



Ayuntamiento Municipal
de Jarabacoa

giz

Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa
Agencia de Cooperación Alemana

PROYECTO

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL URBANO Y
PERIURBANO DEL MUNICIPIO DE JARABACOA

INFORME FINAL:

**PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA
URBANA Y PERIURABANA DE JARABACOA**

*Arq. Julio César Corral
Consultor*

Diciembre del 2011
Santiago de los Caballeros
República Dominicana

TABLA DE CONTENIDOS

INTRODUCCIÓN	4
SECCIÓN I. ALCANCES DEL DIAGNOSTICO TERRITORIAL	6
A. OBJETIVOS	6
A. METODOLOGIA	9
A. MARCO CONCEPTUAL	12
SECCIÓN II. JARABACOA Y EL CONTEXTO REGIONAL	18
A. POTENCIALIDADES Y LIMITACIONES DEL CONTEXTO REGIONAL	18
A.1. El contexto regional de Jarabacoa	18
A.2. Ventajas comparativas y complementariedades	21
A.3. La relación dependencia-dominio de Jarabacoa con relación al contexto regional	24
B. EL ROL DE JARABACOA EN EL CONTEXTO REGIONAL	30
C.1. Su inserción en el Sistema Urbano Regional	30
C.2. La inversión del Gobierno Central en el desarrollo urbano	32
SECCIÓN III. LA EXPANSION URBANA: UNA DINAMICA PERMANENTE EN EL DESARROLLO TERRITORIAL	34
A. EXPANSION vs CONCENTRACION URBANA	34
A.1. Entre la expansión y la concentración poblacional.	35
A.2. La expansión urbana incrementa los costos de los servicios urbanos	40
A.3. La expansión urbana frente a los riesgos naturales/artificiales	41
B. LA ESTRUCTURA URBANA Y LA CONECTIVIDAD INTRA E INTERURBANA	43
B.1. Limitaciones en la jerarquía y su nivel de conectividad intraurbana	43
B.2. La formalización de la trama vial: áreas consolidadas y no consolidadas	47
SECCIÓN IV. EL USO DEL SUELO: MANIFESTACION TERRITORIAL DE LA DINAMICA DEL MERCADO FORMAL E INFORMAL	49
A. ¿ESPECIALIZACION O MIXTURA EN LOS USOS DEL SUELO?	50
A.1. ¿Ciudad dormitorio, improductiva o de servicios?	51
A.2. Compatibilidad e incompatibilidad del uso del suelo	55
SECCIÓN V. CONFORTABILIDAD URBANA: ACCESIBILIDAD A LA INFRAESTRUCTURA BASICA Y EL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO	59
A. SEGREGATIVIDAD vs. EQUIDAD EN EL ACCESO A LA INFRAESTRUCTURA BASICA	59

A.1. Limitaciones para alcanzar un acceso equitativo a la infraestructura básica	60
A.3. La distribución de los niveles de confortabilidad.	62
B. OFERTA-DEMANDA DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO	64
B.1. Comportamiento y distribución del equipamiento comunitario	65
B.2. Alcances del déficit de equipamiento comunitario	67
SECCIÓN VI. LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO: ARTICULACION PUBLICA-PRIVADA PARA EL DESARROLLO LOCAL	68
A. LA CAPACIDAD DEL TERRITORIO FRENTE A LA DINAMICA DEL TRANSITO Y TRANSPORTE URBANO/INTERURBANO	68
A.1. La oferta del transporte público urbano e interurbano	69
A.2. Limitaciones en la dinámica del tránsito urbano	71
SECCIÓN VII. CONCLUSIONES DEL DIAGNOSTICO	74
SECCIÓN VIII. PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL	80
A. ALCANCES DEL PLAN	80
A.1. Fundamentos del POT	80
A.2. Objetivos del POT	82
A.2. Etapas del POT	86
B. LINEAMIENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA	88
C. GUIA NORMATIVA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA	112
C.1. Fundamentos de la Guía Normativa	112
C.2. Texto integro de la Guía Normativa	118
D. RECOMENDACIONES PARA EL MONITOREO DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA	156

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

- ANEXO 1. Asistencias de los encuentros sectoriales con actores de Jarabacoa
- ANEXO 2. Fotos de los encuentros sectoriales
- ANEXO 3. Asistencias de la asamblea ciudadana con actores de Jarabacoa
- ANEXO 4. Fotos de la asamblea ciudadana

INTRODUCCION

El presente documento corresponde al **Informe Final** de la consultoría “*Plan de ordenamiento territorial urbano y periurbano del municipio de Jarabacoa*”, que realiza el Arq. Julio Corral conjuntamente con los técnicos y autoridades del Ayuntamiento municipal de Jarabacoa y de la Agencia de Cooperación Alemana (GIZ). Esta iniciativa forma parte del apoyo institucional que ésta brinda al Ayuntamiento para su fortalecimiento en la planificación y gestión territorial participativa. En este caso en particular, se presentan los resultados del *Plan de ordenamiento territorial urbano y periurbano* de Jarabacoa, realizado entre fines de Octubre y principios de Diciembre. El documento se focaliza en la realidad de la ciudad y la de su entorno inmediato, por lo que se complementa con los resultados obtenidos de los planes municipales realizados por J. Castillo en el 2005, GITEC en el 2006 y J. Corral en el 2008.

La metodología utilizada para su elaboración se fundamentó en un enfoque de aproximaciones sucesivas a la realidad objeto de estudio, mediante el uso combinado de fuentes secundarias y primarias. Mientras aquellas implicaron una revisión de la bibliografía existente sobre el desarrollo municipal de Jarabacoa, éstas se focalizaron en la realización de 4 talleres y una asamblea ciudadana con los diferentes actores sociales que inciden en el desarrollo económico urbano (comerciantes, hoteleros, entre otros) y rural (sector forestal, agrícola, entre otros); el desarrollo social (ONG’s, iglesias, clubes, juntas de vecinos); la provisión de infraestructuras y servicios (salud, educación, agua potable, energía eléctrica, entre otros); y el servicio de transporte público (taxis, motoconchos, “guaguas”)¹.

El Informe se ha estructurado en ocho secciones secuenciales y complementarias entre sí. En la *primera* se presentan los alcances del diagnóstico territorial en términos de los objetivos, la metodología utilizada y el marco conceptual que

¹ Mientras los talleres se realizaron los días 8 de Noviembre (sector transporte) y 9 de noviembre (sectores de infraestructuras y servicios, social-comunitario y económico), la asamblea ciudadana se realizó el 6 de diciembre del 2011.

fundamenta al mismo. Todo ello permite comprender los criterios adoptados para la formulación del diagnóstico; esto es, el comportamiento social en el territorio.

En la *segunda* se analiza la situación de Jarabacoa en su contexto regional, especialmente en lo que respecta a los niveles de dependencia-dominio que tiene con respecto a otros centros urbanos.

En la *tercera* se describe la dinámica de la expansión urbana y el impacto que ha tenido sobre la distribución y concentración de la población, así como los niveles de conectividad urbana e intraurbana que permite la trama vial.

En la *cuarta* se evalúa el comportamiento del uso del suelo de manera comparativa entre lo acontecido en el 2000 y la actualidad. De esta manera se profundiza en la dinámica experimentada en estos últimos 11 años y en las tendencias observadas hacia el futuro. En la *quinta* se analizan los niveles de accesibilidad que tiene la población a la infraestructura básica (agua potable, energía eléctrica, alcantarillado sanitario, pavimento y alumbrado público) y al equipamiento comunitario, y su distribución en el territorio.

En la *sexta* se evalúa la dinámica del sistema de transporte público urbano e interurbano en función de la capacidad que presenta el territorio para satisfacer la oferta existente. En la *séptima* se presenta (a modo de conclusión) una síntesis de los principales problemas urbanos a considerar en una propuesta de ordenamiento territorial.

Finalmente, en la *octava* se presenta la propuesta del plan de ordenamiento territorial, considerando sus fundamentos, objetivos, etapas, lineamientos y marco normativo. El documento incluye mapas y fotografías de acompañamiento al texto y un *anexo* que contiene el listado de los participantes a los encuentros sectoriales así como fotografías de estos eventos.

SECCIÓN I

ALCANCES DEL DIAGNOSTICO TERRITORIAL

A. OBJETIVOS

Los objetivos definidos para la formulación del diagnóstico territorial, reflejan los alcances particulares de esta instancia del proceso de elaboración del Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana de Jarabacoa. Aunque forman parte del objetivo general de esta consultoría, aluden a las particularidades propias de esta instancia metodológica. En este sentido, los objetivos específicos se han ordenado según el énfasis hacia lo cual están orientados, estos es, hacia la planificación o la gestión del territorio. Esta diferenciación se ha establecido en función del concepto de ordenamiento territorial que se sostiene en esta consultoría como *un proceso continuo de planificación y gestión*. Esto significa que tanto el Diagnóstico como las propuestas de ordenamiento territorial no se reducen únicamente a señalar las potencialidades y limitaciones que presenta la realidad urbana y periurbana en sus aspectos naturales, sociales y contruidos, sino que, también incorpora un análisis de los procesos y el modelo de gestión que orienta las relaciones entre los grupos sociales y, entre éstos y el medio natural y construido.

A partir de estas reflexiones conceptuales-metodológicas se concibieron los siguientes objetivos generales y específicos:

Objetivo General

- Formular un plan de ordenamiento territorial del área urbana y periurbana del municipio de Jarabacoa, considerando una activa participación del ayuntamiento municipal y de todos los actores involucrados que participan activamente en el desarrollo municipal.

Objetivos Específicos

De planificación territorial

- Definir el rol de Jarabacoa en el contexto regional, considerando las relaciones de dominio-dependencia política-administrativa, de intercambio de bienes, capital y personas y de cobertura de la infraestructura y servicios, que establece la ciudad para su desarrollo.
- Elaborar un diagnóstico de la situación del centro urbano, con relación al desarrollo del contexto regional donde está localizado.
- Proponer lineamientos de ordenamiento territorial para el área urbana y periurbana de Jarabacoa, a partir de los resultados obtenidos del diagnóstico territorial.
- Formular un marco normativo derivado del plan de ordenamiento territorial, aplicable al área urbana y periurbana de Jarabacoa.
- Diseñar instrumentos y mecanismos de evaluación y monitoreo del Plan de Ordenamiento Territorial, considerando su aplicación por parte de la Oficinas de Planeamiento Urbano y Gestión Ambiental del ayuntamiento de Jarabacoa.

De gestión territorial

- Identificar los principales actores que inciden en la gestión territorial del área urbana y periurbana de Jarabacoa y los procesos cómo ésta se realiza.
- Sensibilizar a los actores sociales en la importancia de articular coordinadamente entre ellos, en todas las acciones que planifiquen, tomen decisiones y ejecuten en el territorio urbano y periurbano de Jarabacoa.

- Capacitar a técnicos municipales y a los actores gubernamentales y no gubernamentales de Jarabacoa en el proceso de formulación del Plan de Ordenamiento Territorial urbano y periurbano.

Estos objetivos, se han formulado de acuerdo al propósito del Ayuntamiento y de la agencia internacional de cooperación alemana (GIZ) de elaborar y aplicar estrategias de ordenamiento territorial racionalizando los recursos que invierte el Gobierno Nacional, el Gobierno Local y los actores económicos en el desarrollo local y regional; ordenando los intereses que impulsan las acciones de los actores sociales del municipio de Jarabacoa y reorientando el modelo de gestión territorial que ha caracterizado su desarrollo territorial. En relación con ello, el Plan de Ordenamiento Territorial se ha orientado a partir de las siguientes hipótesis:

- Que todo territorio está conformado por componentes naturales, sociales y de infraestructuras y servicios, con potencialidades y limitaciones que definen su capacidad para generar riquezas y confortabilidad y promover el bienestar social de sus habitantes.
- Que todo ordenamiento territorial, implica el ordenamiento de las relaciones de poder entre todos los actores que participan de la gestión del territorio municipal;
- Que estas relaciones generan impactos socioeconómicos y ambientales que se originan en su articulación con la región y en el rol que asume este municipio; y,
- Que estos impactos exigen procesos participativos entre el gobierno local y la sociedad civil, con el objeto de facilitar y garantizar todas las acciones orientadas al mejoramiento de la calidad de vida de sus poblaciones.

Según se observa, estas hipótesis aluden a una visión interrelacional de los componentes del territorio y a un fundamento del ordenamiento territorial en el ordenamiento de las relaciones de poder, que es lo que genera impactos positivos (potencialidades) y/o negativos (limitaciones).

B. METODOLOGIA

La metodología diseñada y aplicada a los fines de esta Consultoría, se ha estructurado en tres componentes interrelacionados entre sí: el enfoque metodológico, el proceso metodológico y los procedimientos metodológicos. El *enfoque metodológico*, alude a la orientación que se estableció a todo el proceso en la relación Consultor-equipo técnico-GIZ-Comunidad de Jarabacoa. En relación con ello, se adoptó un enfoque de aproximaciones sucesivas a la realidad de manera participativa. Esto supuso indagaciones directas, mediante una interacción activa con las organizaciones gubernamentales y de la sociedad civil de Jarabacoa y de su contexto regional e, indagaciones indirectas a través de la recopilación, análisis y síntesis de información objetiva proveniente de fuentes secundarias.

El *proceso metodológico*, se estructuró en una dinámica de trabajo fundamentado en *investigación-producción de conocimientos-validación ciudadana-producción de resultados finales*. Este proceso, se correlaciona con el enfoque adoptado, en tanto se indaga sobre la realidad (*investigación*), se selecciona y sintetiza la información en relación con los contenidos del estudio (*producción de conocimientos*), se presenta, discute y validan los conocimientos producidos con los principales actores que inciden en el desarrollo de Jarabacoa y su contexto regional (*validación ciudadana*) y, finalmente, se ajustan los conocimientos elaborados a partir de los comentarios surgidos de los encuentros de validación (*resultados finales*).

Dado el reducido tiempo para la realización de esta instancia del estudio (1 mes), se ejecutaron acciones simultáneas de conocimiento de la realidad del contexto municipal y de la ciudad de Jarabacoa propiamente dicha. En este sentido, se actualizó la cartografía urbana y se recopilaron informaciones respecto al uso y ocupación del suelo urbano, evolución urbana, confortabilidad urbana, equipamiento comunitario, densidad urbana y dinámica del tránsito y transporte urbano e

interurbano. Las Etapas que comprendió el proceso metodológico para esta fase de la Consultoría, fueron las siguientes:

1. Revisión y procesamiento de la documentación existente

Se seleccionó la bibliografía de los principales documentos escritos sobre Jarabacoa a partir de lecturas con análisis crítico. Se recopiló información sobre los centros urbanos, las ciudades y sus municipios, con los cuales mantienen relaciones directas. Se consultaron libros, documentos inéditos, investigaciones, periódicos y otras documentaciones listadas en la bibliografía.

2. Delimitación del contexto regional

A los fines de la delimitación del contexto regional, se procesó la información bibliográfica recopilada respecto a todos aquellos indicadores que establecieran las relaciones de dependencia político-administrativa, de intercambio de bienes, personas, capital, etc. y de cobertura de la infraestructura y servicios entre Jarabacoa y los centros urbanos más próximos a su entorno regional. La información analizada se validó en 4 talleres participativos con 133 representantes de entidades gubernamentales y no gubernamentales del Municipio de Jarabacoa. De esta manera, se precisaron los límites del contexto con el que Jarabacoa interactúa más intensamente y, cuyos resultados de esta interacción inciden en su desarrollo.

3. Levantamiento de campo y preparación de mapas temáticos

Para la adquisición y actualización de informaciones sobre aspectos de infraestructuras y servicios, sociales y ambientales, se realizaron levantamientos de campo mediante recorridos por el área urbana y periurbana y las mismas se plasmaron sobre una base cartográfica. El patrón de distribución espacial obtenido de las recopilaciones bibliográficas fue plasmado también sobre una base cartográfica del área urbana y periurbana de Jarabacoa. De esta manera se compatibilizaron las informaciones obtenidas de distintas fuentes.

La base utilizada para la elaboración de los mapas temáticos, fue actualizada por un equipo técnico de apoyo al trabajo del Consultor, a partir de una base cartográfica digital elaborada en Auto Cad por EDENORTE. La información relacionada y analizada previamente por el consultor y luego digitada cartográficamente, originó una herramienta importante para el desarrollo de algunos temas sobre la ciudad y su entorno inmediato. La expresión gráfica de los datos se plasmó en 8 mapas temáticos.

4. Elaboración del diagnóstico territorial municipal y urbano

A partir del levantamiento, procesamiento y análisis de las informaciones, se elaboró un diagnóstico retrospectivo de la realidad urbana y periurbana en aspectos referidos a la expansión urbana; la conectividad intraurbana; el uso y ocupación del suelo; la accesibilidad a la infraestructura y servicios básicos y al equipamiento comunitario; y a los servicios de transporte urbano e interurbano. Con estas informaciones se elaboraron conclusiones sobre las tendencias observadas en los últimos 10 años y su impacto en el territorio urbano y periurbano. Los resultados de este análisis, se validaron en 7 talleres participativos con autoridades y técnicos municipales y representantes de entidades gubernamentales y de la sociedad civil del municipio de Jarabacoa.

5. Formulación del Plan de ordenamiento territorial a nivel urbano y periurbano

A partir de los resultados obtenidos del diagnóstico territorial se formularon los lineamientos de ordenamiento territorial para el área urbana y periurbana, los cuales incluyen metas, programas, proyectos, recursos, actores involucrados y tiempos estimados de ejecución. Las propuestas del plan se validaron en una asamblea ciudadana en la que participaron autoridades y técnicos municipales y representantes de entidades gubernamentales y de la sociedad civil del municipio de Jarabacoa. Durante esta asamblea se sugirió realizar una de las propuestas como la cambio de las vías de circulación del tránsito como un “piloto” que permitirá verificar si es necesaria su corrección o no.

C. MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual que se presenta en este documento refiere al concepto de ordenamiento territorial, en general, como objeto de conocimiento de esta consultoría, y al de diagnóstico territorial, como una particularidad específica del mismo. En el caso del ordenamiento territorial, se entiende como tal al:

Proceso continuo que integra la planificación y gestión participativa orientado a la preservación y mejoramiento del territorio, fundamentado en patrones de sustentabilidad ambiental, competitividad económica, equidad social y gobernabilidad territorial.

Esta conceptualización alude a una dinámica que se construye y reconstruye (*proceso*) orientando las relaciones entre los actores sociales que interactúan en un territorio y aquellas que lo configuran como tal (medio natural, social y construido). El carácter permanente (*continuo*) de esta construcción-reconstrucción es indicativo de que el orden de las partes entre sí y con el TODO, no se acaba en un determinado momento. Por el contrario, es indeterminado, en tanto el hombre y la sociedad experimentan cambios permanentemente. Lo que procura el ordenamiento en un, y, de un territorio, es adaptar el orden entre las partes a los cambios que experimenta la sociedad humana y a los impactos que ésta causa al medio natural y construido.

Tratándose de un *proceso continuo*, la modalidad apropiada para ordenarlo es la conjunción planificación-gestión. Dos componentes del proceso, orientados a reducir o eliminar la permanencia de procesos coyunturales (pensados en el corto plazo), sectoriales (impulsados desde los intereses de sectores sociales aislados) y segregativos (promovidos para el beneficio de sectores sociales y/o territoriales), que generan *desórdenes* en el territorio. Mientras la planificación contribuye a organizar y ajustar las relaciones entre las partes, y, a anticiparse a los acontecimientos futuros,

la gestión promueve la concertación y participación en la toma de decisiones y en la ejecución de acciones y en el control de los resultados de lo planificado.

Por otra parte, en la conceptualización señalada se hace referencia a una integración planificación-gestión de manera participativa. Esto se entiende en el sentido de que no se puede ordenar la relación entre las partes y, entre éstas y el TODO de manera unilateral, sin el aporte de todos los actores. De hacerlo de esta manera se estaría incurriendo en una contradicción conceptual. La participación es esencial a todo ordenamiento del territorio, en tanto todos los actores tienen una cuota de poder, que, el único modo de consensuarla es participando. A su vez, la participación garantiza no sólo el consenso entre los actores, sino también la sostenibilidad del proceso de ordenamiento territorial.

La instrumentación del ordenamiento territorial a corto, mediano y largo plazo, lo convierte en un mecanismo modificador de los flujos de bienes, capital, personas e información en el espacio urbano–municipal. Su importancia radica en el impacto que produce en las relaciones de la sociedad con el medio construido y el medio natural. Se trata de un proceso que actúa sobre la dinámica de las estructuras, formas, funciones, inversiones, distribución poblacional y uso y conservación de los recursos naturales del territorio objeto del estudio.

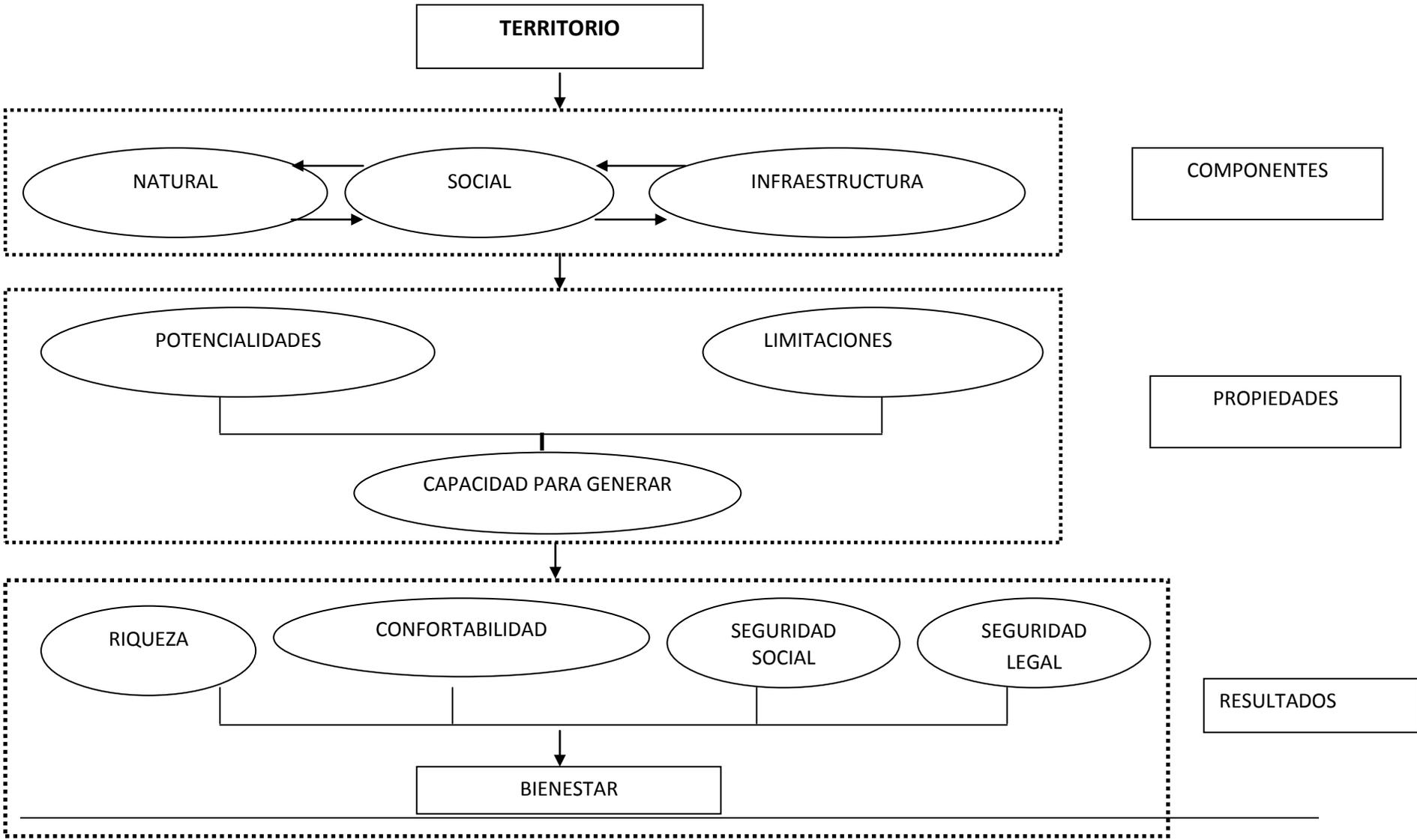
El ordenamiento territorial se fundamenta en principios de sustentabilidad ambiental, equidad social y competitividad económica, como garantía de la conservación de los valores socioeconómicos y ambientales del territorio urbano y municipal: (a) preservación y mejoramiento de su patrimonio cultural y natural; (b) redistribución equilibrada de los recursos humanos, tecnológicos, y económicos que generan los diferentes agentes sociales; y (c) fortalecimiento de los procesos de producción, distribución y comercialización de los bienes, capitales y servicios producidos. La *sustentabilidad ambiental* implica la factibilidad de conservar los recursos naturales con todos sus atributos actuales para beneficiar a las generaciones futuras.

