

**BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO**  
**SECRETARIADO TÉCNICO DE LA PRESIDENCIA**  
**DE LA REPÚBLICA DOMINICANA**

*ATN/SF - 7633 – DR*  
*Licitación 01 – 2003*

PLAN ESTRATÉGICO DE REVITALIZACIÓN INTEGRAL  
DE LA CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO

**INFORME FINAL**  
**PROYECTO**

(ENERO 2006)

LOMBARDI & ASSOCIATI – Cannaregio 6296A, 30121 Venecia - Italia

**Equipo Participante del Plan Estratégico de  
Revitalización Integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo**

**CONSULTORIA INTERNACIONAL – LOMBARDI Y ASSOCIATI**

Director del proyecto: Giorgio Lombardi  
Coordinador del proyecto: Enrico Fontanari

Responsabilidades Sectoriales

Area de Planificación Física: Giorgio Lombardi  
Area Socio-económica y Financiera: Enrico Fontanari  
Area Institucional, Legal y de Concertación: Dora Arizaga

Oficina Técnica Local

Coordinadora: Alessia De Palma  
Vanessa Mieses  
Melissa Vargas

Expertos Internacionales

Movilidad Urbana: Fabio Casiroli  
Sociología: César Pérez  
Economía: Wilson Ortega  
Derecho: Juan Pablo Aguilar

**INSTITUCIONES NACIONALES**

**Secretariado Técnico de la Presidencia**

Ing. Juan Temístocles Montás, Secretario Técnico de la Presidencia  
Lic. América Bastidas, Subsecretaria Técnica de la Presidencia, Cooperación Internacional  
Lic. Aníbal Taveras, Subsecretario Técnico de la Presidencia, Administrativo

**Secretaría de Estado de Cultura**

Lic. Rafael Lantigua, Secretario de Estado de Cultura  
Arq. José Enrique Delmonte, Subsecretario de Estado de Cultura de Patrimonio Cultural

**Ayuntamiento del Distrito Nacional**

Sr. Roberto Salcedo, Honorable Síndico del Distrito Nacional  
Lic. Domingo Contreras, Secretario General

**Miembros del Subcomité de Apoyo Técnico y Logístico**

(en el mismo orden de las instituciones participantes)

Lic. América Bastidas, Subsecretaria Técnica de la Presidencia, Cooperación Internacional  
Arq. José Enrique Delmonte, Subsecretario de Estado de Cultura de Patrimonio Cultural  
Arq. Edmundo García, Director General de Planeamiento Urbano ADN

**UNIDAD TÉCNICA**

Coordinadora: Diana Martínez  
Analista Financiera: Catalina Feliz

Ambientalista: Yeny Cornelio  
Asesor Legal: Edwin Espinal  
Economista: Milta Lora  
Arquitecto Planificador (Tema Urbano): Teresa Moreno  
Arquitecto Planificador (Patrimonio y Turismo): Bárbara Suncar  
Ingeniero en Infraestructura: Salvador Ramírez

## INDICE

<b>PLAN DE REVITALIZACIÓN INTEGRAL DE LA CCDE SANTO DOMINGO</b>	<b>6</b>
<b>PLAN REGULADOR</b>	<b>7</b>
1. LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO	7
1.1 Clasificación monumental	7
1.2 Clasificación tipológica	8
1.3 Clasificación del patrimonio arquitectónico	8
1.4 Clasificación del patrimonio arquitectónico por inmueble	<b>8</b>
1.5 Predios de conservación y transformación	10
2. ESTRUCTURACIÓN URBANA POR ZONA	10
2.1 Grados de Intangibilidad de las zonas	11
2.1.1 <i>Intangibilidad en la ZONA 1</i>	11
2.1.2 <i>Intangibilidad en la ZONA 2</i>	12
2.1.3 <i>Intangibilidad en las ZONAS 3A y 3B</i>	12
3. TIPOS DE INTERVENCIÓN	13
3.1 Conservación	13
3.1.1 <i>Restauración</i>	13
3.1.2 <i>Rehabilitación</i>	13
3.2. Reconstrucción	14
3.3 Remodelación	14
3.4 Demolición	14
3.5 Obra nueva	14
4. USOS	14
4.1 Usos dominantes y vocaciones preferentes	14
4.2 Usos por sectores de estructuración	15
4.3 Sector 1. Urbano Monumental	15
4.3.1 <i>Subsectores 1.1 Polígonos culturales – Institucionales - Turísticos</i>	15
4.3.2 <i>Subsector 1.2 Habitacional – Cultural – Turístico</i>	16
4.4 Sector 2. Uso dominante: Habitacional	16
4.4.1 <i>Subsector Santa Barbara y San Antón</i>	17
4.4.2 <i>Subsector Paseo Pte. Billini</i>	17
4.5 Sector 3 – Comercial	17
4.5.1 <i>Sector 3A Calle Conde</i>	17
4.6 Sector 4 – Recreativo	18
5. USOS DE LOS ESPACIOS PUBLICOS	18
6. PARÁMETROS DE EDIFICACIÓN	18
6.1 Fundamentos para la intervención en los inmuebles	18
6.2 Criterios de intervención en categorías tipológicas de conservación	19
6.2.1 <i>Categoría tipológica 1</i>	19
6.2.2 <i>Categorías tipológicas 2.1, 2.2,4</i>	20
6.2.3 <i>Categoría tipológica 3</i>	21
6.3. Criterios de intervención en categorías tipológicas de transformación	22
7. FUSIÓN DE LOTES	22
8. REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN EL LA CC DE SANTO DOMINGO	22
9. INDICE DE CONSTRUCCIÓN	22
9.1 Ambientes Urbanos Protegidos	22
9.2 Zona 1. Ciudad Intramuros	23
9.3 Subzonas 1A y 1B	23

9.4 Zona 2. Ciudad Intramuros de relleno	23
9.5 Subzona 2A	23
9.6 Zona Comercial 3A – Calle Conde	23
9.7 Zona Comercial 3B – Avenida Mella	24
9.8. Subzona 4A Frente Marino	24
9.9 Subzona 4B. Area del Puerto	24
9.10 Subzona 4C. Area del Puerto de San Diego	24
10. RETIROS Y ÁREAS LIBRES	24
11. NORMAS PARA NUEVAS EDIFICACIONES	25
<b>PLAN ESTRATÉGICO</b>	<b>26</b>
1. OBJETIVOS GENERALES Y LÍNEAS DE ACCIÓN	26
1.1 Identidad cultural urbana	26
1.2 Valoración de las diferencias urbanas	27
1.3 Fortalecimiento de la función habitacional	29
1.4 Recalificación funciones comerciales, terciarias, turísticas e institucionales	31
2. "VOCACIÓN FUNCIONAL" DE LA CIUDAD COLONIAL	33
3. PROPUESTAS DE TRANSITO	34
3.1 Objetivos de las verificaciones del tránsito	35
3.2 El modelo de simulación dinámica	36
3.3 Ejemplos tipológicos para la moderación del tránsito	41
3.4 Datos técnicos	51
4. ACCIONES PRIORITARIAS	82
5. PERFILES DE PROYECTOS	84
5.1 Fortalecimiento de la función Turística y Cultural de la Ciudad Colonial	84
5.2 Sistema de Taxi de la Ciudad Colonial	86
5.3 Infraestructura y redes	87
5.4 Vivienda de interés social en Santa Bárbara	91
5.5 Vivienda en San Antón	95
5.6 Equipamiento	96
5.7 Fortalecimiento de la actividad artesanal	99
5.8 Calidad Ambiental	101
5.9 Seguridad	103
5.10 Otros proyectos	105

## **PLAN DE REVITALIZACIÓN INTEGRAL DE LA CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO**

El Plan de Revitalización de la Ciudad Colonial de Santo Domingo (PRICC) se articula en:

- el Plan Regulador, que identifica las áreas de conservación y de transformación y establece las reglas de intervención;
- el Plan Estratégico, que establece la estrategia funcional y identifica las áreas de intervención prioritarias;
- los Perfiles de Proyecto.

# PLAN REGULADOR

El Plan Regulador de la Ciudad Colonial de Santo Domingo tiene como finalidad regular la zonificación y el uso de esta importante parte de la capital de la República Dominicana.

Por su extraordinario valor simbólico de ciudad primada de América y su importante patrimonio urbanístico y arquitectónico. Santo Domingo está inscrita en la lista de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO.

El fin del Plan Regulador es mantener la conservación de la ciudad colonial y promover su armónico desarrollo.

Los objetivos que el Plan Regulador pretende alcanzar son:

- la conservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico;
- los criterios de intervención en los edificios de valor histórico y arquitectónico;
- el control de las áreas de transformación;
- el uso adecuado de los inmuebles;
- los parámetros de edificación para toda clase de intervenciones;
- la organización y el control del aparato administrativo y de gestión pública;
- la puesta en valor de espacios públicos y recorridos arquitectónicos y culturales.

## 1. LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO

La ciudad histórica de Santo Domingo está definida por el perímetro amurallado que contiene el desarrollo de la ciudad posterior a la fundación (1498) hasta el final del siglo XIX. En ella se han superpuesto e integrados, siguiendo un trazado a damero que se ha adaptado a la irregularidad orográfica del lugar, culturas urbanas y estilos arquitectónicos de distintas épocas. Al asentamiento fundacional se ha superpuesto la ciudad de Ovando, sobre la ciudad virreinal y barroca al interno de la muralla ha crecido la ciudad republicana del siglo XIX. Finalmente, desde el final del siglo XIX hasta la mitad del XX, el centro histórico ha visto el tentativo de inserir, en el corazón de la ciudad histórica, el modelo burgués de la grande calle comercial, Calle Conde, modelo que constituye el límite temporal de la posibilidad, para la ciudad colonial, de coincidir con la totalidad de la ciudad: el siglo XX marca el paso de Santo Domingo a la dimensión de metrópoli, y, para el caso colonial el paso a centro histórico, lugar irreplicable y por lo tanto precioso, de la memoria histórica y de los lugares simbólicos del pasado.

### 1.1 Clasificación monumental

Conservar una ciudad no es lo mismo que la conservación de una suma de monumentos.

Los monumentos son la componente simbólica (la raíz latina de la palabra *monumentum* significa documento de la memoria), y son, por definición, excepciones del tejido urbano.

Conservarlos, protegerlos y mantenerlos en el tiempo ha sido un esfuerzo constante de la cultura urbana. Perderlos, cuando sucede por causas dramáticas, guerras, terremotos, incendios, representa, para la ciudad, una irreparable pérdida. El paso de la ciudad histórica a la ciudad moderna ha madurado, codificado y difundido el sentido de la defensa de los edificios simbólicos dignos de ser conservados, en organismo urbano que no se reproduce más siguiendo las leyes seculares de crecimiento, si no que se convierte en centro histórico en sí mismo.

Cuando se define la lista de los monumentos se hace un primer paso hacia la protección del patrimonio urbano.

En Santo Domingo los monumentos clasificados constituyen el núcleo irrenunciable a proteger con los instrumentos culturales y científicos de la restauración que los distintos momentos de la historia moderna han definidos, pero estos no llegan, cuantitativamente, al 5% del patrimonio construido total de la ciudad amurallada.

### **1.2 Clasificación tipológica**

Se necesitan instrumentos de análisis de la ciudad histórica que permitan leer y clasificar todo el patrimonio urbano histórico, no a través de la selección de calidad de cada inmueble, si no según el criterio de pertenencia a uno de los modelos (tipos) que la específica cultura de la ciudad de Santo Domingo ha sabido y querido utilizar en el curso de su historia urbana secular.

El tipo edilicio se articula en varios géneros: residencial, religioso, militar, hospitalario, etc.; al interno de cada género se articula en varias familias: en el género residencial en familias tipológicas a patio, en línea, a bloque, etc.

Análisis de las tipologías en la ciudad colonial permite definir cantidad e integridad de la herencia histórica transmitida, a través de la arquitectura, de las componentes sociales, de las tradiciones constructivas, del gusto y de los estilos arquitectónicos. La característica del análisis tipológico consiste en catalogar los factores de analogía que unen los edificios (tradiciones y cultura específica de la ciudad) en relación con los factores que los diferencian y caracterizan (los estilos).

Los primeros (las tipologías) coinciden con “los tiempos largos” de construcción de la ciudad, los segundos (los estilos), con los “tiempos cortos” de la historia urbana. Las tipologías en términos analógicos identifican el carácter de la ciudad, los estilos expresan el gusto a través del tiempo.

### **1.3 Clasificación del patrimonio arquitectónico**

El Patrimonio Arquitectónico se clasifica por edificio, según su valor y característica tipológica, y por zona, según pertenezca a una de las diferentes Zonas, de Conservación o de Transformación, en las cuales todo el conjunto de la Ciudad Colonial ha sido articulado.

### **1.4 Clasificación del patrimonio arquitectónico por inmueble**

Todos los edificios y los predios de la CC han sido clasificados en 6 categorías después de un análisis detallada orientada a la individuación de las características tipológicas del patrimonio arquitectónico urbano (ver plano CCP01).

#### **▪ Bien Cultural Inmueble Categoría 1:**

Edificios de valor arquitectónico, histórico y documental, que presentan:

- Estilos arquitectónicos de relevancia.
- Expresiones de una época importante de la historia del país.
- Acontecimientos históricos de extraordinario valor para la población.
- Grados de integridad y autenticidad de importancia determinados por la Dirección Nacional de Patrimonio Monumental.

Corresponden a esta categoría las edificaciones declaradas “**Monumento Nacional**” por Ley o que sean consideradas monumentos por la Dirección Nacional de Patrimonio Monumental, por los valores antes citados. Dentro de esta categoría se encuentra la:

**Tipología 1:** abarca los inmuebles de las diferentes épocas que se encuentran dentro del área de la CCSD.

- **Bien Cultural Inmueble Categoría 2:** Edificios de valor documental-histórico o de valor arquitectónico.

Definen este renglón aquellas edificaciones:

- Donde ha ocurrido un hecho histórico de relevancia.
- Donde nació o vivió algún personaje de importancia histórica.
- Construidas en un periodo específico de la historia del país, constituidas en elementos documentales.
- Que presentan características estilísticas de importancia.

Dentro de esta categoría se encuentran las:

**Tipología 2.1:** Bienes culturales inmuebles anteriores al 1900.

Pertencientes a distintas épocas desde el breve periodo ovandino hasta el final del siglo XIX. Este importante núcleo de edificaciones determina en la parte virreinal de la ciudad amurallada, la imagen armónica y coherente de la Ciudad Colonial.

**Tipología 2.2:** Bienes culturales inmuebles posteriores al 1900.

Desde el final del siglo XIX hasta hoy, constituyen los documentos culturales más significativos del crecimiento de la ciudad colonial, especialmente visible en los edificios comerciales eclécticos y modernistas de la Calle El Conde y la Avenida Mella.

- **Bien Cultural Inmueble Categoría 3:** Edificios de valor ambiental:

Son todas aquellas edificaciones sin importancia histórica o arquitectónica, pero que a través del tiempo han mantenido la armonía de la trama urbana y de su entorno inmediato.

Dentro de esta categoría se encuentra la:

**Tipología 3.**

Corresponden a esta tipología los inmuebles y los conjuntos de arquitectura de madera, que tienen características vernaculares, que permanecen en algunas áreas periféricas intramuros de la ciudad.

- **Bienes Culturales Inmuebles Categoría 4:** Edificios de valor documental-histórico o de valor arquitectónico parcialmente alterados.

Dentro de esta categoría se encuentra la:

**Tipología 4.**

Son edificios de varias épocas, identificados como alterados por intervenciones recientes: las características arquitectónicas y tipológicas se mantienen solo en parte.

- **Bienes Culturales Inmuebles Categoría 5:** Edificios sin valor documental-histórico o arquitectónico que han mantenido la armonía de la trama urbana

**Tipología 5:** Edificios de construcción reciente que se integran al entorno.

Corresponden a los edificios construidos a partir de la segunda mitad del siglo XX, como sustitución de edificios preexistentes o como relleno de lotes tradicionales. Estos edificios, presentes en todas partes de la ciudad histórica, son dominantes en las manzanas cerca de la muralla o en la zona comercial de Calle El Conde y la Avenida Mella.

▪ **Bienes Culturales Inmuebles Sin Categorización:**

**Tipología 6.** Nuevas construcciones fuera de contexto.

Esta tipología está constituida por edificios de época reciente que, de forma agresiva, se han construido en el centro histórico sin dialogar ni con su volumetría, ni con el diseño, ni con los materiales del contexto construido o del entorno natural.

**Tipología 7.** Solares baldíos

Espacios en espera de ser construidos o reconstruidos en la ciudad colonial que, en la situación actual, influyen negativamente en la percepción de la continuidad morfológica y física del espacio urbano.

**1.5 Predios de conservación y transformación**

[Plano CCA11]

La suma de las tipologías 1, 2.1, 2.2, 3, 4, individúa globalmente los predios de ciudad colonial sujetos a conservación, con los diferentes criterios que cada tipología y zona permite, y según el sector de uso del suelo en el cual se coloca.

La suma de las tipologías 5, 6, 7 individúa globalmente los predios de la ciudad colonial sujetos a transformación o edificables, con los diferentes criterios que cada tipología y zona permiten, y según el sector de uso del suelo en el cual se coloca.

**2. ESTRUCTURACIÓN URBANA POR ZONA**

[Plano CCP02]

El Plan Regulador considera todo el conjunto de la ciudad colonial objeto de conservación patrimonial según una clasificación edificio por edificio. Al mismo tiempo, establece una sectorización de la ciudad colonial en cuatro zonas (y relativas subzonas) que tiene en cuenta la mayor o menor densidad de edificios y espacios de valor monumental, la homogeneidad del entorno y sus posibilidades concretas de conservación o de transformación.

Las Zonas de Estructuración Urbana constituyen unidades de tratamiento y de conservación más o menos caracterizadas de la trama urbana global, cuya delimitación se presenta en el plano CCP02.

En la Ciudad Colonial y su entorno marino se identifican cuatro zonas [Plano CCP02]:

**ZONA 1. Ciudad histórica intramuros**

El perímetro incluye la ciudad ovandina y sus adiciones sucesivas hasta el final del siglo XIX. Es la parte de la ciudad histórica que posee la mayoría de los edificios y espacios monumentales. Tiene un carácter y una identidad fuerte, a pesar de algunas intervenciones modernas que han, en parte, alterado el perfil y calidad de algunos tramos de vías, el carácter dominante es lo que corresponde al núcleo urbano colonial.

Esta parte de la ciudad merece la más alta protección y restricción en su tratamiento integral.

Algunos subsectores han sido identificados (sub 1A y 1B) caracterizados por el alto nivel de degradación física o por el alto porcentaje de nuevas construcciones, por la cuales se sugieren específicas estrategias de intervención.

### **ZONA 2. Ciudad intramuros de relleno**

El perímetro incluye las manzanas construidas en etapas sucesivas en las áreas libres internas o inmediatamente externas a las murallas respetando el retículo vial y los alineamientos. Con pocas excepciones la organización, el tamaño de los lotes, las alturas de los edificios, sin tener un específico valor arquitectónico, respetan el carácter de la ciudad colonial. En estas manzanas están presentes edificios de valor arquitectónico pero colocados en forma minoritaria en entornos transformados, lo que permite considerar esta zona como modificable y mejorable en los predios de transformación.

### **ZONA 3. Calles Comerciales del siglo XX: Calle Conde y Avenida Mella**

el perímetro individua el área de Calle Conde (3A) y de Avenida Mella (3B).

A partir del final del siglo XIX hasta los años '60 del siglo XX, la calle Conde tuvo un valor primario de calle comercial, con almacenes, hoteles, edificios bancarios y residencias que representan el más notable aporte del siglo XX historicista y modernista a la Ciudad Colonial.

El trazado de la Avenida Mella sigue el borde externo norte de la ciudad histórica, y las construcciones del frente sur ocupan el trazado de la muralla. Construida al comienzo del 1900, la avenida Mella representaba el lugar del comercio popular; en la calle permanecen muchos ejemplos arquitectónicos de almacenes, tiendas, hoteles, oficinas de la primera mitad del siglo XX, mezclados a nuevas intervenciones.

### **ZONA 4. Área del puerto**

El perímetro individua todo el área marítima que se desarrolla a lo largo del borde amurallado de la ciudad colonial, desde el cruce de la muralla Paseo Presidente Billini, hasta la Avenida del Puerto y al Puente Mella.

Entre las murallas y la avenida subsisten áreas de valor arqueológico, arquitectónico y paisajístico importantes.

Las grandes superficies del puerto, cuya actividad portuaria mudará de lugar, quedarán libres para ubicar paseos peatonales, nuevas actividades turísticas comerciales y de diversión, que integran las existentes en la ciudad intramuros.

## **2.1 Grados de intangibilidad de las zonas**

En la Ciudad Colonial de Santo Domingo se establecen los grados de intangibilidad en función de la calidad y de la consistencia del patrimonio histórico y urbano y del valor ambiental del conjunto. Gran parte de la ciudad amurallada pertenece al grado más alto de valor patrimonial, reconocido por la inclusión por parte de la UNESCO, en la lista de ciudades Patrimonio de la Humanidad.

### **2.1.1 Intangibilidad en la ZONA 1**

En la Zona 1, que corresponde al perímetro densamente construido de la ciudad amurallada hasta el final del siglo XIX el objetivo de las normas es:

- a. la conservación de la totalidad del patrimonio arquitectónico identificado como perteneciente a las categorías tipológicas 1, 2.1, 2.2, 3, 4; según los criterios de

intervención especificados en los artículos del 42 al 42.3 de las Normas de Zonificación de la CCSD. [ver Planos CCA02, CCA03, CCA04].

- b. la articulación de las posibilidades de intervención en las categorías tipológicas 5, 6, 7, correspondientes a edificios recientes de carácter anónimo, nuevas construcciones fuera de contexto y lotes vacíos, según que los edificios sean parte, o no, de espacios urbanos (plazas, plazuelas, calles, parques, murallas) que poseen un valor sobresaliente de conjunto urbano, identificados como Ambientes Urbanos Protegidos a conservación total [ver Plano CCPO3].

Las calles y los espacios urbanos de la Zona 1, identificados como Ambientes Urbanos Protegidos exigen limitaciones y parámetros de edificación más restringidos de los que se definen para las categorías tipológicas 5, 6, 7, en las otras calles de la Zona 1, según los criterios especificados en los artículos del 43 al 46.3 de las Normas.

### **2.1.2 Intangibilidad en la ZONA 2**

La ZONA 2, ciudad intramuros de saturación, corresponde a las manzanas de los bordes norte, oeste y sur, construidas sobretodo en las áreas libres y huertas de la ciudad colonial en el Siglo XX, según los criterios morfológicos de lotización de la ciudad colonial.

En las manzanas de la Zona 2 todavía permanecen edificios de valor histórico, identificados en los mapas: para la categoría 1 valen las normas tipológicas correspondientes a las de la Zona 1 (Plano CCP01).

En cambio, para las categorías tipológicas 2, 3, 4 y 5 se admite una cierta flexibilidad en el tratamiento de los inmuebles. Cuando la altura dominante del frente construido de la manzana en la cual, de forma esporádica, quedan edificios pertenecientes a las tipologías de conservación 2.1, 2.2, 3, y 4 es superior a 1 o 2 pisos, se puede autorizar la sobreelevación de 1 piso (maximo) del edificio histórico existente, según criterios, materiales y diseño autorizados por la Oficina de Patrimonio.

En las manzanas de la Zona 2 es dominante la presencia de edificios recién construidos (tipologías 5, 6, 7) sin valor especial, que pueden ser reconstruidos, modificados o integrados según los parámetros y los criterios de edificación validos por la Zona 2 especificados en los siguientes artículos 46.4 y 46.5 de las Normas.

### **2.1.3 Intangibilidad en las ZONAS 3A y 3B**

La Zona 3A comprende la parte de Calle Conde transformada desde el final del siglo XIX hasta hoy en la calle comercial “moderna” de la ciudad colonial.

De las tipologías arquitectónicas comerciales, residenciales, hoteleras, de oficinas en estilo ecléctico y modernista, entre 3 y 6 pisos, quedan varios ejemplos mezclados a edificios contemporáneos de media o baja calidad.

La parte intangible de Calle Conde es limitada a los edificios de la tipología 3, para los cuales están previstos específicos criterios o parámetros para la conservación de los elementos urbanos sobresalientes (fachadas, alturas, materiales, etc.), como especificado en los artículos del 42 al 42.3 de las Normas.

Los otros edificios (categorías tipológicas 5, 6, 7), pueden ser reconstruidos, modificados o alterados según los parámetros y criterios validos para la Zona 3A y especificados en los artículos del 43 al 46.3 de las Normas.

### **3. TIPOS DE INTERVENCIÓN**

Según el área en el cual se ubiquen los inmuebles y teniendo en cuenta su clasificación tipológica, se pueden realizar los siguientes tipos de intervenciones:

#### **3.1 Conservación**

Es el conjunto de medidas interdisciplinarias destinadas salvaguardar y prevenir la degradación de un edificio de valor patrimonial, incluyendo la realización de las obras de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de todas sus partes y elementos. La conservación está encaminada a perpetuar la existencia de sus valores, para mantenerlos materialmente en sus disposiciones arquitectónicas originales y de uso, con una adecuada evaluación de las diferentes modificaciones que se hubieran realizado a lo largo de su vida. Comprende acciones de investigación, restauración, rehabilitación, puesta en valor y mantenimiento.

En las edificaciones bajo protección total o parcial (tipologías 1, 2.1, 2.2, 3, 4), todos sus componentes son sujetos de conservación:

Especiales: ambientes cerrados y abiertos

Organizativos: zaguanes, galerías, patios, escaleras y portales.

Constructivos: cimentaciones, paredes y elementos portantes (muros, columnas, pilares), entresijos, cubiertas, arquerías, bóvedas, cielo-rasos, armaduras, dinteles y zócalos.

Compositivos: portadas, balcones, puertas, ventanas, balaustradas, aleros, molduras, pavimentos, empedrados, murales, vitrales, forjados y barandas.

Del entorno: áreas de vinculación con el espacio público, cerramientos, jardines y vegetación.

##### **3.1.1 Restauración** [Tipología 1]

Es un proceso operativo técnico, científico y multidisciplinario, especializado e integral que sigue una metodología crítico-analítica para la conservación y consolidación de un edificio de valor patrimonial y monumental, así como para la preservación de su concepción original, o lo correspondiente a los momentos mas significativos de su historia. Consiste en el restablecimiento integral en sus materiales y formas, de disposiciones estructurales y ornamentaciones deteriorados o destruidos de los cuales quedan huellas indudables de autenticidad. Se fundamenta en el respeto hacia los elementos antiguos y en el testimonio de los documentos auténticos; esta intervención se detiene en donde comienza lo hipotético.

La restauración está precedida y acompañada de la investigación histórica, arqueológica y de estructuras arquitectónicas; e involucra labores de estabilización, consolidación, reestructuración, reintegración, restitución, recomposición de las estructuras y los elementos arquitectónicos y artísticos. Para este caso no se admitirá la introducción de nuevos diseños y deberá conservarse todas las características arquitectónicas y constructivas existentes.

##### **3.1.2 Rehabilitación** [Tipologías 2.1, 2.2, 3, 4]

Es la intervención sobre edificios antiguos, mediante acciones de modernización, reparación, reposición o ampliación de algunos elementos así como de servicios básicos y áreas libres, a fin de recuperar, restituir y mejorar las condiciones de funcionalidad, seguridad, la capacidad de uso y del ambiente urbano. Se sujetará a las siguientes disposiciones:

### **3.2. Reconstrucción**

Es la intervención que tiene por objeto volver a construir partes desaparecidas o perdidas de un edificio de valor patrimonial. Labor que se realiza cuando un monumento haya sido destruido total o parcialmente por efecto de desastres y en base a documentos y registros previos que testifiquen y sustenten la intervención.

### **3.3 Remodelación**

Es la obra a realizarse en un edificio existente que implica la modificación de parte de sus elementos con o sin incremento de la superficie construida, según la zona en la cual el edificio se encuentra. Para el caso de edificios históricos que pertenecen a las tipologías 2.1, 2.2, 3 no se permiten, por ningún motivo, alteraciones o cambios de las características tipológicas o estructurales del edificio.

Para edificios de tipologías 5 es siempre permitida la remodelación con diferentes incrementos de superficie construida según los parámetros específicos de la zona como especificado en los sucesivos artículos del 42.2 al 42.3 de las normas.

### **3.4 Demolición**

Es la destrucción parcial o total de la edificación; está Prohibido en edificaciones que constituyen Patrimonio Cultural. Sólo es posible realizar demoliciones de edificaciones cuando se cuente con autorización municipal, previo dictamen de la Unidad de Urbanismo quién evaluará si el edificio constituye arquitectura de entorno, así como su compromiso con el paisaje urbano. Se aceptará la demolición cuando los interesados demuestren mediante anteproyecto presentado a la Comisión que el tipo de obra propuesto es compatible con el medio.

Para el caso de los inmuebles de valor patrimonial con alto grado de riesgo de colapso, se someterá a los procesos correspondientes de restauración indicados en el ítem 1.a.

### **3.5 Obra nueva**

Labor encaminada a la construcción en lotes baldíos y áreas sin construir, con pleno respeto de las zonas monumentales donde se ejecute y sujete a lo estipulado en el presente reglamento.

## **4. USOS**

### **4.1 Usos dominantes y vocaciones funcionales**

[Plano CCP04]

En consideración a la complejidad que presenta la Ciudad Colonial en su condición de Centro Simbólico de la Nación y de Ciudad Patrimonio de la Humanidad, que cumple funciones de gobierno, finanzas, comercio, cultura, servicios, turismo, sin abandonar los usos residenciales, educacionales y religiosos, la estrategia del Plan Regulador para el uso del suelo del centro histórico busca reforzar su carácter simbólico de ciudad primada de América, mediante:

- acciones globales de control del uso del suelo (normas tipológicas) que permitan a la Ciudad Colonial mantener los usos variados y mezclados que la caracterizan, incluyendo nuevos usos en cuanto compatibles con las características tipológicas y ambientales de la ciudad antigua;
- fomentar y reforzar en el perímetro amurallado las vocaciones funcionales que ya existen en algunas partes (barrios residenciales, turísticos, culturales, de diversiones)

de forma que, sin negar la polifuncionalidad, se mejore la calidad de la oferta y se reduzcan los conflictos entre usos.

Después de la fase de análisis que ha individuado, sea a la escala de edificio, sea a la escala de zonas, los usos dominantes de la ciudad colonial, el plano USOS DOMINANTES Y VOCACIONES PREFERENTES (CCP04) sintetiza las propuestas que orientan las estrategias de uso del suelo para el futuro, individuando:

- las normas específicas por tipologías de edificios;
- los sectores de usos dominantes, a los cuales se fijan vocaciones funcionales específicas.

#### **4.2 Usos por sectores de estructuración**

[Plano CCP04]

Por cada Sector o Subsector del plano de USOS DOMINANTES se fijan los usos dominantes y las VOCACIONES PREFERENTES, y se describen las características generales de su tratamiento e intervención.

#### **4.3 Sector 1. Urbano Monumental.**

Comprende la parte más antigua y monumental de la ciudad histórica, coincidente en larga medida con el perímetro ovandino; el uso de los edificios, cuando es compatible con las tipologías y respeta los criterios de intervención, puede ser variado: son favorecidas en este sector todas las actividades relacionadas con la cultura, el turismo, el comercio, las funciones institucionales y religiosas, y la vivienda.

El sector está subdividido en dos subsectores:

- **Subsectores 1.1** (polígonos culturales - institucionales – turísticos)
- **Subsector 1.2** (habitacional – cultural – turístico)

##### **4.3.1 Subsector 1.1 Polígonos culturales – Institucionales - Turísticos** [Plano CCP04]

Calles: Hostos - Las Damas – Emiliano Tejera – Padre Billini.

Usos Dominantes: Cívico – Cultural – Administrativo – Turístico – de Culto.

Se exige la máxima conservación y mantenimiento de los edificios históricos y de los Ambientes Urbanos Monumentales existentes. Se desea consolidar su papel simbólico–representativo y cultural, por lo que debe propiciarse la presencia de organismos e instituciones con funciones de gobierno, cultura, culto y servicios al turismo.

Se propone desarrollar un polígono cultural, institucional, turístico que permita la peatonalización de las calles incluidas en el perímetro y la puesta en valor de los focos turísticos siguientes:

Norte: Ambito 1 – Ruinas de San Francisco – Plaza San Antón y entorno.

Nuevo proyecto de recuperación del espacio de las Ruinas de San Francisco y del entorno con propuesta de un auditorio y centro cultural. Puesta en valor de la Plaza San Antón y restauro de la arquitectura vernacular circunstante.

Norte: Ambito 2 – Plaza de España.

Puesta en valor de monumentos y museos. Nuevas tiendas comerciales en el frente sur, estacionamiento subterráneo.

