



UNIVERSIDAD DE SALAMANCA (USAL)

en colaboración con el

INSTITUTO GLOBAL DE ALTOS ESTUDIOS EN CIENCIAS SOCIALES (IGLOBAL)

**Espacio Público de la Movilidad en Santo Domingo, Estudio Caso del
Entorno Universidad Autonoma Santo Domingo(UASD).**

Tesis para Optar por el Título de
Master en Desarrollo Urbano y Territorialidad Sostenible (DUTS)

Proponente

Arq. Lourdes Fernández López

Asesor del Tema: Lic. Domingo Contreras

Asesor Metodológico: Lic. Pedro Ortega

07 enero 2013

Santo Domingo, República Dominicana

Espacios Públicos de la Movilidad, Estudio Caso del Entorno Universidad Autonoma Santo Domingo.(UASD).



Mis Agradecimientos

A Dios, quien todo lo permite

A mi familia a quien le robe tanto tiempo para este proyecto

A Instituto Global de Altos Estudios, a la Fundación Global y a la Liga Municipal Dominicana que me concedieron la beca para realizar esta maestría

A los compañeros de maestría, una promoción llena de gente valiosa y comprometida con sus ciudades.

A Nahúm Columna que nos ayudó con tanta información en el Ayuntamiento D.N.

A los profesores por compartir sus conocimientos

Muy especialmente a los asesores de esta tesis, Lic. Domingo Contreras, Lic. Pedro Ortega y Arq. Emil Rodríguez

Dedicatoria

A Sebastián Alberto, mi hijo y motivo de vida

Índice de Contenido

Portada

Metodología

Introducción (Resumen)

Capítulo 1

Hacia un Concepto de Espacio Público

1.1) Concepto

1.2) Importancia del Espacio Público

1.3) Uso del Espacio Público

1.4) Antecedentes del Concepto

1.5) Espacio Público de la Movilidad

1.6) Categorización del Espacio Público de la Movilidad

Capítulo 2

Sobre el Espacio Público de la Movilidad en la Republica Dominicana

2.1Marco Legal

2.1.2) Ley de Municipios y Distrito Nacional 176-07

2.1.3)Ordenanza No. 09/2012, del ADN, sobre el Reglamento de Ventas Ambulantes

2,2) Estudio del Espacio Público en Distrito Nacional, Circunscripción No 1

2.3.1) Descripción General Distrito Nacional

2.3.2) Tabla de Relación de Espacios Públicos

2.3.3) Características Generales Espacios Públicos en Circunscripción No 1

Parque Mirador Sur

Barrió Chino

2.4) Conclusiones sobre los Espacios Públicos en Circunscripcion-1

Capítulo 3

Estudio del Caso Universidad Autónoma Santo Domingo

- 3.1) ¿Cuántas Universidades hay en nuestro país?
- 3.2) Polígono Académico
- 3.3) Campus Universidad Autónoma Santo Domingo
- 3.4) Situación Punto Crítico
 - 3.4.1) Vendedores ambulantes de la Av. Correa y Cidron
 - 3.4.2) Vendedores ambulantes de la entrada peatonal Av. Alma Mater
 - 3.4.3) Salida del Túnel de la Ortega y Gasset
- 3.5) Transporte y Transito a la Universidad Autónoma Santo Domingo
- 3.5.1) Modos de Acceso y Transito a la Universidad Autónoma Santo Domingo
 - 3.5.2) Señalización en el entorno universitario
 - 3.5.3) Que piensan los Transportistas y Vecinos del sector sobre la situación actual
 - 3.5.4) El Metro
 - 3.5.5) Movilidad Sostenible
- 3.6) Aceras como Espacio Público de Borde en el Perímetro de la UASD
- 3.7) Otros campus universitarios

Capítulo 4

A Manera de Conclusión

4.1 Conclusiones

4.2) Propuestas

Bibliografía

Anexos

Introducción

Los Espacios Públicos por su función y valor en el desarrollo de las actividades de la ciudad deben ser estudiados y analizados muy cuidadosamente, vemos como a través de la historia estos han servido de escenarios para el encuentro, la interacción y la expresión de los ciudadanos.

Con el tiempo este concepto ha ido sufriendo modificaciones conforme a los cambios de hábitos y comportamientos de las ciudades y sus sociedades, en la actualidad vemos como el mercado ha tenido mucho peso, el costo de los terrenos urbanos es muy alto y económicamente el Espacio Público parece poco rentable y prefieren utilizar los terrenos en vivienda o áreas comerciales, sin embargo la realidad es que una zona con mayor cantidad y mejor calidad de espacios públicos aumenta su valor.

La calidad de un espacio público, depende de diversos factores, como son accesibilidad, intensidad de uso y de las relaciones sociales que pueda favorecer, la posibilidad de verse y la mezcla de comportamientos de grupos sociales diferentes, la capacidad de promover la identidad simbólica del lugar, la adaptabilidad de usos diversos en el curso del tiempo.

Nuestra ciudad, dispone de Espacios Públicos, quizá no estén distribuidos de la forma más equilibrada, pero es preocupante la pérdida de algunos y la degradación de otros a tal punto que han quedado sin uso, aun a pesar de los grandes esfuerzos hechos por el Ayuntamiento del Distrito Nacional, por recuperar y rehabilitar los existentes.

Los Espacios Públicos de Movilidad son los que permiten a los individuos conectarse, trasladarse y moverse de un lado a otro. En Santo Domingo las aceras y calles están utilizadas muy intensamente, en algunos casos inadecuadamente por la falta de una regulación, ¿por qué pasa esto? y ¿qué podemos hacer para mejorar la situación?

Para el análisis de este fenómeno se escogió el perímetro de la Universidad Autónoma de Santo Domingo, un sector de la ciudad con una alta población flotante, que se traslada desde y hacia ese lugar por diferentes medios y que desarrolla muchas actividades en sus aceras y bulevares de entorno. Es un espacio rico, con un amplio radio de influencia, donde se generan cantidad de actividades e intercambios, actualmente hay puntos críticos por el uso inadecuado y descontrolado, hay que reflexionar sobre el tema, ver qué cosas pasan y que se puede hacer para mejorar. De lo bueno y lo malo que pasa en estas aceras de la Universidad Autónoma de Santo Domingo, se puede aprender mucho y extrapolar a otros puntos de la ciudad y aplicar.

Metodología de Investigación

Realizaremos una investigación basada en consultas bibliográficas, consultas a otros trabajos de investigación sobre el tema de Espacios Públicos y entrevistas cualitativas.

Análisis de la información obtenida para proceder a las conclusiones y recomendaciones.

Título de la investigación: Espacio Público de la Movilidad en la ciudad de Santo Domingo, utilizando como vehículo del estudio el entorno de la Zona Universitaria UASD. /Lourdes Fernández 2013

Enfoque (Nivel de análisis)	Problema	Hipótesis	Objetivo	Justificación	Técnicas	Antecedentes	Marco teórico
Factico	¿Por qué se han degradado los Espacios Públicos de la Movilidad en entorno universitario?	El Espacio Público, es regulado por normativas municipales pero las complejas características del sector demandan otra cosa.	Determinar que el ADN puede a través de aplicación de políticas públicas y normativas conservar y/o recuperar espacios públicos de Movilidad, regular su uso de forma sostenible y preservarlos para una ciudad de mejor calidad urbana.	Se determinará como el espacio público de Movilidad, su presencia y calidad son un factor importante en la calidad de vida de los ciudadanos.	Consultas Bibliográficas, Entrevistas Cualitativas	Establecer investigaciones antecedentes realizadas en la República Dominicana, sobre el tema de estudio.	Precisar la importancia del concepto del Espacio Público de la movilidad, como este ha sido fundamental en el desarrollo de los centros urbanos y existencia, su calidad, su falta o deterioro va directamente relacionado con la calidad de vida de los individuos que habitan las ciudades.
Factico	¿Cuáles son los factores que describen normativas jurídicas especiales para Z. Universitaria	El Ayuntamiento cuenta con normativas para el uso del espacio público, pero su alcance es muy limitado, para entomostan degradados es necesario mayor grado especificidad.	Determinar los factores que describen la necesidad de normativas jurídicas especiales en la Zona Universitaria a partir del análisis de casos de estudio				
	Conservación del espacio publico	Cada día el Polígono Central va perdiendo cuantitativa y cualitativamente sus EP y esto va en detrimento de la calidad de la ciudad y por ende en la calidad de vida del ciudadano, es impenioso crear mecanismos para la conservación y creación de EP.	Determinar que el espacio público debe ser conservado				

Pregunta general:

¿Porque se han degradado los espacios Públicos de la Movilidad en el entorno Universitario?:

1. ¿Cuáles características hacen que un Espacio Público no sea degradado, deteriorado o usado inadecuadamente
2. ¿Podemos optimizar el uso de las aceras del entorno universitario?
3. Cuales actores intervienen en el uso inadecuado del Espacio Público (Aceras) del Entorno de la UASD?
4. Uso correcto y regulado
5. Como se puede mejorar la Seguridad pública

Objetivo General:

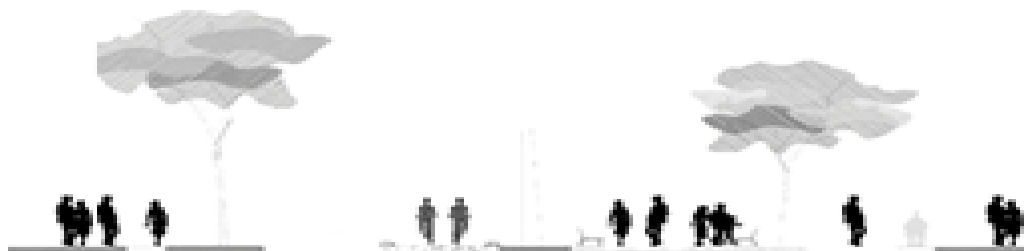
Determinar los factores que describen la necesidad de recuperar, poner en valor y uso regulado en el espacio público de la movilidad, a partir del análisis de caso específico de estudio, del entorno universitario.

Objetivo Especifico

Determinar porque es importante la recuperación y conservación y optimización del uso del espacio público de la movilidad, que este sea de calidad y regulado para el desarrollo adecuado de las comunidades, específicamente en el entorno universitario UASD.

Capítulo 1

- 1) Hacia un Concepto de Espacio Publico
 - 1.1) Concepto
 - 1.2) Importancia del Espacio Público
 - 1.3) Uso del Espacio Público
 - 1.4) Antecedentes del Concepto
 - 1.5) Espacio Público de la Movilidad
 - 1.6) Categorización del Espacio Público de la Movilidad



1.1 Espacio Público:

El Espacio Público es un lugar donde convergen individuos socialmente heterogéneos, relacionándose unos con otros, es accesible a todos y funciona dentro de un marco de regulación de conductas y usos establecidos por las normativas y leyes de cada ciudad.

Algunos autores que definen este concepto, plantean que "El Espacio Público de una ciudad se define como el espacio urbanístico que no está limitado por derechos de propiedad privada, en principio es accesible a todos y en el que se puede experimentar el comportamiento colectivo." [Jorg C. Kirchenmann 1985, libro Vivienda y Espacio Público]

Según Jordi Borja, "el Espacio Público supone pues, dominio público, uso social colectivo. Se caracteriza físicamente por su accesibilidad, lo que lo convierte en un factor de centralidad. La calidad del EP se podrá evaluar sobre todo por la intensidad y la calidad de las relaciones sociales que facilita, por su capacidad de estimular la identificación simbólica, la expresión y las integraciones culturales"

Las autoridades del Ayuntamiento del Distrito Nacional han realizado estudios y levantamientos de datos en relación a este tema, ellos plantean en la página Web del Ayuntamiento D.N., en el link "Espacio Público", *"concebir el espacio público dentro del complejo circuito de ciudad con frecuencia nos hace referencia a las diversas connotaciones sociales, culturales y económicas que ésta concentra, al conglomerado de las actividades públicas, a la relación individuo – ciudad y su colectividad. Entender el espacio público dentro de la ciudad es conocer el lugar donde se desarrollan y materializan las aspiraciones de sus ciudadanos"*. El espacio público ha sido considerado como el punto focal de las actividades comunitarias; lo define como "lugar donde se realizan las actividades humanas que ocurren fuera de la intimidad, caracterizado por la libertad que existe para usarlo; espacio que será regido por los códigos de reglas sociales de convivencia establecidas por la sociedad y su municipalidad". En éste orden, la estructura de tales espacios queda conformada por las actividades que en ellos puedan desarrollarse, y se puede hacer la siguiente clasificación: parques, plazas, calles, aceras, áreas verdes y mercados que desarrollan el sistema de espacios urbanos de la ciudad, escenario de vida urbana.

