



URBE

Memorias 2013 - 2020



Ministerio Administrativo de
La Presidencia de la
República Dominicana

Unidad Ejecutora para la
Readecuación de la
Barquita y Entornos - URBE

Dirección Ejecutivo. José Miguel González

Coordinación General. Patricia Cuevas

Enlace MAPRE Benita Castillo

Memorias 2013-2020 URBE
Agosto 2020

© Copyright

Edición y textos:
Patricia Cuevas

Gestión y coordinación:
Damilka Pichado

Producción:
Francis Redman
Gisela Mejía
Eleusis Pérez

La Nueva Barquita. Encargados de proyecto
Rocio Vidal

Parque Ecológico Fluvial La Barquita. Jesús Díaz

Teleférico de Santo Domingo
Línea 1. Jhael Isa

Línea 2. Hector García

Nuevo Domingo Savio. Millet Juan

© URBE textos y soportes gráficos
© Imagen de portada: AFD - C. Roman

LA NUEVA
BARQUITA



NUEVO
DOMINGO
SAVIO

U R B E

Memorias 2013-2020

Contenido

Compromiso	Pág. 1
Problema común	Pág. 13
La Nueva Barquita	Pág. 33
Parque Ecológico Fluvial La Barquita	Pág. 77
Teleférico de Santo Domingo Línea 1	Pág. 115
Nuevo Domingo Savio	Pág. 143
Teleférico de Santo Domingo Línea 2	Pág. 185
URBE en cifras	Pág. 213

En el compromiso de defender y dignificar mi patria y su gente, comenzamos a construir un sueño que parecía imposible, un plan integral de desarrollo urbano y rescate ambiental de la **Cuenca Ozama**, como modelo de actuación, sobre la **VULNERABILIDAD HUMANA**, con la responsabilidad de acompañar y formar a estas comunidades en su inserción a un nuevo modelo de vivienda, ciudad y territorio.

Danilo Medina

Presidente Constitucional de la República Dominicana

2012-2016

2016-2020

Ejecutar proyectos sociales

Conociendo la dura realidad de miles de personas que sufren la incertidumbre y la precariedad de la marginalidad y que viven en lugares terriblemente vulnerables, acepte el reto de buscar soluciones reales para mejorar la calidad de vida de la gente.

Sabiendo que el problema es de gran escala, que no existe una única solución a tan diversas situaciones y que todas las formas son mejorables, hemos puesto todo nuestro esfuerzo en llevar a la realidad estos proyectos sociales, que también tienen un gran impacto ambiental y urbano a favor de la mayoría.

Sintiendo, desde la humildad, el orgullo del bien cumplido, de lo construido como país y como pueblo, agradezco al Sr. Presidente por la inspiración y la confianza depositada. Gracias al equipo y a todos nuestros colaboradores que de manera desinteresada nos han apoyado.

Estos proyectos demuestran que se puede trabajar desde el Estado con responsabilidad y transparencia, con pasión y entrega. Estas memorias recogen pinceladas de un trabajo colectivo.

Nuestro verdadero deseo es dar mejores oportunidades a quienes más los necesitan y merecen. Hemos sido testigos de cambios profundos y verdaderos. Hemos trabajado con el corazón porque siempre valdrá la pena ayudar a los más necesitados. Hemos construido confianza, ilusión y esperanza.



José Miguel González

Director Ejecutivo

Unidad Ejecutora para la Readecuación de la Barquita - URBE

*“La libertad requiere la oportunidad de ganarse la vida,
una vida digna según el nivel de la época,
una vida que le dé al hombre no sólo lo suficiente para vivir,
sino algo por lo que vivir”*

Franklin Roosevelt. 1936

Misión

URBE, protagonista de una "Obra de Recreación-Transformación Social", testimonio de la novedad que la República Dominicana necesita.

La Nueva Sociedad que necesitamos se alcanza con obras concretas. La Nueva Barquita y El Nuevo Domingo Savio certifican que cuando una institución se lo propone con responsabilidad y amor, es posible que miles de familias que vivían en las riveras del río Ozama en condiciones inhumanas puedan vivir con dignidad en hogares de calidad y en espacios hermosos, lugares de convivencia ciudadana y de vida comunitaria.

¿Cuándo se consigue este milagro? Cuando hay personas que formando un cuerpo orgánico se dejan llenar de una exquisita espiritualidad y se comprometen en hacer realidad la Misión asumida como vocación de servicio al Pueblo Dominicano.

¡Felicidades URBE por la Obra hecha realidad con amor, profesionalidad y mucha Esperanza!

Gracias por haberme permitido ser parte de esta Misión.

Con mucho cariño

Juan Linares

Congregación Salesiana



URBE

Imagen © R. Vidal



- Iniciativa: asentamientos humanos precarios de alto riesgo
- Objetivo: ejecutar proyectos urbanos integrales ajustados a la realidad socio económica y medioambiental de estos entornos, produciendo infraestructuras, equipamientos y parámetros administrativos que garanticen su sostenibilidad y que pueda traducirse en una realidad jurídica (suelo urbano sostenible – cohesión social – ciudad) repetible.
- Innovación: La gente y las comunidades son parte parte de la planificación y construcción de los proyectos
- URBE: El Señor Presidente Danilo Medina instruyó en el 2014 crear una unidad especializada para atender el drama humano del sector La Barquita, con el fin de tener la velocidad ejecución e integridad requerida, cumpliendo con toda la norma y control que el Estado establece.

El programa esta estructurado por cuatro proyectos integrales:

**La Nueva Barquita
LNB**

Conjunto Habitacional
Sabana Perdida. Santo Domingo Norte
2014 -2021



**Teleférico de Santo Domingo
TSD**

Sistema de Transporte Público por cable
Santo Domingo Norte, Santo Domingo Este, Distrito Nacional
Línea 1 2014 -2021
Línea 2 2020-2024



**Parque Ecológico Fluvial
PEF - LB**

Regeneración ambiental
Los Mina Norte. Santo Domingo Este
2014 -2021



**Nuevo Domingo Savio
NDS**

Sutura urbana y regeneración ambiental
La Ciénaga y Los Guandules. Distrito Nacional
2016 -2022



Imagen © R. Cuevas



Dirigidos por José Miguel González, hemos estado desarrollando un protocolo de intervención en zonas vulnerables, poco a poco entendiendo lo que significa vivir en estas condiciones y el respeto que este lugar y personas merecen.

Cada cuerpo, cada realidad es diferente, así también las maneras de actuación y respuestas han de ser distintas, es por ello que este protocolo se va ajustando al lugar y su gente. URBE ha podido avanzar en estos proyectos porque el barrio le ha permitido entrar, porque el trato ha sido de respeto y transparencia.

El punto de partida es construir una estructura de diálogo, saber escuchar a la gente desde la humildad y merecer su confianza para poder entrar al lugar. Estamos aprendiendo que para atreverse a dar una solución posible, es necesario entender la situación y sus límites reales.

La experiencia esta mostrando que el límite y la marginalidad es mucho más que un tema físico, es también un contexto político, económico, social, sensorial, anímico, conceptos estos vinculados a la percepción de seguridad. La marginalidad es un no sentirse con derecho a.

Patricia CUEVAS

Coordinación General

Unidad Ejecutora para la Readecuación de la Barquita - URBE



Imagen © DICOM

URBE

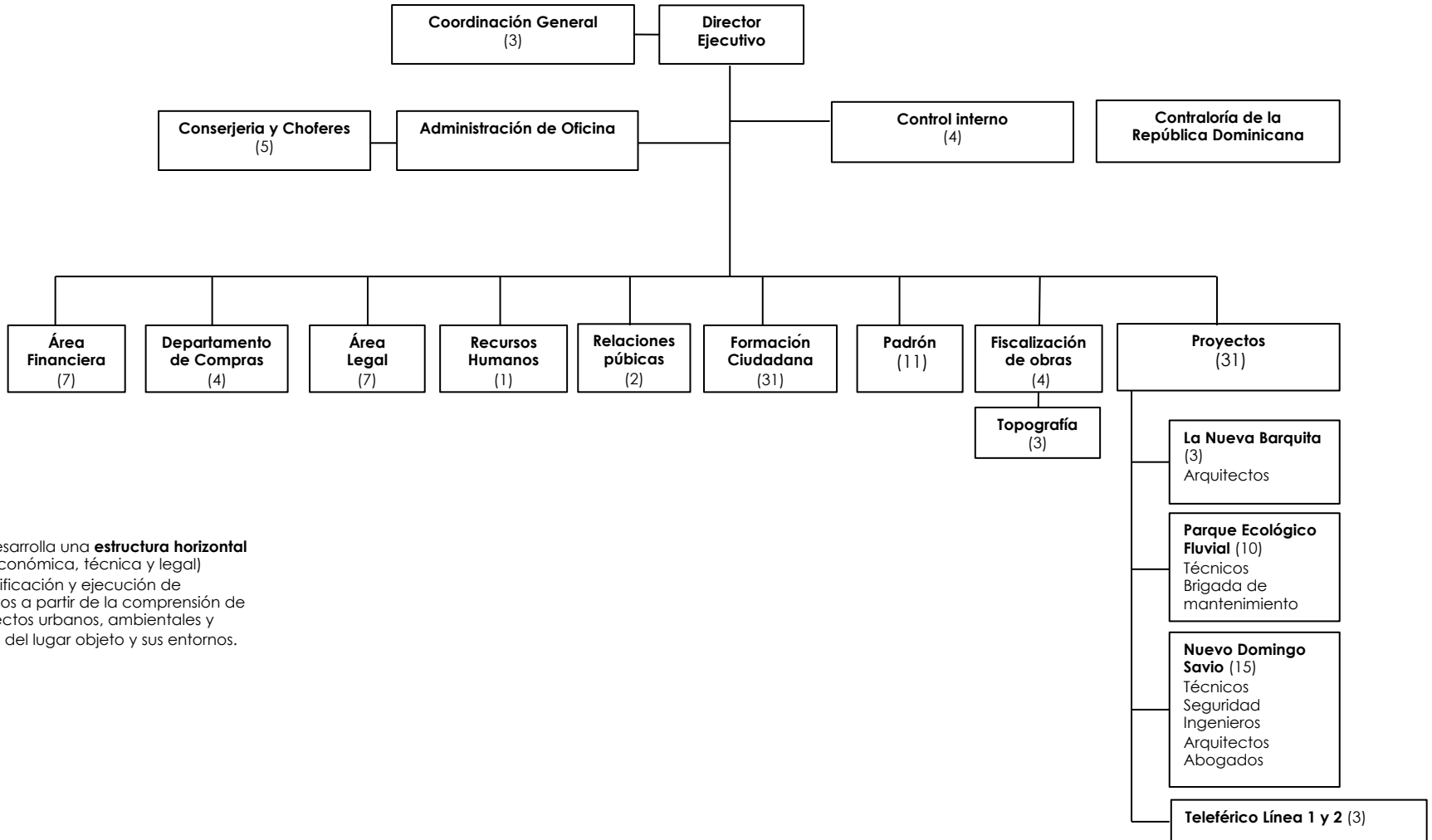
desarrolla un
**protocolo de Intervención Urbana y
Rescate Ambiental**
como modelo de producción de suelo urbano y
actuación sobre
la vulnerabilidad humana.

LA NUEVA
BARQUITA



NUEVO
DOMINGO
SAVIO

Ministerio Administrativo de la Presidencia



URBE desarrolla una **estructura horizontal** (socioeconómica, técnica y legal) de planificación y ejecución de proyectos a partir de la comprensión de los aspectos urbanos, ambientales y sociales del lugar objeto y sus entornos.

Ministerio Administrativo de la Presidencia - URBE
RESUMEN PRESUPUESTO Y EJECUCION 2014- 2020

Gastos corrientes

Promedio mensual

Asignado	RD\$ 1,119 MM			RD\$ 13 MM
		Ejecutado	2020 (6 de julio)	
Ejecución presupuestaria	RD\$ 682 MM	RD\$ 38 MM		RD\$ 8 MM
Sueldos y Salarios (52 personal fijos)	RD 253 MM	RD\$ 23 MM		RD\$ 3 MM
Otros gastos (alquileres, servicios, reparación y mantenimientos)	RD\$ 428 MM	RD\$ 15 MM		RD\$ 5 MM
				Eficiencia
Presupuesto no ejecutado	RD\$ 437 MM			61%

Proyectos de inversión

Asignado

Ejecutado

Pendiente (contratado)

La Nueva Barquita + Parque Ecológico Fluvial	RD\$ 6,435 MM	RD\$ 4,957 MM	RD\$ 290 MM
Teleférico de SD Línea 1	RD\$ 4,545 MM	RD\$ 3,221 MM	RD\$ 90 MM
Nuevo Domingo Savio	RD\$ 4,227 MM	RD\$ 1,588 MM	RD\$ 3,400 MM
Teleférico de SD Línea 2	RD\$ 6,298 MM	RD\$ 17 MM	RD\$ 6,281 MM
	RD\$ 21,507 MM	RD\$ 9,784 MM	

LA NUEVA
BARQUITA



NUEVO
DOMINGO
SAVIO

La regeneración ambiental del Río Ozama es una obra HUMANA

Los márgenes de los ríos Ozama e Isabela, están enmarcados por un cinturón de alta vulnerabilidad, compuesto por más de 100 mil personas, que a lo largo de los años han ocupado las zonas inundables





Santo Domingo parece una ciudad formal pero ambientalmente y en temas de seguridad, los estratos sociales bajos y medios están en la misma condición. La cobertura de servicios básicos es de un 32%, cada edificio, cada conjunto residencial resuelve en su predio, agua, energía, tratamiento de aguas servidas.

Territorios vulnerables

PROBLEMA COMUN

Santo Domingo es muy homogénea en lo fundamental, pero superficialmente de alto contraste. La ausencia de infraestructuras urbanas básicas, agudiza el problema de salud y contaminación general de la ciudad, siendo los cuerpos de agua (mar, ríos y aguas subterráneas) los receptores de las aguas servidas y desechos.

Los sectores intervenidos, son ejemplo del descontrol de la ocupación informal y acelerada del suelo. La inexistencia de una clasificación primaria de suelo, urbanizable y no urbanizable, la falta de regulaciones catastrales y territoriales por parte de los gobiernos locales, han producido un estado de vulnerabilidad general del suelo y a su vez consecuencias de este tipo de uso: ilegalidad de la propiedad, condiciones de infravivienda y hacinamiento humano. El estado de vulnerabilidad humana en estos sectores, no se limita al riesgo de inundación, sino también a la falta de acceso a servicios básicos, a ser documentados, a educación, a sistemas de transporte, a equipamientos y servicios sociales.

Para suplir la necesidad de servicio básicos en los hogares, las personas artesanalmente se conectan de manera informal de algún tipo de red existente (agua, electricidad). Sin embargo esta red no es gratis, nada es gratis en los barrios que es una creencia generalizada. Para dar un ejemplo de ello, es el precio de alquiler de una "casa" de 30 m² con piso de tierra, paredes y techos de planchas de zinc, es de unos RD\$2,000.00 mensuales; sin ningún tipo de servicios, sobre suelos inundables, por lo general sin baños ni agua potable y conexiones eléctricas peligrosas.

La ocupación ilegal es un problema país, en los últimas décadas se han desarrollado estudios, propuestas de intervenciones, desalojos, construcciones de nuevas viviendas, en búsqueda de solucionar la situación específica de los barrios marginales. Esta información ha servido de referencia para saber que hacer y que no hacer, algunos de los datos disponibles han sido actualizados y han servido de base para la comprensión de las zonas de intervención.

El Presidente Medina, desde su primera administración decide enfrentar esta realidad; a través de proyectos puntales, que puedan producir una solución al drama humano que viven tantos dominicanos en estos territorios y den otra vocación al lugar. En esta ocasión, el Estado Dominicano, interviene de manera integral, combinando la gestión de cambio de uso del suelo del territorio y el acompañamiento a la población antes, durante y después de la intervención, procurando romper o mitigar el ciclo de ocupación.

En el caso de La Barquita (Los Mina Norte, SDE) se ha reforestado el espacio antes ocupado por las casas en la zona inundable, observándose la siembra en un estadio de madurez y esbeltez adecuado. A pesar de aún no haber concluido y poder confirmar el cambio de uso de suelo, el lugar está tomando carácter de parque. Así también en la intervención Nuevo Domingo Savio, a pesar que aún quedan unas cuantas mejoras en la zona de alto riesgo, se puede visualizar el que pertenece al río. En ambos proyectos la apuesta es mitigar el riesgo de las personas y devolver la legalidad ambiental a los márgenes fluviales liberados.

El Teleférico de Santo Domingo por su parte sirve ha sectores de difícil acceso reduciendo el tiempo y el costo necesario para la movilidad diaria de los ciudadanos, brindando un sistema de transporte eficiente, seguro y confiable. Los proyectos de movilidad son ante todo proyectos sociales. El sistema cable permite al colectivo visualizar esta realidad para una toma de conciencia y decisiones.

El Proyecto "Mejoramiento Integral de la Comunidad, La Barquita, es una política pública Vinculada con la END y el PNPIP bajo el Eje Estratégico 2, que establece: *"Una sociedad con igualdad de derechos y oportunidades, en la que toda la población tiene garantizada educación, salud, vivienda y servicios básicos de calidad, y que promueve la reducción progresiva de la pobreza y la desigualdad social y territorial"*.

La Unidad Ejecutora para la Readecuación de la Barquita y entornos responde al Eje Estratégico Institucional Incidencia Social (EE1), establecido por el Ministerio Administrativo de la Presidencia, que indica: *"Servir a la sociedad mediante el desarrollo y fortalecimiento de programas sociales a nivel nacional, garantizando igualdad de oportunidades para todos"*.

Objetivos generales

Mitigar el riesgo de inundación y mejorar la calidad de vida de las personas y del hábitat.

Generar un modelo de producción de suelo urbano sostenible, a partir su capacidad de carga y de su contexto: clima, sociedad, economía, con la capacidad de transformar hacia lo positivo los territorios.

Producir infraestructuras, equipamientos y parámetros administrativos que garanticen la sostenibilidad de los territorios intervenidos y que esto pueda traducirse en una realidad jurídica.

Aportar a la la cohesión social, desde el nivel familiar hasta el nivel ciudadano.

Implementar nuevas opciones de transporte público, para facilitar la movilidad y accesibilidad desde y hacia los barrios.



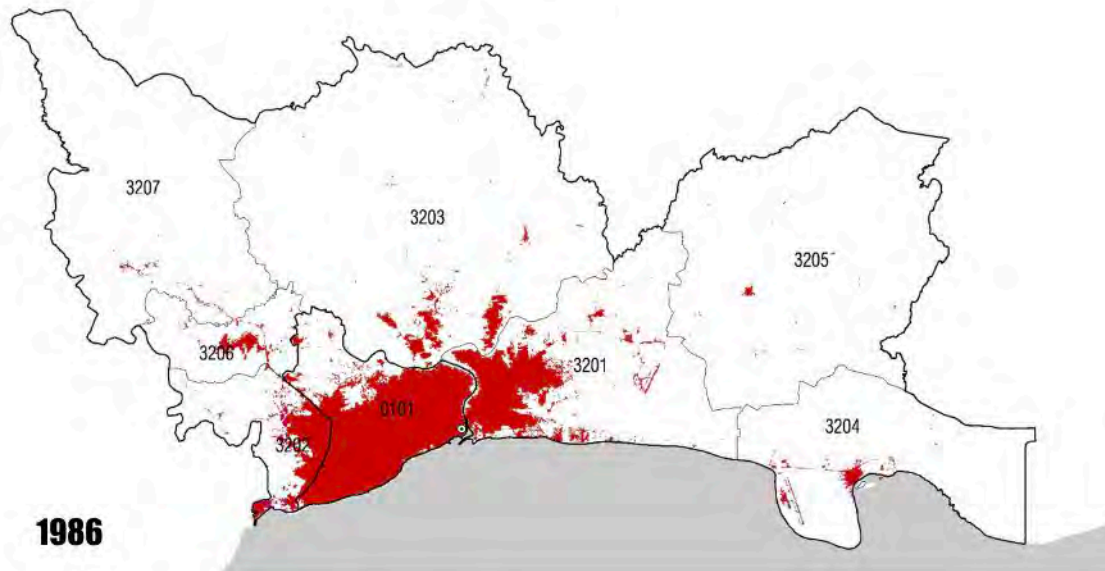


Imagen © Leapfrog

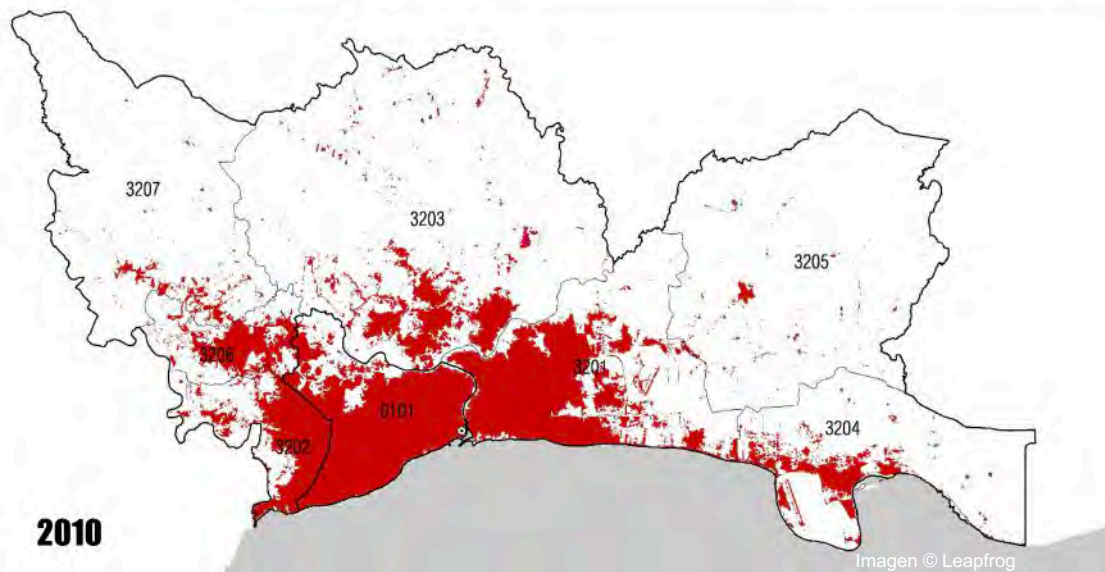


LA BARQUITA

2013



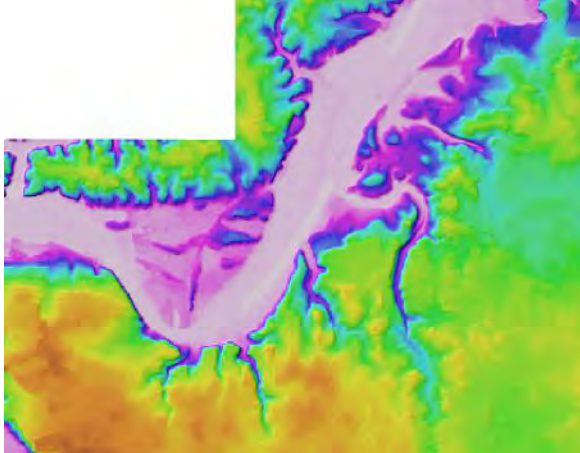
1986



2010

Análisis del sistema urbano
Crecimiento poblacional
Gran Santo Domingo - GSD

Imagen © Leapfrog



Para entender **la situación real de riesgo y el comportamiento del agua en el territorio** se construyó un modelo digital, que implicó un análisis a nivel Regional de la Cuenca Ozama.

El análisis permitió entender que la zona es un **sifón natural** del río Ozama, el cual debe esperar que río Isabela descargue por ser este más alto. El estado de crecida del río podía extenderse a más de una semana, haciendo aun más dramática la situación de las personas.





LA BARQUITA Santo Domingo

INFORME REGIONAL

RE130605RD

Recomendaciones generales del informe Regional de la Cuenca Ozama, por LEAP FROG:

- Fortalecer políticas para mantener en buen estado los cauces de los ríos tanto de escombros como de posibles asentamientos irregulares y mantener los bosques de ribera que ayudan a fijar el suelo y retener el agua de forma natural.
- Reubicar las zonas con riesgo en zonas de nuevo desarrollo buscando, donde sea posible una recuperación de zonas ya afectadas por el entorno construido y apostando en un crecimiento de mayor densidad, usos mixtos con una estructura compacta.
- Proteger todas aquellas zonas próximas a los entornos urbanos, que presentan valor paisajístico- ecológico de mayor fragilidad, tanto en zonas facilitadas por características topográficas (pendientes mayores al 20%) como en aquellas zonas tendencialmente afectadas por un potencial desarrollo urbano. Propiciar el mantenimiento, donde sea posible, o una recuperación de la conectividad ecológica dentro del sistema de áreas verdes, para evitar fenómenos de aislamientos y/o fragmentación de espacios naturales y ecosistemas.
- Mantener y favorecer el uso agrícola/ productivo para equilibrar el desarrollo económico regional, protegiendo aquellos usos más débiles dentro del conjunto de sectores productivos. Evitar la excesiva mezcla entre los suelos agrícolas y urbanos, para mantener una lectura clara del territorio antropizado, entendido como un sistema dual urbano- rural y evitar entonces que los límites se vayan difuminando, cada vez más, entre ciudad y el campo.
- Identificar zonas estratégicas de desarrollo urbano supone la posibilidad de prever un área de reserva urbana a largo plazo, para de ahí reforzar el carácter ecológico / agrícola de todas aquellas áreas fuera del potencial urbano planteado. Manteniendo la tasa obtenida en el periodo 2002 -2010, se requiere un área de extensión urbana a 10 años entorno a los 60 km 2, teniendo en cuenta aquellas pautas de desarrollo sostenible antes mencionadas.
- Fortalecer los instrumentos urbanísticos reguladores en la escala territorial, para definir límites equilibrados entre los sistemas espaciales que componen la Región Metropolitana, para evitar zonas de desarrollo sin ley ni forma, sujetos a dinámicas especulativas.

“Teniendo la información se pudo tomar la decisión de no construir viviendas en terrenos donde siempre habrá agua, así también liberar el espacio y devolverlo al río”



30% pend.

6m

3m

- El modelo digital de terreno se sometió el parámetro de 977 ml registrado por el huracán George y sus tormentas sucesivas, arrojando como cote de inundación 6m máxima.

Geolocalización de Polígonos Catastrales



DESAFÍOS SOCIALES

Hacinamiento / Frecuentes inundaciones.

Indocumentación

Agresividad. Conflictos.

Sistemas familiares disfuncionales.

Analfabetismo.

Bajos niveles de Higiene.

Pocas oportunidades de asistencia médica.

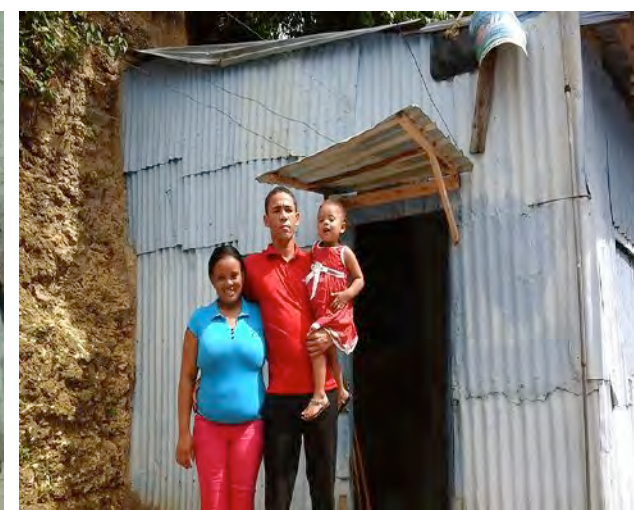
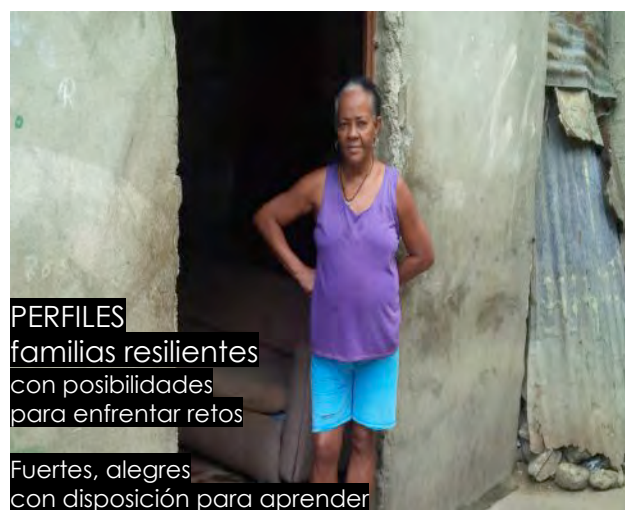
Consumo de sustancias nocivas.

Baja escolaridad.

Personas en condiciones laborales inestables.

Adultos, Jóvenes y Niños en situaciones de abandono y vulnerabilidad





URBE motiva a la participación en el terreno a todo el personal, estando y tratando de entender el lugar y la razón de por qué y para quiénes es la intervención. Los proyectos deben ser entendidos no solo desde el punto de vista solo urbano, sino también desde el criterio legal, financiero, psicológico. Esto supone estar en la disposición y tener la apertura de aprender desde otra perspectiva.

Se tomó como dogma una frase enseñada por Rafael Holguín, líder comunitario de la Barquita: **"Al pobre no se le puede mentir"**,\; saber escuchar a la gente desde la humildad y merecer su confianza

CONCEPTOS DIFERENTES

El **espacio público** en los sectores marginados es un concepto diferente al académico, a razón de que el espacio privado solamente existe cuando las puertas están cerradas. Las casas en los barrios participan del espacio público, al no ser suficientes los espacios interiores (23 - 50 m2 áreas promedio por vivienda en sectores marginados). Al recorrer los barrios se puede ver el fondo de la casa y los enseres; La casa solamente es privada, cuando la puerta está cerrada, toda ella participa del lugar.

Su gente, por lo general, hacen vida al exterior, algunas de manera involuntaria, como aquellas personas que habitan casas de zinc, que deben esperar el anochecer, a que el zinc libere el calor (temperatura promedio de Santo Domingo 28 C, 80% de humedad).

Los niños dejan de ser niños muy pronto, al no tener un espacio para ellos, ellos mismos no se reconocen como niños. La **población infantil** esta expuesta a una cantidad de información excesiva, a cosas que no tienen que ver ni escuchar, simplemente porque no tienen otra opción, siendo una cortina quizás lo que les separa de los adultos o dos hojas de zinc de una casa a otra.

Los niños son víctimas de una **violencia** diferente a la normalmente conocida, atracos, robos, violación, maltrato, agresividad intrafamiliar, tensiones derivadas del narcotráfico. Era evidente la violencia de descuido, en tantos niños que estaban solos en casa durante el día o la semana, porque sus madres trabajan como domésticas. Se podía encontrar a niños encerrados en sus casas o en las calles, atendidos por vecinos que les alimentaban.

Muchos de los hombres y mujeres de estos barrios, son el resultado de esa ausencia.



Construcción humana
COMPONENTE SOCIAL

ÁREA SOCIAL – URBE
TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES
FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO
Metodología Horizontal

LA NUEVA BARQUITA

Visión General:

Construcción Humana "Hacia La Nueva Barquita"

Desarrollar un proceso de educación, para la formación sistemática y sostenible, de aprendizaje social integral, individual, en pequeños grupos compuestos por familias, para la implantación de:

Una adecuada utilización de los espacios y medios a su disposición en La Nueva Barquita;

Un sistema de convivencia basado en buenos hábitos y en valores y para la implementación de nuevos estilos de comportamiento ciudadano responsable.

Beneficiarios:

1,429 familias (5,800 personas, Aprox.)

Estrategia:

La definición, implementación y sistematización de un sistema de Formación Ciudadana para habitantes que serán reubicados del sector La Barquita que les permita dar el paso Hacia la Nueva Barquita con la mayor cantidad de habilidades sociales desarrolladas.

Traslado, Instalación, acompañamiento. Establecimiento de Programas.

Estrategia y Protocolo:

Levantamiento de Información

Censo

Cartografías

Construcción del modelo de formación

Caracterización de la población para orientar contenido Temático. Identificación y desarrollo de contenidos de la propuesta

Formación de los y las Agentes Facilitadores del proceso

Experiencia Piloto: la validación del proceso

Desarrollo de Módulos Formativos

Cierre Formal: Graduación

Visitas de conocimiento al Proyecto

Acompañamiento – Mudanza

Seguimiento Post Mudanza

Implementación de Patronato LNB

Integración en los Programas establecidos en LNB

Utilización de servicios en el condominio.

Todos los Equipo



Acompañarlos en el proceso Hacia la Nueva Barquita
con cantidad de habilidades sociales desarrolladas.

Sentido Integral y Participativo.



Se ejecutaron
7 ciclos formativos
entre mayo 2014 y
diciembre 2015,
unas **1,637 familias**
y **6,000 personas.**



Imagen © Equipo Social URBE / DICOM

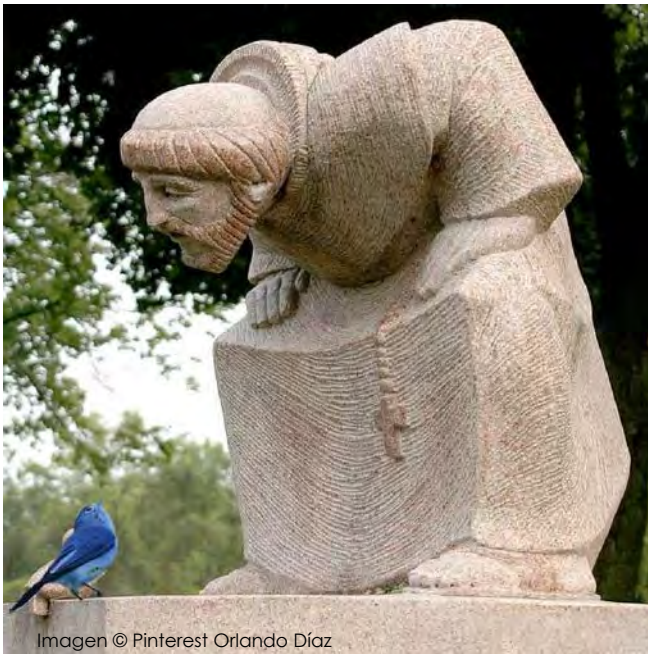


Imagen © Pinterest Orlando Díaz

FORMACION CIUDADANA

URBE apuesta a la construcción humana, más que a la física cohesión social, esperando un cambio positivo, desde el nivel familiar hasta el nivel ciudadano.

La experiencia muestra que la gente siempre está dispuesta a estar mejor, no solamente en términos económicos, si no también de conocimiento, a aprender y a incorporarse. Las familia, parte del proyecto, reciben herramientas sociales (aspectos cívicos y psicológicos) y un acompañamiento previo a ser trasladadas, con el objetivo de prepararles ante el nuevo reto. Las personas viven una transformación en su manera de vivir, un cambio psicológico.

En el proceso de formación de familias, fue obligatorio la participación de todos los miembros, niños hasta envejecientes. Previo al traslado y luego en su nuevo domicilio, las 1,457 familias fueron acompañadas.