Sur: Ambito 3 – Convento de Los Domínicos - Parque Duarte – Plaza Bartolomé de las Casas.

Peatonalización y potenciamiento de los estacionamientos adyacente el parque Bartolomé de las Casas. Inversión del sentido de Calle P.Billini. Actividades relacionadas a eventos culturales y diversión.

Sur: Ambito 4 – Catedral, Parque Colon y calles adyacentes.

Mejoramiento de la calidad de los espacios peatonales para el centro religioso y turístico de la ciudad. Aumento de la oferta turística.

Sur: Ambito 5 – Fortaleza Ozama y calle Las Damas.

Mientras que Calle Las Damas es el principal recorrido turístico de la ciudad, el esplendido recinto de la Fortaleza se percibe como un vacío, que hay que reconsiderar, como espacio para exposiciones en los edificios y como espacio para eventos en el gran perímetro amurallado.

#### **4.3.2 Subsector 1.2 Habitacional – Cultural – Turístico**

Se exige la máxima conservación y mantenimiento de los edificios históricos y de los Ambientes Urbanos Monumentales existentes.

Se desea consolidar la imagen de las calles residenciales y comerciales de calidad, abiertas al uso turístico y ciudadano.

Se fomenta el uso residencial, con el máximo respeto de las normas tipológicas previstas para cada edificio.

Se permite el cambio de uso en la planta baja siempre que no supere el 40% de la superficie de pavimento de la planta baja de la construcción.

Los cambios de uso de proporciones mayores tienen que ser autorizados por la Unidad Técnico Administrativa Desconcentrada.

#### **4.4 Sector 2. Uso dominante: Habitacional**

En los dos subsectores 2.1 (norte) y 2.2 (sur), la componente residencial es muy fuerte, y se acompaña de la presencia de servicios (salud, educación, deporte) y de actividad de pequeño comercio que sirven de apoyo a la dominante residencial. Escasas las funciones relacionadas a cultura y turismo.

Las posibilidades de uso del suelo, edificio por edificio, están relacionadas:

- a. para las tipologías de conservación (1, 2.1, 2.2, 3, 4) cualquier uso debe ser compatible con los criterios de intervención de la relativa categoría tipológica; se privilegia el uso residencial; solamente puede ser variado el uso en la planta baja para usos de pequeño comercio, artesanía, actividades terciarias.

Cambio de uso integral permitido para servicios al público y hoteles de tamaño coincidente con la unidad tipológica.

Cualquier cambio de uso integral debe ser autorizado por la Comisión rectora de la Ciudad Colonial.

b. para las tipologías o lotes de transformación (5, 6, 7) el cambio de uso es siempre posible en la planta baja de cualquier unidad tipológica. Los usos no residenciales no pueden interesar más que la planta baja.

#### **4.4.1 Subsector Santa Barbara y San Antón**

[Plano CCP04]

Uso Dominante: rescate residencial

Entre las manzanas de este sector residencial se encuentran las áreas más degradadas de la ciudad colonial. Para la estrategia global de revitalización residencial del centro histórico tiene la prioridad el rescate social y la recuperación física para usos residenciales de las partes más degradadas de esta zona [Planos CCP10, CCP11, CCP12, CCP13, CCP14] se han individuado los lotes críticos, dentro de las manzanas más problemáticas desde el punto de vista físico y social, que merecen intervenciones prioritarias en el marco del Plan Estratégico. Solo en la planta baja de los edificios se admiten usos diferentes al residencial.

#### **4.4.2 Subsector Paseo Pte. Billini**

[Plano CCP04]

Uso Dominante: Uso mixto: rescate para comercio, hoteles, diversiones y residencia.

Las manzanas del borde hacia el mar del Sector residencial Sur, entre la calle José Gabriel García al norte, la muralla al oeste, el paseo Pte. Billini al sur y el fuerte S. José al este, no pueden mantener la vocación dominante residencial, en cuanto próximas a áreas de futura intensa transformación en puerto turístico y área de diversiones.

En el perímetro del subsector permanecen edificios de conservación, que tienen sus normas específicas. Para estos edificios los usos compatibles son mixtos, y específicamente todos los que no comprometen el carácter tipológico de los edificios de valor histórico.

Para los edificios de transformación (categoría 5, 6, 7), el uso es mixto, con los límites de construcción definidos en los siguientes Artículos del 43 al 48.

Se propone desarrollar un proyecto integral de recuperación del frente construido y de mejora paisajística-ambiental del área, así como la dotación de servicios recreativos, culturales y turísticos, en relación directa con el proyecto de transformación del sector 4, que propone la realización, frente al subsector 2.2, de un puerto turístico.

### **4.5 Sector 3 – Comercial**

En los sectores comerciales 3A Calle Conde y 3B Avenida Mella la dominante comercial, prevalente en la planta baja, se acompaña a usos complementares (almacenes, depósitos, en pisos correspondientes a la superficie de venta, más actividades de oficinas y residencia).

#### **4.5.1 Sector 3A Calle Conde**

Para las tipologías de conservación se admiten los usos compatibles con los criterios de intervención de la relativa categoría tipológica.

El uso comercial es privilegiado en la planta baja y, si necesario, en los pisos superiores.

Uso residencial y oficinas a promover.

Para las tipologías de transformación en la planta baja y pisos superiores: dominante comercial, diversiones.

Se admiten usos mixtos, oficinas, residencia.

#### **4.6 Sector 4 – Recreativo**

Uso Dominante: Recreativo.

En el Sector 4, recreativo, los usos nuevos están vinculados a temas comerciales y recreativos, concentrados en el área de los galpones del puerto comercial.

El sector se articula en tres subzonas: 4.1 Frente Marino, 4.2 Area del Puerto, 4.3 Area del Puerto de San Diego.

Todo el borde del Río Ozama, entre el área del Puerto comercial y el Puente Mella tiene que ser organizado como paseo peatonal arborizado.

Pasarelas peatonales están previstas en conexión con los ejes de Calle El Conde y Calle Las Damas.

### **5. USOS DE LOS ESPACIOS ABIERTOS**

Los ambientes urbanos, plazas, plazuelas y otros espacios, deben ser conservados no solo por su carácter de áreas libres de uso público, sino por su valor histórico. Las disposiciones de la presente ordenanza, rigen en todo lo concerniente a la presentación y conservación de los espacios de propiedad pública y privada, así como en todo lo relativo al entorno y paisaje urbano.

Son elementos constitutivos de la traza urbana, su diseño, estructura, morfología y su secuencia espacial. Queda terminantemente prohibido variar el trazo de calles y plazas en la Ciudad Colonial, prohibiéndose los ensanches de vías que no se ajusten a la traza original.

Toda remodelación y/o modificación de vías, plazas, ambientes públicos y en general, toda obra a ser ejecutada en los ambientes urbanos monumentales, debe contar con su respectivo estudio especial y con todas las autorizaciones del ADN.

Se deberá dar preferencia y priorizar el tránsito peatonal sobre el vehicular y ensanchar las veredas disminuyendo el ancho de las calzadas, en aquellas calles que no sean imprescindibles para el transporte público y privado.

Se rehabilitarán los pisos y pavimentos de las plazas, calzadas y veredas, con elementos cuyas formas y calidades sean adecuadas al tránsito y acorde con el carácter monumental del ambiente.

Mediante estudios específicos, el Ayuntamiento definirá la ubicación de los puestos para la venta de periódicos, revistas, cigarros y lotería, convenientemente distribuido en plazas, avenida y calles, sin que perturbe la funcionalidad o estética de los Edificios Históricos y Ambientes Urbano Monumentales.

Se prohíbe ubicar en los espacios públicos elementos que obstaculicen la actividad urbana, así como la instalación de avisos publicitarios ubicados en la vía pública y otros elementos que perturben la tranquilidad del vecindario y usuario. Se prohíbe el comercio ambulatorio o comercio callejero fuera de los espacios destinados.

### **6. PARÁMETROS DE EDIFICACIÓN**

#### **6.1 Fundamentos para la intervención en los inmuebles**

Las prescripciones establecidas para el tratamiento volumetrico, de superficie, constructivo e interior del inmueble están basados en la clasificación tipológica y en las instancias de intervención apropiadas (art. 5 y 6 de las Normas).

## **6.2 Criterios de intervención en categorías tipológicas de conservación**

Para las categorías de conservación un coeficiente de edificación cualquiera no tiene valor: el principio que vale es la tipología y la coherencia de los criterios de intervención y de la propuesta de uso con el edificio histórico, sin considerar como volúmenes útiles los agregados incoherentes y las afectaciones que tapan patios, jardines o espacios libres, que tienen que ser eliminados, total o parcialmente, según los tipos.

### **6.2.1 Categoría tipológica 1**

Los edificios que pertenecen a esta categoría son los grandes monumentos, civiles y religiosos y militares declarados Monumentos Nacionales por Ley o que, por su relevancia histórica y arquitectónica, sean considerados monumentos por su valor histórico y arquitectónico por la Oficina de Patrimonio Cultural.

#### Criterios de intervención:

##### **Restauración Integral**

Es la intervención que se aplica a aquellos inmuebles de alto valor arquitectónico, la mayoría de ellos considerados de primera categoría.

Los inmuebles que aún estando en mal estado de conservación tengan valor monumental, no serán demolidos, sino restaurados. Se respetarán lo más fielmente posible sus características originales y aquellas formales que predominan en la zona en que se encuentren, así como los usos, alturas y porcentaje de ocupación entre otros.

El inmueble se someterá al estudio histórico –arquitectónico y a un levantamiento arqueológico que definirán caso por caso las instancias de restauración que se propondrán. La intervención se hará en la totalidad del predio y en toda el área construida. El inmueble se liberará de todas las construcciones contemporáneas y se tratará de restaurar según su forma original, siempre tomando en consideración aquellas partes que siendo aportes de intervenciones posteriores, arquitectónica y funcionalmente mantienen coherencia y dan prestancia a la forma original. El inmueble sometido a restauración total tendrá el índice de construcción justificado por la investigación, sea mayor, igual o menor al prescrito.

No se permitirá bajo ningún punto de vista, la asignación de un uso que por sus exigencias espaciales o actividades pudiera derivar en acciones que atentan contra la integridad histórica y arquitectónica de las edificaciones.

Por lo tanto éstas mantendrán invariables, tanto el porcentaje de ocupación como el índice de construcción, siempre y cuando las posibles adiciones o anexos que se hayan dado en el transcurso del tiempo no estén afectando la correcta expresión y interpretación de todos o parte de sus componentes y/o de la totalidad del bien. En caso contrario éstas podrán ser eliminadas y no podrán ser restituidas disminuyéndose así su porcentaje de ocupación y su índice de construcción.

La restauración está precedida y acompañada de la investigación histórica, arqueológica y de estructuras arquitectónicas; e involucra labores de estabilización, consolidación, reestructuración, reintegración, restitución, recomposición de elementos, etc. de las estructuras y los elementos arquitectónicos y artísticos. Para este caso no se admitirá la introducción de nuevos diseños y deberá conservarse todas las características arquitectónicas y constructivas existentes. [ver Anexo 1].

### **6.2.2 Categorías tipológicas 2.1, 2.2, 4.**

- Edificios de valor tipológico y arquitectónico anteriores al 1900
- Edificios de valor tipológico y arquitectónico posteriores al 1900
- Edificios de valor tipológico y arquitectónico alterado

#### Criterios de intervención:

#### **Rehabilitación**

Es la intervención sobre edificios antiguos, mediante acciones de modernización, reparación, reposición o ampliación de algunos elementos así como de servicios básicos y áreas libres, a fin de recuperar, restituir y mejorar las condiciones de funcionalidad, seguridad, la capacidad de uso y del ambiente urbano. Se sujetará a las siguientes disposiciones:

- a. Debe respetarse la tipología de la edificación, esto es, la distribución espacial, la forma de ocupación, los elementos constructivos, la composición volumétrica y de fachadas, y la estructura portante.
- b. Se admite la incorporación de elementos necesarios para dotar de mejores condiciones higiénicas y de confortabilidad.
- c. Se permite cubrir los patios en los casos de locales destinados a equipamientos de interés colectivo tales como asilos, sedes institucionales, servicios asistenciales, centros culturales, bancarios comerciales, turísticos y de vivienda.
- d. La construcción de cubiertas en los patios deberá ser reversible y no afectará a las condiciones estructurales y morfológicas de la edificación. No se admiten cubiertas de los patios apoyadas en entrepisos, ni en aleros. Se apoyará sobre la estructura y no sobrepasará el nivel del cumbrero. Deberán presentarse los detalles constructivos correspondientes.
- e. No se podrá modificar la altura de entrepisos, excepto cuando la altura de los ambientes sea mayor a cuatro metros cincuenta centímetros, caso en que podrán construirse altillos con un área máxima igual al cuarenta por ciento del área del ambiente intervenido y no se afecten puertas y ventanas. Se deberá asegurar iluminación natural y ventilación, sin realizar aberturas adicionales hacia las fachadas protegidas.
- f. No se podrán modificar las fachadas excepto cuando se trate de eliminar elementos extraños a la fachada original; o sea resultado de una propuesta técnica que lo justifique.
- g. Se prohíben recubrimientos con materiales ajenos a la composición básica o a las texturas propias de las edificaciones históricas o a los sistemas constructivos de fachadas o muros externos. En las partes o construcciones nuevas complementarias de edificaciones o áreas históricas los recubrimientos serán acordes con su entorno inmediato.
- h. Las fachadas deberán recuperar sus características, morfológicas y ornamentales, tales como aberturas y llenos, aleros, balcones, portadas, balaustradas, antepechos y resaltes. En el caso de que se hubieren perdido los elementos documentales y

bibliográficos del elemento deberán rescatarse sus características tipológicas en correspondencia a las predominantes en el tramo donde se ubica la edificación o en tipologías arquitectónicas similares.

- i. En el caso de pérdida de elementos de fachada o parte de ellos podrá recreárselos expresando la intervención contemporánea, pero siempre en armonía con lo existente.
- j. Podrá utilizarse materiales y sistemas constructivos, tradicionales o contemporáneos, incluyendo tecnologías alternativas; siempre y cuando éstas sean probadas y compatibles con la estructura intervenida y las adyacentes.
- k. Todo inmueble sujetos a Rehabilitación se someterá a un estudio histórico-arquitectónico que definirá, caso por caso, las instancias de restauración que se propondrán. Estos estudios justificarán propuestas de restauración de las crujías del inmueble que dan hacia la calle y posibles propuestas de transformación de anexos en el resto del lote, en lugares que no afecten elementos como pozos medianeros y otros que aparezcan en el levantamiento arqueológico. El número de pisos y las características de los anexos están sujetas a las disposiciones correspondientes que deberán aplicarse caso por caso, en especial para alturas y número de pisos con frente a la calle y en los anexos posteriores.

Las crujías paralelas a las calles se restaurarán con las instancias recomendadas. Se permitirán nuevas construcciones en las áreas libres posteriores del lote siempre y cuando cumplan los siguientes requisitos:

- a. la nueva construcción podrá sustituir adiciones sin valor, alguno para la construcción existente, manteniéndose dentro de los índices actuales o incrementándolos en las áreas libres posteriores hasta el límite máximo del 10% de la superficie total de las adiciones sin valor existentes.
- b. la nueva construcción podrá ocupar las áreas libres del lote incrementando así su porcentaje de ocupación mientras este no exceda del 70% obtenido por la suma de la construcción existente y la nueva.

### **6.2.3 Categoría tipológica 3**

Edificios de valor ambiental.

#### Criterios de intervención:

#### **Intervención restringida [ver Anexo 1, punto 1.2]**

La intervención restringida comprende acciones de consolidación y reintegración de elementos constitutivos del edificio, la inserción de elementos accesorios e instalaciones requeridas para su adecuación funcional así como la eliminación de elementos extraños al inmueble. Puede también implicar una ampliación de la superficie útil mediante intervenciones de adecuación de cuerpos agregados al edificio, la utilización de manzardas -buhardillas- o en fin, por adiciones constructivas nuevas que en todo caso, correspondan a la evolución lógica de la tipología y no desfíguen su organización espacial. En términos generales estas

ampliaciones no deben sobrepasar en altura la construcción original, ni alterar sustancialmente la ocupación del predio.

### **6.3. Criterios de intervención en categorías tipológicas de transformación (Tipologías 5, 6, 7)**

Para las categorías de transformación, que interesan:

- predios construidos sin valor especial (neutrales);
- predios ocupados por edificios perjudiciales para la calidad del ambiente en la ciudad colonial;
- predios sin construcción (con edificios demolidos o lotes vacíos con derecho a construir).
- Se definen coeficientes de edificación, variables por Zona de Estructuración Urbana.
- Los criterios de intervención y los índices valen para cada predio como individuados en el plano catastral de la ciudad.

## **7. FUSIÓN DE LOTES**

Cualquier intervención que interese más de 1 lote, entre los cuales sea incluido un edificio que hace parte de las categorías de conservación y prevea fusión de lotes, estará sujeto a aprobación de la Unidad Técnico Administrativa Desconcentrada. De ninguna manera las intervenciones resultado de fusión de lotes podrán superar los índices previstos en la zona para las tipologías de transformación.

## **8. REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN EL LA CC DE SANTO DOMINGO**

La forma, la altura de la edificación, la volumetría, los coeficientes de edificación, las áreas libres, el tratamiento de frentes, el tratamiento de muros perimétricos visibles desde el exterior, el ornato y la estabilidad de la edificación, la partición y subdivisión de predios y las operaciones de demolición total o parcial de inmuebles son materia de regulación por el Reglamento de Construcción de la CC de Santo Domingo y objeto de control por parte de la Unidad Técnico Administrativa Desconcentrada.

Las características funcionales de la edificación tanto en obra nueva como en las intervenciones sobre predios por conservar o para adaptar a nuevo uso, están sujetas a las prescripciones que establece el Reglamento Nacional de Construcciones.

## **9. INDICE DE CONSTRUCCIÓN**

Expresa la densidad de edificación, y vale únicamente para las categorías tipológicas de transformación (5, 6, 7), Varia según las Zonas de Estructuración Urbana (Plano CCP02) y los Ambientes Urbanos Protegidos.

### **9.1 Ambientes Urbanos Protegidos**

[Plano CCP03]

En los predios pertenecientes a categorías de transformación los índices máximos de construcción permisible son:

- 0.70 edificaciones de una planta;
- 1.50 edificaciones de dos o mas plantas.

## **9.2 Zona 1. Ciudad Intramuros.**

[Plano CCP02]

En el perímetro de la Zona 1, con la exclusión de los Ambientes Urbanos Protegidos, para los predios pertenecientes a categorías de transformación los índices máximos de construcción permisibles son:

- 0.70 edificaciones de una planta;
- 1.05 edificaciones de una planta al frente y de dos plantas en su parte posterior;
- 1.50 edificaciones de dos plantas;
- 1.75 edificaciones de dos plantas al frente y de tres plantas en su parte posterior;

## **9.3 Subzonas 1A y 1B**

En las Subzonas 1A y 1B, para las intervenciones puntuales valen los mismos índices de la Zona 1, pero se admiten índices diferentes para intervenciones que interesan áreas degradadas a rescatar que incluyen también edificios de las categorías de conservación 2.1, 2.2, 3, 4, y que interesan la remodelación de los centros de manzanas. En este caso se permite un incremento del 15% de los índices previstos para la Zona 1.

Estas intervenciones se identifican como Proyectos Especiales, y están sujetos, al fin de preservar la homogeneidad del espacio urbano, a autorización previa y de control por parte de la Unidad Técnico Administrativa Desconcentrada.

## **9.4 Zona 2. Ciudad Intramuros de relleno**

[Plano CCP02]

En el perímetro de la Zona 2, con la exclusión de la Subzona 2A, para los predios pertenecientes a categoría de transformación, los índices máximos de construcción permitidos son:

- 1.05 edificaciones de una planta al frente y dos plantas en su parte posterior;
- 1.75 edificaciones de dos plantas al frente y tres plantas en su parte posterior;
- 2.45 edificaciones de tres plantas al frente y cuatro plantas en su parte posterior;

## **9.5 Subzona 2A**

[Plano CCP04]

En el perímetro de la Subzona 2A, en razón de la proximidad a la Zona recreativa del puerto, los índices máximos de construcción posibles son:

- 1.75 edificaciones de dos plantas al frente y tres plantas en su parte posterior;
- 2.25 edificaciones de tres plantas;
- 2.45 edificaciones de tres plantas al frente y cuatro plantas en su parte posterior;

## **9.6 Zona Comercial 3A – Calle Conde**

En el perímetro de Calle Conde los índices para las nuevas construcciones coinciden con los que tienen los edificios existentes. En casos de remodelaciones o nueva construcción es siempre posible un incremento de un piso, hasta un máximo de 4 pisos.

### **9.7 Zona Comercial 3B – Avenida Mella**

En el perímetro de Avenida Mella los índices son los que tienen los edificios existentes, En caso de remodelación o nueva construcción es siempre posible construir hasta hasta un máximo de 4 pisos.

### **9.8. Zona 4A. Frente Marino**

Entre el Fuerte de San Gil y el Monumento a Montesinos se admite la construcción de muelles e

infraestructuras de apoyo al uso de marina deportiva.

En el área del Monumento a Fray Antón de Montesinos se mantiene el uso y el acceso público al Monumento y se admiten usos culturales y recreativos.

### **9.9. Zona 4B. Area del Puerto**

Entre el Monumento a Montesinos y el pie de la Calle Las Damas se admite la transformación planimétrica y volumétrica de las edificaciones del Puerto de Santo Domingo. La altura máxima permitida será de 8 metros, las construcciones deben contemplar la conexión con la calle Peatonal de la Calle Las Damas. Los usos permitidos son comerciales y recreativos.

### **9.10. Zona 4C. Area del Puerto de San Diego**

Entre el pie de la Calle Las Damas y el puente Mella, en razón de su alto valor paisajístico y ambiental no se admite ninguna nueva construcción permanente. Es posible la transformación de los edificios del Puerto de San Diego observando las mismas alturas existentes.

Las áreas libres deben recuperarse para uso peatonal y recreativo, sometiéndolas a un tratamiento paisajístico con arborización adecuada. Todo el borde del Río Ozama, entre la Zona 4B y el Puente Mella tiene que ser organizado como paseo peatonal arborizado.

Sólo se permitirán estructuras ligeras y removibles, correspondiente a kioscos aislados, en apoyo al uso peatonal, que no ocupen más del 5% de la superficie dedicada al uso público. Estas estructuras no tendrán más de un piso de altura, y serán destinadas a funciones comerciales.

Se admite una conexión peatonal elevada en correspondencia con la calle El Conde.

## **10. RETIROS Y ÁREAS LIBRES**

En la Ciudad Colonial, en todos los casos, la línea de edificación debe coincidir con la línea de propiedad, alineándose los frentes de edificación en toda su longitud. Quedan prohibidos los retiros laterales y en esquina u ochavos en fachadas. En las nuevas edificaciones se permite el retiro posterior.

### **Área Libre**

- En los proyectos de adaptación a nuevo uso, se mantienen las áreas libres de edificaciones existentes; el patio se considerará como área libre.
- En las edificaciones antiguas existentes, el tratamiento de las áreas libres deberá comprender su rehabilitación, en especial de los zaguanes y primeros patios.

### **Áreas Libres en edificaciones nuevas**

- En obra nueva el área libre no será menor de 25% del área del lote, a excepción de la obra destinada para uso comercial, en la que será del 20%.
- Se prohíben construcciones de carácter provisional o de material precario, en las áreas libres.
- Los tanques de agua, caja de ascensores, depósitos, chimeneas o similares que se construyan en las azoteas de las edificaciones deberán ser tratados por sus cuatro lados y de manera que se integren a la estructura existente.

## **11. NORMAS PARA NUEVAS EDIFICACIONES**

Se respetará la línea de cubiertas del entorno inmediato en el que se inscribe la nueva edificación, ya sea tramo o manzana, así como pendientes y materiales del techado

Se respetará la tipología de patios existentes. Se establece como mínimo, un área abierta de 20 metros cuadrados y dimensiones de cinco por cuatro metros.

Para la determinación de las dimensiones de los patios no se considerarán los aleros. Cuando las dimensiones del lote o del área de edificación reglamentaria no admitiesen cumplir con esta disposición, se aceptarán dimensiones que en ningún caso serán menores a doce metros cuadrados con su lado menor no inferior a tres metros.

La ubicación de bloques de escaleras no deberá afectar la estructura tipológica ni las fachadas del inmueble.

El diseño de las fachadas de nueva edificación integrada a conjuntos históricos se regirá en su composición a la proporción dominante entre vanos y llenos del tramo en el que se inscribe el proyecto, así también tendrá como referencias de proyecto las líneas de entrepiso, líneas de dintel y base de vanos y/o balcones que determinan, en primer lugar las edificaciones contiguas, y en general las predominantes del tramo. Así mismo, se tomarán como referentes del proyecto, revestimientos, texturas, y carpinterías predominantes del tramo. Si bien podrían darse planteamientos alternativos que difieran en algún sentido con esta norma, para su consideración deberán estar fehacientemente sustentadas y conceptualmente apoyadas para que constituyan un nuevo aporte de la arquitectura de integración.

La altura de planta baja, a no ser por razones de las pendientes del terreno, no será menor a la altura de los otros pisos.

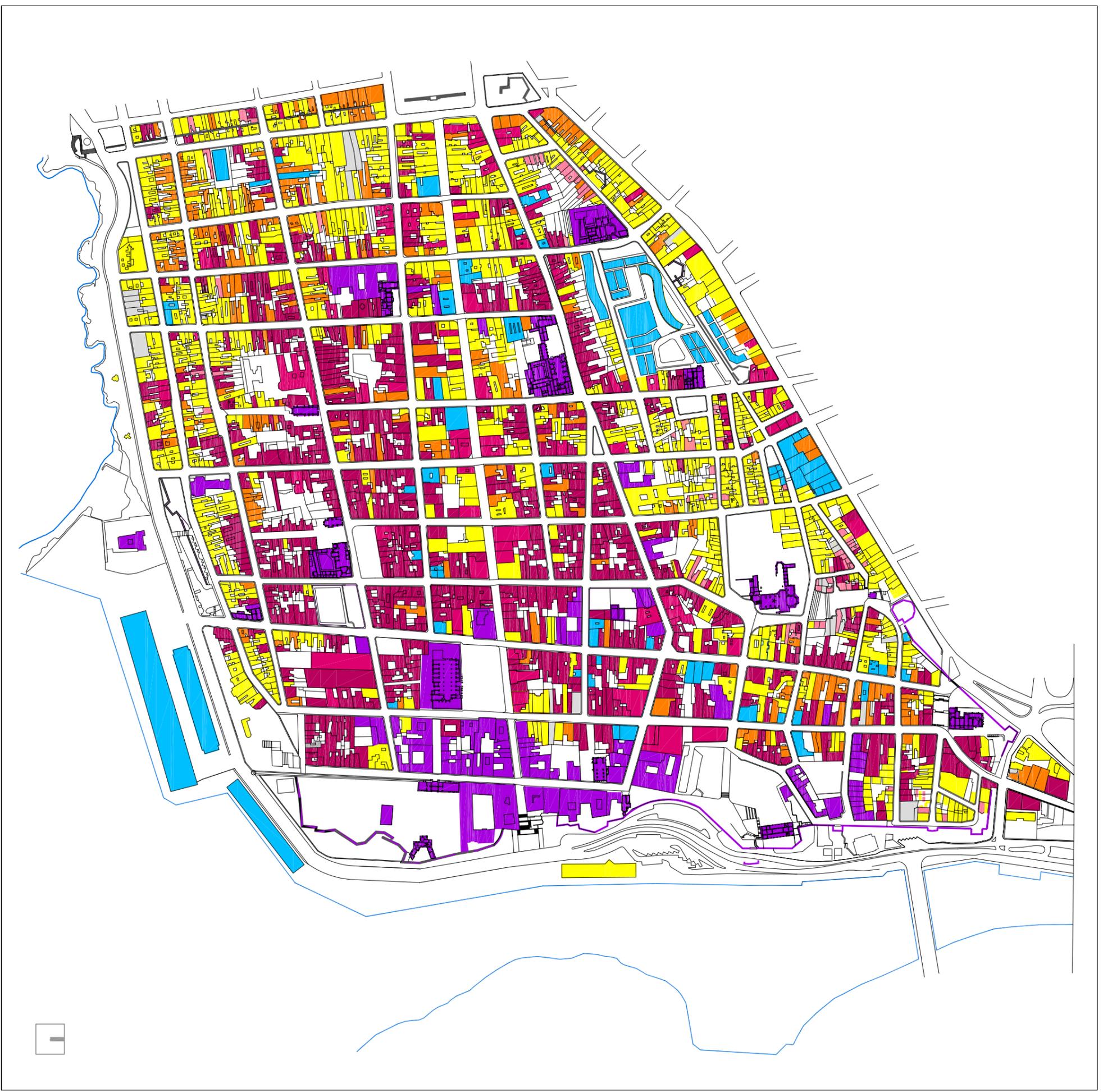
Las ventanas serán preferentemente rectangulares y de composición vertical. El tramo mínimo entre medianera y vano será de ochenta centímetros.

Las ventanas tipo vitrina en planta baja no podrán superar las siguientes dimensiones: ancho un metro ochenta centímetros. altura dos metros cincuenta centímetros desde el nivel de la acera, con una distancia entre la acera y el alfeizar mínima de sesenta centímetros. Siempre la altura neta de la ventana tipo vitrina debe ser mayor que el ancho en por lo menos cincuenta centímetros con el propósito de mantener la verticalidad de los vanos.