Parque su principal función es ser pulmón urbano, purificar el aire, de ahí la importancia en la vegetación de estos espacios

La Plaza surge como un espacio de intercambio y actividad.

La Calle o la Vía de característica, altamente utilitaria, satisface una función bastante específica: comunica espacios o zonas de la ciudad, genera movimiento y tráfico.

La acera, sin desligarla de la calle, surge por la necesidad de crear sendas por las cuales el peatón circule de forma segura

Mercado En esencia su función principal es el intercambio comercial, de objetos bienes y servicios y alimentos, hay diferentes tipologías de mercados que van desde los móviles que solo funcionan un día y en un horario específico, como los fijos, los cerrados y al aire libre.

Otros autores plantean otros niveles de categorías de Espacio Público, el arquitecto danés Jan Gehl, en el libro "La humanización del espacio urbano, La vida entre los Edificios", señala que existen los espacios para estar y espacios para caminar y moverse.

1.2) Importancia del Espacio Público

¿Porque son importantes los Espacios Públicos en las ciudades? una ciudad que quiera garantizar un alto nivel calidad de vida a sus ciudadanos debe disponer de estos lugares en suficiente cantidad y calidad, pero muy especialmente garantizando la accesibilidad a todos.

Estos espacios son los escenarios donde los ciudadanos realizan las acciones y actividades, parte de la vida diaria, cumple funciones muy definidas.

Según el Urbanista Fernando Carrión Mena, Coordinador del Programa de Estudios de la Ciudad de FLACSO Sede Ecuador, el espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva (integración, estructura) y la representación (cultura, política) de la sociedad, que construye su razón de ser en la ciudad, y es uno de los derechos fundamentales en la ciudad: el derecho al espacio público como derecho a la inclusión (Carrión Mena, 2007). En síntesis

El arquitecto italiano Aldo Rossi en su libro "La arquitectura de la ciudad" (1966), afirma que Espacio Público es un concepto más complejo e importante que diferenciar o limitarlo a la descripción de lo público y lo privado, en su libro dice que el "contraste entre lo particular y lo universal, entre lo individual y lo colectivo, es uno de los puntos principales desde los cuales..." *se estudia la ciudad, y añade: "este contraste se manifiesta en diversos aspectos, en las relaciones entre la esfera pública y la privada, en el contraste entre el diseño racional de la arquitectura urbana y los valores del locus, entre edificios públicos y edificios privados"; y concluye: "sí la división de la ciudad en esfera pública y esfera privada, elementos primarios y zona residencial, ha sido varias veces señalada y propuesta, nunca ha tenido la importancia de primer plano que merece".*

Más allá de la aparente contraposición entre lo público y lo privado, se establecen una serie de relaciones, de composiciones, de complementariedades y de subdivisiones entre el uno y el otro, que es necesario entender, con el fin de percibir la relación sistémica de lo que realmente es la espacialidad urbana

1.3) Usos del espacio público: lugar de encuentro, mercado y espacio de tránsito

Son los escenarios donde se desarrolla la vida urbana, lugar de relación y de identificación, de manifestaciones políticas, culturales y de expresión comunitaria, así como de movilidad urbana; es el soporte físico donde se dan todas estas actividades y cuyo fin debe de ser satisfacer las necesidades urbanas colectivas que trascienden los límites de los intereses individuales.

Según el Plan Director de Desarrollo Urbano de Culiacán, México, del 2010, realizado por la alcaldía de esta ciudad, para el concepto de uso del espacio público no es posible usar a una definición absoluta, si no a la manera como el concepto y los hechos urbanos han evolucionado, situación que debe de tomar en cuenta diversos factores que tienen influencia sobre esta concepción.

El espacio público de la mayoría de las ciudades grandes de Latinoamérica, ha quedado rezagado a partir de los procesos urbanos y el desarrollo de las periferias, generándose un incremento de las necesidades de sociedad cada vez más demandante de espacios de vivienda y su complemento, lo que condujo a un esquema de utilización desequilibrado en donde la estructura inicialmente destinada a los espacios públicos es ocupada de qué manera que contraviene lo previsto, o ante la falta de una planeación no se clarifica ni prevé la intervención de dichos espacios.

El Arq. Jan Ghel, en su libro "La Vida Entre Edificios" dice que las actividades que se realizan en los espacios públicos se pueden dividir en tres categorías, actividades necesarias, actividades opcionales y actividades sociales, un espacio público se puede considerar exitoso en su uso cuando en el ocurren actividades no indispensables, cuando la gente sale al espacio público como un fin en sí mismo a disfrutarlo.

1.4) Antecedentes del Concepto Espacio Publico

La idea de Espacio Público, como tal se ve reseñada por primera vez en los escritos de Aristóteles en la Grecia antigua, es el responsable de iniciar el reconocimiento de éste espacio, como vital y humanizante donde la sociedad se reunía para compartir sus opiniones, evaluar propuestas y elegir la mejor decisión, se vislumbraba así un espacio público político, (José Augusto Padua , 1992).

En las ciudades griegas antiguas, o ciudades-estado, llamadas Polis, se contaba con muchos y variados Espacios Públicos, el area más importante era el Ágora, que era una plaza pública que servía como centro cultural, comercial y político ya que ellos entendían que las polis no se creaban sólo por la infraestructura sino también por la vida social de sus habitantes. La idea del Ágora se replicó en el gran imperio romano y posteriormente en toda Europa a lo largo de la edad media. Si

bien el Ágora empezó a tomar más un sentido comercial y cultural que de construcción de democracia, la idea de un espacio público dentro de la ciudad que permitiera a sus habitantes entablar relaciones y crear vida social seguía siendo muy válida e igual de importante para el desarrollo y calidad de vida del entorno urbano.

El espacio público urbano siguió teniendo su lugar dentro de la construcción de las ciudades durante toda la edad media y casi toda la edad moderna. Con la Revolución Industrial que comenzó a mediados del siglo XVII, el equilibrio espacial del cual se disfrutaba en la ciudad comenzó a alterarse, así como su relación con el territorio. La gran oferta de empleo cambió radicalmente las condiciones físicas, sociales, culturales, políticas, económicas y ambientales de aquellas ciudades europeas que fueron asiento del proceso de industrialización, lo apoyaron o estuvieron bajo su área de influencia. La creciente crisis urbana que se instauró desde entonces, hizo que en el siglo XIX surgieran los primeros planteamientos de mejoras de la ciudad que culminó con la generación de la ciudad internacional en las primeras décadas del siglo XX, que modificaron las características del espacio público urbano en cuanto a dimensiones, materiales, y texturas para permitir un mayor desarrollo de las actividades que sobre él se realizan. La calle en particular pasó a tomar manifestaciones muy específicas básicamente para permitir la movilidad y la accesibilidad, quedando muy relegada, cuando no eliminada, la posibilidad de interacción social, dinámica básica en la ciudad tradicional. El espacio público urbano como plazas, parques o jardines pasaron a un segundo plano de importancia, detrás de las obras que favorecieran a la creación de fuentes de empleo o de industrialización.

Todas estas acciones en contra del espacio físico urbano tuvieron repercusiones desfavorables en las ciudades, como la pérdida de las cualidades de los espacios públicos. El absoluto reinado de los principios modernistas para el tratamiento de la arquitectura y de la ciudad comenzó a desmoronarse en Europa desde mediados de los años sesenta del siglo pasado. Se cuestionaron las tendencias y se reconoció la necesidad de cambios en la concepción de la ciudad, creando nuevos mecanismos y espacios de contacto o espacios para la socialización, el intercambio y la comunicación. El mismo modelo “postmoderno” de construcción de la ciudad ulteriormente se adoptó en ciudades de Asia y América, específicamente en Canadá y Estados Unidos. Sin embargo, en la mayoría de las ciudades de América Latina— todavía continúa el modelo modernista de ciudad basado en el mercado antes que en el habitante.

En el artículo “Libros, pantallas y audiencias: ¿qué está cambiando?”, el investigador Néstor García Canclini nos advierte que la actual planificación urbana, concebida en otro tiempo con el fin de atender necesidades sociales, hoy está orientada hacia lo que él define como “marketing urbano”,

que destina las ciudades hacia el turismo, a captar inversiones y a competir con otras y que ha llevado a los habitantes a ser espectadores de su propia ciudad, quedando las necesidades de socialización, de vida urbana y de ciudadanía por detrás de las necesidades de espectacularización y de promoción económica de la ciudad en sí (García Canclini, 2008). Aún más atrás nos lo plantea Manuel Martín Serrano en su libro “La mediación social” plantea cómo antes de la revolución industrial el futuro se estaba organizando de acuerdo a un modelo de desarrollo, de bienestar y de abundancia y con la entrada de la ideología neoliberal y la globalización expande el poder y control a escala mundial. Con esto, dice el autor, es inviable que se mantenga el modelo de “sociedad del bienestar”(Martín Serrano, 1977 ed.com. 2007).El espacio público no entra dentro del modelo de ciudad basado en el mercado que se está construyendo en Latinoamérica, por el contrario: el espacio público es visto desde el punto de vista urbanístico, como un residuo o un desperdicio a menos que se haga de él algo “útil”. La lógica del mercado, entonces, privilegia la construcción de elementos arquitectónicos (plazas comerciales, estacionamientos, casas-habitación, oficinas, escuelas, infraestructura vehicular) o de elementos simbólicos (monumentos, fuentes) sobre el espacio público como tal.

La tendencia actual es la revalorización del concepto Espacio Público y a reconocer su importancia.

1.5) Espacio Público de la Movilidad

Estos son los Espacios Públicos que sirven de conectividad entre las distintas zonas de la ciudad, permitiendo a través de ellos el traslado de los ciudadanos ya sea de forma peatonal o a través de los distintos medios de transporte.

Nos parece interesante el punto de vista del autor Ángel Cebollada Frontera, que analiza la accesibilidad y la movilidad hacia los Espacios Públicos en su artículo “Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana”, el plantea la relación existente entre la movilidad cotidiana y la exclusión social. El modelo de movilidad hegemónico basado en el uso de automóvil se revela como selectivo, puesto que su utilización es desigual según la adscripción social de los individuos. Mujeres, jóvenes e inmigrantes son tres de los colectivos con unos índices de motorización menores. La menor disponibilidad de vehículo privado reduce las posibilidades de uso de la ciudad a estos colectivos. En este contexto, las características del territorio urbano se revelan determinantes para extender la igualdad de oportunidades de uso de la ciudad. Se establecen tres categorías de territorio según su capacidad de inclusión social: incluyentes, semi-incluyentes y excluyentes. Finalmente, la exclusión del mercado laboral resultado del déficit de accesibilidad ilustra la desigualdad de

oportunidades de los colectivos menos motorizados y la importancia de las características urbanas en la búsqueda de mayores cotas de inclusión social.

De este análisis concluimos que garantizar la accesibilidad, es un factor que debemos tomar en cuenta para no caer en exclusiones y discriminación, la ciudad puede disponer de muchos espacios públicos, pero si llegar a ellos es difícil, hace que no los usen o en el mejor de los casos solo sean usados por un pequeño segmento de la población, ya sea porque no hay transporte público cercano o porque hay que cruzar una avenida con un tráfico que nos dificulta llegar de forma segura. Los gestores de una ciudad deben tomar en cuenta que un Espacio Público debe ser accesible y usado por todos para ser un espacio eficiente.