"...familias sin estructura que no hablaban entre sí, en el espacio de formación se encontraban, se miran, se escuchan, fue un proceso realmente hermoso". G. Mejía.

" Utilizamos el diseño y la construcción, como herramienta para educar y elevar la calidad de vida de los más necesitados, garantizándoles servicios, conexiones y un entorno seguro, con el propósito de que sean capaces de generar una mejor cotidaneidad para sus familias". R. Vidal

El ejemplo de humildad de San Francisco de Asís, ha precedido todas las intervenciones, mediante la proclamación de su *Oración Simple*.



DE POBRE DIABLO A CLASE MEDIA

Condiciones para ser trasladado:

estar empadronado

haber **realizado los talleres** de Formación

saber leer y escribir

aceptar recibir el apartamento en calidad
de **préstamo por 10 años**

conservar el apartamento en buen estado

cumplir las reglas de condominio

Imagen © DICOM





Imagen © Equipo PEF – LB URBE / DICOM

**LLEGO EL MOMENTO ESPERADO,
A RECOGER!**

**INAUGURACIÓN DE LNB:
29 DE JUNIO DEL 2016**

**INICIO DE MUDANZAS
01 DE JULIO**
DE LUNES A VIERNES,
DE 20 A 30 FAMILIAS/DÍA

ESTAR ATENTOS A CITA DE
INDUCCIÓN DE MUDANZA,
PARA LA EXPLICACIÓN DEL
PROTOCOLO, CONTRATO DE
VIVIENDA QUE FIRMARAN
Y EL REGLAMENTO DE
CONDOMINIOS LNB.

**LA NUEVA
BARQUITA**

LA NUEVA BARQUITA



Imagen © DICOM

Iniciada en enero del 2014 e inaugurada en junio del 2016, su ejecución supuso la participación de autoridades, la comunidad y la cooperación interinstitucional, comprometiéndose en el rol de cada instancia involucrada a un fin común ejecutable en un tiempo y calidades determinados.

Objetivos específico:

- Sacar de riesgo por inundaciones a más de 5,500 moradores del barrio La Barquita en Santo Domingo Este, buscando un nuevo enfoque de sostenibilidad en el tema de la vivienda social en República Dominicana.
- Mejorar la calidad de vida tanto a los beneficiarios de viviendas, como a las comunidades en los entornos con las nuevas infraestructuras, servicios y dotaciones urbanas.
- Motivar la inserción educativa y social de ciudadanos excluidos.
- Integrar al Cinturón Verde de Santo Domingo más de 30 H.A. de superficie correspondiente a la zona no urbanizable del ámbito del proyecto.
- Mejorar los accesos del sector, facilitando el uso del transporte público
- Cumpliendo con los parámetros de sostenibilidad y accesibilidad universal normativo.

“ El objetivo del proyecto es convertir La Barquita en un ejemplo y modelo de cambio para toda la sociedad dominicana, regenerando el área a través de una estrategia de intervención que produzca los cambios que piden sus moradores sin alterar sustancialmente su forma de vida, sino a partir de una integración paulatina y equilibrada entre lo viejo y lo nuevo. Además, dotar al barrio de espacios públicos de calidad que permitan a sus ciudadanos un cambio cualitativo y conductual que eleve su compromiso con el entorno y facilite su desarrollo personal, urbano y medioambiental”. Carmen Ortega. Revista Arquitecto.



REPUBLICA DOMINICANA
localización Provincia de Santo Domingo



PROVINCIA SANTO DOMINGO
localización Municipio Santo Domingo Norte



MUNICIPIO SANTO DOMINGO NORTE
localización Sector Sabana Perdida

Imagen © J. Díaz

El conjunto habitacional integral LA NUEVA BARQUITA (LNB) está localizado en el municipio Santo Domingo Norte en el barrio La Javilla del sector de Sabana Perdida, en la latitud

18°32'1.84"N, longitud 69°53'7.21"W. Ocupa una superficie de 524,920 m².

El ejercicio de urbanización recalificó el uso del suelo.



Imágenes © equipo LNB URBE



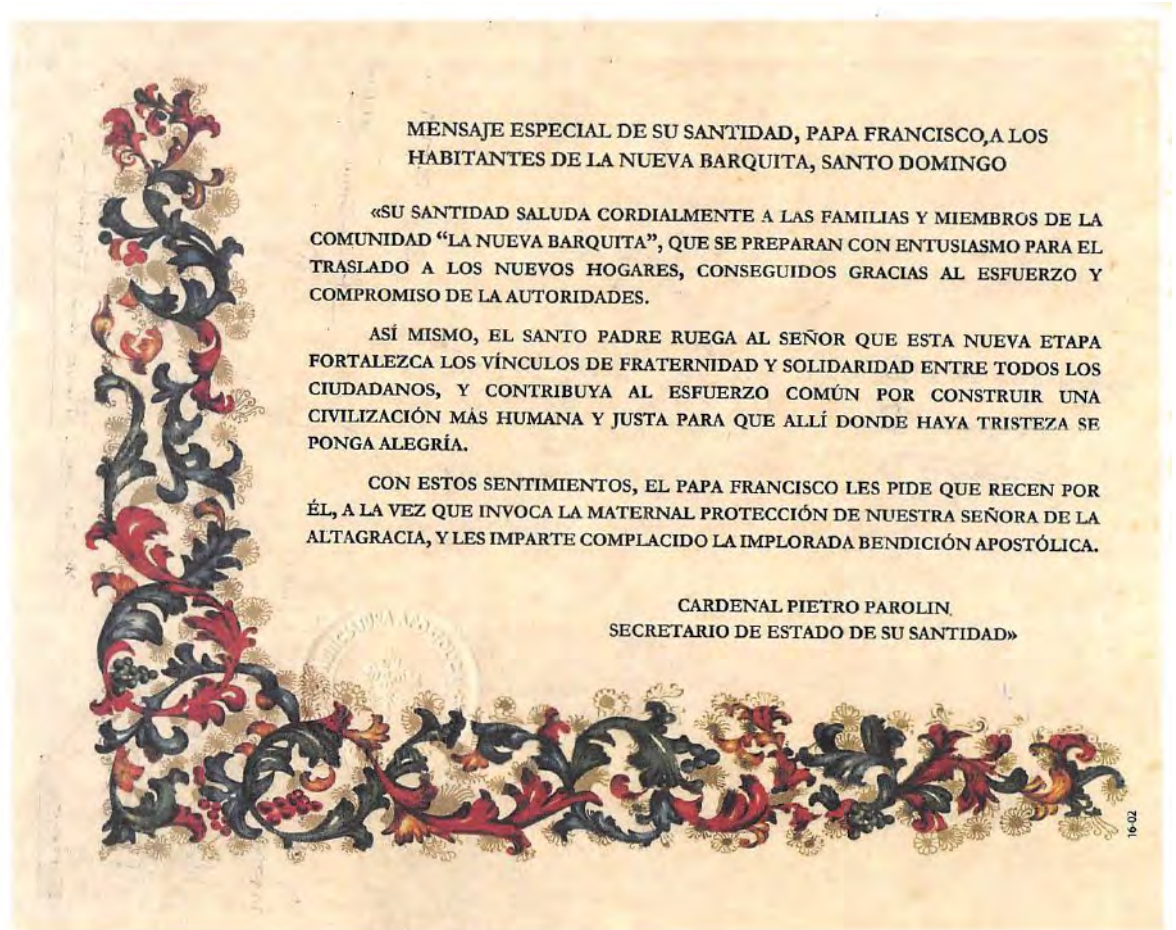


Rv. P. Gregorio Alegria



Señor Presidente, expresarle nuestra gratitud por la confianza que ha depositado en nosotros, su humildad y humanismo han sido nuestra inspiración diaria. Hemos sido testigos de su deseo verdadero de que todos los dominicanos tengan mejores oportunidades, mediante cambios profundos y duraderos"

José Miguel González





Imágenes © DICOM

En un acto cargado de emoción y emotividad, se daba inicio al cambio de vida.

Terreno

Inversión

RD\$ 122 MM

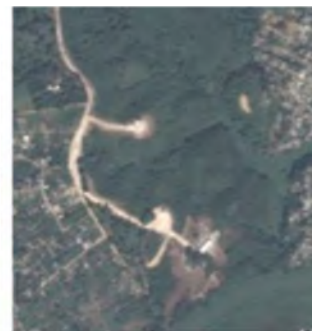
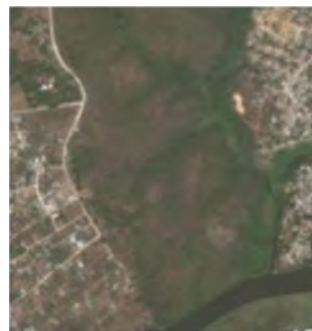
Total de la propiedad
52 Ha

Mov. de Tierras

Inversión

RD\$ 151 MM

superficie: 220,000 m²
compensación del 100% (Corte y Relleno)



**La construcción del conjunto
habitacional LNB está ejecutado
a un 100%.**

Viviendas, Infraestructuras, Paisajismo y Equipamientos
completados y operando a su capacidad

Dirección Obras © F. Maríñez
Imágenes © Equipo LNB URBE



La Nueva Barquita - LNB Sabana Perdida, SDN

1,400 familias (6,000 pers.),
1,100 obreros
100,000 pers. sectores aledaños
La Javilla, El Edén

RD\$ 4,000 MM
2014 - 2016



El conjunto habitacional integral LNB es **una respuesta arquitectónica y técnica a un proyecto de carácter social**, que establece parámetros de producción de suelo urbano para servir a una población media. Este complejo urbano oferta no solo viviendas, sino un entorno seguro, con infraestructuras urbanas y equipamientos sociales de calidad, en beneficio de sus habitantes y los sectores aledaños.



- NO URBANIZABLE RESTRINGIDO**
32% De ocupación (166,834.08 m²)
- NO URBANIZABLE ABSOLUTO**
31% de ocupación (163,834.08m²)
- URBANIZABLE PROTEGIDO**
37% de ocupación (163,834.08m²)

Imágenes © Equipo LNB URBE



LA TIPOLOGIA URBANIZABLE: se establece por la suma de las superficies ocupadas por las vías, parqueos, aceras, edificaciones, infraestructuras de servicios y áreas verdes intervenidas dentro del terreno.

La superficie urbana de LNB es toda el área que salva la cota máxima de inundación y el riesgo de deslizamiento por pendientes mayores al 30%.

Considerando la **Huella Urbana** como la suma de las superficies ocupadas por las vías, parqueos, aceras, edificaciones, infraestructuras de servicios y áreas verdes intervenidas dentro del terreno.

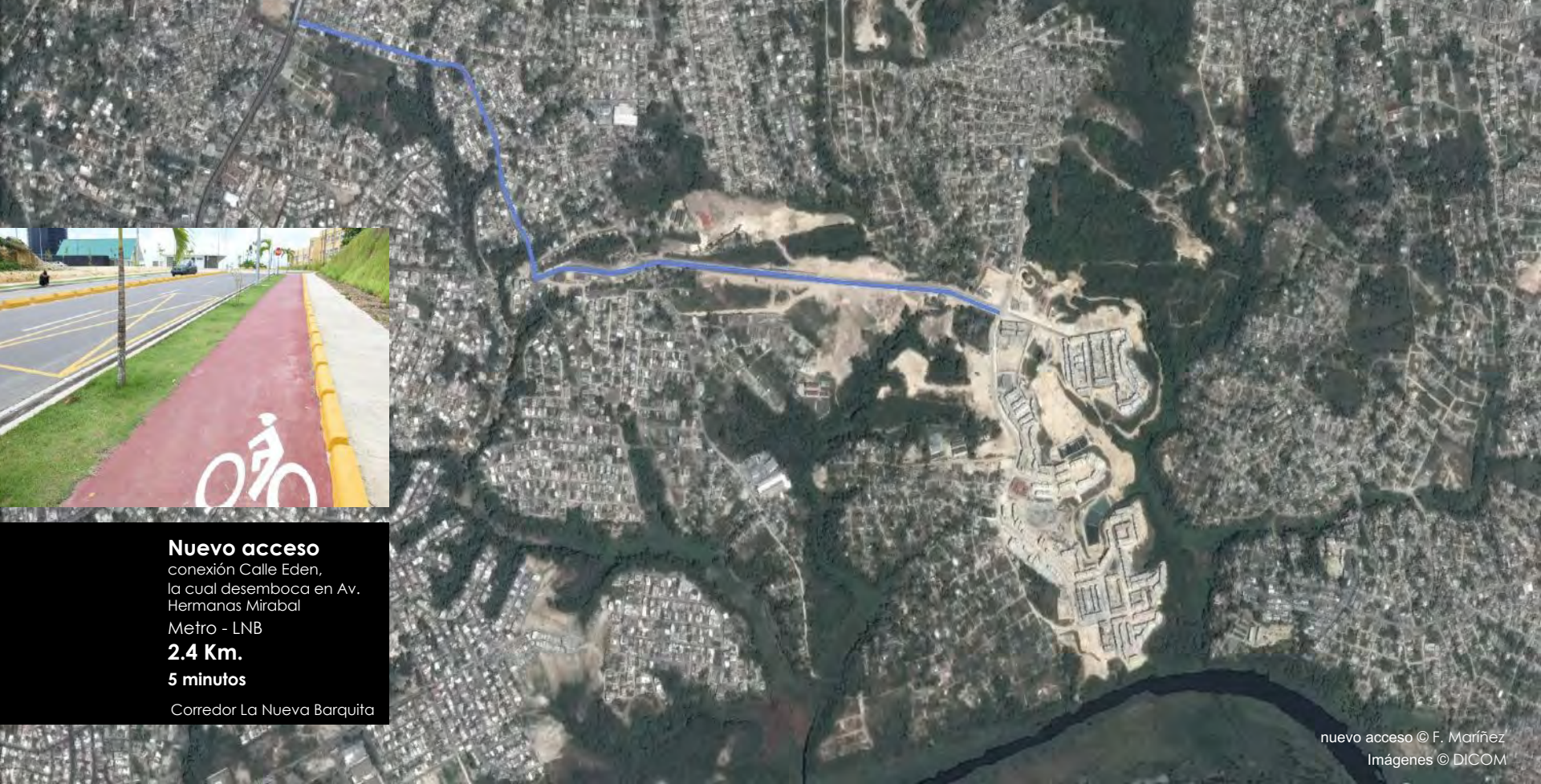
Este es el desglose para LNB:

49% vías calles, aceras.

33% edificaciones (usos residenciales, residencial-comercial y equipamientos de servicios)

18% área verde intervenida, que comprende jardinería y espacios de uso lúdico (no incluida la jardinería de las vías y parques).

8.6 Ha. de espacios de recreo con equipamiento adecuado para todas las edades, con accesibilidad universal para envejecientes, niños y personas con movilidad reducida.



Nuevo acceso

conexión Calle Eden,
la cual desemboca en Av.
Hermanas Mirabal
Metro - LNB

2.4 Km.

5 minutos

Corredor La Nueva Barquita

nuevo acceso © F. Maríñez
Imágenes © DICOM



Un **plan urbanístico** dota a la administración municipal de las estrategias necesarias para poder obtener la ciudad que desea.

Un **plan parcial** (PP) es una figura de planeamiento urbanístico que tiene por objeto la ordenación detallada en suelo urbanizable. Útil como instrumento de planificación territorial intermedia, entre la escala macro de ciudad y la escala micro de un sector (manzana, barrio etc.).

¿POR QUÉ UN PLAN PARCIAL EN LNB?

Aportar al proceso de devolución de la legalidad al suelo no urbanizable del cinturón verde de Santo Domingo.

Garantizar la protección ambiental de ese borde.

Aprovechar las plusvalías que generará la inversión pública para la mejora y mantenimiento de las infraestructuras, los servicios y espacios comunes de LNB y sus entornos.

El plan parcial introduce una serie de elementos nuevos en el ordenamiento municipal nacional:

La elaboración de levantamientos catastrales complejos por parcela,

La generación y actualización continua del padrón municipal (sectorial) y

La definición de parámetros reguladores de edificabilidad, sostenibilidad y accesibilidad en la construcción de edificios.

USO DE SUELO

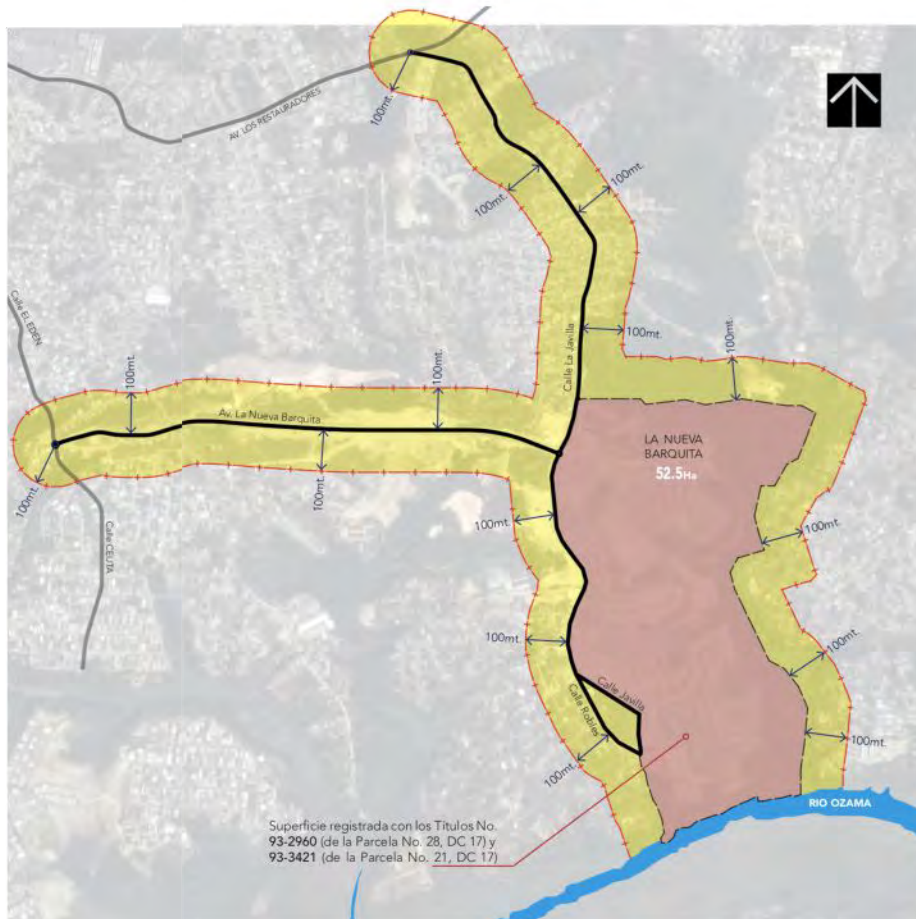
El suelo inscrito en la franja de amortiguamiento de LNB y normado por el Plan Parcial PPLNB elaborado por URBE, obedece a su condición de clasificación suelo actual: "URBANO no consolidado", el cual ha de ser actualizado.

La proximidad que estos terrenos tienen con el centro municipal de Santo Domingo Norte, así como por la dotación de infraestructuras y equipamientos aportados por el complejo habitacional integral LNB potencializan la densificación de este suelo.

Dentro de LNB existen dos tipologías de suelo:

- **área urbanizable es de 37% de ocupación (194,609.36 m²)**

- **área no-urbanizable el restante 63% se encuentra en áreas verdes y cañadas** manejadas dentro de los parámetros ecológicamente sostenible y a la vez dándole un uso responsable para evitar futuras invasiones.



El ámbito de actuación del PPLNB abarca las 52.5 hectáreas de superficie en las cuales se emplaza el conjunto habitacional integral La Nueva Barquita así como la superficie resultante de la franja de amortiguamiento de dicho proyecto, la cual comprende 100 mt del entorno circundante de LNB así como 100 mt de la primera línea a ambos lados de las vías de los accesos.

Las vías de accesos sujetas a los términos de este plan Plan Parcial desarrollado para LNB:

- **Calle La Javilla** en toda su extensión, desde la Av. Los Restauradores hasta la plaza San Francisco de Asís; la calle Robles desde su bifurcación con la calle Javilla hasta la plaza San Francisco de Asís.
- **Avenida La Nueva Barquita** en toda su extensión, desde su intersección con la calle El Edén hasta la intersección con la calle Javilla (1.3Km)

Imágenes © PPLNB URBE
J. Díaz, R. Vidal

FAMILIA:	DIA DE TRASLADO:	
CODIGO VIVIENDA:	HORA DE SALIDA:	
CABEZA DE FLIA:	RESPONSABLE URBE:	
CEDULA:	TRANSPORTADO POR:	
CANTIDAD: ADULTOS: NIÑOS:	CHOFER:	NO. VEHICULO:

CODIGO DE VIVIENDA

Sector: La Nueva Barquita, Sabana Perdida, Santo Domingo Norte, Rep. Dom. No. Parcela: Dirección: Calle A. Sur. Bloque C Edificio: 3 Nivel: 2 No. Apart.: 02 Escalera: A No. Habitaciones: 3 Metros Cuadrados: 60 m2	C	3	2	02	A
	BLOQUE	EDIFICIO	NIVEL	NUMERO	ESCALERA



Distribución Parcelaria LNB

Proyecto de **producción de suelo urbano e infraestructuras**, donde han sido trasladadas familias en situación de alta vulnerabilidad, desde zonas de riesgo de los sectores:

La Barquita, Los Mina Norte (SDE),
La Barquita Norte, Sabana Perdida (SDN),
Los Guandules y La Ciénaga del Distrito Nacional.

Al momento de diseñar el área urbanizable de LNB, se trazó la prolongación de la vía existente de La Javilla hasta el río Ozama, conectando el terreno completo y sirviendo este, de arteria principal del proyecto. De esta se derivaron tres principales vías, que dividieron el proyecto en tres bloques Bloque A, B y C. Cada bloque cuenta con un espacio público y recreativo, apartamentos de uso mixto (comercial y habitacional) y apartamentos habitacionales.

El proyecto consta de mil setecientos sesenta y seis (1,766) unidades de viviendas, ciento ocho (108) locales comerciales, equipamientos comunitarios diversos, espacios públicos, parque ecológico urbano, así como redes urbanas de abastecimiento y conducción de aguas residuales, electricidad y telecomunicaciones.

Diseño

Inversión
RD\$ 120 MM

Edificios habitacionales

Inversión
RD\$ 2,400 MM
esto incluye los jardines, parqueos, iluminación

14 lotes

Edif. de 4 niveles de 8 apartamentos
Tiempo de construcción:

6 meses

Los apartamentos fueron construidos con moldes o formaletas, vaciadas en hormigón, a razón de la velocidad requerida de ejecución de obra.

Terminación **media**

RD\$ 13,500 /m²

Precio promedio por apartamento **RD\$1.3 MM**
Incluyendo áreas exteriores

Supervisión

Edificios habitacionales

Inversión
RD\$ 61 MM



25 procesos de licitaciones
en diferentes especialidades, más de
40 empresas
de construcción y servicios,
más de
2,600 personas en obra
y un equipo de más de
60 personas,



Participación en el diseño / anécdotas

La gente en el programa de formación realizaba aportaciones al proceso de diseño, por ejemplo, una de las tipologías de edificios en LNB disponía de un pasillo común exterior para acceder a la vivienda, en la interacción entre los equipos social y técnico se considero fundamental que todas las unidades habitacionales tuviesen balcón. Tomada la decisión, fueron agregados módulos de circulación vertical cada dos apartamentos, a estos edificios longitudinales, para poder transformar estos pasillos en balcones.

Otro caso fue el espacio de lavadero concebido como un lugar de servicio abierto por temas de aireación, como resultado de las impresiones de las familias, durante las visitas guiadas a las familias previo al traslado, se entendió necesario cerrar este espacio con bloques calados, porque las personas los consideraron frágil ante posibles robos.

En el proceso de formación las personas decían que querían ver y que no querían ver en LNB, esto arrojó aspectos que tocaban temas de espacio interior en los apartamentos, como en el espacio público, teniendo incidencia de ordenamiento, de usos de suelo, hasta terminar convirtiéndose en las normas acordadas y las bases del régimen de condominio del proyecto.

Se consideró importante mantener durante y después del proyecto este canal de diálogo, a fin de mejorar y ajustar aspectos en atención de aquello que tiene posibilidades reales de ser aplicado por la comunidad.

1,782 apartamentos de 68m² a 76m²

- 3 habitaciones
- Sala/comedor
- cocina,
- área de lavado
- baño
- balcón

112 Edificios de 3 tipos

2 Habitacionales

1 Mixto (comercio – vivienda)

108 locales comerciales

Los primeros niveles están adaptados para personas con movilidad reducida, son 4 tipologías de edificios, para dar al conjunto dinamismo

Apartamento tipo R3

68 m²

3 habitaciones

Apartamento tipo Rk

76 m²

3 habitaciones



PRINCIPIOS PARA EL DERECHO A USO DE LAS VIVIENDAS

Uso habitacional

Buen estado

Comportamiento adecuado

Limpieza áreas comunes

Pago de Mantenimiento

Cuidado de los niños

Uso del espacio público

Pérdida de derecho a uso



1 EL USO DE LA VIVIENDA SERÁ SÓLO PARA EL FIN QUE SE ASIGNÓ

No se podrá alquilar, ceder su apartamento a terceras persona, no se permitirá el hacinamiento (personas en exceso viviendo bajo el mismo techo). No podrá ser utilizado para otro uso que no sea habitacional, ni como comercio, laboratorio químico, almacén o depósito de mercancías, entre otros. Ni vandalizar o tener conductas reñidas con la moral.

2 MANTENER EN BUEN ESTADO EL APARTAMENTO

Los residentes son responsables del cuidado y buen manejo de las instalaciones. Se encargan de reparaciones, instalaciones de los servicios (teléfono, cable, etc). No se podrá alterar los colores de las paredes exteriores y de otras áreas comunes. Ni colocar letreros o anuncios. Ni abrir huecos, ni hacer anexos. Prohibido tirar sustancias que obstruyan o dañen las tuberías o que pongan en peligro la salud o la seguridad del edificio y de las plantas de tratamiento con fitodepuración (macrofitas)

3 RESPETAR ESPACIO DE LOS VECINOS. MANTENER COMPORTAMIENTO ADECUADO

No perturbar la tranquilidad, seguridad, salubridad y habitabilidad. Prohibido utilizar amplificadores de sonido, instrumentos musicales, tono de voz muy alto y palabras obscenas.

4 MANTENER EL ORDEN Y LA LIMPIEZA DE ÁREAS COMUNES

Las entradas, escaleras, salidas y espacios deberán permanecer libres en todo momento.

5 LOS USUARIOS SON RESPONSABLES DE LAS VIOLACIONES DE LAS NORMAS

Cometidas por moradores de su unidad, sus visitantes y familiares.

6 SE PERMITEN MASCOTAS

Sólo aquellos domesticados y reconocidos como mascotas. Es responsabilidad del dueño el cuidado y mantenimiento.

7 SE CONSIDERAN FALTAS LOS HECHOS QUE ATENTEN CONTRA LA NORMATIVA ESTABLECIDA

Habrán unos criterios de evaluación de las faltas que van desde leves hasta muy graves. Se realizarán visitas periódicas para verificar el estado del apartamento, la cantidad de personas que viven en el, así como las situaciones de vida en condominio.

8 SE DEBERÁN PAGAR, A TIEMPO, LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO

Establecidos para su vivienda (agua, recogida de basura y mantenimiento de áreas comunes), así como también los servicios que usted reciba de manera particular energía eléctrica, telecomunicaciones y otros.

9 TODOS LOS ADULTOS DEBERÁN PROTEGER Y DAR SEGUIMIENTO A LOS NIÑOS Y A LAS NIÑAS

Siendo obligatorio la escolaridad de aquellos que vivan bajo su techo.

10 EL PATRONATO SERÁ EL RESPONSABLE DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL CONDOMINIO

Realizará visitas periódicas de revisión y seguimiento. Es obligatorio recibir las brigadas de revisión. Es obligatorio participar en las reuniones y actividades que se convoquen.

11 EL USO PARA CELEBRACIONES Y ACTIVIDADES COMERCIALES DENTRO ÁREAS COMUNES REQUIERE DE UN PERMISO PREVIO DEL PATRONATO

Es prohibido el consumo de bebidas alcohólicas y otras drogas en las áreas de niños.

12 NO SE PERMITEN VENTAS INFORMALES

Las ventas informales, de tipo ambulante y ocupando la vía pública así como los espacios públicos están prohibidas.

13 EL DERECHO DE USO DE LA VIVIENDA ES PROVISIONAL

Será de su propiedad a los 10 años si ha cumplido con los requisitos establecidos, con EL INCUMPLIMIENTO DE ESTAS NORMAS TIENE CONSECUENCIAS, expulsión del proyecto y se pierde el derecho a bien de familia.



Don Domingo, es un ejemplo de aquellas personas que permanecían dentro de las viviendas durante las inundaciones para que no le robaran sus cosas, la casa era como una segunda piel.

La experiencia de su traslado es una de las más dramáticas, al entrar a su apartamento en La Nueva Barquita pregunto “ **y de quién son son estas dos habitaciones?**”. El no podía entender que todo el espacio era suyo. Iniciaba el proceso de adaptación

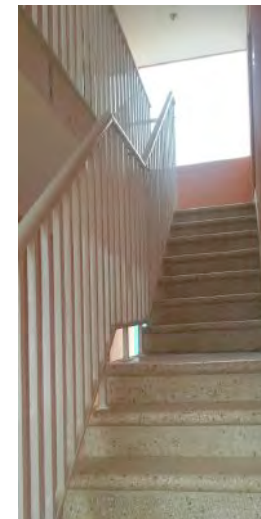
Para él igual como para muchos, fue todo un proceso el aprender a cerrar la puerta del apartamento, cuando en el barrio estas permanecían abiertas durante el día.

La experiencia muestra que una vez teniendo el recurso, la gente integra el confort y la privacidad, siendo estas necesidades aunque nunca se hayan tenido.





Imágenes © Equipo LNB



Protocolo traslados

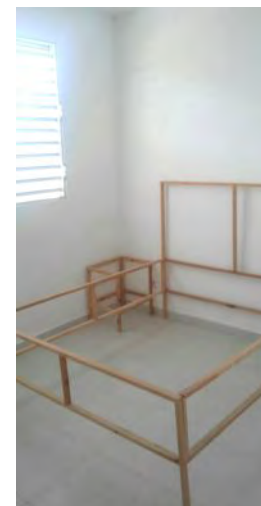
La construcción física y la construcción humana se realizaban en paralelo. Los jefes de hogar durante el proceso de formación realizaron visitas a un apartamento modelo, para tener una perspectiva más clara hacia dónde se dirigían y cómo sería su nuevo hogar. A muchos le permitía ubicarse espacialmente en su futura realidad.

Posteriormente, en el momento de traslado, se firmaba el contrato aceptando los términos de derecho a uso y reglas de condominios previamente informadas.

Al entregar las llaves se firmaba un documento de descargo, conclusivo al proceso de traslado de cada familia.

Trasladar familias ha sido uno de los retos más difíciles para el equipo. Se trata en términos psicológicos de un proceso de duelo, con una intensidad y fragilidad muy especial.

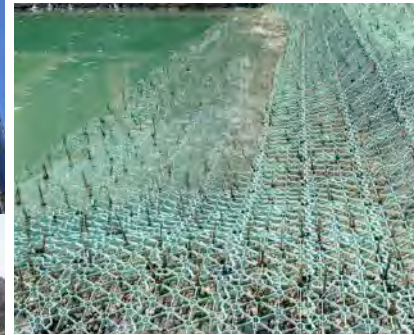
El equipo tuvo que aprender poco a poco a manejar este proceso de sentimientos encontrados, para poder ser un apoyo efectivo a las familias



**tanque vitrificado de almacenamiento
batería de tres pozos**
capacidad de **4,600 m³**
descarga por gravedad al acueducto.
Hidrantes de emergencias

Para el sistema de suministro de agua, se instaló en un punto alto a la entrada del proyecto un tanque vitrificado de almacenamiento de agua, alimentado por tres pozos, el cual descarga por gravedad a el acueducto auxiliado por hidrantes de emergencias espaciados por todo el proyecto garantizando el suministro.

Sistema
almacenamiento agua potable
Inversión
RD\$ 78 MM





acueducto y alcantarillado

Inversión
RD\$ 220 MM

3 circuitos de alcantarillado
3 Depuradoras Fitosanitarias.

Imágenes © DICOM

Equipamientos

Liceo. Polideportivo .
Centro de Diagnóstico
Estancia infantil.
Policía . Salón Multiusos
Reside . Huerto Terapéutico

Inversión

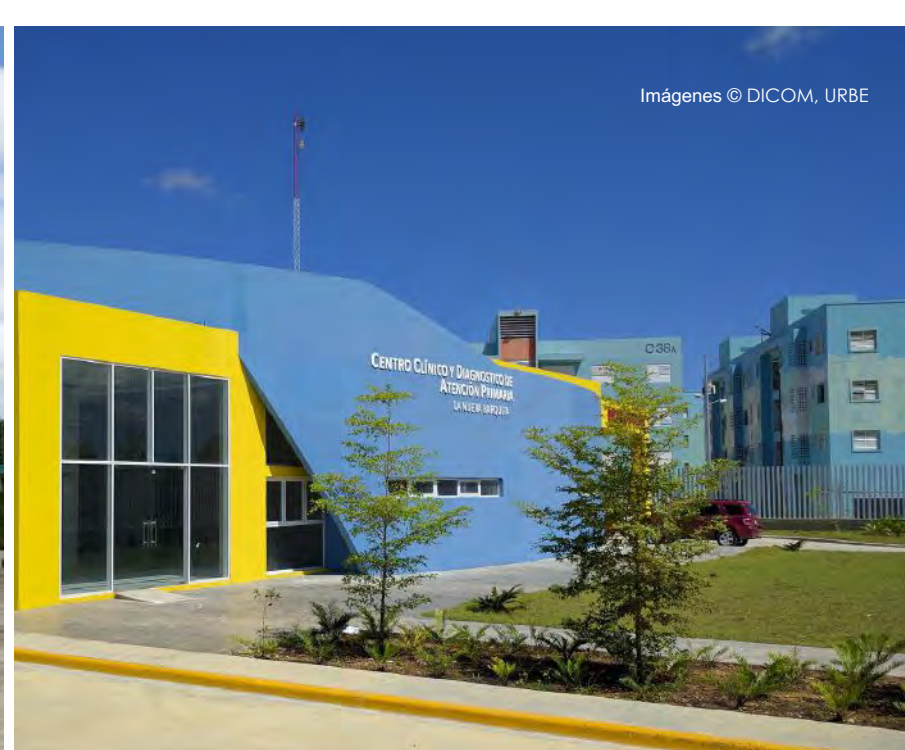
RD\$ 155 MM

Los equipamientos fueron ubicados tomando en cuenta sus necesidades espaciales. Fueron distribuidos a lo largo de la vía, garantizado el fácil acceso a toda la comunidad.

Para la selección del tipo equipamientos públicos a ser implantados en LNB, se utilizó los datos censales y levantamientos demográficos de la población, que arroja características de edad, nivel de alfabetización, ingreso por familia, tamaño de familia, necesidades, intereses, entre otras.