La *equidad social* refiere a la distribución equitativa de los beneficios que genera el capital local en todas sus dimensiones (infraestructuras, servicios, empleo, entre otras), alcanzando a todos los habitantes a mejorar sus condiciones de vida. La *competitividad económica*, representa el incremento de las potencialidades del territorio, en base a un racional aprovechamiento de los recursos naturales que permita a todos producir riquezas en relación con la competitividad que exige el mundo globalizado.

La conjunción planificación-gestión supone un proceso que contempla no sólo el corto plazo, sino que fundamenta su accionar considerando el mediano y largo plazo; una distribución equitativa de los recursos que produce o recibe el ámbito local, y una coordinación intersectorial de planes, programas y proyectos que garanticen la racionalización y eficientización en el uso de los recursos.

El Diagnóstico Territorial es una instancia metodológica que supone la descripción, interpretación y proyección de una situación determinada. En el caso de lo territorial, esto refiere a las interacciones entre el medio natural con el social y el construido, a la capacidad que tiene el territorio como ámbito posibilitante de vida, a los niveles de confrontación entre las conductas preferenciales de los distintos actores en su accionar sobre el territorio y al potencial de desarrollo que caracteriza a cada uno de los componentes en sí mismo, y, en relación con los otros. El gráfico siguiente sintetiza los componentes, las propiedades y los resultados de todo proceso de ordenamiento territorial. Precisamente, el Diagnóstico Territorial supone evaluar cómo se producen las relaciones entre los componentes y sus impactos en el territorio; cuáles son las potencialidades y limitaciones que generan en estos componentes esas relaciones, determinando la capacidad del territorio al momento de realizar la etapa de Diagnóstico, y, que niveles de bienestar adquiere el territorio en todo este proceso de interacciones.

**Gráfico N° 1.
Componentes y Relaciones del Ordenamiento Territorial**



Profundizando la conceptualización señalada, se interpreta al Diagnóstico Territorial como el nivel de fortalecimiento del capital local para generar riquezas y bienestar en una población determinada². Esto implica definir cuál es ese capital local, de manera de entender los impactos sociales y territoriales que produce en su proceso de desarrollo. Precisamente, lo que se señala en el gráfico anterior como las potencialidades, es lo que se denomina capital local. Esto es, el patrimonio natural (recursos naturales), socio-económico (actividades, conocimientos, capacidades creadas) y construido (infraestructuras, servicios, edificaciones culturales, entre otras) que es propio de un territorio determinado, que le permite generar riquezas y que otros territorios dependan de éste. En la medida que un territorio tiene más potencialidades (capital local) que limitaciones, es menos dependiente para su desarrollo y crecimiento. Esto significa que tiene más capacidades propias para ordenar los desórdenes territoriales existentes.

Por el contrario, cuando tiene más limitaciones es más dependiente de las decisiones de otros territorios, lo cual lo vuelve más débil para planificar, tomar decisiones y ejecutar acciones tendientes al ordenamiento del territorio. Por ejemplo, en el caso de Jarabacoa uno de los capitales locales es la producción forestal y agrícola, el cual, debido a la permanencia de otro capital local como es el suelo, clima y agua, posibilita la generación de riquezas en el territorio. Otros territorios como Santiago o Santo Domingo, dependen de éste capital para adquirir abastecerse de los productos forestales y alimenticios³. En la medida que estas dos ciudades no producen esta base alimentaria, se encuentran débiles y dependientes de aquellos, como Jarabacoa, que sí lo producen.

Es por ello que el ordenamiento territorial lo que procura es que al ordenar las partes entre sí y éstas con el TODO, garanticen el crecimiento del capital local (potencialidades) y disminuya sus limitaciones. No obstante ello, todo capital local

² Corral, Julio César. (2007). *Plan de ordenamiento territorial de Constanza*. Cluster Turístico de Constanza, GIZ, USAID. Constanza, República Dominicana.

³ Consejo para el Desarrollo Estratégico de la Ciudad y el Municipio de Santiago (2010). *Plan estratégico de Santiago 2010-2020*. Ayuntamiento Municipal de Santiago, CDES. Santiago, República Dominicana

tiene dependencias externas para poder desarrollarse. El desarrollo forestal y agrícola depende del abastecimiento externo de semillas, insumos, mano de obra, combustible, infraestructura, energía, entre otros. En el diagnóstico territorial se evalúa cuán importante es esa dependencia y cuánto puede influir para debilitar y/o acrecentar el capital local.

Por otra parte, en todo territorio el capital local produce impactos sociales (empleos, inversiones, servicios asociados al capital local y servicios urbanos) y territoriales (infraestructura, edificaciones, tierras). Es por ello que en el Diagnóstico Territorial se evalúa cuál es el nivel de impacto en ambos sentidos y que influencia tiene sobre el bienestar de la población, la conservación de los recursos naturales y el mantenimiento de las infraestructuras y servicios.

Finalmente, el Plan de ordenamiento territorial es el instrumento que proporciona las respuestas para resolver los impactos negativos producidos por el desarrollo del capital local, y para sostener los impactos positivos. Estas soluciones están orientadas a aumentar la capacidad de sostenibilidad del territorio en el tiempo. Tal es el caso de la propuesta de cambio de las vías de circulación en el casco céntrico que se presentan en este documento. Ante la falta de una conectividad intraurbana eficiente, por la distribución espontánea y no planificada del sistema vial, se propone efficientizar la circulación vehicular con vías que sólo tengan un sentido en la direccionalidad del tránsito y no como sucede actualmente que tienen dos sentidos cuando las dimensiones de las calles no lo permiten. Se trata de una solución factible de implementar a corto plazo, que sin duda va a mejorar el flujo vehicular y que no representa grandes erogaciones para el ayuntamiento municipal. A través de este tipo de propuestas se busca preparar a la ciudad frente al incremento poblacional, de actividades económicas y de flujos de tránsitos, sin recurrir a soluciones traumáticas y costosas como las ampliaciones de vías. De este modo se brinda una respuesta a un problema actual pero con visión de futuros problemas que pudieran presentarse.

SECCIÓN II

JARABACOA Y EL CONTEXTO REGIONAL

A. POTENCIALIDADES Y LIMITACIONES DEL CONTEXTO REGIONAL

En esta sección se describen las principales características que presenta el contexto regional donde se inserta Jarabacoa, a través de lo cual se intentan visualizar los elementos que potencializan o limitan su desarrollo. Se trata de una primera aproximación global del territorio que permite comprender cuáles son los aspectos externos que “moldean” la dinámica urbana y la de su entorno inmediato, y a su vez, cuáles son los que de Jarabacoa inciden en él. Por otra parte, este análisis aborda también el nivel de participación de Jarabacoa en el sistema urbano regional con el propósito de evaluar el rol que juega dentro del mismo. Estos aspectos facilitan una mayor comprensión de su dinámica con relación al conjunto de centros urbanos localizados principalmente a lo largo de la Cordillera Central y en la zona norcentral del país. La sección concluye con un análisis de la inversión del gobierno central en el desarrollo urbano de Jarabacoa y su comparación con otros de la región.

A.1. EL CONTEXTO REGIONAL DE JARABACOA

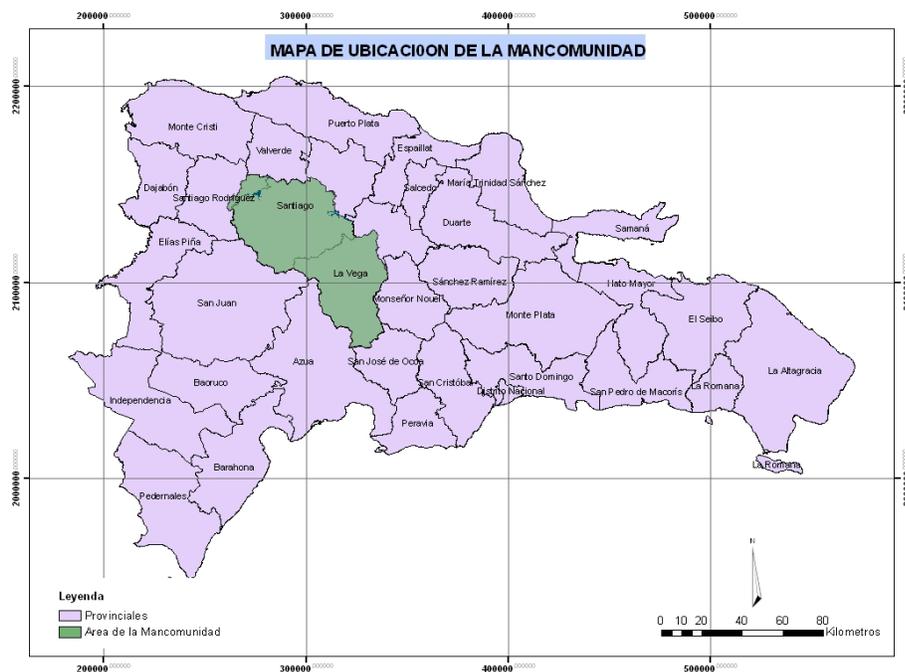
El contexto regional de Jarabacoa se ha definido a los fines de esta consultoría partir de la afinidad histórica-cultural y fisiográfica del espacio donde se inserta y de la cohesión territorial que establece con otros centros urbanos. Estos aspectos definen *territorios colectivos* que tienen en común componentes de producción (económico) y relaciones, símbolos y lazos (cultural) que los identifican como pertenecientes a una misma entidad fisiográfica⁴. Las particularidades del paisaje “cordillerano” propio de las provincias de Santiago, La Vega y Monseñor Nouel, constituyen el contexto regional de Jarabacoa. Mientras por un lado el contexto presenta como singularidad el paisaje natural que cohesiona a todos los asentamientos humanos localizados en

⁴ Yunén, Rafael Emilio y Corral Julio César (2010). *Anteproyecto de Ley de Regiones Operativas y de Planificación*. Dirección General de Ordenamiento Territorial, MEPYD. Santo Domingo, República Dominicana. Documento Inédito.

la cordillera central, por otro lado, el contexto se particulariza por el estrecho vínculo que mantiene Jarabacoa con la ciudad Concepción de La Vega. De allí que se denomine al contexto como la “mancomunidad madre de las aguas” estructurado en torno a la ciudad de La Vega y Santiago de los Caballeros.

Esto se ha entendido hasta tal punto que en la práctica se ha constituido una mancomunidad entre los municipios de Constanza, Jarabacoa, Jánico, San José de las Matas y Monción. El objetivo de esta forma de asociatividad es la prestación de servicios y/o ejecución de obras que por ley son de su competencia, que por sí solos no pueden realizar, mientras que unidos lo harían con mayor eficiencia (*Mapa N° 1*)⁵. Sin embargo, no sucede lo mismo con los municipios de La Vega y Villa Bisonó, con los cuales limita al norte; y con Bohechio con el cual limita al oeste, por las limitaciones que impone la misma topografía cordillerana. Con esta última no existe cohesión por la ausencia de sistemas de comunicación vial apropiados que favorezcan un intercambio de flujos hacia y desde Jarabacoa.

Mapa N° 1. Contexto regional de Jarabacoa



Fuente de información: Universidad Agroforestal Fernando Arturo de Merino (2007).

⁵ Universidad Agroforestal Fernando Arturo de Merino (2007). *Fichas resumen. Caracterización socioeconómica y geofísica del área de incidencia de la Mancomunidad de Municipios Madre de las Aguas*. UAFAM-GTZ. Jarabacoa, La Vega, República Dominicana.

Las particularidades que cohesionan a este contexto regional “mancomunado” en un área de 4,500 km² (UAFAM, 2007), localizado dentro de la cuenca alta y media del Río Yaque del Norte, son sus patrones comunes en el desarrollo económico (agricultura, invernaderos, turismo y ecoturismo, explotación forestal, agroindustria del cazabe y ebanistería); manejo de los recursos naturales y ambientales (áreas protegidas, cuencas hidrográficas, energía limpia y renovable); belleza paisajística (vistas panorámicas, enclaves naturales); zonas de vida (bosque muy húmedo y húmedo), y dependencia económica (remesas) y de servicios externos (salud especializada, educación técnica y superior, trámites judiciales, entre otros) (*Mapa N° 2*). Ninguno predomina sobre otro y todos se amalgaman en un “cuerpo cultural” de una manera tal que permiten definir *lo propio* de un territorio y *lo diferente* de otro. Cuando esto tiene una duración histórica se convierte en un signo de identidad de ese territorio. El sentido de afinidad histórico-cultural de un territorio se afianza aún más cuando también es reconocido por actores externos al territorio en cuestión. Algo se percibe “desde afuera” que hace que esos territorios tengan elementos de cohesión (Yunén, R.E., Corral, J.C., 2010).

Mapa N° 2.
Contexto regional de Jarabacoa en torno a La Vega.

Fuente de información:
Corral, Julio César y otros (2000). *Lineamientos de política urbana de la ciudad de La Vega.* CONAU-CEUR/PUCMM. Santo Domingo, República Dominicana.



Aunque una región no es una entidad estática, ya que su territorio puede expandirse (con producción de nuevos productos, ampliación de su infraestructura, etc.), o puede contraerse (recesión o cambio en la producción de bienes y servicios, etc), en el caso de Jarabacoa se considera a este contexto regional como un ámbito estable con muy escasas posibilidades de cambio en su estructuración. Tanto la unidad fisiográfica de la misma como la dinámica de los flujos del territorio (personas, materiales, energía, información, transporte, etc.) vinculadas predominantemente a La Vega y Santiago, inciden para la estructura espacial de la región no sufra grandes modificaciones.

A.2. VENTAJAS COMPARATIVAS Y COMPLEMENTARIEDADES

Las *ventajas comparativas*, convertidas en ventajas competitivas en algunos casos como el de la producción agroforestal y el turismo, son las que favorecen un mayor movimiento de flujos de personas, bienes y servicios orientados al desarrollo económico de Jarabacoa y su contexto regional. Por su parte, las *complementariedades* son aquellas potencialidades que presentan los ecosistemas productivos y naturales que pueden ser aprovechadas por los asentamientos humanos para su desarrollo. Los principales aspectos de esta realidad son los siguientes:

- a) *Las ventajas comparativas de sus bosques y paisajes naturales*⁶ que ocupan el 66% del territorio del contexto regional, correspondiéndole al municipio de Jarabacoa 690 km² que corresponden al 70% de la Cuenca Alta del Río Yaque del Norte (CAY). Sus bosques remanentes y su paisaje montañoso favorecen el desarrollo del ecoturismo y su clima y sus tierras el desarrollo forestal, agroforestal y agrícola (especialmente en los valles intramontanos con pendientes menos pronunciadas). Esta situación favorece el desarrollo de las actividades de

⁶ GITEC, GTZ, KFW (2006). *Plan de ordenamiento territorial de la cuenca alta del Río Yaque del Norte y del municipio de Jarabacoa.* GIZ, Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa, GITEC, KFW. Jarabacoa, República Dominicana.

forestación y reforestación, especialmente en los “polos forestales” de Manabao y Jumunuco, próximos al Parque Nacional Armando Bemudez.

- b) *Las ventajas comparativas de la producción hídrica para consumo y riego y generación de energía eléctrica*⁷ a través de la cuenca de los ríos Yaque del Norte y Yuna-Camú y la presa hidroeléctrica de Tavarez-Bao y López-Angostura localizada en el propio contexto regional. El Río Yaque del Norte con su cuenca de 7,053 km² abastece a 1.5 millones de personas localizadas en la región norte y norcentral del país. Por otra parte, esta cuenca proporciona el 35% de la energía hidroeléctrica que se produce a nivel nacional. Esta ventaja comparativa favorece la ventaja competitiva en términos territoriales, ya que no genera dependencia de ecosistemas o fuentes de agua localizados en otras regiones. Su manejo intrarregional facilita una dinámica acorde a los requerimientos de consumo y riego para el desarrollo regional, aunque la oferta no satisfaga la demanda.
- c) *Las ventajas comparativas de la producción agroforestal y agrícola*⁸ expresadas a través de la producción cafetalera, vegetales tradicionales, habichuela. Tayota, flores, limón, fresas, vegetales para exportación y ganadería. Todas ellas totalizan unas 790,000 tareas (49,375 has.). En los últimos 10 años se han introducido en el Municipio la tecnología de producción agrícola en invernaderos y se fomenta la agroforestería como alternativa de la producción para la conservación y mayor aprovechamiento de los suelos. Se trata de alternativas recientes que tienden a incrementarse a través del tiempo por la creciente demanda de los principales centros urbanos del contexto regional. Estos recursos se suman a la producción avícola, porcina y vacuna que se desarrolla en las zonas rurales del municipio.

⁷ GRUSAMAR-INDRHI (2007). *Evaluación de las cuencas hidrográficas en República Dominicana*. INDRHI. Santo Domingo, República Dominicana.

⁸ Castillo, Juan et. Alt. (2006). *Plan estratégico de desarrollo del municipio de Jarabacoa*. USAID, Ayuntamiento de Jarabacoa, UAFAM. Jarabacoa, República Dominicana..

d) *Las ventajas comparativas del comercio y los servicios nacionales e internacionales que ofrece La Vega*⁹ como principal centro de intermediación del contexto regional con el nivel nacional e internacional. En el caso de la actividad comercial la intermediación se realiza tanto como centro de acopio y distribución de productos como de su comercialización. La presencia de mercados interregionales como el Mercado Municipal o el comercio tradicional de su centro histórico y las tiendas por departamentos distribuidas en su territorio, son algunos de los ejemplos más ilustrativos de los alcances de estas ventajas comparativas. A ellas se agregan las propias del sector de servicios especialmente focalizado en las telecomunicaciones, la proximidad al aeropuerto internacional del Cibao, la educación del nivel universitario y post-universitario, la salud con una amplia gama de especialidades, la producción y divulgación cultural y los servicios de profesionales que se ofrecen a nivel regional.

e) *La complementariedad entre los núcleos urbanos y los ecosistemas forestales y agropecuarios*¹⁰ en lo que respecta a la generación de empleos, divisas, bienes y servicios y en la dinámica poblacional y del transporte. Independientemente de su escala los centros urbanos fungen como centros de abastecimiento a las zonas rurales circundantes (centro local de menos de 25,000 habitantes¹¹); de servicios a centros locales y áreas productivas (centro terciario entre 25,000 y 70,000 habitantes¹²), de servicios regionales (centro secundario entre 70,000 y 300,000 habitantes¹³) y de servicios regionales, nacionales e internacionales (centro primario de más de 500,000 habitantes¹⁴). Estas complementariedades se ven favorecidas por la existencia de un sistema de transporte público-privado que conecta a todos los centros urbanos entre sí.

⁹ Corral, Julio César et. Alt. (2001). *Plan de desarrollo local de la provincia de La Vega*. PAIRE-Unión Europea. Santo Domingo, República Dominicana.

¹⁰ Corral, Julio César et. Alt. (2006). *Lineamientos de políticas de desarrollo urbano de Mao*. Consejo Nacional de Asuntos Urbanos. Santo Domingo, República Dominicana.. Págs. 116-120

¹¹ Tal es el caso de Jima Abajo, Tireo, Piedra Blanca y Maimón..

¹² Dentro de ellos se encuentran Constanza y Jarabacoa.

¹³ Dentro de ello se encuentra La Vega y Bonao.

¹⁴ Dentro de esta región solamente se ubica Santiago en este nivel de asentamientos humanos.

Estas ventajas comparativas favorecen directamente a Jarabacoa en tanto centro local de intermediación de la producción agroforestal, agropecuaria y turística, especialmente por los servicios comerciales, financieros y técnicos que les brinda, y en tanto centro que puede beneficiarse por el pago de servicios ambientales por la producción hídrica. Por otra parte, las vistas panorámicas y los atractivos naturales de su entorno se constituyen en elementos de atracción para el desarrollo turístico y ecoturístico, lo cual requiere del núcleo urbano para la prestación de servicios vinculados a los mismos. Finalmente, Jarabacoa se beneficia de su proximidad con La Vega y Santiago en tanto puede acceder a los servicios culturales, educativos, de salud, profesionales que allí se ofrecen, aunque ello represente una dependencia de estos núcleos urbanos que fungen como centro principales del contexto regional.

A.3. LA RELACION DOMINIO-DEPENDENCIA DE JARABACOA CON RELACION AL CONTEXTO REGIONAL¹⁵

Se entiende por relación dominio-dependencia a los vínculos que se establecen entre Jarabacoa y su contexto regional en aspectos políticos-administrativos, intercambio de bienes y servicios y cobertura de infraestructura y servicios. Esta relación supone que hay ciertos vínculos que hacen que ciertos territorios *dependan* de Jarabacoa para su desarrollo, por lo cual éste establece un *dominio* sobre aquellos. Sin embargo, simultáneamente a ello Jarabacoa también se siente *dominado* por otros territorios en tanto *depende* de ellos para su desarrollo. Mientras en el primer caso Jarabacoa posee las capacidades, recursos y/u oportunidades que otros territorios no lo tienen, en el segundo caso sucede lo contrario: Jarabacoa debe recurrir a los recursos, las capacidades y/o las oportunidades que otros tienen para su desarrollo. Una síntesis de estas relaciones se señala a continuación.

¹⁵ Corral, Julio César. (2011). *Diagnóstico y tendencias de desarrollo del municipio de Santiago*. Fundación Demuca y Ayuntamiento Municipal de Santiago. Santiago, República Dominicana. Documento Inédito

- **Aspectos políticos-administrativos**

Una primera situación de la relación dominio-dependencia se produce a partir de la influencia que ejerce la localización de los organismos estatales y de gestión entre los distintos centros urbanos que configuran el contexto regional. Esto supone una relación de dependencia en trámites administrativos, gestión de recursos y/o toma de decisiones que tienen uno o varios centros urbanos sobre otros. En el caso del entorno regional de Jarabacoa la dependencia político-administrativa se focaliza en Concepción de La Vega, generando una dependencia de los centros urbanos con respecto a éste. Ejemplo de ello lo constituyen los trámites legales y judiciales tales como los del tribunal de tierra, las cortes y casos de 2ª instancia así como los casos penales. Por otro lado, se depende también de La Vega para obtener la licencia de conducir y para realizar el cambio de matrícula y de pago impuestos por herencia, entre otros.

Por otra parte, para la supervisión de obras de infraestructura los habitantes del contexto regional deben dirigirse al Vice Ministerio de Obras Públicas localizado en La Vega o Santiago, puesto que no hay oficinas en otros centros urbanos del contexto regional. Algo similar ocurre con la expedición de pasaportes dado que la población del entorno regional debe trasladarse a La Vega o Santiago. En una situación similar, las oficialías civiles dependen directamente de Santo Domingo; tanto es así, que los habitantes del entorno regional (con excepción de los de Santiago), deben dirigirse a esta ciudad para realizar las legalizaciones de actas de nacimiento o de matrimonio.

Estas dependencias de la población de Jarabacoa respecto a La Vega aún resultan difíciles de modificar porque suponen una reforma del Estado fundamentada en la descentralización, que no se vislumbra que se realicen a mediano plazo. Dicha situación genera gastos de transporte y trámites de parte de la población de Jarabacoa, cuyos beneficios se quedan en La Vega y no en Jarabacoa.