1.6) Categorización del Espacio Público de Movilidad Según su Tipología Uso

Espacio Público Tránsito Vehicular	Espacio Público Tránsito Peatonal
Calles y Avenidas	Aceras Anchas (+ 5 metros)
Estacionamientos	Aceras Estrechas (- 5 metros)
Divisores de Tránsito	Paseos
	Calles Peatonales
	Bulevares

Fuente Indicadores relacionados con Espacio Público de Movilidad, Plan Especial de Indicadores de sostenibilidad Ambiental de la

Actividad Urbanística de Sevilla/España

Capítulo 2

Sobre el Espacio Público en la Republica Dominicana

2.1Marco Legal

2.1.2) Ley de Municipios y Distrito Nacional 176-07

2.1.3)Ordenanza No. 09/2012, del ADN, sobre el Reglamento de Ventas Ambulantes

2,2) Estudio del Espacio Público en Distrito Nacional, Circunscripción No 1

2.3.1) Descripción General Distrito Nacional

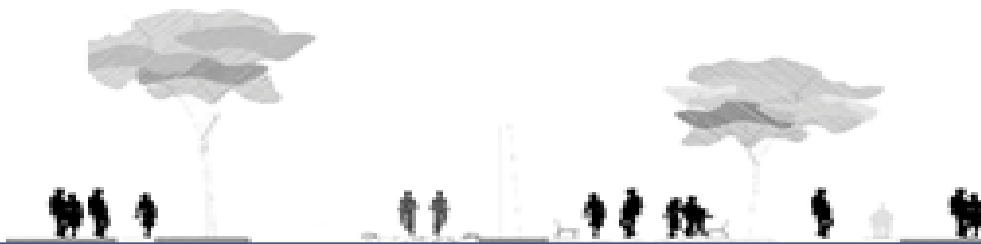
2.3.2) Tabla de Relación de Espacios Públicos

2.3.3) Características Generales Espacios Públicos en Circunscripción No 1

Parque Mirador Sur

Barrió Chino

2.4) Conclusiones sobre los Espacios Públicos en Circunscripcion-1



2.1) Marco Legal

La ciudad en su conjunto es un Espacio Público a partir del cual se organiza la vida colectiva, de allí surge la necesidad de entenderlo como uno de los derechos fundamentales de la ciudadanía: el derecho al espacio público, porque permite reconstruir el derecho a la asociación, a la identidad y a la polis. Este derecho al espacio público se inscribe en el respeto a la existencia del derecho del otro al mismo espacio, porque no solo necesitamos un espacio donde encontrarnos, sino también un lugar donde construyamos tolerancia.(Carrión Mena, 2007)

Es Espacio Público, parece no tener dueño, sin embargo es todo lo contrario, es propiedad de todos, es patrimonio de la comunidad.

Desde el punto de vista jurídico, Espacio Público es definido como, un espacio de dominio publico, sometido a una regulación específica por parte de la Administración Publica, que es propietaria o posee la facultad de dominio del suelo y que garantiza si accesibilidad a todos, estableciendo las condiciones de uso.

2.2) Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, del 17 de julio del 2007. Gaceta Oficial No. 10426 del 20 de julio del 2007.

Esta ley es el soporte legal que empodera al Ayuntamiento del Distrito Nacional en la norma y gestión de los Espacios Públicos, a continuación algunos detalles de los artículos de la Ley y algunas ordenanzas que tocan este tema:

Artículo 19.- Competencias Propias del Ayuntamiento.

El ayuntamiento ejercerá como propias o exclusivas la competencia en los siguientes asuntos:

a) Ordenamiento del tránsito de vehículos y personas en las vías urbanas y rurales.

b) Normar y gestionar el espacio público, tanto urbano como rural.

- c) Prevención, extinción de incendios y financiación de las estaciones de bomberos.
- d) Ordenamiento del territorio, planeamiento urbano, gestión del suelo, ejecución y disciplina urbanística;
- e) Normar y gestionar el mantenimiento y uso de las áreas verdes, parques y jardines.
- f) Normar y gestionar la protección de la higiene y salubridad públicas para garantizar el Saneamiento ambiental.
- g) Construcción de infraestructuras y equipamientos urbanos, pavimentación de las vías Públicas urbanas, construcción y mantenimiento de caminos rurales, construcción y Conservación de aceras, contenes y caminos vecinales.
- h) Preservación del patrimonio histórico y cultural del municipio.
- i) Construcción y gestión de mataderos, mercados y ferias.
- j) Construcción y gestión de cementerios y servicios funerarios.
- k) Instalación del alumbrado público.
- l) Limpieza vial
- m) Servicios de limpieza y ornato público, recolección, tratamiento y disposición final de residuos sólidos.
- n) Ordenar y reglamentar el transporte público urbano.
- o) Promoción, fomento y desarrollo económico local.

2.3) Ordenanza No. 09/2012, del ADN, sobre el Reglamento de Ventas Ambulantes

Con la aprobación e implementación de la Ordenanza No. 09/2012 sobre el Reglamento de ventas ambulantes en el distrito Nacional, según explico el Arq. Andrés Navarro, Secretario general del ADN, "ha comenzado a aplicarse con el desarrollo de un plan de zonificación que determinará cuáles son las áreas de la capital con mayor tolerancia a los negocios ambulantes o callejeros. "Habrà zonas inadmisibles de venta, zonas de tolerancia con restricciones hasta la tolerancia total".

El plan de organización se llevará a cabo a partir de prioridades. "Hay zonas de carácter social, como los alrededores de centros de salud, educación, liceos, universidades; las áreas turísticas, como la Ciudad Colonial y el Polígono Central", señaló.

Según el secretario general, el proyecto tendrá a largo plazo una serie de ventajas que actualmente no existen para los vendedores ambulantes que están en el espacio público. "Se les buscará la forma

de que puedan entrar al plan de seguridad Social, , pero también se incrementará la seguridad de los autorizados, porque estarán identificados y se les dará preponderancia a discapacitados y madres solteras".

2.3) Los Espacios Públicos en el Distrito Nacional

En una simple vuelta de la ciudad capital se puede obtener un diagnóstico de la situación de los espacios públicos, los niveles de deterioro son considerables, se percibe una ausencia orden y de regulación, hay zonas de la ciudad que carencia de este tipo de lugares y la mayoría de los disponibles lucen inadecuados, abandonados, sub-utilizados o simplemente se perdieron.

El Ayuntamiento DN, ha tomado iniciativas de gestión en términos de recuperación y valorización de espacios públicos, pero a todas luces son insuficientes ya sea por motivo de presupuesto, de prioridad o de voluntad, a pesar que estas acciones han sido apoyadas por organismos internacionales como por ejemplo, la Unión Europea, a través del Programa de Apoyo a la Reforma y Modernización del Estado (PARME), por medio del Convenio de apoyo ADN – PARME, la situación actual demanda más inversión e intensión.

El Plan Estratégico del Ayuntamiento del D.N., plantea la aplicación del concepto de acceso universal y movilidad sustentable en la ciudad, con alternativas de conexiones vehiculares y peatonales sin barreras que permitan el flujo eficiente desde y hacia los diferentes destinos, prevé el rescate del espacio público para circulación peatonal en el entorno de equipamientos comunitarios, vinculados en red como malla peatonal, a partir de los conceptos de intermodalidad del transporte, acceso universal en la ciudad.

Este Plan Estratégico en el acápite LE-03 de Movilidad Urbana, el Proyecto P13 de MALLA PEATONAL, contempla los siguientes puntos, los cuales deberían implementarse en colaboración con la Oficina Metropolitana de transporte Terrestre, a pesar que existe desde 2009, solo se ha ejecutado parcialmente.

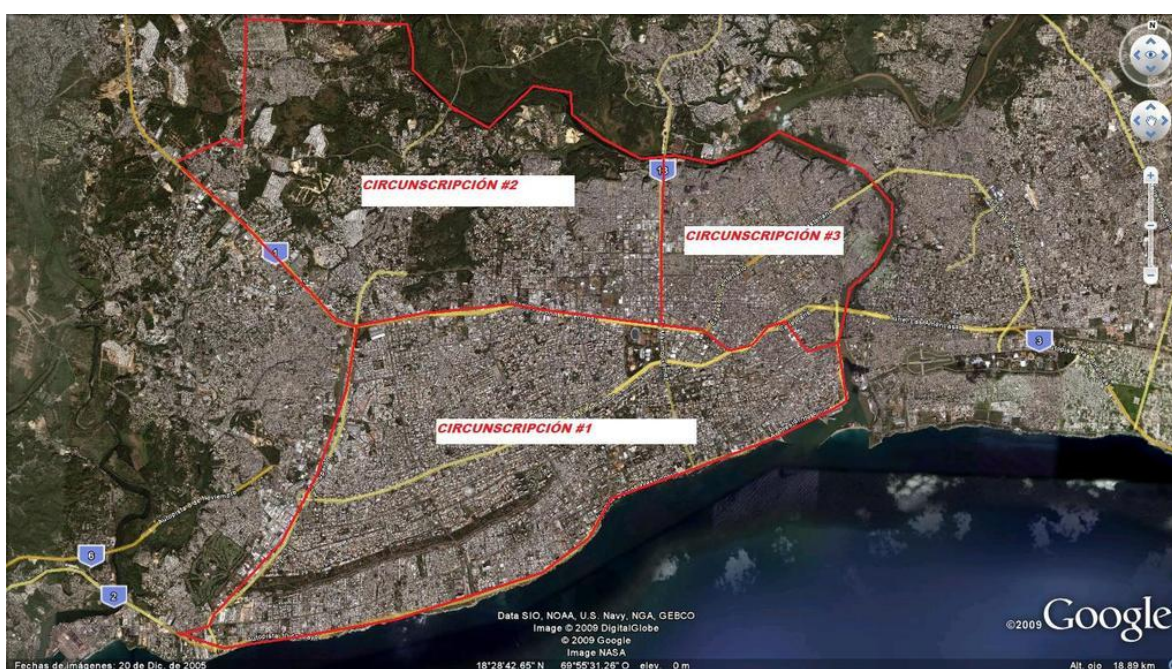
1. Mejorar la accesibilidad universal del peatón en la ciudad.

1.1. Adecuar y rescatar el espacio público para uso del peatón en el entorno de equipamientos comunitarios (educativos, universitarios, salud y municipales) y a lo largo de ejes viales vinculantes en cada una de las circunscripciones.

2. Definir el sistema de espacios públicos urbanos.

2.1. Definir la conectividad entre espacios recreativos de escala urbana y espacios recreativos de carácter local, organizados y vinculados en red hasta estructurar la malla peatonal, mediante políticas de defensoría y uso del espacio público, intermodalidad en el transporte, arbolado y alumbrado público, señalización y estacionamiento vehicular e implementación de normativas.

2.5) Características Generales de los Espacios Públicos en Circunscripción No.1 del D.N.



Según el estudio de Espacios Públicos del Ayuntamiento del Distrito Nacional, a continuación citamos sus datos sobre la Circunscripción No 1.

Esta circunscripción está Limitada al Norte por la Av. John F. Kennedy y Av. San Martín, incluyendo el Ens. Kennedy; al Sur por el Mar Caribe; al Este por la Av. México, Puente Mella y el Río Ozama; al Oeste por la Av. Luperón incluyendo la Urb. Costa Verde. Tiene una población aprox. de 246,882 habitantes sobre los 46.49 kmt² de superficie. Se considera como la Circunscripción que mayor número de espacios urbanos comprende. De particulares características y gran peso a nivel metropolitano, ya que abarca espacios pertenecientes a la memoria urbana de la

ciudad y de impacto a gran escala, ejemplo: Centro de Los Héroes, Parque Mirador Sur, Parque Litoral Sur, Ciudad Colonial.

En dicha circunscripción fueron identificados un total de 261 espacios que comprende parques, plazas, plazoletas, áreas verdes, canchas, clubes, isletas, rotondas, bulevares, peatonales y otros; éstos proporcionan un aproximado de 4, 163,411.00 mt² de espacios de uso público.

Notaremos que la ubicación de tales espacios urbanos en terreno conduce a una implantación con preferencia sobre las zonas Este, Sur, y Oeste permaneciendo la parte céntrica, incluyendo al denominado Polígono Central, a un mínimo de disfrute de tales espacios, relegándose al usufructo de isletas, bulevares y eventuales espacios de mayor permanencia.