**PLANO CC P 01**  
**CATEGORIAS TIPOLOGICAS**

**LEYENDA**

-  Tipología 1. Edificios de valor monumental
-  Tipología 2.1. Bienes culturales inmuebles anteriores al 1900
-  Tipología 2.1. Bienes culturales inmuebles posteriores al 1900
-  Tipología 3. Edificios de valor ambiental
-  Tipología 4. Edificios de valor documental-histórico o de valor arquitectónico parcialmente alterados.
-  Tipología 5: Edificios de construcción reciente que se integran al entorno.
-  Tipología 6. Nuevas construcciones fuera de contexto.
-  Tipología 7. Solares baldíos



**PLANO CC P 02  
ZONAS DE ESTRUCTURACION URBANA**

**LEYENDA**

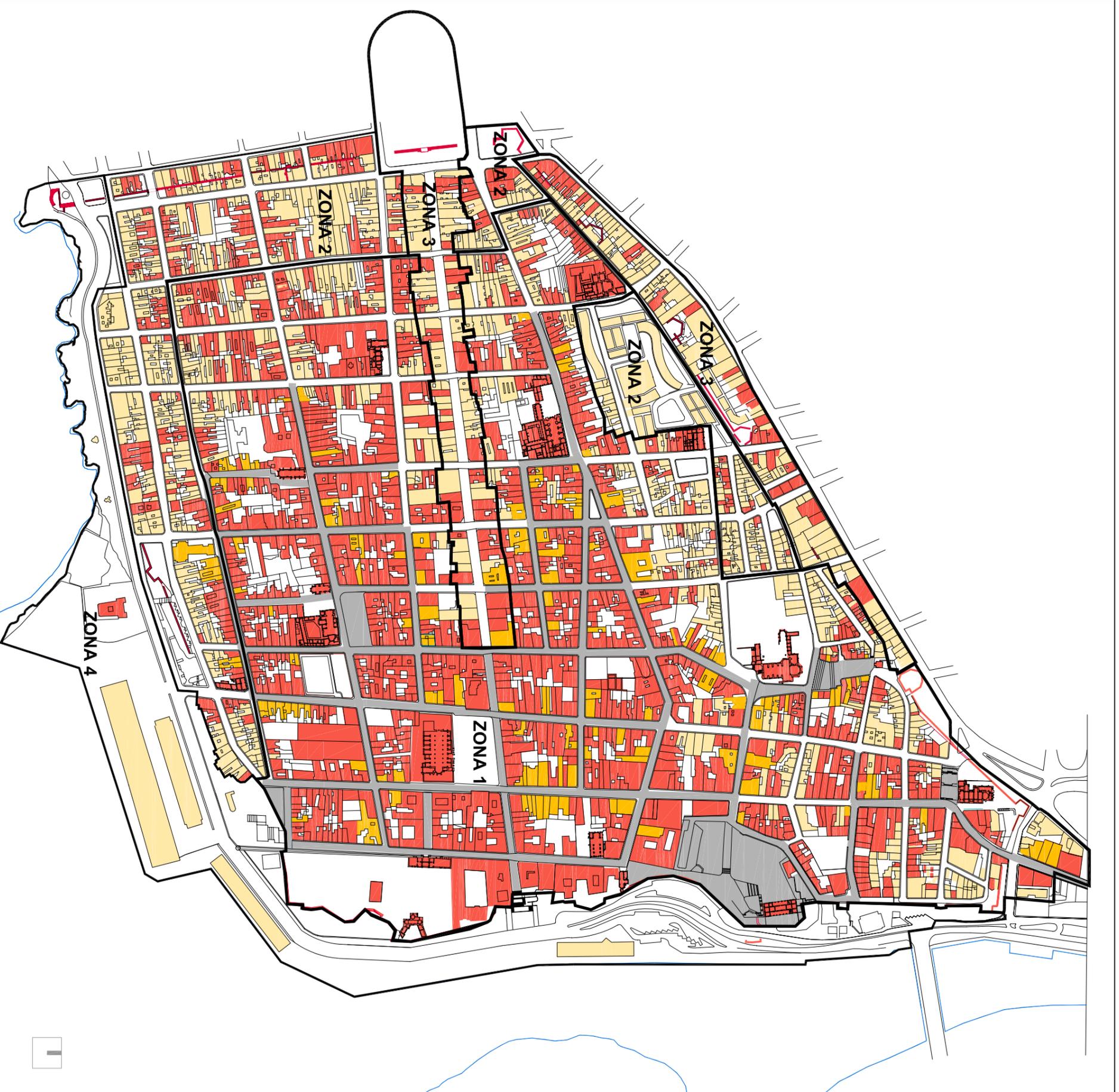
-  ZONA 1. Ciudad histórica intramuros
-  1A Subzona 1A. Santa Barbara y San Antón
-  ZONA 2. Ciudad intramuros de relleno
-  2A Subzona 2A. Avenida Pre. Billini
-  ZONA 3A. Calle El Conde
-  ZONA 3B. Avenida Mella
-  4A ZONA 4A. Frente Marino
-  4B ZONA 4B. Area del Puerto
-  4C ZONA 4C. Area del Puerto de San Diego



**PLANO CC P 03**  
**AMBIENTES URBANOS PROTEGIDOS**

**LEYENDA**

-  Ambientes urbanos protegidos
-  Predios de conservación
-  Predios de transformación
-  Predios de transformación en ambientes urbanos protegidos
-  ZONA 1
-  ZONA 2
-  ZONA 3
-  ZONA 4



**PLANO CC P 04**  
**USOS DOMINANTES**  
**Y VOCACIONES PREFERENTES**

**LEYENDA**

- 1.Sector Urbano Monumental**
- Subsectores 1.1.
- Poligonos culturales - institucionales - turistcos
- Ambito 1. Ruinas de San Francisco -  
- Plaza de San Anton y entorno
- Ambito 2. Plaza de España.
- Ambito 3. Convento de Los Dominicos - Parque  
Duarte - Plaza B. de las Casas.
- Ambito 4. Catedral, Parque Colón y calles adyacentes.
- Ambito 5. Fortaleza Ozama y calle Las Damas.
- 1.2 Subsector cultural - habitacional - turistico
- 2 Sector Urbano Habitacional Norte y Sur**
- 2.1 Subsector Santa Barbara-San Anton
- 2.2 Subsector Paseo Pte. Billini
- 3.1 Sector Urbano Comercial Conde**
- 3.2 Sector Urbano Comercial Av.da Mella**
- 4. Sector Recreativo**
- 4.1 Subsector Puerto Turistico
- 4.2 Subsector Area del Puerto
- 4.3 Subsector Area del Puerto de San Diego



## PLAN ESTRATÉGICO

Esta componente del PRICC tiene la tarea de definir las líneas estratégicas y las prioridades de acción que hay que implementar para que el proceso de conservación y revitalización del centro histórico sea coherente con las líneas estratégicas definidas por el Plan Regulador de esta parte de ciudad. El intento es definir un escenario futuro de desarrollo urbano e identificar las acciones puntuales de intervención que permitan de lograrlo.

Para la construcción del escenario futuro se han identificado cuatro objetivos generales, cada uno con sus líneas de acción específica.

### 1. OBJETIVOS GENERALES Y LÍNEAS DE ACCIÓN

#### 1. Identidad cultural urbana

Desde el punto de vista del escenario futuro **a nivel internacional**, el primer objetivo es vinculado con el papel de la Ciudad Colonial (CC) en la promoción de la identidad cultural para toda el área metropolitana de Santo Domingo.

La promoción de la identidad cultural de la ciudad capital, que se puede realizar a través la valoración de su historia y de su patrimonio cultural, favorece una mejor colocación de la ciudad de Santo Domingo en el marco de la competición global entre ciudades capitales a nivel internacional y particularmente a nivel de la Región del Caribe.

El tema de la identidad cultural es vinculado a la identificación y valoración de los componentes del **patrimonio cultural histórico**, el patrimonio **tangible** (edificios históricos de diferentes épocas, museos y centros culturales) y el patrimonio **intangibles**, el que tiene que ver con los valores de carácter simbólico de la CC, para ser el lugar donde se desarrollan todos los eventos de carácter religioso y donde se conservan los valores de la tradición popular.

Por lo tanto, la **conservación del patrimonio** y el desarrollo de las actividades culturales contribuyen al permanecer del **valor simbólico de la CC** para toda la ciudad metropolitana: la CC, además de ser el centro religioso mas importante, es el lugar de las procesiones sagradas y de las fiestas tradicionales mas atractivas para los ciudadanos de toda la capital y también para quien vive en el campo. Además, este tipo de actividades favorecen el desarrollo potencial del uso turístico de la CC, sea de parte del turismo local, metropolitano y nacional, sea de parte del turismo internacional.

Líneas de acción [Planos CCP01 – CCP03 – CCP04]

1. La acción principal relacionada con esta estrategia es la elaboración del **Plan Regulador** de la ciudad histórica. A través de este instrumento urbanístico, se logra identificar el patrimonio histórico y definir las modalidades de intervención para su conservación y restauración.

2. La elaboración, junto al Plan Regulador, de las **Normas Técnicas** que regulan las intervenciones, ofrece un instrumento concreto para la protección del patrimonio histórico y para su adaptación a los usos y exigencias contemporáneas sin que esto implique una pérdida de la memoria histórica y una transformación de las características estructurales de los edificios históricos.
3. A través del Plan Regulador se realiza también una nueva **clasificación de los edificios** de valor histórico, ampliando el área de conservación del patrimonio, y agregando a esta las reglas para la conservación y valoración de los **espacios públicos** de la ciudad histórica. Con estas medidas se fortalece la conservación de los monumentos y en general del área colonial, valorizando aún mas su **valor simbólico de lugar central** de nivel metropolitano.
4. El Plan permite también identificar las áreas que pueden ser transformadas (y que sirven para implementar las otras estrategias en el centro) y por cada una define la modalidad de **transformación compatible** con las características del tejido urbano antiguo.

Proyectos a desarrollar: Poligono cultural-institucional-turístico

## 2. Valoración de las diferencias urbanas

Desde el punto de vista del escenario futuro a **nivel metropolitano**, el problema de la CC es que es un área central urbana en **competición con otros lugares centrales** que se han desarrollado en los últimos años en la parte nueva de la ciudad. Estas otras áreas son quizás mas funcionales desde el punto de vista de la accesibilidad y mas modernas por la oferta de centros terciarios y de grandes *mall* comerciales. El hecho de tener una morfología urbana moderna favorece la circulación y la posibilidad de estacionamiento, creando una impresión de mayor eficiencia de estas zonas urbanas que dependen pero de la movilidad solo a través de los carros, públicos o privados.

La CC, por su forma física y por la morfología del tejido urbano, no puede competir con estos aspectos, pero puede ofrecer **espacios urbanos de alta calidad** que son diferentes por forma y modalidades de fruición a los espacios urbanos de la ciudad moderna. Y sobre todo puede ofrecer una presencia de **usos mixtos** que subrayan la diferencia con la oferta de carácter monofuncional y especializado de los lugares centrales de la ciudad moderna (donde hay funciones solo comerciales en algunos lugares, solo culturales en otros, solo institucional en otros, etc.etc.).

La CC tiene por lo tanto que valorizar las componentes que permiten conservar la diferencia de esta parte de ciudad con las zonas modernas, es decir:

- la presencia de funciones mixtas en esta zona urbana, desde la función habitacional a la función comercial terciaria, cultural, artesanal productiva, etc.;
- el tamaño mas agradable de sus calles que tienen un corte mas pequeño y que, considerando también la altura limitada de los edificios, ofrecen un espacio a escala

humana y no solo a escala del carro y al mismo tiempo permiten transitar con los carros, para favorecer la localización de actividades comerciales y terciarias;

- la dimensión peatonal, es decir la posibilidad de pasear no solo en las calles peatonales si no también en las plazas y en las aceras de calles sin demasiados carros, en un hábitat muy agradable, utilizando una secuencia de espacios abiertos de gran calidad (plazas y áreas arborizadas) muy cerca uno del otro;
- la posibilidad de desarrollar eventos culturales en algunos de estos espacios abiertos (Fortaleza Ozama, Plaza de España), que tienen una buena relación perceptiva hacia el mar y el río, y funciones de diversión en locales tradicionales, diferentes de la oferta de los multicines o de los *fast foods* típicos de los grandes *mall* de otras zonas urbanas en la parte moderna de la ciudad metropolitana.

Además de estos aspectos relativos al uso de los espacios abiertos, las funciones estratégicas de la CC con referencia a toda la ciudad son también la **oferta de zonas residenciales**, de nivel popular y también de alta calidad, las **actividades culturales** vinculadas con la presencia de un patrimonio cultural de alto valor y, naturalmente, el desarrollo del turismo.

#### Líneas de acción

1. Identificación de la **vocación funcional** de las diferentes áreas del centro: esta línea de acción permite de identificar los **usos compatibles** con el centro antiguo y **las actividades incompatibles** con el frágil tejido urbano y con los otros usos que se califican como de valor estratégico para la CC. Objetivo de esta línea de acción es identificar los usos del suelo compatibles con el tejido histórico y al mismo tiempo que pueden garantizar la permanencia en esta parte de la ciudad metropolitana de un **mix de funciones** que la caracteriza como área urbana diferente y mas rica de la demás áreas de la capital.
2. La delimitación de las zonas urbanas que tienen diferentes vocaciones funcionales en el centro histórico ofrece también un instrumento de gestión y de orientación para la localización futura de los nuevos usos del suelo y para responder a la demanda de localización en la CC de nuevas actividades, ofreciendo alternativas de localización.
3. Para que la estrategia de revitalización de la Ciudad Colonial tenga éxito, es necesario desarrollar una propuesta de accesibilidad, tránsito y estacionamiento que sea coherente con las vocaciones funcionales identificadas. El mejoramiento de la **oferta de espacios de estacionamiento**, junto a una mejor accesibilidad al centro, puede favorecer la localización de actividades terciarias y profesionales en el centro y también el desarrollo de actividades culturales de diferente escala (nacional, internacional), favoreciendo una fruición de estas actividades también a nivel metropolitano. La reordenación del sistema de tránsito, que tiene que **obstacular la tendencia a cruzar el centro histórico** y a favorecer por lo contrario quien quiere dirigirse al centro mismo, es también una línea de acción clave para que se mantengan en esta parte de la ciudad metropolitana aquellas características de **área urbana de alta calidad** que la diferencia del resto de la ciudad capital. Este aspecto es muy importante y trae como consecuencia la necesidad e

elaborar una **Propuesta de Transito** que se presenta de manera autonoma respeto al Plan Regulador.

4. La otra importante línea de acción vinculada a esta estrategia es la elaboración de **políticas para el mejoramiento de algunos servicios claves**, como el mejoramiento de los aspectos vinculados con el **medio ambiente** (sobre todo para la recolección de **basura** y el control en general de la **contaminación** del aire y por el ruido), el mejoramiento del actual sistema de **alumbrado público**, completando las intervenciones para la creación de un nuevo sistema de iluminación, y finalmente el mejoramiento del control de la situación de la **seguridad urbana**, que por ahora no presenta graves problemas pero si se va empeorando puede afectar la permanencia en el centro de usos que se consideran como estratégicos (al habitacional, antes que todo, pero también el terciario, etc.).

Proyectos a desarrollar: transito y transporte [Plano CCP10]

### 3. Fortalecimiento de la función habitacional

El fortalecimiento de la función residencial en la CC es un objetivo estratégico muy importante, es un insumo típico de la planificación de los centros históricos. Se destaca esta función entre las otras porque es la mas frágil, la que puede con mas facilidad desaparecer por la presión de cambio de uso para actividades comerciales, hoteleras o de diversión para el turismo. Por esto hay que plantear una **estrategia de defensa del uso habitacional** del centro histórico.

El valor estratégico de esta función urbana se entiende si se considera que la presencia de funciones residenciales implica el permanecer de una consistente cantidad de residentes en el centro, lo que tiene como consecuencia que hay una **demanda local de equipamientos públicos** (escuelas para niños, servicios locales de salud, centros comunales, etc.), de **actividades comerciales y artesanales** al servicio de la residencia (venta de comidas, artesanía para la manutención de los edificios, etc.), de **lugares de trabajo** para los habitantes (oficinas, publicas y privadas, talleres, etc.).

Por esto se puede decir que la permanencia de la residencia en el centro garantiza el **mantenimiento de un mix de funciones** en esta parte de ciudad (residencial, comercial, terciario, cultural y institucional) que fortalece su carácter diferente de otras partes de la ciudad contemporánea, que se caracterizan por su especialización monofuncional, consecuente del clásico proceso de *zoning* urbanístico.

Al mismo tiempo hay que favorecer la presencia de **propietarios residentes** en el centro, con una disminución del actual uso en alquiler que parece demasiado amplio. La presencia de propietarios residentes favorece un mejor mantenimiento de los edificios y no significa necesariamente activar un proceso de cetrificación. Por lo contrario, la función residencial que hay que fortalecer tiene que responder a una demanda habitacional articulada, correspondiente a **diferentes niveles de ingreso**, y un objetivo estratégico es preservar no solo la multifuncionalidad de la ciudad histórica, si no también la **variedad de estratos sociales** que viven en esta parte de la capital, también para establecer un modelo de

integración social que sea alternativo a la tendencia a favorecer fenómenos de exclusión social que se manifiesta en las otras zonas del área metropolitana.

Hay una presencia de estratos sociales populares que tradicionalmente habitan en la CC a los cuales hay que ofrecer una habitación adecuada en el mismo centro histórico, posiblemente en barrios de uso mixto. Además de la residencia popular, que ya existe y puede ser fortalecida, hay también una residencia de alta calidad, que empieza a localizarse en algunas partes centrales de la CC y todavía hay una posibilidad de mayor ampliación de este tipo de uso, gracias también a la buena dotación de redes infraestructurales que tiene la CC. La presencia contemporánea de estas **diferentes tipologías de vivienda** es una de las riquezas de vida urbana que puede ofrecer el centro histórico y que se puede fortalecer.

Proyectos a desarrollar:

#### Líneas de acción

1. La primera línea de acción prevé la realización de proyectos de recalificación y de nueva intervención para **vivienda de interés social**. Esta primera acción es muy importante porque responde al mismo tiempo a dos objetivos: fortalecer la **función habitacional** en el centro y garantizar la permanencia en la CC de un **sistema social mixto**, con población de diferentes niveles de ingreso. El área más apta para la realización de estas intervenciones ha sido identificada en la **zona norte** del centro histórico.
2. Para fortalecer la función habitacional es necesario prever también la implementación de usos residenciales en viviendas dirigidas a **propietarios residentes de ingreso medio y de ingreso alto**. Este es un sector de uso del patrimonio histórico que puede contribuir a valorizar toda la ciudad histórica y que tiene como resultado un mejoramiento de los **niveles de mantenimiento** de los edificios históricos. Este tipo de acción se puede realizar en diferentes áreas urbanas, pero la más interesante y a la que presenta más potencialidades de transformación es **el área sur** de la CC.
3. Una otra línea de acción es dirigida a la implementación de **políticas** para favorecer la permanencia del **uso residencial** en el centro, que son realizadas a través de **medidas de carácter económico**, como por ejemplo las medidas en favor de los propietarios residentes que quieren restaurar su propiedad (**mitigación fiscal** para restauración a fines residenciales, **incentivos**, etc.).
4. El fortalecimiento de la función residencial necesita también de acciones en el **sector del tránsito**, dirigidas a favorecer una buena accesibilidad con vehículos particulares a la residencia y mejorar la oferta de estacionamiento para habitantes, en lugares apropiados. Estas medidas en materia de **tránsito y estacionamientos** tienen como objetivo la creación de una **oferta residencial** que sea **competitiva** con la oferta de otros sectores de la ciudad metropolitana, que ofrecen todos estos tipos de facilidades.

Proyectos a desarrollar: Proyecto de recuperación residencial en San Antón y Santa Barbara [Planos de CCP11 a CCP16]

#### 4. Recalificación funciones comerciales, terciarias, turísticas e institucionales

Además de las políticas habitacionales, para concretar la estrategia de revitalización de la CC es también necesario **fortalecer y recalificar los otros usos actuales del suelo**, que son potencialmente positivos porque atraen fuerzas de trabajo todos los días en el centro.

Se trata de las actividades comerciales, terciarias y del sector turismo. El objetivo general es de mejorar en cada sector de actividad las componentes actualmente débiles:

- para el **sector comercial**, esto significa el mejoramiento de la **calidad** de los lugares comerciales, de la tipología de ventas comerciales, subiendo el nivel cualitativo de las mercaderías puestas en venta, que tienen que dirigirse también a compradores de ingreso alto y medio alto;
- para el **sector terciario** y particularmente para las oficinas profesionales, esto implica solucionar el problema de la actual difícil **accesibilidad** a los lugares de trabajo (otra vez el tema de los estacionamientos es clave), mejorar la **calidad de los edificios y de sus equipamientos** (energía, ascensores, etc.) y de la seguridad del área;
- para el **sector turístico**, los aspectos débiles se refieren a la **calidad de la oferta cultural** permanente y de **eventos culturales** (para estos últimos hay también un problema cuantitativo, porque son muy pocos en el arco de un año), a la **escasa información** disponible y a la **falta de alternativas** al polígono turístico central;
- el **sector institucional** es caracterizado por una oferta de espacios y actividades de **buena calidad** con referencia a los aspectos vinculados con la **religión y la iglesia** (solo hay un problema de restauración de algunos inmuebles) y con referencia a la relación con los **espacios abiertos**, mientras se nota una escasez en algunas actividades que se pueden considerar estratégicas para un centro histórico, como la **educación de nivel superior** (universidades) y la **oferta de oficinas** y servicios desconcertados del estado y del Ayuntamiento del Distrito Nacional.

Un segundo objetivo que se quiere perseguir con esta estrategia es de enriquecer la **oferta de trabajo** de la ciudad histórica y por lo tanto atraer en esta zona urbana usuarios diarios que sean diferentes del turista y del residente, y que favorezcan la presencia de una oferta de lugares de comida tradicional, de bares y cafés para empleados, en general de una oferta comercial y también de diversión dirigida a trabajadores y profesionales dominicanos.

Al mismo tiempo se quiere mejorar y enriquecer la **oferta turística**, favoreciendo la visita a lugares alternativos a los actuales y respondiendo también a una demanda (siempre más importante a nivel internacional) de turismo étnico.

#### Líneas de acción

1. La acción estratégica más importante para lograr los objetivos de revitalización económica del centro es la realización del **proyecto** de cambio de uso y recalificación del **área del puerto**. Objetivo de esta intervención es utilizar la zona del puerto, que borda todo el

centro histórico y es una **zona estratégica** para mejorar la relación con el río, para **localizar nuevas funciones**: una nueva gran **marina turística**, para barcos de turismo, **actividades comerciales** de alto nivel cualitativo, actividades de **diversión** (restaurantes, bares, discotecas), áreas de **paseo** al borde del río y localización de nuevos **estacionamientos**, que funcionan como servicio también para las actividades del centro histórico (eventos culturales en las zonas limítrofes del centro).

2. La primera línea de acción se integra con la segunda que prevé una mayor **peatonalización en el centro**, con dos objetivos: **integración** del Parque Independencia con el **sistema peatonal** de Calle Conde-Plaza Colón-Plaza de España y conexión directa con los nuevos estacionamientos (pasarelas peatonales), por un lado, **protección de la zona monumental** más importante de la Ciudad Ovandina por el otro.
3. El mejoramiento de la calidad de las actividades comerciales y terciarias implica necesariamente la **restauración de los edificios en altura** de Calle Conde, que representan también un testigo importante de la historia arquitectónica y urbana de Santo Domingo y pueden ser utilizados para comercio, oficinas, residencia.
4. En el área turística central (el polígono turístico) es necesaria una acción general de **mejoramiento de la imagen urbana** de la Ciudad Colonial, a través la eliminación del actual **cableado** (substituido por líneas subterráneas), integración del sistema de **alumbrado** con faroles, mejoramiento y sustitución, donde es necesario, del actual **mobiliario urbano** en el espacio público, política de control y reglamentación de los letreros y de la publicidad.
5. Implementación de una política de **mejoramiento de la oferta cultural** para el sector turístico: enriquecer las exposiciones de los **museos** también con **exposiciones temporáneas** de nivel internacional, favorecer la realización de otros eventos culturales como los **conciertos**, identificar y promover nuevos **recorridos turísticos**.

Proyectos a desarrollar: Proyecto de remodelación de Calle Conde.  
Proyecto de remodelación de Avenida Mella  
Proyecto de recalificación del área del puerto

PLANO CC P 05  
POLIGONO CULTURAL  
INSTITUCIONAL - TURISTICO

LEYENDA

-  Polígono cultural-institucional-turístico
-  Ambitos
- 1 San Francisco, San Antón
- 2 Plaza de España y Alcazar
- 3 Iglesia de los Dominicos y Plaza Duarte
- 4 Parque Colón y Catedral
- 5 Fortaleza Ozama y calle Las Damas
-  Calles con intervención prioritaria:  
enterramiento cableado (2.320 m)
-  Calles y puentes peatonales de proyecto
-  Estacionamientos



**PLANO CC P 06  
PROYECTO CALLES COMERCIALES**

**LEYENDA**

-  Zona a vocación turística
-  Remodelacion de Calle Conde y Avenida Mella
-  Edificios modernos de valor tipológico
-  Calles y plazas peatonales existentes
-  Calles y puentes peatonales de proyecto
-  Estacionamientos existentes
-  Estacionamientos a potenciar
-  Polos de interés turístico
-  Estacionamientos externos



**1 Edificio Baquero**



**3 Edificio Cerame**



**5 Edificio Saviñon**



**7 Edificio Presidente**



**2 Edificio Diez**



**4 Edificio Los Arcos**



**6 Edificio Copello**



**8 Edificio M. Gomez**



PLANO CC P 07  
AREA DE DIVERSIONES

LEYENDA

-  Diversión y estacionamientos
-  Plazas y calles peatonales existentes
-  Calles peatonales de proyecto
-  Puentes peatonales de proyecto
-  Calles para comercio, turismo y diversiones
-  Espacios verdes
-  Bulevar arborizado
-  Puerto turístico
-  Areas para conciertos/exposiciones



PLANO CC P 08

AREA RESIDENCIAL-COMERCIAL SUR

LEYENDA

-  Diversión y estacionamientos
-  Area residencial de transición de nivel medio a nivel alto
-  Frente comercial/turístico y actividades comerciales en la planta baja
-  Puentes peatonales de proyecto
-  Calles para comercio, turismo y diversiones
-  Espacios verdes
-  Puerto turístico
-  Estacionamientos



PLANO CC P 09  
PLAN ESTRATEGICO

LEYENDA

Polígono cultural, institucional, turístico

 Puesta en valor de los focos turísticos

 Red peatonal

 Enterramiento cableado

Calle Conde, Parque Independencia, Av.da Mella

 Remodelación frentes

 Mobiliario urbano

 Recuperación Parque Independencia

Area del Puerto

 1 Puerto turístico

 2 Actividades recreativas

 3 Cambio de Uso de residencial a comercial/diversiones

Vialidad

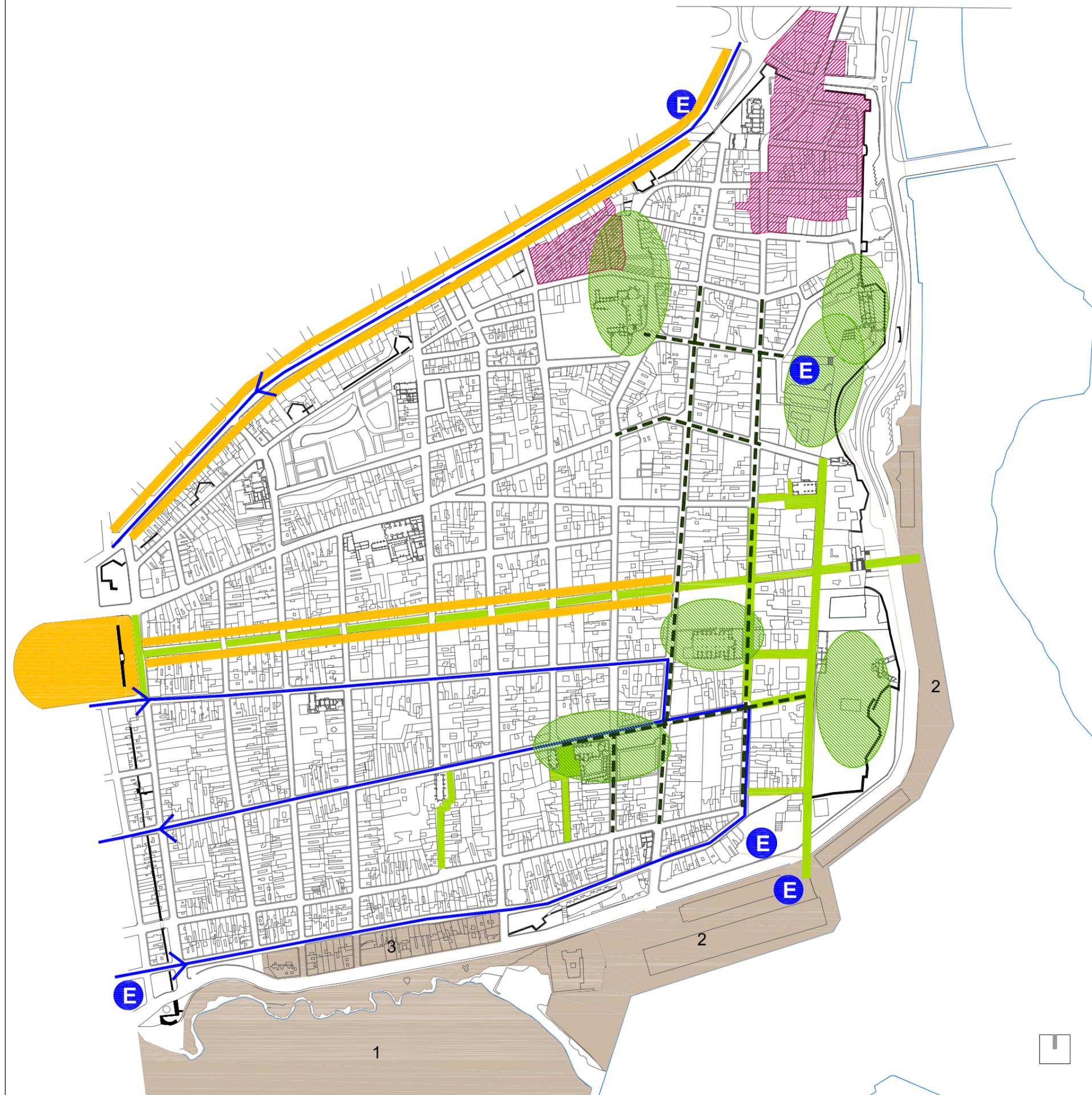
 Inversión de sentido de marcha en la calle Billini,  
y Av.da Mella y creación de  
Nouel - Billini.

 E Nuevos estacionamientos

 Mejoramiento de las pavimentaciones  
a lo largo del tramo nord de Avenida Mella

Residencia

 Intervenciones especiales: vivienda de interes social



## 2. "VOCACIÓN FUNCIONAL" DE LA CIUDAD COLONIAL

Si las zonas de estructuración urbana y los ambientes urbanos protegidos identificados en el Plan Regulador [Planos CCP02 y CCP03] permiten identificar la línea estratégica y de articular los objetivos de la revitalización integral del centro histórico, los instrumentos de intervención son definidos a través de los planos que identifican la vocación funcional de las diferentes zonas de la CC y a través la elaboración de proyectos de intervención puntuales, en áreas y temas específicos para los cuales es posible también establecer una prioridad de acción.

El plano temático relativo a la "Vocación funcional" para la CC define la estrategia de localización de actividades y sobre todo la potencialidad de uso de las diferentes áreas.

La vocación funcional mas importante se refiere a la función residencial. En la zona norte hay una gran zona urbana que es caracterizada por la presencia de vivienda de nivel popular, donde se pueden localizar proyectos de vivienda de interés social. Esta parte de la ciudad ya tiene un fuerte carácter de vivienda popular y su presencia permite de garantizar la permanencia de estratos de habitantes de estratos populares en el centro, lo que nos parece un objetivo importante para la CC.

Esta zona es integrada, a norte pero también en la parte occidental del centro histórico, por una zona de residencia de nivel medio, caracterizada por la presencia de edificios de una hasta tres plantas con pequeñas actividades comerciales a planta baja y bastante bien conservados, que pueden ser confirmados en su uso actual y que tienen una buena accesibilidad.

La residencia de nivel medio-alto y alto se localiza (y se puede desarrollar mas) en la zona a sur de la plaza de la Catedral, alrededor de la plaza Darte, hasta el Malecón, donde hay un área de transición de residencia de nivel medio a residencia de nivel alto. Una pequeña área de residencia de nivel alto se encuentra también en algunas manzanas a norte de la plaza de España, donde esta función se integra con la función de área de diversión turística que caracteriza los frentes comerciales de la plaza misma (bares, restaurantes,etc.).

La otra vocación funcional muy importante en el CC es la función turística y la zona identificada como zona donde mas se puede desarrollar este uso potencial es el área del Polígono Turístico (PT).

El PT está en la zona central de la CC y es delimitado en sus cuatro esquinas por la Plaza de España (a norte-orientado), el área de las ruinas del Monasterio de S.Francisco a norte-poniente, la zona de Plaza Duarte y del Convento de la Orden de los Predicadores a sur-poniente y el área de la Fortaleza Ozama a sur-orientado. La Plaza de la Catedral y la calle de las Damas son los dos lugares internos mas importantes del PT, que en lado orientado llega hasta las murallas y hasta la visual sobre el Río Ozama.

Coherentemente con esta vocación funcional, esta es el área donde se pueden desarrollar mas las actividades de diversión turística, los eventos culturales y la venta de productos comerciales y artesanales para los turistas.

La tercera vocación funcional identificada se refiere a la función comercial y se localiza en dos áreas: el área a lo largo de Calle Conde, donde se pueden localizar actividades comerciales de mas alto nivel a planta baja y actividades terciarias mixtas a residencias en los pisos superiores; y el área de avenida Mella, apta para el desarrollo de actividades comerciales de nivel medio y de pequeño comercio.

La ultima área de gran importancia para la CC es el área del Puerto, que se desarrolla a lo largo de todo el borde del centro histórico, desde las murallas donde empieza el Paseo Presidente Billini, hasta la avenida del Puerto y el Puente Mella. Las actuales actividades del puerto se trasladarán en la otra orilla del río Ozama, permitiendo de transformar esta zona en una área con vocación funcional de localizar actividades de servicio al centro histórico y particularmente al turismo. Es una gran área que puede desarrollar un papel realmente estratégico para la CC, como lugar de localización de grandes estacionamientos que faciliten el acceso al centro histórico, de desarrollo de nuevas actividades turísticas como un puerto turístico, un paseo a lo largo del río y actividades comerciales y de diversión.

### **3. PROPUESTAS DE TRANSITO**

[Plano CCP10]

Para asegurar el buen éxito de las estrategias identificadas para la CC, garantizar la funcionalidad de las nuevas actividades que se puedan instalar y en general mejorar toda la funcionalidad del centro, se preven unas intervenciones de cambio y adecuación del actual sistemas de transito.

El cambio clave, mas importante, es la inversión del sentido del trafico automovilístico de la Avenida Mella. esta intervención permite realizar algunas acciones muy importantes, como la peatonalización de la calle frente a la Puerta del Conde, que permitirá de unificar el sistema peatonal desde Calle Conde hasta el Parque Independencia sin solución de continuidad. Además esta intervención permite reorganizar algunos recorridos del transporte colectivo, para que sean coherente con este nuevo sistema peatonal, favoreciendo la penetración del centro sin atravesamientos. Este objetivo de parar la posibilidad de atravesamiento del centro histórico, sea del trafico privado sea del transporte colectivo, es un objetivo general de la intervención del sistema de transito.

El otro aspecto importante relativo al tema de la accesibilidad y vinculado con el tema de parar el atravesamiento del centro, es la estrategia de localización de nuevos estacionamientos y de potenciamiento de los existentes, sobre todo al servicio de las actividades turísticas (estacionamientos en subsuelo en la Plaza de España y nuevos estacionamientos en el área del Puerto) y de las actividades comerciales y residenciales (nuevo estacionamiento en Avenida Mella y potenciamiento de los estacionamientos cerca de Calle Conde).