- **Intercambio de bienes y servicios**

Una segunda situación en la relación dominio-dependencia es la que alude a las relaciones funcionales entre los centros urbanos que conforman el contexto regional, que incluyen los flujos de transporte, comercialización de productos y movimiento interno y externo de personas por razones laborales, educativas, recreativas y/o de servicios.

El centro de generación de los flujos de transporte lo constituye la ciudad de La Vega con un flujo de transporte interurbano de 856 unidades que transportan 102,720 pasajeros/día (Corral, Julio, 2010). Este flujo representa 20 veces más el flujo de pasajeros que se moviliza desde y hacia Jarabacoa diariamente. Las razones principales que motivan el flujo de personas desde el entorno regional hacia La Vega y Santiago son de tipo laboral, educativa, cultural, compra-venta y recreación. La oferta comercial, de servicios e industrial generan una diversidad de empleos y oportunidades de compra-venta a escala regional; lo cual influye en el flujo de personas, bienes transporte desde y hacia La Vega y Santiago. En ello se incluye también la comercialización de productos agrícolas y agropecuarios, y/o transacciones de servicios comerciales y/o financieros, ya que Santiago es el centro de intercambio de los mismos tanto en la Región Norcentral como entre ésta y las Noroeste, Atlántica y Transcentral (La Vega, Monseñor Nouel y Sánchez Ramírez). Por otro lado, desde el ámbito regional también se presenta un flujo importante de personas que se trasladan a La Vega en busca de mejores opciones para la educación media y/o superior, puesto que allí existen 2 universidades y 3 institutos técnico-vocacional.

Las rutas interprovinciales reflejan que el mayor flujo de pasajeros y de vehículos, se experimenta en aquellas que tienen como destino las ciudades de Santiago y Santo Domingo. Esto encuentra su explicación en la dependencia político-administrativa de

los centros urbanos de la Región Norcentral con respecto a estas dos ciudades. Además de ello, ambas ciudades son los ejes principales de comercialización para la producción agrícola de la zona, así como para el abastecimiento de la misma. Esta relación comercial y de servicios se experimenta más directamente con Santiago, que se sitúa como centro primario en cuanto a la comercialización, la educación, la recreación y la provisión de servicios, no sólo para los habitantes de esta región sino también de las regiones circundantes. Prueba de esta realidad, es el flujo de personas que diariamente se trasladan a esta ciudad por cuestiones laborales y/o educativas. Asimismo, aún cuando estos centros urbanos tienen opciones recreativas para su población generalmente se recurre a Santiago como una opción más diversificada que las de éstas.

El intercambio de bienes, capital y personas que ocurre entre Santiago y su contexto regional, se expresa en los siguientes ejemplos:

- El Hospedaje Yaque es, junto con las ferias que se realizan en la región, el principal centro de comercialización y abastecimiento de productos agrícolas para los habitantes de la región. Muchos de ellos se trasladan a Santiago a realizar sus compras familiares. Por el contrario, Santiago depende de los productos agrícolas de su entorno regional para el desarrollo de sus habitantes.
- La escasez de oportunidades de desarrollo en el ámbito laboral a nivel regional, ha provocado que la población económicamente activa de las ciudades del entorno regional con cierto nivel de preparación académica sea absorbida por el mercado laboral de Santiago, sin que se experimente el retorno de estas personas a su ciudad origen.

- La escasez de lugares de diversión y/o de desarrollo cultural en la región Norcentral, como salas de cine, discotecas, teatros, entre otros, inducen a que la población joven de la misma se traslade a Santiago para divertirse.
- Existe un alto flujo migratorio de las zonas rurales de la región a Santiago con fines laborales; especialmente en la economía informal y la agricultura.

El rol preponderante asumido por Santiago a nivel del contexto regional genera una dependencia en el abastecimiento de bienes y servicios que aún no puede ser superado por otros centros urbanos del contexto regional. Dentro de ello, Jarabacoa es uno de los tantos centros urbanos que se suma a dicha dependencia de Santiago. Se observa que esta tendencia no será modificada a mediano plazo.

- **Cobertura de infraestructuras y servicios**

Esta tercera situación en la relación dominio-dependencia se expresa en la provisión de agua potable y electricidad, servicios de salud y educación, así como distribución del sistema vial entre los diferentes asentamientos. Con respecto a los servicios de salud, educación, energía eléctrica y agua potable, La Vega cuenta con sus propias oficinas regionales gubernamentales y corporativas por lo que no depende de otras instancias territoriales para la gestión de estos servicios. Esto se acentúa aún más con la presencia de la oferta privada de servicios de salud y educación que sí son demandadas por el resto de los centros urbanos que integran el contexto regional. Esto es así por la calidad del cuerpo docente y por la educación superior y técnico-vocacional que se oferta en ésta. Más aún cuando en el resto de los centros urbanos del contexto no existen centros universitarios, lo cual obliga a los estudiantes a trasladarse a la ciudad de La Vega o Santiago para completar sus estudios.

En el caso del servicio de alcantarillado y agua potable, La Vega cuenta con su propia corporación (CORAVEGA) que administra, distribuye y realiza todas las

actividades de operación y mantenimiento del acueducto que abastece al municipio de La Vega y a los de su entorno inmediato (Jarabacoa y Jima Abajo). Esto significa que no hay una dependencia técnico-operativa de otros territorios, aunque la producción de agua se realice en su entorno inmediato (Río Camú). El resto de los centros urbanos del contexto regional, entre ellos, Jarabacoa, operan bajo la estructura técnica-organizacional conjunta entre Coraavega y el Instituto Nacional de Agua Potable y Alcantarillado (INAPA).

En cuanto a los servicios de salud, la dependencia que tienen los centros urbanos del contexto regional con La Vega y Santiago son aún más fuertes por las deficiencias que existen en la cantidad de centros de salud y en la preparación del personal médico y asistencial de los mismos. Los centros de salud del resto del contexto regional ofrecen atención primaria y ciertas especialidades por la cual los habitantes de los mismos se trasladan a La Vega o Santiago en busca de atención médica especializada (traumatología, cardiología, entre otros) especialmente al Hospital Regional José María Cabral y Báez y/o a centros especializados del sector privado.

En el caso de la energía eléctrica, La Vega se abastece del sistema energético nacional a través de las redes localizadas en la región y de las generadoras ubicadas en Puerto Plata, Bonao y Santo Domingo. Sin embargo, la provisión de este servicio no satisface la demanda, puesto que en toda la Región se presentan deficiencias en las redes utilizadas para la transmisión y distribución de dicho servicio. En este sentido, Jarabacoa al igual que el resto de los centros urbanos del contexto regional tiene una dependencia energética del sistema nacional y de las fuentes generadoras que se localizan en su entorno regional.

Finalmente, la infraestructura de redes de carreteras y caminos le otorga a La Vega, a diferencia de Jarabacoa, un vínculo directo con el resto de los principales centros urbanos del contexto regional, permitiéndole el acceso en condiciones razonables a

todas las zonas del país. A pesar de esto, existe un déficit en términos cualitativos como resultado de la construcción de carreteras sin la técnica vial adecuada, así como en la deficiente conservación del estado de las vías. Para atender las necesidades a nivel de las distintas regiones, la Dirección General de Carreteras, que es una de las dependencias del Ministerio de Obras Públicas, cuenta con el Distrito de La Vega, bajo cuya jurisdicción se encuentran las carreteras de las provincias de la región norcentral.

El corredor vial principal del contexto regional de Jarabacoa lo constituye la autopista Duarte que conecta a La Vega con Santiago y Santo Domingo a través de la región transcentral, e indirectamente a las regiones este y suroeste. Dentro de este sistema La Vega se conecta hacia el sureste con Jarabacoa y Constanza que forman parte de la mancomunidad madre de las aguas y hacia el noroeste con Mao (a través de Santiago). Este corredor vial principal se completa con un sistema secundario de carreteras interiores y ramas de alimentación que conectan localidades menores y cabeceras municipales con el sistema principal y un sistema terciario, conformado por los denominados caminos vecinales. Dentro de ellos se encuentra el que vincula a La Vega Santiago con Jarabacoa y con Constanza. Esta distribución del sistema vial es la expresión territorial de la preponderancia que tiene un centro urbano respecto a otros y del nivel de dependencia que genera en cuanto a los flujos de personas, bienes y servicios.

C. EL ROL DE JARABACOA EN EL CONTEXTO REGIONAL

C.1. SU INSERCIÓN EN EL SISTEMA URBANO REGIONAL

La estructura del sistema urbano regional muestra a Santiago como la ciudad que ha mantenido su rol preponderante en los últimos 50 años, tanto como principal centro de intermediación de la región norcentral del país como de su posicionamiento en la estructura de centros urbanos a nivel nacional. Mientras en 1960 ocupaba el

segundo lugar dentro del sistema urbano nacional después de Santo Domingo¹⁶ con una relación poblacional de 1:4, en el 2002 continuó ocupando dicha posición con una relación de 1:3.8, casi similar a la de 1960. Estas comparaciones muestran la continuidad histórica del posicionamiento de Santiago en el sistema urbano nacional.

Dentro del contexto regional analizado, Santiago mantiene su rol como centro primario y establece marcadas diferencias con los 5 centros urbanos que forman parte del mismo y que cuentan con poblaciones mayores de 15,000 habitantes. Considerando el nivel de oferta de servicios y de la población que se localiza en los centros urbanos se observa una jerarquía funcional que ubica a Santiago, como centro primario; La Vega y Bonao como centros secundarios; mientras que Constanza y Jarabacoa se posicionan como centros terciarios. Esta jerarquización de los centros urbanos se completa con un conjunto de centros locales entre los que se destacan Jima Abajo, Piedra Blanca y Maimón.

Como centro primario Santiago se encuentra dentro del rango de ciudades con una población entre 500,000 y 700,000 habitantes. Está dotado de un equipamiento completo en cuanto a servicios comerciales, bancarios, de salud y educativos; bancarios y comerciales en tanto posee sucursales de todos los bancos del país y grandes tiendas por departamentos, supermercados y almacenes mayoristas. Su rol de ciudad primaria a nivel del sistema urbano regional se establece a partir de: i) la privilegiada localización geográfica que posee ya que es centro físico y funcional de una zona altamente productiva; ii) la fuerte concentración y compleja actividad comercial que se genera en dicho centro, siendo objeto de importantes inversiones locales y extranjeras; y iii) la demanda constante y progresiva de mano de obra de toda la región, en los sectores microempresarial e industrial.

¹⁶ Santo Domingo tenía una población urbana de 369,980 habitantes y Santiago de 85,640 habitantes, con la diferencia además que en aquél correspondía al 80% de la población localizada en el territorio municipal, y en éste al 50%.

Los centros secundarios son aquellos que tienen una población entre 70,000 y 300,000 habitantes y cuentan con sucursales de los principales bancos comerciales y algunos estatales, comercio especializado y almacenes mayoristas; tiendas por departamentos, mercados de alcance provincial y ferias de carácter regional. Poseen un hospital provincial, clínicas privadas y dispensarios médicos; universidades privadas y algunas estatales; academias y liceos y colegios.

Los centros terciarios son aquellos que tienen una población entre 20,000 y 70,000 habitantes y cuentan con sucursales de bancos comerciales y algunos estatales, un comercio ordinario, algunos comercios mayoristas y mercado de alcance provincial. En equipamiento de salud, cuentan con hospitales provinciales o municipales y algunas clínicas privadas y dispensarios médicos. Como equipamiento educativo poseen sucursales de universidades privadas o estatales (Constanza y Jarabacoa), liceos clásicos o técnicos y colegios privados. Su equipamiento e infraestructura es de menor magnitud porque se encuentran cercanos a centros urbanos de mayor jerarquía que suplen muchas de sus necesidades.

C.2. LA INVERSION DEL GOBIERNO CENTRAL EN EL DESARROLLO URBANO

Complementariamente a lo señalado con respecto a las relaciones dominio-dependencia que se establecen entre los centros urbanos de un mismo contexto regional, se observa que el gobierno central genera inequidades en la focalización de sus inversiones en infraestructura, servicios y desarrollo social. Estas inequidades se producen tanto a nivel de centros urbanos localizados en una misma región como entre aquellos localizados en distintas regiones.

La focalización de las inversiones se fundamenta en criterios muy variados que cambian año tras año. Mientras que en algunos momentos prevalece el interés sectorial demandado por algún sector de la economía, en otro lo es el interés partidista o personal de los representantes provinciales en el Congreso o en alguno

de los estamentos del gobierno. Ejemplo de ello es que en los últimos 5 años no se ha respetado ni siquiera la cantidad poblacional para asignar inversiones, como modo de adoptar algún criterio con cierta lógica. Es decir, asignar proporcionalmente más inversión a los centros que tienen más población que otros.

Por ejemplo, mientras Constanza y Jarabacoa tienen una población casi similar este último recibe un promedio anual de 300 millones de pesos y aquél de 6 millones de pesos, marcando una diferencia a favor del primero de 50 veces más que el segundo. En una dirección casi similar se observa lo acontecido entre San José de Las Matas (Sajoma) y Jánico, donde aquél duplica la cantidad de población a éste. Sin embargo, mientras Sajoma recibe un promedio anual de 18 millones de pesos Jánico no supera los 4 millones de pesos; es decir, Sajoma cuadruplica lo recibido por Jánico. Más aún, triplica lo recibido por Constanza aunque éste cuente con más cantidad de población que Sajoma. Finalmente, Monción que tiene 4 veces menos población que Sajoma recibe anualmente una inversión del gobierno central de 400,000.00 pesos; es decir, 40 veces menos inversión que aquél¹⁷.

Estas diferencias en la focalización de la inversión en los centros urbanos del contexto regional explican el porqué no existe una lógica en la asignación presupuestaria del gobierno central hacia el nivel local. Explica también el porqué los actores locales deben realizar con sus propios recursos inversiones que el Estado no realiza, aunque le corresponda realizar. Esta modalidad operativa del gobierno central muestra como ciertas inversiones orientadas al ordenamiento territorial, tales como carreteras, infraestructura básica, equipamiento comunitario y/o de desarrollo económico (mercados, terminales de transporte público, entre otros), recaen finalmente sobre la responsabilidad del gobierno local que no cuenta con los recursos suficientes para poder realizarlas. En consecuencia, o las procura a través de agencias internacionales o del sistema financiero nacional.

¹⁷ Corral, Julio César (2008). *Inversiones del gobierno central a nivel municipal*. Federación Dominicana de Municipios. Santo Domingo, República Dominicana. Documento de Trabajo.

SECCIÓN III

LA EXPANSION URBANA: UNA DINAMICA PERMANENTE EN EL DESARROLLO TERRITORIAL

A. EXPANSION vs CONCENTRACION URBANA

El tema de la expansión vs. concentración urbana se constituye en un primer análisis del diagnóstico territorial. Lo que se trata de indagar es el modo cómo se distribuye la población en el territorio, en función de las actividades que realizan y del impacto que causa sobre éstas el contexto regional. Esta distribución se realiza en función de la capacidad que tiene la estructura urbana para facilitar la concentración o la expansión de la “mancha urbana”. Estructura que supone a la malla de relaciones que se establece entre sus elementos compositivos definidos básicamente por las vías de circulación y las manzanas que se generan entre ellas. Ambos elementos físicos constituyen el soporte de las actividades urbanas y expresan las modalidades de expansión urbana, las vinculaciones intraurbanas y la configuración de los espacios públicos.

¿La estructura urbana construida favorece un desarrollo ordenado de las actividades urbanas? ¿Jarabacoa es una ciudad que tiende a incorporar nuevas urbanizaciones articuladas a lo existente? O ¿a generar barrios atomizados? ¿La trama urbana tiende a expandirse más que a concentrarse? Finalmente ¿el sistema vial se encuentra funcional y estructuralmente jerarquizado y con conexiones apropiadas? Estos interrogantes son algunos de los que exigen respuestas para el ordenamiento de un territorio que promueva la habitabilidad de los ciudadanos.

Este tópico se ha estructurado en dos partes complementarias entre sí, aunque específicas en sus alcances. En la primera, se analiza la dinámica de expansión de la mancha urbana frente a la de concentración de edificaciones en la trama existente. Este análisis incluye los niveles de densidad poblacional actuales y su comparación

con los alcanzados en 1960, 1980, 2000 y el 2011. Dentro de ello se evalúa la relación entre lo propio (espacio privado) y lo común (espacio público), considerando la proporción que ocupan ambos en la ciudad, el impacto de la expansión urbana sobre los costos de provisión y mantenimiento de la infraestructura básica, y el nivel de vulnerabilidad del territorio frente a amenazas naturales. En la segunda se caracterizan los elementos del sistema vial urbano y sus niveles de correspondencia con el uso y ocupación del suelo, con el tránsito y transporte urbano e interurbano y con los distintos sectores urbanos, así como sus niveles de conectividad intraurbana.

A.1. ENTRE LA EXPANSION Y LA CONCENTRACION POBLACIONAL

De acuerdo a la dinámica de la gestión del territorio, la opción por expandir o concentrar no ha sido impulsada por el Ayuntamiento aunque es la entidad llamada a planificar la elección de una u otra, o, de las dos, de manera racional y no espontánea. Ante la ausencia de un plan de ordenamiento territorial es el mercado inmobiliario el que orienta si la ciudad se expande o se concentra; es decir, si la población y las edificaciones se agrupan en puntos estratégicos o, se distribuyen en distintos puntos del territorio. Simultáneo a ello, también son las poblaciones pobres que carecen de oportunidades para el acceso a la tierra las que ocupan solares de manera espontánea, orientando otra alternativa en las modalidades de expansión de la “mancha urbana”.

Este proceso es el que ha definido cómo y hacia dónde se expanden o concentran las edificaciones y la población. Por otro lado, esta dinámica orientada por los intereses particulares de inversionistas e “invasores” ha generado la sustitución de tierras agrícolas o solares yermos por urbanizaciones (expansión) y viviendas unifamiliares y solares baldíos por comercios e incipientes edificios en altura (concentración). Finalmente, como consecuencia de ello, también ha incidido en la estructuración del sistema vial y en la distribución de las infraestructuras y servicios.

En el caso de Jarabacoa se observa una tendencia a una mayor expansión con urbanizaciones más que a una concentración edilicia-poblacional en la trama existente. Mientras por un lado la expansión se promueve por la disponibilidad de solares para nuevas urbanizaciones, por otro lado se tiende a incrementar mayores niveles de concentración en la zona céntrica de la ciudad. Consecuencia de ello, entre ambas zonas queda una gran porción de territorios baldíos sin ocupar, lo que incide en el incremento de los costos de mantenimiento de la infraestructura básica.

Con relación a la **expansión urbana** (*Mapa N° 3*) en los últimos 50 años la ciudad incrementó su territorio urbanizado en 747.31 has. (7.47 km²), pasando de 14.9 has en 1960 a 762.21 has. (7.6 km²) en el 2011¹⁸. De este incremento solamente el 51% (381.12 has.) fueron efectivamente ocupados por áreas residenciales, comerciales y de servicios; ya que el 22% (164.40 has.) correspondió a urbanizaciones que aún se encuentran con solares baldíos y un 29% (201.79 has.) a zonas con usos agrícolas. Esta expansión representó un incremento bruto del 98%, equivalente a una expansión de 14.65 has./año. Esto significa que la expansión realizada permitía anualmente albergar a un promedio de 1,465 personas/año, considerando una densidad de 100 hab./ha. Situación que no ha ocurrido de esa manera por lo que Jarabacoa ha urbanizado más territorio que el que necesita para albergar la población que se incorpora a la vida urbana anualmente. Un análisis de la evolución de la población en el territorio urbano fundamenta esta argumentación.

Analizando la dinámica de la **población** urbana de Jarabacoa de los últimos 50 años, se observa que hubo un incremento de 43,235 habitantes pasando de 3,227 hab. en 1960 a 46,462 habitantes en el 2011¹⁹. Este crecimiento del 93% supuso un incremento anual promedio de 847 habitantes, independientemente de la población que ha migrado hacia otras zonas dentro y fuera del país.

¹⁸ Los datos correspondientes a la superficie urbana de los años 1960, 1980 y 2000 fueron obtenidos del Censo Nacional de Población y Vivienda de 1970, 1980 y 2000, mientras que el del 2011 de un levantamiento de campo realizado a los fines de esta consultoría, a partir de la base cartográfica elaborada por EDENORTE.

¹⁹ Este dato corresponde a una estimación realizada por el Consejo Nacional de Población y Familia para el 2011.

Esto significa que para albergar dicha población se habría requerido una expansión del territorio de 8 has./año y no de 14.65 has./año tal cual ha sucedido. Con relación a ello cabe señalar que la ciudad tiende a ocupar más territorio que lo que demanda el incremento poblacional anualmente. Estas diferencias inciden en la disminución de la densidad poblacional de los distintos sectores del territorio urbano.

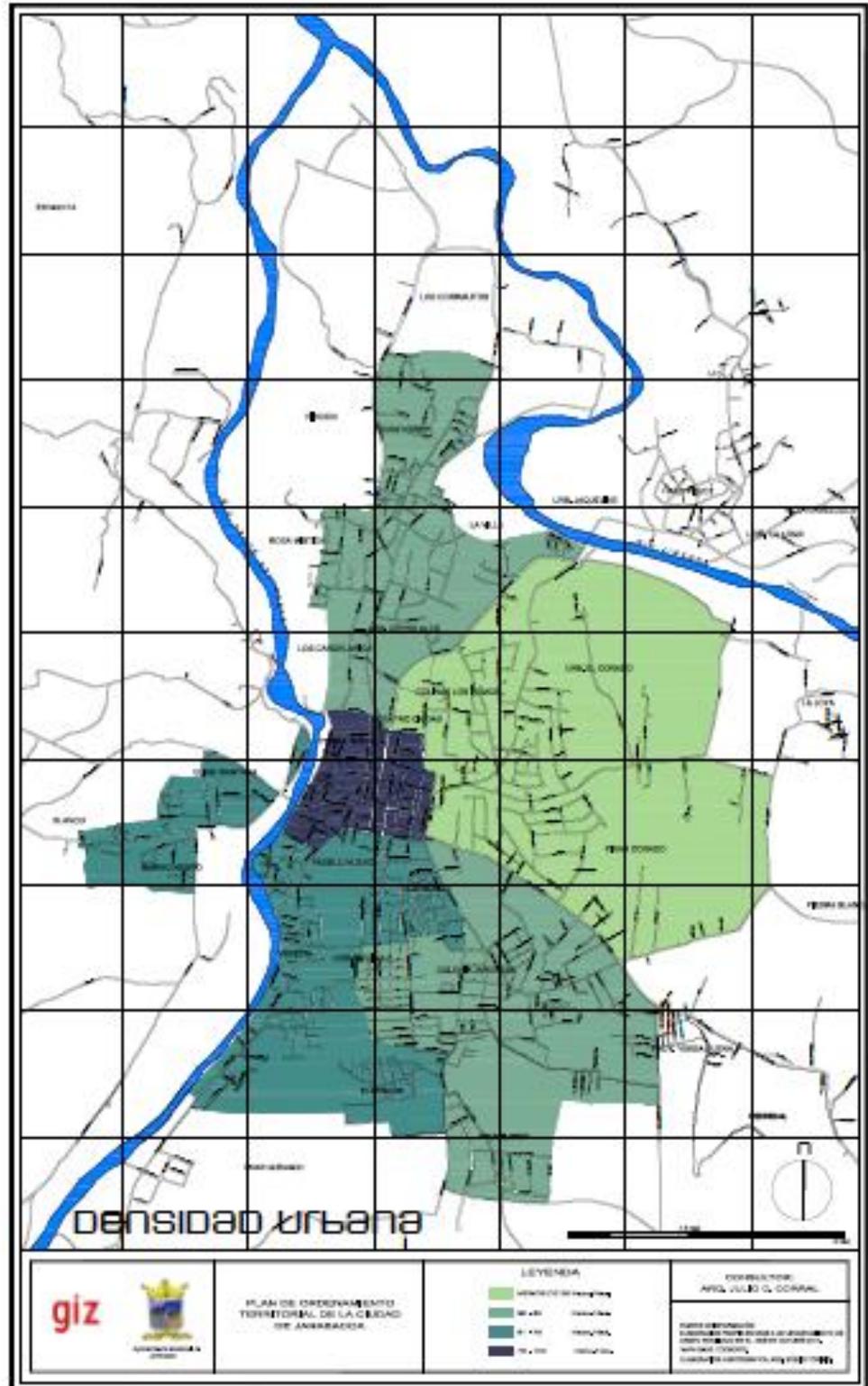
Con relación a la **densidad urbana** se observa que hubo una disminución de 156 hab./ha. en los últimos 51 años pasando de 216 hab./ha. en 1960 a 60 hab./ha en el 2011²⁰. Este decrecimiento del 72% supuso una disminución anual promedio de 3.0 hab./ha., lo que es indicativo que hubo una sobreoferta de tierra urbanizada con relación a la demanda del crecimiento poblacional. De haberse conservado la densidad de 1960 se hubiese requerido de 215 has. en lugar de las 762 que totalizan al area urbana actualmente. No obstante ello, cuando se analiza la situación por sectores urbanos se observa que lo que contribuye a disminuir la densidad general de la ciudad son las urbanizaciones no consolidadas totalmente (Pinar Dorado, El Dorado, Palo Alto y Los Pomos) y el territorio ocupado por áreas agrícolas que alcanzan una promedio de 25 hab./ha. Las zonas a las que pertenecen estos sectores ocupan el 33% de la superficie total de la ciudad, equivalente a 249 has.