Considerando el metraje cuadrado de espacios de uso público resultante, la relación de mt² por habitante que se obtiene supera la recomendada por la Organización Mundial de la Salud que oscilan entre un rango de 9 a 12 mt² de áreas verdes por habitante, siendo de 16.9 mt² EP por habitante lo correspondiente a la Circunscripción No. 1 (Ver tabla No. 1)



**RELACIÓN DE ESPACIOS PUBLICOS CIRCUNSCRIPCIÓN No.
1, DISTRITO NACIONAL**

Tabla No. 1

TIPO DE ESPACIO	CANTIDAD IDENTIFICADA
PARQUES	53
PLAZAS	50
PLAZOLETAS	5
AREAS VERDES	40
CANCHAS CLUBES	21
ISLETAS	28
ROTONDAS	19
BULEVARES	3
PEATONALES	14
OTROS	28
TOTAL	261
CUANTIFICACION EN Mt2	
MT2 aprox. C. No.1	46,492,589.07 MT2
MT2 aprox. ESP. P. C. No.1	4,163,411.00 MT2
HABITANTES C1 (1998)	246,882 HAB.
R. M2 ESP. PUBL. C1 / M2 C1	0.090 MT2 EP/ MT2C1
R. MT2 ESP. PUBL. / HAB.	16.9 MT2 EP / HAB.

La mayor frecuencia en cuanto a Tipología Espacial radica sobre los Parques y Plazas, evidenciándose su mayor concentración en los sectores Este, Sur y Oeste de la circunscripción.

En cuanto corresponde a las Canchas y Clubes se identifica su mayor presencia en los sectores Sur Oeste. Si bien la tipología de Áreas Verdes ocupa la tercera posición de mayor frecuencia su presencia en la ciudad es de percepción dispersa.

Analizando los espacios urbanos en término de la superficie que ocupan se hace evidente que el promedio general fluctúa dentro de un rango de 1,000 a 5,999 mt², equivaliendo al menor porcentaje a los de superficie mayor de 50,000 mt².

En otro orden, el estado de conservación que muestran éstas áreas demuestra una clara división territorial, en donde los sectores ocupantes de la zona Este presentan el mejor estado en relación al resto de la circunscripción, esto ocupando las categorías de bueno y regular. En su oposición los sectores de la zona Sur Oeste presentan un estado de conservación que ocupa las categorías de regular, malo en su promedio.

Datos Citados del estudio sobre Espacios Públicos del ADN
(Ayuntamiento Distrito Nacional, Rep. Dom., 2012)

Se debe destacar que en Distrito Nacional, específicamente en la Circunscripción No1, cuenta con dos intervenciones de calidad y exitosas, nos referimos a la construcción del Parque Mirador Sur, Paseo de los Indios, Barrio Chino, el Malecón frente al Mar Caribe y Parque Iberoamericano.

Seleccionamos dos de estas intervenciones para verlos a continuación en más detalle, el Parque Mirador Sur y El Barrio Chino.

Parque Mirador Sur



Fue construido durante los años de gobierno del Presidente Joaquín Balaguer (1966 al 1978), la ciudad de Santo Domingo en ese entonces desarrolla un rápido crecimiento se reconoce la necesidad de un área verde destinada para usos recreativo y de preservación ambiental y se elige este terreno descuidado, amenazado por la invasión ilegal de terrenos.

El Parque Mirador Sur es uno de los pulmones verdes de la ciudad, fue inaugurado en el año 1970. Tiene una extensión territorial de 6 kilómetros de largo y 150 metros de ancho.

El Arq. Pérez Montas en su libro "La ciudad del Ozama" dice como este proyecto fue objeto de críticas por parte de la ciudadanía que no entendía cómo podían destinar un terreno tan grande a un área verde, cuando había tanta gente que no tenía un techo para vivir. No obstante después de su inauguración el parque se convirtió en el más apreciado lugar de recreo de la ciudad.

Fue diseñado por los arquitectos Manuel Valverde Podestá y Eugenio Pérez Montas, y los ingenieros Rodolfo Dietch y Christian Martínez.

En la actualidad es usado y disfrutado por los ciudadanos de la capital, es un destino recreativo para los capitalinos y esto lo convierte en un Espacio Público que cumple muy cabalmente con su objetivo principal.

"Nuestras plazas, nuestros grandes parques, nuestras áreas verdes han sido y están disfrutados por la ciudadanía que busca en ellas una recreación física y espiritual, como un escape y una necesidad de preservar su integridad humana."

Arq. Manuel Valverde Podestá.

El Barrio Chino



El denominado "Barrio Chino de Santo Domingo" está ubicado entre la avenida México; la avenida Mella, mientras que al Este y Oeste se encuentran las calles José Martí y Jacinto de La Concha.

Este barrio donde están ubicados una numerosa colonia de inmigrantes y descendiente inmigrantes de origen chinos de la capital, cuenta con atractivos tales como restaurantes, café-bar, hoteles, agencias de viajes, gift shop, supermercados, asociaciones chinas, parques, jardines, joyerías y mueblerías, entre otros.

Este proyecto fue idea de la comunidad china en el país y el Ayuntamiento del D.N. , se hicieron obras en los Espacios Públicos para un uso más adecuado, se adoquinaron las calles en colores rojo y negro, así como el bacheo de intersecciones, la ampliación de las aceras y la reconstruyo el drenaje pluvial.

La obra cuenta con dos plazas, una ubicada en el triángulo de la calle Jacinto de La Concha, con el nombre del sabio chino Confucio; y la del Zodiaco Chino, en la calle José Martí, adornadas con esculturas de origen oriental. Se retiraron los buhoneros de las aceras e inicialmente se prohibió el estacionamiento de automóviles en el tramo de la Av. Duarte donde se encuentra el Barrio Chino, esta última norma fue muy resistida por los comerciantes y termino modificándose y eliminándose.

Con esta intervención se recuperó y revitalizó esta zona de la ciudad y terminó revalorizando el sector y las propiedades que se encuentran en el radio de influencia del proyecto.

Este es un buen ejemplo de intervención de Espacios Públicos de la Movilidad, en la actualidad las personas usan estas amplias aceras de forma segura y el paseo peatonal por la Av. Duarte en este tramo es una agradable experiencia.

Es proyecto demuestra que es posible hacer las cosas y la ciudad demanda más acciones de este tipo.

2.6) Conclusiones

Entendiendo la Ciudad como el conglomerado de flujos económicos, sociales, culturales, de personas e información, donde radica la importancia y valor que ésta representa, asimilamos los Espacios de uso Público no sólo como los centros de convergencia social y cultural, de concentración de masas a que son llamados, sino más bien y en añadidura a esto, lo concebimos como el reflejo y estado actual de tales flujos en una ciudad.

Para el Distrito Nacional, centro económico de la Provincia de Santo Domingo y del país sus Espacios Públicos y Áreas Verdes han mostrado un panorama de detrimento progresivo que atentan con la calidad de vida urbana de su ciudadanía. La falta de seguridad, el abandono por parte de las autoridades competentes y su débil institucionalidad, la ocupación y uso inadecuado de éstos, el bajo nivel del concepto de pertenencia y de ciudadanía modifican los patrones de conducta afectando directamente de forma nociva estos espacios urbanos.

Se observa que la red de Espacios Públicos con que cuenta la trama urbana de ciudad nos muestra áreas urbanas predominantemente de escala barrial o sectorial y en menor frecuencia aquellos de escala metropolitana, que en términos urbanos se presentan de forma discontinua; más bien reflejo de la metáfora de islas flotantes en mar un de concreto. Resultando invisibles a la percepción de la cotidianidad del ciudadano a quien sólo se ofrece el sosiego de eventuales isletas embellecidas por un sector privado que lo usufructúa con sentido publicitario.

En éste sentido nuestros Espacios Públicos resultan ser espacios residuales dentro de la ciudad como forma de especulación del suelo, beneficio del sector privado,, debilidad del sector público, ausencia de una planificación que valore y potencialice tales espacios en virtud del mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes. Quedaría entonces repensar los modelos de hacer ciudad y construir ciudad.

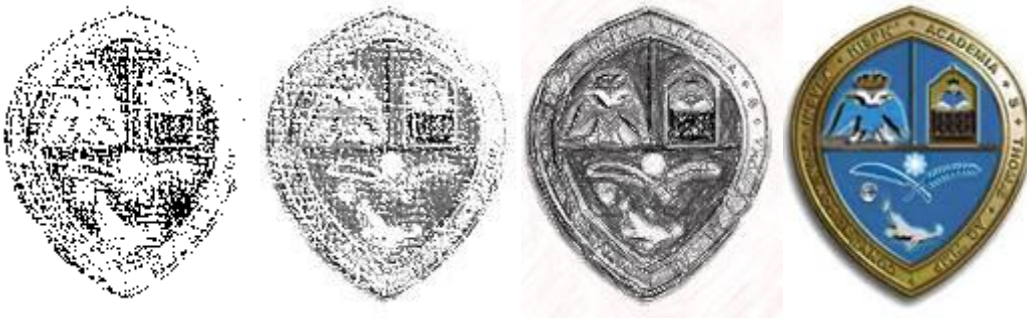
Fuente Estudio sobre Espacio Público ADN

Capítulo 3

Estudio del Caso Universidad Autónoma Santo Domingo

- 3.1) ¿Cuántas Universidades hay en nuestro país?
- 3.2) Polígono Académico
- 3.3) Campus Universidad Autónoma Santo Domingo
- 3.4) Situación Punto Crítico
 - 3.4.1) Vendedores ambulantes de la Av. Correa y Cidron
 - 3.4.2) Vendedores ambulantes de la entrada peatonal Av. Alma Mater
 - 3.4.3) Salida del Túnel de la Ortega y Gasset
- 3.5) Transporte y Transito a la Universidad Autónoma Santo Domingo
 - 3.5.1) Modos de Acceso y Transito a la Universidad Autónoma Santo Domingo
 - 3.5.2) Señalización en el entorno universitario
 - 3.5.3) Que piensan los Transportistas y Vecinos del sector sobre la situación actual
 - 3.5.4) El Metro
 - 3.5.5) Movilidad Sostenible
- 3.6) Aceras como Espacio Público de Borde en el Perímetro de la UASD
- 3.7) Otros campus universitarios



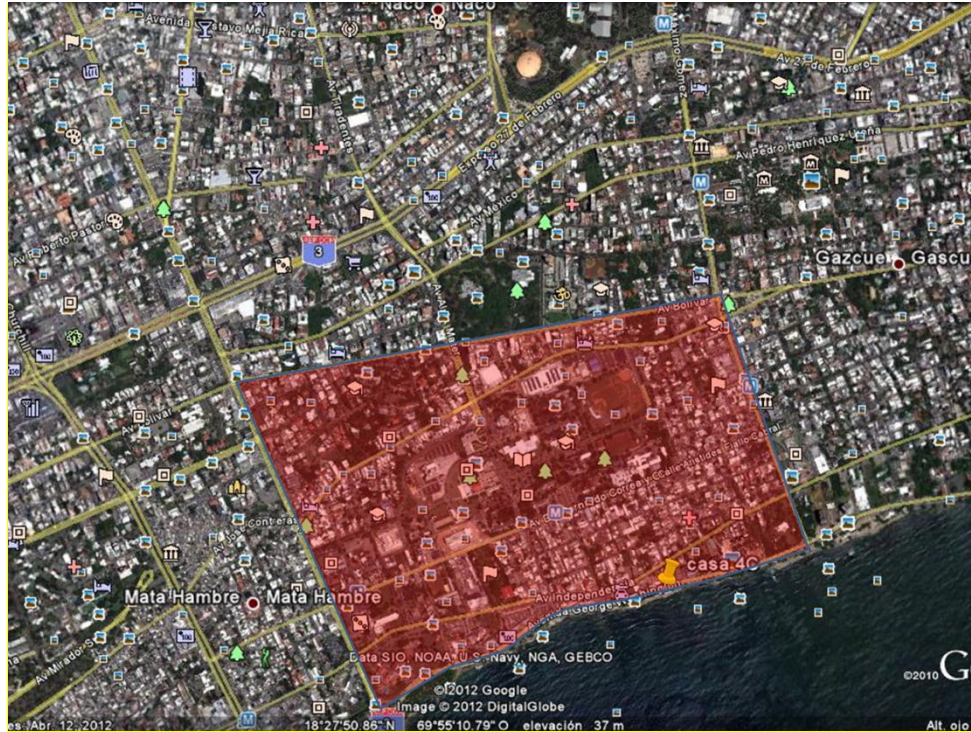


3.1 ¿Con Cuántas universidades o centros de educación superior cuenta nuestro País?

