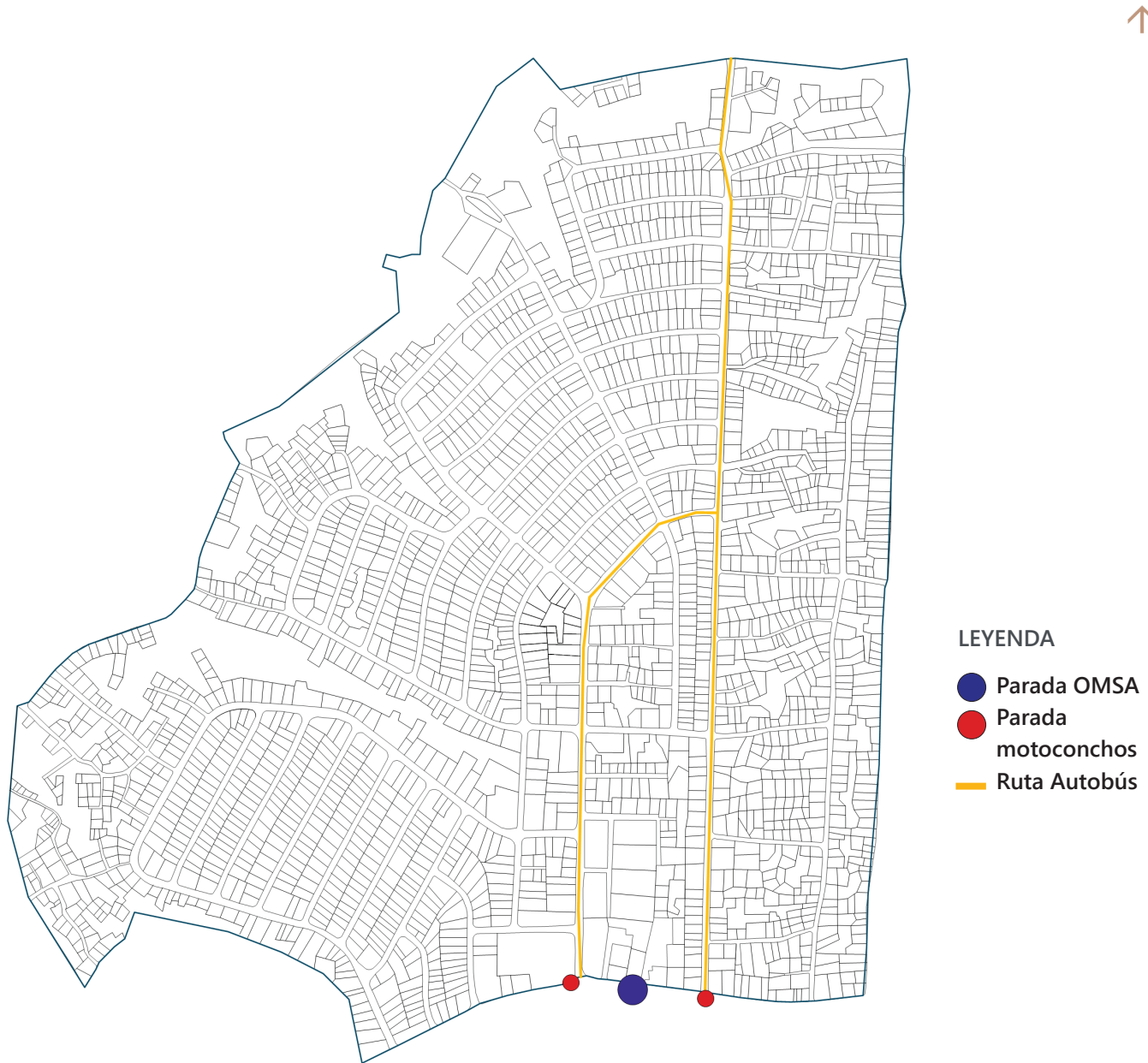
El sector carece de equipamientos, teniendo en el únicamente una escuela, una cancha, y un destacamento de la Policía Nacional. Aunque existen clínicas privadas, no hay allí hospitales de carácter público.

Salvo la cancha mencionada, no existen en el sector espacios de esparcimiento.

LEYENDA

- Comercial
- Equipamientos
- Espacios Libres
- Industrial
- Institucional
- Mixto
- Religioso
- Residencial
- Zonas verdes
- 1 Cancha
- 2 Destacamento de la Policía Nacional
- 3 Escuela

TRANSPORTE PÚBLICO



En sentido norte sur el sector se encuentra comunicado con una ruta de autobús.

Sin embargo, la comunicación en sentido este-oeste es bastante deficiente, debido a la falta de líneas de autobuses o carros públicos y a la mala condición de las vías.

Figura 105. Transporte público sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de Google Earth.*

IMÁGENES DEL SECTOR

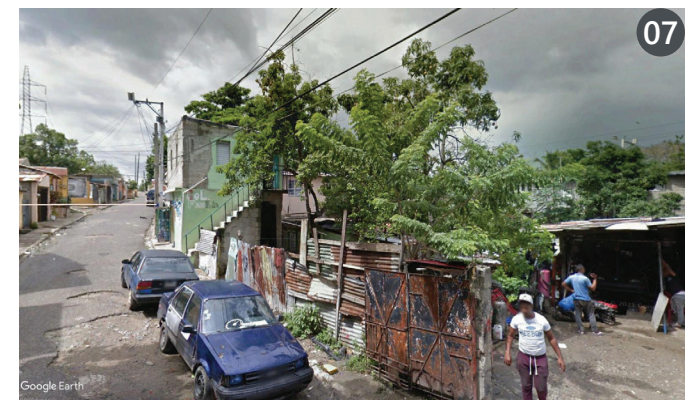
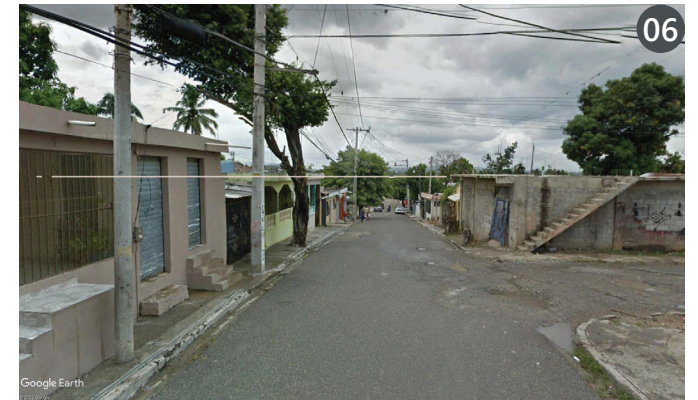
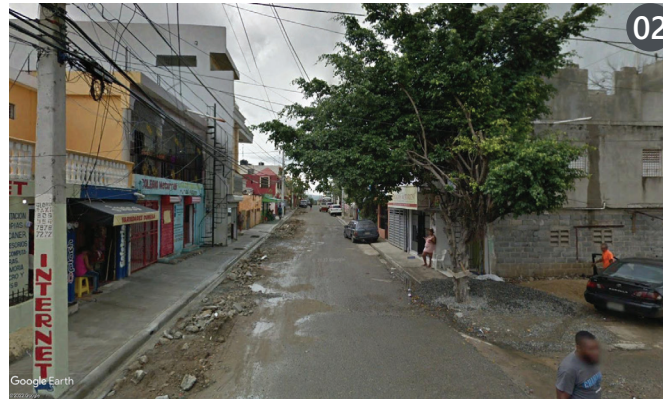


Figura 106. Imágenes del sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de Google Earth.*



Figura 107. Imágenes del sector INVI. Fuente: *Elaboración propia a partir de Google Earth.*



FASE 03 | ESTUDIOS SOCIALES Y ECONÓMICOS

Se ha dejado esta fase sin realizar debido a la falta de información que del sector se tienen sobre estos temas. Esta fase ha de ser realizada por otras

disciplinas del urbanismo, fomentando no solo la transdisciplinariedad del mismo, sino que también se involucren otros actores a fin de poder dar

respuesta a las problemáticas encontradas desde una perspectiva lo más objetiva posible

FUNCIONAMIENTO CIUDAD FORMAL VS. CIUDAD ESPONTÁNEA

Con el paso de los años, la ciudad formal se ha visto arropada por la ciudad de generación espontánea, generando esto que ambas funcionen de manera casi similar. La informalidad se ha apropiado de la formalidad y ha generado un sector totalmente desordenado cuyos usos y viviendas crecen de forma acelerada y sin control alguno por parte de las autoridades.