Por el contrario, sectores como el centro de la ciudad tienen 86 hab./ha.; otros como Pueblo Nuevo, Don Bosco, Elías Santana y Barrio Negro que bordean al area céntrica, tienen 67 hab./ha; y otros como Los Candelarios, Urbanización Medina, Colonia Japonesa, Cerro Alto y Cristo Rey alcanzan los 33 hab./ha. (*Mapa N° 4*). En términos de ocupación del area urbana cabe señalar que el primer sector cubre una superficie del 5% (36 has.) del total de la misma; el segundo sector el 20% (159 has.); y el tercer sector el 43% (325 has.)²¹. Todo ello es demostrativo que esta dinámica se caracteriza por tener una importante porción del territorio por consolidarse urbanísticamente, y que las urbanizaciones han sido el principal motor de la expansión de la “mancha urbana”.

²⁰ Este dato corresponde a una estimación realizada por el Consejo Nacional de Población y Familia para el 2010.

²¹ Estimado a partir del levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría y de los cálculos realizados en la base cartográfica digital proporcionada por el ayuntamiento municipal de Jarabacoa.

Mapa N° 4. Densidades por sectores urbanos de Jarabacoa



Fuente de información: ONE. Censos Nacionales de Población y Vivienda de 1960, 1980, 2002 y 2010.

A.2. LA EXPANSION URBANA INCREMENTA LOS COSTOS DE LOS SERVICIOS URBANOS AL DISMINUIR LA DENSIDAD POBLACIONAL

La actual densidad urbana bruta estimada en 60 hab./ha. es una muestra de que la tendencia a la expansión no ha sido revertida totalmente con los mayores niveles de concentración edilicia/poblacional que presenta el área céntrica y su entorno inmediato. Esta búsqueda de una mayor densidad repercute en la disminución de los costos operativos a los que estaban sumidos el Ayuntamiento (servicio de recogida de los desechos sólidos) y las empresas encargadas de la provisión de agua potable y alcantarillado sanitario (CORAAVEGA-INAPA) y de energía eléctrica (EDENORTE), a raíz de la construcción de nuevas urbanizaciones.

Con relación al impacto de la expansión urbana sobre el servicio de recolección de desechos sólidos, se observa que el costo para la recogida de una tonelada de desechos sólidos supuso un incremento de aproximadamente 2.3 veces más entre 1960 y la actualidad. Considerando que una persona genera una cantidad promedio de 0.80 Kg de desechos sólidos por día, se requieren 1,250 personas para generar una tonelada de desechos sólidos. Relacionando este dato con la densidad poblacional del año 1960, correspondiente a 216 hab./ha., se deduce que para recoger una tonelada de desechos sólidos un camión debía recorrer 6 has. Este recorrido, por ejemplo, equivale a 6 has de las 15 que ocupa el centro de la ciudad.

Si este análisis se aplica a la situación urbana actual, en la cual la densidad poblacional es de 60 hab./ha., se observa que para recoger una tonelada de desechos sólidos un camión debe recorrer 20 has. Este recorrido, siguiendo con el ejemplo señalado para el centro de la ciudad, equivale a una vez y media su superficie. Es decir, se han duplicado los costos de recogida de los desechos sólidos con relación a 1960, independientemente de la inflación anual o de otros costos operativos. Este análisis, indica que: *A medida que la densidad poblacional disminuye, producto de la expansión territorial, el costo por servicio de recogida de*

desechos sólidos aumenta (combustible, mantenimiento), debido al incremento del recorrido de las rutas de recolección.

Frente a estos impactos provocados por la expansión de la “mancha urbana”, el Ayuntamiento aún continúa con su práctica de promover la expansión cada vez que otorga la no objeción del uso del suelo y aprueba los planos de las urbanizaciones. Cada nueva hectárea urbanizada limita a un gran número de personas a acceder a los servicios básicos, perpetuando aún más las posibilidades de acceder al desarrollo. En este sentido, aún no han sido consensuados ni coordinados los planes maestros o estratégicos de las empresas prestatarias de servicios públicos (CORAAVEGA, EDENORTE) con la modalidad operativa que tiene el Ayuntamiento.

A.3. LA EXPANSION URBANA FRENTE A RIESGOS NATURALES/ARTIFICIALES²²

La expansión urbana promovida desde el sector inmobiliario o desde aquellos que han “invadido” terrenos, no ha contemplado los niveles de vulnerabilidad a los que somete al territorio urbano y periurbano frente a las amenazas naturales (*Mapa N° 5*). Con relación a ello las *inundaciones* se constituyen en el principal riesgo natural que afecta a ciertas zonas de la ciudad. Tal es el caso de los sectores de Don Bosco, Pinar Dorado-Colonia Japonesa que son urbanizaciones y barrios susceptibles de inundarse en tiempos de lluvia. Se trata de zonas bajas que no cuentan con un sistema apropiado de drenaje pluvial. Esto se acentúa aún más por los efectos de tormentas tropicales o huracanes toda vez que afectan al territorio regional y/o nacional.

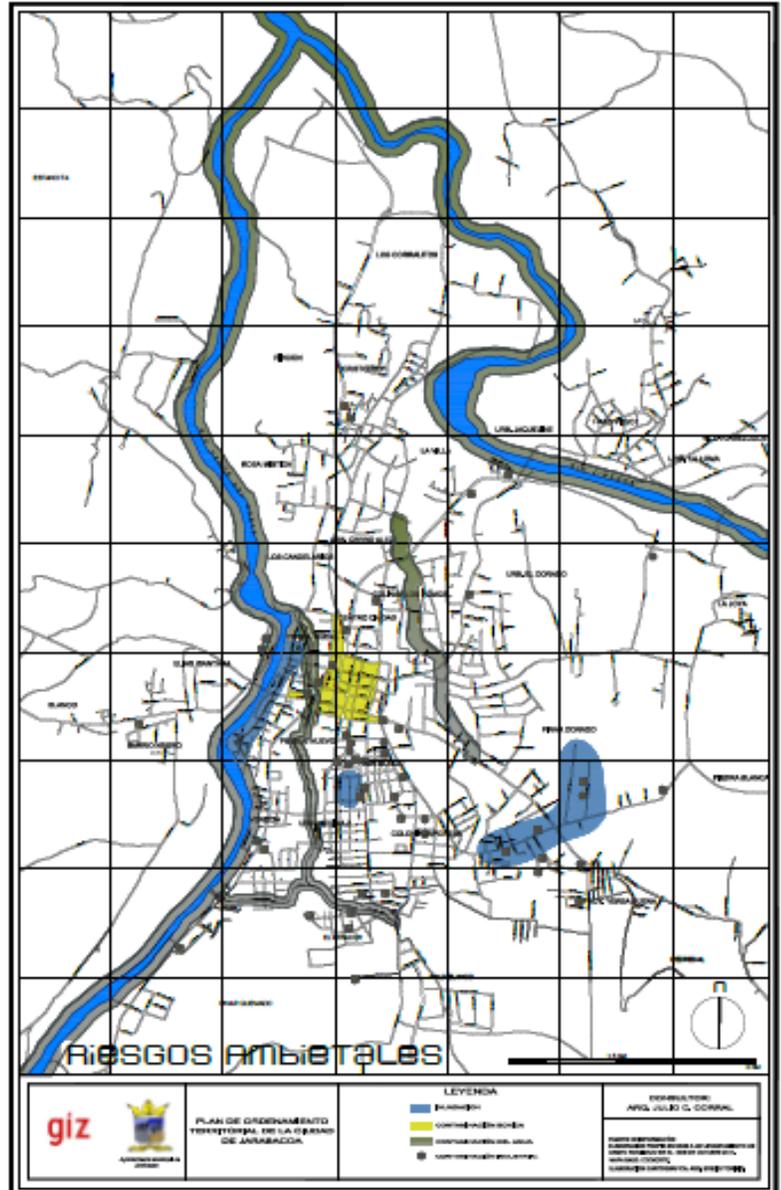
A este tipo de riesgo se agrega el de la *contaminación hídrica* de los arroyos Yerba Buena y el que recorre los sectores de Pinar Dorado y Colina Los Pomos, producto del vertido directo de aguas negras y de residuos sólidos. Algo similar ocurre con los

²² Datos proporcionados por los participantes al Encuentro sectorial con funcionarios del gobierno central celebrado el 9 de noviembre pasado a los fines de esta consultoría.

Ríos Yaque del Norte y Jimenoa que limitan el área urbana hacia el este, norte y oeste de la misma. La presencia de talleres, industrias madereras y viviendas son las causas principales de la contaminación de los mismos.

La situación señalada se completa con tres tipos de riesgos ambientales que afecta principalmente al área céntrica y a su entorno inmediato (Colinas Los Pomos, Pueblo Nuevo, Don Bosco y Colonia Japonesa). Uno de ellos es la *contaminación sónica* generada por la circulación del tránsito (bocinas de los autos, “guaguas ambulantes” que ofrecen productos) y los altos niveles de la música originada en bares, discotecas, entre otros. Otro es el de la *contaminación visual* producto de la proliferación de carteles y vallas sin orden, y un tercero corresponde a la *contaminación industrial* (ruido, polvillo, congestionamiento del tránsito, entre otros) producida por talleres, industrias y servicios auxiliares de la industria.

Mapa Nº 5. Riesgos ambientales en el area urbana de Jarabacoa



Fuente de información: Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.

B. LA ESTRUCTURA URBANA Y LA CONECTIVIDAD INTRA E INTERURBANA

El análisis de este tópico está dirigido a indagar sobre la jerarquización de la trama viaria y el nivel de formalización urbanística entre el espacio público y el espacio privado, ante la dinámica permanente de expansión de la ciudad. Esto supone indagaciones con relación a la capacidad de la estructura vial frente a la demanda de la distribución de la población, el tránsito vehicular y las actividades urbanas, y a los porcentajes de territorios que se encuentran o no formalizados (sin establecimiento de la línea de propiedad entre las edificaciones y las vías de circulación). Dos aspectos que permiten visualizar no sólo los conflictos actuales que se producen por esa situación, sino también prever los que puedan ocurrir en el futuro por el crecimiento poblacional.

B.1. LIMITACIONES EN LA JERARQUIA VIAL Y SU NIVEL DE CONECTIVIDAD ENTRE BARRIOS Y URBANIZACIONES

La jerarquización de la trama viaria de Jarabacoa está dada por las dimensiones de las vías y el flujo de tránsito que por ellas circulan. En tal sentido, cabe distinguir aquellas que constituyen el acceso al área urbana y comunican a Jarabacoa con otros centros urbanos, de otras que distribuyen el flujo vehicular dentro del ámbito urbano. En el caso particular de Jarabacoa no se produce una continuidad espacial de estas vías entre los accesos y su penetración a la ciudad. De allí que la jerarquía de estos corredores urbanos se interrumpen a su paso por la ciudad y se mezclen con vías secundarias que vinculan distintos sectores urbanos entre sí. Esta situación genera conflictos en el tránsito vehicular que accede por un punto y cruza toda la ciudad para dirigirse a otro punto externo a la misma. Tal es el caso de aquellos que acceden por el acceso desde La Vega (Av. Federico Basilis) y desean continuar por la carretera hacia Manabao o Constanza. Esta avenida cambia de dimensiones en su intersección con la calle Luis Gumbre y continúa bajo la denominación de

Independencia constituyéndose en una vía secundaria de la ciudad. Esta, a su vez, se une a la avenida Obdulio Jimenez como una vía de continuidad hacia Manabao, y con las calles Luis Gómez-Paseo de los Maestros-Gral. José Durán para conectarse con la carretera a Constanza. Tal como se observa, la Av. Basilis requiere de por lo menos cinco vías complementarias para vincular entre sí los dos extremos de la ciudad.



Tramo inicial de la Av. Basilis desde La Vega



Av. Luis Gómez hacia Paseo de los Maestros

Algo similar ocurre con los que provienen desde Manabao y desean trasladarse a La Vega. La carretera por las que acceden cambia de dimensión en su intersección con la calle 16 de Agosto y requieren conectarse con la Mario N. Galán para llegar a la Av. F. Basilis. A la discontinuidad en las dimensiones se agrega una mayor concentración edilicia al penetrar al casco urbano.



Carretera Jarabacoa-Manabao



Calle R. Nelson Galán en el área céntrica

Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del
Municipio de Jarabacoa

Julio César Corral. Consultor, Diciembre 2011

Esta ausencia de corredores viales con jerarquía de conexión intraurbana-interurbana dada por sus dimensiones y capacidad para albergar el flujo vehicular, obliga a que vías secundarias con dimensiones menores que las requeridas para convertirse en corredores primarios, se conviertan funcionalmente en este tipo de corredor. Este cambio obligado por los requerimientos de la realidad incide en los tiempos de cruce desde un punto de la ciudad a otro; en la circulación en una misma vía del transporte de carga con el transporte liviano, y en las limitaciones de parqueo. No obstante ello, son vías que poseen potencialmente la posibilidad de ser reestructuradas como corredores primarios por el uso natural que se hace de ellas y porque cuentan en ciertos sectores con dimensiones que permitirían aproximarse a dicha jerarquía.

Considerando esta situación cabe definir a los corredores de Jarabacoa como aquellos estructurados a partir de un corredor en sentido noreste-suroeste conformado por una continuidad dada por la avenida Basilis (que vincula a Jarabacoa con La Vega)-calle Independencia-El Carmen-Av. Obdulio Jiménez-carretera a Manabao; otro en sentido noreste-sureste, producto de una vinculación entre las Avenidas Basilis-Paseo de los Maestros-Gral. José Durán-carretera a Constanza; y un corredor en sentido norte-sur constituido por la Av. De la Confluencia- calles Independencia-Luis Gómez-Paseo de los Maestros-Av. Gastón Deligne-carretera a Constanza.

Vinculados a estos corredores le siguen jerárquicamente las vías secundarias que vinculan a distintos sectores urbanos entre sí sin una conexión directa con las carreteras interurbanas. Dentro de este grupo se encuentran en sentido este-oeste las calles Eugenio María de Hostos, Duarte, El Carmen, 16 de Agosto y calle de penetración Venecia-Medina-Colonia Japonesa. Por su parte, en sentido norte-sur se destacan las calles Independencia, R. Nelson Galan, Hnas. Mirabal, Duverge y Gastón Deligne. Se trata de vías con dimensiones menores a las de los corredores urbanos que canalizan el flujo de distintos sectores urbanos hacia los mismos, pero,

que requieren de un tratamiento espacial jerarquizado en función del rol que asumen en la trama viaria.



Calle Duarte conexión este-oeste



Calle 16 de Agosto conexión este-oeste

El sistema vial urbano se completa con el resto de las vías urbanas que corresponden jerárquicamente a las vías terciarias que son aquellas que vinculan entre sí a dos o más sectores de un mismo barrio o urbanización y que sirven de canalizadores de los flujos vehiculares hacia las vías secundarias.

La trama viaria descrita muestra que la estructura urbana no está preparada para facilitar a futuro las conexiones intraurbanas en el sentido este-oeste y norte-sur, de manera rápida y eficiente, especialmente considerando el crecimiento poblacional y el flujo vehicular entre La Vega y Jarabacoa y entre éste y Constanza. No obstante ello, se está a tiempo para prever a futuro las posibles ampliaciones o mejoramiento que debería realizarse en las vías secundarias y en los propios corredores primarios. La indefinición de las aceras y líneas de la propiedad; las distancias inapropiadas de las construcciones respecto a las vías; la escasa distribución de los parqueos de las viviendas y de los edificaciones generadoras de tránsito vehicular (restaurantes, hoteles, ferreterías, centros educativos y de salud, entidades financieras, entre otros); las escasas dimensiones de las vías frente al flujo vehicular actual y futuro, forman parte de los aspectos que generan o pueden generar *desórdenes territoriales*.

B.2. LA FORMALIZACION DE LA TRAMA VIAL: AREAS CONSOLIDADAS Y NO CONSOLIDADAS

El proceso no planificado de la expansión urbana ha generado otra particularidad que incide en el desorden territorial: la no formalización de las vías secundarias y terciarias, especialmente en las zonas norte/noreste/sur de la ciudad. Situación que se expresa a través de “trochas” abiertas como vías que no tienen una delimitación precisa del espacio público con respecto al espacio privado. Esta situación abarca al 15% (114 has.) de las vías de circulación que se han trazado como delimitación del amanzanamiento urbano²³. Esto se observa en mayor magnitud en los barrios de la zona norte/noreste (Cristo Rey, La Villa, El Dorado); oeste (Barrio Blanco, Urbanización Pinar del Bosque) y sur (Palo Blanco). Esto significa que el 85% de las vías se encuentran formalizadas, o, son muy escasas las intervenciones que deben realizarse para su formalización total. La no formalización del espacio público por parte del ayuntamiento alienta trazados de vías desordenados y la ocupación inapropiada del espacio público por parte del sector privado²⁴.



Calle primera Pinar Dorado



Calle penetración Residencial próximo Pinar Dorado

²³ Estimado a partir del levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría y de los cálculos realizados en la base cartográfica digital proporcionada por el ayuntamiento municipal de Jarabacoa.

²⁴ Corral, julio César (2004). Op. Cit.

Generalmente esta situación sucede cuando se producen dos procesos de gestión; uno, conducido por los urbanizadores que construyen una urbanización sin un control oficial sobre los límites del espacio público, y otro por propietarios que por sí solos “abren una trocha” para delimitar sus propiedades. En ambos casos se corre el riesgo de formalizar territorios de los cuales se desconocen si cuentan con títulos o no, y de generar nuevos territorios que no han sido planificados por el ayuntamiento. Cualquiera de las dos implica una gestión anticipada sobre el territorio por parte del sector privado más que del ayuntamiento. Es decir que, se ocupan territorios de manera espontánea e informal, sin trazados planificados, y, luego, de ello, es el ayuntamiento, ante el clamor de las juntas de vecinos, el que debe formalizarlos.



Calle Perimetral Urbanización El Dorado



Calle secundaria Urbanización El Dorado

El problema se agrava cuando los propietarios construyen sus verjas y/o sus edificaciones sobre la propia línea municipal o de propiedad, “formalizando” su situación frente al ayuntamiento. Si esto se multiplica entre varios propietarios localizados en la misma “vía” la situación se complejiza para un reordenamiento a futuro, ya que es difícil que se pueda destruir lo construido para ampliar la vía. Por otra parte, también se dificulta si se busca establecer nuevas dimensiones en los linderos frontales por una resistencia potencial que habría entre los nuevos propietarios, al compararse con las que tienen los ya existentes.

SECCIÓN IV

EL USO DEL SUELO: MANIFESTACION TERRITORIAL DE LA DINAMICA DEL MERCADO FORMAL E INFORMAL

El tema del uso del suelo es un tópico fundamental en todo análisis del territorio, en tanto manifestación de la dinámica del mercado formal e informal. Sus connotaciones trascienden el simple conocimiento de los distintos tipos de usos que conforman el territorio urbano para constituirse en²⁵:

- a) El *reflejo de la imagen* de ciudad que se tiene y que se quiere, según el predominio de las actividades residenciales, comerciales, industriales, etc. ;
- b) La *manifestación del grado de especialización* de las ciudad en general, y, de las distintas zonas urbanas en particular;
- c) La *expresión de conflictos de poderes* que se generan por la compatibilidad / incompatibilidad de usos en la distribución territorial;
- d) La *inducción de la dinámica de flujos* de personas, materiales y vehículos, tanto interna como de los suplidores que sirven a la ciudad “desde fuera”;
- e) La *promoción de procesos especulativos* en la conservación y/o comercialización de la tierra urbana; y,
- f) La *expresión de los niveles de vulnerabilidad* de la ciudad según la susceptibilidad de afectación de las actividades humanas por amenazas naturales.

Bajo este enfoque, el uso del suelo se entiende como la modalidad de apropiación e intercambio que se establece entre los distintos actores sociales en función de las oportunidades que le brinda el mercado de tierras y el contexto socioeconómico. Esto implica que el uso del suelo no sólo está sujeto a la posesión que un actor social

²⁵ Corral, Julio César (2010). *Diagnóstico uso del Suelo y Ordenamiento Territorial de Santiago de los Caballeros*. Consejo para el Desarrollo Estratégico de Santiago. Santiago, República Dominicana.

tiene sobre un bien inmueble, y, en el cual puede realizar una actividad determinada, sino también a la dinámica oferta-demanda que establecen las fuerzas del mercado en un determinado momento y de la cual algunos resultan beneficiados y otros perjudicados. La complejidad de esto radica en que mientras cada actor percibe la ciudad desde sus propios intereses, es el Ayuntamiento el único que tiene la potestad legal para actuar globalmente, y, en consecuencia, planificar y establecer normas a partir de ello. Estos desfases entre los actores urbanos y el gobierno local explican por qué en la práctica no se presta atención a las incompatibilidades en los usos del suelo, a la imagen que se construye de ciudad, a los impactos que producen los distintos usos del suelo, y, menos aún, a la creciente vulnerabilidad a la que se somete a la ciudad.

En este tópico se analizan dos aspectos fundamentales para interpretar la dinámica del uso del suelo en Jarabacoa: uno, relativo al nivel de especialización o mixtura del uso del suelo que caracteriza a su área urbana y periurbana, y otro a la compatibilidad que se establece entre diferentes usos que comparten el mismo territorio. Ambas vertientes arrojan informaciones sobre las potencialidades y limitaciones que ofrecen para el ordenamiento del territorio.

A. ¿ESPECIALIZACION O MIXTURA EN LOS USOS DEL SUELO URBANO?

El dilema de *especializar vs. "mixtura"* el uso del suelo en las distintas porciones del territorio urbano responde a la búsqueda de garantizar la compatibilidad entre usos y mitigar los riesgos reales o potenciales que pueden o podrían afectar no sólo la sostenibilidad señalada, sino también conflictos sociales entre diferentes actores urbanos. Mientras por un lado la especialización, generalmente producto de una planificación, garantiza la compatibilidad entre usos y puede favorecer economía por aglomeración funcional, la mixturización o combinación de usos, consecuencia de las fuerzas del mercado, sólo garantiza las compatibilidades si hay efectivos mecanismos de control. Aunque aparentemente aquella es una salida estratégica a

promover un uso ordenado del espacio, está condicionada por los usos del suelo que están consolidados y aquellos que están en vías de consolidación. No sucede lo mismo con los que se encuentran en instancias de construcción en tanto aún tienen cierta flexibilidad que permitirían *especializar* el espacio.

Este dilema, a su vez, presenta una doble vertiente de análisis: una relativa a la *predominancia de la especialización o mixtura* frente al contexto regional/nacional/internacional, y, otra focalizada en la estructura interna de la ciudad. Mientras en aquella el interrogante obliga a responder si se consolida la ciudad como predominantemente residencial, productiva o de servicios; en ésta lo induce a definir cómo se reflejará esto en sus distintos sectores. En este caso, no se trata de homogeneizar con un único tipo de uso del suelo todo el territorio, sino de establecer áreas especializadas que reflejen esa predominancia y otras que sean propias de los usos complementarios que son compatibles con la misma. En este sentido, Jarabacoa está en un camino intermedio de especialización contextual (residencial con oferta de servicios) pero internamente consolida un modelo de tendencia a la mixturización.