El padrón del proyecto se iba actualizando constantemente en el tiempo, permitiendo tomar decisiones en función de las necesidades reales y de mayor beneficio a la población.





Salón Multiusos
Centro Clínico y Diagnóstico

RESIDE es centro del Servicio Nacional de Salud – SNS,
que asiste a personas con cualquier tipo discapacidad mental



CTC, CCPO J. Millet, P.Cuevas
Imágenes © DICOM, URBE



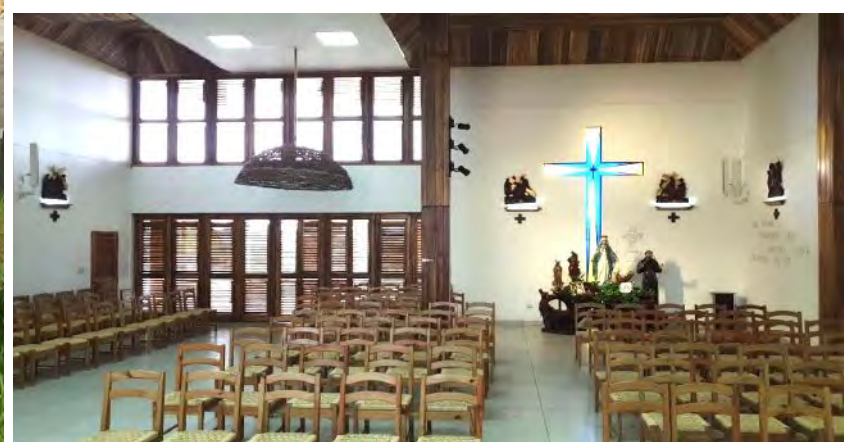


Imágenes © DICOM, URBE

Iglesia evangélica
con capacidad para más de 400 personas.
28% ejecutado / marzo 2021
RD\$ 19MM

Propuesta Iglesia Evangélica © J. Millet







Mural y Altar con recuperación de maderas deshabilitadas en zona de inundación LB, Los Mina Norte Parroquia SFA, LNB © COVALPA, G. Thevenet,

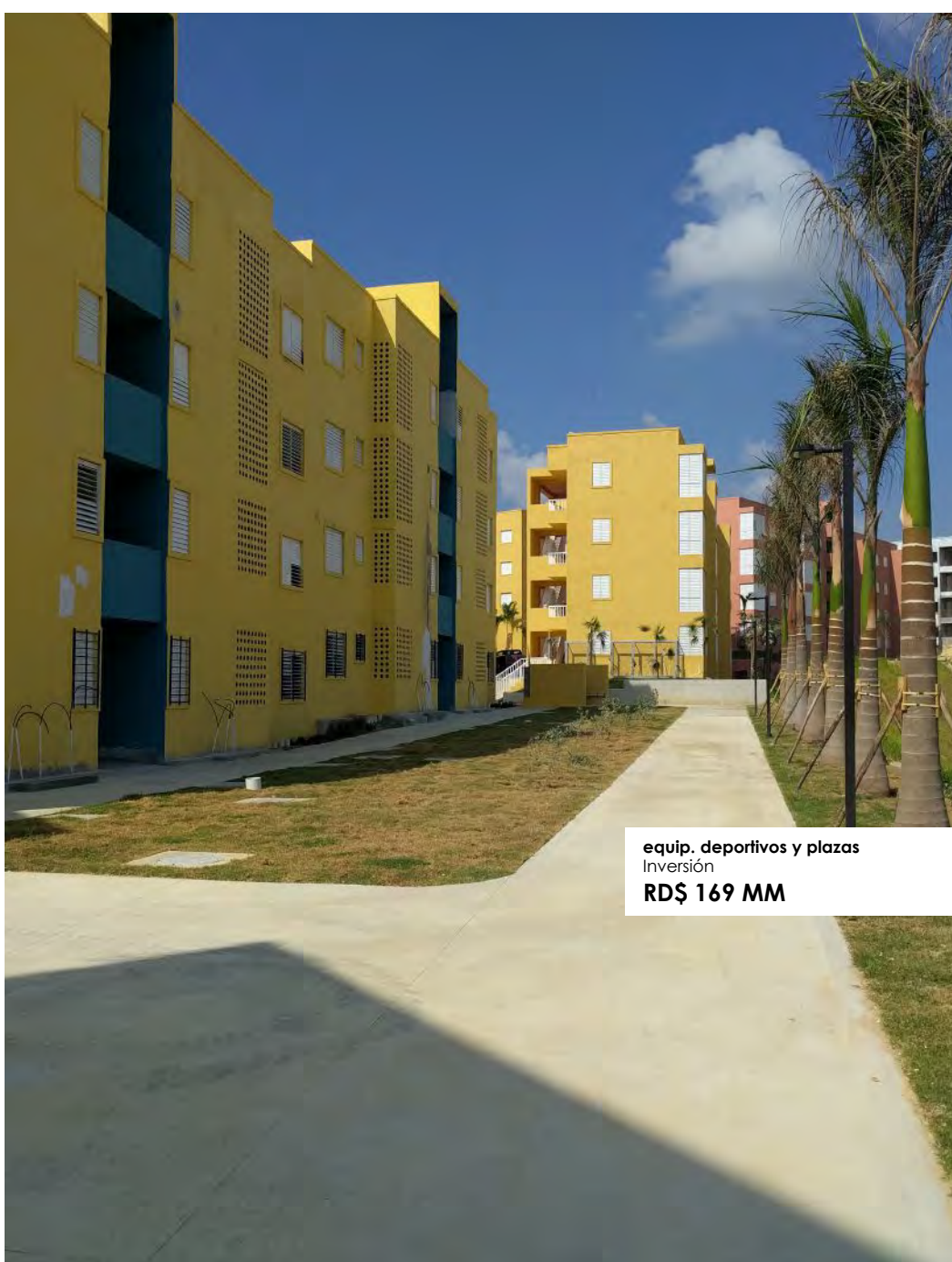




Áreas recreativas
77% ejecutado / octubre 2021
Pendiente RD\$ 7MM

Espacio público
74,335 m²

equipamientos deportivos
juegos infantiles
plazas wifi y parques
anfiteatro
ciclo bicicletas
bici cross



equip. deportivos y plazas
Inversión
RD\$ 169 MM





Calles, Aceras y Plazas

Inversión
RD\$ 97 MM

La vía principal cuenta con dos carriles vehiculares en cada dirección, un ciclovía a lo largo de toda la ruta y aceras de 5 metros con paisajismo, garantizando la seguridad y dándole prioridad al peatonal. El arbolado vial se enfocó en especies nativas que proporcionan sombra y flora.

Secciones generales:

Calles de 7 m

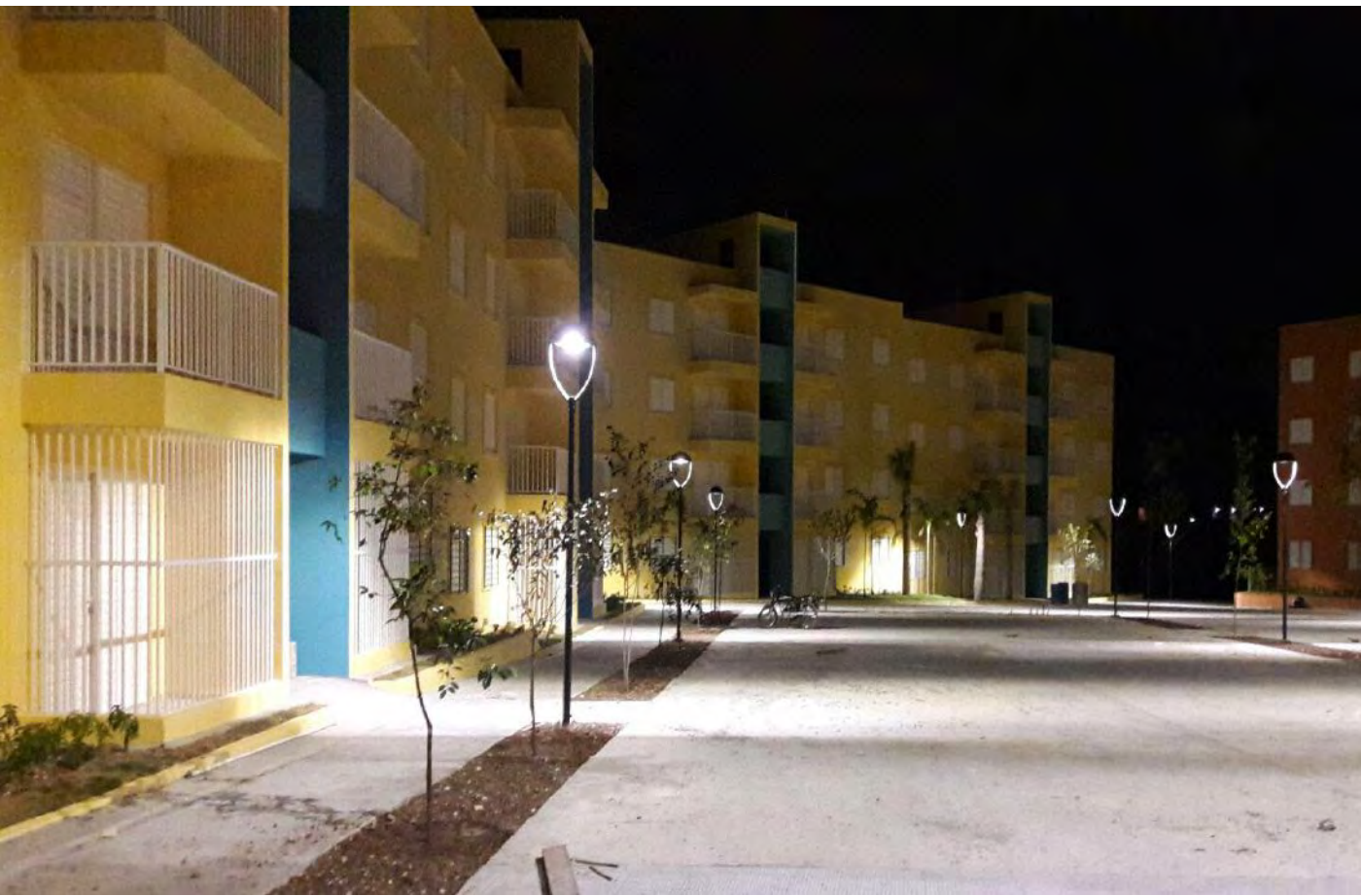
Aceras de 4.50 m

Ciclo vía en calle principal en hormigón hidráulico y armadura

7.6 Km de circuito peatonal (deportivo),

3 Km de ciclovía,

1 km circuito cerrado Plaza de la Salud



cableado soterrado

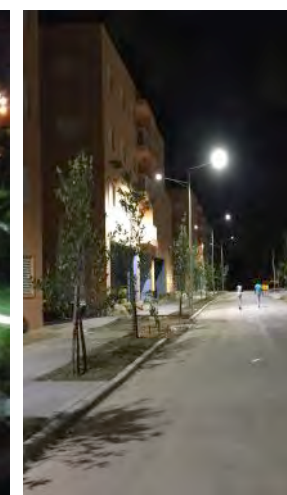
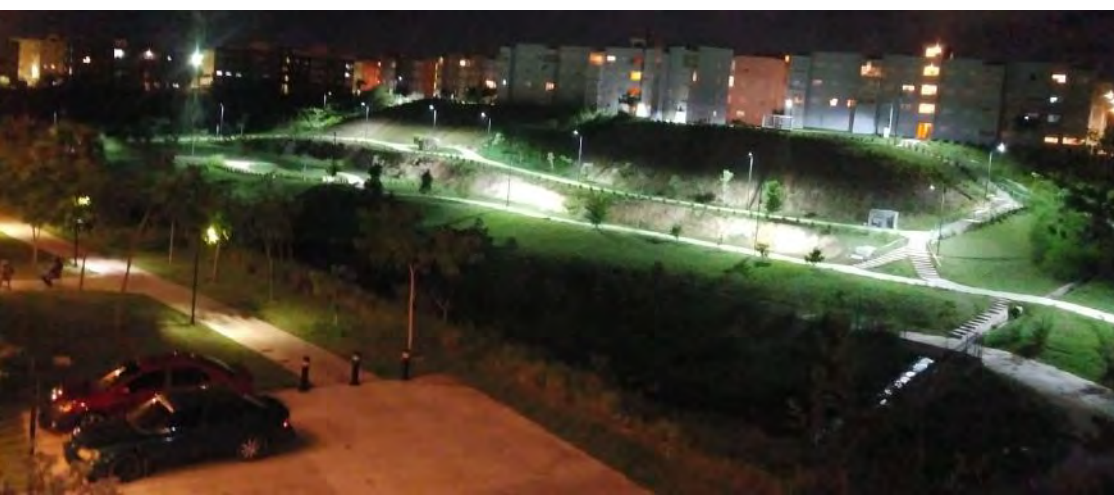
alumbrado con lámparas de bajo consumo
telecomunicaciones / sistema 911

obras eléctricas

Inversión
RD\$ 131 MM

Para el sistema eléctrico se realizó un cableado soterrado de todos los servicios, garantizando una sección limpia y segura tanto para el arbolado público urbano, como para la calidad del espacio público requeridos.

El conjunto habitacional cuenta con lámparas de bajo consumo tanto en las vías como en los espacios de esparcimiento. Este sistema fue conectado al sistema de 24 horas de EDEESTE.





Paisajismo © M. Szabo





Senda perimetral

PLAN DE ARBOLADO

Inversión
RD\$ 27 MM

1,538 ejemplares

Plantas locales

árboles, herbáceas ornamentales,
medicinales y frutales
Resistentes y de bajo
mantenimiento



PAISAJISMO
2016



Paisajismo © M. Szabo

2017





2020



2018





PAISAJISMO COMO ESTRATEGIA DE OCUPACION

Se diseñaron y construyeron parques formales en los terrenos no urbanizables de la propiedad, con circuitos para que las personas puedan ejercitarse. Dando un uso al espacio no construido y mitigar el riesgo de posibles invasiones.

Doña Virginia,
la primera persona trasladada LNB. Ejercicio piloto Julio 2016
“ aún podemos escuchar el sonido de esa primera demolición”



Reconocimientos Nacionales e Internacionales.

- Premio de Accesibilidad Universal Platino- CONADIS -DNU-
- Mención y Participación III Fórum Hábitat de La Vivienda-Latinoamérica y Caribe
- Proyecto en territorios vulnerables de referencia por la Agencia Francesa de Desarrollo - ADF

LA NUEVA BARQUITA EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 4,665 MM

Pendiente RD\$ 160 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos 6,684 pers.

Beneficiarios indirectos ... 1,671 pers.

Traslados desde zonas vulnerables 6,684 pers.

Propiedades pagadas 1



ESCALA

Área intervenida 524,920 m²

Área liberada 220,000 m²

Área construida 139,689 m²

Área de regeneración ambiental 270,540 m²



VIVIENDAS

Área destinada a uso habitacional 106,200 m²

Unidades (2/3 hab.) 1,770 ud

Habitantes 6,684 pers.



INFRAESTRUCTURA

Acueducto 2.98 km

Alcantarillado red servida ... 1.57 km

Alcantarillado red pluvial 0.93 km

Capacidad de abastecimiento 4,600,000 litros

Capacidad de tratamiento de aguas residuales... 4,370,000 litros

Redes eléctricas soterradas
Distribución... 0.87 km 12,5 KV ST/1CF
6.83 km 7,2 KV 1CF

Redes eléctricas aéreas
Distribución.... 0.72 km 12,5 KV ST/1CF



AREA VERDE

Árboles sembrados	
Número de especies	41
Número de ejemplares	2,347
Área de sombra generada	29,478 m2
Área sembrada	107,000 m2
Área devuelta al río	134,797 m2
Herbáceas fitodepuradoras	9,976 m2



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno	7,041 kg/día
Depuración de CO2 ...	25,465 kg/día



EQUIPAMIENTOS

Centro tecnológico comunitario	380 m2
Multisus	550 m2
Iglesia Evangélica	1,000 m2
Centro RESIDE	1,860 m2
Huerto RESIDE	1,380 m2
Destacamento	165 m2
Liceo politécnico	7,000 m2
Centro diagnóstico	640 m2
Estancia infantil	2,173 m2
Iglesia Católica	1,000 m2
Casa Curial	300 m2
Oficinas Patronato	165 m2
Escuela de música	210 m2
Centro PROGRESANDO	450 m2



TRANSPORTE

Ruta OMSA (2 paradas)	3 km
Nueva Vía Pedro Gilbert – LNB	2.5 km
Ciclovía	3 km



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a espacios públicos	90,174 m2
Área destinada a espacios deportivos y recreativos	
Polideportivo	3,000 m2
Parque infantil (5)	6,886 m2
Cancha basket (5)	2,270 m2
Cancha béisbol	4,240 m2
Skate park	1,060 m2
Anfiteatro	1,500 m2



CONSTRUCCIÓN HUMANA

Personas empadronadas	4,845 pers.
Personas que recibieron formación ciudadana	5,800 pers.
Personas a las que se les socializó	5,800 pers.



EL PATRONATO LA NUEVA BARQUITA ADMINISTRARÁ Y GESTIONARÁ LAS INFRAESTRUCTURAS CONSTRUIDAS, A FIN GARANTIZAR SU SOSTENIBILIDAD FÍSICA, SOCIAL Y ECONÓMICA DEL PROYECTO.



Oficinas Patronato y Escuela de Música

Habilitadas para atender las necesidades de los departamentos técnico, financiero y legal, así como el mantenimiento actualizado del padrón de residentes. El PLNB da continuidad a las funciones realizadas por URBE de atención al ciudadano y los programas sociales de formación continua.

Gasto Corriente PLNB: RD\$ 3 MM MENSUAL



LA NUEVA BARQUITA COMUNIDAD EN CONSTRUCCION

requiere tiempo para crecer y formarse

Gestión de aseguramiento de la calidad. Acciones e iniciativas

Las familias en LNB han mejorado sus condiciones de seguridad en general, físicas y humanas, la calidad de los servicios de agua potable y aguas servidas, electricidad, manejo de residuos sólidos (escaso o inexistente en *La vieja Barquita*), todo ello pasó de ser peligroso a ser regulado y seguro.

Actualmente la unidad de gestión comunitaria **Patronato de LNB**, realiza los siguientes servicios:

Manejo de residuos sólidos

con la colaboración del Ayuntamiento Santo Domingo Norte (ASDN), Limpieza de las calles y áreas públicas por medio de Brigada de Aseo y Limpieza

Cuidado y mantenimiento del Paisajismo general del conjunto habitacional,

disponiendo de una brigada especializada para los fines.

Servicios de mantenimiento general

apartamentos, áreas comunes y espacios públicos (electricidad, plomería, albañilería).

Pago de los servicios comunes:

RSD, Electricidad, mantenimientos, acueducto y alcantarillado, paisajismo, aseo.

Servicios Funerarios gratuitos a los empadronados del Complejo

con la colaboración del Ayuntamiento Santo Domingo Norte (ASDN)

Programa de formación deportiva:

Club Deportivo La Milagrosa, Campamentos de Verano para niños y jóvenes

Programa de formación artística:

Escuela de Música

PATRONATO LNB

Visión General

LA NUEVA BARQUITA es una realidad: PATRONATO LNB GESTIONA UNA COMUNIDAD MODELO

Objetivos:

- Crear una estructura comunitaria que garantice una gestión social eficiente de la comunidad, la sostenibilidad de la Inversión y los niveles de calidades producidos en el proyecto al momento de su entrega.
- Mantener la estructura organizativa comunitaria funcional, creada mediante el Decreto No. 192-1.

Beneficiarios: La totalidad de las familias instaladas y acompañadas. 1,637 familias (6,000 personas aprox.)

Estrategia:

- El establecimiento de un Equipo o Área Social para mantener el espíritu humano del proyecto, teniendo a su cargo el diseño y ejecución de los programas de animación y formación ciudadana, que permitan a las familias empoderarse de su nueva situación y avanzar en sus condiciones espirituales y materiales.
- La coordinación de asociaciones Comunitarias que surjan en el conjunto habitacional, manteniendo y gestionando las condiciones para vivir tranquilo y seguro.
- Priorizar los Niños y las Niñas y a los Adultos Mayores residentes.
- Mantener hilo conductor interinstitucional: objetivos transversales comunes con las instituciones presentes en LNB.

Paso a Paso: Diagnóstico de la realidad - Diseño de la Formación – Organización – Desarrollo del Plan - Sistema de Seguimiento - Evaluación e Informes - Sistematización

FORMACION CONTINUA EN LNB

El acompañamiento a las familias trasladadas en LNB y de un programa de formación continua, se ejecutó de manera integral a través de:

Visitas de acompañamiento y adaptación (596 visitas realizadas).

Encuentros de vecinos (por Escaleras y Bloques), con la finalidad de sensibilizar sobre los temas comunes, el respeto a las normas establecidas y fomentar la organización comunitaria. (más de 30 encuentros)

Talleres de formación dirigido a los nuevos líderes de la nueva comunidad, elegido por ellos mismos (123 Representantes de Escaleras formados)

Talleres de formación técnica dirigidos al personal de servicio del Patronato LNB, aquellos que trabajan en la jardinería, la limpieza y mantenimiento. Compuestas por habitantes de LNB. (13 Talleres a Brigadas).

Campamentos de Verano: ofreciendo un contenido **deportivo y cultural** a los NNA (350 Niños, Niñas y Adolescentes en cada uno de los 3 Campamentos de Verano realizados)

Acompañamiento a los adultos mayores (48 Adultos Mayores, que necesitan una atención especial).

Formación deportiva en acompañamiento con el Comité Olímpico Dominicano y La Armada Nacional: Club Deportivo La Milagrosa de LNB.

Formación musical: iniciado antes de ser trasladados, LNB hoy tiene un coro de adultos y niños; y una banda musical juvenil activos

ÁREA SOCIAL – URBE

TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES

FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO

Metodología Horizontal



Los niños hoy en LNB, disfrutan de un entorno con espacios dirigidos a ellos en condiciones saludables. Sin embargo los levantamientos realizados por el equipo social reflejan situaciones de riesgo infantil que ameritan una formación continua de la intervención integral:

Persiste:

- Dejarlos solos en casa, cuidados por los hermanos mayores, pero menores de edad.
- Alto nivel de descuido higiénico general
- Impuntualidad y deserción escolar
- Violencia intrafamiliar
- Actividad sexual precoz y embarazos en adolescentes



Escuela de Música LNB © Y. Félix, K. Peño

An aerial photograph showing a wide, muddy brown river flowing through a lush green forest. To the right of the river, a densely packed town with many small buildings and colorful roofs is visible. A dirt road runs parallel to the river, separating the town from the forest. The overall scene depicts a natural environment adjacent to human habitation.

PARQUE ECOLÓGICO FLUVIAL LA BARQUITA

2014 -2021



Los parques ecológicos fluviales, son respuestas de ordenamiento territorial, para asegurar la legalidad ambiental de los suelos que pertenecen a un río (corriente natural de agua que fluye con continuidad), considerando aquellos suelos comprometidos por las fluctuaciones de su caudal y crecimiento frente a fenómenos atmosféricos.

Para la planificación urbana se ha de considerar como suelo no urbanizable aquellos territorios que por naturaleza le corresponde a un río, a pesar que, por el nivel de sus aguas en su estado habitual y frecuente, puede no ser considerado como terreno del mismo.

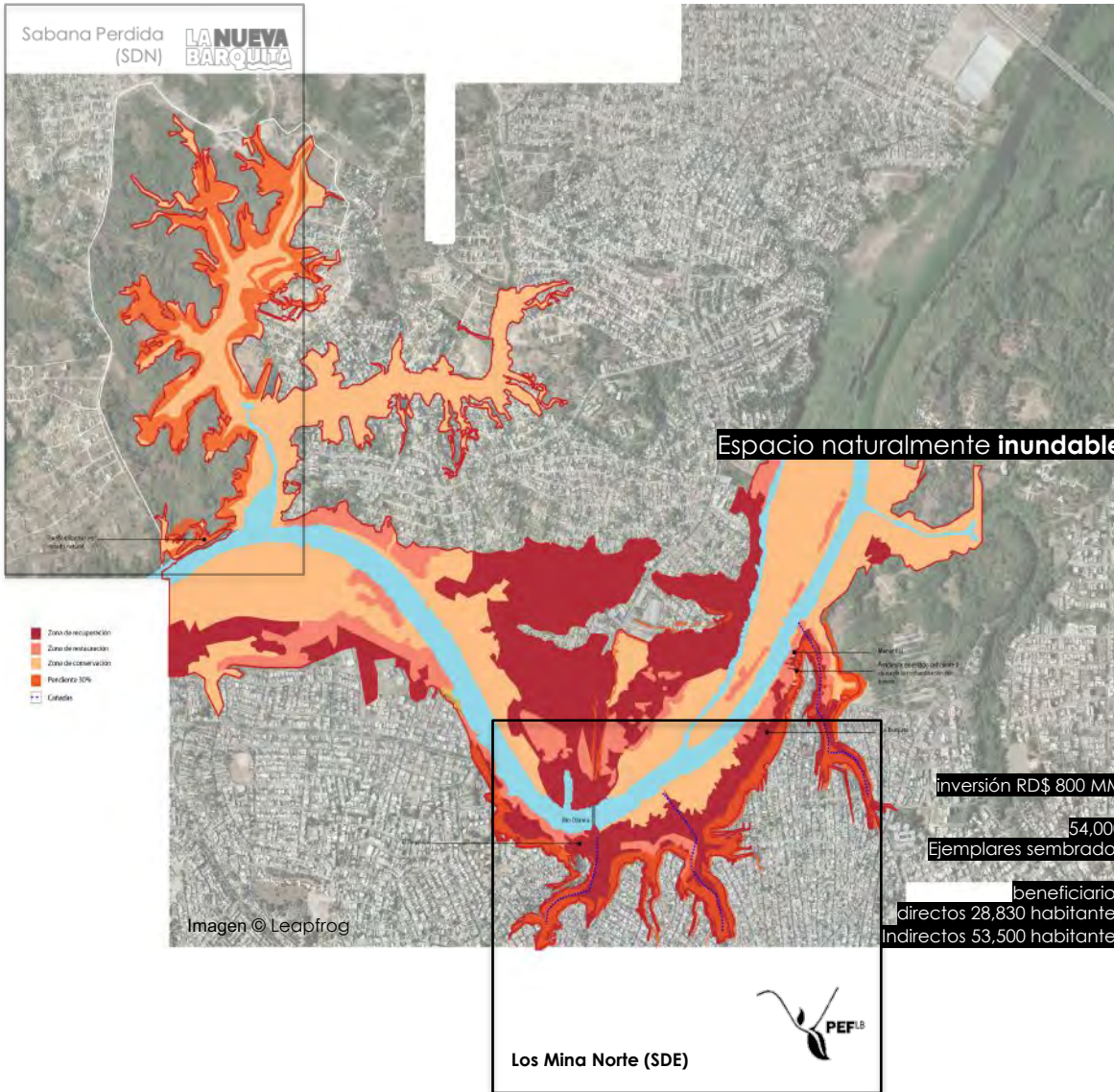
Ante las posibles crecidas, las poblaciones (independientemente sean estas urbanas, suburbanas o rurales) cuyos asentamientos habitacionales ocupan o son próximos a estos territorios, han de ser consideradas de alta vulnerabilidad.

Así también los ríos, como cuerpo de agua receptor, de las poblaciones adyacentes, están en riesgo, sometidos a altos niveles de contaminación, pérdida de suelo y biodiversidad. Es por ello que se hace necesario limitar los entornos fluviales sometidos a la presión habitacional, para proteger a las personas y al ecosistema paralelamente. Los parques fluviales se constituyen en un límite de protección humano y ambiental, en un formato de corredores verdes que sirva de refugio a la vida natural y disfrute del hombre.

URBE, está implementando este tipo de respuestas, para el caso de La Barquita (Los Minas, Santo Domingo Este) para delimitar el espacio de sifón natural que representa ese tramo de 1.5 Km. del río Ozama, ante la espera de descarga de aguas del Río Isabela. Basándose en una acción integral sobre la caracterización y cambio de uso de suelo, que procura devolver la calidad ambiental y la legalidad de los suelos ribereños comprometidos por la ocupación informal de terrenos inundables a orillas del Ozama.

Aspirando a que este ejercicio de regeneración urbana y ambiental, puedan servir como referencia en la modalidad de actuación replicable en los demás territorios comprometidos por la vulnerabilidad humana. para que dicho modelo sea un protocolo de rescate ambiental ejecutable de manera gradual, sistemática y continua que permita preservar la vida de las personas, de los ríos, así como de otros seres vivos de la flora y la fauna.

El PEF – LB, es el proyecto de mayor aporte en términos ambientales dentro del programa URBE, sin embargo es el gran invisible.



Parque Fluvial La Barquita - PEF-LB

Proyecto de regeneración urbana integral sobre el cambio de uso de suelo, que **devuelve la legalidad y calidad ambiental de los suelos ribereños comprometidos por la ocupación ilegal e infravivienda de mas de 16 hectáreas de las zonas inundables del Rio Ozama.**

El Decreto No. 199-16 declaró estos suelos como no-urbanizables y los adiciona al área del Parque Mirador Manantiales del Cachón de La Rubia, ampliando los límites del indicado Parque Mirador. El Parque Ecológico Fluvial La Barquita (PEF-LB), se ampara además en los Decretos 183-93 y 199-16 que crean el Cinturón Verde de Santo Domingo y el Parque Ecológico Manantiales Cachón de la Rubia, respectivamente.

objetivos/componentes del proyecto



Delimitar la zona de riesgo

nuevo límite y perfil urbano.

Se declara el área como suelo no urbanizable, cambiando el uso de suelo, a razón de su vulnerabilidad, por ser esta una zona naturalmente inundable, dentro del estuario Ozama. Se genera un límite físico y legal, que hace claramente legible los suelos que pertenecen al río.



Canalizar y tratar las aguas servidas

que son vertidas indiscriminadamente hacia la zona del parque y al río.

A fin de mitigar los daños, coleccionar las aguas servidas, siendo tratadas y derivadas hacia plantas de tratamiento, antes de incorporarse al cuerpo receptor, el río Ozama.



Producir espacios de esparcimiento

dotar al área de equipamientos urbanos y deportivos

lugares seguros aptos para el esparcimiento de todo público.



Regenerar el hábitat ribereño

Regenerar la biodiversidad y los servicios ambientales

en colaboración con el Jardín Botánico Nacional, a quien se ha encargado de la producción, siembra y mantenimiento de la sección ambiental del hábitat ribereño. devolviendo las características de biodiversidad y los servicios ambientales del lugar.



Concienciar a la población en el tema medio ambiental,

residente en área de influencia

la reconstrucción no es solo física, sino también humana, la población residente en área de influencia, necesita conocer las cualidades y los beneficios del parque para saber usarlo, cuidarlo y defenderlo. El PEF-LB visita las familias casa por casa, explicando el por qué ese lugar no puede seguir siendo un vertedero y lo que significa para ellos vivir en un espacio ambientalmente saludable.



Mitigar la recepción de residuos sólidos

hacia la zona del parque y al río.

mitigar el impacto de más de 53,000 personas que habitan adyacentes al parque, supone un esfuerzo de la Alcaldía, los Ministerios de Medio Ambiente y Salud Pública, a fin de controlar e implementar un manejo de residuos sólidos adecuados en la zona de influencia del parque PEF-LB en Los Mina Norte (SDE).

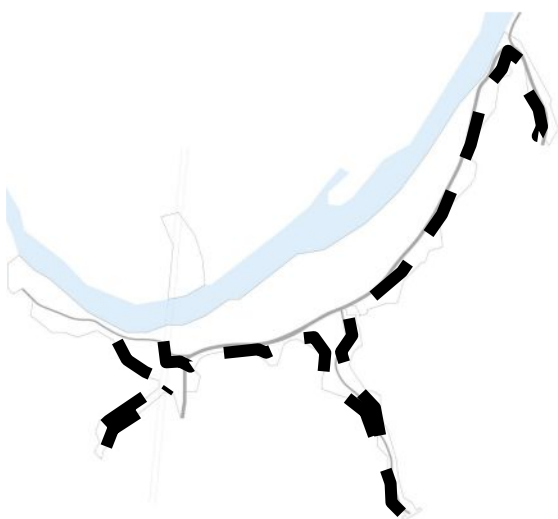
urbanizable

El Decreto No. 199-16 lo declara suelo

no urbanizable

y lo adiciona al área del Parque Mirador Manantiales del Cachón de La Rubia

Imagen © P. Terrero



Delimitar la zona de riesgo

Estos suelos donde antes habitaban más de 1,400 familias, han sido intervenidos, acelerando la capacidad de regeneración natural del suelo, mediante la ejecución de una sección ambiental (siembra), el saneamiento de cañadas y definición de nuevo uso del espacio.

traslado familias
demolición y adecuación

RD\$ 55 MM

IMPORTANCIA AMBIENTAL DE LOS PARQUES FLUVIALES

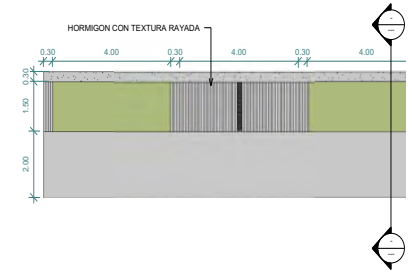
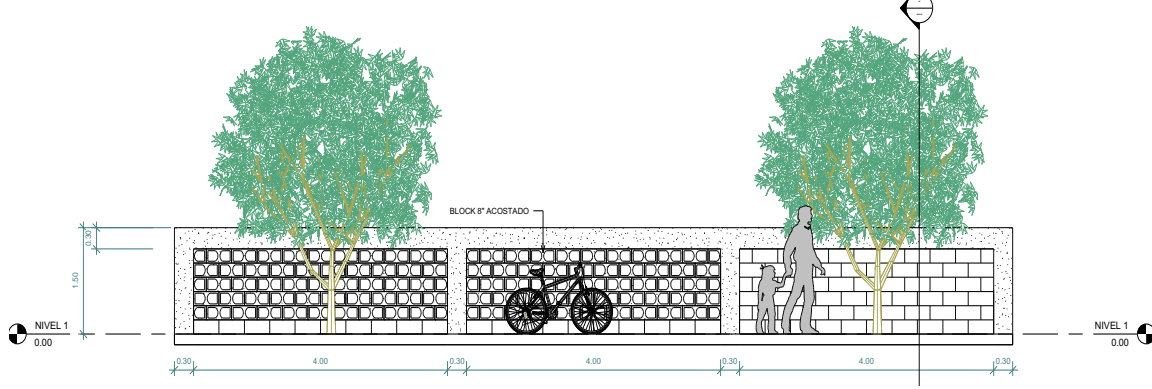
Recuperar el hábitat ribereño a fin de regenerar la biodiversidad y los servicios ambientales relacionados con la calidad del agua, suelo y cobertura vegetal.

Recuperar la importancia y primacía de los ríos que han sido relegadas a consecuencia del terreno que cede, pierde o es usurpado en detrimento del mismo río, y en riesgo de quienes lo ocupan.

Un elemento importante en el contexto local, es que los parques fluviales ayudan a la revitalización urbana de sus zonas adyacentes; mediante el cambio de uso estos terrenos, dejando de ser espacios residuales de las ciudades.