Se ha podido constatar que, a excepción de los cambios improvisados que han hecho los pobladores de las viviendas construidas por el gobierno, estas zonas no han vuelto a ser intervenidas por el estado, lo que con el paso de los años ha generado el deterioro de sus áreas.

FASE 04 | INTERPRETACIÓN



Figura 108. Zonas de incidencia de las problemáticas encontradas en el sector. Fuente: *Elaboración propia en base cartográfica de Google Earth.*

Luego de analizar, con los estudios previos, el estado actual del sector del INVI, pudieramos sacar las siguientes conclusiones:

- El desarrollo del sector ha sido totalmente horizontal, lo que ha provocado la dispersión de la ciudad, trayendo consigo problemas de movilidad, un mal aprovechamiento del suelo y los recursos disponibles, así como la desaparición de las zonas verdes.
- El sector se encuentra ubicado en una de las mejores zonas del municipio, pues a el le atraviesan dos de las vías principales.
- Existen múltiples problemas de inclusión y accesibilidad, puesta que las aceras se encuentran en mal estado y en algunos lugares son inexistentes.
- La movilidad en la zona de creación espontánea del sector presenta dificultad debido a que la falta de planificación de las calles han hecho que muchas de ellas sean sin salida. Además, sus dimensiones, en especial la de las vías principales, son muy pequeñas para el flujo de vehículos que reciben a diario.
- El sector presenta grandes problemas de seguridad, aún teniendo un destacamento de la policía en sus inmediaciones, los ciudadanos se quejan de la falta de seguridad en el mismo.
- No existen áreas verdes ni de esparcimiento dentro de los límites del sector. Sin embargo, hay espacios que pudieran ser aprovechados y transformados en zonas de recreación, pero esto debe hacerse lo antes posible para que los terrenos dejen de ser ocupados de manera ilegal.
- El sector no tiene en sus límites un hospital de carácter público, ni tampoco un centro de atención primaria, lo que se traduce no solo en una problemática del sector, sino del municipio mismo, en donde los hospitales existentes no logran solventar la demanda que tienen.
- Carece de actividades para jóvenes. El sector no tiene canchas deportivas suficientes, clubes de arte ni ningún espacio en el que la población de niños y adolescentes pueda realizar actividades extracurriculares que le mantengan alejados de otras actividades lúdicas que no son propias de su edad. Estos también corren el riesgo de involucrarse en actividades delictivas a edades muy tempranas.
- No hay escuelas de carácter público suficiente, por lo que los estudiantes deben caminar largos tramos para llegar a los lugares de estudio. Esto también se traduce en un abandono escolar a edades muy tempranas. Además, por la falta de espacio, algunos estudiantes se quedan sin cupos para acceder a la educación que requieren por lo que pierden el año escolar con facilidad.
- Dentro del sector (sobretudo en aquel de creación espontánea) algunas viviendas se encuentran en muy mal estado, no teniendo siquiera los mínimos necesarios para sobrevivir.
- Los usos de suelo no tienen ningún tipo de control. Se mezclan entre si de manera aleatoria.
- No existe control por parte de las autoridades ni del crecimiento del sector ni de los cambios de usos de suelo o el nacimiento de estos.
- El arroyo que se encuentra en el sector se ha convertido en una cañada, fruto de que los habitantes vierten en el desechos solidos.
- Los residuos solidos no son tratados adecuadamente ni hay una recogida de basura de forma regular.
- El drenaje pluvial no funciona adecuadamente en todas las zonas, causando inundaciones en las diferentes calles del sector.
- El sector carece de vivienda social y muchas viviendas, sobretudo en la zona noreste, se encuentran en muy mal estado.
- El agua potable no llega con regularidad a todas las viviendas del sector.

ETAPA 3 | ANÁLISIS PROSPECTIVO

01 DESARROLLO HUMANO

1. Construcción de espacios de carácter lúdico, deportivo y artístico con el fin de proveer a los niños, jóvenes y adolescentes de las áreas necesarias para desarrollar actividades extracurriculares, mejorando su calidad de vida y disminuyendo las posibilidades de que se inmiscuyan en actividades delictivas.
2. Creación de programas artísticos y deportivos con el propósito de motivar el nacimiento de nuevos talentos dentro del sector.
3. Desarrollo de un programa de agua potable y consumo responsable, que busque lograr el 0% de deficiencia en los hogares del sector.
4. Creación de programas de concientización ambiental y programas de reciclajes, con el objetivo de mejorar el tratamiento de la basura en los hogares.

02 INFRAESTRUCTURA URBANA Y MOVILIDAD

1. Asfaltado de las calles que se encuentran en mal estado.
2. Ampliación de las calles principales del sector.
3. Construcción de andenes.
4. Creación de paradas de autobús e integración de una línea de autobuses controlada.

5. Aumento y consolidación del número de paradas de motoconchos dentro del sector.
6. Colocación de pasos de zebra y semáforos para peatones cada 200 metros.
7. Creación de un programa de concientización para peatones para desarrollar en ellos el tránsito controlado.
8. Creación y desarrollo de un plan de integración vial entre la ciudad formal y la de creación espontánea, que contemple la continuación de las vías existentes y el acondicionamiento de las mismas.
9. Análisis y mejoramiento de la infraestructura de agua potable.
10. Construcción de una infraestructura de aguas negras eficiente.
11. Desarrollo de un plan de movilidad inclusiva que considere como prioridad a las personas con movilidad reducida.

03 EQUIPAMIENTOS Y ESPACIOS PÚBLICOS

1. Construcción de un hospital de salud pública y de centros de atención primaria.
2. Construcción de escuelas primarias y secundarias.
3. Construcción de un polideportivo.
4. Construcción de un multiusos para impartir clases artísticas en las diferentes modalidades.

5. Creación de estancias infantiles para el cuidado de párvulos.
6. Creación de una estancia de ancianos.
7. Construcción de un cuartel de vigilancia destinado a mantener la zona vigilada todo el día.
8. Construcción de parques.

04 CALIDAD DE LA VIVIENDA

1. Desarrollo de un programa de vivienda social.
2. Desarrollo de un programa de concientización sobre el cuidado del entorno en el que se habita.
3. Creación de un plan de mejoras para las viviendas que se encuentren en malas condiciones.

05 INTEGRACIÓN DE LA CIUDAD FORMAL CON LA CIUDAD ESPONTÁNEA

En el caso de este sector, ambas ciudades se encuentran socialmente integradas, por lo que las soluciones se limitarán al aspecto urbano.

1. Integración de las calles.
2. Mejoramiento e integración del manejo de las aguas negras y los residuos sólidos.
3. Creación de espacios públicos y de esparcimiento comunes.

- Mejoramiento del funcionamiento de las manzanas, buscando su crecimiento vertical en lugar de horizontal, de modo que se pueda eficientizar el uso del suelo.