La estrategia, las acciones concretas y las propuestas de proyecto para el nuevo sistema de transito y transporte se explican en las páginas siguientes.

PLANO CC P 10  
PROPUESTAS DE TRANSITO

LEYENDA

-  Plazas
-  Calles peatonales existentes
-  Calles y puentes peatonales de proyecto
- Restricción del ingreso del tráfico privado de la Calle Palo Hincado (tramo Nouel - Las Mercedes)
- Protección de la Zona del Polígono turístico:
  - peatonalización Calle Arz. Meriño (tramo Luperón- Nouel)
  - peatonalización Calle Isabel La Católica (tramo Padre Billini - Luperon)
  - peatonalización Calle Las Damas
  - peatonalización Calle Padre Billini (tramo Isabel La Católica - Las Damas)
-  Calles con inversión de sentido de marcha
  - Avenida Mella
  - Calle Padre Billini
-  Intersección con posibilidad de inversión de sentido
-  Loop García - Billini, Nouel - Billini
-  Posicionamiento de semáforo en la intersección Sanchez/Paseo P.te Billini coordinado con la intersección 19 de Marzo/ Paseo P.te Bellini
-  Estacionamientos
-  Nuevos estacionamientos
  - Fuerte San Gil
  - Puerto
- Otras intervenciones:
  - Mejoramiento de las pavimentaciones a lo largo del tramo nord de Avenida Mella



### 3.1 Objetivos de las verificaciones del tránsito.

La prosecución de las actividades llevadas a cabo para la fase de “diagnóstico”, en la cual fue reproducida a través de un modelo matemático la situación actual de la circulación viaria, ha consistido en el estudio de una serie de intervenciones de mejoramiento, fundadas sobre los principios del buen gobierno de la movilidad y del estacionamiento en un área fuertemente caracterizada bajo el perfil histórico y dimensional.

Los principios del buen gobierno de la movilidad y del estacionamiento pueden ser sintetizados en los siguientes puntos:

- ❖ jerarquizar la red vial;
- ❖ eliminar los recorridos de tránsito e identificar los “ganchos” de acceso a los estacionamientos;
- ❖ moderar el tránsito en la Ciudad Colonial a través de oportunas intervenciones de rediseño de la geometría viaria (calles peatonales y aceras), creando verdaderas “islas ambientales”;
- ❖ reorganizar los servicios de transporte público interno;
- ❖ favorecer y proteger la movilidad peatonal asociándola a las intervenciones de recalificación del tejido urbano y de los espacios abiertos;
- ❖ aumentar y proteger las zonas reservadas a los residentes (zonas “amarillas” y zonas “azules”);
- ❖ potenciar el sistema de estacionamiento por fuera de la calle para sostener los lugares de atracción de la ciudad histórica.

Las verificaciones de tránsito se han concretado a través de la aplicación a la red viaria de la Ciudad Colonial con el mismo código de simulación utilizado en la fase cognoscitiva, para evaluar los efectos del rediseño urbanístico de las áreas expuestas a recalificación urbanística, física y funcional.

Las diversas opciones puestas en campo en materia de tránsito y transportes tenían el objetivo de individualizar posibles puntos críticos derivados del diseño urbano propuesto y de resolverlas en total armonía con las finalidades de recalificación y valorización del área estudiada.

### 3.2 El modelo de simulación dinámica

La evaluación de los escenarios de simulación y de las opciones a ellos asociadas fue realizada a través de una serie de pasos sucesivos, con profundización progresiva, para afinar las soluciones iniciales y obtener las mejores compatibilidades posibles entre diseño urbano y esquemas funcionales de circulación.

Los escenarios examinados son:

- ❖ el escenario de base;
- ❖ el escenario con intervenciones de primer nivel;
- ❖ el escenario con intervenciones de segundo nivel;
- ❖ el escenario con las nuevas terminales de estacionamiento.

A continuación se ilustran los escenarios y las opciones sometidas a verificación mediante simulación.

#### ***Escenario de base***

El comportamiento de los automovilistas de Santo Domingo, profundamente diferente del comportamiento europeo, ha hecho necesaria la inserción de una serie de “*comportamientos anómalos*” dentro del modelo, que permitieran recrear mediante simulación lo más fielmente posible las condiciones reales del área de estudio.

Tales comportamientos anómalos consisten en el estacionamiento ilegal de numerosos vehículos en las calles, en la presencia de vehículos lentos y en las reducidas velocidades de recorrido determinadas por las particulares condiciones de degradación del asfalto en algunos tramos de la red viaria.

En las actividades de calibración de la red existente, los comportamientos anómalos han representado un parámetro indispensable para obtener adherencia entre lo observado y lo simulado.

En el escenario de base se ha realizado la hipótesis que los comportamientos anómalos se reducen tendencialmente a cero, determinando condiciones de circulación respetuosa de las reglas de buena conducción automovilística y condiciones adecuadas de manutención del asfalto.

Por lo tanto, este escenario prevé la misma red y la misma matriz de los movimientos del estado actual, pero depurado de los fenómenos de disturbio descritos anteriormente.

### ***Escenario 1 – Intervenciones de primer nivel***

Este escenario imagina intervenciones miradas a la identificación de una clara jerarquía de red, a una diversa disciplina de la circulación, a la moderación del tránsito y a la protección de los movimientos peatonales.

El escenario 1 fue articulado en cinco diversas opciones, que difieren entre ellas por algunas variaciones de carácter infraestructural y de demanda de tránsito atribuida a la red.

Para sintetizar y lograr claridad se exponen exclusivamente los resultados de la opción seleccionada, cuyas características serán ilustradas a continuación.

#### **Opción seleccionada**

La opción seleccionada prevé una serie de intervenciones sobre la red viaria tomada en consideración, con el fin de alcanzar el objetivo de limitar al mínimo el impacto del tránsito en la parte más antigua de la Ciudad Colonial, la “Ciudad Ovandina”, y, sobre todo, disuadir los cruces a través de la calle Arzobispo Meriño y la calle Isabel La Católica.

Las corrientes vehiculares de cruce, que emplean hoy en medida consistente estos dos itinerarios, producen un efecto devastante bajo el perfil de la cualidad de la vida en la parte más interna de la Ciudad Colonial.

Además la opción seleccionada prevé conectar fácilmente el itinerario peatonal del Conde con el Parque Independencia, a través de la limitación del tránsito del breve tramo de Palo Hincado que da al mismo Parque, como se explica más adelante.

En particular las intervenciones sometidas a verificación mediante simulación son:

- ❖ cierre al tránsito privado de calle Palo Hincado en el tramo comprendido entre Nouel y Las Mercedes, manteniendo en vez libertad de acceso a los medios de transporte público. En caso de que fuera posible garantizar un control sobre el repeto de las limitaciones, inmediatamente a través de métodos de tipo tradicional (agentes de AMET), en el futuro con instrumentos de reconocimiento automático, el acceso podría ser garantizado, además de a los minibús y a los medios de socorro, también a los taxis;
- ❖ peatonización de calle Arzobispo Meriño en el tramo comprendido entre Luperón y Nouel, con acceso permitido sólo a las categorías vehiculares citadas anteriormente;
- ❖ peatonización de calle Isabel La Católica en el tramo comprendido entre calle Padre Billini y Luperón, con acceso permitido sólo a las categorías vehiculares citadas anteriormente;
- ❖ peatonización de calle Las Damas en toda su extensión y de calle Padre Billini en el tramo comprendido entre Isabel La Católica y Las Damas, manteniendo libertad de acceso, además de a las categorías citadas anteriormente, también a los usuarios del

estacionamiento Sofitel, a los funcionarios de la Embajada francesa y a los dependientes de algunas actividades públicas seleccionadas;

- ❖ inversión del sentido de marcha de calle Padre Billini, para garantizar la eficacia del loop Nouel-Billini e García-Billini;
- ❖ inserción de sistema de semáforo entre Sánchez y Paseo Pte. Billini, con tiempos de semáforo idénticos y coordinados con los de la instalación ya presente en la intersección 19 de Marzo y Paseo Pte. Billini;
- ❖ adecuación de las pavimentaciones del tramo norte de Avenida Mella;
- ❖ eliminación de los fenómenos de estacionamiento ilegal en la Avenida Pte. Billini mediante el control ejercitado por agentes AMET;
- ❖ posibilidad de inversión en la intersección entre Calle Arzobispo Meriño y Avenida Mella en dirección del Fuerte de Santa Bárbara.

Una reflexión muy importante se ha dedicado al tema de la demanda de movilidad atribuible al sistema viario de la Ciudad Colonial, que resultaría a continuación de las limitaciones introducidas.

No disponiendo de una red conjunta de la ciudad, con la cual sería posible cuantificar con precisión la cuota de demanda persistente, se ha formulado una hipótesis de estima razonable para cuantificar el número de vehículos que podrían escoger itinerarios alternativos a los actuales, por fuera de la Ciudad Colonial.

Se ha considerado que también el itinerario Avenida del Puerto – Pte. Billini constituye, como efectivamente es, una alternativa de tránsito externa a la Ciudad Colonial. Ello constituye, a todos los efectos, un itinerario formidable que evita el núcleo histórico.

La reflexión ha hecho que, bajo el perfil de simulación, los movimientos hoy provenientes de Avenida Independencia y dirigidos a las áreas noroccidentales de la Capital a través de Avenida Mella, en particular dirigidas hacia el barrio de “San Carlos”, o hacia áreas de la ciudad más al norte como Dr. Faura, Santomé y 19 de Marzo, utilicen en parte reducida (40 por ciento de los volúmenes hoy observados) la red viaria de la ciudad colonial. La cuota remanente optaría por itinerarios alternativos, externos al núcleo histórico.

Este comportamiento derivaría de la dificultad de recorrer itinerarios no lineales y en condiciones de congestión internas en la Ciudad Colonial, fuertemente desalentados también por medidas de tipo restrictivo de naturaleza geométrica (aceras más amplias y cruces peatonales favoritos) y normativa.

Se debe recordar cómo, entre las opciones sometidas a test de sensibilidad, una fuese caracterizada por la persistencia de todos los flujos hoy observados en red.

El resultado, como previsible fácilmente, es muy negativo, con fenómenos de congestión repetidos y difundidos, de los que se provee documentación gráfica en las páginas siguientes.

### ***Escenario 2 – Intervenciones de segundo nivel***

El segundo escenario, caracterizado por intervenciones de mayor consistencia respecto al precedente, parte del presupuesto que la recalificación de la Ciudad Colonial pasa también a través de un nuevo uso de las infraestructuras y de los espacios abiertos y de condiciones de circulación más apropiadas al centro histórico de una ciudad capital.

Esta conciencia impone introducir, además de las intervenciones de primer nivel, una disciplina de la circulación fundada sobre esquemas funcionales capaces de reducir al mínimo los puntos críticos presentes en el área de intervención.

Entre éstos, el más importante, resuelto sólo parcialmente por las medidas previstas en el primer escenario, está constituido por la intersección entre Calle Las Mercedes y calle Palo Hincado.

En este nodo crítico confluyen hoy corrientes de tráfico contrastantes, de dimensión consistente, cuyo conflicto depende de la “agresividad” de los automovilistas, una condición que produce consistentes pérdidas de tiempo, grandes embotellamientos y consiguientes fenómenos de contaminación acústica y atmosférica.

La solución imaginada en el segundo escenario es de naturaleza radical: prevé la inversión del sentido de marcha de la Avenida Mella, que de ascendente se transforma en descendente.

Esta hipótesis permite obtener ya sea bajo el perfil teórico como veremos, como bajo el perfil práctico una condición de confluencia canalizada entre Las Mercedes y Avenida Mella, eliminando totalmente los conflictos, los embotellamientos, las pérdidas de tiempo y reduciendo en medida drástica las sustancias contaminantes emitidas por los vehículos circulantes.

La misma Avenida Mella, utilizada por los componentes vehiculares en bajada y, por lo tanto, con emisiones mucho menos significativas, goza de formidables beneficios y entra, aunque en el borde de la Ciudad Colonial, completamente en el área recalificada.

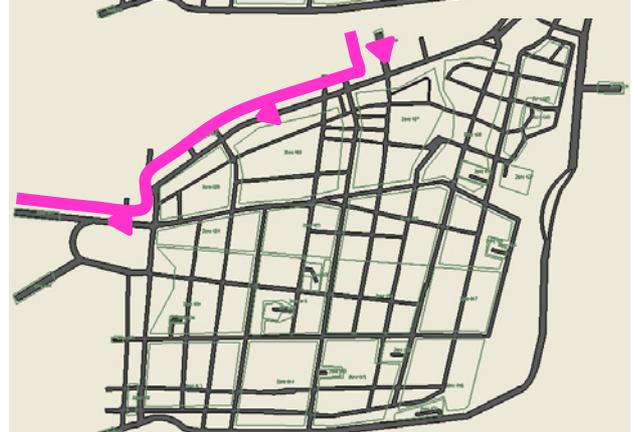
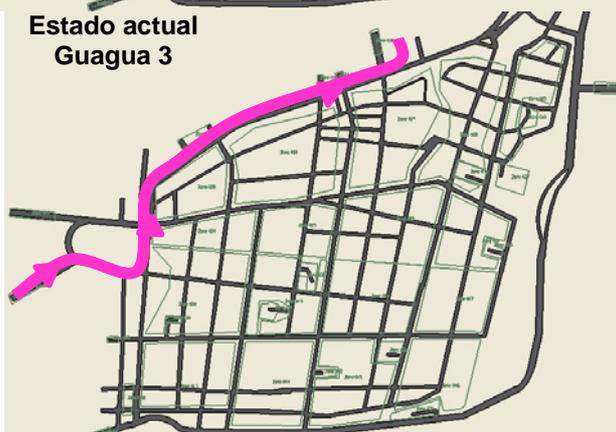
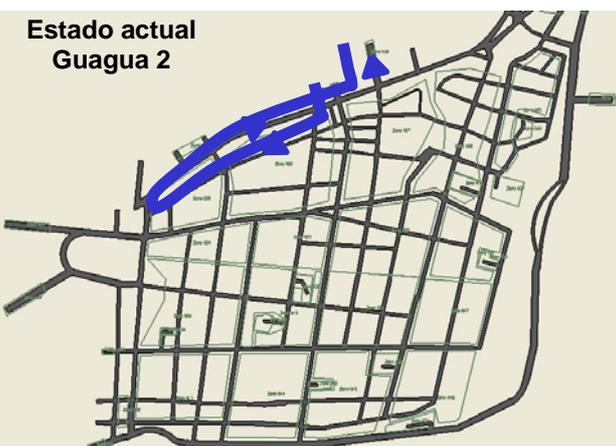
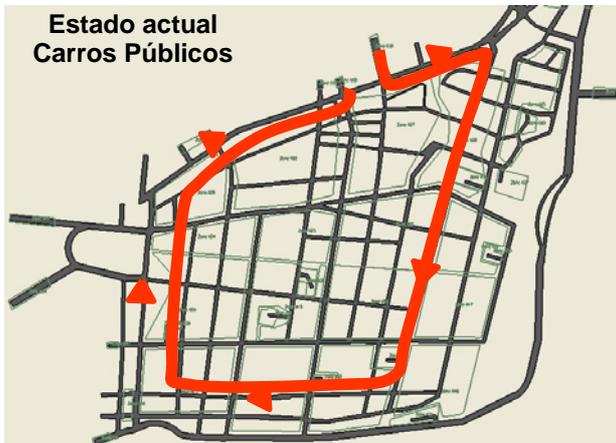
Una propuesta de esta naturaleza comporta, fatalmente, la reorganización del sistema de transporte colectivo, hoy caracterizado por recorridos originados por los cuadrantes meridionales y sud occidentales y dirigidas, a lo largo de la Avenida Mella, hacia los cuadrantes urbanos septentrionales y nororientales.

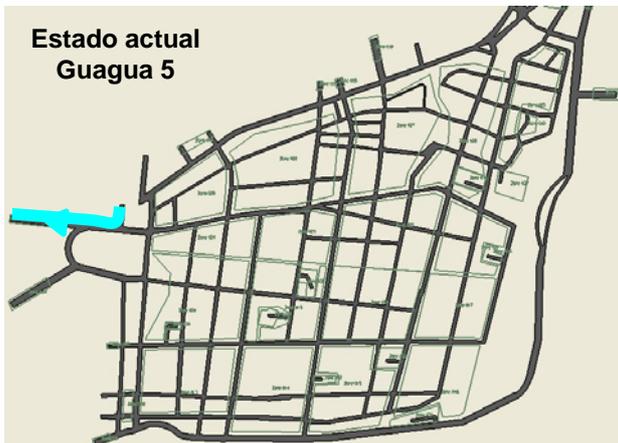
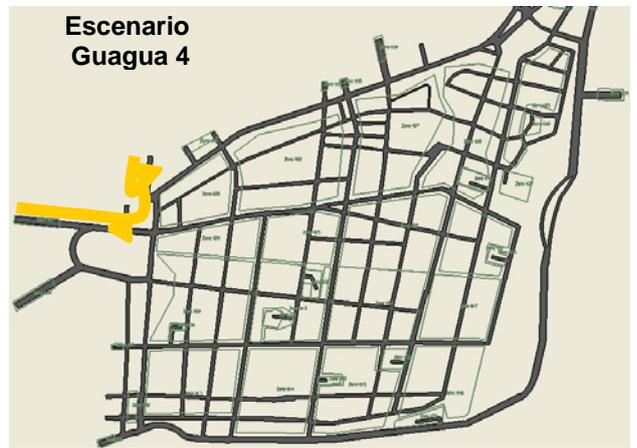
Las verificaciones realizadas y el esquema puesto en campo garantizan el pleno respeto de las exigencias de los operadores del transporte que, gracias a la mayor fluidez del sistema, pueden alcanzar mejores prestaciones, servir mejor la propia clientela y obtener resultados económicos más favorables. También pequeños ahorros unitarios de tiempo, si son

correctamente multiplicados por los numerosos carriles, los diversos días del año, producen resultados prestacionales muy positivos y de dimensión consistente.

Con respecto a los usuarios en general y los residentes en la Ciudad Colonial en particular, el nuevo diseño de red de los servicios de transporte colectivo garantiza condiciones de mayor capilaridad del servicio y una mejor penetración dentro del tejido histórico.

Los esquemas gráficos a continuación ilustran las condiciones actuales y las de proyecto.





También para este escenario, como en el caso precedente, fueron tomadas en examen diversas opciones, en particular diversificadas bajo el perfil de la demanda de movilidad.

Concluyendo, entre todas fue elegida aquella más razonable bajo el perfil de los comportamientos presumibles de los usuarios.

### **Opción seleccionada**

La opción seleccionada introduce, junto a las intervenciones imaginadas en el primer escenario, las siguientes intervenciones:

- ❖ inversión del sentido de marcha de Avenida Mella;
- ❖ inversión del sentido de marcha del tramo de calle Palo Hincado comprendida entre Avenida Mella y Las Mercedes;
- ❖ peatonalización del tramo de calle Palo Hincado que da al Parque Independencia.

La matriz de movilidad introducida en el modelo está constituida, en este caso, por la cantidad y por la estructura de relaciones imaginadas en la opción seleccionada para el escenario 1, confirmando las elecciones de fondo e introduciendo algunas correcciones necesarias.

Entre las confirmaciones de mayor nivel recordamos las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella. Estas fueron mantenidas para una cuota igual al 40% de la demanda actual y transferidas sobre la directriz Avenida del Puerto – Paseo Pte. Billini. Se consideró que el restante 60% prefiere modificar el propio itinerario valiéndose de arterias primarias de gran capacidad, como la Avenida Méjico.

Se ha dejado libre al modelo de elegir el nuevo itinerario descendente a través de Avenida Mella, para aquella cuota de tránsito proveniente desde el Puente Mella ya presente en matriz, y que ahora se revierte en su totalidad a lo largo de la Pte. Billini

### ***Escenario 3 – Nuevas terminales de estacionamiento***

El tercer escenario, caracterizado bajo el perfil de los esquemas funcionales de las mismas intervenciones puestas en campo para el escenario precedente, mide los efectos generados por la realización de nuevas terminales equipadas para el estacionamiento de breve duración y el estacionamiento de larga duración.

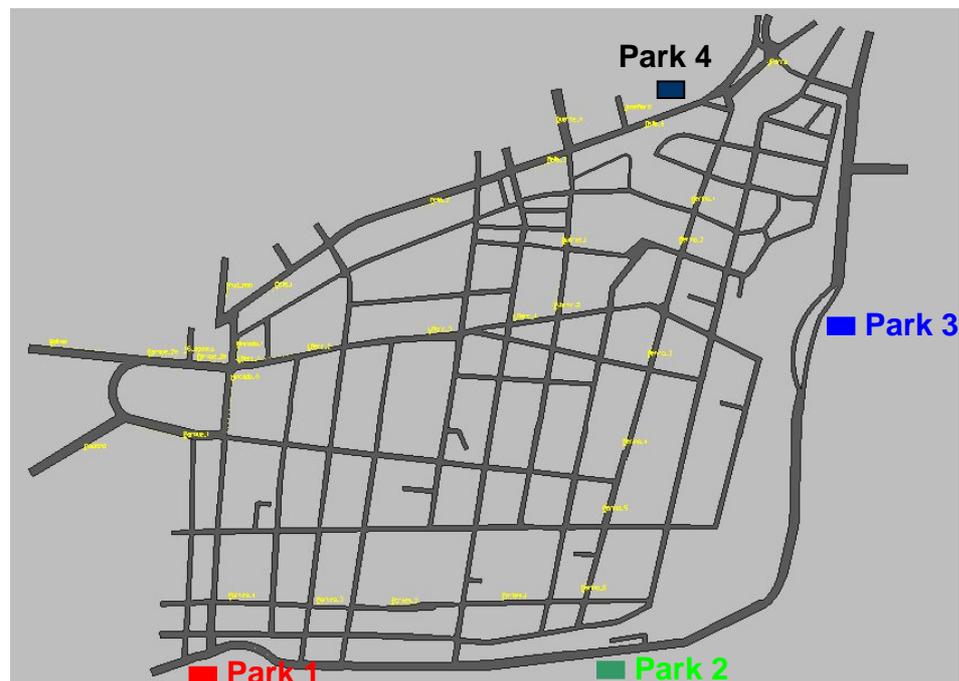
El tercer escenario, caracterizado bajo el perfil de los esquemas funcionales de las mismas intervenciones puestas en campo para el escenario precedente, mide los efectos generados por la realización de nuevas terminales equipadas para el estacionamiento de breve duración y el estacionamiento de larga duración.

Las cuatro nuevas terminales previstas proveen ulterior estacionamiento para más de 1.800 cocheras.

Su dislocación prevé que puedan servir las áreas de mayor capacidad atractiva, en particular dos de ellos están ubicados al sur de la Ciudad Colonial, el primero en la intersección entre Paseo Pte. Billini y Palo Hincado, el segundo en el área del Puerto, uno a este por fuera de la Plaza de España, y uno a norte, en la intersección entre Av. Mella y Arzobispo Meriño.

La dotación de cocheras de los nuevos estacionamientos prevé que el primero cuente con aproximadamente 300 cocheras, el segundo 600-800, el tercero 500-600 y finalmente el último 300-500 puestos.

Este escenario prevé que tales terminales sean utilizadas aproximadamente en el 30% - 40% de la propia capacidad por quienes encuentran estacionamiento en las calles colindantes con las áreas limítrofes o en el radio comprendido a no más de 5-10 minutos a pie de los nuevos estacionamientos.



Estos nuevos polos de estacionamiento deberán estar previstos también a través de una serie de intervenciones infraestructurales, en particular rampas de acceso y salida de los mismos que eviten interferencias negativas con el actual flujo de tránsito. Por motivos de seguridad se deben evitar las maniobras críticas, representadas por los giros a izquierda, que interfieren con el tránsito presente.

### 3.3 Ejemplos tipológicos para la moderación del tránsito

#### *Intervenciones de reorganización de las secciones viarias*

Las secciones viarias que podrían ser recalificadas encuentran muchas referencias tipológicas en la literatura del sector.

El mejoramiento de la velocidad en ámbito urbano no debe buscarse, como frecuentemente se piensa erróneamente, a través del aumento de la velocidad de punta, sino a través de la reducción de la pérdida de tiempo en las intersecciones y la búsqueda de condiciones de máxima fluidez.

Dado que la única medida administrativa raramente resulta en grado de obtener los efectos esperados, se ponen en acto intervenciones de moderación del tránsito, vale decir aquellas intervenciones que tienden a reducir las velocidades de punta de los vehículos.

La técnica de la moderación del tránsito (traffic calming) ha tenido origen en los proyectos holandeses del “Woonerf” en los años setenta, y desde aquel momento se ha difundido y refinado en casi todos los países de Europa del norte (Holanda, Alemania, Suiza, Francia e Inglaterra).

Los elementos “físicos” de moderación, como chicanes, reducción del ancho de la calle, plantaciones, etc., fueron introducidos por primera vez de manera de hacer explícito, ya sea visible como físicamente, un mensaje de fondo: el automovilista es sólo un “huésped” en el área atravesada en aquel momento y los usuarios peatonales tienen la precedencia.

A continuación se proponen algunos ejemplos de intervenciones de pavimentación diferenciada para la moderación del tránsito a beneficio del usuario peatonal;



antes



después



antes



después



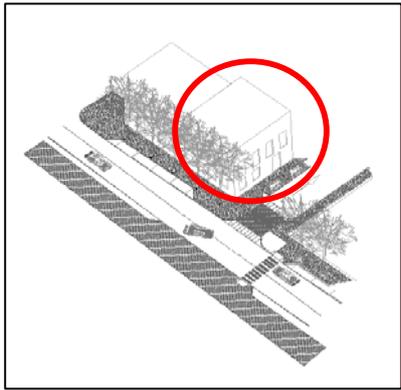
antes



después

Rotondas de sección reducida, cruces peatonales seguros gracias a islas de amparo y giros protegidos;





### ***Intervenciones de reorganización de los espacios abiertos***

También para la organización de los espacios abiertos pueden ser utilizadas referencias de las cuales extraer premisas proyectuales, que deben ser adaptadas de vez en vez según el contexto específico.





### 3.4 Datos técnicos

En este anexo se ilustran los principales resultados obtenidos con los instrumentos de simulación dinámica del tránsito para las opciones exploradas en los tres escenarios verificados que han producido resultados significativos.

Se ha considerado excluir del anexo las opciones, aunque exploradas, que han evidenciado resultados no significativos o en contraste con los objetivos del estudio. Su función fue, por lo tanto, la de construir un completo análisis de sensibilidad que los proyectistas han utilizado para la progresiva puesta a punto de las intervenciones sugeridas y validadas

Los diversos escenarios fueron desarrollados analizando un conjunto de modificaciones ya sea de la oferta infraestructural como de la demanda de movilidad.

En relación a la demanda existen fundamentalmente tres alternativas:

- matriz de base, representativa de la situación actual y detalladamente descrita en el informe “Diagnóstico”;
- matriz 1, en la que las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella hacia el cuadrante noroeste, en particular hacia las vías Avenida Bolívar, Dr. Faura, Santomé y 19 de Marzo, han sido **eliminadas** presuponiendo que las actuales relaciones estén servidas por un itinerario externo a la red considerada;
- matriz 2, en la que las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella hacia el cuadrante noroeste, en particular hacia las vías Avenida Bolívar, Dr. Faura, Santomé y 19 de Marzo, han sido mantenidas en una **cuota del 40%**, presuponiendo que sólo en parte las actuales relaciones están servidas por un itinerario externo a la red considerada;
- matriz 3, en la que las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella hacia el cuadrante noroeste, en particular hacia la vía Dr. Faura, Santomé y 19 de Marzo, han sido mantenidas para una **cuota equivalente al 40%**, la cuota que interesa la directriz Independencia – Palo Hincado – Av Bolívar ha sido reducida al 5%, presuponiendo que las actuales relaciones estén servidas casi enteramente por un itinerario externo a la red considerada.

Esta matriz prevé además que:

- los flujos provenientes de la Av. Independencia y dirigidos a los estacionamientos elijan entrar en el sistema directamente desde Pte. Billini;
- los vehículos provenientes desde el norte de la Juan Parra y dirigidos a las nuevas terminales de estacionamiento se vuelquen directamente a lo largo de la Av. Fc. Alberto Camaño;

La tabla a continuación sintetiza las intervenciones inseridas en las diversas opciones;

<b>Escenario</b>	<b>Oferta</b>	<b>Demanda</b>
Escenario de base	Misma red viaria del estado actual Eliminación de los comportamientos anómalos	Matriz de base
Escenario 1 Intervenciones de primer nivel – primera opción	Modificaciones aportadas a la red del estado actual: <ul style="list-style-type: none"> <li>○Cierre al tránsito privado de “Palo Hincado” en el tramo comprendido entre “Nouel” y “Las Mercedes” (el tramo queda abierto para Guaguas y Carros Públicos)</li> <li>○Peatonalización “Arzobispo Meriño” en el tramo comprendido entre “Luperón” y “Nouel” (con acceso consentido a los carros públicos)</li> <li>○Peatonalización “Isabel La Católica” en el tramo comprendido entre “Billini e Luperón”;</li> <li>○Peatonalización “Las Damas: en toda su extensión (acceso consentido a los usuarios de estacionamiento Sofitel y Embajada francesa)</li> <li>○Cierre “Calle Padre Billini” entre “Isabel La Católica” y “Las Damas”</li> <li>○Inversión del sentido de marcha “Calle Padre Billini”</li> <li>○Inserción de semáforos en la intersección entre “Sánchez” y “Paseo Pte. Billini”</li> <li>○Pavimentación de “Avenida Mella”</li> <li>○Redefinición de la intersección entre “Calle Arzobispo Meriño” y “Avenida Mella”, con posibilidad de giro en dirección “Fuerte de Santa Bárbara”</li> <li>○Reducción de los fenómenos de estacionamiento ilegal a lo largo de “Paseo Pte. Billini”</li> </ul>	Matriz 1
Escenario 1 Intervenciones de primer nivel – opción seleccionada	Misma red viaria de “Escenario 1 Intervenciones de primer nivel – primera opción”	Matriz 2
Escenario 2 Intervenciones de segundo nivel – primera opción	En agregación a las intervenciones analizadas en “Escenario 1 – hipótesis seleccionada” se propone: <ul style="list-style-type: none"> <li>○Inversión del sentido de marcha Avenida Mella y consiguiente revisión de los recorridos de las guaguas y de los carros públicos;</li> <li>○Inversión del sentido de marcha Palo Hincado entre Avenida Mella y Mercedes</li> <li>○Peatonalización Hincado Independencia</li> </ul>	Matriz 1
Escenario 2 Intervenciones de segundo nivel – opción seleccionada	Misma red viaria de “Escenario 2 Intervenciones de primer nivel – primera opción”	Matriz 2

Escenario 3 Nuevas terminales de estacionamiento	Como agregación a las intervenciones analizadas en Escenario 2 se propone: 1. Prohibición de giro a izquierda en la intersección entre Pte. Billini y Av. Pina para los vehículos provenientes desde Av. Pina
--	--

De la observación de los parámetros de base (derivados del modelo de simulación) se evidencia cómo en el caso en que se imagina que los vehículos que inician el recorrido Independencia – Palo Hincado – Mella dirigidos hacia el cuadrante Noroeste, cumplen un trayecto externo a la Ciudad Colonial, existen resultados de conjunto mejores.

A continuación se presenta para cada uno de los modelos analizados, una tabla con la velocidad media acumulada, que representa la “historia” de la red e indica la variación en la capacidad de uso del sistema indagado al pasar del tiempo.

Escenario	Velocidad media acumulada – 9,00 hs.
Estado actual	17.93
Escenario de base	19.73
Escenario 1 primera opción	19.87
Escenario 1 opción seleccionada	17.06
Escenario 2 primera opción	20.15
Escenario 2 opción seleccionada	17.94

De la tabla precedente se deduce que los escenarios 1 y 2 “seleccionados” no son, en términos absolutos, aquéllos que producen un resultado *modelístico* mejor.