“Las casas dejan de tener los ríos como sus patios (o parte atrás) para convertirlos en su nuevo frente (de vista o fachada) por cuanto no menosprecian al río como recurso de valor estético, económico y social” J. Díaz

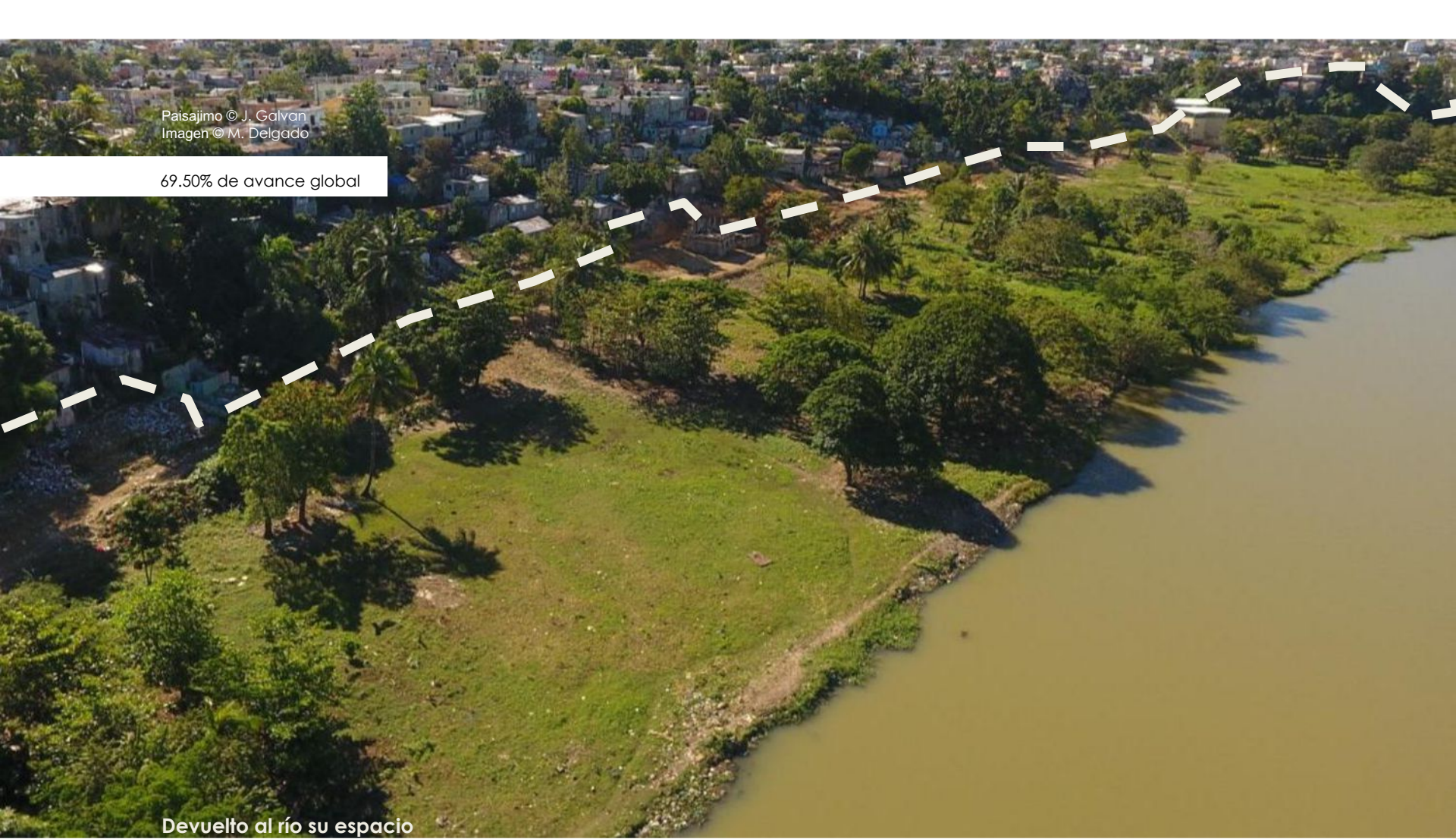
No se pretende cambiar la fachada del sector, más bien definir un límite y perfil urbano. Se apuesta a la estrategia urbana de que los espacios públicos de calidad, son capaces de regenerar lo construido.



LÍMITE Y PERFIL URBANO / 100 % de avance de lo programado

Estrategia / sección perimetral ejecutada
 franja verde arbolada - senda peatonal - franja verde arbolada - muro permeable bajo





Paisajismo © J. Galvan
Imagen © M. Delgado

69.50% de avance global

Devuelto al río su espacio
acelerando su recuperación mediante siembra y tratamiento de aguas servidas



1.9 Km de acera
2.5 KM de via
2.6 Km de verja

Construcción vía interior
85% ejecutado / oct 2020
pendiente de pago RD\$ 5MM



© J. Díaz, A. Balbi

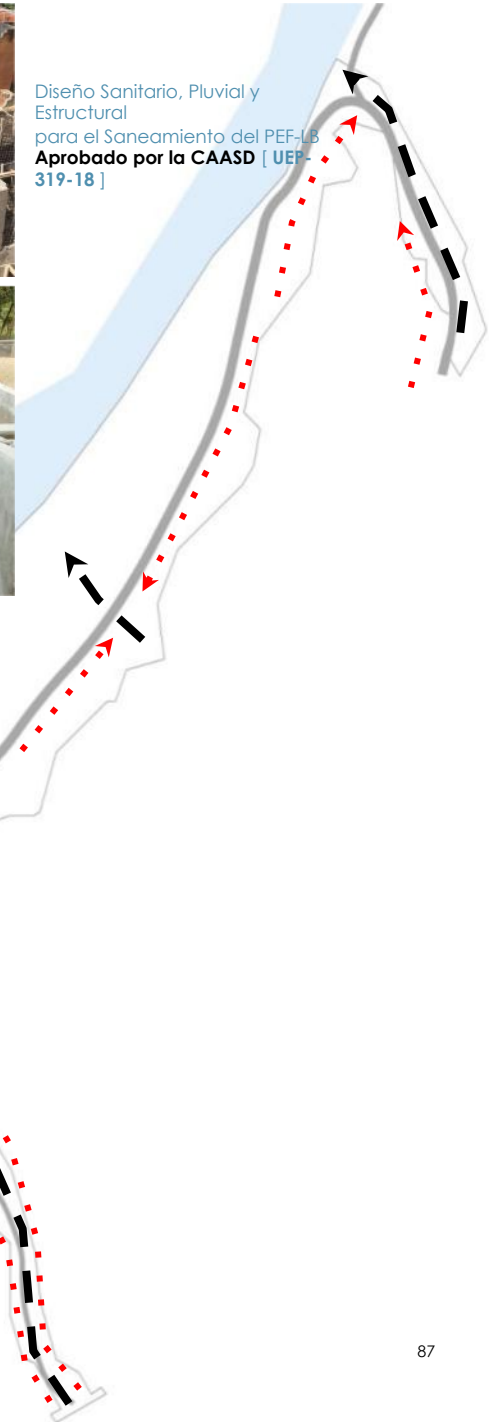


la comunidad lo hace uso

Inicio proceso cambio de orientación de fachacas



Diseño Sanitario, Pluvial y Estructural para el Saneamiento del PEF-LB Aprobado por la CAASD [UEP-319-18]



Colectar perimetralmente las aguas servidas y pluviales canalización y saneamiento de 4 cañadas



1.7 km drenaje pluvial
2.1 km drenaje sanitario
RD\$ 185 MM

Imagen © M. Delgado





© J. Diaz, A. Balbi

Cierre y canalización de aguas servidas
99% ejecutado / agosto 2020
empleando una sección circular para garantizar mayor
velocidad y capacidad de caudal de descarga.

pendiente de pago RD\$ 14MM



Imágenes © M. Delgado

Plantas de tratamiento
50% ejecutado / marzo 2021
pendiente de pago RD\$ 40 MM

Se construye un sistema sanitario que permite canalizar las aguas pluviales y las aguas servidas (negras) por separado ya que son vertidas indiscriminadamente hacia el río.

La red sanitaria colecta y deriva las aguas servidas hacia los puntos donde operarán unidades de tratamiento (UT), allí las aguas serán tratadas en un 80% antes de ser incorporadas al cuerpo receptor de agua receptor.



An aerial photograph of a hillside settlement. The houses are built on a steep slope, with many having corrugated metal roofs. A winding road, highlighted with a dashed black line and a red dotted border, curves through the middle of the hillside. A drainage system, consisting of a concrete channel and several circular manholes, is visible at the bottom of the hillside. The terrain is a mix of dirt, concrete, and green vegetation.

Imágenes © M. Delgado

Para mitigar los efectos del vandalismo a las obras, La factura de la obra civil necesaria para el tratamiento de las aguas es disimulada por el diseño paisajístico.

Lo más importante del proyecto es invisible, no solo en aspectos de infraestructuras, sino en términos de percepción de seguridad en las personas beneficiarias y sus usuarios

ESPACIOS PÚBLICOS, 90 % de avance de lo programado)
Construcción de equipamientos urbanos, recreativos y deportivos seguros aptos para el esparcimiento de toda la comunidad adyacente.

3 canchas mixtas
5 plazas públicas
parqueos





CAPILLA
SAN JOSÉ

Remozamiento **Capilla San José**. cap. 66 pers.

Antiguo refugio

0.5 km Habilitación accesos existentes



Demolición y adecuación Barquita Norte
100% ejecutado



© J. Diaz, B. Balbi

La principal característica de un parque fluvial es que el mismo es inundable, esto es importante tenerlo en cuenta para comprender la naturalidad de este tipo de parque, pues dicha característica es la principal a la hora de plantearse las actuaciones, equipamientos y dotaciones que este tendrá pues ninguna de ellas eliminará el comportamiento natural del cauce al momento de recibir grandes precipitaciones. Los ríos pueden reclamar y re-ocupar sus espacios cuando quieran.

Destaca la importancia de la existencia de un río dentro de un medio urbano, mejorando la percepción paisajística del mismo, así como la importancia que para el esparcimiento lúdico y recreativo de la población tiene el entorno fluvial del río; así como la potencialidad que ofrece como vía de comunicación presente o futura.

Algo que debemos tener en cuenta en estos casos es que los parques fluviales son actuaciones que deben lograr objetivos en doble vía o sentido: Proteger el río de la población, la población del río y viceversa.

En el caso local, cabe destacar que en La Barquita (vieja), Los Mina Norte, SDE; las 16.2 hectáreas de suelo ribereño, ocupado originalmente por más de 6 mil personas en condición de marginalidad, ahora son testigos de la presencia frecuente y abundante de aves y otras especies que llegan a alimentarse, a habitar o a protegerse.

En este lugar han sido sembradas más de 25 mil unidades ejemplares (entre árboles y herbáceas) con un total de 70 especies.

Entre las especies plantadas podemos mencionar entre las endémicas:

Mamey
Mapú blanco
Camanilla criolla
Algarrobillo
Roble cenizo
Samancito
Corozo
Caimito rubio

Entre las especies nativas se destacan:

Caoba criolla
Almácigo
Caracolí,
Samán
Mangle botón
Higo cimarrón
Cajuil, Roble
Penda
Grigri
Grayumbo
Baitoa

De estas 15 Ha. alrededor de un 10% se conserva la cubierta vegetal originaria en la cual se pueden destacar especies como:

Guanabana
Amapola
Busunuco
Quenepa
Almendra
Buen pan
Jabilla
Cereza
Aguacate
Moringa

REGENERACIÓN AMBIENTAL,
95 % de avance de lo programado).

Las actividades de recuperación del hábitat ribereño, se ejecuta en colaboración con el **Jardín Botánico Nacional**, encargado de la producción, plantación y mantenimiento de la sección ambiental.

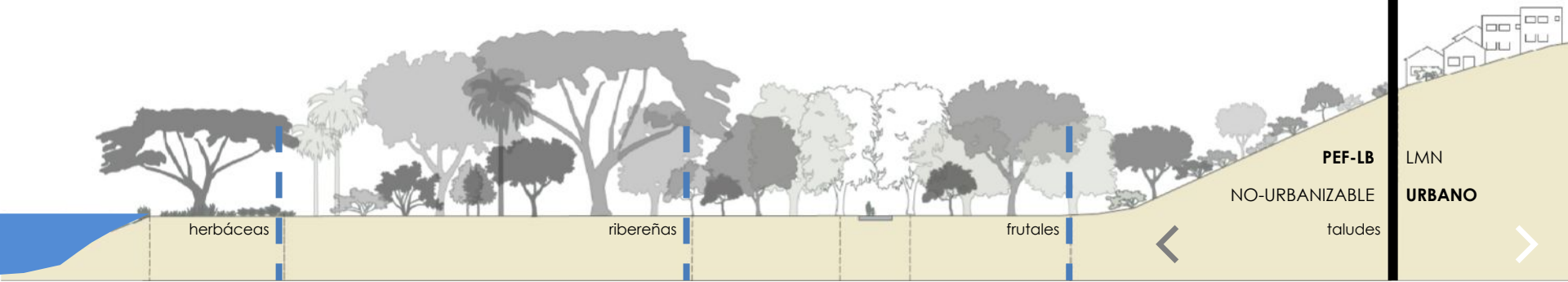
Estas acciones han logrado restablecer niveles ambientales idóneos para la biodiversidad del lugar lo cual trajo como resultado una acelerada regeneración ambiental de manera natural superior a lo previsto.

Paisajismo complementario
40% ejecutado / diciembre 2020
RD\$ 5MM

- 455 unidades plantadas;
- 826 m2 de superficie plantada entre herbáceas y arboles

Paisajimo © J. Galvan





Vegetación ribereña A



Ceiba



Guasuma



Amacey



Copey

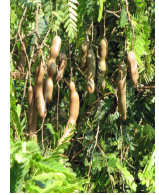
23,190 PLANTACIONES
en una superficie de 86,895 m²
65 especies entre herbáceas y árboles



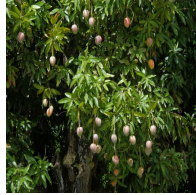
Frutas y árboles de la ribera



Calmito



Tamarindo



Mango

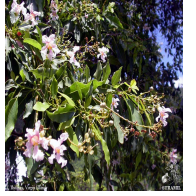


Anón

Vegetación ribereña B



Mara



Roble criollo



Penda



Saman



Regenerar el hábitat ribereño
la biodiversidad y los servicios ambientales

IMPLICACIONES

Conciliar la convivencia segura de los núcleos poblacionales y los ríos. Integrar los ríos en la revalorización y revitalización de los barrios por la relación que debe haber entre éste y la ciudad.

Con el PEF-LB se está acelerando la capacidad de regeneración natural del suelo, mediante la ejecución de una sección ambiental (siembra flora ribereña) y la definición de nuevo uso del espacio.

El mantenimiento del mismo contempla su cuidado ambiental y urbano, en cuanto a la flora, la dotación de espacios públicos y equipamientos producidos para el disfrute y soporte al desarrollo de la comunidad adyacente.

Para garantizar que no vuelva a ser ocupado por personas y reinicien los asentamientos humanos nueva vez, se ha de defender el límite físico, urbano y legal establecido por parte del Ayuntamiento de Santo Domingo Este, se han de dar los mantenimientos correspondientes a las infraestructuras de saneamiento de las cañadas, tratamiento de aguas servidas por parte de la CAASD y sobre todo de parte de las comunidades adyacentes como de la alcaldía, realizar un manejo adecuado de los residuos sólidos, para que este lugar hoy parque no se convierta en un vertedero.

Limitamos y construimos el PEF-LB

**para que ningún otro dominicano viva en este lugar,
las penurias que vivieron tantos**

hombres, mujeres y niños que fueron trasladados a La Nueva Barquita



Devolvimos su espacio al río
más de 23 mil unidades plantadas
entre árboles y herbáceas
86,895 m²

Imagen © M. Delgado



ACTIVIDADES PENDIENTES

- Construcción de muelles / 0% ejecutado / Diciembre 2020 / RD\$ 39 MM
- Construcción Capitanía / 0% ejecutado / Marzo 2021 / RD\$ 8 MM
- Construcción Cierre Politécnico Los Mina Norte / 0% ejecutado / Marzo 2021 / RD\$ 8.5 MM



Los Mina Norte, Santo Domingo Este

La **zona de influencia** del parque está definida por las condiciones topográficas de su entorno



Población beneficiada
53,000 personas
(13,250 hogares)

ÁREA SOCIAL – URBE
TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES
FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO
Metodología Horizontal

PARQUE ECOLÓGICO FLUVIAL LB

Visión General

El proyecto del Parque Fluvial es un componente de alto valor para conseguir la integralidad del Programa para la Readecuación La Barquita.

Socialización y sensibilización a los Beneficiarios directos del Parque Ecológico Fluvial La Barquita.

Beneficiarios

481 hogares visitados (1,500 personas abordadas, aprox.)

Estrategia:

Orientación, Motivación e Información a Involucrados

Concienciar y sensibilizar a las familias que residen en las inmediaciones del Parque la Barquita y que vierten residuos sólidos en las cañadas y entornos, con el fin de que se involucren en mejorar las condiciones de su salud y la vida del parque.

Paso a Paso

Campana: Amigos del Parque.

Organización

Priorización de las zonas

Visitas casa por casa

(Con entrega de material ilustrativo e informativo y una plantita, como forma de tener un pedacito del Parque a cuidar en su casa)

Compromiso.

SENSIBILIZACIÓN CIUDADANA (90 % de avance de lo programado).

La transformación del territorio no es sólo física, sino también humana, para la construcción del PEF-LB la población residente en el área de influencia, ha recibido campañas de capacitación y socialización de los beneficios que para la salud representa contar con áreas verdes y espacios para el sano esparcimiento, basadas en explicaciones de las cualidades para, de esta manera saber usarlo, cuidarlo y defenderlo:

- **Visitas a los hogares**, donde se realiza un encuentro cercano con las familias casa por casa, explicándoles el por qué ese lugar no puede seguir siendo un vertedero y lo que significa para ellos vivir en un espacio ambientalmente saludable. Durante estas jornadas se levantan datos sobre: Estructura y composición de hogares; Niveles académicos; Manejo de Residuos Sólidos Urbanos (RSU); entre otros.

- **Talleres de Socialización** dirigidos a Centros Educativos, Iglesias, Organizaciones barriales y Juntas de Vecinos presentes en zona de influencia, estos encuentros se realizan en las instituciones, , presentándoles el proyecto y además de introducir temas Ambientales y de Salud.



Concienciar a la población en el tema medio ambiental, residente en área de influencia

407 hogares
1,831 personas

23 jornadas y **1,831 personas impactadas** en el proceso concienciación a alumnos y personal docente de **11 Centros Educativos** y **juntas de vecinos** adyacentes al parque.



9 especies ornamentales entregadas

Riesgo y necesidad de coordinación interinstitucional

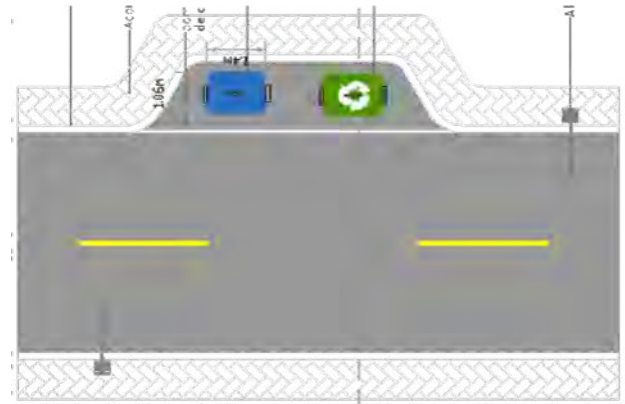
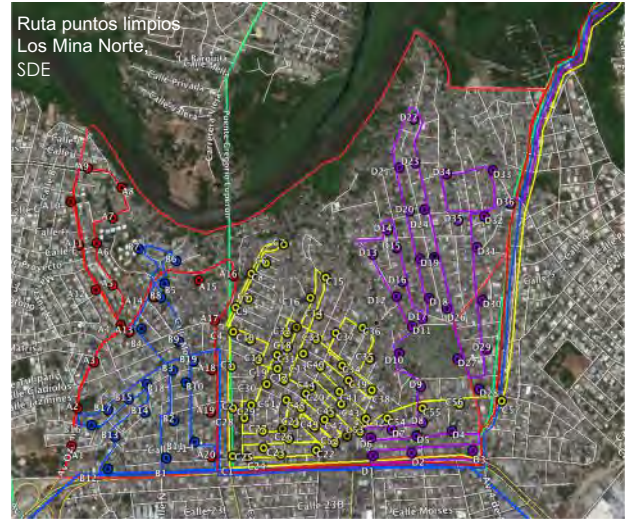
La cantidad y permanencia de la basura en obra, superan la capacidad de las dos brigadas que la URBE a formado para la recogida de los mismos así como los esfuerzos y colaboración que el contratista ha desplegado en el área con la finalidad de avanzar según lo proyectado en su cronograma de obra (recoge basura previamente para liberar espacios donde debe construir).

Existe por esta razón el riesgo que, concluidas las obras, este lugar vuelva a ser un vertedero. Sería cuestión de tiempo (pocos meses), para que frente a la ausencia de un manejo eficiente de los RSU en el área de influencia por parte del Ayuntamiento Santo Domingo Este y el Ministerio de Medio Ambiente, se complete el ciclo de invasión del suelo, el cual consiste en el vertido de RSU en el lugar, la estabilización de los desechos y que se den las condiciones para que el lugar vuelva ser ocupado de manera ilegal, exponiendo nuevamente personas a situaciones de alta vulnerabilidad física, sanitaria y ciudadana.

La presencia de contratistas, el apoyo del Servicio de Guarda Parques del Cachón de la Rubia, el acompañamiento de la Armada Dominicana y el personal de la URBE, ha podido controlar los nuevos asentamientos en la zona inundable desalojada. Se espera la concientización de la población y el esfuerzo las autoridades, para que luego de concluidas las obras este lugar no vuelva a ser un verdadero, ya que es cuestión de tiempo, que se establezca los desechos y vuelva ser ocupado de no tomarse control efectivo de ello.

Se espera, luego de concluidas las obras, que las demás autoridades involucradas asuman la gestión de mismo:


CAASD	Traspaso de la gestión de las infraestructuras sanitarias.
ASDE Medio	Preparación del Plan de Manejo de Residuos Sólidos Urbanos (RSU) conjunto al Ministerio de Ambiente y la Mancomunidad del Gran Santo Domingo. Eleva a ordenanza municipal la declaración de uso de suelo No-urbanizado del área liberada.
MIMARENA Naturales.	Traspaso de la gestión general del PEF al Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
SENPA Ambiental,	Asignación del área para la vigilancia por parte del Servicio Nacional de Protección unidad militar del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales apostada en el Parque Mirador Manantiales del Cachón de la Rubia.
MINERD zona	Coordinación con el Ministerio de Educación para la construcción de un Politécnico en la denominada "Los Reguindaos" en Los Mina Norte, como parte del proyecto integral Parque Ecológico La Barquita para la transformación definitiva del uso de estos suelos.
MOPC perimetrales Gregorio	Reparación de las calles de acceso al parque, así como otras existentes en las áreas del mismo. La evaluación y mejoras mínimas necesarias a las estructuras del puente Luperón (de la barquita) así como dotarlo de un sistema de seguridad a todo lo largo.





© J. Diaz, B. Balbi, J. Brea





El evento de giro de las viviendas o de fachadas es una consecuencia natural y lógica, demostrando que resultan de que **los espacios públicos de calidad, son capaces de regenerar lo construido.**

Las casas del nuevo límite del PEF- LB están cambiando su orientación, de ser parte atrás a estar en la primera línea con vista al parque y al río.



2014



2016

2018



2020



PARQUE ECOLÓGICO FLUVIAL EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 292 MM

Pendiente RD\$ 130 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos ... 28,830 pers.

Beneficiarios indirectos 53,500 pers.

Traslados desde zonas
vulnerables 72 pers.

Mejoras de reclamantes
deshabilitadas y pagadas 46

Propiedades pagadas 35



ESCALA

Área intervenida 162,416 m²

Área liberada 162,416 m²

Área construida 18,632 m²

Área de regeneración
ambiental 143,784 m²



INFRAESTRUCTURA

Acueducto 1.05 km

Alcantarillado red servida ... 2.14 km

Alcantarillado red pluvial 1.6 km

Capacidad de tratamiento
de aguas residuales ... 2,372,000 litros

Redes eléctricas aéreas
Distribución 0.2 km 7,2 KV 1CF



AREA VERDE

Árboles sembrados
 Número de especies 70
 Número de ejemplares 24,458

Área de sombra generada97,450 m2

Área sembrada 143,784 m2

Área devuelta al río 87,541 m2



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno 73,374 kg/día

Depuración de CO2 ... 265,369 kg/día



EQUIPAMIENTOS

Iglesia Católica 154 m2



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a
 espacios públicos 17,554 m2

Área destinada a espacios
 deportivos y recreativos
 Cancha basket (5) 815 m2



CONSTRUCCIÓN
 HUMANA

Personas que recibieron
 formación ciudadana 1,500 pers.

Personas a las que se
 les socializó 3,180 pers.



TELEFÉRICO
SANTO DOMINGO

LÍNEA 1

Sistema de Transporte Masivo
de Pasajeros por Cable
2014 -2021



La movilidad urbana es uno de los factores más determinantes en el desarrollo sostenible de una ciudad. El acceso a los lugares de trabajo, estudio y ocio, caracterizan el crecimiento de las comunidades y la inclusión de sus ciudadanos a los servicios públicos.

En la actualidad las actividades de tránsito y el transporte terrestre constituyen uno de los mayores problemas sociales en la República Dominicana y unos de los gastos más importantes de la canasta familiar de los hogares dominicanos (30% del gasto en familias de escasos recursos).

La inaccesibilidad, la gran pérdida de tiempo y lo difícil de movilizarse en los centros metropolitanos es una situación que homogeniza a todos sus habitantes, los cuales no importa la condición social, pierden calidad de vida debido a la congestión vial, el exceso de contaminación, la cantidad de accidentes y la vulnerabilidad la cual son diariamente expuestos en las vías pública.

Es por ello que la Estrategia Nacional de Desarrollo de la República Dominicana ha establecido la movilidad, como uno de los principales ejes para alcanzar la productividad y competitividad del territorio. Para estos fines el Estado, crea el Plan Estratégico de Movilidad Urbana Sostenible (PEMUS) el cual establece los lineamientos para el desarrollo de un sistema de transporte sostenible, enfocado en los ciudadanos y en respeto al medio ambiente.

Santo Domingo es la capital de la República Dominicana y el principal centro de atracción de viajes a nivel nacional. Sin embargo, a través de los años, la ciudad ha carecido de un Plan de Ordenamiento Territorial (POT) integrado, que establezca un crecimiento sostenible del territorio urbano. Como resultado, el centro urbano ha sufrido un crecimiento descontrolado, generando centros de concentración de pobreza y marginalidad, en territorios con bajos niveles de accesibilidad y alta vulnerabilidad, en un modelo de movilidad obsoleto, costoso y desarticulado.

Santo Domingo se suma a las ciudades con sistema de transporte público por cable, en su capacidad de salvar obstáculos, ya sean topográficos o construidos, y la necesidad de conexión del Distrito Nacional, como centro de servicios, con el resto de municipios del Gran Santo Domingo.

El Teleférico de Santo Domingo es un proyecto de cohesión social a escala metropolitana, que favorece a barrios históricamente excluidos, por la falta de accesibilidad y visibilidad. Incorporándolos a la ciudad mediante una nueva opción de movilidad en la ciudad: un sistema de transporte público masivo de pasajeros por cable aéreo, tipo monocable de cabinas desembragables, alimentando al sistema metro.

4 estaciones
5 kilómetros
3 municipios

 **LÍNEA 1**

Beneficiarios
Distrito Nacional, Santo Domingo Este, Santo Domingo Norte
287,400 habitantes

RD\$ 4,500 MM

**Charles
de Gaulle**

**Sabana
Perdida**

**Los Tres
Brazos**

Gualey



**5 kilómetros
de línea**



**287,432
beneficiarios**



4 estaciones



**36 pilonas o
torres de
apoyo**



**Capacidad de
3,000
personas
por hora**



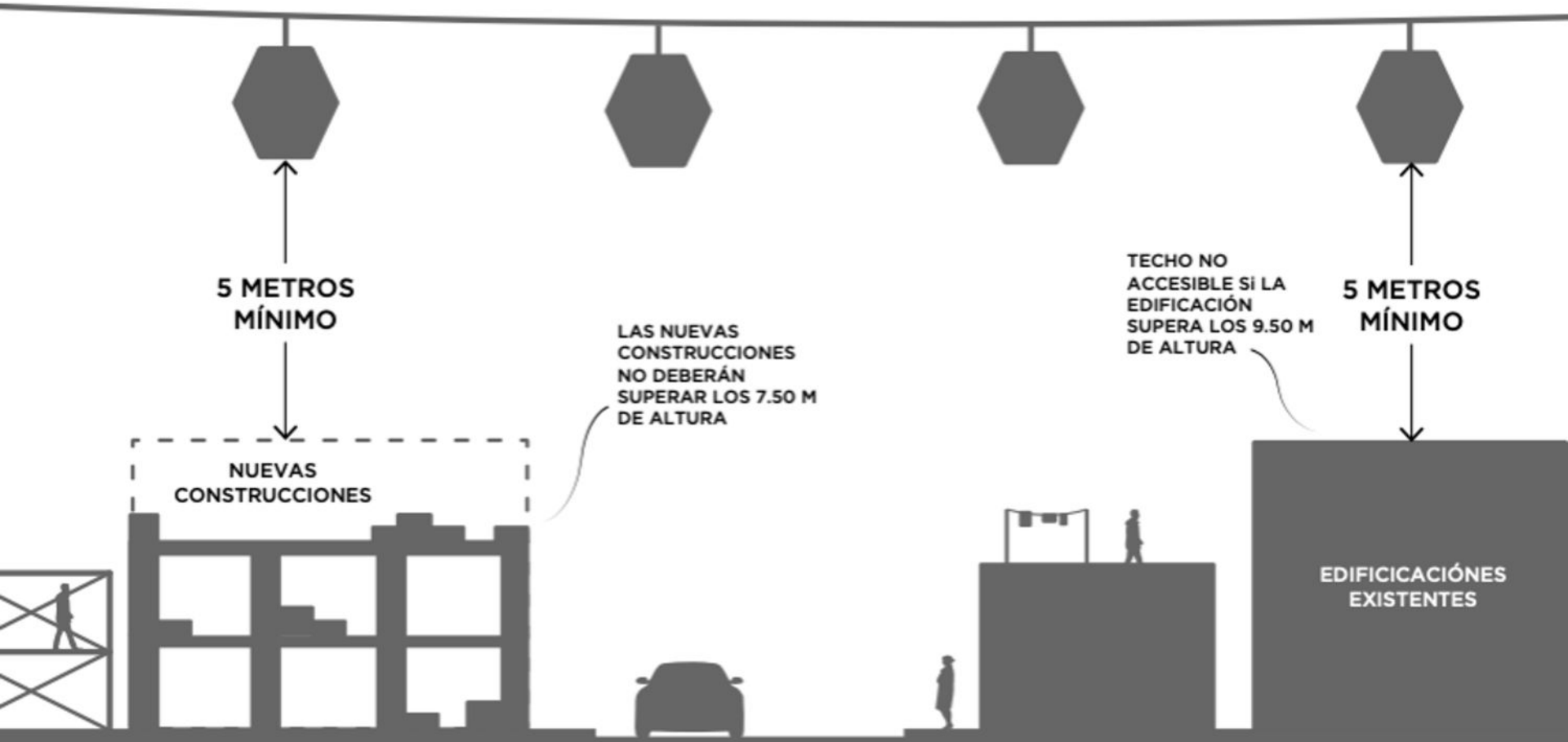
**Conexiones
METRO
OMSA**



**Seguridad del
sistema por
CESMET**



**Operación
por OPRET -
POMA**



Se identifica la alternativa del sistema de transporte por cable, por su cualidades de poder salvar los accidentes topográficos de las comunidades que debe servir reducir el impacto social, indemnizaciones y desplazamientos de familias afectadas por las obras, reducir las áreas y costos de las liberaciones de terrenos necesarios para la construcción de las obras, reducir los tiempos constructivos y de puesta en marcha del servicio



PROCESO LIBERACION DE TERRENOS

Identificación Catastral
Empadronadas
Tasación Catastral
Tasación Comercial
Notificación

Los sectores servidos por el nuevo sistema de teleférico presentan elevados niveles de marginalidad, pobreza y hacinamiento debido a la falta de inclusión social: la escasa accesibilidad y oferta de servicios públicos de calidad.



Línea 1 ejecutada en un 100% y entregada OPRET

obra civil y electromecánica:	RD\$ 3,789 MM
obra eléctrica :	RD\$ 473 MM
estudios y supervisión:	RD\$ 71 MM
Indemnizaciones compra de terrenos y mejoras:	RD\$ 237 MM

su construcción contempló obras civiles y electromecánicas y eléctricas:

- Estructura del macizo y edificio en estaciones Gualley, Los Tres Brazos, Sabana Perdida y Charles de Gualle.
- Montaje de todas las estaciones electromecánicas (4) y pilonas (36).
- Montaje de 3 cables Portante-Tractor.
- Energización de estaciones e interconexión.
- Revitalización de espacios públicos y paisaje ambiental en franja de influencia de la línea.

Así también, las coordinaciones necesarias para la

- Integración física, tecnológica y tarifaria al sistema Metro de Santo Domingo y OMSA.
- Inclusión social a través de programas de formación y fomento a la cultura cívica.



132,773 BENEFICIADOS

- GUALEY
- LOS GUANDULES
- MARIA AUXILIADORA
- ENSANCHE ESPAILLAT
- 21 DE ABRIL
- DOMINGO SAVIO

ESTACIÓN **GUALEY** Y CONEXIÓN CON METRO DE SANTO DOMINGO



57,510 BENEFICIADOS

- LOS TRES BRAZOS
- LAS LILAS
- JARDINES DEL OZAMA

ESTACIÓN LOS TRES BRAZOS



68,004 BENEFICIADOS

- SABANA PERDIDA CENTRO
- VILLA BLANCA
- LA BARQUITA
- LA NUEVA BARQUITA
- SALOME URENA
- LA JAVILLA
- CERROS DEL PARAISO

ESTACION **SABANA PERDIDA**





29,145 BENEFICIADOS

- ENRIQUILLO
- BRISA DEL ESTE
- LOS PALMARES
- BELLO AMANECER
- LA VICTORIA

ESTACION CHARLES DE GAULLE

ÁREA SOCIAL – URBE
TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES
FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO
Metodología Horizontal

LÍNEA 1 TELEFÉRICO DE SANTO DOMINGO

Visión General

Sensibilización, Orientación y Motivación a Agentes Comunitarios de los entornos, en cuanto a su conocimiento y beneficios de la Línea 1 del Teleférico de Santo Domingo.

Educación social a ciudadanos usuarios.

Desarrollar un Proceso de sensibilización al usuario TSD

Previo a la puesta en marcha a todo público del sistema de transporte por cable TSD se agotó un proceso de formación y acercamiento del usuario a este nuevo sistema de transporte en la República Dominicana.