La Republica Dominicana dispone de muchos centros de educación superior y universidades, distribuidas por todo el país, según la publicación "*Instituciones de Educación Superior de la R.D. Fundaciones, Decretos y Períodos Gubernamentales*" realizada por Ministerio de Educación Superior Ciencia y Tecnología, son cuarenta y cuatro instituciones, autorizadas y reguladas por este ministerio, este documento data del 2005, por lo que a la actualidad se ha creado y autorizado alguno más, como por ejemplo el Instituto Global de Altos Estudios que no existía en ese periodo.

3.2) Polígono Académico

Polígono Académico Estudio del Caso Universidad Autónoma Santo Domingo



El Polígono Académico, es el sector de la ciudad donde se encuentran ubicados varios campus de las principales universidades del país, la creación de este Polígono Académico, fue aprobado por el Ayuntamiento del Distrito Nacional, en la Ordenanza 2/2010, este espacio de la ciudad está delimitado por las siguientes vías, al norte por la av. Bolívar, desde la Máximo Gómez hasta la Abrahán Lincoln, al Sur, la George Washington desde Av. Máximo Gómez hasta la Abrahán Lincoln, al este Av. Máximo Gómez desde Av. George Washington hasta Av. Bolívar. Éntrelas universidades que aquí se encuentran tenemos: la Universidad Católica de Santo Domingo (UCSD), La Universidad Eugenio María de Hostos (UNIREMHOS), La Universidad autónoma de Santo Domingo (UASD), Apec, Recinto Mineta Roque, Universidad Tecnológica de Santiago (UTESA), Universidad Dominico-Americana y la Pontificia Universidad Madre y Maestra (PUCAMAIMA), se observa que en la cercanía a este Polígono Académico y en su área de influencia hay otros campus universitarios por lo que debería ampliarse su delimitación, los campus cercanos son el de la Universidad Iberoamericana (UNIBE), Universidad Dominicana O&M, Universidad APEC recinto Máximo Gómez.

El Arq. Ángel Sosa, profesor de UASD y quien participo de las discusiones sobre la creación del Polígono Académico, que cuando se planteó el proyecto *“Tratamos de que este Polígono Académico tuviera una normativa especial, que incluya una baja densidad, que el uso del suelo no sea meramente comercial, sino que existan áreas verdes; más habitaciones para estudiantes y regular la cantidad de negocios y comercios donde el estudiante se sienta a gusto, donde pueda ingerir alimentos aptos para el consumo humano”*, lamentablemente se aprobó sin incluir algunos de estos aspectos e ideas, pero las discusiones deben continuar y finalmente el Ayuntamiento formular y aprobar esta normativa.(Anexo Normativa del Polígono Académico)

3.3) Campus Universidad Autónoma Santo Domingo (UASD)



La Universidad Autónoma de Santo Domingo, con 474 años de antecedentes que le han forjado prestigio y respeto dentro de la comunidad académica local e internacional, Actualmente cuenta con una matrícula de 181,000 estudiantes, distribuidos entre la sede principal y las extensiones del interior del país, cerca de 100,000 alumnos asisten a la Sede Principal, generando un flujo diario de personas muy dinámico en el sector donde está ubicado el campus.

Esta población flotante crea una gran demanda de servicios de transporte, comida, comunicación, libros, materiales, farmacia, en fin, la Universidad solo cubre parcialmente estas necesidades, para llenar este vacío se han instalado negocios formales e informales que a diario mueven mucho dinero. Los negocios formales están relativamente organizados, sin embargo tampoco suplen el mercado, entonces vemos como los espacios públicos del amplio perímetro universitario se han convertido en un mercadito, donde se comercializa prácticamente de todo, los vendedores se van parando uno al lado del otro hasta crear un Punto Comercial, su ubicación es anárquica, hay tramos donde se impide el paso libre de los peatones por las aceras y entorpece el tránsito de vehículos por las calles, la situación toma connotaciones más serias cuando vemos el inadecuado manejo y venta de alimentos, estos individuos pasan un promedio de 8 a 10 horas diarias en sus puntos de

venta y sus necesidades físicas o de aseo se hacen donde sea posible, muchas veces en plena vía, es que no hay baños públicos disponibles.

Los desechos sólidos parecen cobrar vida propia, a pesar de los esfuerzos de las autoridades municipales, la limpieza parece una tarea imposible, los transeúntes tiran desperdicios al suelo, los vendedores acumulan sus desechos del día, no hay suficiente equipamiento que permita almacenar la basura hasta la recogida, entonces se improvisan pequeños vertederos, como si fuera todo un homenaje al desastre.

Algunos aspectos positivos se derivan de este fenómeno, la Zona Universitaria cuenta con uno de los mejores servicios de transporte público, sin embargo el tránsito es anárquico, muy pocos respetan las normas, las rutas de autobuses establecen paradas sin previo aviso y donde les parece mejor, con una ausencia total de controles por parte de las autoridades estatales, universitarias y mucho menos de la comunidad que vive en el sector.

Este gran caos provoca la queja de todos, residentes, comerciantes, transeúntes y universitarios, parecería que el entorno de UASD se ha convertido en tierra de nadie. Los vendedores por su lado ejercen presión al gobierno para que no los quiten del lugar, los transportistas también hacen lo suyo, apelando a que están desempleados y son "PDF" Padres de Familia, status que parece darles cierta licencia para anarquizar y apropiarse de los espacios públicos, espacios que son de todos, las autoridades no toman acción y continúa aumentando el desorden haciéndose cada vez más inmanejable.

El problema es complejo, urge una intervención que regule de forma definitiva y sostenible en el tiempo. Se debe llegar a un punto de equilibrio, teniendo en cuenta que la solución debe ser inclusiva y participativa, no puede salir del escritorio frío de un equipo técnico, junto a estos deben accionar todos los actores, comerciantes, transportistas, residentes y sobre todo los que dan origen a esta situación, los universitarios tanto autoridades como estudiantes, quienes deben asumir el compromiso de ser parte de la solución.

[illegible]

Santo Domingo es una ciudad viva, en constante cambio, con grandes problemas, pero las megasoluciones requieren más presupuesto, mas aprobaciones, mas técnicos, más tiempo, en fin son más difíciles de lograr, especialmente en tiempos de crisis, son momentos de promover una gestión urbana con soluciones sectoriales apegadas a un Plan Maestro y que involucre a todos los segmentos que intervienen, esto puede hacer la diferencia para convertir la ciudad en un espacio más vivible, más humano y más amigable en términos sociales, ambientales y económicos.

3..4) Puntos Críticos



En entorno tiene problemas para este análisis se han seleccionado tres puntos específicos que son considerados conflictivos, primero veremos lo que sucede en la entrada a la universidad por la Av. Alma Mater, luego la situación del tramo de la Av. Correa y Cidron y por último el cruce a la Salida del túnel de la Ortega y Gasset

3.4.1) Los Vendedores ambulantes de la entrada peatonal Av. Alma Mater



Según información contenida en el artículo "GARCIA FERMIN Y SALCEDO NO LOGRAN LIMPIAR ENTORNO UASD" escrito por Adonis Santiago Díaz y publicada en el periódico Diario Libre de fecha ocho de septiembre del dos mil diez (8/09/2010), (refiriéndose al entonces Rector Franklin García Fermín y el Alcalde de la Ciudad Roberto Salcedo), encontramos los siguientes datos:

"En la llamada zona universitaria hay instalados 23 colmadones y 720 negocios informales que brindan servicios de comida, venta de tarjetas para celulares, libros usados entre otros.

En el caso de los colmadones, las autoridades de la UASD alegan que hay una ley que prohíbe este tipo de negocios dentro del perímetro universitario y a pesar de esta ley en la actualidad siguen instalados y funcionando regularmente.

Ante este panorama, el arquitecto Ángel Sosa, director del Instituto Urbanístico de la UASD, sostiene que existe un proyecto, junto con el Ayuntamiento del Distrito Nacional para trasladar los negocios de frutereros que operan en los alrededores de la academia. El proyecto consiste en llevarlos a un área cerca de la esquina formada por Av. Alma Mater y Av. José Contreras, pero según Sosa las autoridades del cabildo se olvidaron de completar el proyecto con el traslado de los vendedores ambulantes".



3.4.2) Los Vendedores ambulantes de la Av. Correa y Cidron



Este es el caso del tramo comprendido a lo largo de la Av. Correa y Cidron, desde la calle Santo Tomas de Aquino hasta la calle Rafael Ravelo, tiene un alto tráfico vehicular, además aquí se encuentra la estación del Metro Amín Abel, cuenta con cuatro puertas peatonales y dos de carros, lo descrito anteriormente que va dando una idea de la cantidad de personas que pasan por esta área, el punto más crítico está en la zona que se extiende desde el frente del Hospital Oncológico Heriberto Peter y la entrada de la Av. Alma Mater, o Tercera Puerta, puede definirse como todo un mercadito, donde se oferta comida, accesorios, tarjetas, ropa, libros y calzados, la acera del frente tiene negocios de librerías, papelería, copiadoras, centros de internet, lavandería y restaurantes.

Con la construcción del Metro las aceras de este tramo fueron ampliadas y pavimentadas, por lo que se encuentran en buenas condiciones, pero el volumen de ventas informales de comida es tan alto que el manejo de los desechos sólidos es bastante deficiente.



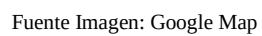
3.4.3) Túnel de la Ortega y Gasset



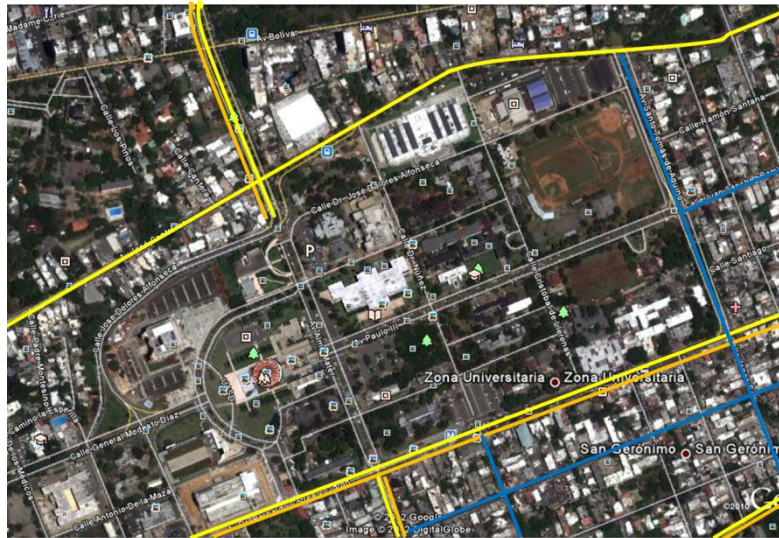
Una de las facilidades para llegar a la Universidad es el túnel de la Ortega y Gasset, que conecta desde el norte de la ciudad de forma soterrada evitando el tráfico de la superficie, ahorrando tiempo y combustible. Sin embargo los estudiantes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), consideran un peligro el cruzar la calle a la salida del túnel, esta salida coincide con una de las principales entradas peatonales de la UASD, según manifestó la estudiante de medicina Danie Méndez “hay que salir con tiempo porque cruzar frente al túnel es bastante riesgoso, es que los carros salen con mucha velocidad y hay que tomarse su tiempo”

Otros estudiantes dan algunas sugerencias para cuidar sus vidas y no perder tiempo tratando de cruzar la intersección formada por las calles Santo Tomás de Aquino y Juan Sánchez Ramírez, ellos reclaman de que se instale un puente peatonal, la situación adquiere carácter urgente por el volumen de personas que cruzan por allí todos los días, se supone que este paso debe ser construido y financiado por el Ministerio de Obras Publicas y hasta la fecha las autoridades de este ministerio solo han ofrecido la instalación de semáforos, hoy en día a casi un año de la inauguración del túnel, ni una cosa ni otra.

Plano de Calles y Vías del Entorno Universitario



3.5.1) Modos de Acceso y Tránsito a la Universidad Autónoma Santo Domingo



La Zona Universitaria, está ubicada al sur de la capital, rodeada de calles y grandes avenidas que la conectan muy eficientemente con el resto de la ciudad.