A.1. ¿CIUDAD AGRÍCOLA, DORMITORIO O DE SERVICIOS?

En los últimos 10 años la tendencia de conformación y distribución de los distintos tipos de usos del suelo muestra un incremento notable en la disminución de los usos residenciales y un incremento de las áreas baldías (producto de la promoción de nuevas urbanizaciones y/o extensiones de la “mancha urbana”) y agrícolas. No ha sucedido lo mismo con los de tipo comercial, institucional y turístico-recreativo que se han mantenido en los mismos niveles que en el 2001. Esto significa que las fuerzas del mercado y el rol asumido por Jarabacoa en el contexto regional/nacional han orientado las inversiones en usos de solares destinados a las funciones de *habitación y de productividad económica*, sobre el resto de los otros usos. En una primera mirada esto manifiesta un camino hacia una ciudad dormitorio con espacios

improductivos y actividades económicas de índole comercial-servicios y agrícola. Tendencia que muestra una especulación del suelo urbanizado especialmente orientado a las inversiones de los “santiagueros o capitaleños” que buscan espacios cordilleranos para construir una segunda vivienda. Especulación relativa y no apropiada en tanto la focalización preferencial de estos inversionistas son los espacios rurales más que los urbanos.

En el cuadro siguiente se observa que el uso del suelo residencial es el que mayor ocupación del territorio urbano tiene con un 51.0% (388.6 has.), seguido por el de tipo agrícola con un 26% (198.1 has.) y el baldío con un 15% (114.3 has.). Mientras que aquél disminuyó en un 17.0% la superficie ocupada en el área urbana, éstos la incrementaron en un 11% y 5% respectivamente. El resto de los usos del suelo no han sufrido variaciones de importancia en los últimos 10 años, con excepción del comercial/servicios que se incrementó en un 1%.

Cuadro No. 1: Comparación de los Usos del Suelo en el 2001 y el 2011.

Tipos de Usos del Suelo	% Usos del Suelo en 2001	% Usos del Suelo en 2011	Variación Porcentual
Residencial	68.0	51.0	- 17.0%
Comercial/Servicios	3.0	4.0	+1.00 %
Institucional	3.0	3.0	0.00 %
Baldíos	10.0	15.0	+ 5.0 %
Turístico-recreativo	1.0	1.0	0.00 %
Agrícola	15.0	26.0	+11.00 %

Fuente de Información: Elaboración propia en base a datos obtenidos de Corral, Julio C. et. alt (2001)²⁶ y de un levantamiento de campo realizado en la actualidad (2011)²⁷

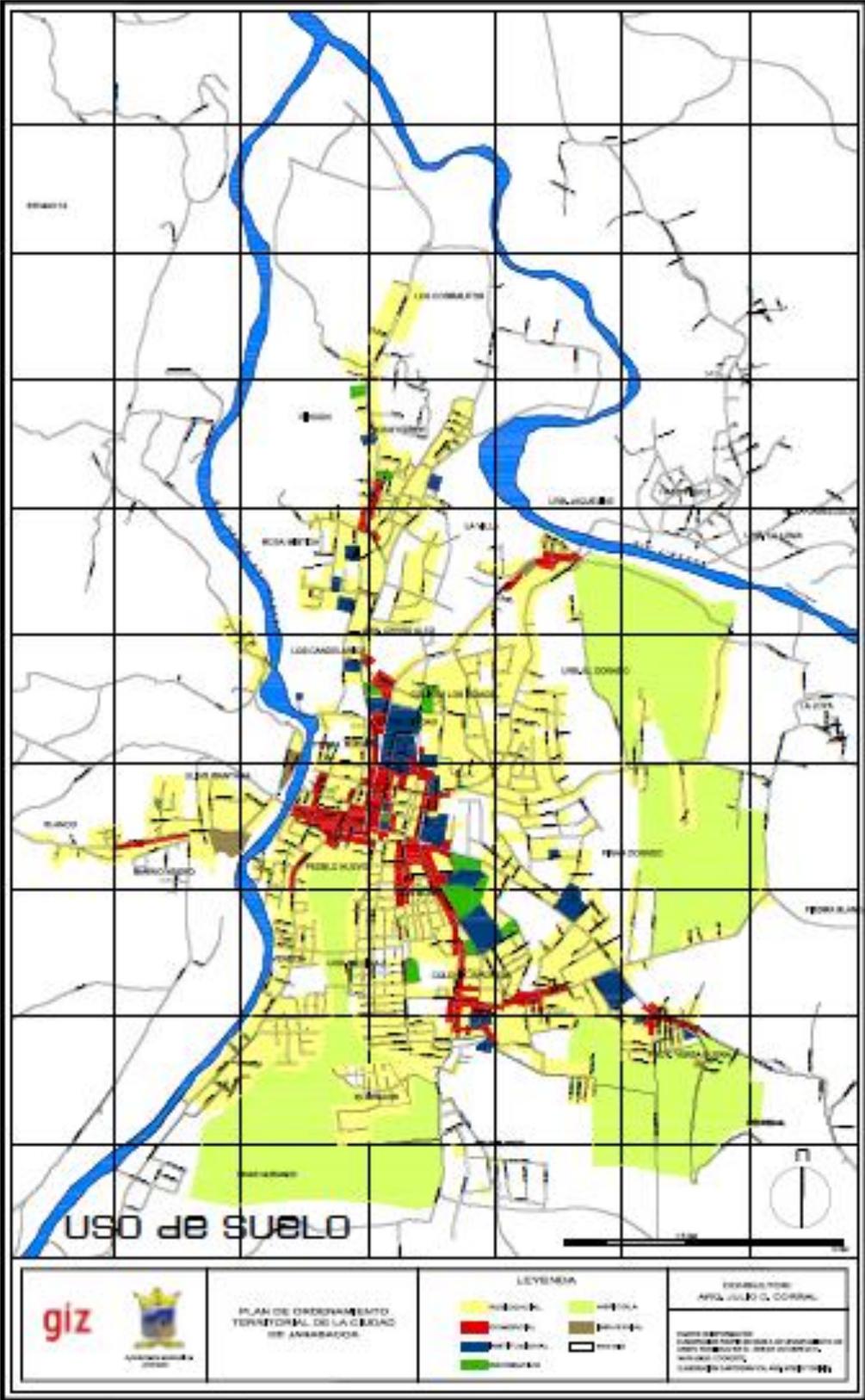
²⁶ Corral, Julio César et. Alt. (2001). *Plan de desarrollo local de la provincia de La Vega*. PAIRE-Unión Europea. Santo Domingo, República Dominicana.

En una segunda mirada, se observa una especialización en la localización del comercio, lo institucional y las zonas residenciales y una mixtura de usos entre lo deportivo-recreativo, lo agrícola, lo comercial a escala barrial, los servicios personales y los servicios de apoyo a la industria y el comercio. Esta modalidad en la distribución de los usos del suelo ha respondido a la dinámica experimentada por el mercado de tierras e inmobiliario y a los intereses de los inversionistas por generar actividades económicas dentro del área urbana. Esto significa que no hubo ninguna planificación por parte del ayuntamiento para incidir en dicha dinámica. Las particularidades en la distribución de los usos del suelo muestran que (*mapa N° 6*):

- a) El uso del suelo residencial predomina en las zonas norte, noreste, sur y sureste de la ciudad, en torno al acceso a Jarabacoa desde Constanza. Presenta áreas consolidadas en éstas y en y en vías de consolidación en aquellas.
- b) El uso del suelo comercial se concentra fundamentalmente en la zona céntrica; en las avenidas de la Confluencia y Basilis; en la calle Gastón Deligne (sector Don Bosco y Colonia Japonesa) y en la carretera a Jumunucu.
- c) El uso del suelo turístico-recreativo se distribuye con elementos aislados (hoteles, campos deportivos, entre otros) en la zona norte y sureste.
- d) El uso del suelo institucional se concentra principalmente en el área céntrica (finanzas, educación, oficinas gubernamentales, culto, salud) y en distintos puntos aislados en los sectores norte (educación, salud) y sureste (culto, centros educativos) de la ciudad.
- e) El uso del suelo agrícola se concentra en el entorno del área urbanizada, tanto hacia las zonas norte como este y sureste.
- f) El uso del suelo baldío se distribuye en las zonas este (Pinar Dorado, El Dorado), sur (Palo Blanco, Colonia Japonesa) y norte (Cristo Rey, Cerro Alto, Los Corralitos) de la ciudad.

²⁷ Estimado a partir del levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría y de los cálculos realizados en la base cartográfica digital proporcionada por el ayuntamiento municipal de Jarabacoa.

Mapa N° 6. Uso del suelo urbano y periurbano de Jarabacoa



Fuente de información: Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.

A.2. COMPATIBILIDAD E INCOMPATIBILIDAD EN LOS USOS DEL SUELO

La compatibilidad entre distintos tipos de usos del suelo refiere al nivel de convivencia que pueden tener entre ellos sin que el desarrollo de uno perjudique o dañe al otro, en términos ambientales, sociales y/o económicos. Cuando esto sucede se produce una incompatibilidad entre ambos. En el caso de Jarabacoa las incompatibilidades entre diferentes tipos de usos del suelo se distribuyen en focos particulares del territorio y son susceptibles de generar impactos reales y otros potenciales. Reales, en la medida que se producen continua o periódicamente y potenciales en tanto aún no se han producido pero pueden causarlo por antecedentes similares ocurridos en este sitio o en otro similar a Jarabacoa.

En el caso de las incompatibilidades entre usos del suelo, son producto de los *atributos* que por su naturaleza caracterizan a cada uso en particular (conflictivos, pasivos) y a los de su entorno (capacidad del sistema vial y de la infraestructura de servicios), del *modo de producción* dominante en el desarrollo económico (industrial, comercial y de servicios) y del *nivel de vulnerabilidad* que presentan con relación a su localización frente a las amenazas naturales (sísmicas, inundación). Aunque haya un predominio del uso del suelo residencial, agrícola y baldío, el resto de los otros tipos de usos originan algún nivel de incompatibilidad que generalmente se focaliza a nivel local (sector urbano).

Las incompatibilidades que se producen por los atributos particulares de algunos tipos de actividades que generan o pueden generar conflictos por problemas ambientales (contaminación atmosférica, sónica e hídrica) o por riesgos de explosión (planta de gas, bombas de combustibles), son propias de los usos industriales y/o de servicios auxiliares de la industria y el comercio. Estos tipos de usos se distribuyen aisladamente en el área urbana generando una “mixtura” no sólo con los residenciales sino también con los comerciales y de servicios. Aproximadamente el 1% (7 has.) de la superficie urbana es susceptible de recibir impactos por la naturaleza conflictiva de este tipo de usos, y se focalizan principalmente en el área

céntrica de la ciudad (calles Independencia, Gastón Deligne, Mario Nelson Galán, entre otros)²⁸.

Bombas de gasolina, colmadones/cafeeterías y car wash son algunos de los usos del suelo que generan incompatibilidades con el resto de los que se encuentran en su entorno. El hecho de estar insertos en el territorio limita las posibilidades de concentrarlos en zonas especiales, más aún cuando surgen por iniciativas particulares.



Bomba de gasolina en las proximidades de un área comercial-institucional

Las incompatibilidades que se producen por atributos del entorno donde se localiza un uso determinado responden a una demanda que imprime el entorno mediato e inmediato sobre éste que supera su capacidad de reacción frente a ello. Esta incapacidad es producto de las limitaciones que tiene el sistema vial y/o el sistema de infraestructura y servicios que le brinda soporte. Esta situación también se observa en puntos asilados en el territorio y es provocada por actividades de tipo comercial (bares, restaurantes, comercios en general) o de servicios (centros educativos y de salud, paradas de guaguas y oficinas gubernamentales). Los

²⁸ Levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría.

principales problemas que se originan por ello son de congestión vehicular y de generación de vertederos espontáneos. Aproximadamente el 1.5% (10 has.) del territorio urbano padece este tipo de incompatibilidades y se focalizan fundamentalmente en el área céntrica de la ciudad y en las principales avenidas de la misma, tales como la Obdulio Jiménez, Paseo de los Maestros y General José Durán²⁹.



- . Paradas de motoconchos en aceras correspondiente a espacio público en el área céntrica.

Las incompatibilidades que surgen por los modos de producción dominantes en el desarrollo económico (industrial, comercial y de servicios) también generan conflictos de tránsito y/o de contaminación atmosférica, sónica y de agua. Generalmente responden a tres situaciones diferentes. Una, que se origina en el marco de la incorporación de una alternativa de producción, servicios y/o comercialización en el ámbito de la vivienda (colmado, salón de belleza, taller, entre otros), que se observa en todos los sectores urbanos³⁰. Otra, que se genera por la inducción a determinados tipos de usos del suelo producto de las dimensiones de las vías y del volumen de tránsito que circulan por ellas sin control de los conflictos que pueda ocasionar (plazas comerciales, ferreterías), localizada fundamentalmente en las calles Independencia, Gastón Deligne, Mario Nelson Galán. Aproximadamente el 0.5% (3.5 has.) del territorio urbano presenta este tipo de incompatibilidades.

²⁹ Levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría.

³⁰ IDEM

Por último, cabe señalar las incompatibilidades entre usos del suelo por el nivel de vulnerabilidad que presentan con relación a su localización frente a las amenazas naturales (inundación). En este caso se trata de una incompatibilidad por condicionantes territoriales que incrementan los niveles de vulnerabilidad aproximadamente a un 2% (14 has) de su superficie total³¹. Esto se observa principalmente en los sectores de Don Bosco, Colonia Japonesa y en el entorno del arroyo Yerba Buena y del Río Yaque del Norte en el sector Yerba Buena, donde se encuentran viviendas próximas a éstos.



Todas estas incompatibilidades han sido producto de una distribución del uso del suelo sin un ordenamiento territorial ni un marco normativo que lo impida, tal como ha sido señalado en los encuentros sectoriales realizados a los fines de esta consultoría³². Otras incompatibilidades observadas por los participantes a los mismos fue el uso del espacio público por parte de vendedores informales; comercios que ofertan su mercadería en las aceras; y talleres mecánicos que ocupan también las aceras para el desarrollo de su actividad; entre otros, especialmente en el centro de la ciudad y en sus principales avenidas. Esta situación genera incomodidad a los transeúntes porque los obliga a transitar por la calle en lugar de hacerlo por la acera.

³¹ Estimado a partir del levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría y de los cálculos realizados en la base cartográfica digital proporcionada por el ayuntamiento municipal de Jarabacoa.

³² Estos encuentros se realizaron los días 8 de Noviembre (sector transporte) y 9 de Noviembre (sectores social-comunitario, servicios públicos y económico)

SECCIÓN V

CONFORTABILIDAD URBANA: ACCESIBILIDAD A LA INFRAESTRUCTURA BASICA Y EL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

A. SEGREGATIVIDAD vs. EQUIDAD EN LA INFRAESTRUCTURA BASICA

La opción entre *segregación vs. equidad* en el acceso a los distintos servicios que provee la infraestructura básica (agua potable, alcantarillado sanitario y pluvial, energía eléctrica, pavimento y alumbrado público), es propio del dilema natural que se les presenta a las prestatarias de servicios de invertir para mantener lo existente y/o simultáneamente ampliar la cobertura de la red construida. Más aún cuando históricamente se observa que la demanda es superior a la oferta. Mientras que por un lado se produce un crecimiento poblacional y de actividades de servicios y producción, por otro lado las empresas de servicios no cuentan con los recursos suficientes para satisfacer el mismo. Esto significa que, en principio, la segregación es inevitable porque no todos los sectores urbanos (especialmente los periféricos) pueden tener las mismas oportunidades para acceder a niveles equitativos de confortabilidad.

Bajo esta perspectiva el dilema incluye otro ingrediente más: el de la dinámica entre la oferta y la demanda. Mientras la oferta necesariamente *segrega* el territorio porque busca la mayor rentabilidad en sus inversiones, la demanda busca una *equidad*, que, al no conseguirla acude a las conexiones ilegales o al no pago del servicio. En consecuencia, provoca que la prestataria no le brinde un servicio apropiado. Se crea entonces un círculo vicioso en el que la confortabilidad queda entrampada y los actores urbanos dentro de ella. De allí que surjan necesariamente las alianzas estratégicas (público-privado; gobierno central-gobierno local) como única alternativa para disminuir la brecha entre la oferta y la demanda y apuntalar la equidad mitigando la segregación.

A.1. LIMITACIONES PARA ALCANZAR UN ACCESO EQUITATIVO A LA INFRAESTRUCTURA BASICA

Una particularidad que caracteriza a todos los servicios de infraestructura básica es que el déficit en la cobertura de los mismos, producto de la relación oferta-demanda, no se reduce anualmente. En consecuencia, el acceso a mejores niveles de confortabilidad se distribuye lentamente en el territorio; más aún cuando, a su vez, continúa expandiéndose la “mancha urbana”. Sin embargo, este comportamiento es diferenciado entre aquellos servicios de *conexión a la vivienda*³³ y los que corresponden al *entorno de la vivienda*³⁴ (Corral, Julio César, 2010). La razón de ello radica en que mientras aquellos son servicios que deben ser pagados por el usuario de acuerdo a su nivel de consumo, éstos no le representan ningún tipo de erogación.

Por otra parte, mientras aquellos son administrados y ejecutados por corporaciones mixtas Estado-sector privado (agua potable y alcantarillado sanitario, por un lado, y, energía eléctrica por otro lado) que invierten permanentemente recursos para su sostenibilidad económica-financiera, éstos son proporcionados por el Ayuntamiento Municipal como un *servicio terminado o llave en mano*” (pavimento, alumbrado público, alcantarillado pluvial) sin la exigencia de la sostenibilidad económica-financiera. Finalmente, mientras aquellos son imprescindibles para el mejoramiento de la calidad de vida de la población y de los procesos de producción y comercialización de bienes y servicios, éstos no lo son en la misma medida en tanto constituyen un soporte de aquellos.

Analizando el comportamiento de los servicios de conexión a la vivienda en los últimos 10 años, se observa que las situaciones deficitarias se presentan en la relación producción/demanda para el caso del agua potable y en la capacidad de

³³ Se entiende por ello a todos aquellos servicios que sirven directamente, mediante conexiones, a la vivienda. Tal es el caso de la energía eléctrica, el agua potable y el alcantarillado sanitario.

³⁴ Se entiende por ello a todos aquellos servicios que tienen una cobertura sobre el entorno de la vivienda y sirven de apoyo a su desarrollo. Tal es el caso del alumbrado público, alcantarillado pluvial y pavimento. Son servicios propios del contexto urbano sin conexiones a la vivienda.

canalizar las aguas residuales en lo que respecta al alcantarillado sanitario. Las principales razones de este déficit son la magnitud de la demanda con respecto a la capacidad de la oferta y las pérdidas en el sistema provocadas por daños no controlados o no corregidos en la infraestructura (rotura u obsolescencia de las tuberías), y, por conexiones ilegales de usuarios “no medidos”. Dos modalidades recurrentes históricamente en estos sistemas de infraestructura básica. Algo similar sucede con la energía eléctrica que, aunque ha mejorado sustancialmente aún no se ha convertido en una potencialidad del territorio³⁵.

En el caso del servicio de **energía eléctrica** se observa que mientras en el 2001 “...el sistema presenta serias deficiencias tanto en la provisión como en la distribución”³⁶, en la actualidad se ha mejorado en ésta pero no en aquella. En este caso en particular la inversión de la prestataria del servicio prácticamente lo ha corregido al punto tal de tener una cobertura del 98% en el área urbana. La tendencia observada es que este servicio mantendrá su sostenibilidad en la oferta, en la medida que la nueva población que se incorpore a la vida urbana (estimada en 4,235 personas para los próximos 5 años que requerirán 1,058 nuevas viviendas) se localice en las áreas que ya cuentan con el mismo. De lo contrario se corre el riesgo de continuar con déficit en el servicio.

Con relación al servicio de **agua potable**, el comportamiento ha sido similar al de la energía eléctrica y no se ha mejorado con respecto a lo que acontecía hace 10 años. En ese momento se señalaba que “...el servicio es deficiente...y acceder a este servicio es una dificultad permanente”³⁷. Expresiones idénticas a las manifestadas en los encuentros realizados a los fines de esta consultoría³⁸. A pesar de ello la cobertura del servicio cubre prácticamente toda la superficie de la planta urbana. Es

³⁵ Expresiones señaladas en los talleres participativos que se realizaron los días 8 de Noviembre (sector transporte) y 9 de Noviembre (sectores social-comunitario, servicios públicos y económico) a los fines de esta consultoría.

³⁶ Corral, Julio César et. Alt. (2001). Op. Cit. Pág. 86.

³⁷ IDEM

³⁸ Talleres participativos que se realizaron los días 8 de Noviembre (sector transporte) y 9 de Noviembre (sectores social-comunitario, servicios públicos y económico) a los fines de esta consultoría.

decir que el problema radica no tanto en la extensión de las redes, sino en la ausencia de un acueducto que proporcione el agua de manera permanente.

Con respecto al servicio de **alcantarillado sanitario** el comportamiento presenta diferencias con el del agua potable, dado que operativamente la ciudad carece del mismo. De allí que toda la población se vea obligada a resolver la evacuación de las aguas servidas con pozos sépticos y filtrantes o letrinas, que, en las zonas próximas a las cañadas se descarguen directamente a ellas. Esta situación genera focos de contaminación que atentan contra la sostenibilidad ambiental de la ciudad.

Analizando el comportamiento de los servicios del entorno de la vivienda en los últimos 10 años, se observa que las situaciones de déficit aún persisten de manera estable en lo que respecta al alumbrado público y pavimento y de manera más crítica en el servicio de alcantarillado pluvial. Las principales razones de este déficit son los altos costos de construcción y mantenimiento de los mismos especialmente por las frecuentes roturas del pavimento, la extensión del alumbrado público y los insuficientes sistemas de alcantarillado pluvial existentes. Tres situaciones que han sido recurrentes en las modalidades de mejoramiento de la cobertura de este tipo de servicios.