06 RESIDUOS SOLIDOS

- Creación de un programa de recogida de residuos sólidos en puntos estratégicos, priorizando en el mismo los lugares de difícil acceso.
- Desarrollo de un plan de concientización ciudadana sobre el manejo de los desechos, de modo que estos dejen de colocarse en cualquier lugar de forma descontrolada y dejen de ser vertidos en la cañada.
- Creación de un programa de reciclaje que incluye un plan de recompensa para aquellos ciudadanos que aporten al mismo.

07 PLANIFICACIÓN DE USOS

- Revisión y actualización de la normativa de usos de suelo.
- Una vez revisadas las normativas, se debe velar porque la aplicación de las mismas sea estricta y rigurosa.
- Desarrollo de un programa de planificación del suelo cuyas normas sean retroactivas, de modo que pueda reorganizarse lo que se tiene actualmente, basado principalmente en

proteger y mejorar los espacios de uso común.

08 SEGURIDAD CIUDADANA

Realización de un plan integral en conjunto con instituciones como la Policía Nacional, Obras Públicas, las Corporaciones de Electricidad que prestan servicios allí, el Ministerio de Educación y el de Salud Pública y las juntas de vecinos que funcione de la siguiente forma:

El sector será dividido en cuadrantes que abarquen una cantidad de metros cuadrados que haya sido determinada con anterioridad. Cada cuadrante estará a cargo de un miembro de los cuerpos castrenses, que estarán como encargados de manera permanente, facilitando así que estos conozcan de manera minuciosa la zona y sus habitantes y comercios y sus lugares vulnerables, lo que les facilitará el reconocimiento de agentes externos extraños y le permitirá familiarizarse con la zona y su funcionamiento.

Para que esto funcione, se hace necesario que todas las instituciones cooperen:

- Se debe velar siempre por el correcto alumbrado público.
- Cuando se presenten a los hospitales heridos en riñas o contiendas, se hace necesario

que estos informen a la Policía de manera inmediata.

- Las calles y las aceras deben mantenerse en buen estado.
- Las Escuelas deben crear talleres y programas de educación preventiva, entre otros.

08 ZONAS VERDES Y ÁREAS PROTEGIDAS

- Sanearamiento de la cañada existente.
- Creación de un plan para salvaguardar las zonas verdes que aún quedan en el sector.
- Desarrollo de un plan de concientización sobre la importancia de las zonas verdes para el mejoramiento de la calidad de vida.
- Estudio de la biodiversidad de la zona para su conservación.
- Creación de un "anillo verde", que comunique con el Cinturón Verde del Gran Santo Domingo.

ETAPA 4

ETAPA 5

Estas etapas que corresponden a la Programación e Interpretación y al Seguimiento y la Evaluación necesitan de una asignación de tareas y delegación de funciones en conjunto con los diferentes ministerios e instituciones tanto públicas y privadas para su correcto desarrollo y posterior puesta en práctica.

PROPUESTAS ESQUEMÁTICAS

Se han desarrollado dos esquemas de propuestas tomando en consideración algunas de las conclusiones del análisis prospectivo a fin de que funcione como un "primer paso" del desarrollo de las propuestas mencionadas.

La propuesta de la vialidad está orientada a mejorar el tránsito dentro del sector y debe ir acompañada de una propuesta de transporte público.

Pudieramos destacar que el saneamiento de la cañada y la creación de un parque pluvial, por ejemplo, pasaría a ser un trabajo en conjunto con las autoridades del sector Hato Nuevo, que por la ubicación de la misma se ve afectado.

Así también el ensanchamiento de las avenidas principales afectará a otros sectores, por lo que, aunque el desarrollo del plan es sectorial, siempre será necesaria la revisión de los planes municipales, así como la colaboración de las entidades reguladoras del municipio.

LEYENDA

- Vías actuales
- Ampliación y acondicionamiento vías principales
- Desarrollo de vías secundarias



Figura 109. Propuesta de mejora vial. Fuente: *Elaboración propia.*

PROPUESTAS ESQUEMÁTICAS

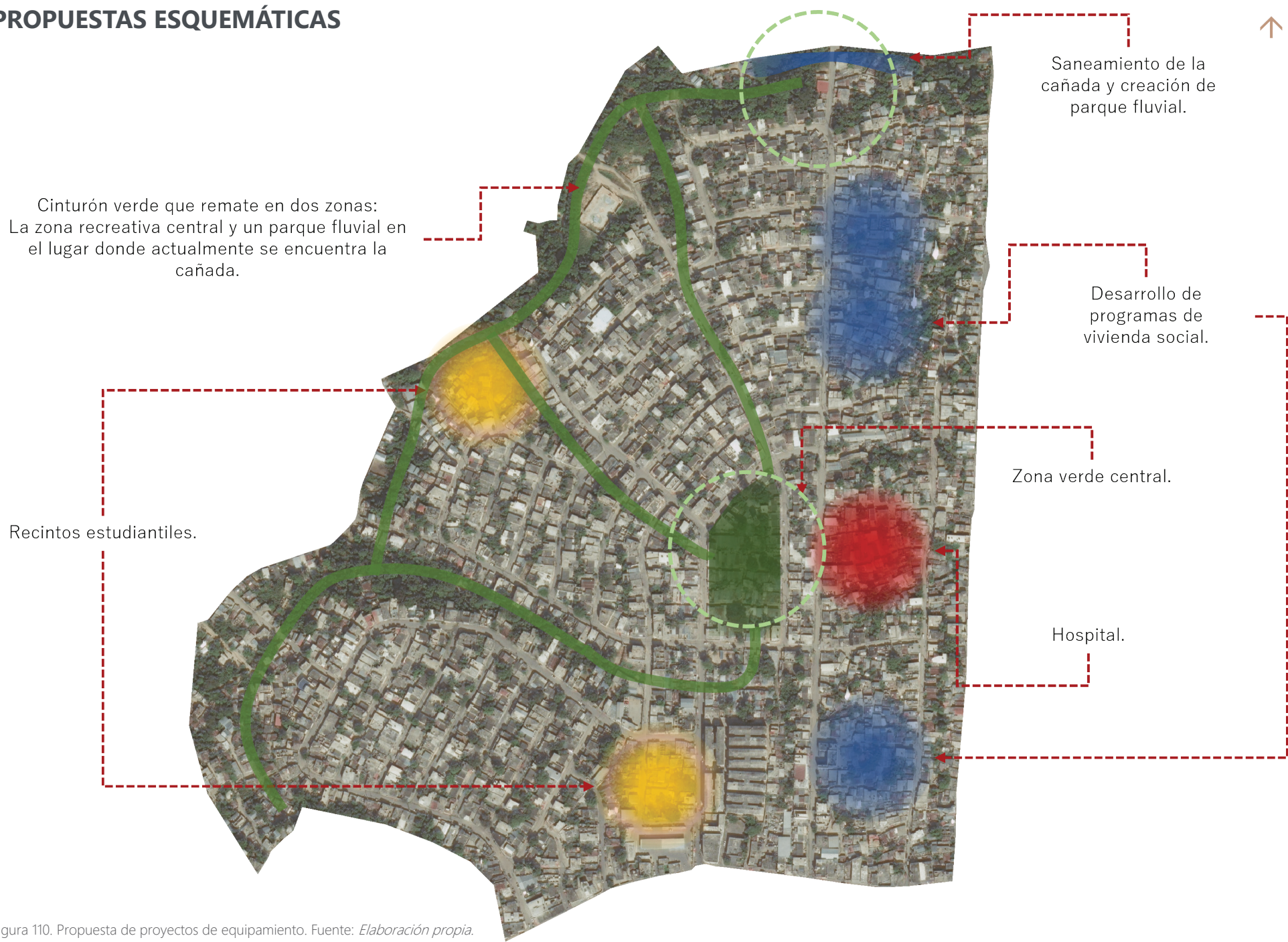


Figura 110. Propuesta de proyectos de equipamiento. Fuente: *Elaboración propia.*

CONCLUSIÓN

Con este trabajo de investigación se ha logrado hacer un estudio sobre la generación y el desarrollo de lo que se ha denominado como “urbanización espontánea inducida”, analizando su origen, sus características y las particularidades que tiene este tipo de urbanismo informal.