Por otra parte son también más creíbles, ya que se ha mantenido una cuota de movilidad consistente que impacta considerablemente sobre los parámetros globales del sistema analizado. En los siguientes párrafos son presentados los gráficos de síntesis, derivados del modelo de simulación, relativos a:

- número instantáneo de vehículos en red, vale decir el número de vehículos presentes *contemporáneamente* dentro del sistema analizado para intervalos de medio segundo;
- velocidad media acumulada e instantánea en la hora de punta comprendida entre las 8,00 y las 9,00 hs. a.m., vale decir la síntesis de las condiciones de marcha de todos los vehículos presentes *contemporáneamente* dentro del sistema analizado para intervalos de medio segundo;

Mientras la velocidad **media acumulada** es un buen indicador para leer la historia de la evolución del tránsito dentro de la malla viaria analizada en el tiempo, la **velocidad**

**instantánea** representa, para intervalos temporales de un minuto, la velocidad media de todos los vehículos en red.

Para facilitar la lectura de estos gráficos, podemos proveer los parámetros de interpretación generales:

- *número instantáneo de vehículos en red constante*: indica una utilización uniforme de la red por parte de los vehículos, con congestión limitada y embotellamientos reducidos (en el tiempo y en el largo)
- *número instantáneo de vehículos en red creciente*: indica una utilización de la red progresivamente creciente por parte de los vehículos, con posibles fenómenos de cola;
- *velocidad media instantánea constante*: indica fenómenos de tipo dinámico uniformes poco influenciados por la malla viaria y presencia de mínimas interacciones entre flujos vehiculares contrastantes, como por ejemplo en el caso de intersecciones con semáforos sincronizados en “onda verde”;
- *velocidad media instantánea ondulatoria*: indica fenómenos de tipo dinámico no uniformes probablemente influenciados por la presencia de fuertes interacciones entre flujos vehiculares contrastantes.

En cada gráfico se han reportado los valores relativos al “estado actual” (líneas de punto) para una fácil comparación.

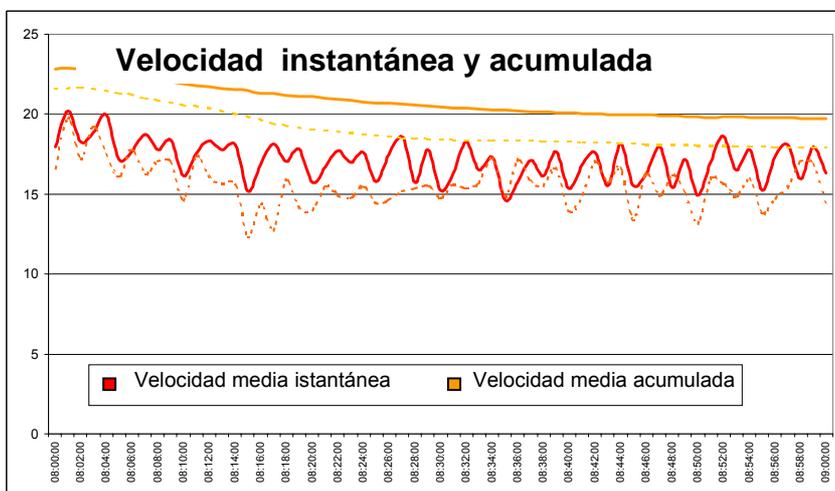
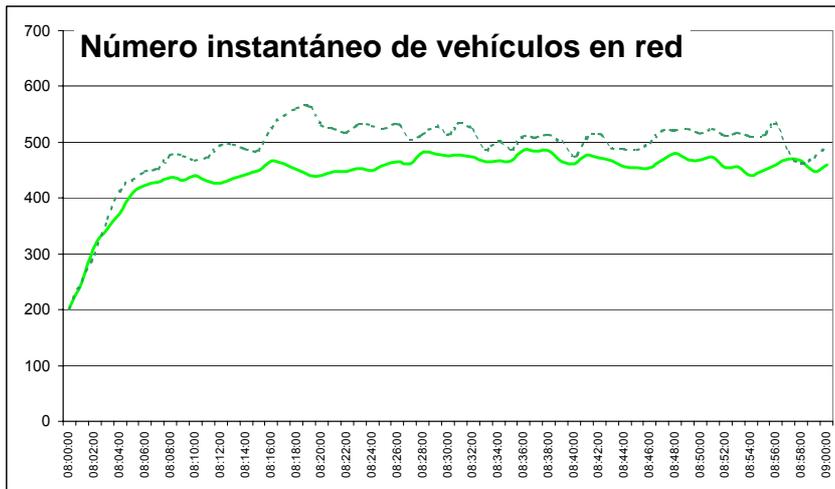
### ***Parámetros de funcionalidad de conjunto***

#### **Escenario de Base**

Número instantáneo de vehículos contemporáneamente presentes en red: se considera un valor medianamente comprendido entre 450 y 500, a diferencia del estado actual, para el cual el número de vehículos contemporáneamente presentes en red oscilaba en un valor ligeramente superior.

Se debe recordar que el escenario de base prevé, a diferencia del estado actual, una circulación respetuosa de las reglas de buena conducción automovilística y condiciones de manutención de la pavimentación de las calles adecuada.

La hipótesis de cambio del comportamiento medio de los usuarios, con inferior disturbio a la circulación viaria, permite tener mejores condiciones de tránsito, que consientan a los vehículos cumplir en menor tiempo el propio recorrido reduciendo la permanencia dentro del sistema.



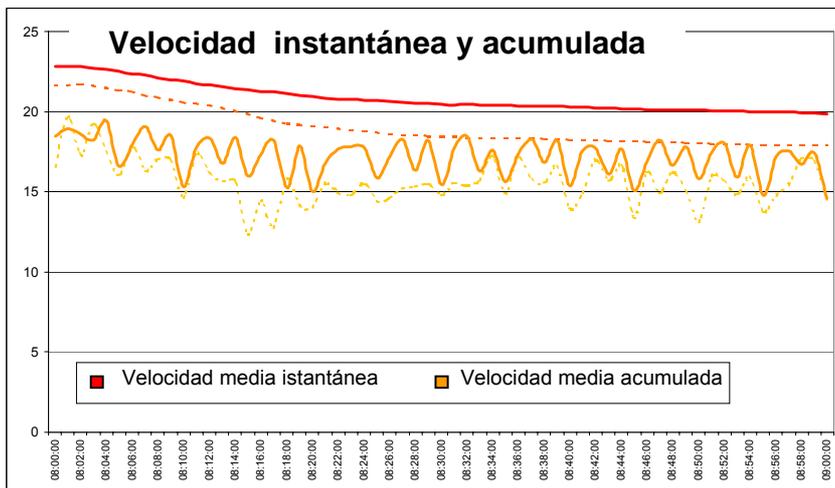
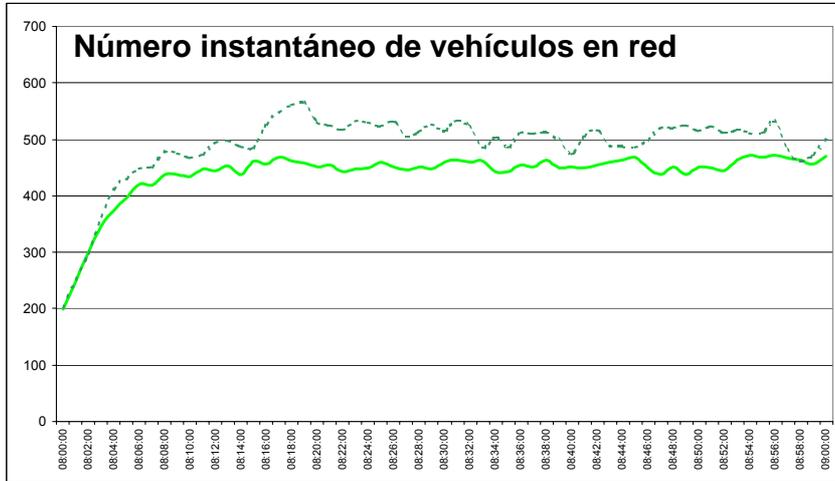
De la observación de los gráficos relativos a la velocidad se puede observar cómo la velocidad media acumulada sea más elevada en el escenario de base respecto al estado actual, índice éste de una mayor fluidez del sistema.

**Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – primera opción**

Se nota cómo a una velocidad media acumulada más elevada corresponde un menor número de vehículos en red (análogamente al caso precedente).

En este caso, además de importantes variaciones de la red viaria respecto a aquella del estado actual, se debe recordar cómo fueron eliminadas las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella,- en dirección noroeste, hacia San Carlos o áreas más al norte de la ciudad y que transitan a lo largo de la Avenida Bolívar, Dr. Faura, Santomé y 19 de Marzo.

En este caso se ha imaginado que tales relaciones estarán servidas por un itinerario externo a la red considerada.

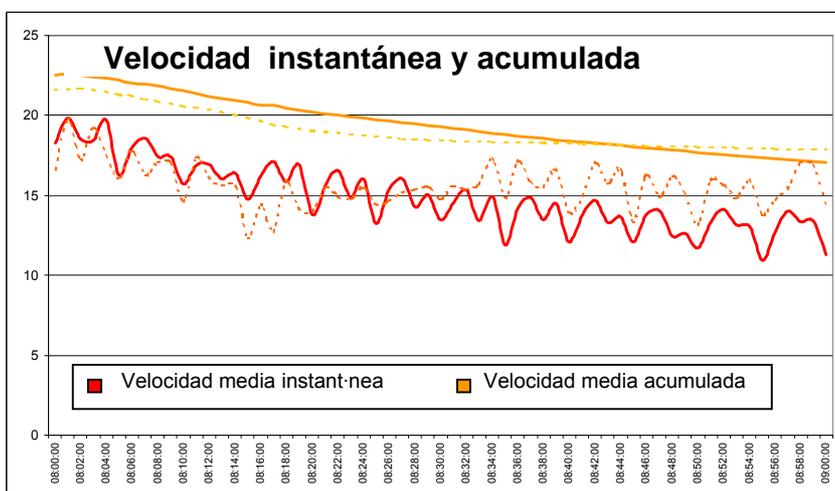
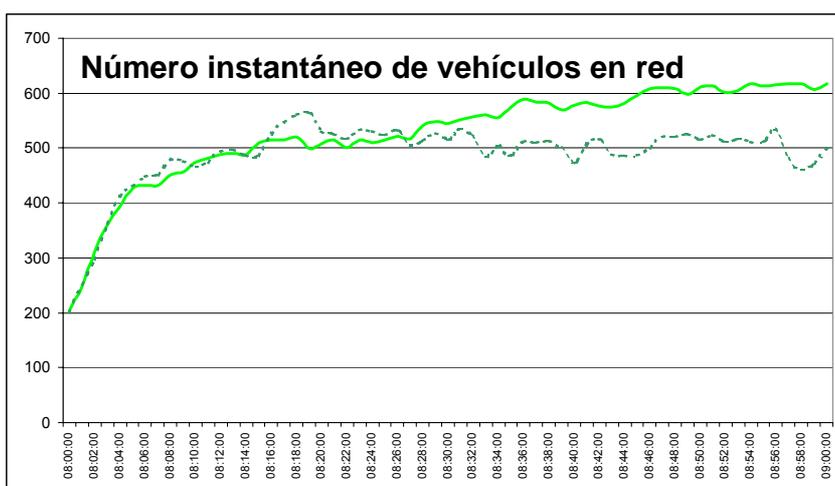


De la observación de los gráficos relativos a las velocidades se puede observar cómo la velocidad media acumulada sea más elevada en el escenario – primera opción respecto al estado actual, índice de una mayor fluidez del sistema.

### **Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – opción seleccionada**

En esta opción se ha imaginado que las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella, en dirección del cuadrante noroeste, sean todavía presentes en un 40%, presuponiendo por lo tanto, que sólo en parte los usuarios que hoy hacen tales recorridos, buscan un itinerario alternativo externo a la red considerada.

Por efecto de las modificaciones aportadas a la red, en particular al cierre al tránsito urbano privado del tramo de Palo Hincado comprendido entre Las Mercedes y Nouel, la cuota indicada anteriormente es inducida a buscar un itinerario alternativo interno a la ciudad colonial para poder alcanzar las propias zonas de destino.

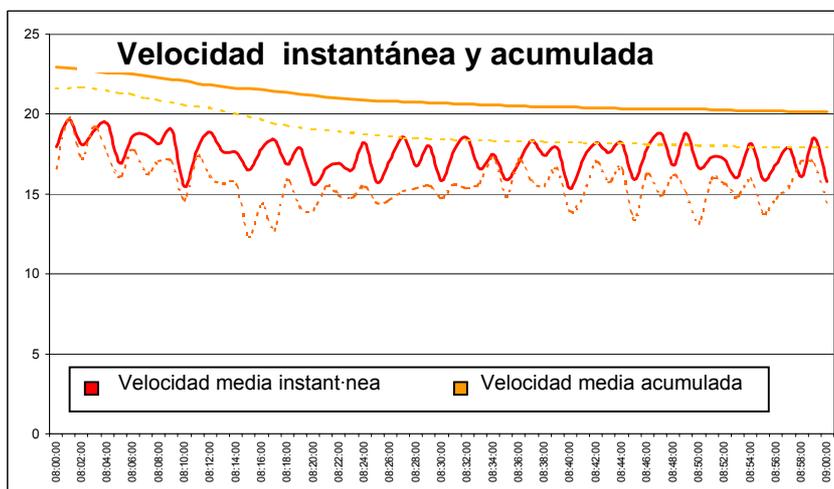
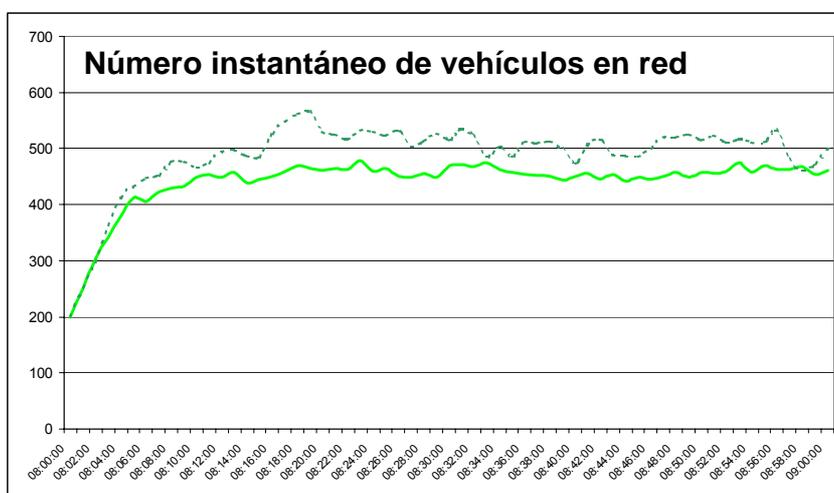


En este caso se observa una ligera disminución de la velocidad media acumulada, respecto a aquélla del estado actual, debida a la formación de embotellamientos a lo largo de los recorridos alternativos a la Ciudad Colonial. Como ya precedentemente se ha evidenciado, el

escenario “seleccionado” no es, en términos absolutos, el que produce un resultado modelístico mejor, sino más creíble, ya que se ha mantenido una cuota de movilidad que crediblemente será presente no obstante las intervenciones propuestas.

**Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – primera opción:**

Se observa cómo a una velocidad media acumulada más elevada corresponde un menor número de vehículos en red (como en el caso del escenario 1). Recordando las hipótesis en la base del escenario se obtienen resultados óptimos desde el punto de vista modelístico, con velocidad media acumulada superior a los 20 km/h y velocidad instantánea superior a los 15 Km/h.



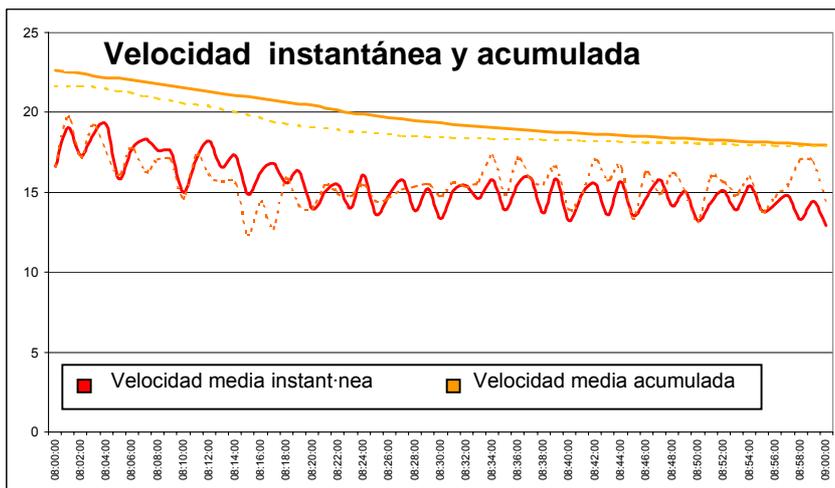
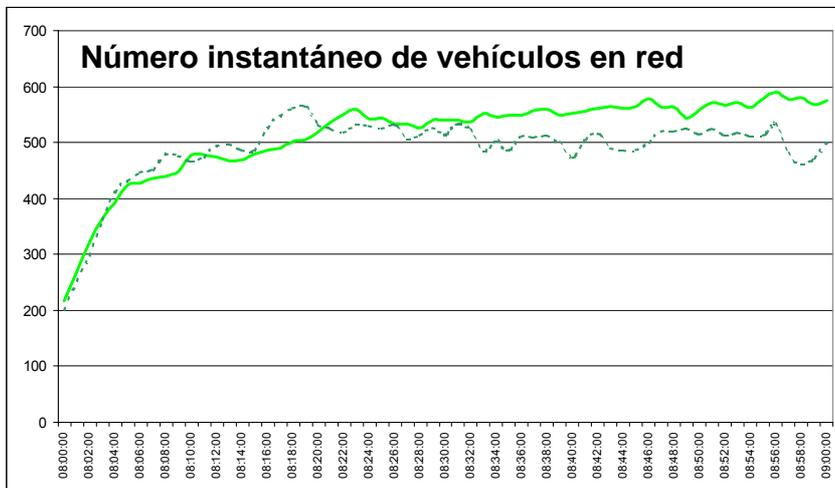
Se puede observar cómo la velocidad media acumulada sea más elevada, tanto en el estado actual como en el de los escenarios.

**Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel, opción seleccionada:**

La opción seleccionada para el escenario 2, como en el caso del escenario 1 prevé que las relaciones que hoy interesan la directriz Independencia – Palo Hincado – Mella, en dirección del cuadrante noroeste, sean todavía presentes en un 40%.

También en este caso se observa cómo la necesidad por parte de los usuarios de buscar un recorrido alternativo, interno a la ciudad colonial, para poder alcanzar las propias zonas de destinación, induce fenómenos de acuerdos internos. En este caso se observa cómo el número de los vehículos contemporáneamente presentes en red es menor respecto al escenario 1 – opción seleccionada.

También la velocidad media acumulada final hace registrar un valor más elevado respecto a aquélla del escenario 1.

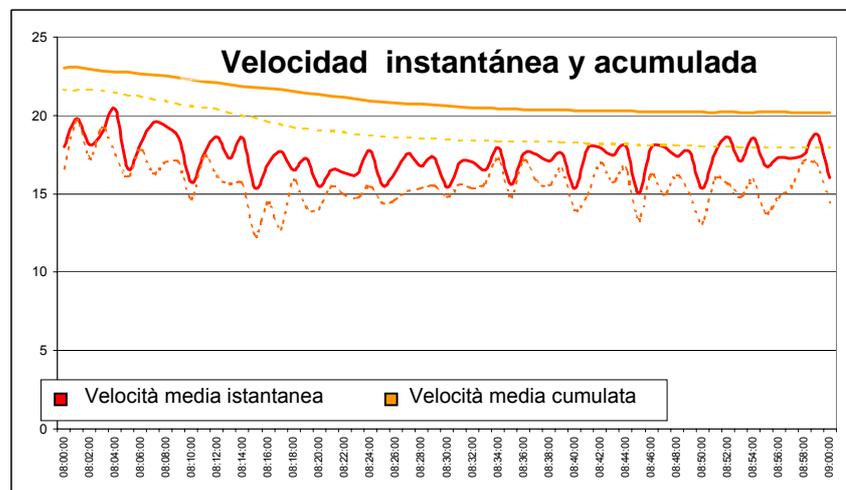
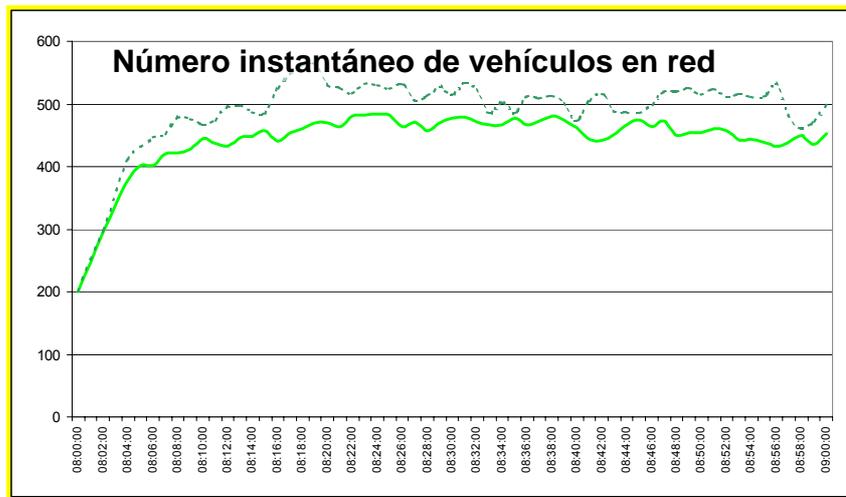


### **Escenario 3: Nuevas terminales de estacionamiento**

La observación de los principales parámetros de red muestra cómo este escenario es, en términos absolutos, el mejor.

El haber previsto una serie de nuevas terminales de estacionamiento permite no haber un menor tránsito que emplea la red viaria interna a la ciudad colonial.

Respecto al estado actual se observa además un mejoramiento de las condiciones actuales, ya sea en términos de vehículos contemporáneamente presentes en red, como en términos de velocidad media acumulada.



## ***Flujogramas***

Los flujogramas a continuación muestran, como ya observado para el estado actual, los volúmenes de tránsito presentes sobre cada uno de los arcos de la red acumulados en los intervalos de referencia antimeridianos entre las 7.30 – 9.30 hs.; tal volumen se expresa en vehículos.

La escala considerada pasa desde un valor mínimo de 1 vehículo a 900, como en el estado actual.

## **Escenario de Base**

La observación de los flujogramas de tránsito evidencia la presencia de claros “itinerarios” dentro de la red, tanto en dirección norte-sur como oeste-este.

En dirección norte-sur se evidencia una fuerte componente que transita a lo largo de el “Paseo Padre Billini”, calle ésta que representa un formidable bypass de la Ciudad Colonial para los usuarios provenientes del puente Mella y de las áreas situadas a norte de la Ciudad Colonial y dirigidas hacia la Ciudad Nueva.

Un ulterior recorrido importante para los movimientos norte-sur lo constituye la “Calle Arzobispo Meriño”; también en este caso los vehículos provenientes desde el “Puente Mella” y dirigidos hacia áreas internas de la Ciudad Colonial o hacia el sur encuentran una importante vía de acceso a lo largo de este eje.

En lo que concierne los movimientos desde el sur al norte se observa cómo “Isabel La Católica” representa el itinerario seguido mayormente. Es presumible que tal comportamiento sea en parte debido a las malas condiciones de la “Avenida Mella” en el tramo final comprendido entre José Martí y Arzobispo Meriño.

Junto a tales itinerarios se evidencian una serie de recorridos de penetración desde el oeste hacia el este, o de salida de la ciudad hacia el oeste.

Los primeros están representados por la “Padre Billini” que permite a los usuarios provenientes de las áreas ubicadas al oeste respecto a la “Ciudad Colonial”, como la “Ciudad Nueva” o áreas todavía más externas, alcanzar los sectores más centrales de la Ciudad Colonial, sectores en los que se observan las mayores actividades laborales.

Un ulterior recorrido oeste-este está caracterizado por la “Avenida Mella”, que como la “Padre Billini” es una calle de bypass de la Ciudad Colonial para este tipo de movimientos.

El principal itinerario este-oeste está definido por la secuencia “Las Mercedes” - “Avenida Bolívar” – “Calle Arzobispo Portes”. Un segundo itinerario seguido por los vehículos está constituido por el recorrido “Avenida Independencia - Palo Hincado - Avenida Bolívar”.

El escenario de Base evidencia un comportamiento similar a aquél del “estado actual” tanto por la elección de los recorridos, como por la cuantificación de los flujos de tránsito.

Las siguientes imágenes sintetizan lo explicado anteriormente, subdividiendo el período simulado en cuatro períodos de treinta minutos cada uno.



### **Escenario 1: Intervenciones de primer nivel, primera opción**

El escenario 1 se diferencia del “escenario de base” en la elección de algunos itinerarios. En este sentido se observa en particular el permanecer de recorridos de bypass de la ciudad colonial a lo largo del “Paseo Padre Billini” desde norte a sur y el instaurarse de nuevos recorridos en dirección opuesta.

El itinerario de acceso a la ciudad colonial constituido por la “Arzobispo Meriño” continúa a ser un fuerte recorrido de acceso, limitado al cierre del tramo comprendido entre “Luperón” y “Nouel”, excepto por el medio público y categorías específicas. Esta limitación induce el tránsito que recorre esta vía de acceso a introducirse en “Las Mercedes” para completar el propio movimiento.

Además, junto a estos recorridos ya presentes en el “estado actual” y en el “escenario de base”, la “19 de Marzo” asume un estratégico rol de cruce sur-norte.



También en el caso de la penetración oeste-este son mantenidos los recorridos ya precedentemente descritos para el escenario de base.

Para maximizar la eficacia de los loop “Nouel-Billini” y “García-Billini” se ha imaginado la inversión de la “Padre Billini”. Esta intervención, en combinación al cierre al tránsito privado por parte de la “Arzobispo Meriño” y de la “Isabel La Católica”, induce una disminución de la presión vehicular sobre la “Padre Billini”.

Es natural pues, que el haber llevado a cero la cuota de movimientos de cruce y de bypass de la ciudad colonial en dirección de las áreas ubicadas a noroeste contemporáneamente al cierre al tránsito privado del tramo di Palo Hincado que da al Parque Independencia, induzca un efecto positivo a lo largo del recorrido Avenida Independencia - Palo Hincado - Avenida Bolívar.

### **Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – opción seleccionada**

Las dos opciones presentadas para el escenario 1 que prevén ambas el cierre o la peatonalización parcial de una serie de calles, además de la inversión de Padre Billini, como se ha observado varias veces, se diferencian sólo por la matriz de orígenes-destinaciones.

Por tal motivo los recorridos ya descritos para el caso precedednte son los mismos que se observan leyendo los flujogramas sucesivos.



Sustancial diferencia reside en la utilización mucho más intensa del itinerario “Arzobispo Nouel – Santomé”. Se recuerda que se prevé la presencia del 40% de los movimientos en ingreso al sistema provenientes desde la “Avenida Independencia”.

### **Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – primera opción**

Las dos opciones estudiadas para el escenario 2 prevén como intervención principal la inversión del sentido de marcha de la Avenida Mella. Ellas muestran cómo la carga vehicular de paso a lo largo de la misma disminuye en términos absolutos y en analogía al escenario 1 aumentos a lo largo de la Padre Billini, ya sea en sentido descendiente como ascendiente.

Por lo que respecta los otros recorridos principales norte-sur u oeste-este se observan los mismos itinerarios ya descritos precedentemente.

Un ulterior efecto positivo evidenciado del escenario es la posibilidad de transformar la zona peatonal de El Conde en un conjunto único con Plaza Independencia.



### **Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – opción seleccionada**

Como en el escenario 1 se observa una adherencia general de los recorridos entre las dos opciones. La única diferencia reside en la utilización mucho más intensa del itinerario “Arzobispo Nouel – Santomé” debido a las diferencias en la matriz “órigenes/destinaciones”, ya descriptas.



### **Escenario 3: Nuevas terminales de estacionamiento**

En este último escenario se observan los mismos recorridos principales relevados para los escenarios precedentes, también se puede notar cómo los recorridos internos se descargan hacia las nuevas terminales de estacionamiento



### ***Flujos atraídos y flujos retraídos respecto de las condiciones actuales***

Las imágenes sucesivas son útiles para mostrar la diversa asignación de los flujos vehiculares a la red entre los “escenarios” y el “estado actual”. Las varias intervenciones previstas, ya sea para el escenario 1 como para el escenario 2, inducen un notable movimiento de los flujos de tránsito desde una directriz urbana a otra, produciendo una carga vehicular diferente sobre los diversos ejes de penetración y de bypass de la Ciudad Colonial.

Para una correcta lectura se debe especificar que las bandas **verdes** describen el tránsito **retraído** respecto del escenario del estado actual, mientras las bandas **rojas** indican los flujos **agregados** respecto del estado actual. La escala considerada va desde -370 a +370 vehículos retraídos o atraídos. Las observaciones precedentes basadas sobre la lectura de los flujogramas, son todavía más visibles desde la observación de las diferencias entre los flujos del estado actual y aquéllos de los escenarios.

No existiendo entre el “escenario de base” y el “estado actual” diferencias ni de infraestructuras ni de demanda de movilidad es evidente que no se generen sustanciales diferencias entre los dos modelos. Por lo tanto, no se retiene necesario profundizar el análisis con los flujogramas de las diferencias para este escenario específico.

Las imágenes sintetizan el resultado modelístico subdividiendo el período simulado en cuatro intervalos de treinta minutos cada uno.

### **Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – primera opción**

Las imágenes a continuación muestran cómo a diferencia del estado actual la Pte. Billini (en dirección norte-sur) y la 19 de Marzo (en dirección sur-norte) sufren un incremento de tránsito. Junto a ellas un recorrido oeste-este que sufre un incremento vehicular está constituido por la ya mencionada Padre Billini.

Se observa cómo los ejes que están sometidos a un mayor decremento son:

- “Arzobispo Meriño” (en dirección norte-sur),
- “Isabel La Católica” (en el tramo cerrado al tránsito privado) ,
- “Arzobispo Portes” como eje de salida desde la Ciudad Colonial,
- el recorrido “Avenida Independencia - Palo Hincado - Avenida Bolívar”.



**Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – opción seleccionada**

Los resultados principales de este escenario son análogos al caso precedente. Junto a ellos es posible observar en manera más evidente cómo respecto al estado actual se cargue en manera más consistente el itinerario “Arzobispo Nouel – Santomé”.

Se recuerda que los tres casos estudiados difieren en la matriz orígenes/destinaciones en la consistencia del tránsito lanzado en red y proveniente desde la Avenida Independencia.



## **Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – primera opción**

Además de las observaciones ya realizadas para los dos escenarios precedentes, se hace notar cómo la “19 de Marzo” se transforma en un fuerte itinerario sur-norte, mientras la “Arzobispo Nouel” y la “Gabriel García” representan dos importantes ejes de penetración para los movimientos vehiculares dirigidos hacia la Ciudad Colonial. Estas vías de acceso forman así un apreciable loop con la Padre Billini para la cual se recuerda que ha sido prevista una inversión del sentido de marcha.

De notable interés es el efecto evidenciado a lo largo de la “Avenida Mella”; ella muestra cómo la inversión del relativo sentido de marcha induzca a los usuarios a poder elegir, para los movimientos norte-sur, entre la “Avenida Mella” y la “Pte. Billini”.

Este factor induce a tener dos ejes de bypass en dirección sur, que permiten al tránsito tangencial a la Ciudad Colonial elegir entre los dos recorridos.

En términos absolutos, a lo largo de la “Avenida Mella” el tránsito (independientemente del sentido de marcha) en el escenario disminuye. Examinando un tramo significativo (comprendido entre Duarte y Reyes), se tiene:

Avenida Mella Sección “Duarte – Reyes”	Estado actual	Intervenciones de segundo nivel primera opción
Flujo	422	363

Se evidencia una disminución de 59 vehículos equivalente aproximadamente al 14%.



**Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel, opción seleccionada**

En términos generales los resultados son análogos a lo ya precedentemente descrito. También en este caso podemos evidenciar cómo se carga en manera consistente el itinerario “Arzobispo Nouel – Santomé”, ya sea respecto al “escenario 2 – primera opción” como respecto al “estado actual”.

En términos absolutos a lo largo de la “Avenida Mella” el tránsito (independientemente del sentido de marcha) en el escenario disminuye. Análogamente a lo hecho precedentemente, el examen del tramo significativo comprendido entre Duarte y Reyes muestra:

Avenida Mella Sección “Duarte – Reyes”	Estado actual	Intervenciones de segundo nivel Opción seleccionada
Flujo	422	356

Se evidencia una disminución de 66 vehículos equivalente aproximadamente al 16%.



### **Escenario 3: Nuevas terminales de estacionamiento**

Este nuevo escenario muestra un notable incremento de tránsito a lo largo de la Pte. Billini.

La previsión de una serie de terminales a lo largo de ese eje induce en efecto, un aumento del tránsito que pasa sobre el mismo, con relativa disminución ya sea del tránsito de cruce como el directo hacia la ciudad colonial.

Como se ha observado, tal eje viario, a doble carril para sentido de marcha es un óptimo eje tangencial al área de interés, que permite desviarse de la ciudad colonial.



### **Gráfico de los puntos críticos**

Los Hotspots representan, a través de los círculos coloreados y de dimensión variable, fenómenos de embotellamiento caracterizados por la presencia de más de 5 vehículos.