A.2. LA DISTRIBUCION DE LOS NIVELES DE CONFORTABILIDAD

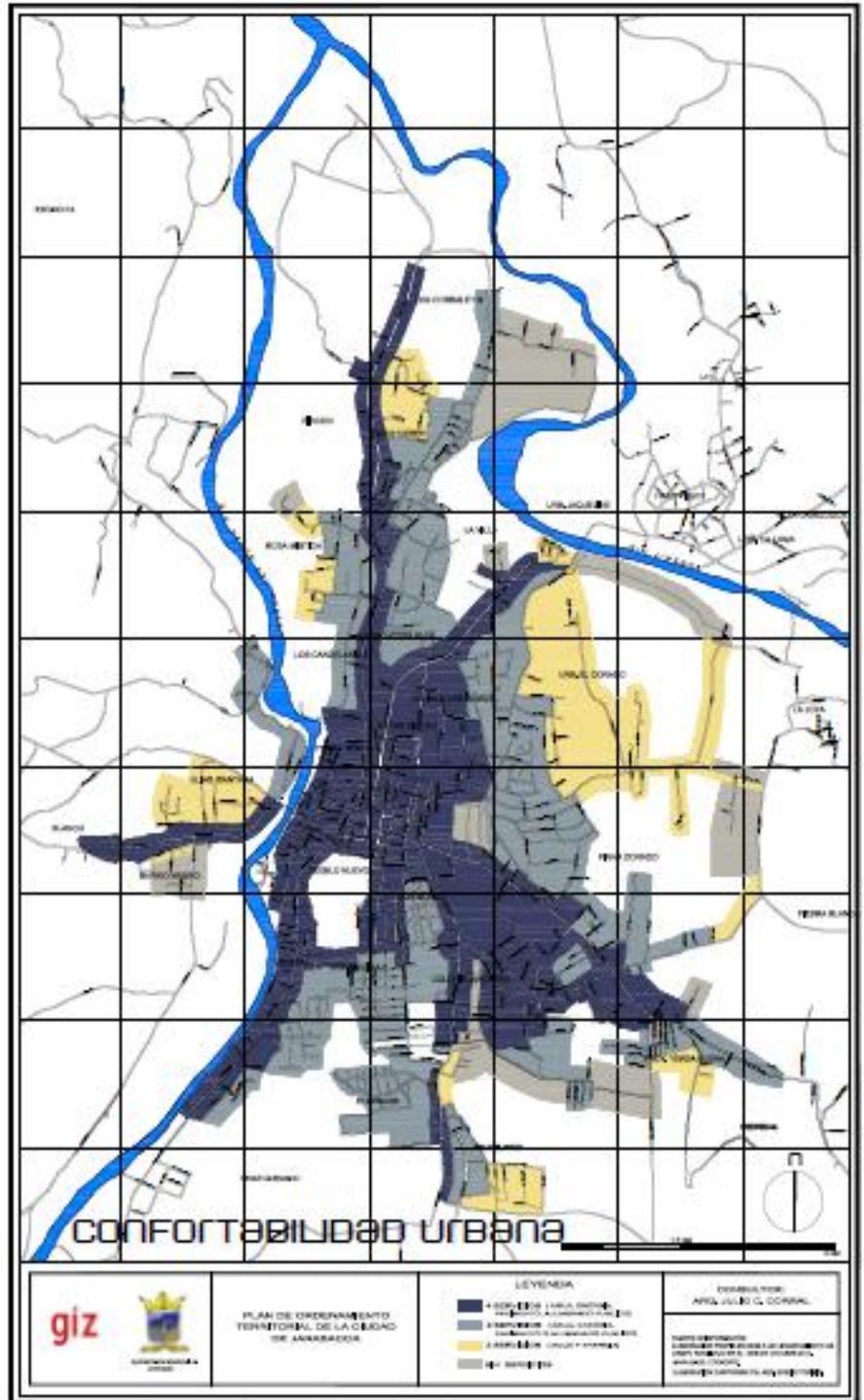
Analizando la distribución combinada de los servicios de conexión a la vivienda con los del entorno de la misma (*Mapa N° 7*), se observa que el 33% (254 has.) del área urbana cuenta con 4 tipos de servicios (agua potable, energía eléctrica, pavimento y alumbrado público). Esta cobertura incluye al centro de la ciudad, Colina Los Pomos, Yerba Buena, Pueblo Nuevo, Colonia Japonesa y la av. La Confluencia. Le sigue en orden de importancia con el 32% (243 has.) los que cuentan con una cobertura de 3 servicios (agua, energía eléctrica y alumbrado público o pavimento), a los cuales

corresponden Medina, Venecia, El Mirador, Pinar Dorado, Cerro Alto, Los Candelarios y Cristo Rey.

Completan la distribución de los niveles de confortabilidad con el 19% (144 has.) y el 16% (120 has.) los que cuentan con dos servicios (agua potable y energía eléctrica) y ningún servicio respectivamente. Pertenecen a estos grupos los sectores de Cristo Rey, El Dorado, Elías Santana y Proyecto Yerba Buena; y Palo Blanco, Rosa Mística y Los Corralitos, respectivamente. Esta distribución indica que los niveles de confortabilidad disminuyen desde el centro a la periferia.

Mapa N° 7. Confortabilidad urbana

Fuente de información:
Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.



B. SEGREGACION vs. EQUIDAD EN LA OFERTA-DEMANDA DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

El dilema entre *segregación vs. equidad* en la distribución del equipamiento urbano o comunitario, en función de que sirve a una comunidad o sector urbano específico, está estrechamente relacionado con las oportunidades de acceder a ello y a las políticas de inversión gubernamental o privada que permiten esa posibilidad. Entendiéndose en este último caso no sólo lo correspondiente a la edificación sino también al equipamiento, los recursos humanos y el presupuesto para su funcionamiento y sostenibilidad. Un centro de salud, educativo, cultural, deportivo y religioso se inserta en el territorio cuando hay una decisión deliberada del gobierno central o del gobierno local, ya sea porque es parte de su plan de desarrollo o porque es consecuencia de la solicitud de una comunidad determinada. Generalmente, los de educación y salud suelen ser producto de lo primero mientras los de cultura, deportes o religión surgen de lo segundo.

El problema de ello es que la segregación es inevitable dado que la implantación de estos equipamientos no es producto de un plan de desarrollo integral de la ciudad. Cada sectorial de gobierno (Educación, Salud, Cultura y Deportes) establece de acuerdo a sus prioridades a nivel nacional si puede invertir en un equipamiento determinado en el área urbana de Jarabacoa. Y, a su vez, cuando decide hacerlo, define dónde lo va a localizar según la demanda que a su criterio tiene un área determinada. Si cada una de ellas hace lo mismo por separado, se corre el riesgo de que existan áreas mejores servidas que otras. Por ejemplo, las que cuentan con mejores servicios de infraestructura básica, o, mejores vías de comunicación, o, una mayor densidad de población.

Esta inevitable segregación no facilita el acceso a ciertos sectores de la población limitando las posibilidades de la educación (centros educativos), la salud (centros de salud); la cultura (bibliotecas, centros culturales); el deporte (play, cancha de

basquetbol) y el culto (capillas, iglesias). Frente a esta realidad, históricamente establecida como tal, surgen iniciativas privadas y otras del propio Ayuntamiento, que no tiene competencias directas para ello, que tienden a paliar el déficit existente de estos equipamientos.

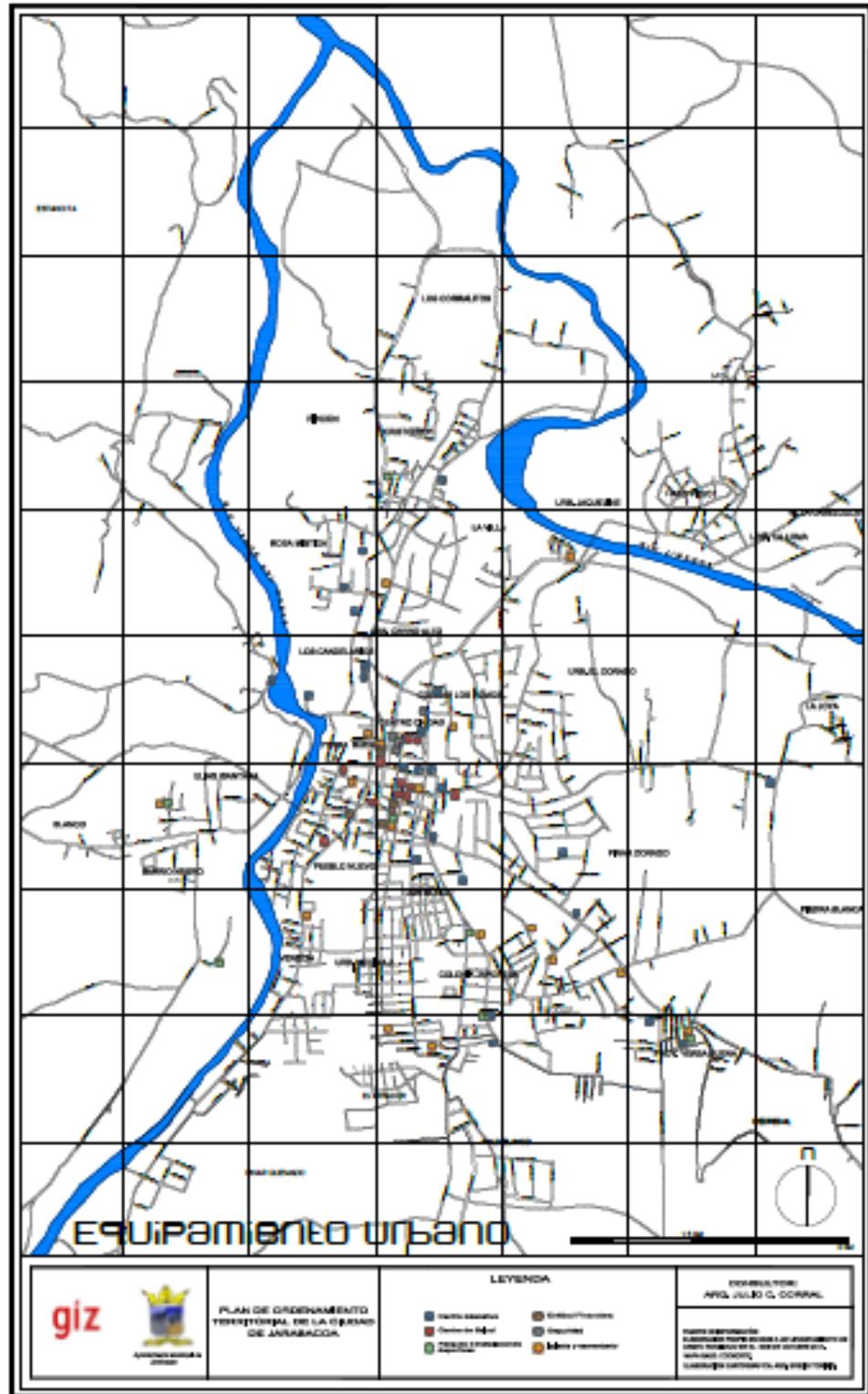
B.1. COMPORTAMIENTO Y DISTRIBUCION DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

El comportamiento de la oferta del equipamiento comunitario respecto a la demanda no ha presentado grandes variaciones en los últimos 10 años. En el caso de los centros **educativos** continúan manteniéndose las 20 escuelas del nivel básico y el Liceo Luis Gómez así como los colegios La Altagracia y Domingo Sabio y la Escuela Vocacional del Plan Cordillera, que se encontraban funcionando en el 2001. Las únicas variaciones observadas en el período 2000-2011 fueron la incorporación de 3 nuevos centros educativos orientados al nivel maternal (2) y universitario (Extensión de la UAFAM)³⁹. Todos ellos producto de la inversión privada y complementos de la formación para adultos o para niños/niñas. Los centros educativos se localizan en un 70% en el centro de la ciudad y en un 30% al norte/sureste de la misma (*Mapa N° 8*).

Con relación a los centros de **salud** tampoco se han producido variaciones importantes en los últimos 10 años, salvo en el incremento de 2 clínicas dentales y 2 consultorios independientes. La ciudad aún cuenta con un Hospital Municipal (Sub-Centro de Salud) que brinda servicios a todo el municipio y cinco clínicas privadas que ofrecen servicios especializados. Al igual que en el caso de los centros educativos el incremento experimentado en la cantidad de centros de salud ha sido producto de la inversión privada. No obstante ello, la población de Jarabacoa continúa dependiendo de los servicios de salud que se ofrecen en la ciudad de La Vega y Santiago. Los centros de salud se localizan fundamentalmente en el área céntrica careciendo las áreas periféricas de este tipo de equipamiento (*Mapa N° 8*).

³⁹ Levantamiento de campo realizado en noviembre del 2011 a los fines de esta consultoría.

Mapa N° 8. Distribución del Equipamiento Urbano



Fuente de información:
Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.

El comportamiento de otros equipamientos como los deportivos, seguridad, cultural y culto tampoco han presentado variaciones de importancia en los últimos 10 años. En el caso del equipamiento **deportivo** solamente se agregó un multiuso en el sector del Proyecto Yerba Buena al equipamiento conformado por los dos plays localizados en los sectores de Cristo Rey y Colonia Japonesa. Con respecto al equipamiento de **seguridad** no hubo ningún agregado a los existentes como el de los Bomberos y los Destacamentos de la Policía Nacional y el Ejército Nacional. Todos ellos localizados en el centro de la ciudad. Menos aún lo hubo en el caso del equipamiento **cultural** que cuenta con un edificio destinado a biblioteca pero que no funciona desde hace 20 años. Finalmente, el equipamiento relativo al **culto** continuó conservando a 7 iglesias de diferentes credos y a los dos cementerios municipales; y solamente incorporó cinco nuevas iglesias más. Todas ellas distribuidas en el centro de la ciudad, Medina, Barrio Negro, Colonia Japonesa y Venecia.

B.2. ALCANCES DEL DEFICIT DE EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

La situación descrita sobre el equipamiento comunitario es indicativa que aún la oferta no satisface la demanda de la población. Este déficit fue expresado por los participantes a los encuentros sectoriales realizados a los fines de esta consultoría, cuando señalan que es insuficiente la oferta de centros educativos del nivel secundario (liceo), centros de salud (clínicas especializadas), instalaciones culturales y deportivas (biblioteca y casa de la cultura, parque infantil, cancha de fútbol); y otras vinculadas al culto (funeraria municipal). En el caso de los bomberos, que cuenta con instalaciones reducidas para el desarrollo de este tipo de actividad, el ayuntamiento está construyendo un nuevo edificio en las proximidades del local donde se encuentra actualmente.

Estas limitaciones en la oferta de equipamiento comunitario atenta contra una educación sostenible en el área cultural, en la atención a la salud, en la ocupación del tiempo libre (deportes, recreación), y en los servicios de culto.

SECCIÓN VI

EL TRANSITO Y EL TRANSPORTE PUBLICO: ARTICULACION PUBLICA-PRIVADA PARA EL DESARROLLO LOCAL

A. LA CAPACIDAD DEL TERRITORIO FRENTE A LA DINAMICA DEL TRANSITO Y TRANSPORTE URBANO/INTERURBANO

El comportamiento del tránsito y de los servicios públicos urbanos de transporte responde al nivel de prioridad que las entidades públicas le asignen en sus políticas de desarrollo local. Tanto el gobierno central como el gobierno local se encuentran involucrados en esta responsabilidad de servicio al desarrollo particular de sectores urbanos (barrios, urbanizaciones, ensanches) como al de toda la ciudad, y de conexiones entre ésta y otros centros urbanos y rurales. Sin embargo, históricamente se ha verificado que ninguno de los dos ha logrado satisfacer la demanda de la población. Ello ha generado la necesaria intervención del sector privado que participa del sistema bajo dos tipos de modalidades: a) como competencia del Estado en la oferta de estos tipos de servicios, superándolo en muchos casos en calidad y cantidad; y b) como prestatario de la oferta *al público* del servicio utilizando sus propios recursos (“guagua”, “taxi”, “motoconcho”, etc.) y pagando al Estado un canon o una tasa para brindar dicho servicio.

Esta realidad muestra que en gran medida el ordenamiento del tránsito y la oferta de los servicios de transporte están condicionados al interés que manifieste el Estado en su concertación con el sector privado (asociaciones, cooperativas, empresarios, junta de vecinos, entre otros), tanto en términos de responsabilidades como en los deberes de cada uno. Si el interés se focaliza simplemente en asegurar ingresos al erario público, tal como sucede con las autorizaciones que pagan los taxis, “guaguas” y “moto conchos”, se corre el riesgo de no garantizar una buena supervisión y control de parte del Estado.

El interés que motive la inversión estatal en el mejoramiento del tránsito y en la oferta de servicios de transporte es el que definirá si esta realidad merece ser revertida o fortalecida tal como se presenta. Su continuidad en el tiempo ¿establece que es “buena y válida” como para contribuir a perpetuarla a futuro? La “comodidad” subyacente del Estado al desligarse parcialmente de la provisión de estos tipos de servicios ¿garantiza que lo público sea *del público*? Estos interrogantes invitan a reflexionar sobre el desafío que esto representa para garantizar la accesibilidad y la sostenibilidad de estos servicios frente a la demanda creciente de la población.

A.1. LA OFERTA DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO E INTERURBANO

En los últimos 10 años el comportamiento de la oferta del sistema de transporte público urbano ha presentado variaciones al igual que la del interurbano, en términos de la cantidad de unidades para transportar que se encargan de ello. Esto ha representado un incremento en el flujo de pasajeros que se ha duplicado con respecto al 2001. En el caso de los **taxis** se agregó la compañía Jaroly a las dos que existían en ese momento (Jaraba y El Salto)⁴⁰ sumando entre todas 114; esto es, 50 más que las que habían en el 2001. Con relación a las “**guaguas**”, también se observa un incremento en la oferta de las unidades que vinculan a Jarabacoa con La Vega, Constanza y Santo Domingo, pasando de 49 minibuses y 2 buses a 67 minibuses y 4 buses. No sucedió lo mismo con los correspondientes a Manabao (16), Jumunu (30), La guázaras (9) y Hatillo (7) que se mantuvieron estables en la oferta. Esta dinámica supuso un incremento en el volumen de pasajeros que mueven las guaguas semanalmente, pasando de 7,650 pasajeros en el 2001 a 15,380 en el 2011, lo que supuso un incremento del 50% (7,730 pasajeros)⁴¹.

⁴⁰ La compañía Jaraba funciona desde 1986 y cuenta con 57 taxis; mientras que El Salto funciona desde 1993 y cuenta con 27 taxis y Jaroly comenzó a funcionar en el 2005 y cuenta con 30 taxis. Estas informaciones fueron proporcionadas durante la realización del encuentro sectorial con el sector transporte el día 8 de Noviembre del 2011, a los fines de esta consultoría.

⁴¹ Datos obtenidos a partir de las informaciones proporcionadas por Corral, Julio César (2001). Op. Cit. y las correspondientes al encuentro con el sector transporte realizado durante el mes de noviembre a los fines de esta consultoría.

La oferta del sistema de transporte interurbano se completa con los 480 **motoconchos** que suplen la demanda a nivel urbano e interurbano, especialmente para las áreas rurales próximas a Jarabacoa (Manabao, Jumunu, Hatillo, Las Guázaras, entre otros). Estos motoconchos se distribuyen en 15 paradas localizadas principalmente en el centro de la ciudad. Cada una de estas paradas alberga a un promedio entre 6 y 10 motoconchistas por turno (Corral, Julio, 2011).

Los principales problemas expresados en los encuentros sectoriales⁴² sobre el tema del transporte público fueron la localización inadecuada de las paradas de motoconchos y minibuses en el área céntrica y en la av. Paseo de los Maestros y Gastón Deligne principalmente. En el caso de las guaguas alude a la sobreutilización que hacen de las calles Luis Gómez (transporte universitario), Paseo de los Maestros (ruta Jarabacoa-Constanza) y Obdulio Jiménez (ruta Jarabacoa-Manabao), en el de los motoconchos refiere al uso de la acera sin ningún tipo de autorización y control. Aunque las guaguas se han asignados espacios de parqueos de acuerdo a la demanda diaria, no permiten que por lo menos 4 a 5 ciudadanos puedan parquear en dicho espacio. Por su parte, los motoconchos se agrupan entre 6 y 10 motoristas en esquinas que limitan la libre circulación de los transeúntes por la vía pública.

El caso de las paradas de los minibuses pertenecientes al transporte público interurbano a La Vega y Santo Domingo presenta situaciones casi similares a los anteriores. Mientras por un lado limitan las posibilidades de la libre circulación peatonal y vehicular, por otro lado, ponen a los pasajeros en situación de riesgo porque deben ascender y descender de las “guaguas” en la calle cuando no hay espacios en la parada asignada. En el caso de la ruta a La Vega sólo tiene espacio para 9 guaguas y quedan a la espera en la calle entre 4 a 5 más. Aunque esta parada forma parte de la vida de Jarabacoa, constituye un problema que tiende a agravarse a medida que transcurre el tiempo.

⁴² Datos obtenidos a partir de las informaciones proporcionadas por los participantes a los 4 encuentros sectoriales realizados durante el mes de noviembre a los fines de esta consultoría.

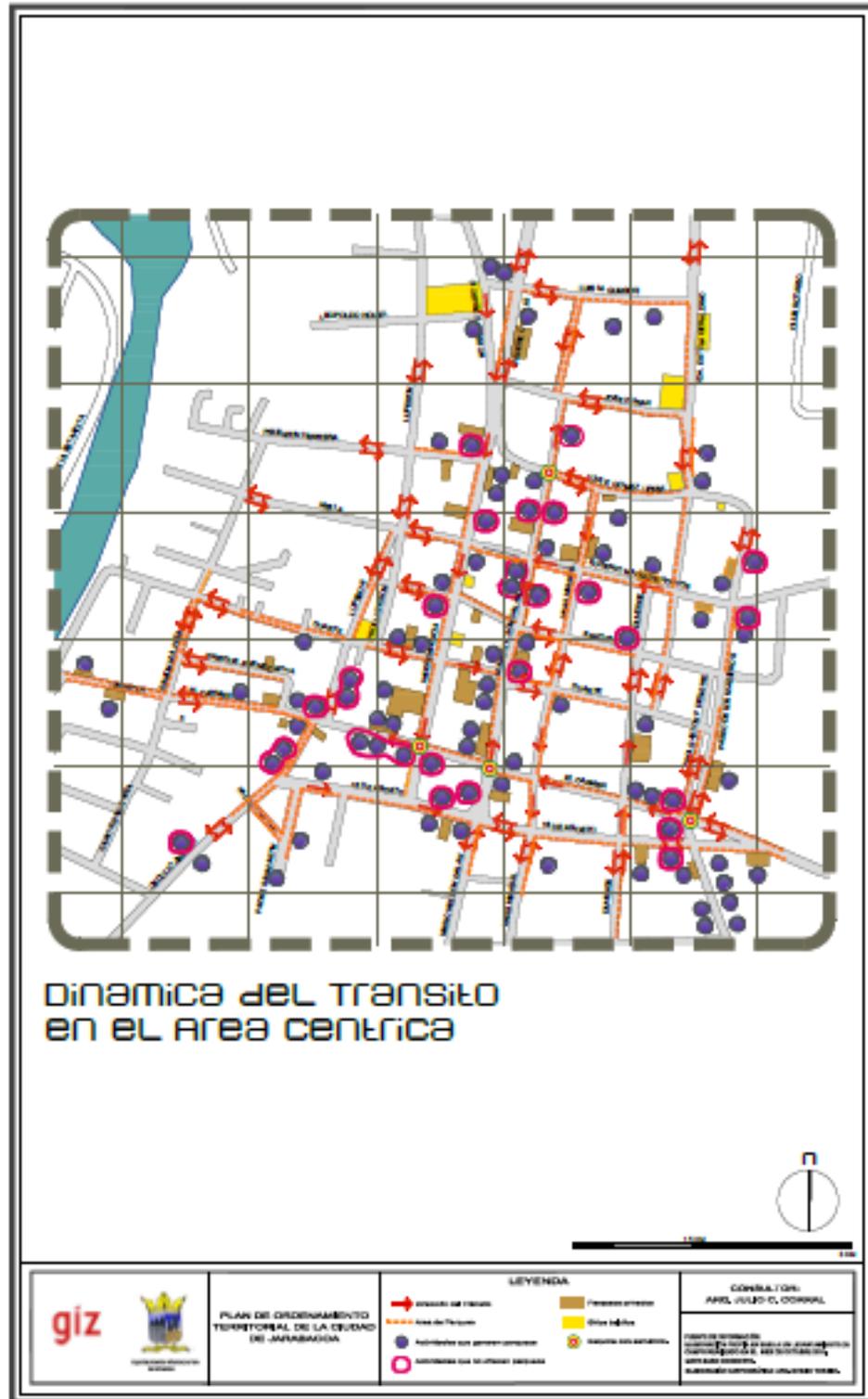
A.2. LIMITACIONES EN LA DINAMICA DEL TRANSITO URBANO⁴³

La dinámica del tránsito en el área urbana de Jarabacoase caracteriza por contar con un ámbito territorial que no tiene una capacidad en sus vías para absorber la demanda de parqueos que se generan por actividades comerciales (supermercados, ferreterías, bares, restaurantes, hoteles, entre otros); educativas y de salud; financieras, residenciales (apartamentos y residenciales); de servicios personales (oficinas); y de servicios de apoyo a la industria y el comercio (almacenes, talleres), entre otros. El ayuntamiento cuenta con una ordenanza municipal que establece para este tipo de actividades la cantidad de parqueos mínimos que debe disponer para brindar un servicio apropiado a sus clientes y no perjudicar al resto de la población; sin embargo no la aplica con rigurosidad. En consecuencia, las calles del entorno donde se localizan estas actividades se convierten en el area de parqueo natural de las mismas. Esto se agrava aún más cuando en calles como la Luis Gómez, 16 de Agosto o Duarte, entre otras, el parqueo se realice en ambos lados de la vía.