A pesar de que sobre la ciudad informal y la generación espontánea en nuestros días encontramos infinidad de literatura, y de que muchos autores a través de los años han intentado encontrar las similitudes entre estas formas de desarrollo a nivel mundial, cierto es que la informalidad -y en especial los casos de generación espontánea- presentan características muy variadas atendiendo al lugar geográfico en el que ocurran estos desarrollos. Aunque en Europa, y especialmente en España, en épocas específicas la informalidad como consecuencia de la pobreza y la falta de vivienda fue una de las respuestas dadas por la población, para cuando en América Latina empezaba a desarrollarse esta realidad, en el continente europeo ya estaba siendo erradicada. Y aunque quedan remanentes, la realidad es que

la informalidad se sucede más bien como solución al problema de adquirir una segunda vivienda.

Como hemos podido constatar a través de la investigación, en Latinoamérica el auge de esta clase de ciudades ha tenido su pico de mayor incidencia en circunstancias políticas, sociales y económicas comunes a todos los países de la región: la caída de regímenes dictatoriales y el tránsito hacia la democracia y los cambios generados por la revolución industrial. A finales de la década de los sesenta y hasta inicio de los ochenta, los países de América latina navegaban hacia el fin de lo que hasta entonces había sido una era de represión y control extremo, fruto de las leyes y políticas de estado generadas por los gobiernos de la época. El apego a este nuevo tipo de libertad se vio también afectado por los grandes movimientos campo- ciudad de una clase social obrera que no siempre contaba con los recursos para adquirir una vivienda de manera legal. Esto, sumado a las situaciones de caos generadas por el cambio repentino de forma de gobernar, imposibilitaban a las instituciones públicas a

responder satisfactoriamente la demanda de vivienda social que en las grandes ciudades se iba gestando.

Todas estas situaciones lograron que la expansión de la ciudad y el urbanismo de la periferia se viera controlado por el desarrollo de la propia ciudadanía que solo buscaba solucionar su problema de vivienda, y esto sucedió a un ritmo tan acelerado que las administraciones no pudieron controlarlo, lo que terminó convirtiéndose entonces en una nueva forma de urbanizar y creando una ciudad horizontal y difusa, hecha a base de soluciones individuales, con poco o ningún equipamiento y poco espacio sin habitar, lo que complica aún más el poder actuar sobre estas para mejorarlas.

Teniendo a los países latinoamericanos y sus patrones de desarrollo como norte, la investigación ha permitido resaltar las particularidades de la generación espontánea en la República Dominicana. Existen en el país varios tipos de desarrollo informal, pero se ha podido constatar que aquel que predomina sobretodo en su capital

es el urbanismo de generación espontánea con características propia de su formación que nos han llevado a nombrarlo como "inducido". Durante el período en el que la dictadura de Rafael Leonidas Trujillo llegaba a su fin y los años posteriores a su caída (1961) en Santo Domingo se desarrollaron programas de viviendas con el objetivo fundamental de mantener "contenta" a las ramas de la sociedad que se encontraban directamente relacionadas con el gobierno: maestros, militares y funcionarios fueron los beneficiados con la mayoría de estos sectores que eran creados y diseñados expresamente para las clases sociales a las que estos pertenecían. El desarrollo de la ciudad, como consecuencia de estos, que en su mayoría eran ubicados en las afueras del núcleo social y comercial, se vio marcada por la creación de "islas urbanas", dejando los terrenos de los alrededores de estos proyectos sin construcción pero también sin supervisión. En paralelo a estas construcciones, las migraciones que habían iniciado de manera abrupta tras el cese de las políticas migratorias en la que la dictadura tenía sumergida a la población en general, iban siendo cada vez más y más

frecuentes. Por ello, y aunque ya para entonces existían algunos proyectos de vivienda social, era imposible dar una respuesta acorde con la demanda, que duplicaba y en ocasiones hasta triplicaba lo que el gobierno podía ofrecer.

Los análisis hechos y el estudio de algunos de los barrios principales de la capital nos han permitido constatar que los terrenos que eran dejados con las dotaciones básicas para que fueran viables para ser habitados, fueron el blanco principal para los nuevos habitantes de Santo Domingo que buscaban invadir terrenos y hacerse de una vivienda propia. La forma y la rapidez con la que éstos se poblaron y crecieron nos llevan a concluir que fueron, de cierta forma, "inducidos" por las autoridades del país, pues no solo los terrenos carecían de supervisión alguna, sino que para entonces ninguna institución parecía tener la intención de ralentizar este proceso. Las migraciones no fueron frenadas, siendo que los gobiernos necesitaban toda la mano de obra que estas le generaban, sumándole a esto que las políticas de desarrollo tanto urbano

como económico estaban solamente centradas en la capital, lo que hizo que todo aquel que quisiera optar por una buena educación o una mejor calidad de vida, tuviera que desplazarse para conseguirla. Además, el estado conocía la imposibilidad que tenían de dar una respuesta adecuada en un tiempo determinado, por lo que permitieron que la ciudadanía tomara las riendas de la situación en sus propias manos y empezaran a crear sus propias viviendas. De ahí que, aunque el gobierno no hubiera generado estos barrios de forma directa, si que contribuyeron a su desarrollo de manera indirecta, propiciándoles las dotaciones necesarias para que estos terrenos fueran construibles.

A lo largo y ancho de Santo Domingo existen sectores generados en torno a esta realidad, lo que tenido como consecuencia, no solo una ciudad creada prácticamente bajo premisas individualistas y poco planificadas, con un alto porcentaje de desarrollo horizontal, problemas viales y de movilidad por la falta de planificación y una falta de coherencia en su morfología

urbana, sino también un descontrol del número de habitantes de la capital, dejando cada vez más despobladas las demás provincias.

Cómo consecuencia de todas estas situaciones, la falta de planificación urbana se vio alimentada por la falta de leyes que gestionaran el espacio de manera correcta. Se ha podido constatar que el ordenamiento urbano en República Dominicana, aunque tiene más de medio siglo frente al frente de ciertas políticas de estado, nunca se le ha terminado de dar la importancia adecuada y es por eso que aún en nuestros días, importantes proyectos de ley como el que autorizan la creación e implementación de un Plan de Ordenamiento Territorial o el de Regiones Únicas que busca organizar las competencias a nivel urbano de las instituciones del país, llevan casi una década fluctuando entre las diferentes cámaras, ya sea por falta de interés del estado, ya sea a conveniencia de particulares.

Dentro de esta particular realidad en Santo Domingo se ha podido constatar que destaca el

municipio de Los Alcarrizos, cuyo desarrollo se ha generado prácticamente al 100% bajo el concepto de "Generación Espontánea Inducida". A través de las décadas, el municipio se ha convertido en el "depósito" favorito del Estado: fue, por excelencia, el lugar de creación de programas de vivienda social, sobretodo aquellos de clase media y media-baja, y, a diferencia de los mencionados proyectos para funcionarios y demás, allí eran ubicados aquellos que eran desalojados de sus viviendas para la realización de los grandes proyectos de ciudad y también los damnificados de los desastres naturales.

El problema fundamental de la creación de estos proyectos es que, primero, no respondían a ninguna lógica de planificación ni de tiempo, por lo que no existía coherencia entre un proyecto y otro. Y esta misma falta de planificación hacía que, entre un proyecto y otro, ya parte de los terrenos fueran invadidos y construidos, por ejemplo, por aquellos desalojados que no alcanzaron a tener una vivienda, por los que migraban o por aquellos afectados por los huracanes a los que el Estado no

les daba respuesta.