A la UASD, van y vienen cada día mucha gente, esta movilidad ha generado una de las zonas de la ciudad con mejor servicio de transportación pública, desde allí es posible ir o llegar fácilmente a cualquier punto de la ciudad, el transporte se realiza de forma individual o privada, pero en su mayoría esta población utiliza el servicio de transporte público, el servicio se oferta a través de líneas de concho, que hacen rutas cortas, unas 40 rutas de autobuses urbanos de Fenatrano y la Onsa tocan este punto y llegan hasta la periferia de la ciudad en esquemas casi radiales, la línea Numero uno de metro pasa por la universidad y por ultimo podemos mencionar un activo transporte interurbano entre la capital y las principales provincias de Sur del país, Haina, San Cristóbal, Bani, Ocoa, Azua y Barahona.

La Universidad cuenta con cinco entradas-salidas vehiculares y ocho accesos peatonales ubicados perimetralmente. Este perímetro está lleno de barreras arquitectónicas, no hay rampas ni en las aceras ni en todas las entradas peatonales al campus.

Las entradas vehiculares no permiten el acceso al transporte público al interior del campus, tiene la instalación de una terminal para los autobuses de las asociaciones de estudiantes de los pueblos del interior, de uso limitado y controlado.

En la ordenanza 2/2010 del Ayuntamiento del Distrito Nacional, se aprobó un reordenamiento del tránsito dentro del Polígono Académico, cambiando el sentido de algunas vías para hacer más operativo el complicado y fluido tránsito del sector, sin embargo estos cambios en la práctica no se han podido implementar a cabalidad, los sentidos de las vías no son respetados, faltan semáforos. Y es casi ausente la presencia de los oficiales de la Autoridad Metropolitana de Tránsito, (Amet).

3.5.2) Señalización en el Entorno Universitario

Existe una tímida señalización, las calles y avenidas están rotuladas parcialmente, las paradas de autobuses que están señalizadas solo dice el número de la ruta, pero el usuario no puede ver los puntos que toca durante su recorrido, las paradas inter-urbanas son a sentimiento y tradición, nadie sabe con precisión cual pasa ni donde se para.

En las entradas a la universidad, tampoco hay mapas de orientación al visitante, para saber cuáles edificios quedan cercanos, información sumamente importante dado las dimensiones del campus.

Tampoco se identifica si hay entradas especializadas para servicios (proveedores, basura, transporte de equipos)

3.5.3) Que piensan los Transportistas y Vecinos del sector sobre la situación actual

Para hacernos una mejor idea de la situación entrevistamos a los transportistas y los usuarios de este servicio y estos fueron sus planteamientos al respecto.

Conversamos con el sr. Isidro Bautista controlador de la rutas ocho (R-8), ruta veinte y siete (R-27), trece B (R-13.B) y veinte y nueve (R-29) todas estas rutas pertenecen a la Federación de Transportistas FENATRANO, que es liderada por el Sr. Juan Ubieres, él Sr Bautista tiene dos años trabajando en este punto y nos cuenta que estas paradas en la UASD, son muy rentables en términos económicos, se mueve gente a todas horas, siempre y cuando la universidad este abierta, hacen un horario de seis de la mañana a diez de la noche de lunes a viernes, fines de semana y días feriados bajan la frecuencia y el horario. Fenetrano durante sus horas de trabajo se encarga de la limpieza del área de la parada y de su seguridad. A nuestra pregunta del caos en el tránsito en el sector, nos respondió que no había ningún caos, que a lo máximo solo necesitaban un par de semáforos y para nada quieren ver ni cerca un Oficial de la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), ellos dicen que estos oficiales solo crean más desorden y tapones. También dicen que sería bueno que tener iluminación en la calle, baños y protección para el sol y lluvia su trabajo lo hacen a la intemperie.

Entrevistamos a Sr. Osiris, controlador de la ruta diecisiete (R17) trabaja allí desde hace ocho años y dice que la situación del tránsito la ve difícil, el habla en términos económicos, su ruta ha sido

muy afectada por el Metro, él nos planteó que si debe solucionarse algo o mejorar algo, debe ser debe partir de los transportistas, porque las autoridades no viven la situación, solo la ven desde lejos no conocen la realidad. Dice en cuanto a la seguridad que son ellos quienes dan seguridad, que en su ruta hay sanciones serias para quien maneje temerariamente y que ellos son los responsables de sus pasajeros y de su seguridad.

Dentro del marco de esta investigación se entrevistó al estudiante de Ingeniería de Sistemas, Sandino Tejada, quien es usuario del transporte público, reside en Invivienda y para llegar a la Universidad se toma cerca de una hora y quince minutos y en horas pico hasta dos horas y media, él se queja del costo del pasaje, para una persona con pocos recursos pagar cien pesos diarios, solo por concepto de transporte, a parte de la comida, las copias y cualquier otro gasto, es mucho. También considera que las condiciones de los autobuses no son buenas, los asientos están rotos y a veces se quedan por que se pincha un neumático y el autobús no anda con repuesto de emergencia. En cuanto al horario considera que la frecuencia es buena, a pesar que el trayecto se tarda mucho, pero él entiende es por el tránsito, le gustaría que el Metro llegue a las cercanías de su casa.

En este mismo sentido se entrevistó a Sra. Argentina Hernández, residente en el sector, manifiesta una posición distinta, ella califica a los "Guagüeros" como una plaga, según la Sra. Hernández ellos no tienen respeto por la comunidad, establecen paradas donde y cuando les parece, peor aún establecen control de autobuses en plena vía, dificultando la salida de los edificios y el transito regular de los automóviles. Muchas veces los choferes tienen discusiones y peleas entre ellos en las paradas y hasta han sacado armas, a nuestra pregunta de qué se debe hacer para mejorar la situación ella dice que ve difícil que se pueda mejorar, porque parece que las autoridades les tienen miedo a los transportistas y mejor ni se meten con ellos. La Sra. Hernández dice que una vez se acercaron a las oficinas de Amet, para reclamar por un Control de Autobuses que fijaron en el frente del edificio donde vive y solo lograron que lo movieran unos cuantos metros, encima de todo esto está el hecho que hacen sus necesidades en la calle, ella concluye definiendo la situación muy como muy desagradable.

También se obtuvo la opinión de Gladys Morillo, de la Junta de Vecinos del sector, quien se quejó de los múltiples asaltos, acoso sexual, defecaciones que asquea el tránsito por las aceras, todo esto

se produce fruto de que la presencia de las autoridades es nula, al tiempo manifestó que los dirigentes comunitarios están en la entera disposición de sumarse la búsqueda de solución los problemas

3.5.4) El Metro



Líneas del Metro de Santo Domingo

La construcción de la Línea uno del Metro, previo en su diseño y de forma muy acertada, pasar por el Campus Universitario de la UASD, en la Av. Correa y Cidron se encuentra la estación Amín Abel, que le conecta con grandes centros de oficinas públicas como son el Centro de los Héroes o centros culturales como la Plaza de la Cultura, esta línea hace el recorrido en sentido Norte-Sur-Norte teniendo como punto de origen Villa Mella y terminando en Centro de los Héroes, en la actualidad ya se amplió este servicio con la construcción de la línea dos, que abarca 14 estaciones, pero que en una primera etapa operará desde la avenida Duarte con V Centenario hasta la avenida Luperón con la autopista John F. Kennedy.

Ambas líneas, la uno y la dos se interconectan y los usuarios podrán transbordar de una línea a otra en la estación Juan Pablo Duarte, ubicada en la avenida Máximo Gómez con avenida John F. Kennedy. esto impactará muy favorablemente en el tránsito de toda la ciudad pero muy particularmente en el caso que estamos estudiando, el metro podrá dar servicio a más personas y sectores.

Conclusiones Cada orilla ve la situación muy diferente, hace falta regulación y mejorar las condiciones, las autoridades deben hacer más presencia y obviamente deben ser soluciones negociadas y cada parte debe ceder un poco.

3.5.5) Movilidad Sostenible



La UASD es un punto de destino, partida e interconexión de mucha gente por medios de transportes públicos y privados, casi la totalidad de los profesores y una parte de los estudiantes, especialmente los que asisten en horario de la tarde y noche, utilizan su propio carro. Esto trae a la Zona Universitaria complicaciones de tránsito y estacionamientos, debemos considerar la idea de una Movilidad Sostenible, es el concepto que tiende a favorecer el desarrollo de un transporte colectivo, digno y eficiente. Esta alternativa debe estar en grado de disminuir el impacto ambiental, social y económico generado por los carros privados, es decir:

- Contaminación atmosférica
- Contaminación Acústica
- Congestión en el tránsito
- Consumo de territorio (en construcción de calles y avenidas)

Serán varios los elementos que intervendrán en cualquier alternativa de propuesta sostenible, los planificadores deben tener en cuenta la descentralización, como por ejemplo la distribución de

extensiones de la universidad por varios puntos de la ciudad para favorecer a los estudiantes que viven en la periferia de la ciudad y evitar que tengan que trasladarse al centro de la ciudad, el uso intenso de la tecnología, no solo para procesos de inscripción como pasa en la actualidad, también para publicación de notas, solicitud de documentos e implementar la modalidad semi-presencial

para algunas carreras o materias, debe ser estimulado el uso de transporte colectivo y el uso de bicicleta, interesante sería analizar la posibilidad de que la universidad estableciera un tipo de transporte a las zonas donde residen más estudiantes, como existía en los años setenta. Estas entre otras contribuirían en gran manera a la descongestión de la sede principal y que la movilidad desde y hacia la sede sea más amigable con la ciudad y el medio ambiente.

3.6) Aceras como Espacio Público de Borde en el Perímetro de la UASD



Otro aspecto de las aceras del perímetro universitario es su carácter de Espacio de Borde, estas aceras limitan o contienen el campus universitario, son un espacio fronterizo donde tiene lugar el contacto y la interacción entre grupos sociales diferentes en este caso los universitarios, los comerciantes, los transportistas y residentes en el sector, en estos espacios se interactúa de forma dinámica, donde las modalidades de encuentro entre estos grupos están en permanente transformación.

Citando a Sabatini y Arenas (2000) *"En estos son espacios confluyen diversos grupos sociales, con necesidades, actividades e intereses diferentes, es en estas aceras de borde donde se realizan negociaciones de coexistencia entre diferentes, donde empiezan a negociarse de forma más o menos espontánea nuevas identidades y alrededor de las cuales pueden darse nuevas formas de integración social"*

En este proceso se articulan costumbres, valores e ideas distintos, el encuentro entre diferentes obliga a una puesta en común de formas de vida a veces radicalmente opuestas.



El espacio público fronterizo o de borde, genera conflictos y hostilidades por el dominio y uso, en el caso de estudio que nos ocupa, del perímetro de la UASD, vemos que no se toman acciones para el ejercicio de la buena convivencia, las autoridades universitarias se mantienen al margen, actuando en el entendido que su problema está exclusivamente al interior del campus, los comerciantes y transportistas usan las aceras y calles como propias, los residentes se quejan, pero no canalizan de forma adecuada su disgusto ante las autoridades municipales y de transporte. Esta conducta dista mucho de llegar a una construcción de identidad común, de la construcción de una comunidad donde todos se sientan incluidos y parte de la misma cosa.

El desarrollo social de las comunidades está íntimamente ligado con las posibilidades de mejorar la integración social, situación que depende de las posibilidades de encuentro e interrelación entre las personas. El uso del espacio público puede ser concebido como un mecanismo de integración social. No hay integración social sin espacio público.

Asimismo, es un factor de equilibrio social, referente primario y sustancial de la ciudad, contribuyendo a la competitividad urbana. Al hacer uso del espacio público se transforma la cultura ciudadana y genera la apropiación colectiva de la ciudad. Enrique Peñalosa lo define así al referirse a la ciudad de Culiacán "Un entorno civilizado produce comportamientos civilizados. La estética, la limpieza, el orden, llevan a que los ciudadanos cumplan la ley, a que se comporten más civilizadamente, a que se sientan respetados y a que respeten. En ambientes limpios y ordenados hay más solidaridad activa de los buenos, y los malos se sienten amenazados. El desorden y el desaseo propician el delito".

Fuente Peñalosa, Enrique. Humano y Feliz. El Culiacán Posible. Ayuntamiento de Culiacán e IMPLAN, Culiacán, 2009

3.7) ¿Qué pasa en otros campus universitarios?