Estrategia:

Educar desde la experiencia.

Un Protocolo basado en Visitas Guiadas a usuarios del TSD.

Paso a Paso

Acompañamiento a usuarios, con Juntas de Vecinos, Líderes de la zona y entidades involucradas en las zonas de intervención.

Producción de línea grafica e documentación informativa, para proceso pedagógico de uso del nuevo sistema.

Visitas guiadas, haciendo la experiencia del recorrido, explicando de cómo se aborda y descende de las cabinas, el cómo se permanece dentro de las mismas, así como las posibles conexiones desde el TSD a otros sistemas de transporte (METRO y OMSA).



Inicio proceso visitas guiadas
7 de marzo 2018



© K. Thomas



#VolandoBajito
10 pasajeros sentados

100 cabinas con aberturas cada 12 segundos.

#VolandoBajito
Abordaje cada 12 segundos.

Paga con el mismo boleto.



Socialización del Proyecto

Formación al Usuario / Capacitación al Personal

MODO DE USO

- 1 Elija su estación.
- 2 Adquiera su boleto.
- 3 Pase por los torniquetes.
- 4 Suba las escaleras a la zona de embarque.
- 5 Haga la fila y espere ser dirigido a las cabinas.
- 6 Las puertas abren solas.
- 7 Entre despacio y siéntese cómodamente.
- 8 Las puertas se cierran solas.
- 9 Baje ordenadamente y despacio en la estación de destino.
- 10 Descienda las escaleras hacia la salida.

Las puertas son automáticas.

Vuelo al progreso

Acceso Universal





Visitas guiadas
PROCESO DE PROMOCIÓN Y EDUCACIÓN DEL TELEFÉRICO







Leyenda

- L1 Línea 1 Metro
- T1 Línea 1 Teleférico
- Estación de Transferencia
- L2 Línea 2 Metro
- Estación
- Ruta Buses

Accesibilidad

Todas las estaciones de Metro y Teleférico son accesibles para personas de movilidad reducida.

Atención al Usuario

- OPRET
809-333-2670
ext. 1112
opret.gob.do
- OMSA
809-221-6672
omsa.gob.do

El horario de servicios de Metro y Teleférico es de 6:00 AM a 10:30 PM en días laborables, y de 6:00 AM a 10:00 PM Sábados, Domingos y festivos.

El servicio se ofrece como una red integrada de movilidad a través de una tarifa integrada de RD\$20.00 pesos dominicanos (0,37 centavos de dólar norteamericano). Esta tarifa ha sido la misma desde la puesta en operación del del sistema de Metro en el año 2009.

Como parte del proyecto de incorporación del Teleférico al Sistema integrado de Transporte Público, URBE, en coordinación con el INTRANT, crea la marca y tarjeta única de movilidad SD Go, para la integración de pagos del Metro, Teleférico y los Autobuses de la OMSA.

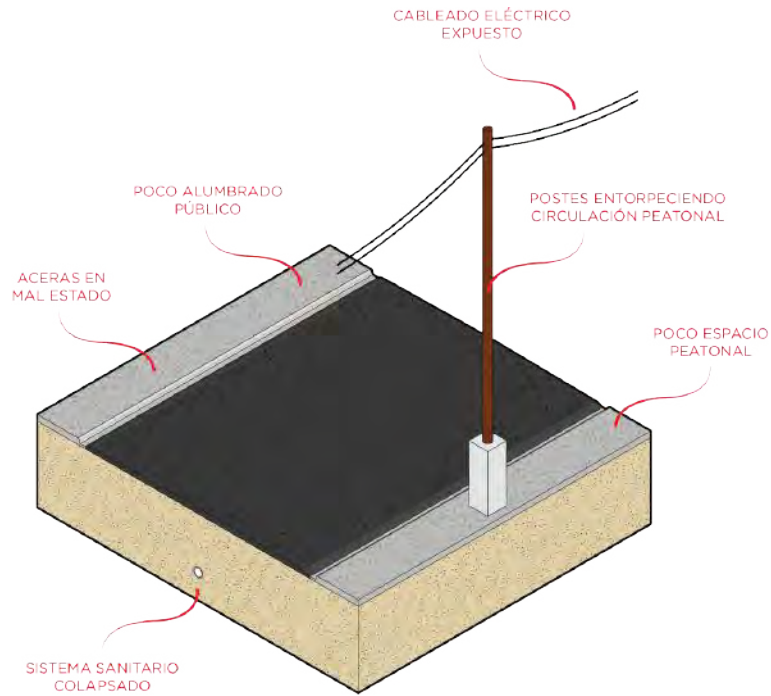
La nueva identidad de la movilidad integrada SD Go, permitirá que un usuario abordar los sistemas de transporte público de los operadores públicos del Estado con un mismo medio de pago, habilitando el transbordo entre los diferente sistemas.

Como parte del proyecto de ticketing del Teleférico, se desarrolló la Fase I de la interoperabilidad del transporte, habilitando el pago electrónico de veinticinco (25) autobuses de la OMSA la ruta Charles de Gaulle y de La Nueva Barquita, incorporándose como las primeras rutas alimentadoras del Metro y Teleférico.

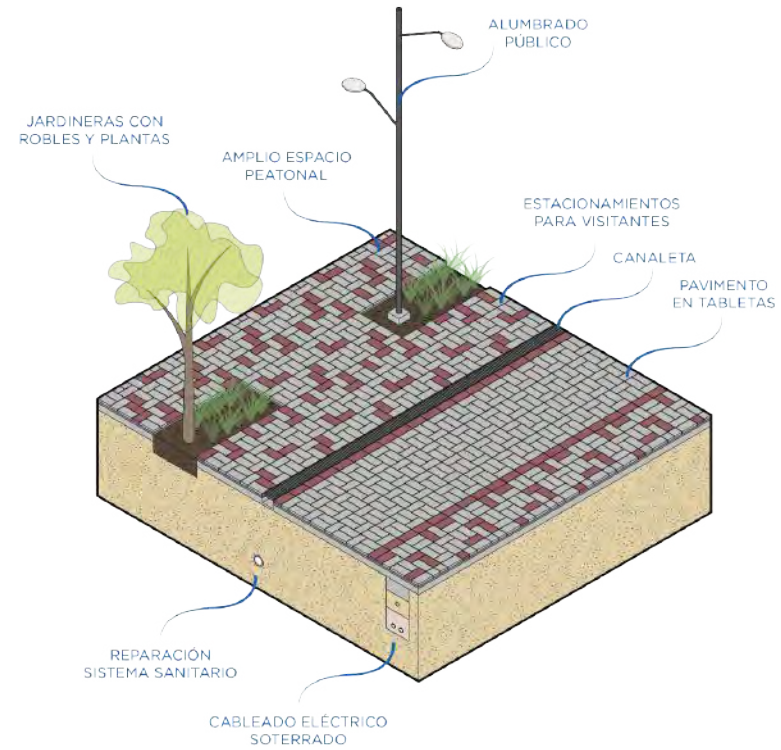


Mapa Sistema Integrado © F. Redman
Marca de Movilidad SDGO
© Grupo diseño República, URBE





ANTES



AHORA

Intervención urbana / calidad de infraestructuras y terminaciones

INTEGRACIÓN DE ENTORNOS AFECTADOS POR LA LÍNEA

Soterramiento de cables eléctricos
Ampliación de zona peatonal
Pavimentación en tabletas de hormigón
Instalación de alumbrado público
Siembra de arbolado y vegetación
Reparación de sistema sanitario y de agua potable
Construcción de espacios complementarios





modelo de intervención urbana,
soterramiento de servidumbres y
tratamiento de una calzada integral.

OBRAS COMPLEMENTARIAS - CENTRO CULTURAL

programa social: ballet, danza, música, teatro

Acuerdo interinstitucional:

Digepep

Soporte técnico en la gestión y programación de actividades
Proveer instrumentos
Capacitación de niños para tomar clases de artes

Opret

Mantenimiento I Pago servicios

Urbe

Diseño, construcción y mobiliario

Bellas artes

Profesorado y programas académicos

Hermana Ave Marianas

Administración y control del centro
Capacitación de jóvenes para tomar clases

ASDN

Seguridad Y servicios municipales

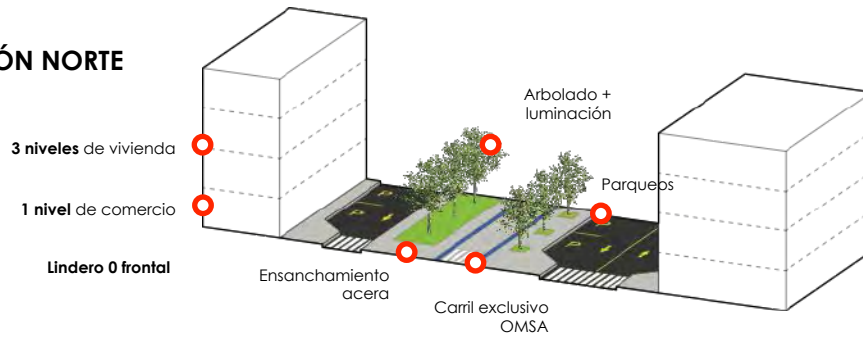


Ejecutado **40%** . término proyectado: Noviembre 2020 / RD\$ 17MM

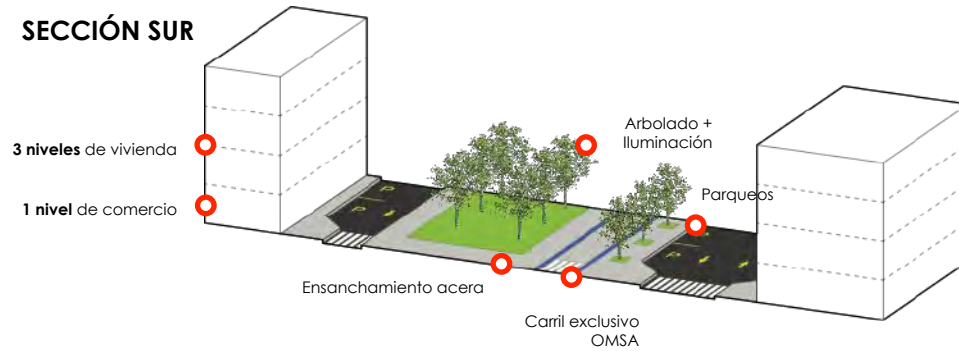
Actividades complementarias pendientes :

- Terminación de **Adecuación de Entornos Pilonas**.
Contratada y Ejecutada en **0%**. término proyectado: Mayo 2021 / RD\$ 34 MM
- **Adquisición de Terrenos para Adecuación entorno T1 Gualey**
3 propiedades y 3 inquilinos / RD\$ 6MM
- **Aprobación Reglamento de Sistemas de Transporte por Cable**
Remitido a MOPC e INTRANT, para evaluación y vistas públicas
- **Implementación de Rutas Alimentadoras de Teleférico**
Corredor Charles de Gaulle (en implementación por parte de INTRANT)
Corredor Los Tres Brazos en la Av. Venezuela (0%)

SECCIÓN NORTE

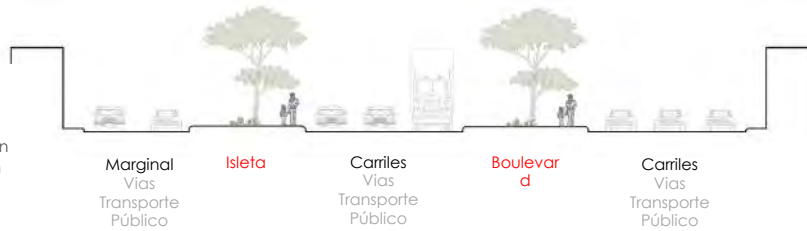


SECCIÓN SUR



SITUACIÓN ACTUAL

- Falta de espacio peatonal
- Falta de parqueos
- Falta de arborización
- Falta de iluminación
- Pavimentación deteriorada



SITUACIÓN PROPUESTA

- Ensanchamiento de espacio peatonal
- Parqueos para comercios
- Arbolado
- Iluminación pública
- Pavimentación de espacio público





LEYENDA

- FLUJO SALIDA A BOULEVARD
- FLUJO MARGINAL
- FLUJO NORTE - SUR
- FLUJO SUR - NORTE

2018 - 2019 PRIMER AÑO DE OPERACIÓN

4,890,319

TOTAL USUARIOS TRANSPORTADOS

13,480

PROMEDIO DE PASAJEROS DIARIOS

TRANSPORTADOS A LA FECHA

5,326,706 usuarios

2019

Usuarios por estación

- Gualey: 243,723
- Los Tres Brazos: 699,999
- Sabana Perdida: 627,625
- Charles de Gaulle: 1,188,744

Datos movilidad © J. Isa, A. Rodríguez

Reconocimientos Nacionales e Internacionales.

- Premio de Accesibilidad Universal Platino- CONADIS -DNU-
- Proyecto en territorios vulnerables de referencia por la Agencia Francesa de Desarrollo - ADF



TELEFÉRICO LÍNEA 1 EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 3,221 MM

Pendiente RD\$ 90 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos 287,432 pers.

Traslados desde zonas vulnerables 89 pers.

Mejoras de reclamantes deshabilitadas y pagadas 136

Propiedades pagadas 33



ESCALA

Área intervenida 31,782 m2

Área liberada 31,782 m2

Área construida 31,782 m2



SISTEMA

Longitud de línea 5 km

Cantidad de estaciones 4



INFRAESTRUCTURA

Redes eléctricas soterradas
Transmisión .. 0.13 km 138 KV DT/ICF
Distribución 8 km 20 KV ST/ICF
4 km 12,5 KV ST/ICF
3.95m km 7,2 KV ST

Redes eléctricas aéreas
Transmisión .. 0.45 km 69 KV ST/ICF
Distribución .. 4.7 km 12,5 KV ST/ICF
0.2 km 12,5 KV DT/ICF
0.2 km 7,2 KV ICF



AREA VERDE

Árboles sembrados
 Número de especies 70
 Número de ejemplares 24,458

Área de sombra generada .97,450 m2

Área sembrada 143,784 m2

Área devuelta al río 87,541 m2



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno 73,374 kg/día

Depuración de CO2 ... 265,369 kg/día



EQUIPAMIENTOS

Iglesia Católica 154 m2



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a
 espacios públicos 17,554 m2

Área destinada a espacios
 deportivos y recreativos
 Cancha basket (5) 815 m2



CONSTRUCCIÓN HUMANA

Personas que recibieron
 formación ciudadana 1,500 pers.

Personas a las que se
 les socializó 3,180 pers.

NUEVO
DOM  **NINGO**
SAV **O**



TRANSFORMACIÓN URBANA INTEGRAL
LA CIÉNAGA Y LOS GUANDULES

ANTECEDENTES

La ciudad de Santo Domingo se ha desarrollado entre la lógica urbanística formal del sector privado y gubernamental, entre la espontaneidad, informalidad y marginalidad de los barrios populares que han surgido en la periferia, excluidos de la inversión social, de las viviendas y servicios adecuados.

La Cuenca de los ríos Ozama e Isabela, han presentado a lo largo de los años, la problemática de asentamientos irregulares por familias de escasos recursos, quienes habitan allí en situación alta vulnerabilidad al riesgo y exclusión social.

En las últimas décadas, se han venido desarrollando iniciativas que pretenden solucionar esta problemática de índole social, económica y ambiental:

- 1959 Proyecto Reubicación de la Barrios los Guandules, Guachupita y la Ciénaga.** Para el gobierno del **presidente Rafael L. Trujillo Molina**, el Ayuntamiento del Distrito Nacional elaboró un proyecto para reubicar en el sector de los Mina a los residentes de los barrios los Guandules, Guachupita y la Ciénaga. Este hecho se concretó, pero debido a falta de seguimiento estatal, al poco tiempo, las zonas desalojadas volvieron a poblarse.
- 1968-1978 Proyecto Habitacional de las Caobas.** Durante el **gobierno del Dr. Joaquín Balaguer** se construyó el proyecto habitacional de las Caobas, con el fin de ser habitado por las personas en las márgenes del río (La Ciénaga y La Zurza). Este proyecto fracasó ya que los beneficiados vendieron su propiedad y regresaron a orillas del río.
- 1993 Decreto para la Creación del Cinturón Verde de Santo Domingo.** Se emite con el objetivo de salvaguardar los ríos Ozama, Haina, Isabela y sus afluentes del proceso de urbanización intensivo en esa parte de la ciudad. El Cinturón Verde de Santo Domingo es creado bajo Decreto No. 183-93, y está coordinado por la Comisión Nacional de Asuntos Urbanos CONAU, hoy DGODT.
- 1994-1999 Plan de Acción Coordinada Interinstitucional para la reestructuración Social, Urbana y Ecológica (PROYECTO RESURE).** Este plan surge durante el gobierno del Dr. Joaquín Balaguer, contemplando el desalojo de los barrios de la rivera del Ozama (desde la Ciénaga hasta la Zurza). En el 1997, durante el **gobierno del presidente Leonel Fernández Reyna**, se reformula el proyecto, basándose en el saneamiento y la reubicación de las familias residentes en la zona de riesgo, planteándose la construcción de urbanizaciones integrales (viviendas, escuelas, centros sanitarios y comerciales). El plan solo fue ejecutado de forma parcial en Domingo Savio y la Zurza.
- 1997 Plan de Desarrollo Urbano para la Ciénaga y los Guandules (PLAN CIGUA)** Iniciativa que surge respondiendo a un conjunto de propuestas formuladas por la Coordinación de Organizaciones para el Desarrollo de la Ciénaga y los Guandules (CODECIGUA) y la ONG Ciudad Alternativa. Atendiendo ciertos proyectos relacionados con las condiciones físico-ambientales, económicas, sociales y culturales del asentamiento y procurando mayores niveles de desarrollo en los barrios. Este plan involucró juntas de vecinos, frentes comunitarios, asociaciones de padres, fundaciones y parroquias.
- 2005 Programa Acción Barrial,** Surge como parte del Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, el objetivo del programa en el mejoramiento del hábitat en los barrios de la cuenca del Ozama-Isabela, están basados en elevar los niveles de habitabilidad de los barrios ubicados a lo largo de estos ríos, a través de programas de mejoramiento urbano con la participación de estructuras sociales de la población, al mismo tiempo reducir los niveles de contaminación de ambos ríos a niveles tolerables, mediante un programa sostenido de saneamiento ambiental.

A pesar de todos estos proyectos e iniciativas, la problemática persiste y por el contrario, se ha ido agudizando, frente a la falta de ordenamiento y regulación urbana de la ciudad de Santo Domingo.



Imagen © M. Delgado

La intervención Nuevo Domingo Savio, es una intervención y mejora urbana del territorio, desarrolla nuevos accesos que permiten construir ejes troncales para servicios e infraestructuras básicas. Así también la construcción de espacios recreativos y equipamientos sociales necesarios para el desarrollo a nivel maternal, básico y media. Todo ello acompañado de un componente educativo y con la participación activa de las organizaciones y líderes comunitarios.

Nuevo Domingo Savio - NDS
La Ciénaga y Los Guandules, D.N.

BENEFICIARIOS RESIDENTES
45 mil habitantes
16 mil familias

RD\$ 4,000 MM

LOS GUANDULES 563.652 M².

LA CIÉNAGA 531.100 M².

Imagen © Atelier Metropolitano

PUENTE FRANCISCO DEL ROSARIO SÁNCHEZ

PUENTE JUAN BOSCH

AVENIDA FRANCISCO DEL ROSARIO SÁNCHEZ

DOMINGO SAVIO
381,81 hab./Ha.

DISTRITO NACIONAL
134,31 hab./Ha

112 Ha
42.816 habitantes
2,93 hab./vivienda
39,95 m²/edif.

DENSIDAD POBLACIONAL

FARALLÓN GUACHUPITA

FARALLÓN LA FUENTE



AREA DE INFLUENCIA Y UBICACIÓN DEL PROYECTO

El proyecto Nuevo Domingo Savio, interviene 1.30 Km². Comprendiendo dos de los sectores populares más densos e importantes del país: La Ciénaga y Los Guandules, del Distrito Nacional, donde por décadas, se han asentado y habitan en condiciones precarias más de 40,000 personas.

Su finalidad es estructurar, abrir y conectar estos sectores con el resto de la ciudad, garantizar un acceso seguro, iluminado y servicios sanitarios, a través de espacios públicos de calidad y de equipamientos sociales al interior de los barrios.

El Barrio Domingo Savio se encuentra ubicado en el lado oeste de la cuenca baja del río Ozama, entre los puentes Francisco del Rosario Sánchez y el Puente Juan Bosch, próximo a los barrios populares de Gualey, María Auxiliadora y Ensanche Espaillat.

Aunque este es el nombre oficial del barrio, popularmente está conformado por dos barrios que comparten el territorio: La Ciénaga y Los Guandules, aproximadamente a 3km de la Ciudad Colonial El área abarcada por éstos es de 102,49 HA (45,15 a de La Ciénaga y 57,34 de los Guandules). Está contenida dentro la circunscripción No. 3 del Distrito Nacional, en la cual se concentra la mayor cantidad de población y densidad de todo Santo Domingo. Según se estima en los datos de la Oficina Nacional de Estadística (ONE), el conteo de viviendas informales ronda las 16mil unidades, para una población de entre 60 mil y 85 mil personas.

Aparte del evidente hacinamiento uno de los mayores problemas de este lugar es el drenaje pluvial y de aguas residuales. La Cañada de Bonavides, nace en la llamada Loma del Chivo en el barrio de María Auxiliadora y recibe todo el vertido de residuos sólidos y aguas residuales de estos barrios producto de la inexistencia de una red colectora local. Estas descargas van directamente al río sin ningún tipo de pre-tratamiento, contribuyendo de forma intensiva a su contaminación.

Se trata de un área predominantemente residencial, caracterizada por la ocupación de tierra por población de baja renta, precariedad de infraestructuras urbanas y de servicios, vías estrechas y alineamiento y parcelas de formas y tamaños irregulares, y construcciones no licenciadas, en disconformidad con los estándares legales.



El área de influencia se caracteriza por un alto hacinamiento

Este uso irregular del espacio del borde del río Ozama, sin infraestructuras de servicios básicos, agudiza su problema de contaminación, siendo receptor de las aguas servidas y desechos, que son vertidos directamente desde las comunidades contiguas. La construcción descontrolada sobre el borde fluvial, genera un estado progresivo de degradación humana y ambiental, elevando el estado de riesgo de las comunidades ubicadas en ella



DIAGNOSTICO BARRIAL.

La ocupación de los espacios públicos ya sea por construcciones, comercios, talleres o motoristas es una de las problemáticas más graves que matizan la cotidianidad barrial.

El libre tránsito se encuentra obstaculizado por personas que se toman calles y aceras para fines particulares con un alto componente de violencia en las relaciones de convivencia.

El barrio se caracteriza por la escasez de accesos rodados, existiendo tan solo 4 accesos transitables para vehículos a la zona inferior del barrio.

LA VIVIENDA Y LA PROPIEDAD DE TIERRA.

El sector es una zona predominantemente residencial, con edificaciones aisladas en su mayoría de un único nivel. En su mayoría las viviendas son construidas de sus ocupantes, pero estos no disponen de la propiedad de los terrenos.

La percepción de pertenencia es muy alto, a pesar de tratarse de ocupaciones de invasión. Para la gente que compra, una doméstica, una albañil, supone un esfuerzo de toda una vida. Esa casa por más humildes que sean es su hogar, construido en muchos casos con sus propias manos. Las personas compran, construyen y defienden el derecho de estar ahí. En los casos que son las casas ubicadas en terrenos inundables, es normal la dinámica de recoger enseres y volver luego que el agua cede.

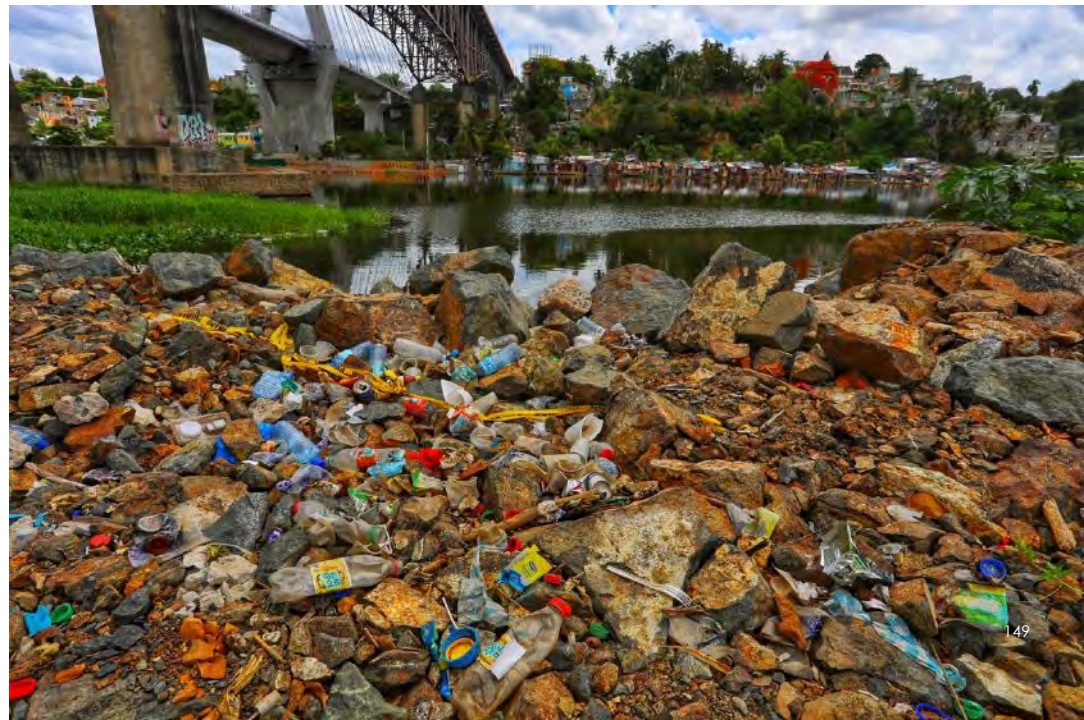
SITUACION DEL AGUA

Por falta de una red de saneamiento que recoja las aguas residuales, estas acaban vertiéndose a las cañadas o esparciéndose por la superficie, con afectaciones a la salud de las personas y la contaminación medioambiental en general

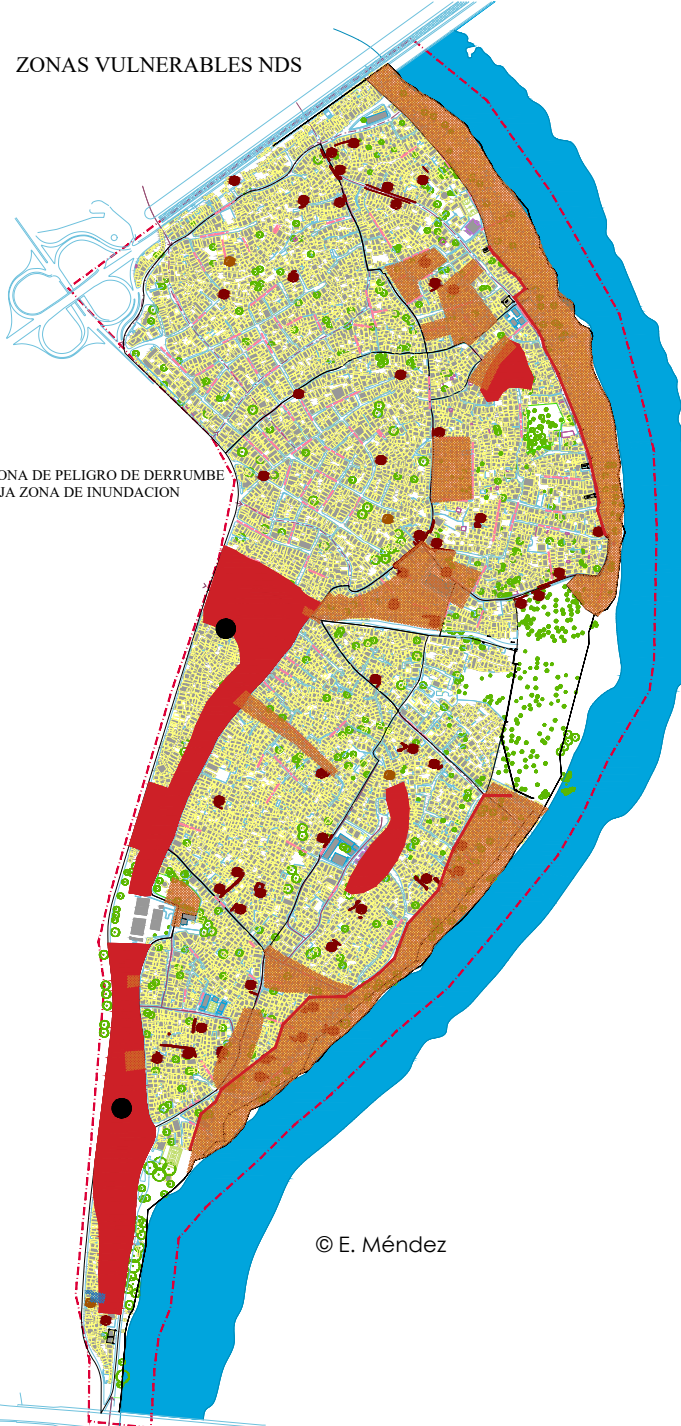
Sin sistemas de drenaje de aguas pluviales, se producen innúmeros lugares de estancamiento de aguas e inundación de viviendas que, sumado al problema de las aguas residuales, genera situaciones de verdadera gravedad. También existen lugares con riesgo por deslizamientos.

La falta de un suministro constante y de calidad de agua potable y electricidad son problemas que afectan a la calidad de vida –y la economía– de las familias.

Con respecto a la disposición de agua dentro de la casa: solo el 45% de las viviendas tenía agua dentro de la casa. El 29% fuera de la casa, 16% que la obtienen de un lugar público son alrededor y 8% que no tienen en sus casas ninguna instalación para el agua.



ZONAS VULNERABLES NDS



PROBLEMA CENTRAL.

El Barrio Domingo Savio - La Ciénaga y Los Guandules, es un ejemplo del descontrol de la ocupación informal y acelerada del suelo. La inexistencia de una clasificación primaria de suelo (urbanizable y no urbanizable), la falta de regulaciones catastrales y territoriales por parte de los gobiernos locales, son parte de las razones que han producido un estado de ilegalidad general del suelo y a su vez las consecuencias de este tipo de uso: condiciones de infravivienda y hacinamiento humano - urbano.

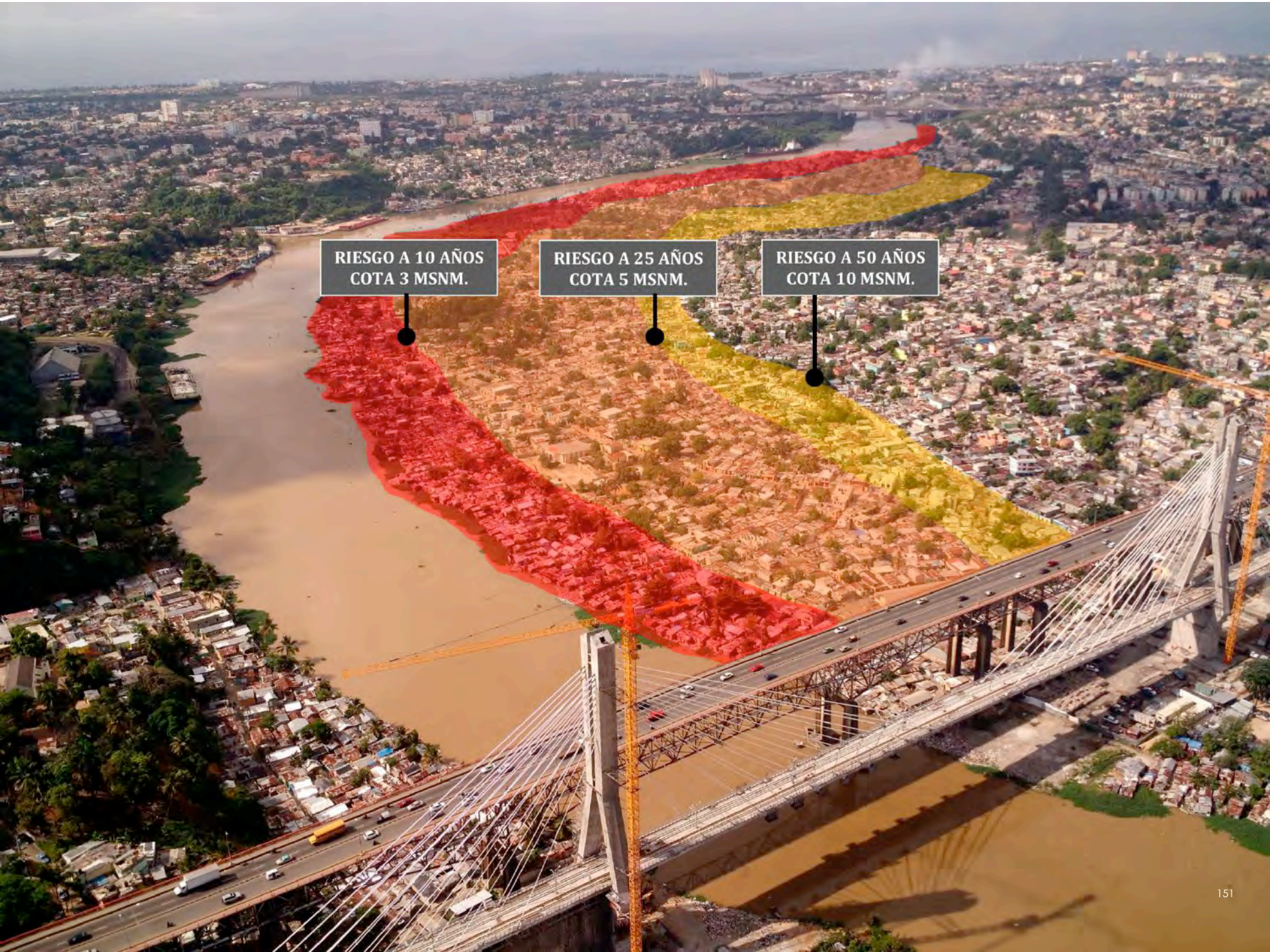
El estado de vulnerabilidad humana de los dos sectores, es producto no solo del riesgo de inundación, sino también de la falta de acceso a servicios sociales y a sistemas de transporte y equipamientos sociales. Podemos definir como problema central y que da origen al proyecto el constituido por el área inundable sobre el borde del Río Ozama a lo largo de los dos barrios y otros focos de inundación tanto en La Ciénaga como en Los Guandules debido a la presencia de las cañadas, bloqueadas por basura y edificaciones construidas por encima de éstas.