Los Alcarrizos entonces creció, no solo de forma horizontal, sino con una inmensa carencia de equipamientos sino también con muchos problemas de infraestructura, lo que ha nuestros días se ha traducido en ser uno de los municipios con mayores problemáticas de todos los tipos y a todos los niveles.

Es menester destacar que en los últimos años se han creado diversos planes y programas de planeamiento urbano, como una forma que han tenido las autoridades de aproximarse a dar una respuesta a las tantas dificultades que se presentan. Sin embargo, estos planes suelen quedar en el olvido y su desarrollo suele ser bastante complejo por múltiples razones.

Por un lado, la falta de un banco de datos que permita conocer el municipio adecuadamente y reconocer el origen de sus problemáticas hace que abordarlo sea prácticamente inviable debido también al tamaño del municipio. Y, por el otro

lado, la falta de interés que han tenido las diferentes administraciones en dar una respuesta integral a las diferentes situaciones del sector. También se ha podido ver que existen varias planificaciones a nivel municipal que se solapan entre sí y que las distintas instituciones no se ponen de acuerdo para solucionar problemas que competen a más de una, por lo que los proyectos tampoco avanzan adecuadamente. A pesar de ello, la problemática fundamental que se ha descubierto ha sido la incorrecta desescalada de los planes de ordenamiento que se tienen para readecuar estas ciudades que tienen en su desarrollo dos realidades que no pueden ser separadas: por un lado, la ciudad de creación formal construida con cierto criterio de urbanismo y por el otro, la ciudad que se ha creado de manera espontánea con poca planificación.

Esta investigación y su particular estudio del sector de Los Alcarrizos nos ha permitido concluir que los Planes de Ordenamiento Territorial no pueden descender desde la escala municipal hasta la escala de proyectos puntuales, pues entre una y otra hay

una brecha muy amplia, lo que impide que los proyectos puedan solucionar una problemática que va más allá del asfaltado de una calle o la creación de un puente. En República Dominicana hace falta un documento de planeamiento que vele porque, una vez se haya estudiado el municipio, se realice un análisis pormenorizado de los sectores que lo componen, estudiándolos hasta determinar si estos han sido o no, fruto de un desarrollo espontáneo inducido. Y, aquellos que corresponden a este último grupo no han de ser tratados solo como el desarrollo de una ciudad informal, sino que las soluciones planteadas deben ir fundamentadas en el análisis de ambas realidades, su interacción y cómo se integra su funcionamiento en el resto del municipio.

Quisiéramos finalizar con una frase de Jane Jacobs: “las ciudades tienen la capacidad de proporcionar algo para todo el mundo, solo cuando se crean para todo el mundo”. No podemos seguir permitiendo que el desarrollo de nuestras ciudades se haga desde una perspectiva que beneficie a unas clases sociales a costo del detrimento de otras y esto

solo sucederá cuando el Estado entienda que el “hacer ciudad” va mucho más allá de construir proyectos individuales e individualistas. Es tiempo de hacer del urbanismo, del buen urbanismo, algo accesible para todos.

BIBLIOGRAFÍA

- Alcaldía del Distrito Nacional. (2019). Ordenamiento Territorial para el Desarrollo de Santo Domingo BORRADOR. Santo Domingo, República Dominicana: Alcaldía del Distrito Nacional.
- Ale, Echeverri, A., & Orsini, F. (s.f.). Informalidad y Urbanismo Social en Medellín. *SOSTENIBLE*, 11-24.
- Alexander, C. (1971). Tres aspectos de matemática y diseño y la estructura del medio ambiente. Barcelona: Tusquets.
- Alva, B. (2019). Los Retos de la Agenda Urbana desde lo local y la Estrategia multiescalar en América Latina. *Planificación multiescalar: Las Desigualdades Territoriales*, 148.
- Autores, V. (2001). *La Ciudad Informal en Colombia*. Valencia, España: Centro Internacional Ciudad Informal (CICI).
- Ayuntamiento de Los Alcarrizos. (2015). *Plan Estratégico de los Alcarrizos*. Santo Domingo, República Dominicana.
- Ayuntamiento de Los Alcarrizos. (2016). *Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrizos, Provincia de Santo Domingo, 2016-2020*. Santo Domingo, República Dominicana: Dirección General de Ordenamiento Territorial.
- Baumann, D., Bosquez, M., Bossin, M., Daley, E., Donoso, R., Kelley, M., Thomen, M. (s.f.). *El Rincón de los Olvidados: Métodos para el estudio de riesgo y vulnerabilidad en asentamientos precarios*. República Dominicana: Consejo Nacional de Asuntos Urbanos CONAU.
- Bonnal, J., & Jiménez Torres, A. (2021). *La ciudad del margen: Casos de Chabolismo en la ciudad de Sevilla a partir de la Expo 92*. Sevilla, España.
- Carrión, F. (2014). *La Ciudad y su Gobierno en América Latina*. Salamanca: Instituto de Iberoamérica. Universidad de Salamanca.
- CEPAL. (2021). *Panorama Social de América Latina*. Santiago: Naciones Unidas.
- Collier, D. (1978). *Barriadas y élites: de Odría a Velasco*. Lima: IPE Ediciones.
- Cravino, M. (2009). La Metamorfosis de la Ciudad Informal en el Área Metropolitana de Buenos Aires. *Revista Lider*, 31-55.
- D'Alessandro, J. (s.f.). *Plan Municipal de Desarrollo del Distrito Nacional Período 2020-2024*. Santo Domingo, República Dominicana: Alcaldía del Distrito Nacional.

- Davis, M. (2006). Planeta de Ciudades Miseria. España: Ediciones Akal.
- Defensor del Pueblo Andaluz. (2005). Informe Especial al Parlamento de Andalucía: Chabolismo en Andalucía. 2005: Defensor del Pueblo Andaluz.
- Dila, H., Villalona, M., Catenazzi, A., García Pleyán, C., Corral, J., Lizardi, J., . . . González, R. (2007). Ciudades Fragmentadas: Las fronteras internas en el Caribe. República Dominicana: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.
- Dirección General de Ordenamiento Territorial (2020). Manual de Gestión Municipal. Santo Domingo, Rep. Dom.: Dirección General de Ordenamiento Territorial (DGODT).
- Duhau, E. (2003). La Ciudad Informal: El Orden Urbano y el Derecho a la Ciudad. Congreso de la ANPUR.
- Oficina Nacional de Estadística (ONE) (2019). Condiciones de la Infraestructura del Sistema Vial Urbano de Los Alcarrizos, Provincia de Santo Domingo, República Dominicana, 2015. Santo Domingo: Oficina Nacional de Estadística.
- Fadda, G. (1997). Sustentabilidad y participación: interrelación necesaria en la gestión habitacional. Una aproximación teórica. . Revista INVI, vol. 12, no. 33, 22-31.
- Fernandes, E. (2011). Regularización de Asentamientos Informales en América Latina. Cambridge, MA: Lincoln Institute of Land Policy.
- Ferreras, S. (2009). De la Casa a la Calle, como Espacios de Todos: Fortalecimientos de centralidades en los barrios consolidados de Santo Domingo, República Dominicana. España: Fundación UPC.
- Flores, C. (2015). La Marginalidad y la Termodinámica como Mimesis de la Urbanística. Nóesis, 76-93.
- Franca , E., Leite Pereira, C., Borges, H., Cavalieri, F., Rahamefy, L., & Andreatta, V. (2007). Regeneración Integral de Barrios Informales. Sao Paulo: Secretaria de Vivienda del Municipio de Sao Paulo.
- Francisco, I. (2013). La Masiva Autoconstrucción: Los asentamientos urbanos informales, el Estado y las estrategias socio espaciales en Santo Domingo, República Dominicana. Santiago, Chile: Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales.
- Fregoso, J. (2005). Detalles de una Arquitectura Espontánea. Gualajara, México: Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño. Universidad de Guadalajara.
- GIZ. (2013). Tendencias de ordenamiento territorial en América Central y República Dominicana. El Salvador.
- González, E. (2014). Sobre la Vivienda Social Dominicana en el Siglo XX. Caso de Santo Domingo. Valencia: Universitat Politècnica de Valencia.
- HABITAT. (1996). An Urbanizing World: Global Report on Human Settlements 1996. Oxford: Oxford University Press.