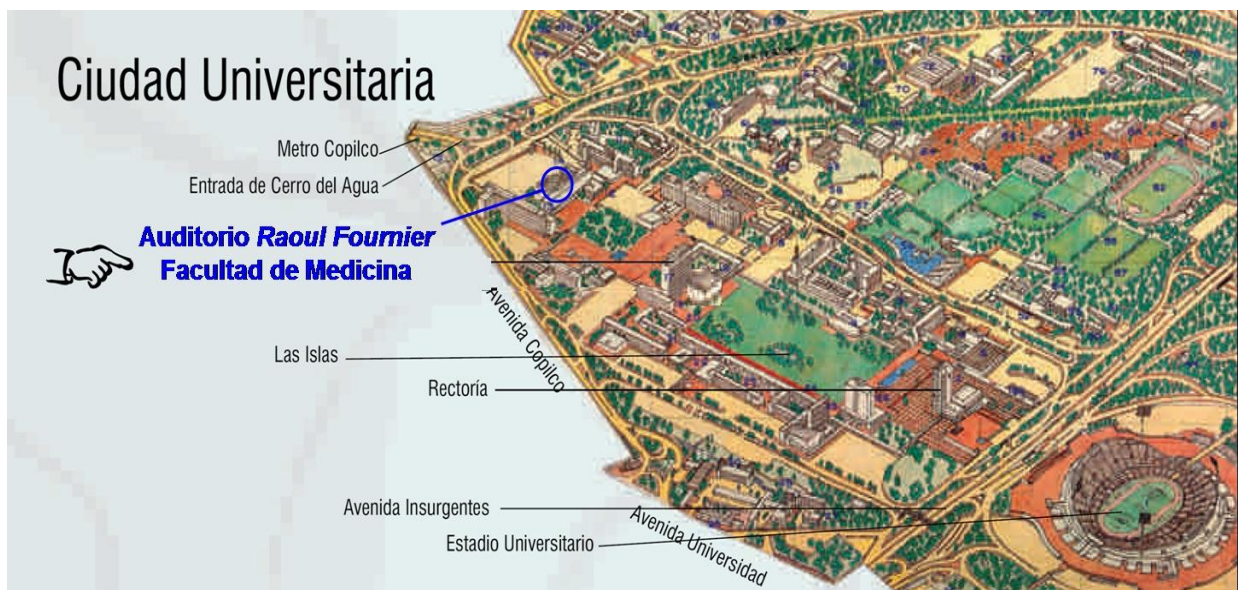
¿Qué pasa en otros puntos con los espacios públicos de movilidad en perímetros universitarios?

Se encontraron algunas coincidencias, como por ejemplo el eficiente servicio de transporte colectivo, el alto flujo diario de personas en las aceras y la arborización circundante.

A continuación algunos casos estudiados por el Arq. Eduardo Veras en su tesis de para optar por grado de arquitecto, en 2004 en la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña, sobre el tema “Reordenamiento y Expansión de INTEC, Ciudad Académica”.

3.8.1) Universidad Autónoma de México, (UNAM) ubicada en la periferia el Distrito Federal, es una de las mayores obras de arquitectura mejicana moderna, el campus tiene muchos espacios abiertos y se maneja un lenguaje artístico en todo el conjunto.

La circulación vehicular al interior del campus se hace por circuitos interconectados y bien adaptados a la topografía del terreno. A pesar de las grandes dimensiones del campus la circulación peatonal está diseñada de forma funcional y confortable, permitiendo hacer los recorridos con seguridad.





Fuente imagen http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tanque_Pucmm2009.jpg

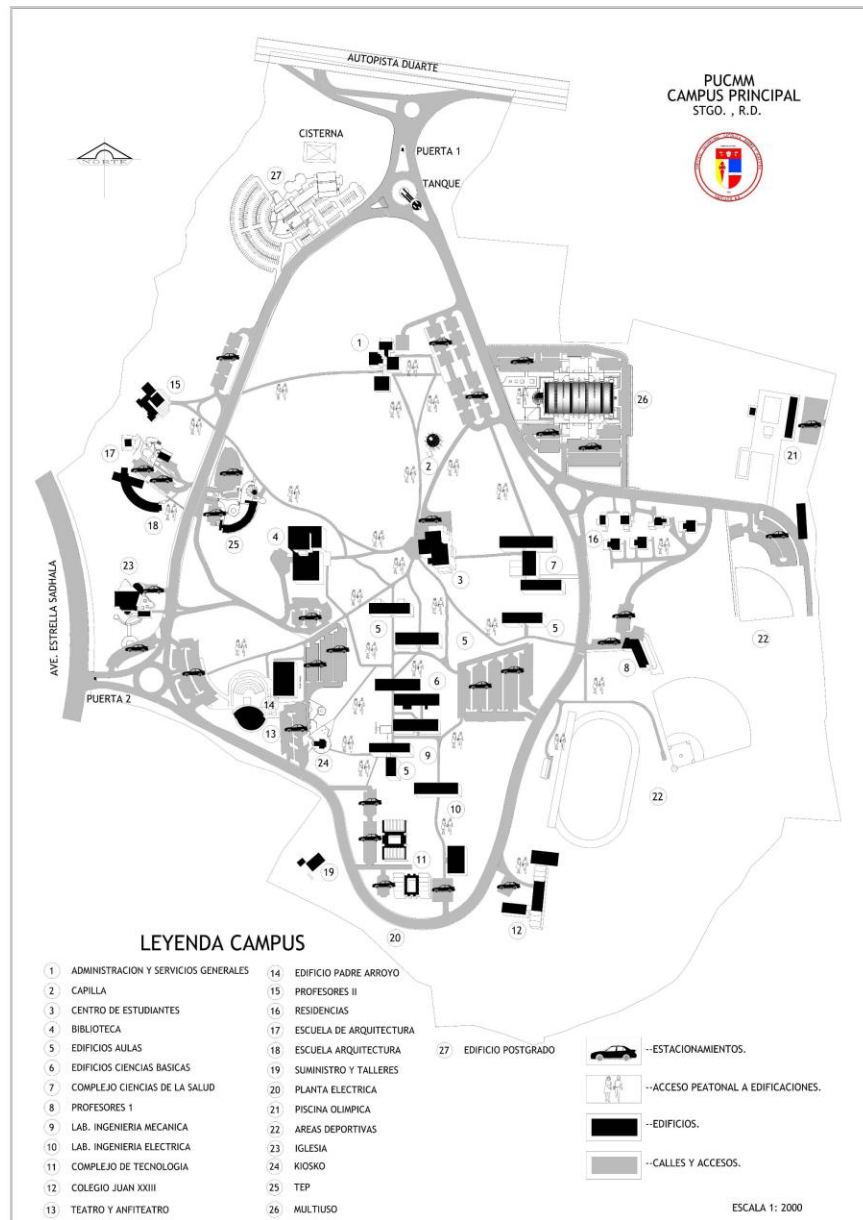
3.8.2) Pontificia Universidad Católica Madre y Maestra (PUCAMAYMA)

De esta universidad se analiza el campus de Santiago, República Dominicana, tiene 1, 200,000 mt². Es un campus que corresponde a la tipología "Universidad Jardín" es decir que en el diseño de la mayoría de sus edificaciones tiene mucho peso el terreno y su entorno.

Esta compuestos por las siguientes zonas: académica, administrativa, laboratorios y residencias de profesores y prevé una gran área de expansión. Tiene una vía perimetral para automóviles y otra peatonal.

3.8.3) Conclusión sobre otros Entornos Universitarios

Estos recintos universitarios, presentan entradas, aceras y perímetros descongestionados y limpios. Investigamos a través de embajadas y egresados de estas instituciones sobre el tema de la regulación de los entornos universitarios en otros países, todos coincidieron en lo mismo, que se regían por las normas generales del resto de la ciudad, no tiene en ninguno de los casos investigados regulaciones específicas para ese perímetro específico, entendemos que la gran diferencia entre ellos y nosotros es la falta de servicios al interior del campus y la falta de aplicación de las sanciones previstas por la Ley para el uso inadecuado de las aceras y vías.



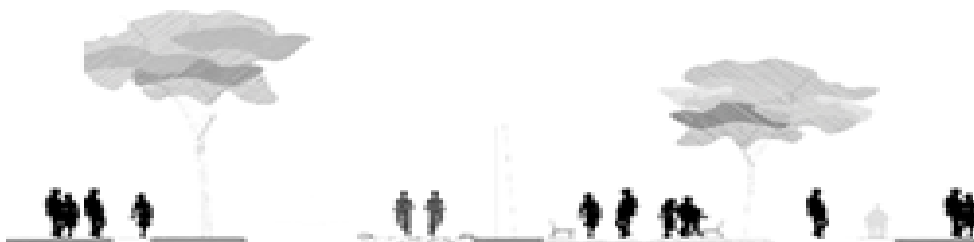
Plano de, Pontificia Universidad Catolica Madre y Maestra Pucamay Maestra, Campus Santiago

Capítulo 4

Conclusiones y Propuestas

4.1) A Manera de Conclusiones

4.2) Posibles estrategias de intervención en el caso de estudio del entorno universitario (UASD)



4.1) A Manera de Conclusión

Las reflexiones contemporaneas sobre urbanismo tienden a revalorizar el Espacio Publico como lugar de reconocimiento de los valores comunitarios, donde se ejercita el derecho al uso democratico de la ciudad y del territorio.

Este renacer debe ser promovido por los Ayuntamientos locales, por las juntas de vecinos y asociaciones de la sociedad civil.

Según dice Enrique Peñalosa en el proyecto "El Culiacán Posible", con la pérdida paulatina de los espacios de encuentro ciudadano ha debilitado el sentido de pertenencia comunitaria y el ejercicio de la participación, debido a esto es que se debe estimular la vida colectiva a través de una planeación de los espacios urbanos donde convergen dichas actividades de vida de los ciudadanos. Para lograr lo anterior se necesita la conjunción de diversos factores entre los que figuran:

- Las intervenciones y mejoras físicas adecuadas de las áreas.

- El mantenimiento oportuno, la evolución y adaptación de los espacios a las necesidades cambiantes de la sociedad.
- La apropiación colectiva de la ciudadanía, de tal manera que se garanticen los espacios abiertos para la vida social.

Peñalosa concluye planteando que el objetivo final de la recuperación de los Espacios Públicos es contribuir a través de su mejoramiento a crear una ciudad sostenible, cohesionada, completa y diversa, en la que la sociedad se relacione con equidad y armonía, en un entorno de mayor calidad de vida urbana.

Todo espacio público, debe contemplar lo siguiente:

- Organizar la ciudad convirtiéndose en un elemento articulador.
- Recuperar los espacios residuales y remanentes, cambiando de la marginalidad hacia la centralidad, aprovechando los mismos para generar puntos de confluencia que aportan identidad a los sectores adyacentes, vinculándolas entre sí.
- Distribución de la oferta de espacio público por toda la ciudad, atendiendo las necesidades y prioridades de cada sector.
- Equilibrio en la calidad de los espacios que se construyen en los barrios de diferentes estratos socioeconómicos, a fin de contribuir a la formación de una sociedad equilibrada y armónica.

Para Fernando Carrión, investigador de la FLACSO, la crisis urbana ha determinado un posicionamiento de los modelos de gestión y de las políticas de intervención urbana que se expresa, finalmente, en dos perspectivas distintas: una que busca la superación de la crisis desde una óptica que tiende a profundizarla vía mercantil privada, en la que el espacio público es visto como un freno, como algo marginal; y otra que pretende mitigar la crisis bajo un enfoque que tiende a darle un mayor significado a lo público y, en especial, al espacio público en la organización urbana.

4.2) Posibles estrategias de intervención en el caso de estudio del entorno universitario (UASD)

Cuando se habla sobre el Espacio Público de la Movilidad, hablamos de espacio para el movimiento, para trasladarse y conectarse con el resto de la ciudad, este espacio debe recuperar sus funciones básicas en la ciudad, hacer la vida urbana más amigable, a la medida de las necesidades de la gente, no de los carros o los autobuses, brindarle al peatón las condiciones apropiadas para desplazarse, conversar, mirar, disfrutar e interactuar con sus semejantes y el entorno, recuperar los

niveles de seguridad ciudadana que se disfrutaban en el pasado, son acciones ineludibles que requieren de la participación de todos.

Hay ejemplos concretos de diseño y gestión urbana acertada, en tanto que responden de la mejor manera posible a las necesidades de las comunidades ciudadanas. Para hacer intervenciones de recuperación lo primero que debe anteceder es un proceso de observación y análisis muy detallado de lo todo lo que sucede en ese entorno.