Esta modalidad de uso del espacio público genera “entaponamientos” innecesarios que se agravarán aún más con el incremento del parque vehicular. La no aplicación de la oprdenanza vigente impide corregir esta situación. En la medida que no se obligue a los propietarios a proveer a sus clientes de dichos espacios, los conflictos de tránsito van a persistir. Actualmente, las calles del area céntrica permiten albergar un total de 568 vehículos mientras que el sector privado ofrece parqueos en sus solares para un total de 359 vehículos. Esto significa que hay un deficit de 209 parqueos que debería ofrecerlo el sector privado en sus terrenos o en otros colindantes para evitar un uso inapropiado del espacio public (*Mapa N° 9*).

⁴³ Datos obtenidos a partir de las informaciones proporcionadas por los participantes a los 4 encuentros sectoriales realizados durante el mes de noviembre a los fines de esta consultoría.

Mapa N° 9. Dinámica del tránsito en el area céntrica de Jarabacoa



Fuente de información:
Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.

A esta realidad se agrega la señalización inapropiada de las vías o la ausencia de ellas; la escasez de semáforos frente a la demanda que impone el tránsito vehicular; la insuficiente educación vial de transeúntes y choferes; y la ineficiente direccionalidad de las vías en el área céntrica fundamentalmente. En el caso de la señalización, el problema radica en que una alta proporción de las calles no cuentan con señales de tránsito que indiquen que el chofer debe parar (“Stop”) ni con señales que orienten la direccionalidad de las vías. En algunos casos, aunque existen señales indicando la direccionalidad de las vías no son respetadas por los motoristas, quienes no son sancionados por la ausencia de eficientes sistemas de control del tránsito⁴⁴.

Otra limitación señalada en los encuentros sectoriales es que la población no tiene una educación vial apropiada para la libre circulación del tránsito. Las frecuentes contravenciones en las que incurren motoristas, choferes y hasta los mismos peatones, son producto de esta situación. Con relación a ello se sostiene que es fundamental iniciar cualquier proceso por los empleados públicos y los profesores y alumnos de las escuelas y liceos. Sus funciones los convierte en multiplicadores naturales de cualquier iniciativa en esta dirección.

Finalmente, otra limitación señalada con respecto al funcionamiento del tránsito es la inadecuada orientación del mismo en las calles Hermanas Mirabal y El Carmen. Se considera que ambas debería tener una sola dirección y no dos como sucede actualmente. De esta manera se evitaría la doble circulación en ambas vías, que además, se la utiliza con parqueos en los dos sentidos. Se trata de situaciones corregibles que exigen de una normativa que avale cualquier toma de decisión al respecto. No obstante ello, el área céntrica sólo tiene capacidad para permitir doble vía en la calle Eugenio María de Hostos entre las calles Mario Nelson Galan y Paseo de los Maestros, pero sin parqueos en la calle.

⁴⁴ Datos obtenidos a partir de las informaciones proporcionadas por los participantes a los 4 encuentros sectoriales realizados durante el mes de noviembre a los fines de esta consultoría.

SECCIÓN VII

CONCLUSIONES

De todo lo expuesto en las páginas anteriores, que describen y evalúan la situación actual del área urbana y periurbana, se concluye lo siguiente (*Mapa N° 10*):

- a) **Jarabacoa mantiene una alta dependencia de servicios de La Vega y Santiago aunque le proporciona recursos naturales y posibilidades para la inversión inmobiliaria.** La situación de Jarabacoa dentro de su contexto regional lo posiciona como un centro proveedor de servicios vinculados al desarrollo agroforestal, a un desarrollo inmobiliario turístico y a la producción hídrica-energética. Tres elementos a considerar dentro del ordenamiento territorial, especialmente en lo que respecta a la implementación de inversiones en bienes raíces y a la dinámica del tránsito y el transporte urbano. Sin embargo, la carencia de oportunidades en servicios especializados de salud, educación y cultura lo limitan en el desarrollo territorial y en las modalidades de uso y ocupación del suelo.
- b) **Jarabacoa presenta una sobreoferta de área urbanizada con relación a la que demanda el crecimiento poblacional.** De acuerdo a la dinámica experimentada en los últimos 50 años Jarabacoa urbaniza el triple de tierras que las que realmente necesita para satisfacer su crecimiento poblacional. De 215 has que debería tener en función de la demanda poblacional tiene actualmente 762 has., para tener una densidad de 200 hab./ha. Esta sobreoferta de área urbanizada es suficiente para albergar la población que se incorporará a la vida urbana por los próximos 20 años. Esto significa que no requeriría de nuevas urbanizaciones frente a la demanda poblacional que ocurrirá a mediano y largo plazo. De permitir nuevas urbanizaciones se incrementarían aún más los costos del servicio de recogida de residuos sólidos y de mantenimiento de la infraestructura básica. De allí se entiende por qué el 22% (167 has.) de su

territorio corresponda a tierras baldías, sin incluir dentro de ellas las que se utilizan con fines agrícolas y que se encuentran insertas dentro de la trama urbana, como las que se ubican entre Venecia y Medina-Colonia Japonesa.

- c) **Jarabacoa no cuenta con un sistema eficiente de conectividad intraurbana planificada que garantice una circulación apropiada del tránsito urbano.** Las conexiones este-oeste y norte-sur no cuentan con un sistema vial jerarquizado que defina corredores urbanos apropiados para la dinámica de los flujos vehiculares que se movilizan en esa dirección. Esto es, vías que faciliten la canalización eficiente del tránsito vehicular interurbano que accede desde La Vega y desde el resto de los asentamientos humanos localizados en la Sierra (Constanza, Jánico) y en su entorno inmediato (Manabao, Jumunucu, Hatillo, entre otros). La jerarquización vial se establece por la cantidad de vehículos que circulan por una vía determinada más que por sus dimensiones. No obstante ello, cuenta con las Av. Federico Basilis, de la Confluencia, Obdulio Jiménez, General José Durán y Gastón Deligne que pueden favorecer un sistema jerarquizado en el sentido noreste-suroeste. Por su parte, cuenta con las calles Independencia, Nario Nelson Galan, Paseo de los Maestros, Hnas. Mirabal y Duverge, que pueden hacer lo propio en el sentido norte-sur.
- d) **Jarabacoa tiene el 15% de su territorio sin formalizar urbanísticamente especialmente en las zonas noreste, sur y este de la ciudad.** Precisamente las zonas hacia donde se han desarrollado las nuevas urbanizaciones son las que aún no han sido formalizadas por el ayuntamiento en términos urbanísticos. Esto significa que son aproximadamente 114 has. que carecen de una delimitación entre el espacio público y el espacio privado. Esto trae aparejado no sólo problemas de circulación del tránsito, sino también la de apropiación inadecuada del propietario privado (quien ha delimitado su propiedad) sobre el espacio público. Aunque en algunos casos hay intentos de su formalización a través de contenes, se observa que hay una negación de espacios para aceras.

Aunque esto es producto de trazados informales que no han dejado el espacio suficiente para ello, el ayuntamiento no ha propuesto mejores soluciones para proveer de las mismas.

- e) **Las incompatibilidades en el uso y ocupación del suelo se focalizan principalmente en el área céntrica y en las avenidas Gastón Deligne, Obdulio Jiménez y Federico Basilis.** La presencia de car-wash, bombas de gasolina, talleres mecánicos y de ebanistería, entre otros, son susceptibles de generar problemas ambientales (contaminación sónica, de agua) a las zonas residenciales así como a actividades relacionadas con la salud, educación y administración gubernamental y privada. La ausencia de la aplicación de la normativa vigente que regula dichos tipos de actividades es un factor determinante para su control y mitigación.
- f) **El uso y ocupación inapropiada del espacio público en el área céntrica limita la libre circulación peatonal y de vehículos.** La no aplicación de la normativa 06-2011 relativa al uso del espacio público y al control ambiental (ruidos, protección de la flora, contaminación visual, entre otros) incide para que inadecuadamente sea utilizado por parte de vendedores informales, comercios que ofrecen su mercadería en las aceras, talleristas que “trabajan” en las aceras o carteles comerciales que superan en tamaño las dimensiones de las vías. Su paulatino incremento ocasiona problemas que se tornan irreversibles de resolver.
- g) **Las actividades comerciales, financieras, educativas, de salud no prevén la construcción de parqueos para su desarrollo.** Uno de los principales problemas generados por las actividades que se generan especialmente en el área céntrica y en las avenidas Gastón Deligne, Federico Basilis y Obdulio Jiménez es que carecen de parqueos en sus solares. Esto significa que sus clientes deben parquear en las calles de su entorno pro lo que alteran la dinámica del tránsito vehicular. Bares, restaurantes, oficinas, bancos,

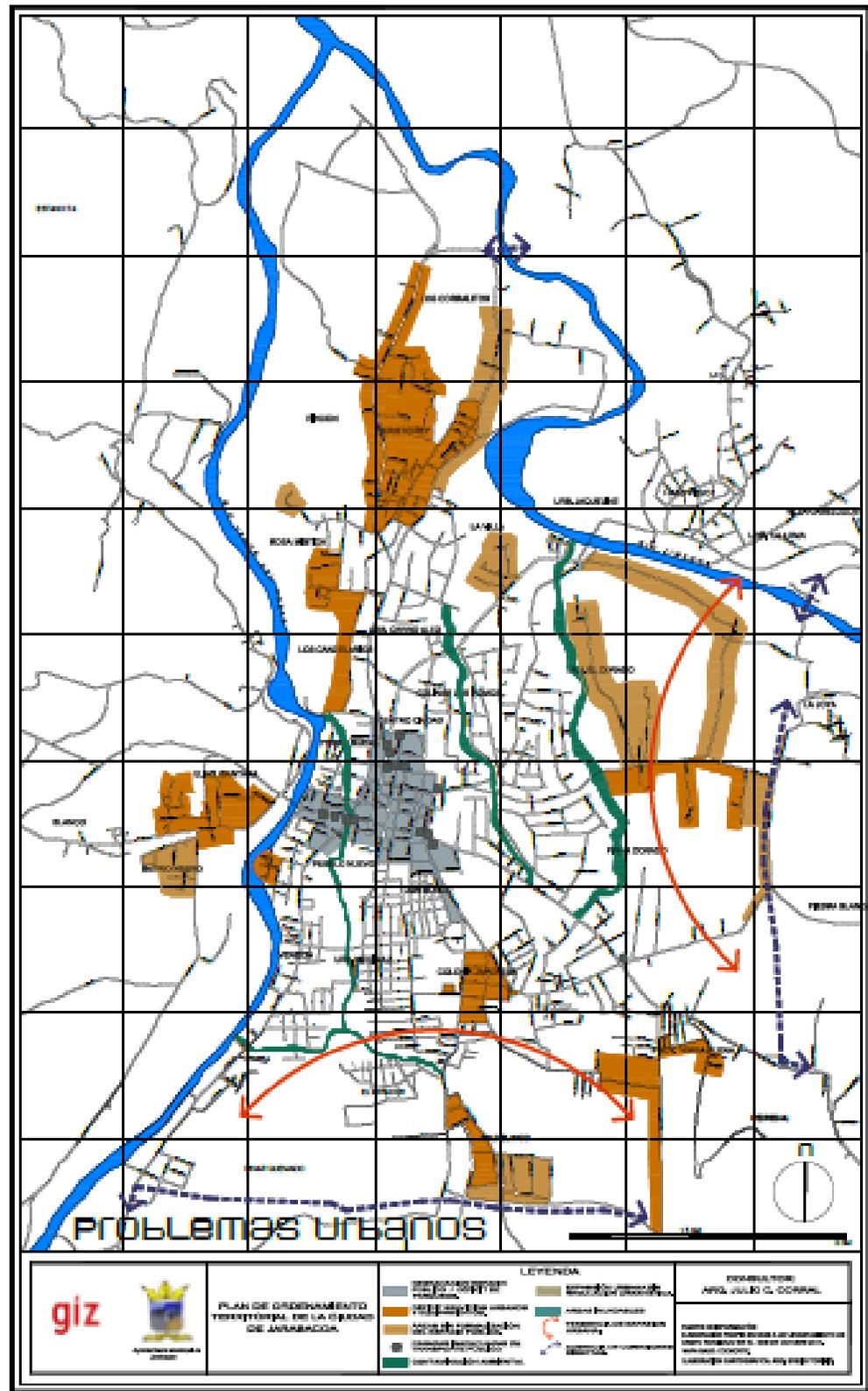
cooperativas, ferreterías, entre otros, no cuentan con parqueos propio porque no se aplica la ordenanza municipal vigente que los obliga a ello. La continuidad de esta práctica puede alterar aún más la dinámica del tránsito en tanto se prevé un crecimiento en los flujos vehiculares a corto y mediano plazo.

- h) **El 34% del área urbana demanda la ampliación del alumbrado público y pavimento y toda la población un mejor servicio de agua potable y alcantarillado sanitario.** La expansión urbana ha contribuido a generar un mayor déficit en la oferta de los servicios básicos, que las prestatarias de los mismos no han podido satisfacer. Aunque las redes de agua potable cubren casi la totalidad del área urbana el servicio es deficiente porque se interrumpe permanentemente. De allí que en diversos sectores se recurre a la construcción de pozos tubulares. La situación es más dificultosa para el alcantarillado sanitario ya que no se cuenta con el mismo, obligando a la población a verter las aguas negras a pozos sépticos, al alcantarillado pluvial o directamente al arroyo Yerba Buena y al Río Yaque del Norte, que atraviesan la ciudad en sentido norte-sur y noroeste-sureste. Por otra parte, la no formalización de vías y la construcción de urbanizaciones sin finalizar generan zonas (norte, sur y este principalmente) que carecen de alumbrado público y/o pavimento en sus calles. Algo similar ocurre con el alcantarillado pluvial que no cubre las diferentes áreas de la ciudad.
- i) **La oferta de centros educativos del nivel secundario, centros de salud especializados, instalaciones culturales y deportivas; y funerarias municipales, son insuficientes para satisfacer la demanda actual y futura de Jarabacoa.** En los encuentros sectoriales se señaló que en términos generales hay una buena cobertura de equipamiento comunitario con excepción de la correspondiente a liceos, clínicas especializadas, biblioteca, parque infantil, canchas de fútbol, centro cultural y funeraria. Se considera que estos equipamientos son necesarios para el desarrollo de la ciudad y su entorno inmediato por la demanda que exige la población. A los fines del ordenamiento

territorial son equipamientos que deberían contemplarse en la localización futura de nuevos usos del suelo.

- j) **Las paradas inadecuadas de minibuses y moto conchos alteran el flujo del tránsito vehicular y peatonal.** La localización de las paradas del transporte público urbano e interurbano genera conflictos al peatón y al tránsito vehicular en tanto ocupan espacios públicos de manera inapropiada. El ayuntamiento aún no cuenta con estrategias para revertir esta situación observada en los encuentros sectoriales realizados a los fines de esta consultoría. Las observaciones refieren tanto a la cantidad de unidades que ocupan aceras y calles sin una planificación previa, como al modo cómo se ubican. La tendencia al incremento en la demanda de estos tipos de servicios puede agravar aún más la situación a corto y mediano plazo.
- k) **La orientación de los flujos de tránsito en la zona céntrica no son las más adecuadas para una dinámica más eficiente de los mismos.** El recurso de la doble vía en algunos tramos de las calles Duvergé, Mario Nelson Galán, Sánchez y Hnas. Mirabal no son los más apropiados para un área que presenta calles estrechas y parqueos en ambos lados de las calles. Alternativas de cambio de orientación de las vías y regulación de los parqueos son algunas de las soluciones sugeridas en los encuentros sectoriales para su implementación a corto plazo. Esta situación exige una revisión de la orientación del resto de las vías que conforman el área céntrica principalmente.
- l) **La conexión desde las carreteras de Manabao y Constanza hacia La Vega obliga a circular por el centro de la ciudad generando conflictos de tránsito.** Actualmente no existe una “ruta de circunvalación” que impida que el transporte liviano y de carga transite por el centro de la ciudad para conectarse entre las zonas nortes y suroeste-sureste. Aunque existen caminos vecinales en este sentido, aún no se han desarrollado como vías de ruta alternativa para éstos.

Mapa N° 10. Principales problemas del area urbana y periurbana de Jarabacoa



Fuente de información:
 Levantamiento de campo realizado en noviembre 2011 a los fines de esta consultoría.

SECCIÓN VIII

PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

A. ALCANCES DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL

A.1. FUNDAMENTOS DEL PLAN

Los fundamentos del Plan de Ordenamiento Territorial aluden a los principios éticos, gerenciales y referenciales que orientarán a las soluciones que se proponen como respuestas a los problemas detectados en el Diagnóstico Territorial. Son ejes transversales que justifican a cada uno de los lineamientos que se proponen para el ordenamiento territorial a escala urbana y periurbana. Reflejan, además, los valores que subyacen en ellos como un modo de clarificar porqué se proponen esas propuestas y no otras. Estos fundamentos son los siguientes:

- **Habitabilidad** o seguridad en el uso del territorio y la construcción de infraestructuras capaces de generar armonía entre el medio natural y construido. Es un principio que orienta acciones tendientes a mejorar el desarrollo humano y la calidad de vida de un territorio. Este principio procura un manejo que considera el mejoramiento integral del hábitat, más allá de una intervención que sólo evite la destrucción y/o deterioro de los recursos naturales.
- **Participación** de todos los actores en los procesos de planificación, toma de decisiones, ejecución y monitoreo de todas las intervenciones que se realicen en pos del ordenamiento territorial del área urbana y periurbana del municipio de Jarabacoa. Producto de la no consideración del otro en la búsqueda de soluciones, las entidades públicas han intervenido independientemente sin asociarse unas con otras. Estas actuaciones independientes necesariamente deben revertirse mediante procesos participativos e integrados en el marco de un modelo de gestión territorial articulado y descentralizado.

- **Equidad** o acceso universal de todas las comunidades a los servicios básicos (agua potable, energía eléctrica, alcantarillado sanitario, recolección de los desechos sólidos), especialmente de aquellos que viven o crecen en condiciones de exclusión y postergación social. La provisión de servicios a los barrios pobres, especialmente a los localizados en las zonas norte y sur, se ha presentado como un déficit en la gestión de los gobiernos locales y central. La equidad es un principio fundamental en el ordenamiento territorial, ya que garantiza que todos los sectores sociales accedan a la infraestructura básica para mejorar su calidad de vida.

- **Gobernabilidad** o acuerdos concertados en el desarrollo de los niveles de coordinación como garantía de que las metas y actividades propuestas para el ordenamiento territorial, se realicen de manera transparente y participativa. Actualmente se está desarrollando procesos de concertación en temas ambientales a nivel municipal, lo cual supone un antecedente importante de orientaciones similares a las que se proponen para el POT. Es por ello que la propuesta del plan de ordenamiento territorial incluye este principio básico de aceptación del otro y una consecuente concertación de lo que se decida implementar a nivel municipal y urbano. Precisamente, la participación de todos los actores en los encuentros sectoriales y en la asamblea ciudadana se han orientado en esta dirección.

- **Sustentabilidad** ambiental y de los procesos de gestión participativa que se proponen para el plan de ordenamiento territorial. Esto supone que todas las intervenciones que se ejecuten en el presente se sostengan a través del tiempo para el disfrute y goce de las futuras generaciones. Las acciones independientes, sin participación ni concertación entre todos los actores ha orientado la dinámica de intervenciones puntuales en el territorio. Precisamente, este principio busca revertir esa situación sosteniendo en el tiempo tanto la dinámica de los procesos

que se desarrollen como las intervenciones físicas que se efectúen dentro del mismo.

Todos estos fundamentos intentan no sólo justificar los alcances del Plan de ordenamiento territorial sino también revertir la dinámica de gestión que se ha desarrollado hasta el presente. Esto indica que no sólo se trata de inducir soluciones técnicas para el ordenamiento territorial, sino también modificar las modalidades de actuación de cada uno de los actores involucrados en ello. El sólo hecho de formular un plan, es indicativo que se busca *anticiparse* a la agudización de los problemas presentados hasta el presente; *organizar* medidas correctivas y recursos para evitar dicha situación; *establecer metas* en el tiempo y en el espacio de las intervenciones que se propongan y *concertar y coordinar* actuaciones beneficiosas para todos los actores que participan del destino del territorio.

A.2. OBJETIVOS DEL PLAN ORDENAMIENTO TERRITORIAL

Los objetivos que se proponen para el plan de ordenamiento territorial se sustentan en los fundamentos señalados precedentemente y procuran constituirse en metas a lograr a corto y mediano plazo. De esta manera, constituyen las aspiraciones de todos los actores involucrados en el ordenamiento territorial del municipio de Jarabacoa. A modo de lo que supone una “*gerencia por resultados*”, los objetivos que se presentan se han redactado siguiendo esta línea de trabajo. Esto significa, objetivos redactados como propósitos logrados a partir de las etapas y procesos que se presentan como parte de este documento. En relación con ello, los objetivos del plan de ordenamiento territorial son los siguientes:

Objetivo General

- El área urbana y periurbana de Jarabacoa se encuentra ordenada en el manejo de sus recursos naturales, sus actividades productivas y sus asentamientos

humanos, producto de la implementación de procesos de planificación y gestión articulada y participativa entre el Ayuntamiento Municipal y los actores que participan activamente del desarrollo territorial.

Objetivos Específicos (*Mapa N° 11*)

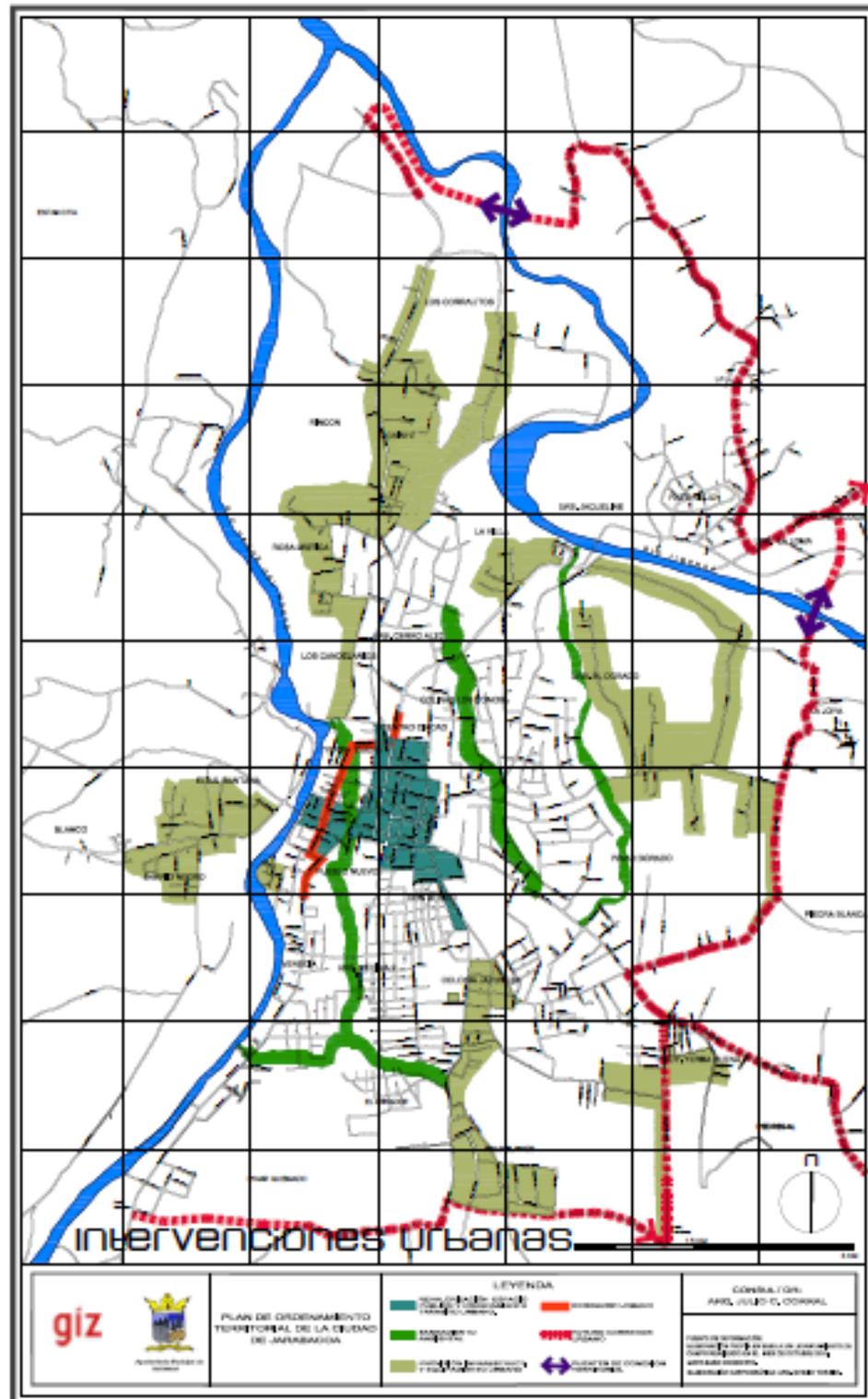
- El ayuntamiento reordena el sistema vial urbano en función de la demanda del flujo vehicular y el crecimiento poblacional, a través de la redefinición del sentido, la señalización y el nombre de las vías; la reubicación de las paradas de los moto conchos y de las rutas a Jumunucu, La Vega, Constanza y las del transporte universitario, y el control de los parqueos en las vías del área céntrica.
- El ayuntamiento reordena el sistema vial interurbano a partir de la jerarquización de los corredores Manabao-La Vega, Constanza-La Vega y Hatillo-Jarabacoa y de la construcción de dos nuevos puentes sobre el río Jimenoa.
- El ayuntamiento reordena sus espacios públicos formalizando urbanísticamente el 15% de su territorio urbanizado, a través de la definición de las fronteras entre el espacio público y el privado, y controlando la localización y dimensiones de los carteles y vallas de publicidad y la ubicación de vendedores ambulantes y exposiciones de productos en las aceras.
- El ayuntamiento establece las localizaciones posibles para el equipamiento comunitario que se encuentra en situación deficitaria, tales como biblioteca, funeraria municipal, parque infantil, casa de la cultura y parqueo municipal.
- El ayuntamiento provee de la infraestructura básica de pavimento y alumbrado público en los barrios de las zonas norte, sur, este y oeste que carecen de estos tipos de servicios.