HABITAT III. (2015). Asentamientos Informales.

Oficina de Desarrollo (2007). Vivienda y Bienestar Social en República Dominicana. Santo Domingo, República Dominicana: Vicepresidencia de la República Dominicana.

ONU-Habitat (2012). Estado de las Ciudades de América Latina y el Caribe 2012. Brasil: ONU-Habitat.

ONU-Habitat (2016). Jornadas de Trabajo. Regeneración Urbana. Madrid: ONU HABITAT.

ONU-Habitat(2020). Plan para la Recuperación, Reconstrucción Social y Resiliencia de Centroamérica y República Dominicana. Panamá: Secretaría de la Integración Social Centroamericana (SISCA).

Iracheta, A. (1992). Hacia una Planeación Urbana Crítica. México: Gernika.

Kamallpour, H., & Pelmani, N. (2020). Informal Urbanism in the State of Uncertainty: forms of informality and urban health emergencies. *URBAN DESIGN International*, 122-134.

Lefebvre, H. (1978). El Derecho a la Ciudad. Barcelona: Ediciones Península.

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.

Lidón, J. M. (2008). Cuadernos penales: Corrupción y Urbanismo. Bilbao: Universidad de Deusto.

López-Casado, D. (s.f.). La Informalidad Como Nexo: Producción Social del Hábitat en Ciudades Latinoamericanas Frente a Parcelaciones Ilegales en España.

ACME An International Journal for Critical Geographies.

MacDonald, J. (2004). Pobreza y Precariedad del Hábitat en Ciudades de América Latina y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL.

Manzano, N. (2018). La urbanización informal en Europa en el siglo XX: una historiografía. *O Social em Questão*, vol. 21, núm. 42, 27-56.

Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo (2015). Plan Nacional de Ordenamiento Territorial 2030. República Dominicana.

Morel, E. (1992). La Construcción del Tejido Urbano: Actores, Escenarios y Contrastes en el Ámbito de la Ciudad. *Estudios Sociales*, 103-118.

- Morel, E. (1992). La Construcción del Tejido Urbano: Actores, Escenarios y Contrastes en el Ámbito de la Ciudad. *Estudios Sociales*, 103-118.
- Morel, E., & Mejía, M. (1993). Los Impactos de los Desalojos: la constitución o reconstitución de las identidades. *Estudios Sociales*, 45-74.
- Navarro, A. (Julio de 2021). Regiones únicas contra la "cualquierización". *El Día*.
- Oficina Nacional de Estadística (ONE) (2016). Metodología para la Identificación de Tugurios en el Distrito Nacional basada en Datos Censales 2010. Santo Domingo, República Dominicana: Oficina Nacional de Estadística ONE.
- Oficina Nacional de Estadística (ONE) (2019). *Tu Municipio en Cifras: Los Alcarrizos*. Santo Domingo: ONE.
- Oficina Nacional de Estadística (ONE) División Territorial 2020. Santo Domingo, República Dominicana: Oficina Nacional de Estadística ONE.
- ONU-Habitat. (2020). *Nueva Agenda Urbana Ilustrada*. Kenya: ONU-Habitat.
- Ortiz-Arrieta, L. B., & Silva, M. (2019). Asentamientos informales en América Latina: epicentro urbano de los desafíos del desarrollo sostenible. *CEPAL-Serie de Seminarios y Conferencias no. 92*, 148.
- Piñón, J. L. (2001). La Recomposición de la Ciudad Informal. En J. L. Piñón, *La Recomposición de la Ciudad Informal* (pág. 15). Valencia, España: Centro Internacional Ciudad Informal (CICI).
- Pou, C. (1984). Proyectos de Parcelas con Servicios Desarrollados por el INVI en la República Dominicana. *Informes de la Construcción*, Vol. 36, 48-61.
- Prieto Peinado, M. (2014). Asentamientos espontáneos, tácticas en los márgenes de la ciudad de Sevilla, Los Perdigones. *Revista INVI*.
- Rancier, O. (2020). *El POT Capital y un Reconocimiento*. Penélope.
- Rancier, O. (2021). *Planificación y Desarrollo*. Penélope.
- Renderos, E. (2020). *La Ciudad Invisible: Análisis de los asentamientos precarios urbanos en el Área Metropolitana de San Salvador*. España.
- Saldarriaga, A. (2001). La Ciudad Informal en Colombia: ¿problema o solución? En J. L. Piñón, *La Recomposición de la Ciudad Informal* (pág. 43). Valencia, España: Centro Internacional Ciudad Informal (CICI).
- Tardín-Coelho, R. (2006). La Ciudad Informal. En J. Nogué, *Las Otras Geografías* (págs. 389-404). Valencia: Editorial Tirant lo Blanch.
- Taveras, K., & Fernández, Y. (2015). *Sobre la Ley de Ordenamiento Territorial y uso de Suelo en República Dominicana*.

- Terrestre, I. N. (2019). Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo. Santo Domingo, República Dominicana: Instituto Nacional de Transito y Transporte Terrestre.
- Torres, J., Jovine, R., Rodríguez, J., & Pujals, B. (2017). Las Marcas de la Política Habitacional: Vivienda, Derechos Humanos y Fiscalidad. Santo Domingo, República Dominicana: Ciudad Alternativa.
- Ulloa, N. (2017). La Vivienda Social en Santo Domingo. Oportunidades de reciclaje del parque construido. Valencia, España: Universitat Politecnica de València.
- Villalona, M. (2007). Santo Domingo. El estado manifiesto de sus mundos paralelos. En A. Heraldo Dilla, & A. C. Villalona Núñez, Ciudades Fragmentadas: Las Fronteras Internas en el Caribe (págs. 43-69). República Dominicana: Grupo de Estudios Multidisciplinarios Ciudades y Fronteras.

FIGURAS

| | |
|--|----|
| Figura 01. Esquema metodológico. Fuente: Elaboración propia. | 15 |
| Figura 02. Sector Nuevo Domingo Savio, Santo Domingo, República Dominicana.. Fuente: Unidad para la Readecuación de Barrios y Entornos URBE. | 17 |
| Figura 03. Los Alcarrizos, Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: Unidad para la Readecuación de Barrios y Entornos URBE. | 18 |
| Figura 04. Sector La Ciénaga, ciudad informal en Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: <i>Fotografía propia</i> | 21 |
| Figura 05. Chabolas españolas. Fuentes: www.elindependiente.com , www.madridiario.es y https://elpais.com | 23 |
| Figura 06. Fotografía aérea del Marquesado, Chiclana de la Frontera. Fuente: https://www.researchgate.net | 24 |
| Figura 07. Ciudad informal en República Dominicana. Fuente: Fotografías propias. | 26 |
| Figura 08. Favela Morro Do Prazères en Río de Janeiro. Fuente: Image © PROdany13 bajo licencia CC BY 2.0. | 29 |
| Figura 09. Primeros sectores informales desarrollados en Santo Domingo, República Dominicana. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 36 |
| Figura 10. Segunda ola de sectores informales. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 37 |
| Figura 11. Viviendas construidas en el primer año de Balaguer. Fuente: https://codigoinformativord.com | 38 |
| Figura 12. Proyectos de viviendas multifamiliares desarrollados alrededor de la ciudad de Santo Domingo por Joaquín Balaguer Fuente: Libro: Joaquín Balaguer: El Estadista de la Construcción y el Urbanismo. | 39 |
| Figura 13. Barrios ubicados en el extraradio y que consolidaron el "anillo periurbano". Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 40 |
| Figura 14. Sector de Villa Juana construido por Joaquín Balaguer Fuente: Imágenes de Nuestra Historia. | 41 |
| Figura 15. Algunos sectores que se han formado bajo el concepto de Urbanización Espontánea Inducida. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 43 |
| Figura 16. Análisis del desarrollo urbano de los sectores Ensanche Luperón y Ensanche Espaillat. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 44 |
| Figura 17. Fotografía aérea del Ensanche Luperón donde se aprecia la diferencia entre los sectores formales y los informales. Fuente: Google Earth. | 45 |
| Figura 18. Vista panorámica de la Avenida Jose Trujillo Valdez / Hoy Avenida Duarte, a la altura del Ensanche Luperón. Ciudad Trujillo, actual Santo | |