Partiendo de una mesa de participación integral, donde se debe identificar las acciones que estimulen el uso adecuado del espacio, los criterios para diseño o intervención deben ser basados en las conclusiones del estudio del lugar, tomando en cuenta la forma de circulación, los tratamientos de las superficies, la arborización y los sistemas de iluminación.

En el entorno universitario no todo está perdido, muy por el contrario, es que los objetivos principales de los Espacios Públicos, es ser usados, ser accesibles y esto justamente es lo que sucede en este entorno, un uso intensivo por una gran número de personas, el único aspecto es se debe replantear este uso de forma regulada y ordenada, para no violentar los derechos de ninguno de los usuarios.

Un Espacio Público es para usarse y esto es lo sucede aquí, hay que estar claros que estos vendedores y transportistas están hay para satisfacer una demanda y mientras no haya otra oferta de servicios y no se establezcan reglas claras de uso y usufructo del Espacio Público de este entorno, ellos permanecerán hay.

Se deben definir planes especiales de indicadores de sostenibilidad que formen parte de la planificación urbana que se contemple.

La universidad UASD, al interior del campus, debe ofertar servicios que satisfagan la demanda aunque sea parcialmente, actualmente la universidad lo que oferta es muy limitada, por lo que los estudiantes deben salir afuera a buscar lo que requieren.

El área exterior siempre tendrá los vendedores ambulantes y eso no está completamente mal, siempre y cuando sea bajo las normativa especiales para entornos académicos, hospitales y similares, previstos en la Ordenanza No. 09/2012, del ADN, sobre el Reglamento de Ventas Ambulantes. Estos vendedores estarán limitados a un área específica y sin aumentar su número.

Los colmadones y negocios de venta de bebidas alcohólicas está prohibido por ley en los perímetros universitarios por lo que en este caso las autoridades solo tiene que aplicar radicalmente la ley.

El tránsito y transporte actualmente está en un periodo de transformación con la influencia que ejerce el Metro y sus dos líneas, la ordenanza del Ayuntamiento sobre tránsito y vías para el Polígono Universitario, debe ser implementada con el apoyo de la Autoridad Metropolitana de Transporte Terrestre, pero todas las instituciones que tiene autoridad sobre tránsito y transporte tiene que ponerse de acuerdo y accionar en una sola línea para encontrar una solución adecuada.

Este sector de la ciudad no está ajeno a los problemas de seguridad ciudadana que afecta nuestra ciudad por lo que a pesar de que la Policía Nacional creo lo que se llama una Patrulla del Corredor Universitario, los asaltos y ataques a los universitarios y residentes son muy frecuentes, hay que restablecer una frecuencia más alta de estas rondas, las personas necesitan de la sensación de seguridad para usar un espacio público.

Es indispensable que la universidad abandone la indiferencia y asuma la responsabilidad de educar y estimular a sus estudiantes con el uso adecuado de la ciudad y sobre todo de su entorno inmediato, recordemos que la universidad no solo está formando profesionales, está formando ciudadanos, que deben estar de frente a su comunidad, aportando, el entorno será muy determinante e influyente en cada uno de estos individuos en su idea de vivir la ciudad y su sociedad de forma correcta.

Bibliografía

"Vivienda y Espacio Público"

Kirschenmann, Jorg C.
Editorial Gustavo Gili S.A.
Año de Edición 1985

"El Espacio Público, Ciudad y Ciudadanía"

Jordi Borja
Grupo Editorial Ramo Mondatori,
Primera edición en castellano, Barcelona 2003.

"Espacio público: punto de partida para la alteridad" en Espacios públicos y construcción social. Hacia un ejercicio de ciudadanía.

Fernando Carrión Mena, F.
Santiago de Chile: Ediciones SUR. 79-97. (2007).

"Espacio público, intereses privados y política ambiental"

José Augusto Padua
1992

"La arquitectura de la ciudad"

Autor Aldo Rossi
Editorial Gustavo Gili S.A
Año de edición.(1966)

"La humanización del espacio urbano, La vida entre los edificios"

Autor Jan Ghel
Editorial Reverte (2006)

"La ciudad del Ozama, 500 años de historia de vida urbana"

Autor: Arq. Pérez Montas, Eugenio
Año de edición (1998)

Artículo

"Aproximación a los procesos de exclusión social a partir de la relación entre el territorio y la movilidad cotidiana"

Autores: Ángel Cebollada i Frontera

Localización: Documentos d'anàlisi geogràfica, ISSN 0212-1573, N° 48, 2006 , págs. 105-121

Artículo

En el artículo “Libros, pantallas y audiencias: ¿qué está cambiando?”

Autor Néstor García Canclini

(2008)

"Plan Especial de Indicadores de sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla/España"

Indicadores relacionados con Espacio Público de Movilidad

Localización www.ecourbano.es, capítulo 2

"Plan Director Desarrollo Urbano de Culiacán, México",

Capítulo X Movilidad y Espacio Público

2010

"Entre el estado y el mercado:

Resonancias geográficas y de sostenibilidad social"

Autores : Sabatini F. y Arena F.

Editorial Eure/ Chile

Año 2000

"La mediación social"

Autor: Manuel Martín Serrano

Akal, Madrid, (Edición conmemorativa del 30 aniversario). (2008)

Ley

Ley No. 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, del 17 de julio del 2007.

Gaceta Oficial No. 10426 del 20 de julio del 2007.

Estudio de Espacios Públicos del Ayuntamiento del Distrito Nacional

Tesis " **Reordenamiento y Expansión de INTEC, Ciudad Académica** " .

Autor: Arq. Eduardo Veras

UNPHU; 2004

Entrevistas a:

- Agustín Sánchez, egresado de La Usal y residente en Salamanca sobre el entorno del campus
- José Joa, egresado de la UNAM de México sobre el entorno de la UNAM
- Susan Núñez empleada del consulado dominicano en Hamburgo, Alemania
- Danie Méndez, estudiante UASD
- Isidro Bautista y Sr Osiris controladores de rutas de autobuses en entorno universitario.
- Ángel Sosa , Arquitecto y Profesor universitario en la UASD.

ANEXOS

Cuestionario 01

Investigación sobre situación en entorno universitario UASD

Fecha_____

Nombre (no indispensable)_____

Ocupación_____

Edad_____ Sexo M_____ F_____

- Trabaja en la UASD
- Estudiante de la UASD
- Residente en la Zona Universitaria
- Comerciante Formal Zona Universitaria
- Comerciante Informal Zona Universitaria
- Transportista Ruta que tiene paradas en la UASD

1) ¿Cuánto tiempo tiene ud relacionándose con la UASD?_____

2) ¿Qué piensa ud de la situación actual del entorno universitario?

3) ¿Cómo cree ud que se puede mejorar esta zona de la ciudad?

4) ¿Qué pueden hacer las autoridades para mejorar transito?

5) ¿Quién origina el problema?

6) ¿Cómo se origina el problema?

7) Qué piensa de la seguridad en esta zona del entorno universitario?

8) Qué disposición tiene ud de colaborar en la mejoría ?

9) Cómo lo beneficiaría o perjudicaría un proyecto de regulación y orden en el espacio público del entorno universitario?

10) Con una valoración de 0 a 10 donde 0 es lo que está mal y 10 lo excelente, califiquemos a estas situaciones:

- | | |
|----------------------------------|-------|
| A) Limpieza vía pública | _____ |
| B) Iluminación vía pública | _____ |
| C) Transito | _____ |
| D) Transporte | _____ |
| E) Seguridad | _____ |
| F) Orden | _____ |
| G) Tránsito peatonal en entradas | _____ |
| H) Responsable UASD | _____ |
| I) Responsable Estudiantes | _____ |
| J) Responsable Transportistas | _____ |
| K) Responsable Residentes | _____ |
| L) Recogida de Basura | _____ |
| M) Servicios Públicos WC | _____ |
| N) Señalización | _____ |
| O) Semáforos | _____ |

miércoles, 8 de septiembre de 2010

GARCIA FERMIN Y SALCEDO NO LOGRAN LIMPIAR ENTORNO UASD

Denuncian que de noche se ejerce prostitución en tarantines

Santo Domingo. El rector de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD), Franklin García Fermín, y el alcalde Roberto Salcedo no han logrado sacar los negocios informales que gravitan en los alrededores de la academia, ni tampoco evitar que cada semana se instalen por lo menos dos.

Según denuncias, estos negocios al entrar la noche, se convierten en burdeles donde se practica el sexo, en puntos de drogas y escondites perfectos para que delincuentes esperen a sus víctimas.

Hace poco más de un año que sendas comisiones del cabildo y la UASD se reunieron para buscarle una salida a la situación, pero al parecer todo se quedó en ideas que nunca cuajaron.

En esa ocasión, el alcalde propuso que el sector privado construyera dos torres de apartamentos, pero las autoridades de la UASD se opusieron a la propuesta alegando que la zona no tiene espacio para obras de esta naturaleza.

Precisamente ayer, estudiantes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD) y residentes en los alrededores acusaron al rector y al alcalde de permitir que los alrededores de la academia se conviertan en un arrabal, donde convergen todo tipo de negocios y basura.

En la llamada zona universitaria hay instalados 23 colmadones y 720 negocios informales que brindan servicios de comida, como yaniqueques, jugos, pan, yaboa y frituras, entre otros.

En ese sentido, la estudiante Mariana Contreras se quejó de que esta situación ha convertido a la UASD en un "corral de vacas", y agregó que de noche los tarantines cambian su estatus de vender comidas por el de ofertar servicios sexuales y hasta drogas.

En el caso de los colmadones, las autoridades de la UASD alegan que hay una ley que prohíbe este tipo de negocios dentro del perímetro universitario.

Ante este panorama, el arquitecto Ángel Sosa, director del Instituto Urbanístico de la UASD, sostiene que existe un proyecto, junto con el Ayuntamiento del Distrito Nacional para trasladar los negocios que operan en los alrededores de la academia.

El proyecto consiste en llevarlos al bulevar que construyó el cabildo en el Alma Mater, entre la Bolívar y José Contreras, pero según Sosa las autoridades del cabildo se olvidaron de la situación.

Martha del Rosario, una vecina, dijo que en horas de la noche, regularmente después de las diez, se escuchan quejidos sensuales que salen de algunos tarantines y que en otras ocasiones se ven grupos de jóvenes "en situaciones medio raras como si estuvieran negociando algo".

En tanto, el arquitecto Sosa indica que cada semana se colocan uno o dos negocios nuevos, "mientras el ayuntamiento no hace nada para retirarlos".

"Hemos propuesto que la UASD diseñe modernos kioscos y que el ayuntamiento los construya y se los venda a los propietarios de negocios para que éstos los paguen poco a poco", dijo el especialista.

Asimismo, Mario Peralta, médico residente en la zona, denunció que la falta de alumbrado permite que los tarantines se presten para que la delincuencia y vendedores de drogas se escondan para "atrapar a sus víctimas".

"Esto es un problema que debe ser resuelto entre la UASD, el ayuntamiento y la Policía, es un problema de todos, no de uno solo", dijo Peralta.

Dentro de la propuesta está no permitir que se estacionen cerca de la universidad lo que abarcaría las avenidas Abraham Lincoln, Máximo Gómez, el malecón y Bolívar. Incluso ya se conversó con la Autoridad Metropolitana del Transporte (Amet), que de concretizarse la propuesta, serían los encargados de no permitir que los conductores y choferes se parqueen en la zona.

Esto sería lo que regularmente se llama el "polígono académico" y ayudaría a bajar la densidad poblacional en la zona.

Ángel Sosa entiende que el proyecto podría llevarse a cabo si encuentra apoyo de las autoridades del cabildo y del propio gobierno.

Se queja de que tras la primera reunión entre las autoridades de la academia y el cabildo, estos últimos siempre tienen una excusa para no reunirse y tratar el problema.

En tanto, propietarios de negocios alegan que para trasladarse del lugar las autoridades deben garantizarles la estabilidad que tienen allí.

Frente a la UASD, por la avenida Correa y Cidrón se venden guineos, jugos, papas fritas, fritos verdes con salami o jamón, uvas, manzanas, mangos, pollo frito, avena y chocolate, sandwiches, empanadas, quipes y hasta bisuterías.

Adonis Santiago Díaz