Han sido identificados **3 tipos de riesgo o vulnerabilidades en el sector:**

En primer lugar, podemos destacar el **riesgo de inundación**. Es necesario tener en cuenta que toda la zona baja (aproximadamente por debajo de los 5m de altitud) del área de estudio pertenece a la franja de crecimiento natural del río, por lo que es susceptible de inundarse en épocas de lluvia o fenómenos naturales extremos. Así lo confirman estudios a los que se ha tenido acceso, que ubican la zona de inundación a 25 años prácticamente en la cota de 4m. De acuerdo con URBE, no se considera viable la reubicación de toda el área bajo esa cota, por lo que se ha establecido la cota de 2m (que la población local ha indicado como cota de inundación recurrente) como límite para las casas en riesgo de inundación. No obstante, se enfatiza que la vulnerabilidad por inundación abarca un área mucho mayor y se sugiere tomar medidas en el proyecto que puedan minimizar el riesgo de esas áreas.

En segundo lugar, se han detectado numerosos puntos de **estancamiento de aguas donde se mezclan las aguas pluviales con las fecales y demás residuos** que circulan a nivel de calle, también puntos de las cañerías vierten las aguas negras directamente a la superficie. Estas áreas representan un grave riesgo para la salud de las personas. Han sido marcadas las zonas con mayor incidencia o mayor gravedad de este fenómeno, no por ello todos los lugares donde se da. Además, el área que el fenómeno abarca puede variar en función de la cantidad de precipitaciones registradas en los últimos días, por lo que las áreas delimitadas en plano y el número de edificaciones identificado aquí son meramente orientativos, y deberá darse una solución global para el conjunto del barrio.

Por último, debido a la **accidentada orografía del lugar, existen múltiples zonas de riesgo por inestabilidad del suelo**. En algunos lugares ya se han producido deslizamientos con anterioridad y, en otros, considerando que el agua discurre tanto superficialmente como por el subsuelo (con la continua erosión producida), podemos temer que la estructura del suelo no sea del todo estable. También es relevante mencionar que hubo canteras en esa zona, lo que ha podido producir zonas de inestabilidad añadidas. El hecho de que se ha ido construyendo sobre las laderas sin ningún control incrementa el riesgo de desmoronamientos. Por todo ello, han sido identificadas las zonas donde la inclinación del terreno es especialmente grande (o vertical) y/o donde la tipología y posición de las edificaciones hace temer posibles deslizamientos de tierra. Se recomienda realizar sondeos y estudios de mecánica del suelo para conocer la estabilidad de esas zonas.



**RIESGO A 10 AÑOS
COTA 3 MSNM.**

**RIESGO A 25 AÑOS
COTA 5 MSNM.**

**RIESGO A 50 AÑOS
COTA 10 MSNM.**

La finalidad de la intervención es conectar a los barrios con el resto de la ciudad. Impactará a unas 44,000 personas que habitan en estos sectores y supone la movilización de unas 1,400 mejoras ubicadas en la zona de alto riesgo por inundación

6,000 personas

LEVANTAMIENTO BASE

Fecha de corte DICIEMBRE 2016



La opción elegida para la urbanización del barrio Domingo Savio, La Ciénaga y Los Guandules consiste en la consolidación de las edificaciones existentes, aproximadamente 12.000 familias y la retirada de cerca de 1.400 viviendas existentes sobre el borde del Río Ozama y sobre las cañadas, constantemente amenazadas por inundaciones, así como de un número aún por determinar para la apertura de vías y espacios para nuevos equipamientos.

Para facilitar la movilidad interna y la conexión con el entorno fue prevista una avenida perimetral sobre el borde del Río Ozama en el lugar donde serán retiradas las viviendas localizadas en áreas inundables.

También será reformulado el sistema de vías existentes y el sistema infraestructural incluyendo equipamientos, servicios y espacio públicos, acordes con la escala del proyecto.

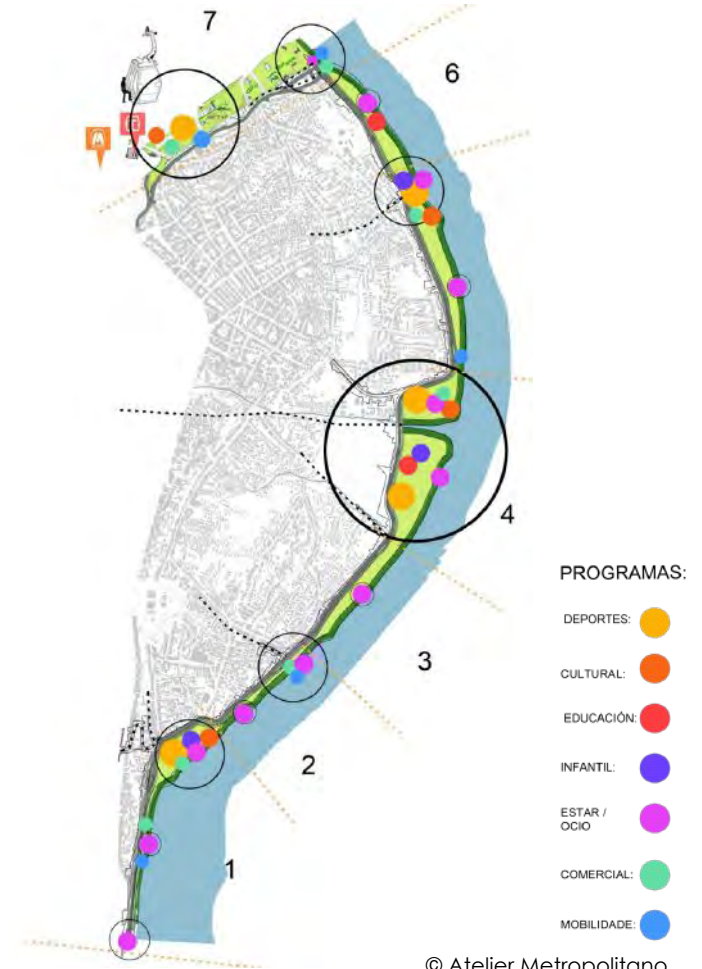
Esta solución fue elegida considerando el grado de consolidación de la mayoría de las edificaciones existentes y la red de relaciones sociales establecidas en el lugar.

El Plan de Mejoramiento Urbano, Ambiental y Social del Barrio Domingo Savio D.N. - La Ciénaga y Los Guandules, incluyendo:

- La reestructuración del sistema vial
- La reestructuración del sistema infraestructural (alcantarillado, drenajes, sistema de agua potable, iluminación pública y tratamiento de la basura).
- La retirada de las viviendas en área inundable sobre el borde del Río Ozama (aproximadamente 1.400 unidades habitacionales, el trazado de una Avenida Perimetral sobre el borde del Río Ozama en el lugar de la retirada de las viviendas y la implantación de un Parque Lineal bien como la incorporación de equipamientos, servicios y espacios públicos. Esta vía conectará la Ciudad Colonial y el entorno con las estaciones del metro y del Teleférico, localizadas junto al puente Juan Bosch
- Construcción de escuelas de educación primaria y secundaria
- incluye también el mobiliario urbano y la señalización de las calles

JUSTIFICACION

- Sacará del riesgo a las inundaciones y exclusión social a más de 1,300 familias de los barrios Los Guandules y La Ciénaga en el borde del río Ozama, como parte de un proceso urbano modelo para el saneamiento del río Ozama.
- Mejorará la calidad de vida y acceso a más de 44,000 personas beneficiadas por los nuevos accesos y paso de nuevas infraestructuras, servicios y dotaciones urbanas que brindará el proyecto en un ámbito supramunicipal.
- Activará una dinámica paralela de inserción educativa y social de ciudadanos excluidos. Se aprovechará la oportunidad que presenta este proceso, como dinamizador de la cohesión social, para posibilitar una mejora educativa en valores cívicos.
- Fomentará el fortalecimiento institucional, mediante la inter-colaboración entre distintas instituciones públicas, civiles y privadas con el proyecto. Junto al ayuntamiento de Santo Domingo Norte, el proyecto prevé un mejoramiento del entorno mediante planes de gestión de residuos sólidos, movilidad y manejo de aguas residuales.
- El proyecto prevé la integración al Cinturón Verde de Santo Domingo más de 30 H.A. de superficie correspondiente a la zona no urbanizable del ámbito del proyecto.
- Contribuirá al desarrollo local mediante una apuesta por la regeneración del tejido económico del barrio, introduciendo usos de suelo mixto en el proyecto de vivienda social.
- Mejorará los accesos del sector, conectando el interior del barrio con las principales arterias de comunicación de la ciudad para facilitar y fomentar el uso de transporte público (metro, autobús y transporte fluvial).



© Atelier Metropolitano

Parque Lineal
 AREAS DE ESPARCIMIENTO
4,200 m
 EXTENSIÓN TOTAL
3,700 m
 DE BORDE
500 m
 CONEXIÓN CON
 TELEFÉRICO Y METRO

INTERVENCIÓN / cambio de uso de suelo / Recuperación de margen de río.

Tratar el urbanismo del borde del río como un articulador Barrio-Ciudad



© Atelier Metropolitano





1ª. ETAPA

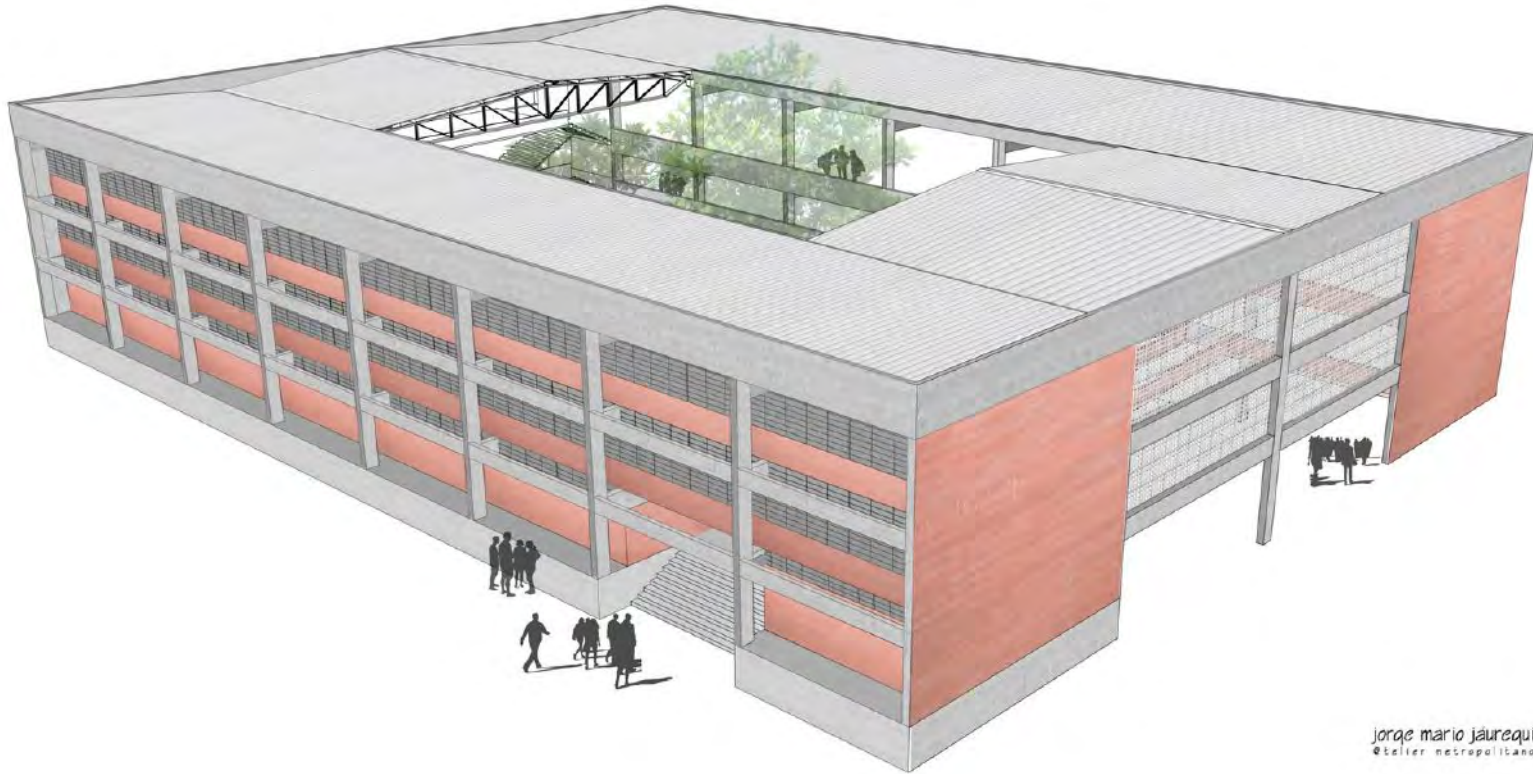
- **Mitigar las condiciones alto riesgo** / personas ubicadas sobre el río
- **Conectar los sectores con la ciudad** / **Producir nuevos accesos a los barrios**
- **Introducir servicios públicos básicos** / acueducto y alcantarillado / electricidad / manejo de residuos sólidos / sistema 911
- **Implementar una ruta OMSA** interconectada con el sistema Metro y Teleférico
- Cambiar el uso de suelo / producir un **parque lineal fluvial** / espacios deportivos y recreación
- Construcción del nuevo **mercado de Los Guandules**
- Introducir **equipamientos sociales** solicitados por la comunidad: Escuelas, Liceo, Estancias infantiles, Polideportivos

NUEVO PLANTEL MODELO ESCUELA

Acuerdo URBE-Ministerio de Educación (MINERD).

Fueron aprobados por el MINERD los diseños y planos de las escuelas e instancias infantiles que se van a construir como parte del proyecto.

URBE libera los espacios y diseñó la tipología de los nuevos planteles educativos



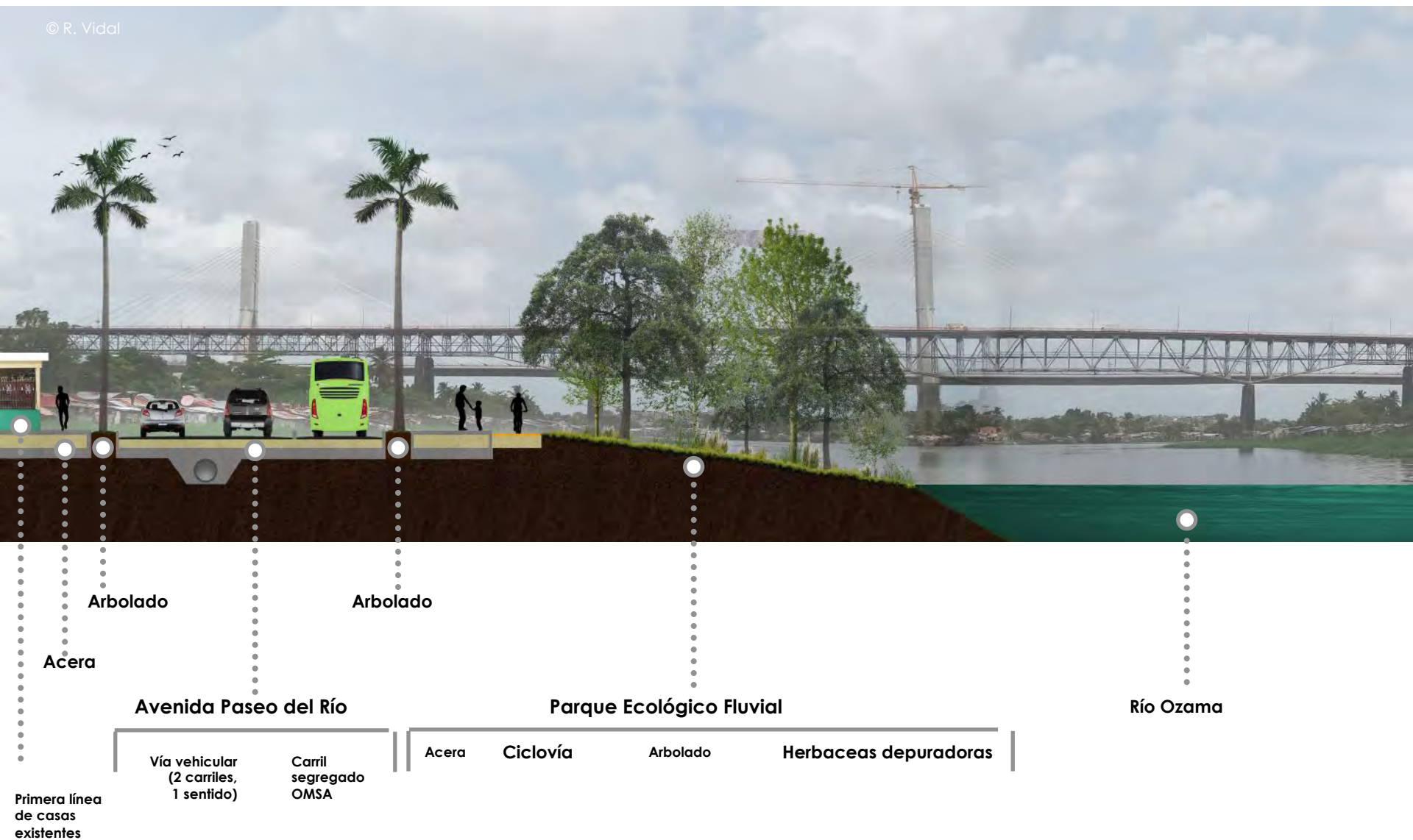
Jorge Mario Jauregui
@taller.metropolitano

EQUIPAMIENTOS A FUTURO
NUEVO MERCADO LOS GUANDULES



PERFIL DE INTERVENCIÓN Paseo del río + parque ecológico fluvial

© R. Vidal



ADECUACIÓN DE CALLES EXISTENTES

ampliación de calles con nuevo trazado vial para permitir una adecuada circulación a lo interno del barrio y el acceso a los vehículos de emergencias (ambulancias y bomberos).

Las nuevas vías contemplan arbolado público, nuevo cableado eléctrico, alumbrado, alcantarillado sanitario, red de suministro de agua potable, instalación del sistema de video vigilancia del 911.





PROCESO DE TRASLADOS

INDUCCIÓN / POR POLIGONOS

ENTREVISTA / PRESENTACION DE VALOR SEGUN CASO

VISITA DOMICILIAR / ACOMPAÑAMIENTO SOCIAL

NOTIFICACIÓN / COPIA DE CHEQUE / FECHA DE TRASLADO

DÍA DE TRASLADO / ENTREGA DE CHEQUE / DESCARGO

DESABILITACION MEJORA / RECUPERACION MATERIALES



mudanza y acarreo

90% ejecutado / pendiente RD\$ 9 MM

Demolición, bote y adecuación de terreno

90% / pendiente RD\$ 24 MM

Los criterios para compensar económicamente a las familias y a los reclamantes de mejoras fueron consensuados y se basan en la composición de los hogares y los avalúos catastrales de las mejoras realizadas por la Dirección General de Catastro Nacional.

Estos valores fueron presentados y aprobados por las familias antes de su traslado. A las familias (personas y sus enseres) ese les brinda el servicio de transporte, se les acompaña al lugar que hayan indica.

Las familias reciben toda la información del proceso en la oficina de atención al ciudadano, ubicada en La Ciénaga.



PROCESO DE TRASLADOS

EVALUACIÓN – VISITAS DE SOCIALIZACIÓN BARRIOS

POSITIVO	NEGATIVO	POTENCIALIDADES
Alegría	Pobreza	Esperanza





Luego de la experiencia de La Nueva Barquita, eliminar los intermediarios entre el Estado (proyecto) y la comunidad (lugar), dio buenos resultados.

La gente en los barrios tienen criterios y voz propia.

Las personas con interés legítimo de ayudar se evidencian en el tiempo, apoyando aquello que es para el bien de la mayoría a pesar de las diferencias.

"Es indispensable aprender a escuchar a todo el mundo, para encontrar con quien se puede trabajar y de qué manera"

El equipo social acompaña a las familias visitando los hogares, negocios y entidades que hacen vida en el sector, antes y durante el proceso de traslado.





DIA DE TRASLADO/ INDEMNIZACIONES / ENTREGA DE CHEQUE



Trasladados de la zona de alto riesgo
1,501 hogares (4,641 personas)
183 negocios

CÓDIGO	FOTO DE ORIGEN	NOMBRE	PERSONAS	CÉDULA	FOTO ENTREGA DE CHEQUE	DIRECCIÓN DESTINO	ZONA DESTINO	FOTO LUGAR DE TRASLADO	CONDICIÓN (ELEGIR DEL LISTADO)
69		Clara Elizabeth Soto Matos	4	001-1754974-1		C/ San Luis #95, Los Guandules	Distrito Nacional		compra
71		Maria Esther Montero Perez	2	001-1895538-4		C/ 31 #248 San Felipe, Villa Mella	Santo Domingo Norte.		Alquilada
76		Elsa Perez Sanchez	3	001-1362547-9		C/ Yolanda Guzman, Sin Numero	Distrito Nacional		Familiar

Destinos

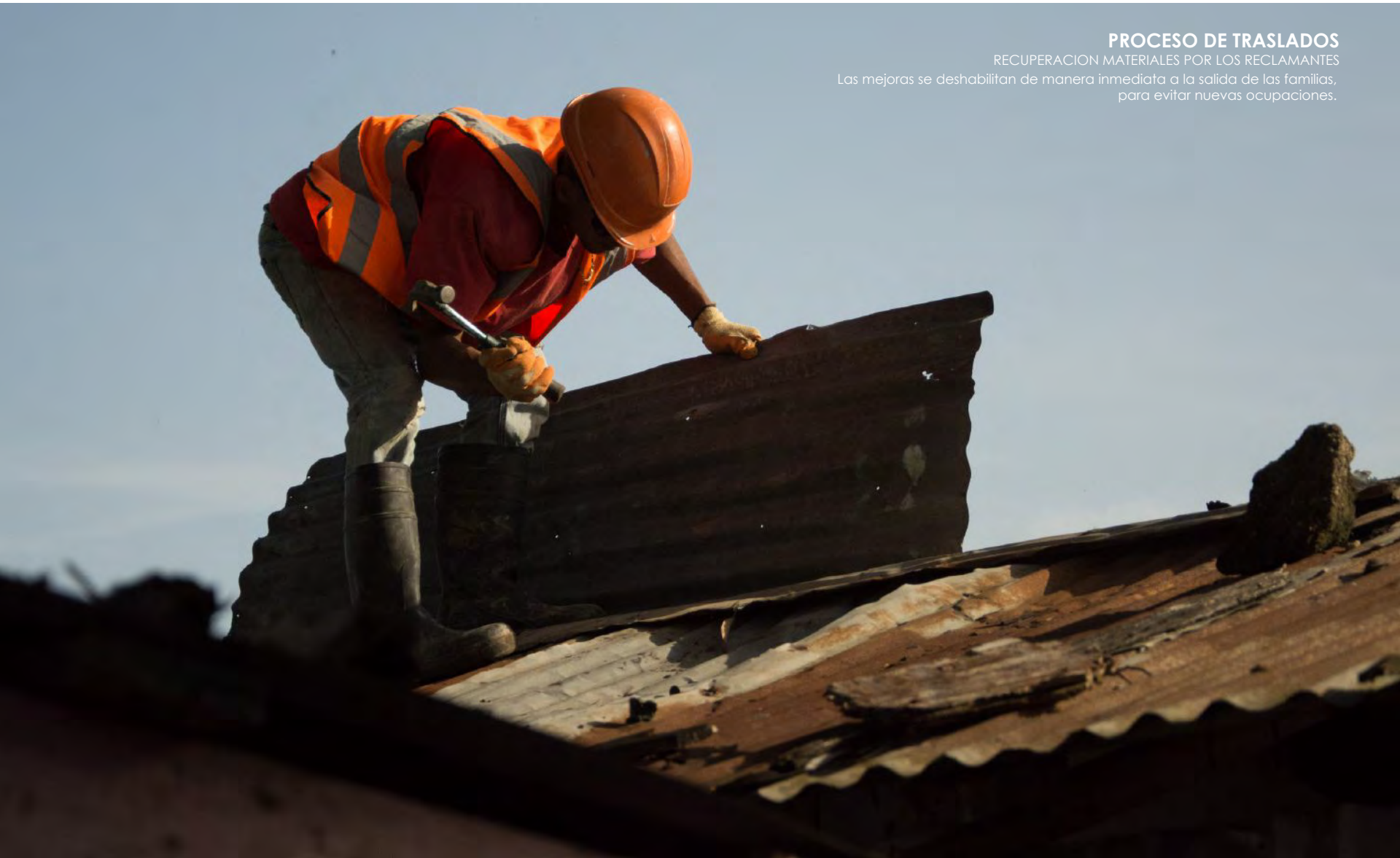
45.51 % se quedaron en el barrio.
 47.30 % fueron trasladados a la zona metropolitana.
 2.81 % fueron trasladados al interior del país.
 4.38 % fueron casos especiales.
194 familias trasladadas a La Nueva Barquita

Condición

10.45% compró.
 40.23% alquiló.
 46.48% temporalmente en casa de familiares

Padrón y Estadísticas ©


G. Milan, R. Novas, M. Juan, E. Méndez, S. Valerio, F. Capellán



PROCESO DE TRASLADOS

RECUPERACION MATERIALES POR LOS RECLAMANTES

Las mejoras se deshabilitan de manera inmediata a la salida de las familias, para evitar nuevas ocupaciones.



agosto 2020

Traslados realizados

Los Guandules: 958 hogares.

2,778 personas.

26 Familias trasladadas a LNB

77 negocios

La Ciénaga: 560 hogares.

1,732 personas.

56 Familias trasladadas a LNB

67 negocios

Pendientes

40 hogares

16 negocios

75 mejoras fuera del padrón



RESISTENCIA AL CAMBIO

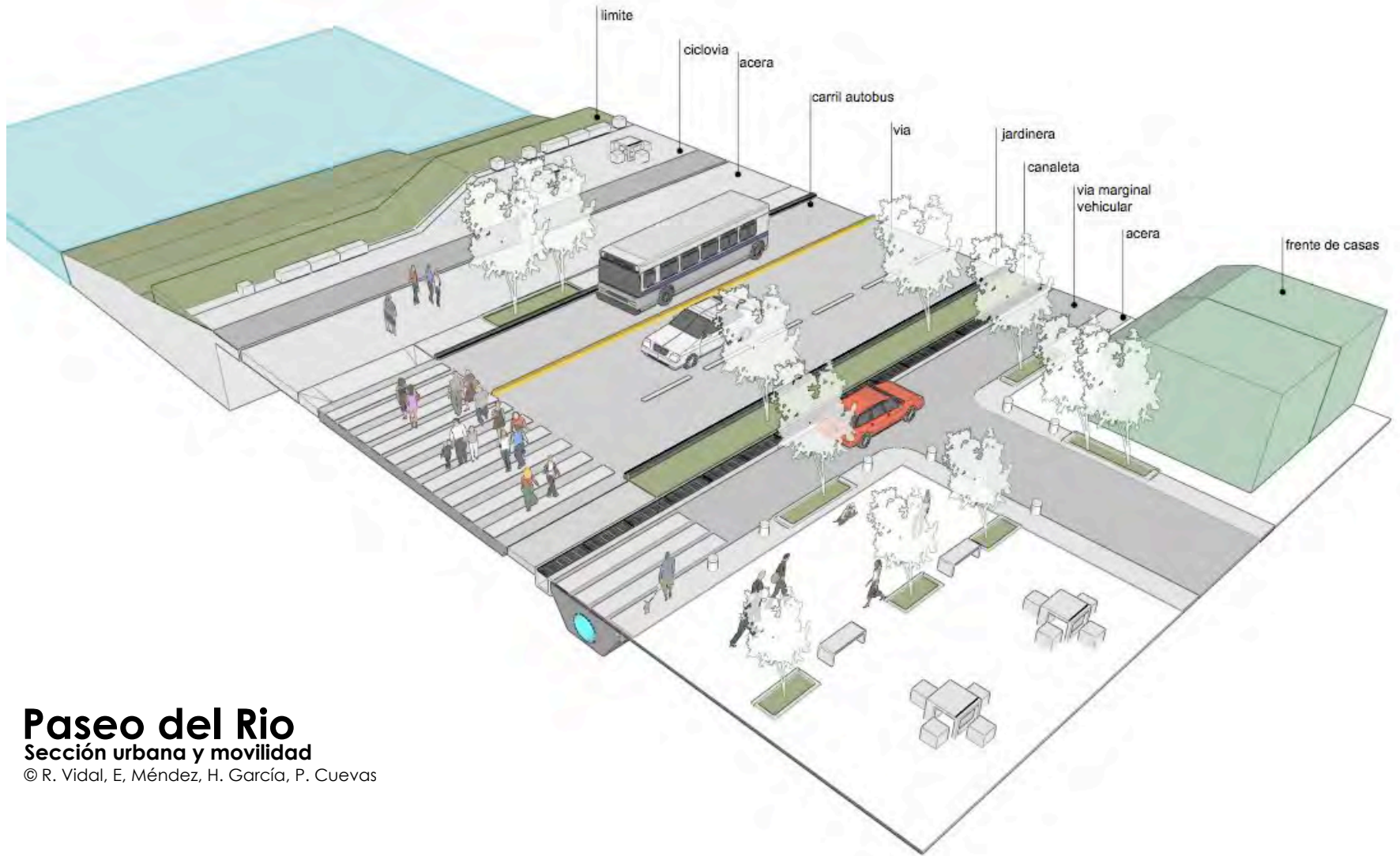
El escenario de que la gente no quiere salir de su barrio, prueba de que a veces lo que se piensa como ideal, no lo es. Es por ello que se ha invertido el tiempo necesario para entender el lugar, entrar en el problema, como bien lo expresa nuestro director José Miguel González, "*cada casa, cada caso, cada persona es particular, cada historia es diferente*" refiriéndose a que no es posible aplicar lo mismo al colectivo.

Al establecer los criterios, se ha tomado en cuenta la realidad que viven las personas, muchas personas viven del barrio, de su entorno y salir de ahí supone perder su modo de vida.

Una de las razones del por qué no se hizo en Nuevo Domingo Savio - NDS un complejo habitacional similar a La Nueva Barquita es por que no existen en un radio de 1 Km (margen tolerable para desplazamientos de poblaciones) terrenos disponibles para producir suelo urbano y viviendas que acojan a la población en situación de alto riesgo de los sectores La Ciénaga y Los Guandules del Distrito Nacional. La experiencia indica que no ha habido ninguna movilización de población en masa exitosa a grandes distancias.

Frente a la crisis sanitaria global (Cov 19), la relación disponibilidad de viviendas en LNB y la cantidad de familias en zona de alto riesgo en NDS, se abre la opción de trasladar familias de NDS a LNB a pesar de saber que LNB esto implica distanciar a las personas de su centro de vida, el barrio. Ante esta opción hay personas han preferido ser indemnizados económicamente y otras han optado por apartamentos.

Estos últimos entienden que pueden hacer el cambio y aceptan la oportunidad de vivir de otra manera. Reciben el proceso de formación, luego de ser trasladados, como parte de sus obligaciones de derecho a uso de la vivienda.



Paseo del Rio

Sección urbana y movilidad

© R. Vidal, E. Méndez, H. García, P. Cuevas

ESTRUCTURA DEL PAVIMENTO

La vía Paseo del Río se desarrolla en el margen oeste del río Ozama entre los Puentes Juan Bosch y Francisco del Rosario Sánchez, tiene una longitud de aproximadamente 3.0km y consta de dos carriles de 3.25 m de ancho para tránsito ligero y un carril de 3.25 m de ancho para circulación de la OMSA. Los carriles para el tránsito ligero y el de la OMSA están separados por un bordillo prefabricado.

El lado Oeste está franqueado por un bordillo prefabricado y jardineras y una marginal de tráfico lento (peatonal y vehicular) con espacios de recreación que separan la vía paseo del río de las casas que permanecen. El lado Este de la vía está franqueado por jardineras, una acera peatonal y una ciclovia. La vía, en ambos lados, consta de un sistema de iluminación.

El terraplén que conforma la vía está cimentado sobre subsuelo compuesto por arcilla altamente compresible y baja capacidad portante y donde se esperan grandes asentamientos por consolidación.

Para mejorar la capacidad portante, disminuir los asentamientos totales y la probabilidad de licuefacción se diseñó y se están construyendo columnas de grava de 0.80m de diámetro con patrón de triángulo equilátero de lado 2.4m y profundidades variables de 6, 8, 10 y 12m de profundidad.

Las columnas de grava se conectan en su parte superior con un manto drenante de 0.30m de espesor cuya finalidad es permitir la salida del agua que drena a través de las columnas de grava.

Encima del manto drenante se ha colocado una geomalla biaxial más una geocelda sintética de 0.15m de altura rellena de grava, cuya función es distribuir uniformemente los esfuerzos ejercidos por el terraplén; por encima de la geocelda se coloca material granular para conformar la capa de subrasante de espesor variable, seguida por una capa de 0.15m de espesor de material de base más una losa de hormigón de 0.20m de espesor.

Para controlar las posibles socavaciones producidas por las crecidas del río Ozama se está construyendo una pantalla de pilotes tangentes hormigonados in situ (CFA) de 11.0m de profundidad en los tramos donde el río Ozama se encuentra actualmente a menos de 15.0m de distancia del pie del talud de la infraestructura vial

La vía consta de dos carriles de 3.25 m de ancho para tránsito ligero y un carril de 3.25 m de ancho para circulación de la OMSA. Los carriles para el tránsito ligero y el de la OMSA están separados por un bordillo prefabricado. El lado Oeste está franqueado por un bordillo prefabricado y jardineras. El lado Este de la vía está franqueado por jardineras, una acera peatonal y una ciclovia.