De notable importancia e interés es la observación de los *snapshot*, que son una serie de “fotos instantáneas” del sistema tomadas a intervalos de tiempo regular, en este caso cada 5 minutos. Las mismas muestran la situación de la red en un instante de tiempo dado y permiten analizar gráficamente el desarrollo de la situación de los embotellamientos durante toda la simulación.

### **Escenario de Base:**

La observación de los puntos críticos del escenario de base muestra cómo las hipótesis introducidas hacen el sistema más fluido y caracterizado por menores conflictos.

El punto de mayor crisis sigue siendo el “Puente Flotante” como consecuencia del consistente flujo que da él se origina en dirección de la “Pte. Billini”.



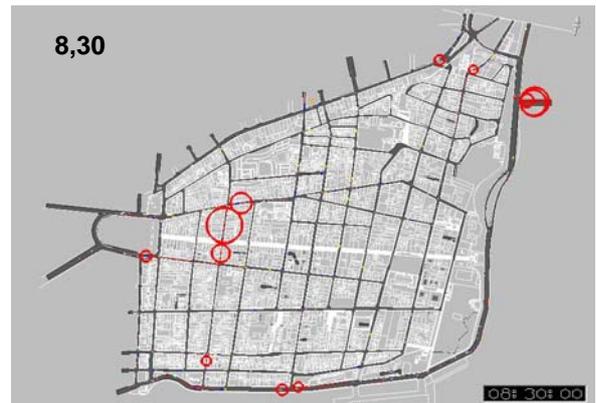
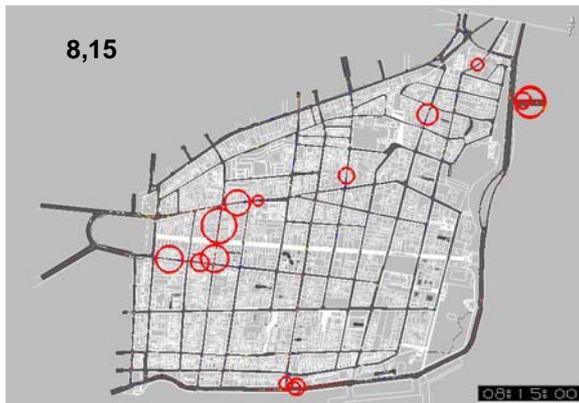
**Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – primera opción:**

Para este escenario se evidencia cómo los mayores puntos críticos resulten ser el Puente Flotante y la intersección con semáforo (existente) entre la “19 de Marzo” y la “Pte. Billini”, a causa del mayor tránsito que se vuelca a lo largo de esta arteria.



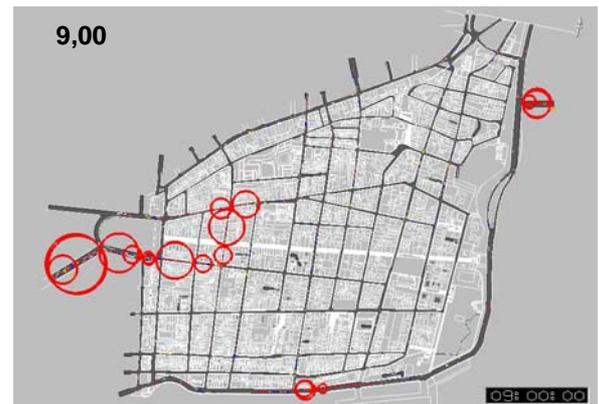
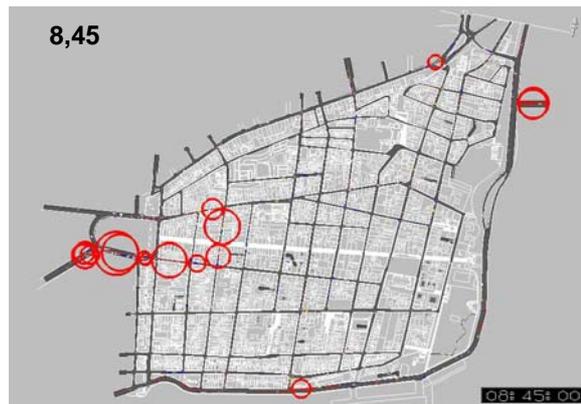
**Escenario 1: Intervenciones de primer nivel – opción seleccionada**

Recordando que en este escenario se ha mantenido una cuota equivalente al 40% para las relaciones que ingresan al sistema por la Avenida Independencia y dirigidas hacia el cuadrante norte-oeste, se observa cómo el recorrido Arzobispo Nouel – Santomé se carga en modo significativo, convirtiendo la intersección entre Santomé y Las Mercedes en un punto crítico.



**Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – primera opción**

También en este caso los mayores puntos críticos son el Puente Flotante y la intersección con semáforo entre la 19 de Marzo y la Pte. Billini.



**Escenario 2: Intervenciones de segundo nivel – opción seleccionada**

Por efecto de la inversión de Avenida Mella el recorrido Arzobispo Nouel – Santomé no es más una alternativa válida a la Avenida Independencia – Palo Hincado.

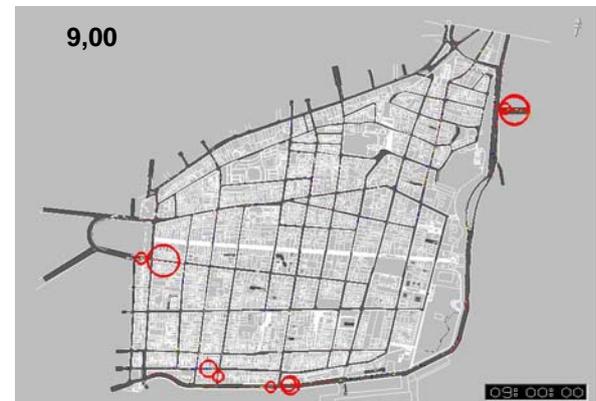
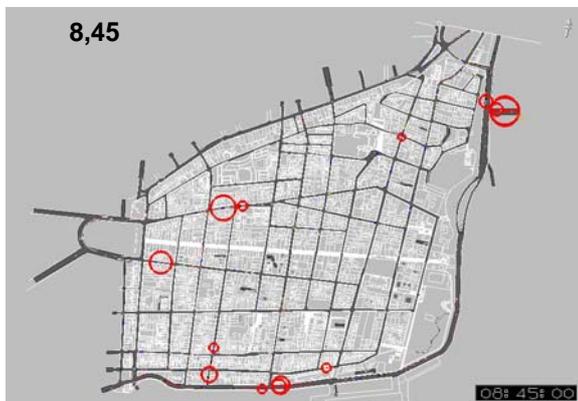
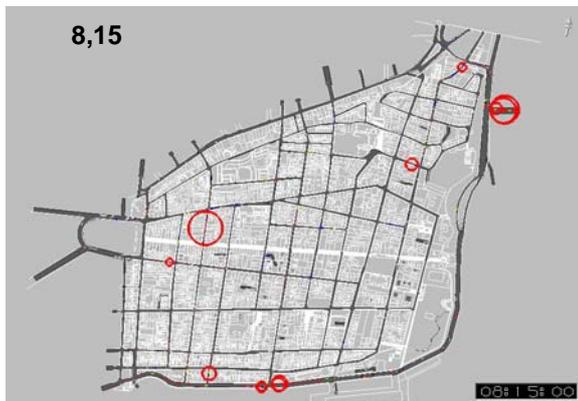
Los puntos críticos más significativos siguen siendo por fuera de la ciudad colonial, en particular en el lado sur del Parque Independencia.



### **Escenario 3: Nuevas terminales de estacionamiento**

La observación de los puntos críticos muestra cómo además de los precedentes ya individualizados, la “Av. Independencia” resulta ser aliviada de una componente consistente.

Para evitar el bloqueo de los automóviles que deben girar a la izquierda a lo largo de la “Pte. Billini”, fue prevista una prohibición de giro a la izquierda en la intersección “Pina – Pte. Billini”, que induce un direccionamiento del flujo hacia el nuevo semáforo en la intersección entre “Pte. Billini” y “Sánchez”. Esta decisión no produce particulares problemas en la intersección considerada.



## **Emisiones**

Con el modelo de simulación Paramics es posible verificar el impacto en términos de emisiones de los escenarios tomados en consideración.

Los contaminantes directos (producidos por la combustión) e indirectos (derivados de la transformación en la atmósfera) tomados en consideración del modelo son el monóxido de carbono, el bióxido de carbono, los hidrocarburos, los óxidos de nitrógeno, el consumo de carburante y las partículas en atmósfera.

Para un análisis “ambiental” completo sería necesario efectuar evaluaciones no sólo de naturaleza “emisiva” sino dispersiva y consiguientemente de concentración. Por tal motivo consideramos útil no estudiar los resultados en términos absolutos, sino en términos comparativos entre los varios escenarios evaluados.

La siguiente tabla de síntesis muestra las diferencias porcentuales entre cada escenario estudiado y el estado actual:

	<b>Escenario de Base</b>	<b>Escenario 1 Primera opción</b>	<b>Escenario 1 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 2 Primera opción</b>	<b>Escenario 2 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 3</b>
<b>Carbon Monoxide Kg</b>	-6%	-6%	6%	-7%	5%	-6%
<b>Carbon Dioxide Kg</b>	-5%	-6%	5%	-6%	5%	-6%
<b>Total Hydrocarbons Kg</b>	-8%	-7%	8%	-7%	7%	-6%
<b>Oxides of Nitrogen Kg</b>	-1%	-4%	2%	-3%	2%	-2%
<b>Fuel Consumption l</b>	-6%	-6%	5%	-6%	5%	-6%
<b>Particulate Matter g</b>	-5%	-2%	11%	7%	17%	-6%

Las modificaciones aportadas a la red actual inducen a un empeoramiento de las condiciones totales de red para los escenarios 1 y 2 seleccionados. Tal empeoramiento es presumiblemente debido a un alargamiento de los recorridos seguidos por los vehículos.

En cambio, el escenario 3 induce un mejoramiento generalizado de las condiciones del sistema, para todos los factores tomados en consideración.

Analizando en detalle los resultados a lo largo de dos tramos indicativos como la Avenida Mella (en su totalidad) y Palo Hincado (en el tramo comprendido entre Arzobispo Nouel y Las Mercedes) que da a la Plaza Independencia se observa cómo todas las opciones seleccionadas lleven a una sustancial disminución de los factores objeto de análisis.

A continuación la tabla de los valores para los dos tramos indicados:

<b>Avenida Mella</b>	<b>Escenario de Base</b>	<b>Escenario 1 Primera opción</b>	<b>Escenario 1 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 2 Primera opción</b>	<b>Escenario 2 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 3</b>
<b>Carbon Monoxide Kg</b>	-9%	-21%	-21%	-69%	-70%	-66%
<b>Carbon Dioxide Kg</b>	-7%	-17%	-17%	-60%	-60%	-58%
<b>Total Hydrocarbons Kg</b>	-8%	-20%	-20%	-70%	-71%	-68%
<b>Oxides of Nitrogen Kg</b>	-1%	-18%	-18%	-62%	-63%	-58%
<b>Fuel Consumption l</b>	-7%	-18%	-18%	-62%	-63%	-60%
<b>Particulate Matter g</b>	-4%	-2%	1%	-26%	-26%	-27%

<b>Hincado</b>	<b>Escenario de Base</b>	<b>Escenario 1 Primera opción</b>	<b>Escenario 1 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 2 Primera opción</b>	<b>Escenario 2 opción seleccionada</b>	<b>Escenario 3</b>
<b>Carbon Monoxide Kg</b>	-8%	-88%	-71%	-79%	-64%	-77%
<b>Carbon Dioxide Kg</b>	-7%	-74%	-61%	-80%	-68%	-78%
<b>Total Hydrocarbons Kg</b>	-11%	-89%	-71%	-82%	-66%	-80%
<b>Oxides of Nitrogen Kg</b>	3%	-76%	-67%	-76%	-68%	-74%
<b>Fuel Consumption l</b>	-7%	-77%	-63%	-80%	-67%	-78%
<b>Particulate Matter g</b>	-13%	-20%	-17%	-89%	-83%	-89%

La observación de los valores de las tablas evidencia lo dicho anteriormente.

A lo largo de la Avenida Mella se obtienen mejoramientos del orden del 18-20% (excluidas las partículas), para el escenario 1, mientras por lo que concierne al escenario 2 seleccionado se obtienen mejoramientos del orden del 60% - 65% y más, para el escenario 3 del orden del 60% - 65%.

A lo largo de la Palo Hincado en el tramo seleccionado se obtienen mejoramientos del orden del 30% (excluidas las partículas) para el escenario 1, mientras por lo que concierne al escenario 2 seleccionado se obtienen mejoramientos del orden del 65%.

Para el escenario 3 se observa un mejoramiento de las condiciones también respecto al mejor de los dos escenarios precedentemente seleccionados por un mejoramiento de los nodos “Palo Hincado – Av. Independencia” y “Palo Hincado- Av. Bolívar”.

#### **4. ACCIONES PRIORITARIAS**

Entre los varios proyectos que se ilustran en el siguiente capítulo de los "Perfiles de Proyecto", hay algunos que se han identificados como prioritarios.

Entre ellos, según el esquema clásico de funcionamiento de la planificación estratégica, no hay necesariamente una prioridad de intervención, pero si estas acciones son en conjunto las acciones prioritarias. Se implementarán como primeras las que realizarán a corto plazo las condiciones para ser ejecutadas, es decir acuerdo y visión condivida de futuro de parte de los actores involucrados, disponibilidad de recursos, posibilidad concreta de empezar las obras.

Las acciones prioritarias identificadas son la siguientes:

1. Proyectos de construcción de vivienda de interés social en la zona norte de la CC, en las áreas de la plaza de San Antón y de la Plaza de Santa Bárbara. La intervención en la plaza de San Antón prevee la realización o rehabilitación de un frente de casas de madera sobre la plaza, para confirmar la imagen de vivienda vernácula que tiene ahora esta zona urbana. En la zona de Santa Bárbara se realizarán intervenciones mixtas de conservación de los edificios de valor patrimonial existentes y de sustitución y nueva construcción donde necesario, incluyendo dos manzanas fuera del límite actual de la CC para fortalecer la vocación funcional de área de residencia popular para esta zona urbana. Complementar a esta intervención es la realización del estacionamiento sobre Avenida Mella, al servicio de las actividades comerciales, del acceso al centro histórico desde el norte y también de la residencia.
2. Desarrollo urbano en la zona residencial sur, en las dos líneas de manzanas desde el Paseo Presidente Billini hacia el centro, para favorecer el completamiento del proceso de transición de área de vivienda media a vivienda medio-alta y alta, con frentes comerciales sobre el Paseo Presidente Billini y las plazas principales.
3. Desarrollo urbano de toda la zona del Puerto, con diferentes áreas de intervención: realización de un puerto turístico entre la Puerta de la Misericordia y la actual zona del puerto, a lado del Paseo Presidente Billini, y realización de un estacionamiento de servicio para estas actividades en la primera manzana fuera de las murallas, frente a la avenida George Washington; transformación del área actual del puerto en zona comercial y realización de un estacionamiento y de un puente peatonal para conectarse directamente con calle Las Damas y la Fortaleza Ozama; realización de un bulevar arborizado a lo largo del río Ozama, entre el puerto y la puerta de San Diego, y de una pasarela peatonal que una este bulevar con la calle peatonal que llega de Calle Conde-Calle Las Damas; ampliación y fortalecimiento de los estacionamientos cerca de la Puerta de San Diego. En general, la transformación del área del puerto puede favorecer el uso como lugares de diversión de la misma Fortaleza y de la plaza de España, para conciertos de música clásica y otros eventos compatibles con el delicado contexto histórico.
4. Recalificación de Calle Conde, incluyendo la peatonalización de la calle que une el Parque Independencia con Calle Conde, para realizar un único sistema peatonal; rehabilitación conservativa de unos edificios en altura del empezar del siglo XX, de valor histórico-arquitectónico, con frente a la Calle Conde, para localizar oficinas particulares (profesionales) y residencia de alta calidad; conexión del sistema peatonal de Calle conde con

la Plaza de la Catedral y la Plaza de España, para realizar un circuito de visita al centro histórico de interés turístico y comercial.

5. Desarrollo del Polígono Turístico, con intervenciones de mejoramiento de la oferta cultural actual de museos y otros lugares de visita; intervención de mejoramiento de la imagen urbana, particularmente empezando en esta área una intervención de transferencia en tuberías subterráneas del actual cableado aéreo (electricidad, teléfonos, etc.); creación de circuitos turísticos a través del mejoramiento de la señalización; intervención de mejoramiento de la Plaza de España a través de la creación en el lado sur de un estacionamiento subterráneo y de un edificio de una planta para actividades comerciales y turísticas (cafés, restaurantes, etc.).

6. Cambio y adecuación del actual sistema de tránsito vehicular, con prioridad a la inversión del tránsito de la Avenida Mella, que permite realizar acciones importantes como la peatonalización de la Calle Conde hasta el Parque Independencia, y la reorganización de algunos recorridos de transporte colectivo en el entorno del casco colonial.

Otro aspecto importante del cambio del sistema de tránsito propuesto por el Plan es el tema de la limitación del atravesamiento vehicular del centro histórico, sustituido por accesos parciales a *cul-de-sac*, apoyados a nuevos estacionamientos.

En las fichas siguientes y en el capítulo relativo a los "Perfiles de Proyecto" hay una descripción detallada de la dimensión de los diferentes proyectos, del uso futuro y de los usuarios y de los costos de intervención.

## 5. PERFILES DE PROYECTOS

De acuerdo al diagnóstico realizado por el equipo multidisciplinario, se determina que, para los siguientes proyectos que se deben realizar en Ciudad Colonial, en algunos casos es necesario realizar inversión y además mejorar la gestión del sector público y privado y en otros casos deberá haber una Resolución del ADN.

Los proyectos identificados se han agrupado en:

- Fortalecimiento de la función Turística y Cultural de la Ciudad Colonial
- Infraestructura y redes,
- Vivienda de interés social
- Vivienda clase media
- Equipamiento
- Fortalecimiento de la actividad artesanal
- Calidad ambiental
- Seguridad

### 5.1 Fortalecimiento de la función Turística y Cultural de la Ciudad Colonial

Antecedentes:

En el período 2000-2004 el sector turismo experimentó variaciones expresada principalmente en una reducción del flujo de turista a la República Dominicana en el año 2001, en este año el crecimiento del sector turismo fue de -2.4%, pero en el año 2003 experimentó un crecimiento de 29% respecto al año 2002. Esta recuperación sugiere el posicionamiento del sector turismo como uno de los sectores de mayor aporte a la economía nacional en el ámbito de generación de divisa.

La tasa de ocupación promedio de los hoteles de la República Dominicana para el año 2002 fue de 62%, mientras que en los hoteles de la ciudad colonial en la actualidad es de alrededor de un 42%. Asumiendo que el número de visitas a los museos es una muestra representativa de los turistas extranjeros que visitan la Ciudad Colonial, en el año 2003 los turistas que visitaron la Ciudad Colonial representan alrededor del 6<sup>1</sup>% de los extranjeros que visitaron al país en esa misma fecha.

El 80% de los guías turísticos del país son haitiano por la falta de personal dominicano con el dominio del inglés, el francés u otro idioma. También existe una baja capacitación técnica del personal que se dedica a trabajos de camarero, conserje, recepcionista, y hasta del nivel gerencial.

---

<sup>1</sup> En el año 2003 el museo más visitado por extranjero fue el panteón Nacional con 175,192, mientras que el país fue visitado por 2,758,550 turistas.

#### Descripción de Actividades:

Con el objetivo de aumentar la competitividad de la oferta turística y cultural de la Ciudad Colonial como elemento fundamental de su desarrollo socioeconómico, es necesario realizar las acciones siguientes.

- Realizar estudios para identificar las preferencias de los turistas que visitan el centro histórico, se determinará el nivel de preferencia de los turistas en relación al comercio, artesanías, museos, monumentos, diversión, etc. Será necesario realizar una encuesta de opinión para aplicar a los visitantes de la ciudad colonial, tanto locales como extranjeros y además consultar a empleados de museos, dueños de restaurantes, hoteles, café y sitios de diversión. El diseño, aplicación, procesamiento y elaboración del informe de la encuesta tendrá un costo aproximado de US\$8000.00.

De igual forma, se realizará otros estudio para determinar los sitios de la Ciudad Colonial donde se deben ofrecer espectáculos de música típica abiertos al público (Plaza España, la calle el Conde, las atarazanas, plaza de San Antón), definir e impulsar el desarrollo de nuevos centros de interés turísticos para desarrollar zona relegadas de la Ciudad Colonial (San Francisco, Santa Bárbara, San Miguel y Av. Mella ), determinar el lugar más apropiado para establecer una sala de concierto en la Ciudad Colonial, a sí como, conocer el estado de los museos y las exposiciones que en ellos se realiza.

La realización del estudio para determinar, tanto los sitios de espectáculos abiertos como sala de concierto, implicará la contratación de un especialista que realice una investigación de localización tomando en cuenta elementos de acceso, disponibilidad de parqueos para el público que asista a los espectáculos, distancia de las zonas residenciales de la ciudad colonial, tipo de equipos y tecnología que serán usadas para realizar los espectáculos, etc. Se estima una duración de dos meses a razón de US\$2000.00 por mes, para un total de US\$4,000.00.

Para conocer el estado en que se encuentran los cinco museos de la ciudad colonial (Alcázar de Colón, Panteón Nacional, La Atarazana, Casas Reales, etc.) se necesita un estudio de una duración mínima de cinco meses, un mes por museos. Se debe hacer una evaluación de la condición de todo el mobiliario utilizado para presentar las exposiciones en los museos, y determinar la pertinencia de las instalaciones de los museos (tipos de luces, colocación de las piezas). Para estos fines será necesario contratar los servicios de un especialista en museo y un arquitecto, el costo estimado es de US\$30,000.00

- Elaborar e implementar un programa de publicidad para dar a conocer la riqueza histórica y cultural de la Ciudad Colonial, tanto internamente, como en el extranjero, se debe distribuir información con imágenes de la ciudad en todos los puntos turísticos establecidos en el país, en todos los aeropuertos y puertos turísticos, y en todos sus centros educativos.

Se prevé hacer tres millones (3,000,000) de brochare para distribuir seiscientos mil (600,000) anualmente por un período de cinco años, los mismos serán depositados en aeropuertos, puertos turísticos y complejos turísticos del país. De la misma forma, se propone el diseño de una página Web para presentar los museos, monumentos y otros atractivos culturales de

manera interactiva e información sobre la historia y cultura de la ciudad colonial de Santo Domingo.

El costo por brochare es de RD\$2.5 por 300,000, lo que asciende a un costo de RD\$7,500,000.00 (US\$250,000.00). La creación de la página Web implica el diseño de la página, compra de hostín y pago de licencia anual de US\$200, pago de especialista para elaborar la información y toma de imágenes de los sitios históricos, esto significa un costo aproximado de US\$4,500.00. Por otro lado, se instalaran aparatos de computadoras TOUCH SCREEN en los cuatros puertos turísticos y 7 aeropuertos internacionales del país a un costo de US\$2000.00 por unidad, lo que asciende a US\$22,000.00<sup>2</sup>. El monto total es de US\$276,500.00

- Preparar un programa para capacitar a los empleados que desempeñan los distintos tipos de puestos (técnico y administrativo) en hoteles y restaurantes de la C.C. atendiendo a las deficiencias identificadas en el estudio citado anteriormente. Estos cursos de capacitación podrán ser ofrecidos bajo la modalidad de costos compartidos. La unidad de gestión del plan crea un fondo especializado para financiar una parte de los costos y los empresarios asumen la otra parte, los recursos desembolsados por la unidad de gestión deberán ser recuperados mediante el pago de los estudiantes en cuotas módicas a dicha unidad. Como los cursos de capacitación no serán realizados todos juntos el monto estimado será de US\$15,000.00

## **5.2 Sistema de Taxi de la Ciudad Colonial**

Antecedentes:

La flota de taxis que brindan servicios al público en general y a los turistas que visitan la Ciudad Colonial está agrupada en múltiples sindicatos, por lo que en la actualidad existen más de seis grupos de taxi correspondientes a igual número de sindicatos. Existe la probabilidad de que este número aumente, ya que no hay regulaciones que controlen la formación de más grupos.

Generalmente, los hoteles y turistas de manera individual utilizan este servicio, debido a que los hoteles de la Ciudad Colonial no cuentan con el mismo. Estos usuarios consideran que las tarifas cobradas son muy alta, y además que la calidad del servicio no es garantizada debido a la falta de supervisión apropiada.

Por otro lado, los taxistas tienen un nivel académico deficiente, estos no han recibido entrenamiento sobre el patrimonio nacional, por lo que las informaciones sobre el tema son manejadas de manera inapropiada por los mismos.

Descripción de Actividades:

Con el propósito de mejorar la oferta de servicios de taxi que opera en la Ciudad Colonial para los turistas, hoteleros y público en general se plantean las siguientes acciones.

---

<sup>2</sup> Esta última información está pendiente de confirmar.

Diseño de un sistema de operación de taxis en la Ciudad Colonial. Será necesario hacer un estudio que estime la cantidad de taxis que deben operar en la Ciudad Colonial y el número máximo de puntos de funcionamiento de grupos de taxistas, así como hacer un estudio de costo para establecer las tarifas que se deben cobrar a los turistas de acuerdo a la distancia a recorrer.

La elaboración del sistema de operación de taxis implicará la contratación de un especialista que determine el volumen de la demanda de taxis en la ciudad colonial y que haga la propuesta del sistema que deberá operar en esta zona, para tales fines se ha considerado US\$1000.00 para la investigación de volumen de demanda y US\$2000.00 para poner a operar el sistema, para estos fines se deberá carnetizar a los taxistas, elaborar reglamentación de operación en ciudad colonial, elaborar el sistema de supervisión de taxistas.

Por otra parte, es necesario contratar los servicios de un especialista para realizar el estudio de costo que permita establecer las tarifas, el costo estimado es de US\$4000.00

La capacitación implicará la preparación de un programa de capacitación de relaciones humanas, cursos sobre los hechos históricos más importantes ocurridos en la República Dominicana y sobre su patrimonio nacional, poniendo énfasis en el de la Ciudad Colonial. Se prevé realizar cuatro cursos con 30 participantes en cada uno, su costo estimado es de US\$5,200.00.

### **5.3 Infraestructura y redes**

#### **a. Provisión de agua potable.**

La provisión de agua potable en CC llega a un 99% de la población, la cobertura de la red abarca el 100% de la dimensión territorial de la zona colonial.

Los problemas identificados están directamente relacionados con la conexión de los usuarios a la red pública de agua. El nivel de pérdidas en CC supera el promedio de Santo Domingo (50%), lo que se debe al vencimiento de la vida útil de las tuberías que fueron instaladas en la década de los 50 del siglo anterior y a la falta de contadores en cada conexión, se espera que con la instalación de contadores realizada en el mes de agosto de 2004 en CC disminuya el nivel de pérdidas, aumente la presión y la recaudación por provisión del servicio.

Además, para contribuir a solucionar los problemas descritos es necesario instalar macromedidores de agua al ingreso a Ciudad Colonial en 14 puntos e instalar un tanque de almacenamiento de agua para regular el abastecimiento del servicio en la zona. El costo aproximado de estas obras asciende a US\$1'700.000.

Por otro lado, el Ayuntamiento debe contribuir a que la CAASD disminuya las pérdidas de agua mediante el establecimiento de regulaciones de tipo legal que garanticen que los residentes de CC no se conecten de forma ilegal a la red pública a través de una resolución que prohíba la perforación de las aceras, propiedad del Ayuntamiento. Además es necesario que la CAASD realice el monitoreo de la red pública a fin de evitar conexiones ilegales.

b. Mejoramiento del sistema de alcantarillado pluvial.

El sistema de alcantarillado pluvial no presenta graves problemas, según lo manifestado por los residentes de Ciudad Colonial, sin embargo se pudo observar que el alcantarillado pluvial no recibe un mantenimiento adecuado en cuanto a la limpieza y desalojo de basura sólida que impide el flujo de agua, especialmente de la lluvia. Otro problema que existe en la mayoría de calles de CC, fuera del “Polígono Turístico”) es la existencia de contenes construidos a cielo abierto y la distancia que queda entre la vía pública y la acera, lo cual dificulta el ingreso de vehículos a los parqueaderos y constituye una fuente potencial de accidentes para peatones, especialmente para turistas que caminan sin la precaución del caso.

En Santa Bárbara, en las calles Colón, Cabral, Gabino Puello, Tacuba, Negreta y Vicente Celestino Duarte no existe alcantarillado pluvial. El costo por metro de construir contenes soterrados es de RD\$575, por lo que se necesitaría un valor de RD\$581.900 (US\$23.276) por los 1012 metros necesarios.

En San Antón en la calle Naranjito y la calle Vicente Celestino Duarte tampoco tiene alcantarillado pluvial, la longitud aproximada que necesita la construcción de contenes es de 600 metros, la inversión en este caso será de RD\$345.000 o US\$13.800.

En el resto de la ciudad se deben reparar los existentes que se encuentran en mal estado, aproximadamente el....% que representa.....metros, considerando que el costo por metro es RD\$ 500 la inversión total será de.....La limpieza de los contenes es importante para que no se obstruya el paso del agua lluvia, se puede conseguir con el trabajo permanente de una cuadrilla.

c. Mejoramiento del alcantarillado sanitario

La red sanitaria de la Zona Colonial no ha sufrido variación desde que fuera colocada. Esencialmente se compone de una red de 8 pulgadas de diámetros que descarga en una colectora de 16 pulgadas que a su vez descarga en el mar caribe.

El problema principal del Alcantarillado Sanitario de la Zona Colonial es el vertimiento de aguas residuales que contiene grasas y aceites, producidas especialmente por establecimientos comerciales de expendio de comidas, que disminuyen la capacidad de las tuberías para la circulación de aguas residuales.

Esta situación ha provocado que haya desbordamiento de aguas negras y que por ejemplo en el mes de marzo del año en curso, la institución responsable de la gestión del sistema, la Corporación de Acueducto y Alcantarillado de Santo Domingo (CAASD), dedicara más de tres semanas de trabajo para destapar las redes de CC utilizando equipos de alta presión.

Para solucionar los problemas es necesario, por un lado, construir otra colectora de 16 pulgadas de diámetro, con descarga al mar, con la tecnología de un emisario submarino, para disminuir el tiempo de evacuación de las aguas negras.

También es importante que el Ayuntamiento establezca, a través de una resolución, normas para que cada establecimiento, dependiendo de la actividad que realice vierta las aguas con un tratamiento previo de tal manera que cumplan con la calidad de las aguas vertidas (o el nivel de contaminación) establecidas dentro de las normas de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

En la zona de Santa Bárbara las viviendas localizadas en las calles Vicente Celestino Duarte, Cabral, Gabino Puello, Tacuba y Colón no disponen de conexión al sistema de alcantarillado y las aguas servidas, según se pudo observar, se vierten al sistema de alcantarillado pluvial. San Antón es otra zona donde tampoco están conectadas las viviendas al alcantarillado sanitario, especialmente en las calles Naranjito y en la Vicente Celestino Duarte.

El costo aproximado de los trabajos para el alcantarillado está en alrededor de RD\$1.200 por metro (US\$50). En Santa Bárbara se necesita intervenir en una longitud de 506 m por lo que el valor asciende a RD\$607.200 (US\$24.288). y en San Antón por 300 m, RD\$360.000 o US\$14.400.

En otras zonas de CC se puede observar que hay casos aislados en los cuales el alcantarillado pluvial recoge las aguas servidas.

#### d. Soterrado de redes eléctricas y de comunicaciones

El soterrado de redes eléctricas, de comunicaciones, la instalación de lámparas en calles y sitios públicos y el reemplazo de cables que están en mal estado, constituyen proyectos prioritarios en CC debido a que la existencia de cables aéreos desmejora la belleza escénica de calles, parques y monumentos, es un potencial peligro para los peatones, visitantes y residentes y genera pérdidas de energía.

El valor aproximado para llevar adelante este proyecto, según estimaciones realizadas por el Ing. José Ovalles, es de US\$15'000.000 cifra que podrá cambiar dependiendo de las obras que se identifiquen una vez iniciado el proyecto; sin embargo considerando la disponibilidad de recursos y que en el Polígono Turístico, su mayoría ya está soterradas las líneas, se podría ir soterrando conforme a la existencia de recursos.

#### e. Intervención en calles y aceras.

El estado de calles y aceras es diferente de acuerdo a cada sector, se ha podido observar que en una misma calle existen tramos con pavimento y aceras en buen estado, otro tramo de la misma calle presenta deterioro en los elementos señalados; incluso en el mismo tramo las aceras tienen estados diferentes: mientras en el lado derecho o izquierdo están en buen estado, en el otro lado presentan mal estado; desde finales del mes de octubre la Secretaría de Estado de Obras Públicas inició la pavimentación de las vías de CC, hasta el 15 de noviembre se encuentran terminados los trabajos de las calles comprendidas entre la calle El Conde y Presidente Billini.