| | |
|--|----|
| Domingo, República Dominicana. Circa 1938. Fuente: AGN Luis Mañón, publicada por Imágenes de Nuestra Historia. | 45 |
| Figura 19. Fotografía aérea del Ensanche Capotillo, Ens. Espaillat y la Zurza. Fuente: Pedro Barulio Álvarez Muvdi. | 46 |
| Figura 20. Fotografía aérea del Ensanche Capotillo. Fuente: Google Earth..... | 47 |
| Figura 22. Fotografía de El Tunel en el Ensanche Capotillo Fuente: www.proceso.com.do..... | 47 |
| Figura 24. Fotografía del sector Simón Bolívar Fuente: Pablo Tosco. | 47 |
| Figura 21. Fotografía aérea del sector La Zurza. Fuente: Imágenes Dominicanas. | 47 |
| Figura 23. Fotografía del sector La Zurza. Fuente: Imágenes Dominicanas. | 47 |
| Figura 25. Fachada de Girasoles en el sector Simón Bolívar Fuente: Francisco Orgaz Agüera. | 47 |
| Figura 26. Análisis del desarrollo urbano del sector Cristo Rey. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 48 |
| Figura 27. Imagen aérea de Cristo Rey. Fuente: Google Earth. | 49 |
| Figura 26. Análisis del desarrollo urbano del Ensanche Ozama Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 50 |
| Figura 28. Ensanche Ozama en el 1965. Fuente: Fotografía de Richard Walker, soldado de la fuerza de ocupación de 1965, tomada de https://imagenesdenuestrahistoria.wordpress.com | 51 |
| Figura 30. Ensanche Benefactor en 1940. Fuente: www.sosuamuseum.org | 51 |
| Figura 29. Ensanche Ozama en la actualidad Fuente: Google Earth..... | 51 |
| Figura 31. Vista de una de las calles internas del Ensanche Ozama. Fuente: https://lapropuestadigital.com | 51 |
| Figura 32. Ensanche Ozama visto desde la rivera del río. Fuente: Fotografía propia. | 51 |
| Figura 33. Tipologías de viviendas. Diseño realizado por la dictadura para viviendas dedicadas a empleados públicos de clase media- baja. | 52 |
| Fuente: Libro "Algunos programas sociales y construcción de viviendas realizados en los últimos 30 años en la República Dominicana". (1961)..... | 52 |
| Figura 34. Tipologías de viviendas. Diseño realizado por la dictadura para viviendas dedicadas a empleados públicos de clase media- baja. | 53 |
| Fuente: Libro "Algunos programas sociales y construcción de viviendas realizados en los últimos 30 años en la República Dominicana". (1961)..... | 53 |
| Figura 35. Jerarquía de las unidades territoriales en República Dominicana. Elaboración propia a partir de datos de la ONE..... | 56 |
| Figura 37. Mapa de las 10 regiones con sus provincias. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONE..... | 57 |
| Figura 36. Mapa de las 3 macro regiones de la República Dominicana. Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la ONE..... | 57 |
| Figura 38. Mapa de las provincias con la división de sus municipios. En rojo se destaca el municipio de Los Alcarrizos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del la ONE..... | 57 |
| Figura 39. Vista panorámica de la ciudad de Santo Domingo. Fuente: www.hacienda.gob.do | 75 |
| Figura 40. Vista panorámica de Los Alcarrizos. Fuente: Unidad Para la Readequación de Barrios y Entornos URBE..... | 77 |
| Figura 41. División territorial de Los Alcarrizos. Fuente: Gráfico de elaboración propia con base en https://snazzymaps.com | 80 |
| Figura 42. Primer poblado en Los Alcarrizos, S. XVIII Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 84 |
| Figura 43. Los Alcarrizos Viejo (1966) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth. | 85 |
| Figura 44. Savica y Pueblo Nuevo (1970) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 85 |
| Figura 45. Los Multis (1976) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth. | 86 |
| Figura 46. Los Barracones (1979) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 86 |
| Figura 47. Proyecto conocido como "los multi". Fuente: S24H..... | 87 |
| Figura 48. INVI (1980) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 88 |
| Figura 49. Los Americanos (1991) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 88 |

| | |
|---|-----|
| Figura 50. Canta la Rana (1991-1998) Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth. | 88 |
| Figura 51. Se muestran en el gráfico los sectores originales con sus áreas de expansión irregular fruto de las necesidades habitaciones que han existido a través de las diferentes épocas y la migración. El sector quedó, entonces, desarrollado a partir de un eje norte-sur y uno este-oeste, que son las únicas vías principales que se tienen en la actualidad. Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 89 |
| Figura 52. Corema sobre la evolución urbana de Los Alcarrizos. Fuente: Elaboración propia. | 90 |
| Figura 53. Gráfica de vialidad, Los Alcarrizos. Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth..... | 92 |
| Figura 54. Fotografía de la c/ Duarte. Fuente: Google Earth..... | 93 |
| Figura 55. Fotografía de la c/ Puente Blanco Fuente: Google Earth..... | 93 |
| Figura 56. Fotografía de la c/ Puente Blanco Fuente: Google Earth..... | 93 |
| Figura 57. Fotografía de carros de concho. Fuente: eldominicano.do..... | 94 |
| Figura 58. OMSA y guaguas públicas. Fuente: http://www.alacechord.com | 94 |
| Figura 59. Fotografía de una guagua pública. Fuente: www.diariohispaniola.com | 94 |
| Figura 60. "Motoconchistas" que es como se les llama a los conductores, en su parada. Fuente: www.eltiempo.com.do | 94 |
| Figura 61. Estaciones de Metro y Teleférico. Fuente: Gráfico propio elaborado a partir de imagen cartográfica de Google Earth con datos de la Unidad Ejecutora para la Readecuación de Barrios y Entornos URBE..... | 95 |
| Figura 62. Ruta de la OMSA con sus paradas. Fuente: Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth. | 96 |
| Figura 63. Rutas de carros públicos y paradas de motoconchos. Fuente: Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth..... | 97 |
| Figura 64. Hidrografía Los Alcarrizos. Fuente: Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth..... | 98 |
| Figura 65. Fotografía del Río Lebrón. Fuente: Fotografía de JCH Arquitectos. | 98 |
| Figura 66. Zonas verdes, Los Alcarrizos. Fuente: Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth..... | 99 |
| Figura 67. División territorial de Los Alcarrizos por sectores. Fuente: Elaboración propia en imagen satelital de Google Earth a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos. | 100 |
| Figura 68. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Los Alcarrizos Viejo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth..... | 102 |
| Figura 69. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth. | 103 |
| Figura 70. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth. | 104 |
| Figura 71. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Savica. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth. | 105 |
| Figura 72. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Juana Saltitopa. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth. | 106 |
| Figura 73. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Chavón. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth..... | 107 |
| Figura 74. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector La Unión. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrizos y Google Earth..... | 108 |