G. Pichardo

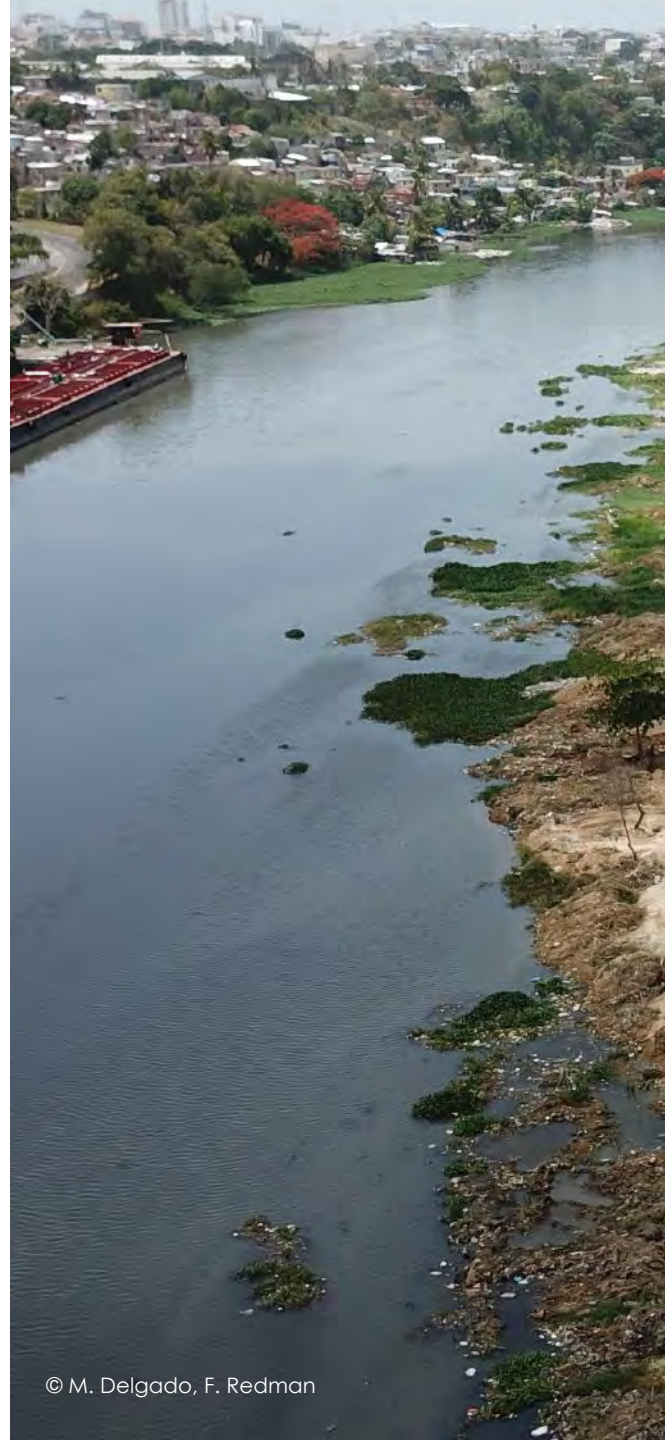
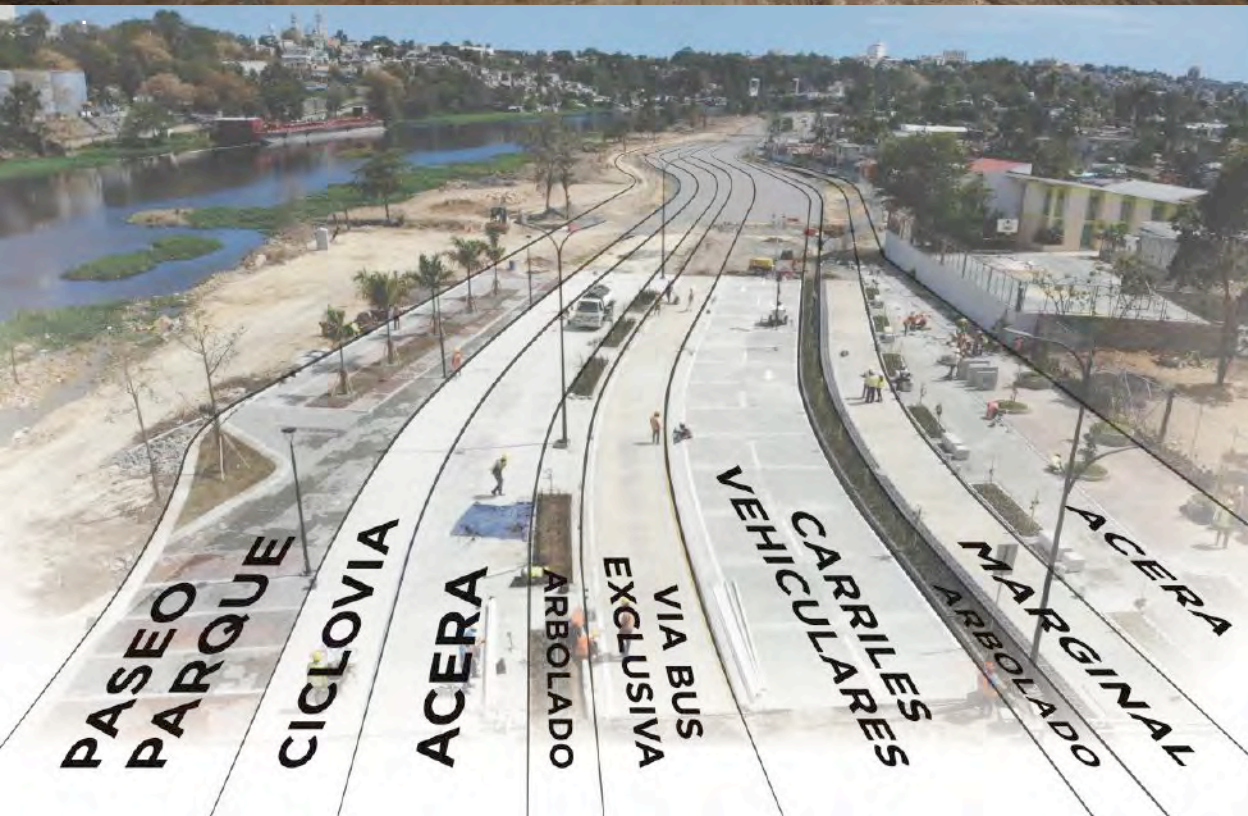
Paseo del Rio

INFRAESTRUCTURAS

Vialidad, sanitarias y eléctricas

Diseño 70% ejecutado / pendiente de pago RD\$ 19 MM

Obra 35% ejecutado / pendiente de pago RD\$ 388 MM









ÁREA SOCIAL – URBE
TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES
FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO
Metodología Horizontal

NUEVO DOMINGO SAVIO

Visión General

Acompañamiento y orientación a Familias involucradas en la Intervención.

Beneficiarios:

48 Encuentros de Inducción, (2,000 jefes de hogar, aprox.)

Estrategia:

Proceso de Acompañamiento en vistas a Traslados por propia cuenta

Paso a Paso

Convocatoria escrita para encuentro de inducción.

Realizar Reuniones con pequeños grupos.

Un plazo de tiempo para prepararse. Qué llevar y No llevar.

Visitas de acompañamiento mientras se preparan.

Convocatoria para firma del Contrato.

Enviar notificación indicando la fecha de su traslado.

Se proveerá el servicio de transporte para el traslado: Buscarlos, trasladarlos y dejarlos ubicados. Serán acompañados.

Todos los pasos quedarán registrados, sellados y firmados como evidencias del proceso.

Traslados excepcionales de NDS a LNB

por el estado de emergencia nacional y la situación global de la pandemia CoVid19

Proceso de Traslado.

Visitas de seguimiento.

Taller de Integración.

Formación Ciudadana para la adecuada adaptación e

Integración formal a la Comunidad de LNB.



EJES DE TRABAJO
(CONSTRUCCIÓN HUMANA)

Información

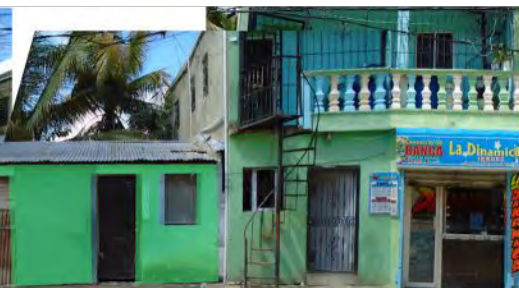
Autoestima

Autoevaluación



EQUIPO SOCIAL

SÚMATE AL RETO DE CREAR LA NUEVA CARA DE TU BARRIO





Se produce una **pieza modelo** con una doble finalidad, tanto como **instrumento constructivo** de definición de terminaciones y especificaciones, así también como **instrumento pedagógico**, para facilitar la comprensión en términos espaciales, de la sección urbana que se ejecuta y los criterios de movilidad que le estructuran.



NUEVO DOMINGO SAVIO EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 1,588 MM

Pendiente RD\$ 3,400 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos 5,500 pers.

Beneficiarios indirectos 43,000 pers.

Traslados desde zonas vulnerables 4,503 pers.

Mejoras de reclamantes deshabilitadas y pagadas 1,265



ESCALA

Área a intervenir 1,300,000 m²

Área a liberar 240,316 m²

Área a construir 9,320 m²

Área de regeneración ambiental 230,996 m²



INFRAESTRUCTURA

Acueducto 28.5 km

Alcantarillado red servida 29.6 km

Alcantarillado red pluvial 10.7 km

Capacidad de abastecimiento 144.68 litros

Capacidad de tratamiento de aguas residuales 115.7 litros

Redes eléctricas soterradas
Distribución .. 0.2 km 12,5 KV ST/1CF
0.8 km 7,2 KV 1CF

Redes eléctricas aéreas
Distribución 8.7 km 12,5 KV ST/1CF
8.8 km 7,2 KV 1CF



AREA VERDE

Árboles a sembrar
 Número de especies 39
 Número de ejemplares 28,035

Área de sombra a generar .69,080 m2

Área a sembrar 78,500 m2

Área devuelta al río 39,000 m2



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno 84,105 kg/día

Depuración de CO2 ... 304,180 kg/día



EQUIPAMIENTOS

Centros educativos (7) 30,634 m2



TRANSPORTE

Ruta de Autobús (7 paradas) 3 km

Cicloavía 3 km



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a espacios públicos 114,500 m2

Área destinada a espacios deportivos y recreativos
 Canchas (19) 47,604 m2



CONSTRUCCIÓN HUMANA

Personas empadronadas .. 6,811 pers.

Personas que recibieron formación ciudadana 2,000 pers.

Personas a las que se les socializó 40,000 pers.



TELEFÉRICO
SANTO DOMINGO

LÍNEA 2

Sistema de Transporte Másivo
de Pasajeros por Cable
2020 -2024



Como parte de la reforma del sistema nacional de transporte terrestre, en Febrero 2017, se crea la nueva Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que ordena el marco jurídico e institucional del transporte de pasajeros y de carga en la República Dominicana. Con esto, nace el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT), como autoridad rectora del sector, encargada de la planificación, regulación, diseño, control y fiscalización del transporte terrestre en el territorio nacional.

A través del INTRANT, en coordinación con los ayuntamientos que integran la región metropolitana de Santo Domingo, se crea el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Santo Domingo (PMUS SD). El PMUS SD se fundamenta en la realización de un diagnóstico de la movilidad urbana, basado en encuestas domiciliarias de origen-destino, que describen la producción y atracción de viajes en el centro metropolitano, y las características de los desplazamientos realizados por la población. A partir de este análisis, se compone un plan de acción para los próximos treinta (30 años), para alcanzar las metas de un sistema de movilidad sostenible en el entorno urbano de Santo Domingo.

El componente más importante del PMUS SD lo representa el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) como la principal herramienta utilizada para la transformación del modelo de desplazamientos de viaje, del vehículo privado al transporte colectivo. Este sistema busca lograr la integración de la movilidad a través de la articulación de distintos modos de transporte público que operen un servicio eficiente, cómodo y seguro para los ciudadanos.

El Teleférico de Santo Domingo, se ha destacado como uno de los medios de transporte que complementan el sistema integrado, acercando a los sectores marginados que se ven restringidos por el acceso a los sistemas de transporte público de la ciudad.

Estos sistemas de cables aéreos, tienen la facilidad de integración de los territorios de difícil acceso, a través de una modalidad de transporte que vence los obstáculos naturales y aquellos establecidos por la falta de planificación urbana, ofreciendo una movilidad de calidad a los sectores de mayor vulnerabilidad.

El proyecto Línea 2 del Teleférico de Santo Domingo se enmarca dentro de los programas sociales desarrollados por el Estado Dominicano, como parte de las soluciones para reducir los niveles de marginalidad de los residentes de los municipios de Santo Domingo Oeste y Los Alcarrizos, comunidades que por años han sufrido de problemas de accesibilidad por un crecimiento irregular y acelerado, en un territorio sin planificación, fragmentado por cañadas y escasas vías de baja capacidad.

MUNICIPIOS	POBLACIÓN	PROYECCIÓN		PROYECCIÓN
	2018	2023	2028	POBLACIÓN MÓVIL
DISTRITO NACIONAL	1,030,000	3%	6%	72%
SANTO DOMINGO ESTE	1,121,000	8%	16%	67%
SANTO DOMINGO NORTE	625,000	11%	21%	77%
SANTO DOMINGO OESTE	429,000	9%	17%	75%
LOS ALCARRIZOS	322,000	9%	18%	63%
TOTAL / PROMEDIO	3,527,000	7.3%	14.3%	70.8%

El crecimiento demográfico y aumento de la densidad de los municipios de Santo Domingo Oeste y Los Alcarrizos, y las condiciones de marginalidad debido a la escasa interconexión vial en el entorno urbano, han restringido la movilidad de numerosas familias de escasos recursos. Adicionalmente, la inserción de nuevos proyectos urbanísticos de vivienda bajo costo en la zona, han incrementado la población, la necesidad de desplazamiento de personas y los niveles de demanda de un transporte público que les permita acceder a los lugares de trabajo, estudio y ocio, ubicados principalmente en el Distrito Nacional

Dadas estas condiciones, el Gobierno Dominicano propone un sistema de transporte de cable aéreo como una solución factible para la interconexión de comunidades marginadas de los municipios de Santo Domingo Oeste y Los Alcarrizos, que permite también la integración física y tarifaria con el sistema Metro de Santo Domingo y sus rutas alimentadoras, bajo un modelo de gestión social, económica y ambientalmente sostenible.

Acorde al estudio de movilidad la ciudad de **Santo Domingo genera 3,097,106 viajes al día, con una tasa promedio de 1.6 viajes por persona.** Los flujos entre los municipios promedian 30%, y se concentran hacia el Distrito Nacional, con más de un 50% de estos en transporte público. En este contexto, el Distrito Nacional registra un acceso diario de 1,100,100 personas y 401,035 unidades vehiculares aproximadamente.

Los desplazamientos inician a las 6:00 am con un pico marcado a las 7:00 am, luego reducen a las 10:00 am, y vuelven a subir de 16:00 a 19:00, con un pico a las 18:00 horas. **La duración promedio de viajes es de 1 hora y 15 minutos por viaje,** destacando Los Alcarrizos con el tiempo promedio más elevado con 90 minutos promedio de viaje. **El costo promedio asciende a RD\$55 pesos**

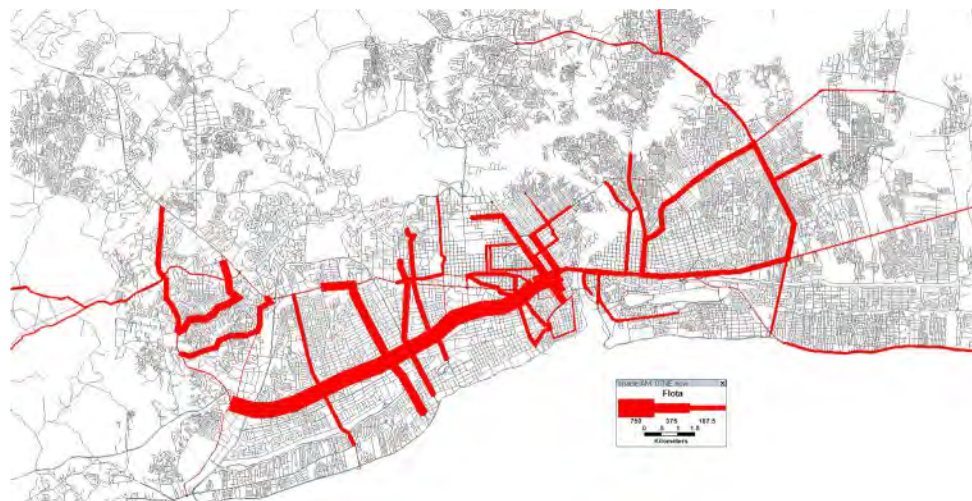
Mercado potencial **978 Millones de viajes al año** en transporte público.

propósito de viaje
 50% viajes de trabajo
 22% viajes de estudio
 10% viajes de trámites
 6% paseo y ocio.

Situación Ocupación informal de Rutas y Densidad de Vehículos

En el área metropolitana de Santo Domingo, la oferta informal ha ocupado el espacio vial en su mayor proporción, y representa el 30% de la demanda actual del sistema, 14% correspondiente al carro de concho, 13% a microbuses y minibuses y 3% a motoconchos.

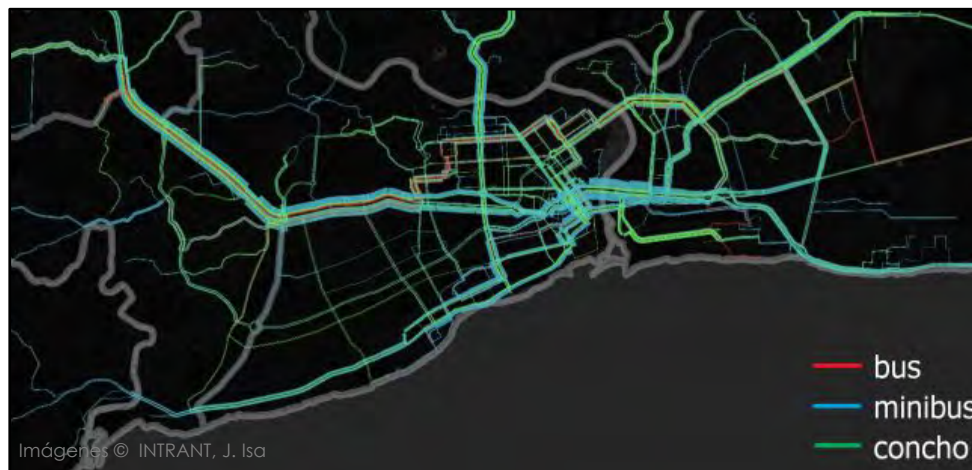
La alta densidad de vehículos saturan el espacio vial, reduciendo las calidad de servicio para el usuario y limitando el espacio público urbano del peatón.

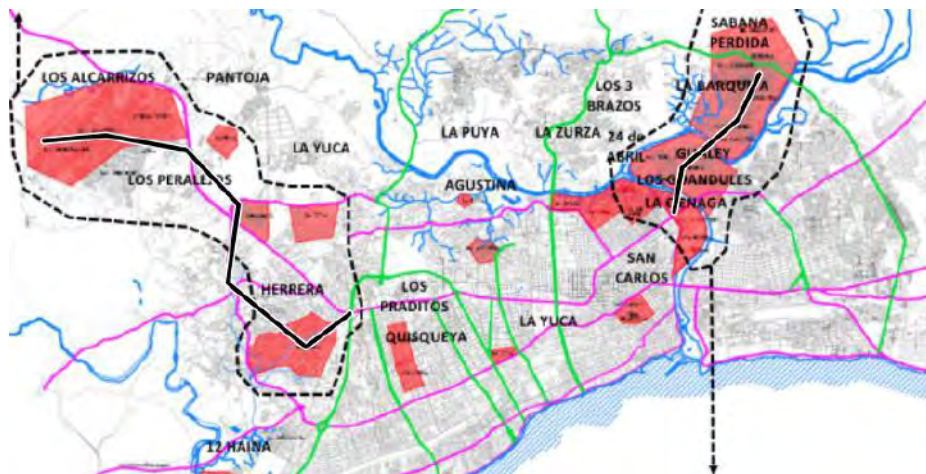


reparto modal
 transporte privado 42%
 transporte público 36%
 peatones 21%
 ciclistas menos de un 1%.

transporte privado
 carro conductor (22%)
 carro pasajero (10%)
 motores (5%)
 moto-conchos (3%)
 taxis / Uber (2%)

transporte público
 Concho (30%)
 Autobuses (18%)
 Minibuses (52%)
 Metro (9%).





“Proyecto Línea 1 TSD, Brinda servicio integrado a sectores actualmente marginados con una ocupación de transporte público de calidad, a un menor costo y reduciendo sus tiempos de viaje”.

“Propuesta Línea 2 TSD busca satisfacer la demanda de maneja similar en sectores marginados en Santo Domingo Oeste y Los Alcarizos”.

Estudio de Movilidad, Ing. Onésimo González, 2010

El mapa destaca las zonas marginadas en la parte Noreste de la ciudad, que están limitadas por el río Ozama y la falta de accesibilidad que genera sobre los territorios de Santo Domingo Norte y Este, en relación a su acceso al Distrito Nacional. Este sector ha sido atendido en términos de movilidad, con la implementación de la línea 1 del Teleférico, que genera una conexión con el Metro de Santo Domingo, proveyendo un acceso directo al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP).

En este sentido, la segunda área de mayor marginalidad se identifica en la zona Noroeste de la ciudad, en los sectores de Los Alcarizos, Los Peralejos, Manoguayabo y Herrera, debido a una morfología irregular del terreno caracterizada por importantes cañadas que fraccionan el territorio y limitan el acceso, generando sectores de pobreza con carencia de servicios públicos e importantes problemas sociales.

Estas zonas se han desarrollado a los márgenes de la Autopista Las Duarte, una autovía expreso de 6 carriles, 3 por calzada y sentido, que a la vez fracciona el territorio en zonas de difícil acceso para la estructuración de una oferta formal de transporte masivo.

En el municipio de Los Alcarizos de manera particular, el fraccionamiento del territorio y el crecimiento demográfico irregular y acelerado, han generado una sobrecarga a una escasa trama vial, con una sola vía de acceso de un carril por sentido que limita la capacidad y restringe la movilidad, creando problemas importantes de accesibilidad y marginalidad. Asimismo, el sector Manoguayabo presenta una alta densidad poblacional con una sola vía de acceso hacia la Av. Prolongación 27 de Febrero.

Adicionalmente, el sector de Herrera presenta un fraccionamiento debido a la Cañada de Guajimia, una barrera natural que divide el sector de Buenos Aires y Las Palmas de Herrera. Esta cañada ha sido históricamente invadida por un asentamiento habitacional informal, con una vialidad articulada como afluentes de la cañada, en caminos vecinales de un sentido, de baja capacidad vial y de difícil acceso para los sectores asentados.

Se propone la construcción de un sistema Teleférico, como ruta alimentadora, a Metro de Santo Domingo. Esta alternativa permite vencer las restricciones presentadas por la morfología del terreno y las condiciones de inaccesibilidad que suscita el un territorio y una red vial no planificada.

Este tipo de proyecto de infraestructura de movilidad urbana presenta una oportunidad para los territorios beneficiados, en cuanto impulsar planes parciales de reordenamiento en los entornos de las estaciones de Teleférico que serán insertadas en el tejido urbano.

Aporte de la tecnología cable para los municipios:

- Sobrevolar las cañadas y escasa red vial que restringen la movilidad de los municipios de SDO y Los Alcarrizos.
- Interconectar el sistema de manera rápida y segura con la Estación María Montés del Metro de Santo Domingo, en el kilómetro 9 de la Autopista Duarte. Esta conexión busca la integración modal y tarifaria de sistemas con el objeto de reducir los costos de movilidad, buscando equidad e inclusión social en la estructuración tarifaria
- Reducir el impacto sobre el suelo urbano y minimizar la cantidad de desplazamiento de viviendas para la inserción de obras, así como la inversión.

OBJETIVOS DEL PROYECTO EN EL MARCO DE LA END

El proyecto Línea 2 Teleférico de Santo Domingo se enmarca dentro del Programa de Readequación de La Barquita y Entornos, impulsado por el Sr. Presidente Danilo Medina, como parte de la decisión del Gobierno Dominicano de dar accesibilidad a los ciudadanos que habitan adyacente a los ríos Ozama e Isabela.

El Teleférico se inserta como eje transversal de los programas sociales para reducir la vulnerabilidad de sectores marginados, a través del desarrollo de un componente de movilidad con los objetivos de:

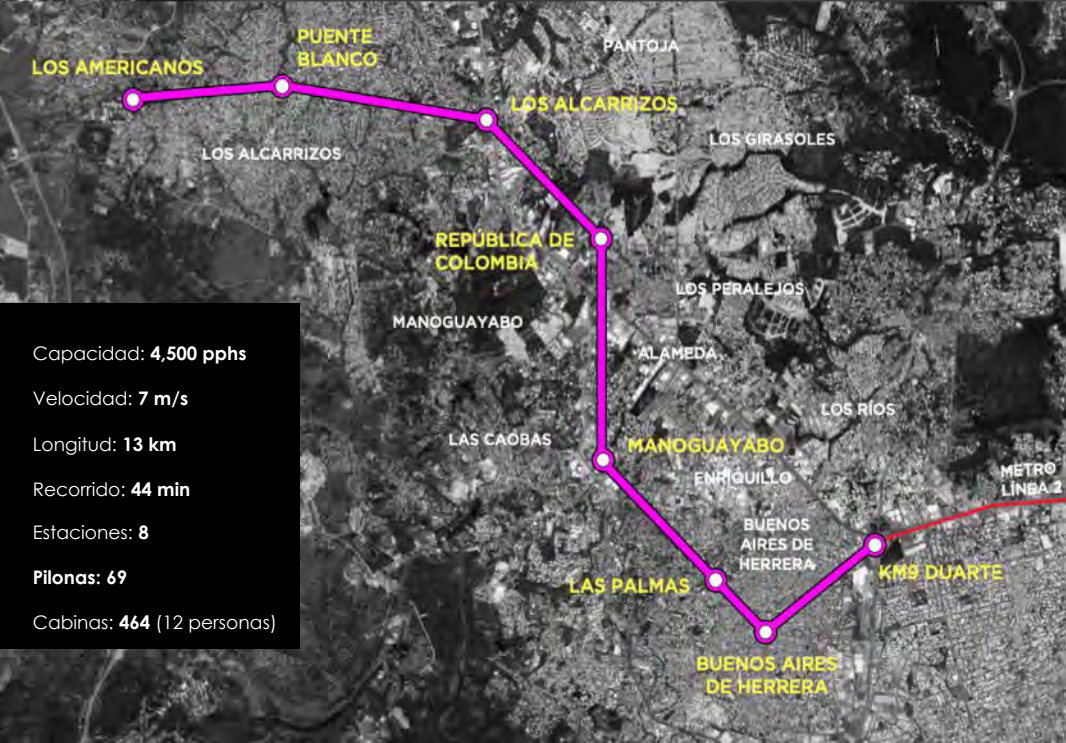
- Proveer la accesibilidad a los sectores históricamente marginados, en el municipio de Santo Domingo Oeste y Los Alcarrizos.
- Desarrollar un sistema de transporte público urbano masivo de calidad que sea eficiente, seguro y equitativo, integrado al Metro de Santo Domingo, que garantice la movilidad universal a los sectores de Santo Domingo Oeste y los Alcarrizos.
- Conectar la Terminal Interurbana de Pasajeros del Cibao, al Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Santo Domingo. El proyecto prevé la integración con la Terminal Interurbana del Cibao en la entrada de Los Alcarrizos, y la conexión con la futura ampliación de la Línea 2 del Metro de Santo Domingo, en las estaciones del Km 9, en el Km13 (Los Peralejos) y en el Km 15 en la entrada de Los Alcarrizos. Permitirá la integración multimodal de los viajes provenientes del Cibao Central, como son Villa Altigracia, Bonao, Monseñor Nouel, La Vega, San Francisco de Macorís, Santiago de los Caballeros, Puerto Plata y las demás provincias que acceden a Santo Domingo por la Autopista Duarte.
- Reducir los niveles de marginalidad a través de la inclusión social de la población servida en el eje de influencia del proyecto .

Imágenes © F. Redman



Zona de influencia:
20 m a cada lado del eje

- METRO LÍNEA 1
- METRO LÍNEA 2
- TELEFÉRICO LÍNEA 1
- TELEFÉRICO LÍNEA 2
- EXTENSIÓN METRO LÍNEA 2



Capacidad: **4,500 pphs**
 Velocidad: **7 m/s**
 Longitud: **13 km**
 Recorrido: **44 min**
 Estaciones: **8**
 Pilonas: **69**
 Cabinas: **464** (12 personas)

Área de Influencia y Ubicación del Proyecto

El proyecto Línea 2 del Teleférico de Santo Domingo, se extiende en un trayecto de trece (13) Kilómetros, con una franja de influencia de 500 metros alrededor de las estaciones.

La primera estación, ubicada en el Km9 de la Autopista Duarte, la segunda ubicada en el sector de Buenos Aires de Herrera; la tercera estación en el sector Las Palmas, la cuarta estación en Manoguayabo, la quinta estación en Los Peralejos en la República de Colombia, la sexta estación en Los Alcarrizos (en la entrada) conectando con la Terminal Interurbana del Cibao, la séptima estación en Puente Blanco, y la octava estación en Los Americanos.

Beneficiarios

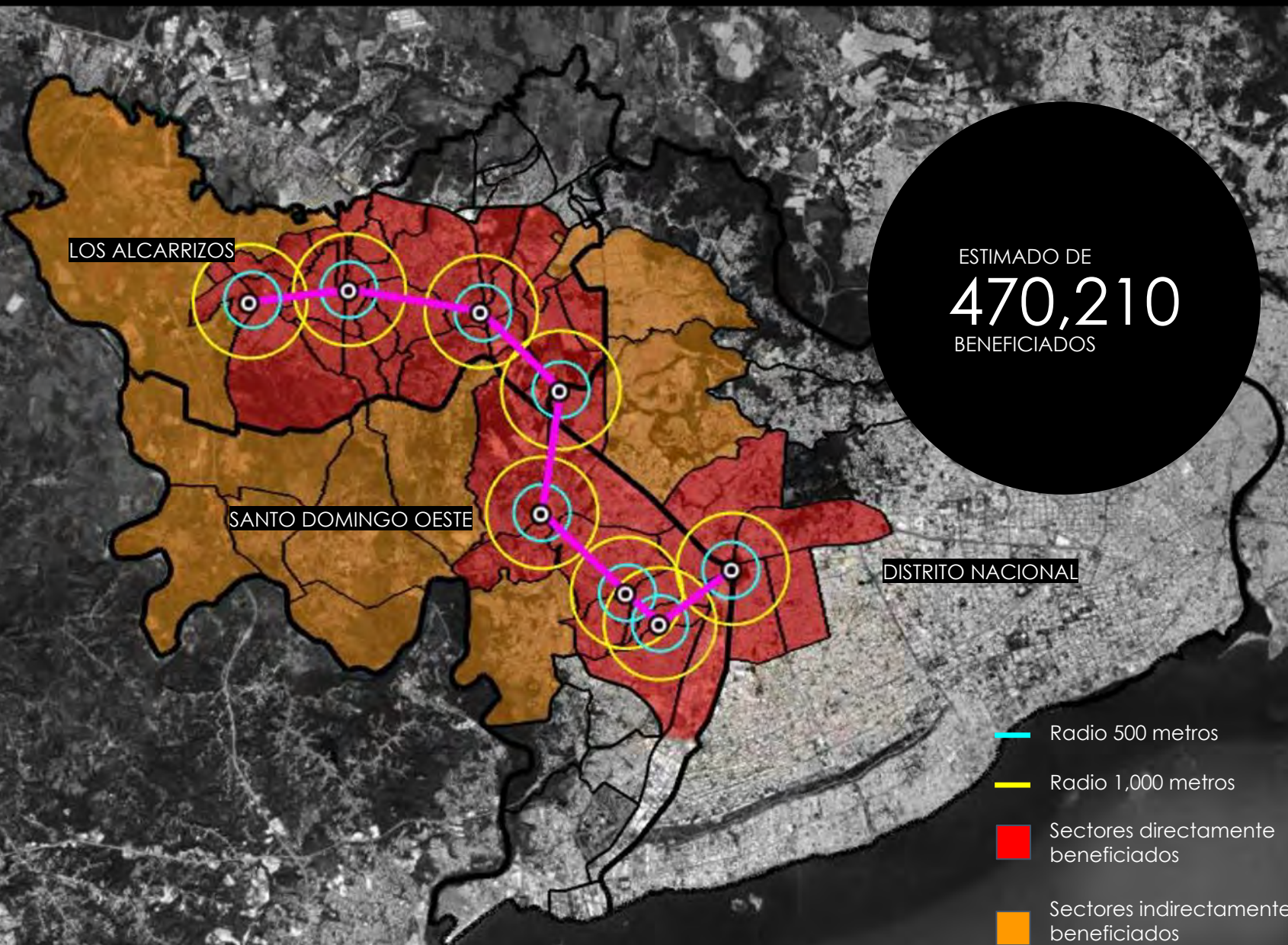
La demanda captiva del sistema es determinada por el estudio de demanda de Santo Domingo, establecido a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANS).

Distrito Nacional	75,851 hab
Los Ríos	37,313
Los Peralejos	6,032
Palma Real	32,506
Santo Domingo Oeste	154,241 hab
Herrera	88,946
Manoguayabo	65,295
Los Alcarrizos	246,810 hab
Los Alcarrizos	199,611
Pedro Brand	47,199
Total General	476,902 hab

Se considera la generación de viajes, vinculados principalmente por la densidad poblacional y la tasa de desplazamientos asociados, para establecer los niveles de demanda del proyecto.

En la parte oeste, se destacan sectores como Buenos Aires de Herrera, Manoguayabo, Los Peralejos y Los Alcarrizos, los cuales serán atendidos y servidos por la Línea 2 del Teleférico. Adicionalmente, los sectores de Engombe y el Ensanche Altagracia presentan alta producción y pendientes de una oferta formal de servicios de transporte colectivo.

Los destinos o atracción de viajes se concentra principalmente en el polígono central, la zona universitaria, el parque independencia, gazcue y las zonas de mercado, como son Villa Consuelo, Villa Juana, Villas Agrícolas y Parque Enriquillo. Estos destinos se corresponden con el análisis urbanístico que destaca los usos de suelos generadores de actividad, que son los que atraen viajes.