En sectores como Santa Bárbara las calles Vicente Celestino Duarte, Cabral, Gabino Puello, Tacuba y Colón no tienen pavimento ni aceras; la realización de estas obras es solicitada por la población, tal como lo manifestaron los residentes en los talleres realizados para el

diagnóstico de este estudio, en el resto de Santa Bárbara el estado de las calles es regular. También en San Antón las calles tienen un nivel de deterioro significativo.

Considerando que el costo del metro cuadrado de asfaltado con espesor de 5 cm es RD\$250 y que el área que necesita pavimentación es de 4060 metros cuadrados (2860 en Santa Bárbara y 1200 en San Antón), la inversión total asciende a US\$40.600.

Para el caso de las aceras la cantidad de m<sup>2</sup> que son necesarios construir en Santa Bárbara suman 1012 a un costo de RD\$500 por m<sup>2</sup>, la inversión necesaria suma RD\$506.000 (US\$20.240) y en San Antón RD\$300.000 (US\$12.000)

## **5.4 Vivienda de interés social en Santa Bárbara**

### ***Antecedentes***

En CC, según datos del Censo de 2002, el 62% de las viviendas ocupadas son alquiladas y el 7% están siendo pagadas a través de un crédito. Por otro lado, de acuerdo al diagnóstico socio-económico, realizado como parte de este estudio, se determina que hay un grupo importante de personas que residen en CC que no disponen de vivienda propia y estarían dispuestas a adquirir una vivienda en CC.

### ***Localización, tamaño y costo de viviendas***

Las viviendas en Santa Bárbara podrían estar localizadas en las manzanas ubicadas al norte de la calle Emiliano Tejera entre las calles Colón y Meriño, en esa zona existen espacios sin edificaciones o en pésimo estado lo que permite afirmar que el área total disponible para nuevas edificaciones es de 7.326 m<sup>2</sup> en donde se podrían realizar edificaciones de dos y hasta tres pisos.

### ***Vivienda Social***

En el siguiente gráfico se muestran las cinco áreas donde se podrían realizar las edificaciones, en el área 1 localizada fuera de CC, al norte de la calle Juan Parra entre España y prolongación de la Av. Mella. La altura de las edificaciones nueva llegaría hasta tres pisos; en esta área de 1.721,67 m<sup>2</sup>, que actualmente está subutilizada como talleres y depósitos de muebles se construiría hasta 51 departamentos de 70 m<sup>2</sup> cada uno, cantidad suficiente para alojar a los residentes del área 2 perteneciente a la manzana ubicada entre calle Gabino Puello, La Negreta, Colón y Tacuba de Santa Bárbara y a familias de alguno de los edificios de la Calle El Conde en el cual se decida intervenir.

El costo aproximado por departamento será RD\$910.000, este valor dependiendo del poder adquisitivo de cada familia será cubierto con la ayuda del subsidio estatal que tendrá como límite máximo RD\$715.000, el resto RD\$195.000 podrá ser pagado mediante cuotas mensuales (RD\$3.000 que representa el 20% del ingreso) durante 20 años. Estos valores son calculados considerando que el nivel adquisitivo de las familias es RD\$15.000 al mes y que en el futuro se podrá conseguir créditos a tasas del 18% anual.

En caso que las familias beneficiadas (51) reciban el valor máximo del subsidio el costo total será de RD\$ 36'500.000 o US\$1'460.000.

En las áreas 2 a la 5, dado el valor intangible por encontrarse dentro de la CC, se debería construir viviendas para vender a familias que tengan un poder adquisitivo mensual mayor a RD\$ 55.000 para que pueda disponer de RD\$13.000 al mes para el pago de la cuota.

## **Vivienda clase media**

Considerando los costos de terreno y de construcción, el poder adquisitivo de las personas que son potenciales compradores de las viviendas y el número de miembros de cada familia, el área de las casas estará entre 70 y 120 metros.

El costo de las viviendas de acuerdo a los precios vigentes en el mercado, en los meses de elaboración del estudio, está entre RD\$17.000 y RD\$23.000 el m<sup>2</sup>, es decir que una vivienda de 70 m<sup>2</sup> tendría un costo que varía entre RD\$1'190.000 y RD\$1'610.000 y la de 120 m<sup>2</sup> tendría un costo entre RD\$2'040.000 y RD\$2'760.000.

Para el caso de una vivienda de 70 m<sup>2</sup>, el valor de la cuota inicial equivalente al 30% está entre RD\$357.000 y RD\$483.000, el mismo que será cancelado por los propietarios de los predios alquilados, el 70% será cancelado mediante pagos mensuales durante 20 años y estará entre RD\$13.400 y RD\$23.200, es decir que quienes puedan acceder a las mismas serán familias que tengan como ingreso total mensual un valor entre RD\$63.000 y RD\$104.000.

El valor de la cuota inicial equivalente al 30% del costo total estará, para una vivienda de 120 m<sup>2</sup>, entre RD\$612.000 y RD\$828.000, el 70% será cancelado mediante pagos mensuales durante 20 años y estará entre RD\$23.000 y RD\$40.000, es decir que quienes puedan acceder a las mismas serán familias que tengan como ingreso total mensual un valor entre RD\$105.000 y RD\$180.000.

Para el caso de viviendas de 80, 90 y 100 m<sup>2</sup>, la información se presenta en el anexo.

## ***Beneficiarios de las viviendas***

El acceso a las viviendas estará determinado por la capacidad de pago de las personas, al menos para las que se construyan en las áreas 2 al 5, los beneficiarios del área 1 serán los arrendatarios de las áreas 2 al 5 de Santa Bárbara que deban salir para dar paso a las nuevas construcciones y los arrendatarios de los inmuebles de la calle El Conde que van a ser intervenidos.

Los beneficiarios indirectos son los propietarios de los predios localizados en CC quienes, por la dificultades en la Legislación relacionada al inquilinato, ya analizadas en la parte de diagnóstico de este estudio, reciben valores muy bajos por alquiler de sus viviendas. Los propietarios en estas circunstancias no pueden disponer de sus predios ni tienen incentivos para invertir en el mejoramiento o conservación de las edificaciones por los bajos ingresos que generan los inmuebles alquilados y por la incertidumbre, de poder disponer del terreno o edificación en el futuro.

## ***Financiación de los proyectos***

De acuerdo a la información obtenida de cómo funciona el mercado financiero en República Dominicana, en general y en Santo Domingo en particular, las entidades financieras

otorgarían créditos hasta un 70% del valor total del inmueble a un plazo de hasta 20 años<sup>3</sup> y a una tasa de interés nominal anual vencida que está entre el 24% (para deudas hasta un millón) y 29% (para cantidades mayores a un millón) con capitalización mensual, siempre y cuando el valor de la cuota mensual que el deudor debe pagar por el crédito no supere el 20% del valor total de sus ingresos.

Dado que los beneficiarios de la construcción de vivienda de interés social son tanto los actuales inquilinos como los propietarios de inmuebles alquilados que se encuentran en un deterioro significativo, una forma conveniente en la cual ganarían los propietarios e inquilinos podría ser un pago compartido por la nueva vivienda entre el propietario del predio a ser desalojado y los inquilinos que saldrán del predio para convertirse en propietarios de las nuevas viviendas.

El pago compartido es una opción viable, algunos inversionistas, propietarios de inmuebles alquilados, han construido por su cuenta viviendas para entregar a los inquilinos a fin de que dejen libre un inmueble en CC, con lo cual pueden disponer del predio colonial para realizar inversiones que desde el punto de vista financiero son rentables aun cuando tienen que realizar adquisición de viviendas para alquilar por valores simbólicos como RD\$ 40 o RD\$ 100.

#### Propuesta intervención Santa Barbara – Red Agua

	Responsable	Nº	Valor unitario	Valor total RD\$	Valor total US\$
Macromedidores	CAASD	14	1.500.000	21.000.000	700.000
Almacenamiento	CAASD	1	20.000.000	20.000.000	666.667
Brigada para mantenimiento de alcantarillado pluvial	Ayuntamiento			150.000	5.000 al mes
Constuir colectora de 16 pulgadas, emisario submarino (CAAS)	CAASD			-	6.000.000 aproximado
Obligar a construir trampas de grasa (CAASD)	CAASD			-	-
Soterrado del cableado CDEE teléfonos y cable				-	15.000.000
					-

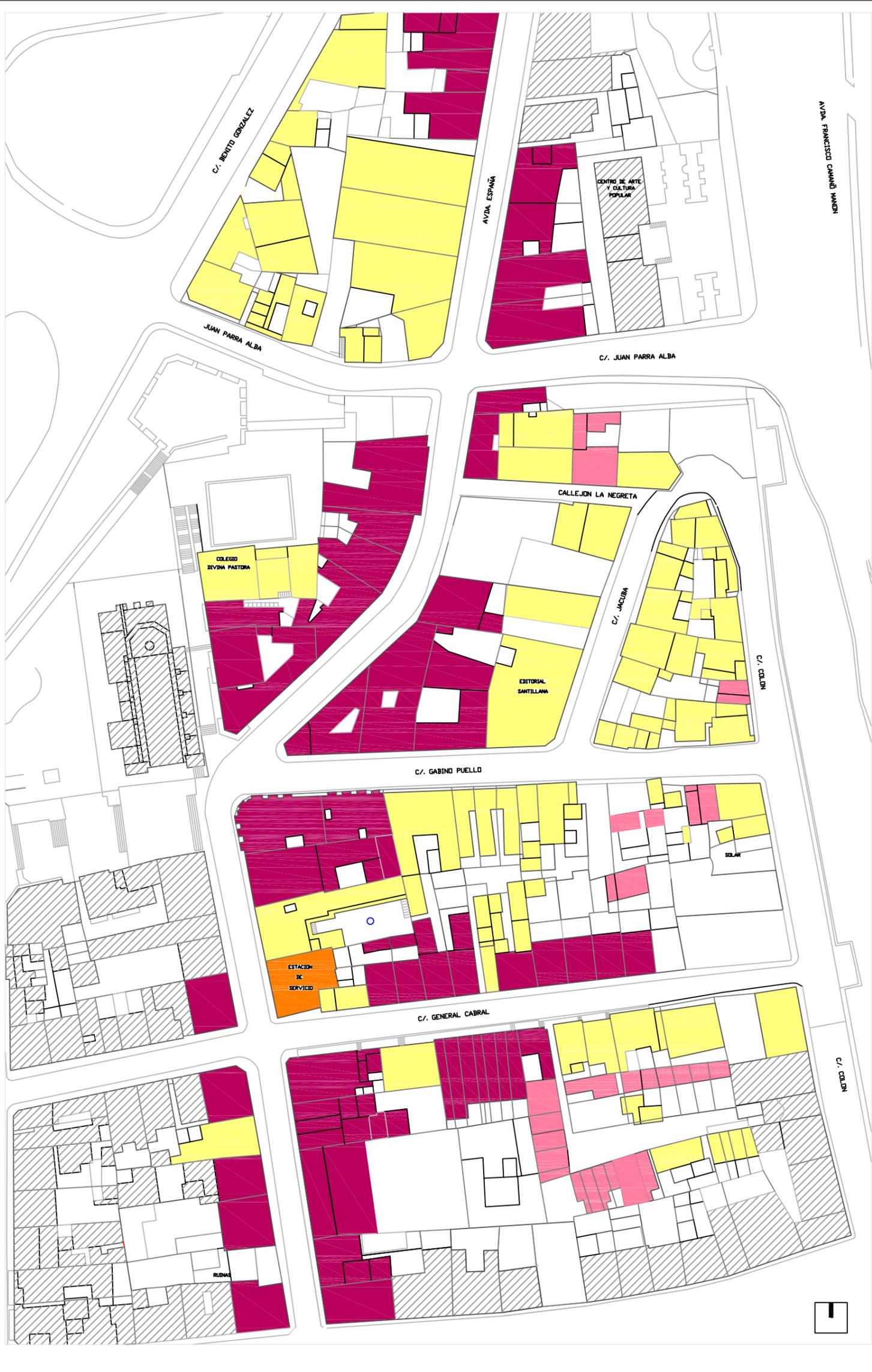
<sup>3</sup> Aunque el plazo lo más frecuente es 15 años

PLANO CC P 11

PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SANTA BARBARA

LEYENDA

-  Edificio de valor tipológico y arquitectónico: pre '900
-  Edificio de valor tipológico y arquitectónico: vernacular
-  Edificio de valor tipológico y arquitectónico alterado
-  Nuevas construcciones amorfas compatibles con el contexto



PLANO CC P 12  
PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SANTA BARBARA

LEYENDA

- En buen estado de conservación
- En regular estado de conservación
- En mal estado de conservación
- En pésimo estado de conservación



PLANO CC P 13  
PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SANTA BARBARA

LEYENDA

 Areas de intervención

 Lotes vacios

**AREA 1: 1.721,67 mq**

Lote vacio en Zona 1: 63,13 mq

**AREA 2: 495,44 mq**

Lotes vacios en Zona 2: 66,43 mq

**AREA 3: 1.831,53 mq**

Lotes vacios en Zona 3: 892,67 mq

**AREA 4: 2.512,64 mq**

Lotes vacios en Zona 4: 155,72 mq

**AREA 5: 765,28 mq**

Lotes vacios en Zona 5: 212,93 mq



### Información para determinar el costo de la vivienda en Santa Bárbara

	Alto	Promedio	Bajo
<b>Vivienda de 120 m2 de construcción</b>			
Costo por m2 de construcción incluido terreno	23.000	20.000	17.000
Area de construcción	120	120	120
Costo total	2.760.000	2.400.000	2.040.000
Aporte propio del comprador	828.000	720.000	612.000
Deuda	1.932.000	1.680.000	1.428.000
Tasa de interés	24%	21%	18%
Plazo	15	15	15
Cuota mensual	\$ 39.765.85	\$ 30.754.29	\$ 22.996.81
Ingreso familiar para acceder a la vivienda	178.946	138.394	103.486
Dólares (TC 1US\$=RD\$25)	1.591	1.230	920
	Alto	Promedio	Bajo
<b>Vivienda de 100 m2 de construcción</b>			
Costo por m2 de construcción incluido terreno	23.000	20.000	17.000
Area de construcción	100	100	100
Costo total	2.300.000	2.000.000	1.700.000
Aporte propio del comprador	690.000	600.000	510.000
Deuda	1.610.000	1.400.000	1.190.000
Tasa de interés	24%	21%	18%
Plazo	15	15	15
Cuota mensual	\$ 33.138.21	\$ 25.628.57	\$ 19.164.01
Ingreso familiar para acceder a la vivienda	149.122	115.329	86.238
Dólares (TC 1US\$=RD\$25)	1.326	1.025	767
	Alto	Promedio	Bajo
<b>Vivienda de 80 m2 de construcción</b>			
Costo por m2 de construcción incluido terreno	23.000	20.000	17.000
Area de construcción	80	80	80
Costo total	1.840.000	1.600.000	1.360.000
Aporte propio del comprador	552.000	480.000	408.000
Deuda	1.288.000	1.120.000	952.000
Tasa de interés	24%	21%	18%
Plazo	15	15	15
Cuota mensual	\$ 26.510.56	\$ 20.502.86	\$ 15.331.21
Ingreso familiar para acceder a la vivienda	119.298	92.263	68.990
Dólares (TC 1US\$=RD\$25)	1.060	820	613
	Alto	Promedio	Bajo
<b>Vivienda de 70 m2 de construcción</b>			
Costo por m2 de construcción incluido terreno	23.000	20.000	17.000
Area de construcción	70	70	70
Costo total	1.610.000	1.400.000	1.190.000
Aporte propio del comprador	483.000	420.000	357.000

Deuda	1.127.000	980.000	833.000
Tasa de interés	24%	24%	24%
Plazo	20	20	20
	3.937	246	9.842
	2.457	154	6.144
	2.750	172	6.875

## 5.5 Vivienda en San Antón

La forma de intervención en San Antón, en cuanto al destino de las viviendas es diferente a la estrategia de Santa Bárbara, aquí se propone mejorar la calidad de éstas y construir en espacios desocupados para que sean habitados por personas del mismo sector, en este caso existen cinco predios con un área total de 1,701 m<sup>2</sup> en donde se pueden construir en dos niveles 34 departamento de 70 m<sup>2</sup> cada uno. El subsidio en este caso por familia es similar al de Santa Bárbara, el valor total del subsidio en las 34 viviendas es de US\$975.000.

### *Vivienda clase alta*

La clase alta, dominicanos o extranjeros, pueden adquirir inmuebles en buen estado o para restaurar de acuerdo a su capacidad de pago, lo que ellos requieren es que se tenga claramente definido quien es el ente regulador de CC, el uso de suelo sea establecido y se haga respetar, que la zona CC sea segura y limpia y que puedan desalojar a los inquilinos para intervenir en un inmueble. Estas viviendas se ubicarán en la parte sur de CC.

### *Involucrados en el proyecto*

El Ayuntamiento

Propietarios de predios que están actualmente alquilados

Propietarios de terrenos o edificios donde se construirán las viviendas

Arrendatarios que habitan en las viviendas que se va a intervenir.

Institución financiera que otorga créditos

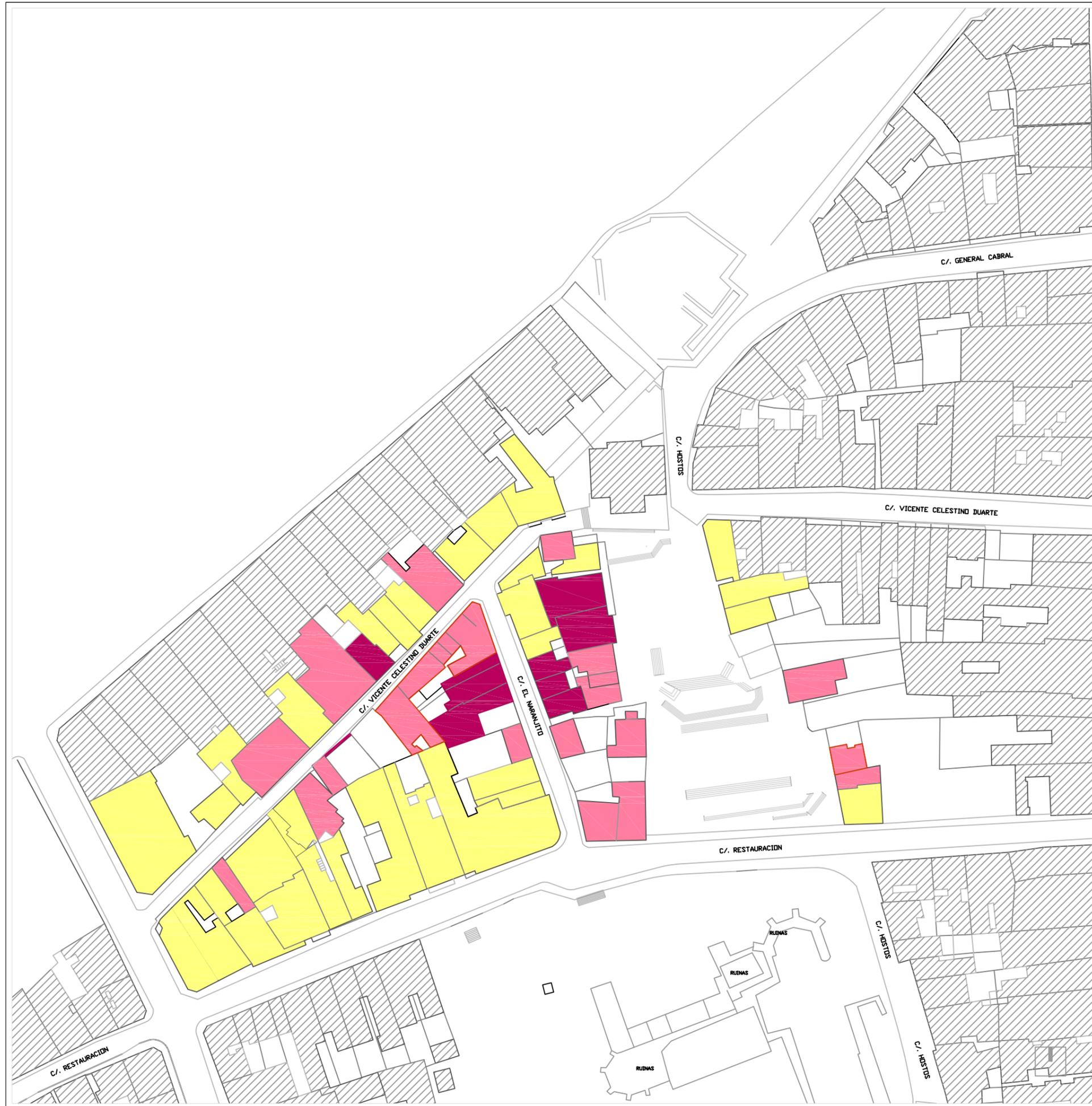
Instituto Nacional de Vivienda

**PLANO CC P 14**

**PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SAN ANTON**

**LEYENDA**

-  Edificio de valor tipológico y arquitectónico: pre '900
-  Edificio de valor tipológico y arquitectónico: vernacular
-  Nuevas construcciones amorfas compatibles con el contexto



**PLANO CC P 15**

**PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SAN ANTON**

**LEYENDA**

-  Estado de conservación bueno
-  Estado de conservación bueno
-  Estado de conservación bueno



**PLANO CC P 16**

**PROYECTO DE RECUPERACION  
RESIDENCIAL EN SAN ANTON**

**LEYENDA**

 Areas de intervencion

 Lotes vacios

**AREA 1: 574,20 mq**

Lote vacio en Zona 1: 574,20 mq

**AREA 2: 619,08 mq**

Lotes vacios en Zona 2: 525,44 mq

**AREA 3: 743,92 mq**

Lotes vacios en Zona 3: 272,43 mq

**AREA 4: 316,49 mq**

**AREA 5: 2.351,57 mq**

Lotes vacios en Zona 5: 390,75 mq



### ***Institución responsable de la realización del proyecto***

El ente ejecutor del Plan.

### **Información para determinar el costo de la vivienda en San Antón**

	Valor en RD\$
<b>Vivienda de 700 m2 de construcción</b>	
Costo por m2 de construcción incluido terreno	13.000
Area de construcción	70
Costo total	910.000
Aporte propio del comprador	273.000
Deuda	637.000
Tasa de interés	18%
Plazo	15
Cuota mensual	\$ 10.258.38
Ingreso familiar para acceder a la vivienda	46.163
Dólares (TC 1US\$=RD\$25)	410

## **5.6 Equipamiento**

El equipamiento necesario para CC está relacionado con las actividades más dinámicas de la zona.

### **a. Señalización de los sitios de interés**

De acuerdo a lo observado y lo manifestado por personas vinculadas a las actividades turística, artesanal y comercial la señalización e información en CC sobre sitios de interés turístico es escasa, lo que constituye una de las causas para tener un flujo bajo de turistas.

La señalización e información que a su vez servirá como instrumento de promoción de los diferentes servicios y sitios de interés para los turistas considerará:

1. Monumentos históricos
2. Sitios de hospedaje
3. Lugares de venta de artesanías típicas de República Dominicana
4. Bares, restaurantes, discotecas
5. Casas de cambio de moneda y cajeros para retiro de dinero

En los sitios de mayor afluencia de turistas como Plaza España, Parque Colón, calle El Conde, Panteón Nacional, Ruinas de San Francisco, Puerto turístico de Santo Domingo, Faro de Colón, Altar de la Patria y otros deberán instalar planos interactivos con información de interés para el turista, sobre la historia, cultura, gente y principales atractivos de Ciudad Colonial y de los sitios específicos. Una opción es instalar computadoras con pantallas

TOUCH SCREEN que permitan que el visitante fácilmente tenga acceso a la información de su interés, el costo aproximado de cada equipo es US\$2.000 y el total US\$20.000

También es importante diseñar guías impresas para turistas con información de diferentes rutas: Histórico-cultural, comercio y talleres de artesanías, folclore, diversión, gastronomía dominicana, gastronomía internacional, entre otros; para cada lugar se deberá presentar:

- Tipo y descripción del sitio.
- Breve historia o explicación de la importancia desde el punto de vista histórico y cultural del sitio.
- Dirección exacta
- Días y horarios de atención
- Si el servicio tiene costo: el precio de ingreso o acceso y forma de pago

#### b. Disponibilidad de baños

La CC, actualmente, no dispone de baños públicos a los que puedan acceder los visitantes. La utilización de baños, por parte de turistas, está condicionada a la compra de algún alimento, bebida, producto o servicios en bares, restaurantes o almacenes de artesanías; los sitios de mayor afluencia de visitantes como Plaza España, Parque Colón, Calle El Conde (Mercado Artesanal), Altar de la Patria, Panteón Nacional, casa del Tostado, Museo de las Casas Reales, Ruinas de San Francisco y los parqueaderos que se construyan deberán estar provistos de baterías sanitarias que siempre se mantengan limpias.

Si cada batería sanitaria tiene un área de 60 metros cuadrados y el costo por metro es RD\$20.000, la inversión en 8 baterías asciende a RD\$9'600.000 o US\$384.000, sin considerar el costo del terreno.

#### c. Estacionamientos para vehículos

Los estacionamientos identificados en el diagnóstico son:

1. Parqueadero en el subterráneo de la Plaza España con ingreso por la calle Tejera y salida por la calle Restauración con capacidad para 500<sup>4</sup> carros, que ocupa un área total aproximada de 12.500 m<sup>2</sup>.
2. Parqueadero en el extremo sur de la calle Las Damas con ingreso por la calle Presidente Billini con capacidad para 600 carros con un área total aproximada de 15.000 m<sup>2</sup>
3. Parqueaderos pequeños con capacidad entre 125 y 250 vehículos que necesitarían un área total entre 3.100 y 6.200 m<sup>2</sup>, localizados en las zonas donde de acuerdo al diagnóstico consideran que la ausencia de parqueaderos incide de manera negativa en la realización de la actividad económica como es el entorno de Regina Angelorum, Calle El Conde, Ruinas de San Francisco, Padre Billini.

---

<sup>4</sup> La capacidad de los parqueaderos deben ser definidas en el estudio de factibilidad que se realice de acuerdo a la demanda que exista, capacidad de pago y disponibilidad de recursos para realizar la inversión, las cifras que aquí se utilizan corresponde a un estimado preliminar con base al diagnóstico realizado en la parte correspondiente a vialidad.

El costo de los parqueaderos dependerá del tipo de edificación que se seleccione, podría estar entre RD\$6.200 y RD\$9.500 el m<sup>2</sup> de construcción más el valor del terreno; el costo del m<sup>2</sup> de terreno para el caso de parqueaderos construidos en espacios de propiedad privada está entre RD\$7.500 y RD\$10.000.

Dado el nivel de inversión en los parqueaderos, más de US\$7'000.000, es necesario que el ente ejecutor busque socios estratégicos del sector privado que estén dispuestos a invertir por lo menos 60%, con lo cual se destinarían de los recursos del crédito US\$2'800.000.

Capacidad	Utilización al día	Ocupación		Tarifa	Ingreso diario			
Carros	Número de horas	%	Carros hora	RD\$	RD\$	Ingreso al año	Costos de operación	Utilidad anual
500	16	70%	5600	20	112000	29.568.000	3.526.800	26.041.200

#### d. Señalización vertical y horizontal de tránsito

De acuerdo al diagnóstico realizado la señalización tanto vertical como horizontal en las vías que actualmente dispone CC es entre escasa e inexistente lo cual genera dificultades para los conductores de vehículos y los peatones.

La señalética vertical implica que se coloque en las intercepciones de calles secundarias avisos de PARE, y en las vías principales y secundarias aviso de UNA VIA. El costo unitario por señal es de RD\$3.000, el número aproximado de señales es de 250 y por el costo total RD\$ 750.000, US\$30.000.

#### e. Semaforización

El número de semáforos necesario para la CC, de acuerdo al diagnóstico realizado, es 14, el costo unitario por unidad formado por dos torres uno vehicular y otro peatonal es de RD\$650.000 y RD\$9'100.000 (US\$364.000) para las 14 unidades.

#### f. Iluminación

La escasa iluminación en algunas zonas de CC es la causa para que aumente la inseguridad o al menos la sensación de inseguridad percibida por las personas que viven en CC.

Las plazas y parques no disponen de iluminación adecuada, lo cual impide que se pueda disfrutar de la belleza escénica que tiene cada espacio. Es necesario mejorar la iluminación, no obstante, es importante tener en cuenta que ello implica que aumente el nivel de gasto corriente en electricidad que el ADN deberá pagar mensualmente.

## 5.7 Fortalecimiento de la actividad artesanal

**Objetivo.-** Contribuir a que la actividad artesanal desarrollada por productores de CC sea financieramente rentable y sostenible en el tiempo.

- f. Capacitación en temas de administración y gestión de talleres y almacenes de artesanías
- g. Capacitación en elaboración de artesanías típicas de República Dominicana
- h. Mercado artesanal demostrativo localizado en CC.
- i. Plaza de comida criolla.

### a. Capacitación en temas de administración y gestión de talleres y almacenes de artesanías

**Objetivo.-** Generar y aumentar las capacidades de artesanos en el gerenciamiento de empresas de producción y comercialización de artesanías.

Los temas de capacitación a los que deberían tener acceso los artesanos son:

#### Para empresarios nuevos

1. Creación de un negocio propio
2. Elaboración de planes de negocios
3. Mercadeo interno y externo
4. Administración y finanzas del negocio

#### Para empresarios existentes:

1. Mercadeo interno y externo
2. Administración y finanzas del negocio
3. Trámites de importación y exportación

### b. Capacitación en elaboración de artesanías típicas de República Dominicana

**Objetivo.-** Aumentar las destrezas y habilidades de los trabajadores de artesanías en la Ciudad Colonial para ofertar de artesanías dominicanas, de calidad y precio justo, en el mercado artesanal local y extranjero.

1. Elaboración de joyas utilizando los materiales típicos dominicanos
2. Elaboración de objetos de barro
3. Elaboración de artesanías de madera
4. Elaboración de pinturas
5. Otras que de acuerdo a la demanda del mercado sean necesarias

Para la realización de capacitación en administración como en elaboración de artesanías se debe realizar alianzas estratégicas con instituciones especializadas y con experiencia en los temas, una de ellas podría ser Instituto Nacional de Formación Técnico Profesional (INFOTEP), aspecto que será evaluado en el diseño definitivo del proyecto.

### **Financiación de los cursos**

Para la financiación de los cursos se propone crear un fondo que permita cubrir los costos de los dos tipos de capacitación y que un porcentaje sea recuperado a través del cobro a los participantes en los cursos. El valor inicial del fondo podría ser US\$50.000.

### **c. Mercado artesanal demostrativo localizado en CC**

**Objetivo.-** Dinamización del comercio de artesanías dominicanas a través de la interacción de talleres artesanales de producción con almacenes de venta donde los turistas puedan observar y conocer el proceso productivo, la historia y el significado cultural de los artículos obtenidos.

**Localización.-** El mercado artesanal demostrativo deberá estar ubicado en Polígono Turístico identificado en este estudio y de manera preferente en la Calle El Conde entre las calles Sánchez y Hostos.

**Características.-** En el Mercado artesanal deben estar presentes representantes de los diferentes tipos de artesanías, que garanticen la diversidad, calidad y precios competitivos para los compradores. Cada local debe tener el espacio adecuado para taller donde elaboren los productos que se vendan en el almacén, en lo posible no se aceptarán solamente almacenes de ventas.

La demostración de la elaboración de artesanías se realizará al menos para los productos más representativos y que de acuerdo al espacio, tecnología, materiales utilizados y desechos generados en el proceso sea posible.

El mercado debe estar equipado con baños, banco o casa de cambios, cajero automático, oficina de información turística, bar-cafetería, cabinas telefónicas con servicio de internet.

**Costo del mercado artesanal.-** Dependiendo del edificio que se utilice, un edificio posible de ser utilizado es el Saviñon propiedad del Estado en manos del Fondo para la Protección de la CC, el área por piso que tiene el edificio es de 676 m<sup>2</sup>, el costo de la rehabilitación y acondicionamiento, por piso, puede variar entre RD\$ 11'500.000 y RD\$15'500.000 (entre US\$460.000 y US\$620.000). El costo del equipamiento de cada taller debe ser cubierto por los artesanos que se instalen.

### **d. Plaza de comida criolla.**

**Objetivo.-** Que CC en un mismo espacio disponga de una oferta de comida típica representativa de la diversidad cultural y regional de República Dominicana.

**Localización.-** En el Polígono turístico de CC y de manera preferente en las cercanías al Parque Colón, una opción puede ser en el edificio Baquero que se encuentra sin ser utilizado varios de los pisos.

**Características.-** Que en la plaza de comidas exista oferta de diferentes platos típicos propios de las distintas regiones del País, además en el mismo sitio se realicen actividades folclóricas representativas de las diferentes expresiones culturales.