| | |
|---|-----|
| Figura 75. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo- Las Maravillas. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 109 |
| Figura 76. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Pueblo Nuevo- Nuevo Horizonte. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 110 |
| Figura 77. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Los Americanos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 111 |
| Figura 78. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Nuevo Amanecer. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 112 |
| Figura 79. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Savica. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 113 |
| Figura 80. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector 24 de Abril. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 114 |
| Figura 81. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Hato Nuevo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 115 |
| Figura 82. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Alcarrazos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 116 |
| Figura 83. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector Nuevo Horizonte. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 117 |
| Figura 84. Uso de suelo mayoritario por manzanas sector La Piña. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 118 |
| Figura 85. Uso de suelo mayoritario por manzanas Distrito Municipal Los Alcarrazos. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por el Ayuntamiento de Los Alcarrazos y Google Earth..... | 119 |
| Figura 86. Gráfico sobre la expectativa de funcionamiento de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: Elaboración propia..... | 123 |
| Figura 87. Gráfico sobre el funcionamiento de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: Elaboración propia..... | 123 |
| Figura 88. Gráfico sobre propuesta para el desarrollo de los Planes de Ordenamiento Territorial en Rep. Dom. Fuente: Elaboración propia..... | 123 |
| Figura 89. Gráfico sobre la creación de la Urbanización Espontánea Inducida. Fuente: Elaboración propia..... | 124 |
| Figura 90. Ciudad formal vs. Ciudad informal. Fuente: Google Earth..... | 124 |
| Figura 91. Logo Programa de Regeneración Urbana de Ciudades Espontaneas Inducidas. Fuente: Diseño para TFM realizado por César Peguero. | 125 |
| Figura 93. Viviendas Duplex del INVI. En la actualidad, quedan muy pocas en estado original. Fuente: Google Earth..... | 131 |
| Figura 92. INVI: Primer desarrollo habitacional de la zona. Fuente: Elaboración propia..... | 131 |
| Figura 95. Edificios de apartamentos para albergar a los damnificados. Fuente: Google Earth..... | 131 |
| Figura 94. Conjunto de apartamentos conocido como "Los Multi", construidos también para albergar a los damnificados del huracan. Fuente: Elaboración propia..... | 131 |
| Figura 97. Casas construidas en Obras Públicas. Fuente: Google Earth..... | 131 |
| Figura 96. Obras Públicas: tercer conjunto habitacional de la zona. Se inició, además, la ocupación de los terrenos próximos a las zonas construidas. Fuente: Elaboración propia..... | 131 |
| Figura 98. Usos actuales mayoritarios en las manzanas. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ayuntamiento de Los Alcarrazos..... | 132 |

| | |
|---|-----|
| Figura 99. División de la ciudad de creación formal y la de generación espontánea. Fuente: Elaboración propia..... | 132 |
| Figura 100. Morfología sector INVI. Fuente: Elaboración propia..... | 133 |
| Figura 101. Corema sobre el cre del sector INVI. Fuente: Elaboración propia..... | 133 |
| Figura 102. Desarrollo vial sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de datos suministrados por la ONE..... | 134 |
| Figura 103. Desarrollo vial sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth..... | 135 |
| Figura 104. Uso de suelo sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth..... | 136 |
| Figura 105. Transporte público sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth..... | 137 |
| Figura 106. Imágenes del sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth..... | 138 |
| Figura 107. Imágenes del sector INVI. Fuente: Elaboración propia a partir de Google Earth..... | 139 |
| Figura 108. Zonas de incidencia de las problemáticas encontradas en el sector. Fuente: Elaboración propia en base cartográfica de Google Earth..... | 140 |
| Figura 109. Propuesta de mejora vial. Fuente: Elaboración propia..... | 144 |
| Figura 110. Propuesta de proyectos de equipamiento. Fuente: Elaboración propia..... | 145 |

TABLAS

| | |
|--|-----|
| Tabla 01. Datos comparativos entre las diferentes formas de urbanización informal. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 25 |
| Tabla 02. Cuadro comparativo sobre las similitudes de ambas clases de procesos espontáneos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 32 |
| Tabla 03. Cantidad de habitantes por sector. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos de la ONE</i> | 45 |
| Tabla 04. Cantidad de habitantes por sector. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos de la ONE</i> | 49 |
| Tabla 05. Cantidad de habitantes por sector. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos de la ONE</i> | 51 |
| Tabla 06. División política de la República Dominicana. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del último CENSO (2010)</i> | 56 |
| Tabla 07. Análisis FODA del minucipio de Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Plan Estratégico de Los Alcarrizos 2015-2025</i> . 67 | |
| Tabla 08. Relación de los proyectos de acuerdo a los objetivos a alcanzar y la línea de acción de la que derivan. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrizos 2016-2020</i> | 69 |
| Tabla 09. Relación de los proyectos de acuerdo a los objetivos a alcanzar y la línea de acción de la que derivan. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Plan Municipal de Desarrollo Los Alcarrizos 2016-2020</i> | 70 |
| Tabla 10. Estatutos de desarrollo de proyectos en Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Informe Municipal de Desarrollo Los Alcarrizos 2016-2020</i> | 71 |
| Tabla 11. Estatutos de desarrollo de proyectos en Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Informe Municipal de Desarrollo Los Alcarrizos 2016-2020</i> | 72 |
| Tabla 12. Objetivos de desarrollo del Plan Operativo Anual 2020-2021. Fuente: <i>Elaboración propia a partir de datos del Plan Operativo Anueal 2020-2021</i> . 73 | |
| Tabla 13. Porcentaje de área de usos de suelo sector Los Alcarrizos Viejo. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 102 |
| Tabla 14. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 103 |
| Tabla 15. Porcentaje de área de usos de suelo sector INVI. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 104 |
| Tabla 16. Porcentaje de área de usos de suelo sector Savica. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 105 |

| | |
|---|-----|
| Tabla 17. Porcentaje de área de usos de suelo sector Juana Saltitopa. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 106 |
| Tabla 18. Porcentaje de área de usos de suelo sector Chavón. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 107 |
| Tabla 19. Porcentaje de área de usos de suelo sector La Unión. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 108 |
| Tabla 20. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo- Las Maravillas. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 109 |
| Tabla 21. Porcentaje de área de usos de suelo sector Pueblo Nuevo- Nuevo Horizonte. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 110 |
| Tabla 22. Porcentaje de área de usos de suelo sector Los Americanos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 111 |
| Tabla 23. Porcentaje de área de usos de suelo sector Nuevo Amanecer. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 112 |
| Tabla 24. Porcentaje de área de usos de suelo sector Savica. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 113 |
| Tabla 25. Porcentaje de área de usos de suelo sector 24 de Abril. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 114 |
| Tabla 26. Porcentaje de área de usos de suelo sector Hato Nuevo. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 115 |
| Tabla 27. Porcentaje de área de usos de suelo sector Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 116 |
| Tabla 28. Porcentaje de área de usos de suelo sector Nuevo Horizonte. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 117 |
| Tabla 29. Porcentaje de área de usos de suelo sector La Piña. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 118 |
| Tabla 30. Porcentaje de área de usos de suelo Distrito Municipal Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 119 |
| Tabla 31. Análisis FODA del Distrito Municipal Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 120 |
| Tabla 31. Análisis EMMA del Distrito Municipal Los Alcarrizos. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 121 |
| Tabla 32. Porcentaje de ocupación según el tipo de desarrollo urbano, sector INVI. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 132 |
| Tabla 34. Porcentaje de ocupación según el tipo de vía sector INVI. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 134 |
| Tabla 35. Porcentaje de zonas verdes y árboles sector INVI. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 135 |
| Tabla 36. Porcentaje de área de usos de suelo sector INVI. Fuente: <i>Elaboración propia</i> | 136 |