LOS ALCARRIZOS

SANTO DOMINGO OESTE

DISTRITO NACIONAL

ESTIMADO DE
470,210
 BENEFICIADOS

- Radio 500 metros
- Radio 1,000 metros
- Sectores directamente beneficiados
- Sectores indirectamente beneficiados

© Consorcio POMA - J. Fortuna

ESTIMADO DE
66,814
BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN KM9 DUARTE

Garaje para 74 cabinas
Interconexión con estación de Metro Línea 2 María Montez
Estacionamiento vehicular





ESTIMADO DE
49,302
BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN BUENOS AIRES
Previsión para transferencia a futura línea de Teleférico

© Consorcio POMA – J. Fortuna

ESTIMADO DE

50,359

BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN LAS PALMAS



ESTIMADO DE
36,211
BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN **MANOGUAYABO**
Estacionamiento vehicular



ESTIMADO DE
17,313
BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN REP. DE COLOMBIA
Estacionamiento vehicular

REPÚBLICA DE COLOMBIA



ESTACIÓN LOS ALCARRIZOS

Garaje para 187 cabinas
Interconexión con la Terminal Interurbana de Autobuses del Cibao
Futura interconexión con estación de la extensión de la Línea 2 del Metro





ESTIMADO DE

48,611

BENEFICIADOS
DIRECTOS

ESTACIÓN PUENTE BLANCO

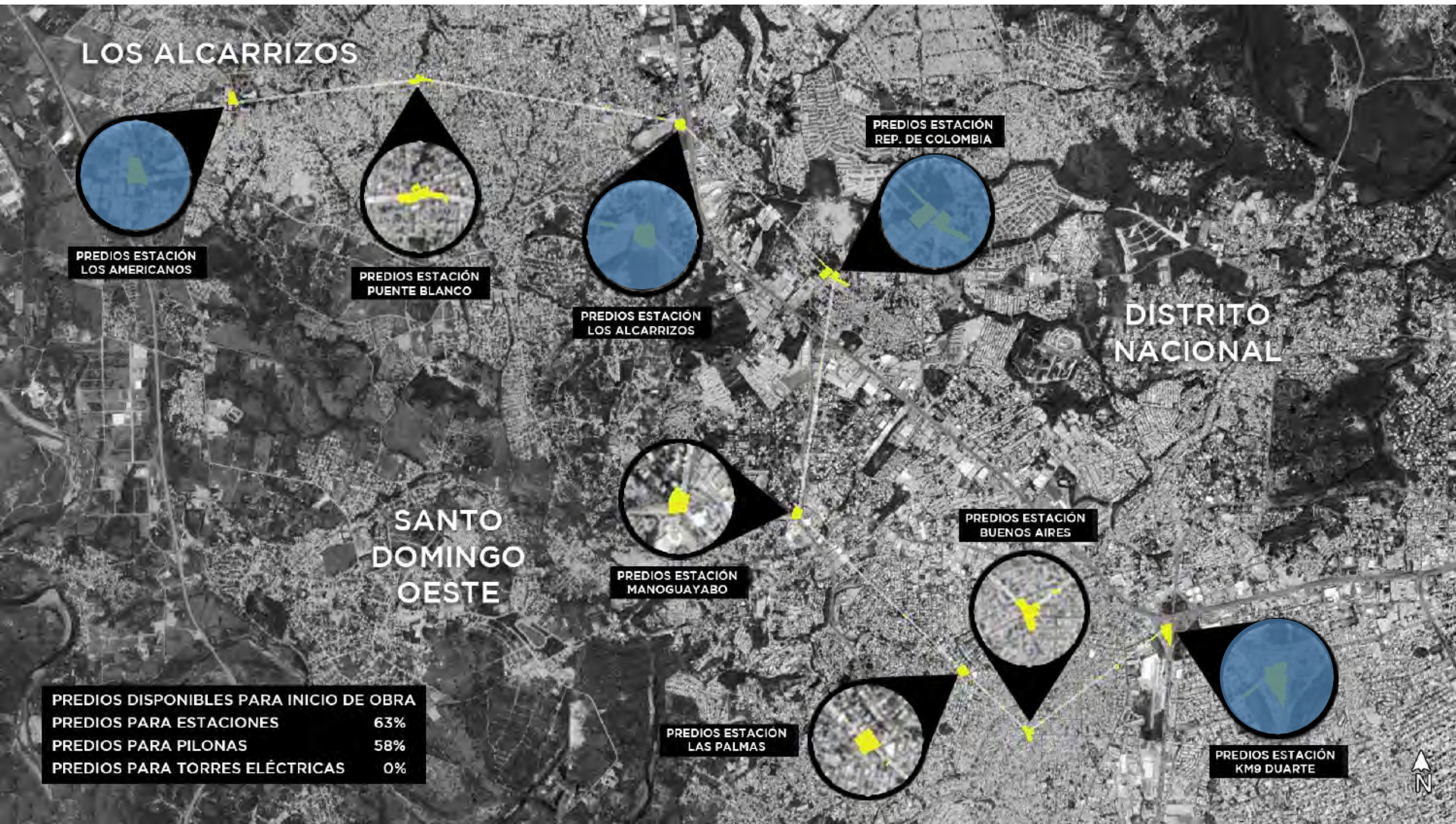




ESTIMADO DE
29,807
BENEFICIADOS
DIRECTOS



ESTACIÓN **LOS AMERICANOS**
Garaje para 205 cabinas
Estacionamiento vehicular



4/8 de estaciones

100 % indentificados terrenos propietarios, reclamantes e inquilinos
 20 /420 de casos en proceso de pago



TELEFÉRICO
SANTO DOMINGO

Pendientes

Diseño, Fabricación, Construcción, Montaje y Puesta en Marcha	0%	RD\$ 10,859 MM
Estudios	0%	RD\$ 14 MM
Adquisición de predios	0%	RD\$ 750 MM
Supervisión	0%	RD\$ 217 MM

ÁREA SOCIAL – URBE
TRANSVERSAL A TODOS LOS
PROYECTOS Y ACTIVIDADES
FORMACIÓN CIUDADANA -
ORIENTACIÓN Y ACOMPAÑAMIENTO
Metodología Horizontal

LÍNEA 2 TELEFÉRICO DE SANTO DOMINGO

Visión General

Presentación a Agentes Comunitarios en cuanto a su conocimiento y beneficios de Teleférico de Santo Domingo.
Orientación y Motivación a Familias involucradas en la Liberación de Espacio para la Construcción de la Línea 2
TSD

En el caso de la Línea 2, la intervención requiere integrar el proceso de indemnización y Traslados de familias. Por lo que, se desarrolla el protocolo de Inducción y el de traslados.

Beneficiarios:

7 encuentros realizados (unos 250 jefes de hogar, aproximadamente)

Estrategia:

Orientación, Motivación e Información a Involucrados

Paso a Paso

Convocatoria escrita para encuentro de inducción.

Realizar Reuniones con pequeños grupos.

Convocatoria para firma del Contrato.

Políticas de Capacitación del personal local en Nuevas Tecnologías de Transporte

Como parte de las políticas públicas de capacitación del personal en tecnología de teleféricos, se ha incluido en los contratos del proyecto TSD, la capacitación de un equipo de técnico local que pueda incorporarse en las actividades de operación y mantenimiento del sistema. En búsqueda de fomentar el conocimiento y empleo en esta nueva tecnología de transporte.

Se han formado un grupo de técnicos locales con el conocimiento técnicos necesarios para contratar bajo los lineamientos del sistema de compras y contrataciones de la República Dominicana: el diseño, fabricación, suministro, construcción, montaje y puesta en marcha de sistemas teleféricos. Aspecto importante considerando que los fabricantes de estos sistemas son un número muy reducido.

Políticas de Trabajo Institucional y Participación Internacional en nuevas tecnologías de transporte.

El sistema TSD es miembro de la Asociación internacional de de Transporte por cable Urbano (AITCU), teniendo derechos a:

- Participar de las actividades de la asociación, sean estas congresos, mesa redonda, seminarios y demás reuniones que se realicen
- Participar en los talleres de intercambio técnico
- Recibir la información, servicios y beneficios de la asociación de acuerdo con las políticas que aprueben la asamblea general para sus miembros.

URBE, como parte de las políticas públicas de capacitación, gestionó la participación de equipos de técnico de OPRET, INTRANT y URBE en el segundo Congreso Internacional de Transporte por Cable Urbano - CITCU celebrado en la ciudad de La Paz en Bolivia en agosto 2019 y cuyo tema fue: "Movilidad Urbana para Mejorar la Calidad de Vida".



TELEFÉRICO LÍNEA 2 EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 17 MM

Pendiente RD\$ 6,281 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos ... 371,482 pers.

Beneficiarios indirectos 470,210 pers.

Mejoras de reclamantes
deshabilitadas y pagadas 200

Propiedades a pagar 150



ESCALA

Área a intervenir 85,529 m2

Área a liberar 28,004 m2

Área a construir 7,458 m2



SISTEMA

Longitud de línea 13 km

Cantidad de estaciones 8



INFRAESTRUCTURA

Redes eléctricas a soterrar

Transmisión ... 0.45 km 69 KV ST/1CF
0.25 km 138 KV ST/2CF

Distribución 2.9 km 20 KV DT/1CF

Redes eléctricas aéreas

Transmisión .. 1.38 km 138 KV DT/1CF
Distribución 15.1 km 20 KV ST/1CF



ÁREA VERDE

Árboles a sembrar
Número de especies 1
Número de ejemplares 318
Área de sombra a generar 17,474 m²
Área a sembrar 27,763 m²



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a
espacios públicos 43,649 m²



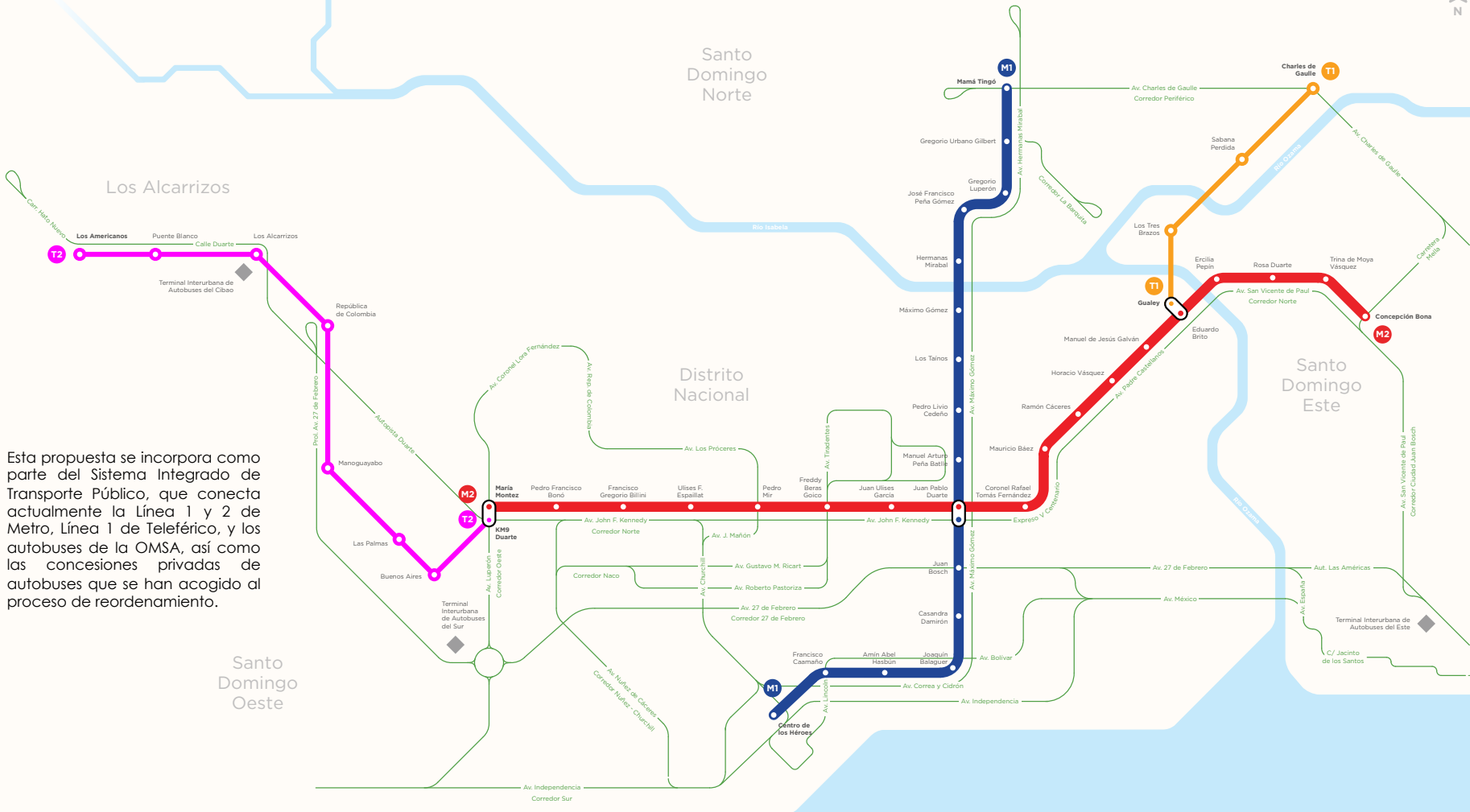
CONSTRUCCIÓN HUMANA

Personas empadronadas .. 569 pers.
Personas a las que se
les ha socializado 257 pers.



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno 954 kg/día
Depuración de CO₂ 3,450 kg/día
Reducción emisión CO₂ ..10,200 kg/día



Esta propuesta se incorpora como parte del Sistema Integrado de Transporte Público, que conecta actualmente la Línea 1 y 2 de Metro, Línea 1 de Teleférico, y los autobuses de la OMSA, así como las concesiones privadas de autobuses que se han acogido al proceso de reordenamiento.

© F. Redman

Líneas del Sistema Integrado de Transporte Público

- M1 Metro Línea 1
- T1 Teleférico Línea 1
- Rutas de OMSA
- M2 Metro Línea 2
- T2 Teleférico Línea 2

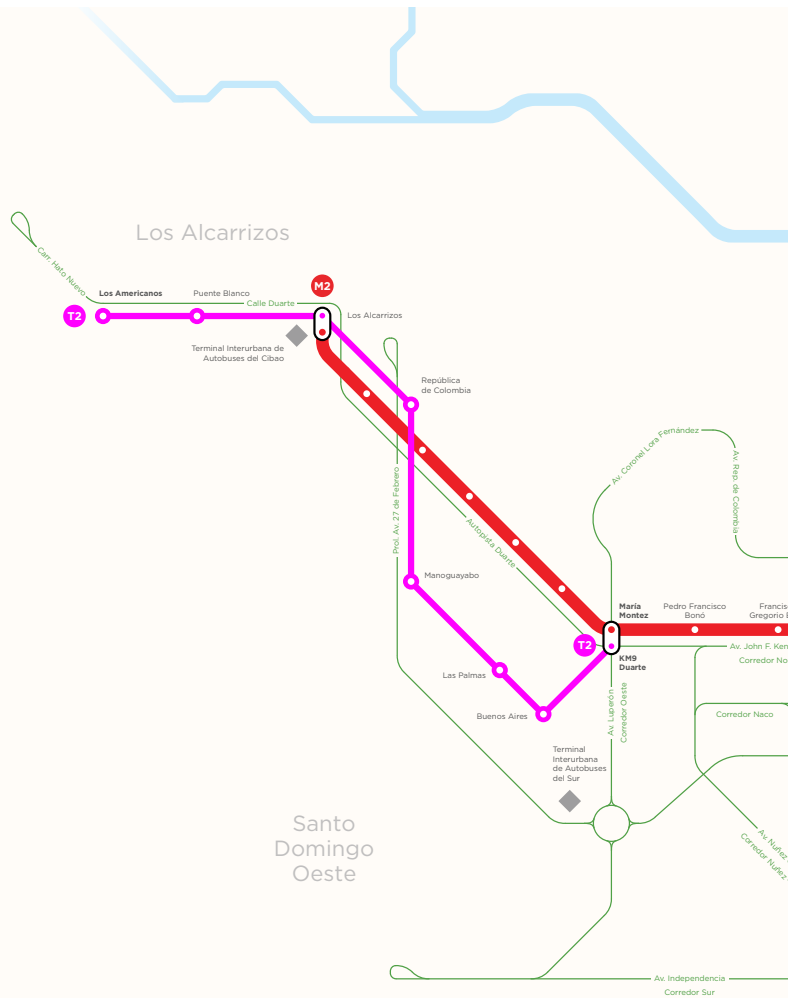
- Transferencia entre líneas
- Conexión entre estaciones por la vía pública

Accesibilidad

Todas las estaciones de Metro y Teleférico son accesibles para personas de movilidad reducida.

Atención al Usuario

- OPRET 809-333-2670 ext. 11112 opret.gob.do
- OMSA 809-221-6672 omsa.gob.do



Teleférico de Santo Domingo complemento a la red integrada de transporte.

No existe una única solución de transportes, el sistema de cable no compite ni sustituye la ampliación de la línea 2 del Metro, más bien se define como 3 líneas de alimentación al sistema.

La particularidad del sistema cable aéreo permite llegar al centro de los barrios marginados y servirlos, Permitiendo sacar la demanda hacia el sistema de metro, aumentando la cobertura del sistema y la cantidad de desplazamientos en transporte público.

Movilidad Urbana para una mejor calidad de Vida

URBE, considero en todos sus proyectos el transporte como un servicio indispensable, porque mejora la calidad de vida de las personas impactada, en los aspectos siguientes:

- Recupera el recurso más valioso de la vida el TIEMPO,
- Otorga satisfacción, orgullo y felicidad,
- Promueve la igualdad e inclusión social,
- Genera una adecuada convivencia ciudadana,
- Reduce la congestión, el estrés y la incomodidad,
- Proporciona más calidad, confort y tranquilidad,
- Reduce la contaminación ambiental, Facilita la accesibilidad al trabajo y servicios,
- Mejora las condiciones de salud y Reduce la delincuencia y la accidentabilidad.
- Dentro de los aportes de URBE se encuentran los proyectos siguientes:

La barquita: Proyecto Aquabus en el río Ozama, Construcción de muelle para el atraque de barcos de pasajeros.

La Nueva Barquita: Proyecto Aquabus en el río Ozama, Construcción de muelle para el atraque de barcos de pasajeros e Implementación de un nuevo corredor de autobús de la OMSA que conecta la nueva barquita con la línea 1 del metro de Santo Domingo en la parada Mamá Tingó.

Nuevo Domingo Savio: Proyecto Aquabus en el río Ozama, Construcción de muelle para el atraque de barcos de pasajeros e Implementación de un nuevo corredor de autobús que conecta los sectores de Los Guandules y la Ciénaga con la línea 1 del teleférico de Santo Domingo y la línea 2 del sistema metro.

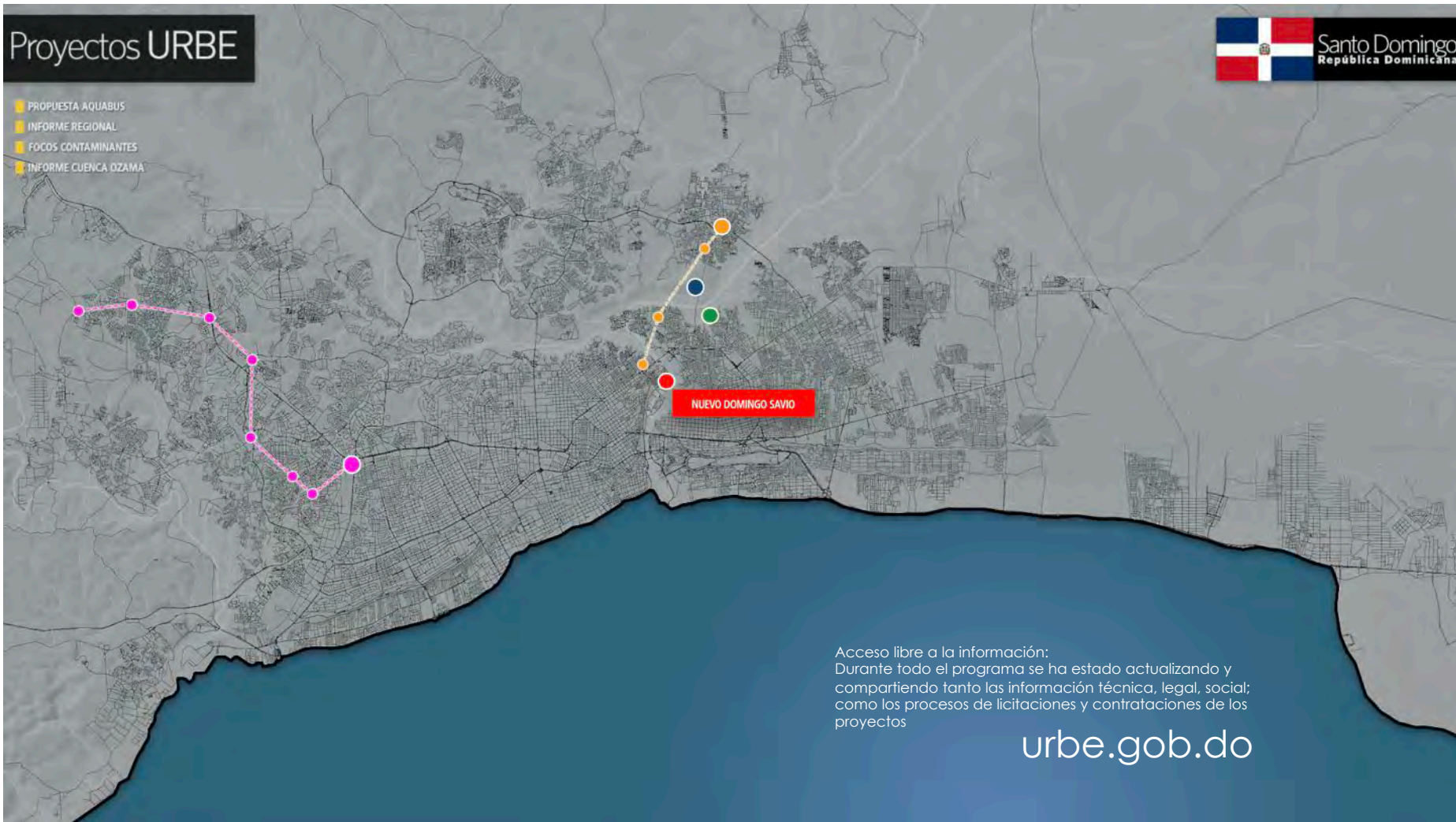
Línea 1 Teleférico de Santo Domingo: Proyecto de transporte que beneficia a 287,000 habitantes de los municipios Santo Domingo Norte, Santo Domingo Este y el Distrito Nacional.

Línea 2 Teleférico de Santo Domingo: Proyecto de transporte que beneficiará a 400,000 habitantes de los municipios Los Alcañizos, Santo Domingo Oeste y el Distrito Nacional.

Proyectos URBE



- PROPOSTA AQUABUS
- INFORME REGIONAL
- FOCOS CONTAMINANTES
- INFORME CUENCA OZAMA



Acceso libre a la información:
Durante todo el programa se ha estado actualizando y compartiendo tanto la información técnica, legal, social; como los procesos de licitaciones y contrataciones de los proyectos

urbe.gob.do

Dirección Ejecutivo.	José Miguel González
Coordinación General.	Patricia Cuevas Damilka Pichardo
Enlace MAPRE	Benita Castillo
La Nueva Barquita.	Rocio Vidal - Enc. proyecto Fabien Mariñez - Enc. obra
Parque Ecológico Fluvial La Barquita.	Jesús Díaz - Enc. proyecto Agustín Balbi - Enc. obra
Teleférico de Santo Domingo	
Línea 1.	Jhael Isa - Enc. proyecto Jesús De la Rosa - Enc. eléctrico
Línea 2.	Hector García - Enc. proyecto Francis Redman - Enc. Arquitectura
Nuevo Domingo Savio.	Millet Juan - Enc. proyecto Guillermo Pichardo - Enc. obra

LA NUEVA
BARQUITA



NUEVO
DOMINGO
SAVIO

URBE EN CIFRAS

Producción de suelo urbano . Indicadores



COSTO

Ejecutado RD\$ 9,784 MM

Pendiente RD\$ 3,780 MM



IMPACTO

Beneficiarios directos328,446 pers.

Beneficiarios indirectos98,500 pers.

Traslados desde zonas vulnerables 11,348 pers.

Mejoras de reclamantes deshabilitadas y pagadas 1,447

Propiedades pagadas 69



ESCALA

Área intervenida 2,019,118 m2

Área liberada 654,514 m2

Área construida 199,423 m2

Área de regeneración ambiental 645,321 m2



VIVIENDAS

Área destinada a uso habitacional 106,200 m2

Unidades (2/3 hab.) 1,770 ud

Habitantes 6,684 pers.



INFRAESTRUCTURA

Acueducto 33 km

Alcantarillado red servida 33 km

Alcantarillado red pluvial 13 km

Capacidad de abastecimiento 4,600,145 litros

Capacidad de tratamiento de aguas residuales 6,742,116 litros

Redes eléctricas soterradas

Transmisión 0.12 km 138 KV DT/1CF

Distribución 8 km 20 KV ST/1CF

5.07 km 12,5 KV ST/1CF

7.63 km 7,2 KV 1CF

3.95 km 7,2 KV ST

Redes eléctricas aéreas

Transmisión 0.45 km 69 KV ST/1CF

Distribución 14.12 km 12,5 KV ST/1CF

0.21 km 12,5 KV DT/1CF

9.2 km 7,2 KV 1CF



AREA VERDE

Árboles sembrados
 Número de especies 151
 Número de ejemplares 54,900

Área de sombra generada ..199,305 m2

Área sembrada 335,414 m2

Área devuelta al río 261,338 m2

Herbáceas fitodepuradoras ...9,976 m2



MEDIO AMBIENTE

Producción de oxígeno 164,700 kg/día

Depuración de CO2 595,665 kg/día

Reducción emisión CO2 .. 1,700 kg/día



EQUIPAMIENTOS

Centro tecnológico comunitario 380 m2

Multiusos (2) 550 m2

Iglesia Evangélica 1,000 m2

Centro RESIDE 1,860 m2

Huerto RESIDE 1,380 m2

Destacamento 165 m2

Liceo politécnico 7,000 m2

Centro diagnostico 640 m2

Estancia infantil 2,173 m2

Iglesia Católica (2) 1,154 m2

Casa Curial 300 m2

Oficinas Patronato 165 m2

Escuela de música 210 m2

Centro PROGRESANDO 450 m2

Dispensario médico 1,400 m2

Centros educativos (7) 30,634 m2



ESPACIO PÚBLICO

Área destinada a espacios públicos 231,765 m2

Área destinada a espacios deportivos y recreativos

Polideportivo 3,000 m2

Parque infantil (5) 6,886 m2

Cancha basket (5) 2,270 m2

Cancha béisbol 4,240 m2

Skate park 1,060 m2

Anfiteatro 1,500 m2



TRANSPORTE

Teleférico (4 estaciones) 5 km

Ruta de Autobús 6 km

Vía 2.5 km

Ciclovía 6 km



CONSTRUCCIÓN HUMANA

Personas empadronadas 11,656 pers.

Personas que recibieron formación ciudadana 9,367 pers.

Personas a las que se les socializó 50,019 pers.



Cual es la magia?

No ser arquitectos de escritorio.
Todas las disciplinas participan en el proceso de diseño.
Confianza en el equipo, toma de decisiones colectivas.
La mejor manera de aprender es hacer.
Producir información entendible para todos.

Diálogo abierto, constante y directo con la gente.
Respetar el lugar, entenderlo antes de intervenir.
Saber que la gente del lugar tiene mucho más que decir que la lógica aparente.
No implementar criterios sin aprobación de la mayoría.
No implementar criterios sin aprobación del Equipo.

No tener miedo, tener el convencimiento que es posible.
Construir la confianza y el respeto de la comunidad.
No imponer criterios por fuerza, el urbanista no es quien decide.
Cada línea que se traza es una persona, no es lo mismo conceptualizar que decirle a la señora, usted sabe? Usted se va.

Responsabilidad e integridad en el soporte de los criterios para la toma de decisiones.
Las decisiones con conocimiento de la población dan carácter al proyecto.
Tener fundamentada toda actuación, porque implica gente y vidas.
Ser discretos, insistentes y confiar en el proceso.
Celebrar los triunfos

No seguir un mismo guion. Cada casa, cada caso son diferentes, cada lugar, cada contexto es diferente, por tanto sus respuestas son distintas.
No limitarse solo a lo asignado, dar más de lo esperado
De todo y de todos, se aprende.

.... Cuando se crea un lenguaje colectivo

"Todos son mis hijos" **J. Morillo (D. Josefa)**

"...mucho aprendizaje y crecimiento, pero más que en lo profesional en lo humano. Poder trabajar para llevarle un cambio de vida a familias, una nueva oportunidad a niños, una esperanza; es una satisfacción incalculable. Ver la realidad de muchas familias te hace aprender a agradecer y valorar más lo que te rodea" **D. Pichardo**

"Personas comunes realizando una obra extraordinaria. ... un sistema de aprendizaje y enseñanza mutuo. Donde el querer como el hacer siempre primaron.... Agradezco formar parte de este equipo". **D. De Jesús**

"Estructuré un grupo de recogida de información con formidables condiciones, aplique técnicas de censo innovadoras y por último conocí personas de diferentes ámbitos de República Dominicana por lo que hoy soy más dominicano." **G. Milán**

"...una gran familia, que Dios hasta el día de hoy me permite compartir, ...es saber que se puede, pero mejor es querer que se pueda" **L. Alcántara**

"... he adquirido muchos conocimientos y a la misma vez de impacto; cómo ayudar personas de muy bajos recursos que hoy en día gozan de una mejor vivienda, me gusta trabajar con personas". **JL. Brea**

"...trabajar en equipo, formar parte de tan hermosos proyectos". **Amalfi Arias**

"Somos un equipo compacto de gran impacto" **J. Millet**

"...orgullosa y satisfecha con el trabajo logrado hasta ahora, sumamente agradecida de la oportunidad y convencida de que, cuando se quiere se puede, de que el que trabaja en excelencia, cosecha frutos, y de que siempre hay oportunidad de mejorar y crecer; lo importante es estar dispuesto a innovar, a trabajar en equipo y a estar abiertos a los cambios." **R. Vidal**

"...no solo es vivir, es crear esperanza, es traer ilusión. En eso hemos trabajado, en darle a estas personas la oportunidad no solo se trata de respirar y comer, que la vida pase. **JM. González**

"Juntos somos capaces, juntos podemos más" **B. Castillo**

"La grandeza del Nosotros supera por mucho al Yo. La Mística del Equipo es el mejor motor. Trabajar con Sentido de Misión, enfocados en procesos, es el verdadero camino hacia el logro con calidad. Desde y hacia la Espiritualidad todo cobra significado, produce felicidad, la pobreza se vuelve libertad. No basta la intención, hay que moverse con Intencionalidad en el hacer. Enseñar y Aprender son las dos caras de la moneda en el camino de la vida" **G. Mejía**

"Ser parte de un grupo de servidores públicos que trabaja en proyectos sociales que impacta directamente en las vidas de las personas, me ha hecho crecer en lo profesional y humano". **H. García**

"...satisfacción del deber cumplido, porque hemos logrado los objetivos propuestos en cada uno de los proyectos ejecutados; producto de que la Institución ha impulsado un trabajo en equipo con entusiasmo, motivación, compromiso y Fe". **J. Galván**

"...es vocación, decisión, voluntad y entrega. Esto me ha reafirmado que sirviendo el extra de mí es trabajar porque "un futuro mejor" para nuestra sociedad. Es el apostolado por el bien ajeno, mejorar condiciones de vida como inversión a la esperanza de todos". **J. Feliz**

"Una experiencia de aprendizaje, de crecimiento en todos los ámbitos y una oportunidad de ayudar a los más necesitados a que vivan mejor". **L. Almonte**

"...más que un empleo es una misión en la que he aprendido el valor de la solidaridad del trabajo honesto y tesonero con profesionalidad donde podemos crecer y ayudar a otros, donde las oportunidades de crecer en diferentes ámbitos se pueden" **T. Rosario**

"...un aprendizaje continuo, desarrollando proyectos que impactan en las personas. Soy parte de un gran equipo que con mucho esfuerzo impulsamos día a día los cambios necesarios que transforman sueños en realidad...orgullosa de lo que he aprendido, humanidad, honestidad, compañerismo...". **A. Balbi**





URBE





Ezequiel y su primo © R. Cuevas

Las grandes transformaciones de cambio de uso de suelo solo se pueden hacer desde el Estado, sin embargo llevar a la realidad Proyectos Sociales de esta naturaleza requiere cierta condición de humildad.

Las intervenciones urbanas correctas, modifican de tal manera el espacio y el lugar, que luego de intervenirlo, el efecto es casi natural; dando la impresión de haber sido siempre así. Como otros tantos aspectos, en lo urbano, lo importante es invisible, me refiero a la transformación de conducta en la gente y las infraestructuras que los sostienen. Lo que produce de bueno en el hombre la belleza, el confort, la seguridad, el buen diseño.

Cuando se entiende este que esto es un servicio, sin pretensiones protagónicas, nos convertimos en mediadores de cooperación, de disciplinas, de trabajo, de esfuerzo, de sueños.

Si nos preguntan qué hacemos, no sabría muy bien cómo responder, más que proyectos urbanos, nuestro trabajo ha devenido en una especie de Pastoral Social, en cuanto a alcances, detalles e implicaciones.

No hay forma de describir lo que es y significa trasladar familias de territorios vulnerables, no se tenía una referencia de cómo trasladar 6,000 familias en unos pocos meses. Lo cierto es que hay momentos intensos impresos en el corazón.

Hemos visto que cuando la voluntad y el deseo de ayudar es legítimo, Dios va abriendo los caminos.

Gracias Señor por ayudarnos a ayudar,
Gracias Don José Miguel, por su pasión en hacer que las cosas sean posibles,
Gracias familia URBE.

Sintamos el orgullo del bien cumplido. Estas memorias no cuentan nada extraordinario, solo hicimos lo que teníamos que hacer.
Sigamos dando lo mejor.

Vale la pena.

Patricia CUEVAS
Coordinación General
Unidad Ejecutora para la Reeducación de la Barquita.

11 agosto 2020
Santo Domingo, DN.

Equipo URBE

Dirección Ejecutiva

José Miguel González

Coordinación General

Patricia Cuevas
Damilka Pichardo

Enlace MAPRE

Benita Castillo

Control Interno

Dalia De Jesús - Encargada
Romel Florian
Greicy Burgos
Jordanny Acosta

Fiscalización

Fabien Mariñez
Mariel Acevedo
Francisco Almánzar

Dirección Financiera

Daniel Quiñones – Encargado
Henry Romero
Santiago Rosario
Digna Vargas
Nilza Sosa
Robert Pérez
David Reynoso

Departamento De Compras

María Brito - Encargada
Amalfi De Los Santos
Eli Rosario
Eliana Hernández

Legal

Carlos Hurtado - Encargado
Melyssa Roig
Lourdes Soto
Fernando Su riel

Auxiliares Documentación

Luis Alcántara
Luis Ortega

Taller Arquitectura

Rocío Vidal
Francis Redman
Josué Polanco

Parque Ecológico Fluvial (10)

Jesús Díaz
Agustín Balbi
Juan Galván
Jean Luis Brea
Vetina Díaz

Brigada De Mantenimiento

Ángel Masa
María Estela Díaz
Jeffrey Miranda
Onésimo Alcántara
Juan Rafael Aguavivas

Teleférico L1

Luis Coll
Jhael Isa
Jesús De La Rosa

Teleférico L2

Héctor García
Scarlet Infante
Ismael Pérez

Nuevo Domingo Savio

Millet Juan
Marisol Castillo
Soberta Valerio
Luz Lantigua
Saul Pérez
Ángela Feliz

Seguridad

Santa Contreras
Deiby Montero
Francisco Capellán

Ingeniería

Ernesto García
Guillermo Pichardo

Arquitectura

Enrique Méndez
Sarah Batista

Legal

Serge Olivo
Ana Hilda Mendoza

Topografía

Manuel Delgado

Consejería Y Choferes

Josefa Morillo
Miguelina Pérez
José Manuel Mejía
Bolívar Núñez
Rufino Saldívar

Recursos Humanos

Lucy Almonte

Relaciones Públicas

Maribel Hernández

Padrón

Guillermo Milán - Encargado
Wendy Meran
Ranyeel Novas

Empadronadores

Tito Meran
Daniel Alcántara
Inés Rodríguez
Ángel Mejía
Tulio Meran
Sandra Osoria
Marcial Acevedo
Lary Espinal

Área Social

Gisela Mejía - Encargada
Eusegly Florián
Miguelina Zavala
Teresa Ávila
Gregoria De Los Santos
Tania Rosario
Sigfredo Peña
Julio Cesar Mejía
Nancy Moreno
Vanessa Mitren
Daysi Candelario

Colaboradores

CI – Atabey Domingo Contreras
Congregación Salesiana Juan Linares
Armada Nacional Dominicana Miguel Peña Acosta
DICOM Roberto Marchena
Ministerio Administrativo Leonel Senior
Policía Nacional Ney Aldrin Bautista
CAASD Carmen L. Victoria
EDEESTE Yovani Pen
Catastro Nacional Claudio Peña
Bienes Nacionales Belkis Martínez
Acosta Perdomo Abg.& Con. Laura Acosta
OPRET Ariel Rodríguez
Diario Libre Inés Aispum
Defensa Civil Alexander García
Patronato LNB Espin Dicent
Wilson Rodríguez
Katia Peña
Yvan Felix