La plaza de comidas debe estar equipada con baños, banco o casa de cambios, cajero automático, oficina de información turística u otros servicios que sean considerados necesarios.

**Costo de la plaza de comidas.-** El área del edificio Baquero por cada piso es 700 m<sup>2</sup>, el costo de la rehabilitación y acondicionamiento, por piso, puede llegar a los US\$500.000 a lo que hay que sumar el costo de adquisición del inmueble.

## 5.8 Calidad Ambiental

### Gestión de desechos sólidos

La opinión de la población con respecto al manejo de la basura es que ha mejorado de manera significativa, sin embargo los propietarios y administradores de negocios vinculados a la actividad turística manifiestan que las calles y espacios públicos son lugares donde la basura permanece por un tiempo significativo lo cual afecta de manera negativa a la imagen de la ciudad. En cuanto a la gestión de desechos sólidos existen algunas medidas que son inmediatas y que implican simplemente realizar ajustes a los mecanismos existentes que permitirán tener una Ciudad Colonial más limpia, los mismos que se describen a continuación; por otro lado, en el mediano plazo será necesario considerar un sistema de manejo de desechos que considere el tema de disposición final, en este caso será importante la participación de la Secretaría de Estado del Ambiente y Recursos Naturales y de los otros ayuntamientos.

Considerando que desde el mes de junio de 2004 el ADN cobra por la recolección de basura se espera que el servicio mejore debido a que cuenta con recursos recaudados, alrededor de RD\$6'000.000 mensuales, sin embargo es necesario hacer más cosas al respecto como las que se describen a continuación

- a. Regularización de los horarios de recolección de basura. De acuerdo a lo que se ha podido observar el sistema de recolección de basura con el que actualmente dispone el Distrito no ha permitido que la CC esté libre de basura debido por un lado a que los horarios de recolección establecidos por la empresa que realiza el servicio no se cumplen, por otro lado, pese a la colocación de zafacones por parte del ADN, para que sirvan de depósito de basura, las personas siguen arrojando la basura en las calles y aceras aun cuando en el mismo espacio estén canecas vacías.  
La empresa contratada para la recolección de basura debe establecer y cumplir los horarios, el ADN debe continuar realizando campañas de educación e información sobre la gestión ambiental, pero debe establecerse un sistema de incentivos para mantener los espacios públicos libres de basura.

Incentivos:

- Positivo: organizar un concurso anual por el cual el ADN otorga un premio como obras o acuerdos al barrio o manzana que más ha mejorado en cuanto a la disminución de basura.
- Negativos: Multas a las personas que depositan la basura en sitios y en horarios diferentes a los establecidos. En el contrato que exista con la empresa que se encarga de la recolección de la basura se debe garantizar la provisión del servicio para lo cual es importante establecer un sistema de multas cuando la empresa no cumpla con rutas, horarios, cobertura del servicio o cualquier otro aspecto que impida conseguir una ciudad limpia, al momento se ha podido observar que especialmente los días sábados y domingos la basura permanece por largas horas en las vías y espacios públicos.

Otro problema vinculado con la recolección de basura está determinado por el sistema de recaudación que resulta poco efectivo debido a que para el ADN resulta muy costoso iniciar un proceso de recuperación de la cartera morosa, aunque inicie el moroso sigue recibiendo el servicio; para mejorar la efectividad en el cobro de la tarifa fijada, se debe establecer una alianza con la CASAD para que mensualmente cobre el valor por recolección de basura junto al valor por el servicio de agua potable.

El sistema de tarifas debe garantizar que sean diferentes y consideren varios aspectos en la determinación, al menos los siguientes: tipo de basura, cantidad de la basura y capacidad de pago de las personas.

Como parte de la gestión de la basura es necesario determinar el mejor sistema de disposición final de los desechos recolectados que debe ser tema específico de un estudio.

### **Generadoras de energía eléctrica: Estrella del Norte y del Mar.**

Estas dos generadoras de energía eléctrica proporcionan 31 MWh, en el proceso también se producen emisiones gaseosas, de ruido y vibraciones que afectan la calidad ambiental de CC y que podrían constituirse en obstáculos para la realización de proyectos, especialmente de viviendas ya que las personas no estarán dispuestas a vivir en las zonas de influencia directa de los impactos ambientales negativos.

Las Normas sobre protección contra el ruido emitido por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales establece los niveles de ruidos permitidos, de acuerdo a mediciones realizadas se establece que el ruido producido por la actividad de Estrella del Norte y Estrella del Mar llega a....., por lo cual es necesario que la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Recursos Naturales exijan que las generadoras establezcan un plan de manejo ambiental que permita cumplir con los niveles de emisiones permitidos en la legislación.

### **Descontaminación del río Ozama**

La descontaminación del río Ozama es un proyecto que involucra a varios Ayuntamientos, al Gobierno Nacional y es interés de diferentes sectores económicos. La Secretaría de Estado

de Medio Ambiente y Recursos Naturales, dada la magnitud e importancia del proyecto, debe asumir el liderazgo de la descontaminación de las aguas del río Ozama.

De acuerdo a información periodística publicada en octubre de 2004 hay un proyecto que pretende descontaminar el río Ozama, el costo estaría en alrededor de US\$ 200'000.000.

## 5.9 Seguridad

Las medidas y acciones propuestas para disminuir el nivel de inseguridad en CC son:

1. Fomentar una mayor coordinación en el trabajo de los diversos actores de seguridad: Las diversas instituciones que velan por la seguridad han logrado una coordinación entre sus trabajos, no obstante es importante que puedan hacerlo con base en objetivos comunes y a una mayor organización en las funciones realizadas. Esta coordinación se reflejará en una fiscalización más rigurosa de los diversos miembros del orden, quienes evitarán y reducirán las violaciones y atropellos cometidos en la zona.

La CC cuenta con 106 agentes que cubren los diversos horarios, número suficiente para otorgar seguridad, siempre que se coordine adecuadamente el trabajo, en caso contrario siempre será necesario aumentar el número de efectivos sin lograr el objetivo deseado.

2. Capacitar al personal encargado de la seguridad: Es vital que este personal se le capacite en diferentes áreas, no sólo en las concernientes a las funciones desempeñadas hasta el momento, sino a nivel de la importancia que posee la Ciudad Colonial. Esto aportaría múltiples beneficios tales como una mayor motivación y compromiso con las labores realizadas, mejoraría su imagen frente al ciudadano y se convertirían en referencias para orientar los visitantes y residentes en la zona.
3. Dotar de mayores recursos las entidades encargadas del orden: Se deben superar las limitaciones con que trabajan actualmente las entidades del orden. Estos recursos deben asignarse a las áreas de recursos humanos, para entrenamiento, capacitación y aumento de salario; así como para equipos de oficina y movilización.
4. Mejorar las estrategias par el control de delitos: Los principales actores reportados por cometer delitos, son los jóvenes llamados palomos, cuya edad oscila de los 7 a los 17 años. Por tal razón, considero que la acción de sacar a estos delincuentes provenientes de diversas áreas de la ciudad, de la zona o apresarlos en el día y puestos en libertad en horas de la tarde, combate el problema a medias. Por tal motivo debería estudiarse la posibilidad de que estos puedan ser incorporados en instituciones donde reciban ayuda de reforma de conducta. Los resultados que se pueden lograr serían más efectivos no sólo para la problemática presentada, sino para la vida de estos jóvenes.
5. Incentivar la participación comunitaria al deporte y la cultura: Entendemos que el número de población que habita la zona y que comete actos delictivos es mínimo, no obstante las medidas que promueven la participación a clubes deportivos como el San Lázaro y a las exposiciones y diversos eventos culturales ofrecidos, pueden ser herramientas claves de trabajo a nivel de todas las juntas de vecinos. Las mismas repercutirán de forma positiva

en las acciones e intereses de los jóvenes moradores y los motivará a mejorar la imagen de la zona y a no ser partícipes de actos indebidos.

El ente ejecutor debe coordinar las diferentes acciones a fin de que se cumpla la propuesta de seguridad

## 5.10 Otros proyectos

### Regularización de la venta por parte de buhoneros

En CC en diferentes sitios se han colocado buhoneros con su triciclo para vender frutas u otros productos, el ADN debe otorgar permisos para que ocupen esos espacios públicos siempre que cumplan con normas mínimas como:

- Utilización de un triciclo con el mismo diseño y distintivos
- Utilización de uniforme.
- Venta de productos alimenticios observando normas higiénicas.

### Regularización de los paseos en coches

El paseo en coches que utilizan caballos es un atractivo en la CC que debe ser regulado en cuanto al recorrido, tarifa, diseño de los coches y enseres utilizados.

### PROPUESTA PRELIMINAR - COSTOS

Proyectos identificados	Valor en US\$
Vivienda en Santa Bárbara y San Antón	2.433.333
Alcantarillado pluvial San Antón	13.800
Alcantarillado pluvial de Santa Bárbara	23.276
Asfaltado Santa Bárbara y San Antón	40.600
Aceras de Santa Bárbara	20.240
Aceras de San Antón	12.000
Alcantarillado sanitario Santa Bárbara	24.282
Alcantarillado sanitario San Antón	14.400
Parqueaderos	2.800.000
Señalización horizontal y vertical	30.000
Semáforos	364.000
Baterías sanitarias	384.000
Mercado artesanal	500.000
Fondo rotatorio para capacitación artesanal	50.000
Macromedidores	1.700.000
Plaza de comidas	500.000
Computadoras con pantallas Touch Screen	20.000
Arreglo de parques y espacios públicos	1.070.069
<b>Total</b>	<b>10.000.000</b>

**Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana**

**Proyecto: - FORTALECIMIENTO DE LA FUNCION TURISTICA Y CULTURAL DE LA CC**

**MATRIZ DE MARCO LOGICO**

<b>Fin</b>	<b>Indicador</b>	<b>Medio de Verificación</b>	<b>Supuesto</b>
Flujo de turistas de la Ciudad Colonial incrementado.	A los cuatro años de iniciada la ejecución del plan el flujo de turistas en ciudad colonial aumentó en un 20%.	Registros de visitas de los museos más frecuentados en la Ciudad Colonial.	Los proyectos y programas de infraestructura y redes, tránsito, medio ambiente, artesanía, equipamiento, vivienda, equipamiento, etc. sean ejecutados exitosamente.
<b>Propósito</b>			
Oferta turística y cultural de la Ciudad Colonial mejorada.	A los cuatro años de iniciada la ejecución del plan la tasa de ocupación de los hoteles de Ciudad Colonial aumentó en un 8%.	Registros de turistas de los hoteles de la Ciudad Colonial.	Los proyectos y programas de infraestructura y redes, tránsito, medio ambiente, artesanía, equipamiento, vivienda, equipamiento, etc. sean ejecutados exitosamente.
<b>Producto</b>			
1. Estudio de identificación de preferencias de los turistas realizado.	A final del primer año de ejecución del plan se ha elaborado el programa de actividades de acuerdo a las expectativas de los turistas.	Informe de ejecución de la unidad administrativa y técnica del plan de revitalización.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
2. Programa de publicidad de la Ciudad Colonial implementado.	En el primer año de ejecución del plan se ha distribuido un Brochares con información cultural y turística de la ciudad colonial en el 100% de los aeropuertos, puertos y polos turísticos del país y, se ha diseñado y puesto en circulación la página Web.	Informe de ejecución de la unidad administrativa y técnica del plan de revitalización.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
3. Programa de capacitación de recursos humanos del sector turismo realizado.	Al final del segundo año de ejecución del plan se ha capacitado el 95% de los empleados del sector turístico de la CC.	Informe de ejecución de la unidad administrativa y técnica del plan de revitalización.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.

4. Sistema de operación de taxistas de la Ciudad Colonial establecido.	A los cinco años de ejecución del plan el 100% de los taxistas operan bajo las regulaciones del sistema de de operación de taxis de la Ciudad colonial.	Informe de ejecución de la unidad administrativa y técnica del plan de revitalización.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
<b>Actividades</b>			
1.1 Encuesta de preferencia de turistas realizada.	US\$8000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
1.2 Diagnóstico de sitios de espectáculos abiertos realizados y propuesta de adecuación elabora.	US\$2000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
1.3 Estudios de definición de localización de sala de concierto y área de talleres realizado.	US\$2000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
1.4 Estudio para conocer el estado de los museos y la condición de las exposiciones que en ellos se realizan.	US\$30,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
2.1 Brochure que contiene informaciones de la riqueza histórica y cultural de la Ciudad Colonial distribuido.	US\$250,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
2.2 Página Web con información e imágenes interactivas de la Ciudad Colonial.	US\$4,500.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
2.3 Equipos de Touch Screen para presentar información de la CC. Distribuidos en aeropuertos y puertos turísticos.	US\$22,000.00		

3.1 Fondo de financiamiento del programa de capacitación técnica y administrativa del área de turismo creado.	US\$15,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
4.1 Volumen de la demanda de taxis de Ciudad Colonial estimada.	US\$1000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
4.2 Sistema de taxis de la Ciudad Colonial operando de manera eficiente.	US\$2000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
4.3 Estudio de costo para establecer tarifa de cobro a los turistas realizado.	US\$4000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
4.4 Programa de capacitación en relaciones humanas y acervo histórico y cultural de la R.D. para taxistas ejecutado.	US\$5,200.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
<b>Total</b>	<b>US\$ 311.200.00</b>		

Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana

Proyecto: INFRAESTRUCTURA

MATRIZ DE MARCO LOGICO

RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>FIN</b>			
Ciudad Colonial revitalizada	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los 5 año de haber iniciado el plan los servicios, la infraestructura y las redes de la ciudad colonial tienen una cobertura del 95% de la población	Ayuntamiento: Unidad administrativa técnica desconcentrada, plan regulador. Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. Informes de ejecución de los proyectos de infraestructura, redes y servicios de CC.	Los diferentes actores sociales y económicos están de acuerdo y apoyan la realización del plan regulador. Existe voluntad política para respaldar la ejecución del plan.
<b>PROPOSITO</b>			
Infraestructura de Ciudad Colonial mejorada	A finales de 2005, los componentes se han logrado	Actas de entrega, informes técnicos	Existe un mantenimiento adecuado de las obras realizadas
<b>COMPONENTES</b>			
1. Provisión de agua potable mejorada	A finales de 2005, 14 macromedidores y un tanque de almacenamiento instalados y funcionando		Las instituciones involucradas están dispuestas a cooperar
2. Sistema de alcantarillado pluvial mejorado	A finales de 2005, 1612 metros de alcantarillado pluvial instalados y funcionando		
3. Sistema de alcantarillado sanitario mejorado	A finales de 2005, 806 metros de alcantarillado sanitario instalados y funcionando		
4. Redes eléctricas y de comunicaciones seguras	A finales de 2005, el Polígono turístico tiene las redes eléctricas y de comunicaciones soterradas.		
5. Calles y aceras mejoradas	A finales de 2005, 4060 metros cuadrados de calles tienen asfalto. 1612 metros de aceras construidos.		

ACTIVIDADES			
1.1 Instalación de 14 macromedidores		\$1.700.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos  Los precios en dólares se mantienen estables
1.2 Construcción de un tanque de almacenamiento			
2.1 Construcción de alcantarillado pluvial		\$37.076.00	
3.1 Construcción de alcantarillado sanitario		\$38.688.00	
4.1 Soterrar las redes eléctricas y de comunicaciones	Para toda Ciudad Colonial	\$15'000.000	
5.1 Construir calles y aceras		\$72.840.00	
<b>Total sin actividad 4.1</b>		<b>US\$ 1.848.604</b>	

**Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana**

**Proyecto: VIVIENDA**

**MATRIZ DE MARCO LOGICO**

<b>RESUMEN NARRATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>MEDIOS DE VERIFICACION</b>	<b>SUPUESTOS</b>
<b>FIN</b>			
Ciudad Colonial revitalizada	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los 5 años de haber iniciado el plan los servicios, la infraestructura y las redes de la ciudad colonial tienen una cobertura del 95% de la población	Ayuntamiento: Unidad administrativa técnica desconcentrada, plan regulador. Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. Informes de ejecución de los proyectos de infraestructura, redes y servicios de C.C.	Los diferentes actores sociales y económicos están de acuerdo y apoyan la realización del plan regulador. Existe voluntad política para respaldar la ejecución del plan.
<b>PROPOSITO</b>			
Situación habitacional de CC mejorada	A finales de 2006, 85 familias, procedentes de CC, disponen de vivienda con servicio de agua, luz, alcantarillado y vías de acceso en buen estado	Encuestas a familias residentes en las unidades familiares	Las familias permanecen en CC
<b>COMPONENTES</b>			
1. Construidos 51 departamentos	A finales del 2005 se tiene construidos 51 departamentos	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	La población tiene capacidad adquisitiva para pagar el valor correspondiente
2. Construidos 34 departamentos en San Antón	A finales del 2005 se tiene construidos 34 departamentos	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	
<b>ACTIVIDADES</b>			
Disposición de terrenos para construcción de viviendas	\$2.435.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	Se realizan las obras de infraestructura y equipamiento propuestas en el plan de revitalización de CC, en las zonas donde se
Compra o expropiación de terrenos			

Seleccionar socios estratégicos para la construcción de viviendas y cobro de las mensualidades		construirán las viviendas de interés social
Selección de Instituciones con experiencia en la construcción y ventas con financiamiento		
<b>Total</b>	<b>US\$ 2.435.000</b>	

**Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana**

**Proyecto: EQUIPAMIENTO**

**MATRIZ DE MARCO LOGICO**

<b>RESUMEN NARRATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>MEDIOS DE VERIFICACION</b>	<b>SUPUESTOS</b>
<b>FIN</b>			
Ciudad Colonial revitalizada	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los 5 años de haber iniciado el plan los servicios, la infraestructura y las redes de la ciudad colonial tienen una cobertura del 95% de la población	Ayuntamiento: Unidad administrativa técnica descentralizada, plan regulador. Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. Informes de ejecución de los proyectos de infraestructura, redes y servicios de CC	Los diferentes actores sociales y económicos están de acuerdo y apoyan la realización del plan regulador. Existe voluntad política para respaldar la ejecución del plan.
<b>PROPOSITO</b>			
Ciudad Colonial con imagen y servicios mejorados	A finales de 2006 la imagen de CC entre los residentes y turistas ha mejorado con respecto a la imagen de finales de 2004.	Encuestas a residentes y turistas	Los residentes ayudan a cuidar las obras realizadas
<b>PRODUCTOS</b>			
1. Sitios de interés señalizados	A finales del 2005 se han instalado en 10 sitios computadoras con pantallas TOUCH SCREEN	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Pantallas instaladas	Las instituciones involucradas en el manejo de los diferentes sitios garantizan el mantenimiento y buen uso de las obras realizadas
2. Baños en buen estado	A finales del 2005 se tienen construidas 8 baterías sanitarias	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Baterías construidas	
3. Estacionamientos disponibles	A finales del 2005 se han construido parqueaderos con capacidad para 1100 vehículos; y para finales de 2006 para 1000 vehículos más	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Estacionamientos construidos	La población cumple con la reglamentación de uso de los espacios públicos como parqueaderos respeta las normas de tránsito.
4. Tránsito señalizado	Para finales de 2005 se han instalado 250 señales de tránsito y 14 unidades de semáforos	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Señales instaladas	

<b>ACTIVIDADES</b>			
1.1 Selección de los sitios donde se ubicarán las computadoras	\$20.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	Los costos de construcción se mantienen constantes
1.2 Definición del material informativo que se colocará.			
2.1 Diseño de las baterías sanitarias	\$384.000.00		
2.2 Construcción de las baterías			
3.1 Selección definitiva de los sitios para parqueaderos	2800000 con recursos de crédito BID; el resto invertirán los socios estratégicos	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	Existen socios estratégicos interesados en participar en la construcción y gestión de parqueaderos
3.2 Realización de estudio de factibilidad para parqueaderos: tamaño, inversión, tarifas, financiamiento			
3.3 Selección de socios estratégicos para construcción y gestión de parqueaderos			
4.1 Adquisición de las señales y semáforos	\$394.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos	Es aceptada la propuesta realizada en el Plan de Revitalización de CC
4.2 Colocación de señales y semáforos			
<b>Total</b>	<b>\$3.598.000.00</b>		

**Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana**

**Proyecto: FORTALECIMIENTO ACTIVIDAD ARTESANAL**

**MATRIZ DE MARCO LOGICO**

<b>RESUMEN NARRATIVO</b>	<b>INDICADOR</b>	<b>MEDIOS DE VERIFICACION</b>	<b>SUPUESTOS</b>
<b>FIN</b>			
Ciudad Colonial revitalizada	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los 5 años de haber iniciado el plan los servicios, la infraestructura y las redes de la ciudad colonial tienen una cobertura del 95% de la población	Ayuntamiento: Unidad administrativa técnica desconcentrada, plan regulador. Acta de aprobación del plan regulador de la CC. Informes de ejecución de los proyectos de infraestructura, redes y servicios de la CC	Los diferentes actores sociales y económicos están de acuerdo y apoyan la realización del plan regulador. Existe voluntad política para respaldar la ejecución del plan.
<b>PROPOSITO</b>			
Actividad artesanal fortalecida	Las ventas de los artesanos se incrementa en 10% a finales de 2006 con respecto a finales de 2004	Encuestas a familias residentes en las unidades familiares	Las artesanías locales representan el 60% del total del mercado
<b>PRODUCTOS</b>			
1. Artesanos capacitados en temas de gestión	A finales del 2005 se han realizado 6 cursos, de 20 horas de duración cada uno, en: Creación de un negocio propio, elaboración de planes de negocios, mercadeo interno, mercadeo externo, administración del negocio, financiación del negocio	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Pantallas instaladas	El flujo de turistas que llegan al País y a Santo Domingo no disminuye
2. Personas capacitadas en elaboración de artesanías	A finales del 2005 se han realizado 6 cursos en: Elaboración de joyas con materiales típicos dominicanos, elaboración de objetos de barro, elaboración de artesanías de madera, elaboración de pinturas, Otros de acuerdo a la demanda.	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Baterías construidas	
3. Mercado artesanal construido y en funcionamiento	Para finales de 2006 en CC está en funcionamiento un Mercado artesanal, con 700 m <sup>2</sup> de área aproximada	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Estacionamientos construidos	
4. Plaza de comidas creado y en funcionamiento	Para finales de 2006 en Ciudad Colonial está en funcionamiento una plaza de comidas dominicanas, con 700 m <sup>2</sup> de área aproximada	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos. Señales instaladas	

<b>ACTIVIDADES</b>			
1.1 Creación de un fondo para capacitación		\$50.000	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos
1.2 Definición de los cursos que se dictarán			
2.1 Creación de un fondo para capacitación: Reglamentación de funcionamiento			
2.2 Definición de los cursos que se dictarán			
3.1 Selección definitiva del sitio para la instalación del mercado artesanal		\$460.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos
3.2 Realización de estudio de factibilidad para el mercado artesanal: tamaño, inversión, tipo de productos y artesanos, financiamiento			
3.3 Construcción			
4.1 Selección definitiva del sitio para la instalación de la plaza de comida criolla		\$500.000.00	Registros de trámites, contabilidad, actas de entrega-recepción, pagos efectuados por la Gerencia de Proyectos Estratégicos
4.2 Realización de estudio de factibilidad para el mercado artesanal: tamaño, inversión, tipo de productos y artesanos, financiamiento			
4.3 Construcción			
<b>Total</b>		<b>\$1.010.000</b>	

Los artesanos y nuevos emprendedores están de acuerdo con la estrategia de capacitación

Los arrendatarios o usuarios de los edificios de propiedad estatal, donde se construirán el mercado artesanal y la plaza de comidas, son reubicados

Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana

Proyecto: MEJORAMIENTO CALIDAD AMBIENTAL

MATRIZ DE MARCO LOGICO

Fin	Indicador	Medio de Verificación	Supuestos
Medio ambiente de la ciudad colonial mejorado	A los cuatro años de iniciada la ejecución del plan la contaminación por emisiones al aire, por ruido y desechos sólidos se ha reducido en un 90%.	Informes de ejecución de cumplimiento de las normas emitida por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente.	La Secretaria de Estado de Medio Ambiente hace cumplir la regulación sobre contaminación ambiental.
<b>Propósito</b>			
Contaminación ambiental de la Ciudad Colonial disminuida.	A los tres años de iniciado el plan, el 100% de la basura de la Ciudad Colonial recogida, los espacios públicos remozados y los controles de ruidos y emisiones al aire establecidos.	Informes de instalación de controles por las plantas eléctricas e informes de recogidas y tratamiento de desecho sólido.	La administración de las dos plantas que operan en la Ciudad Colonial apliquen los controles de contaminación sugeridos en la legislación ambiental y los proyectos de transito se ejecutan exitosamente
<b>Producto</b>			
1. Sistema de gestión y manejo de contaminación por ruido, emisión al aire y desechos sólido funcionando en la Ciudad Colonial.	A los dos años de ejecución del plan se aplica en un 95% las estrategias de gestión, y administración de contaminación por ruido, desecho sólido y emisión al aire de la Ciudad Colonial.	Informes de medición de ruidos y contaminación del aire.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
<b>Actividades</b>			
1.1 Estudio realizado que determina el nivel de contaminación del aire y contaminación por ruido y desecho sólido de la Ciudad Colonial.	US\$10,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC

1.2 Estudio financiero de gestión y manejo de desecho sólido de la Ciudad Colonial.	US\$9000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.3 Reglamento creado para establecer horarios adecuados de recogida de basura y rutas establecidas para recogida eficiente.	US\$2000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.4 Sistema de cobro de aumento de recaudaciones creado para la Ciudad Colonial.	US\$5000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.5 Desecho sólido recogido de la Ciudad Colonial.	Ayuntamiento del Distrito Nacional (unidad especializada para la C.C.)	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.6 Sistema de incentivo creado para controlar la eliminación de basuras por los residentes.	Un sistema de incentivos como premios de tipo moral, distinciones no necesariamente implica recursos financieros	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.7 Programa de concientización de los residentes de la C.C. sobre manejo de basura ejecutado.	US\$18,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
1.8 Programa de control de contaminación del aire y ruido desarrollado.	US\$10,000.00	Sistema de registro y reporte de contabilidad	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC
<b>Total</b>	<b>US\$ 54.000,00</b>		

Plan de Revitalización de Ciudad Colonial de Santo Domingo, República Dominicana

**RESUMEN GENERAL**

**MATRIZ DE MARCO LOGICO**

RESUMEN NARRATIVO	INDICADOR	MEDIOS DE VERIFICACION	SUPUESTOS
<b>FIN</b>			
La Ciudad Colonial con desarrollo social y económico sostenible	A finales del año 2010 el nivel de población de CC ha aumentado en 5% con respecto a finales de 2005. A los 7 años de iniciado el plan las ventas de la actividad turística se incrementa en 20% con respecto al año de inicio del plan, el número de turistas que visitan Ciudad Colonial aumenta en 25%.	Oficina Nacional de Estadística: Censos de población y vivienda de Santo Domingo. Reporte de ventas, registro de visitas de turistas, registro de actividades culturales.	Las nuevas autoridades y municipales dan continuidad al plan regulador. Las autoridades gubernamentales dan apoyo al plan de revitalización de la Ciudad Colonial.
<b>PROPOSITO</b>			
Ciudad Colonial revitalizada	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los 5 años de haber iniciado el plan los servicios, la infraestructura y las redes de la ciudad colonial tienen una cobertura del 95% de la población	Ayuntamiento: Unidad administrativa técnica desconcentrada, plan regulador. Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. Informes de ejecución de los proyectos de infraestructura, redes y servicios de la Ciudad Colonial.	Los diferentes actores sociales y económicos están de acuerdo y apoyan la realización del plan regulador. Existe voluntad política para respaldar la ejecución del plan.
<b>PRODUCTOS</b>			
1. Identificados y valorados los componentes tangibles e intangibles del patrimonio cultural histórico	A finales del 2005 se tiene el detalle del estado del 100% de los inmuebles que conforman el patrimonio histórico de CC.	Gerencia de Proyectos Estratégicos Informe del estudio de los inmuebles del patrimonio histórico de la Ciudad Colonial.	Se acepta la propuesta organizacional institucional formulada en el Plan de Revitalización de CC.
2. Patrimonio cultural histórico conservado	A finales del 2006 se tiene el plan para la conservación del patrimonio cultural. A finales del 2008 el 100% de los edificios con valor patrimonial y monumental conservado.	Gerencia de Proyectos Estratégicos. - Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. - Informes de ejecución de las obras de conservación de edificios con valor patrimonial y monumental.	

3. Uso habitacional de CC fortalecido	A finales de 2006 se tiene elaborado y aprobado el plan construcción de viviendas A los dos año de haber iniciado el plan se aplica con éxito el plan regulador de la Ciudad Colonial.		Gerencia de Proyectos Estratégicos. Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial.	
4. Usos de suelo compatibles de la CC fortalecidos	A finales de 2005 se tiene elaborado y aprobado el plan regulador de CC. A los cinco años de haber iniciado la ejecución del plan se han recalificado los edificios emblemático de la calle el Conde y se habra construido el 100% de las viviendasde carácter social programadas.		Gerencia de Proyectos Estratégicos. - Acta de aprobación del plan regulador de la Ciudad Colonial. Informes de ejecución de los proyectos de recalificación de los edificios de la calle el Conde.	
<b>ACTIVIDADES</b>				
1.1 Identificación del patrimonio histórico		Presupuesto	Contabilidad, facturas, actas de entrega-recepción	Disponibilidad de los recursos de contrapartida
1.2 Definición de las modalidades de indervención para conservación y restauración del parimonio histórico		Presupuesto		
1.3 Clasificación de los edificios de valor histórico		Presupuesto		
2.1 Elaboración de normas técnicas para la protección del patrimonio histórico		Presupuesto		
2.2 Identificación de la vocación funcional de las diferentes areas del centro		Presupuesto		
2.3 Delimitación de las diferentes áreas del centro		Presupuesto		
2.4 Desarrollar propuesta de accesibilidad, transito y estacionamiento		Presupuesto		
2.5 Mejorar la calidad ambiental		Presupuesto		
2.6 Mejorar el sistema de alumbrado público		Presupuesto		

2.7 Controlar la seguridad urbana	Presupuesto		
3.1 Construcción de viviendas de interés social	Presupuesto		
3.2 Fomento de proyectos de viviendas para clase media y alta	Presupuesto		
3.3 Diseñar e implementar sistema de incentivos para viviendas en el CC	Presupuesto		
3.4 Mejorar el equipamiento urbano			
3.5 Dotar de infraestructura adecuada			
4.1 Cambiar el uso y recalificación del area del puerto a la realización de actividades turísticas.	Presupuesto		
4.2 Integración del Parque Independencia con el sistema peatonal de Calle Conde-Plaza Colón-Plaza de España y conexión directa con los nuevos estacionamientos y protección de la zona monumental mas importante de la ciudad Ovandina.	Presupuesto		
4.3 Restauración de los edificios emblemáticos localizados en la calle El Conde.	Presupuesto		
4.4 En el area turistica central (el poligono turistico) mejorar la imagen urbana de la Ciudad Colonial: sustitución de cableado aéreo, integración del sistema de alumbrado con faroles.	Presupuesto		
4.5 Mejorar y substituir el actual mobiliario urbano en el espacio publico.	Presupuesto		

4.6 Implementar una política de mejoramiento de la oferta cultural para el sector turístico: enriquecer las exposiciones de los museos también con exposiciones temporales de nivel internacional, favorecer la realización de otros eventos culturales como los conciertos, identificar y promover nuevos recorridos turísticos.	Presupuesto		
4.7 Establecer un sistema de control y reglamentación propaganda y publicidad visual	Presupuesto		
4.8 Fortalecer la actividad artesanal			
<b>Presupuesto total sin incluir el costo de operación de la Unidad Técnica</b>	<b>US\$ 9.256.804</b>		

**Supuesto de inicio: se crea la Unidad Técnica Administrativa para la Gestión de la Ciudad Colonial**

**Tiene un costo anual de \$ 218.520, de acuerdo al siguiente detalle**

<b>RUBROS</b>	<b>No</b>	<b>MENSUAL</b>	<b>MONTO ANUAL</b>
<b>PERSONAL</b>			
Directivo	1	893.00*	10,716.00
Administrativo	6	714.00*	8,568.00
Técnico	20	536,00*	128,640.00
auxiliar	3	214,00*	7,704.00
<b>Total personal</b>	<b>30</b>		<b>\$155,628.00</b>
<b>LOGISTICO</b>			
Espacio Físico Palacio Consistorial**			
Servicios no personales		Global	5,357.00*
Suministros		Global	9,821,00*
Estaciones de Trabajo	19	800	15,200.00*
Equipo de Oficina.		global	20,514.00*
Vehículo	1	12,000.00	12,000.00
<b>Total logístico</b>			<b>62,892.00</b>
<b>Total Costos implantación</b>			<b>\$218,520.00</b>

\*Datos proporcionados por la Sra. Magdalena Díaz de Mazara. Directora de Gestión