- El ayuntamiento sanea las cañadas del arroyo Yerba Buena y del resto de la ciudad proporcionando un apropiado sistema de alcantarillado sanitario/planta de tratamiento en su entorno inmediato y un control ambiental de la descarga directa de residuos sólidos a los mismas.
- El ayuntamiento ejecuta un marco normativo apropiado para el ordenamiento territorial, compatibilizando sus valores naturales, turísticos y urbanísticos-arquitectónicos del área urbana y periurbana con la demanda de crecimiento poblacional.

Según se observa, el objetivo general alude al logro de un municipio caracterizado por la conservación de su patrimonio natural, turístico y urbanístico-arquitectónico gracias a la articulación de los actores involucrados en los procesos de planificación y gestión del mismo. Conservación que supone la protección de los recursos naturales del área periurbana de manera que se constituyan en las vistas panorámicas por excelencia de quienes transitan o viven en Jarabacoa. Ello se complementa con un ordenamiento del área urbana en aquellos aspectos que están creando cierto desorden urbanístico, tales como el tránsito vehicular, especialmente en el área céntrica, la informalidad de las vías del sector noreste y sureste que carecen de una delimitación entre el espacio público y el privado, el déficit de algunos equipamiento comunitarios y obras de infraestructura básica (pavimento, alumbrado público y alcantarillado sanitario/Planta de tratamiento).

Finalmente, se completa el conjunto de objetivos específicos del plan con la implementación de un marco normativo que establece las pautas para las modalidades de uso y ocupación del suelo urbano y periurbano; la dinámica de consolidación y expansión del área urbana; las dimensiones de las vías de acuerdo a su localización y comportamiento; los parqueos para las diferentes actividades urbanas y los incentivos y penalidades para quienes cumplan o no estas normativas.

Mapa N° 11. Principales intervenciones en el área urbana y periurbana de Jarabacoa



Fuente de información:
Elaboración propia en base a los resultados del diagnóstico territorial formulado a los fines de esta consultoría.

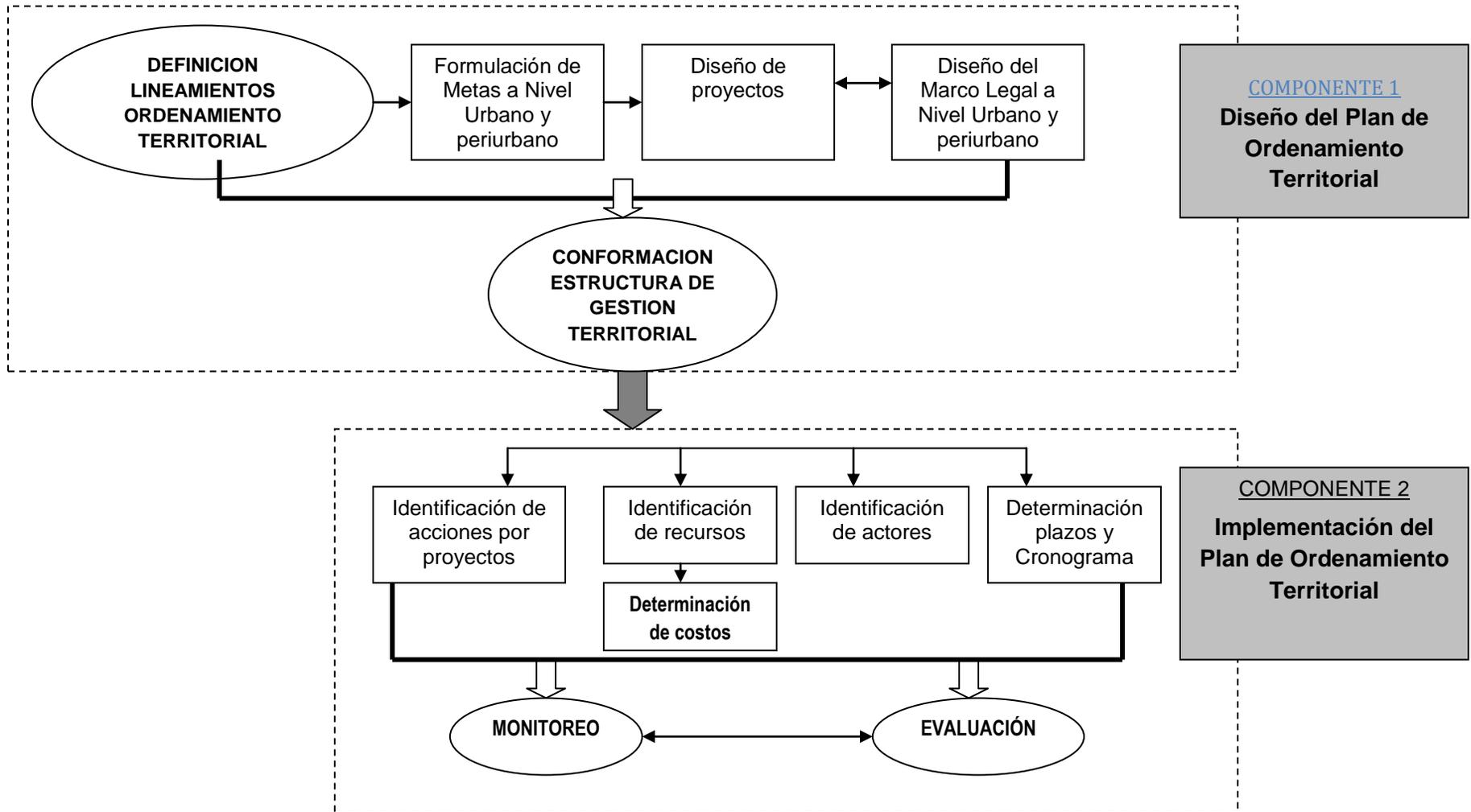
A.3. ETAPAS DEL PLAN

El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) es un instrumento que permite orientar las acciones que se implementen para solucionar los desórdenes territoriales. Como todo instrumento no se limita únicamente a las propuestas técnicas, ni puede entenderse como tal sino es a través de otras instancias que son claves para el éxito de las mismas. De allí que el plan comprenda tres etapas secuenciales e interrelacionadas entre ellas: a) formulación de los lineamientos del plan y las áreas de intervención; b) implementación del plan; y c) monitoreo y evaluación del plan

La primera etapa refiere a los lineamientos que se proponen para el ordenamiento territorial, considerando la problemática que se procura resolver, las metas que se pretende alcanzar y los proyectos que deben ejecutarse para el cumplimiento de esas metas. Estos lineamientos definen hacia dónde canalizar los recursos, esfuerzos e intereses de las entidades públicas y privadas involucradas en ello. La segunda etapa, define los mecanismos para la implementación u operacionalización del Plan. Esto supone desarrollar las acciones que son necesarias para la ejecución de los proyectos, determinando las responsabilidades de cada actor involucrado, los costos de los proyectos y los recursos necesarios y disponibles. Este proceso incluye un cronograma de ejecución de los proyectos.

La tercera etapa indica un conjunto de pautas a seguir para el monitoreo y evaluación de la implementación del plan. Ello incluye instrumentos (planillas) para el seguimiento de cada una de los lineamientos de ordenamiento territorial propuesto, con sus correspondientes metas y proyectos a ejecutar y en ejecución. Este monitoreo estará a cargo de la unidad de planificación y gestión del ayuntamiento municipal. Estas etapas son sucesivas y complementarias entre sí, en tanto una etapa no puede realizarse si no se ha concluido la anterior. Sin embargo, si durante el proceso surgen nuevas sugerencias a la propuesta original, ésta puede modificarse con el consenso de todos los participantes.

Gráfico N° 2. ETAPAS DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA DE JARABACOA



B. LINEAMIENTOS DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA DE JARABACOA

La definición de los lineamientos de ordenamiento territorial corresponde a la primera etapa del plan. En ello se incluyen los programas y proyectos de ordenamiento territorial que se implementarán a partir de los objetivos señalados precedentemente. Estos lineamientos definen hacia dónde canalizar los recursos, esfuerzos e intereses de las entidades públicas y privadas involucradas en ello.

En este documento se presenta una descripción de los programas y proyectos con sus correspondientes resultados esperados, costos y tiempo estimado (corto, mediano y largo plazo) y roles de los actores (coordinación, apoyo, ejecución, financiamiento), que se insertan dentro de los siguientes lineamientos de ordenamiento territorial:

- Reordenamiento del flujo vehicular urbano en el área céntrica e interurbano en sus conexiones periféricas.
- Reordenamiento del espacio público en el área céntrica y en las zonas noroeste y sureste de la ciudad.
- Dotación de equipamiento comunitario de tipo educativo-cultural (biblioteca, casa de la cultura); de culto (funeraria municipal) y de recreación (parque infantil).
- Dotación de pavimento y alumbrado público en los barrios de las zonas norte, sur, este y oeste que carecen de estos tipos de servicios.
- Ampliación de la cobertura del sistema de agua potable y alcantarillado sanitario/planta de tratamiento.
- Saneamiento del arroyo Yerba Buena.

Todos estos lineamientos fueron presentados y validados ante la asamblea ciudadana realizada a los fines de esta consultoría⁴⁵. Una descripción de cada uno de ellos se presenta a continuación,

⁴⁵ Esta Asamblea se realizó el día 6 de diciembre del presente año y contó con la participación de autoridades y técnicos municipales y representantes de los sectores sociales, económicos, gubernamentales y de transporte de Jarabacoa.

B.1. LINEAMIENTO 1: REORDENAMIENTO DEL FLUJO VEHICULAR

PROGRAMA 1: ORDENAMIENTO DEL TRANSITO EN EL AREA CENTRICA

Este programa está orientado a mejorar el sistema de circulación vehicular en el área céntrica, que es la zona de mayor conflicto vehicular. Se considera que el problema radica en la débil conciencia de los conductores y peatones sobre sus derechos y deberes en el uso de la vía pública. El programa incluye dos proyectos complementarios entre sí: uno orientado a la educación vial y el otro al cambio del sentido de las vías en algunas de las calles que forman parte del área objeto de la intervención con su correspondiente señalización y nombre de las calles. Estos proyectos se consideran prioritarios para la ciudadanía y las autoridades municipales comenzarán su implementación en el primer trimestre del año 2012.

PROYECTO 1: Educación Vial a la ciudadanía

El *objetivo* de este proyecto es concientizar a toda la población de Jarabacoa sobre la importancia que tiene el ordenamiento del tránsito urbano en la dinámica de los flujos de personas y vehículos que se movilizan desde y hacia Jarabacoa. Ello incluye conocimientos sobre el respeto a las señalizaciones y leyes vigentes, rol del ayuntamiento y la policía municipal; deberes y derechos de los conductores y peatones, comportamiento social y beneficios potenciales que puede lograr la población una vez que se haya concientizado sobre este tema. La difusión de este conjunto de conocimientos contribuirá a una mayor toma de conciencia de la población en general, y a los conductores en particular.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá talleres de concientización a líderes de distinta naturaleza, estudiantes, empleados gubernamentales, choferes públicos y privados, entre otros; programas de televisión y radio, entrevistas a actores claves para la preparación y difusión de los contenidos temáticos, entre otros. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la identificación de expertos en la temática de educación vial; diseño de

elementos de difusión; divulgación de informaciones relativas a la educación vial y la evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- La población de Jarabacoa se encuentra concientizada sobre su comportamiento en la vía pública tanto como conductor como peatón.
- El ayuntamiento municipal cuenta con 10 personas capacitadas de las unidades de planeamiento urbano y gestión ambiental para el control y monitoreo del comportamiento de peatones y conductores en la vía pública.
- El ayuntamiento municipal cuenta con brochures, cartillas, señalizaciones y programas de televisión y radio para la difusión continua de pautas de educación vial.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Diseño e implementación de un plan de divulgación	200,000.00
• Impresión de materiales de divulgación	100,000.00
• Capacitación a promotores sociales sobre el tránsito urbano	350,000.00
TOTAL	650,000.00

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para la formación de capacitadores y para la preparación y divulgación de informaciones pertinentes al tema. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• AMET	entidad de apoyo técnico
• Asociaciones de choferes	entidad de apoyo en la difusión
• Entidades de la sociedad civil	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 6 meses

PROYECTO 2: Readequación del sentido, nombre y señalización de las vías y parqueos en las calles del área céntrica.

El *objetivo* de este proyecto es eficientizar la dinámica de flujos del tránsito vehicular urbano e interurbano que se moviliza por Jarabacoa, a partir de una readequación del sentido del tránsito y los parqueos en algunas de las vías del área céntrica y su entorno inmediato. Esta modificación supone nuevos procesos de educación vial, señalización, difusión de los cambios operados y montaje de un sistema de control y monitoreo del comportamiento del tránsito con los nuevos cambios. Las únicas vías que sufrirán modificaciones serán las siguientes (*Mapa N° 12*):

- Calle Duarte. Se propone que tenga un solo sentido de la vía en dirección oeste-este entre las calles Independencia y Hnas. Mirabal y de dos vías entre ésta y la Paseo de los Maestros, cambiando su situación actual que es de doble vía con estacionamientos en ambas aceras entre las calles Hnas. Mirabal y Paseo de los Maestros. Bajo esta nueva modalidad sólo se permitirá estacionamiento en el sentido de la vía hacia la derecha, con excepción del área del parque donde se permitirá el parqueo hacia la izquierda.
- Calles Sánchez y Eugenio María de Hostos. Se propone que tenga un solo sentido de la vía en dirección este-oeste entre las calles Independencia y Hnas. Mirabal, cambiando su situación actual que es de doble vía con estacionamientos hacia ambos lados de la calle. En este caso se permitirá el parqueo en la calle hacia el lado derecho de la vía (sentido de la misma). Sin embargo, se propone que continúe como doble vía entre las calles Hnas. Mirabal y Paseo de los Maestros sin estacionamiento en la calle.
- Calles Independencia y Mario Nelson Galán. Se propone que se permita el parqueo de manera restringida en horarios a ser acordados entre las autoridades municipales y los comerciantes localizados en la misma. En tal sentido, se propone que se considere un horario no permitido entre las 9.00 am y las 6.00 pm, con un horario de carga y descarga antes y después dicho horario. En el

caso de la calle Mario Nelson Galán se propone que sea de una vía hasta la calle José Adames Canela, y a partir de allí continúe siendo de doble vía.

- Calle Gastón Deligne. Se propone que se mantenga la doble vía pero que no se permita el estacionamiento en la misma en el tramo ubicado entre las calles 16 de Agosto y José Adames Canela.
- Av. Obdulio Jiménez. Se propone que sólo se permita el parqueo en el lado izquierdo entre las calles El Carmen y 16 de Agosto y no de los dos lados como sucede actualmente. Por el contrario, desde la calle 16 de Agosto hasta la Ramón María Piña se permitirá el parqueo al lado derecho de la vía en sentido noreste-suroeste.
- Calle El Carmen. Se propone que se mantenga la doble vía entre el puente y la Obdulio Jiménez pero que no se permita el estacionamiento en la misma, tanto en ese tramo como en el comprendido entre la Obdulio Jiménez y la Independencia.
- Calle Sánchez esq. Paseo de los Maestros. Se propone la instalación de un semáforo de control permanente del flujo vehicular y no un de tipo “intermitente” como funciona actualmente.

Estas propuestas se completarán con un programa de señalización de todas las vías del casco urbano, incluyendo las adecuaciones correspondientes a las que se han señalado los cambios precedentemente. De manera complementaria se desarrollará un programa de denominación y numeración de las calles del casco urbano que carecen de ello.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá talleres de concientización a la población sobre las modificaciones propuestas y la ejecución de un proyecto piloto con los cambios propuestos en el que se observará el comportamiento del flujo vehicular. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la planificación del proceso; diseño de elementos de difusión; divulgación de informaciones relativas a las modificaciones y la evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- La población de Jarabacoa se encuentra concientizada sobre los cambios en el sentido de vías que se operará en 9 calles del área céntrica.
- El ayuntamiento cuenta con un personal capacitado en el sistema de control y monitoreo de los cambios operados en las vías del área céntrica.
- El ayuntamiento cuenta con brochures, cartillas y programas de televisión y radio para la difusión de las modificaciones en el sentido de las vías.
- El ayuntamiento instala señalizaciones en las calles del casco urbano que carecen de ello.
- El ayuntamiento completa la denominación y numeración de todas las calles del casco urbano que carecen de ello.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Diseño e implementación de un plan de divulgación	300,000.00
• Ejecución de carteles de señalización y denominación de vías	2,000,000.00
TOTAL	1,300,000.00

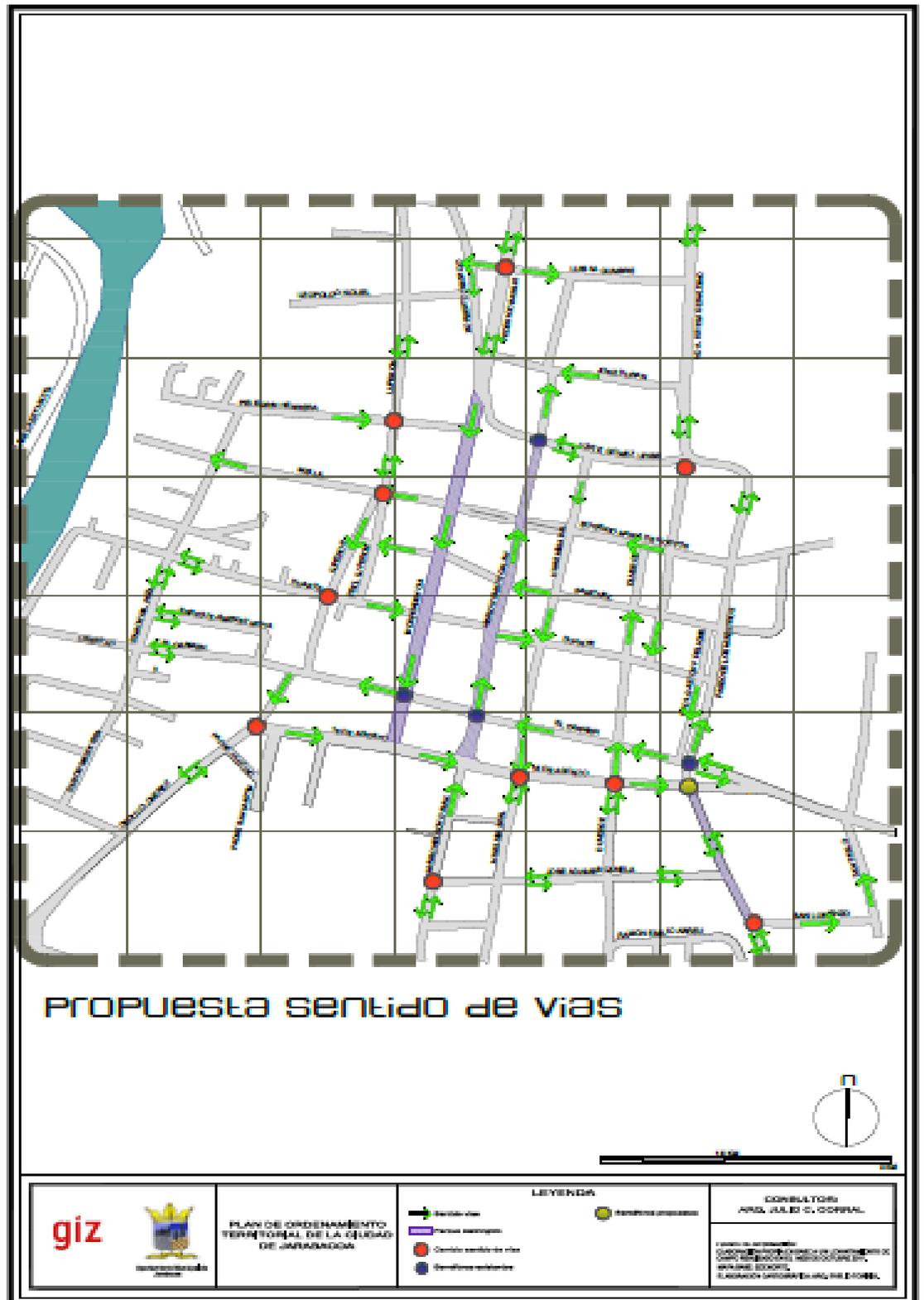
Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para la preparación y divulgación de informaciones sobre las modificaciones en el sentido de las vías. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación y monitoreo del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• AMET	entidad de apoyo técnico
• Asociaciones de choferes	entidad de apoyo en la difusión
• Entidades de la sociedad civil	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 6 meses

Mapa N° 12. Propuesta de ordenamiento del tránsito en el área céntrica



Fuente de información:
Elaboración propia en base a los resultados del diagnóstico territorial formulado a los fines de esta consultoría.

B.1. LINEAMIENTO 1: REORDENAMIENTO DEL FLUJO VEHICULAR

PROGRAMA 2: REORDENAMIENTO DE LAS PARADAS DE MOTO CONCHOS Y GUAGUAS EN EL AREA CENTRICA

Este programa está orientado a mejorar el sistema de circulación peatonal y vehicular en el área céntrica, que es la zona de mayor concentración de actividades comerciales, financieras y de servicios. Se considera que el problema radica en el uso inapropiado de las aceras y las vías por parte de motoconchistas y conductores de vehículos de transporte interurbano. El programa incluye dos proyectos complementarios entre sí: uno orientado a la reubicación de las paradas de moto conchos y otro similar para las paradas del transporte público interurbano. Estos proyectos se consideran también prioritarios para la ciudadanía y las autoridades municipales comenzarán su implementación en el primer trimestre del año 2012.

PROYECTO 1: Reubicación de las paradas de moto conchos

El *objetivo* de este proyecto es reubicar a los motoconchistas que han instalado sus paradas de manera espontánea y sin considerar los conflictos que generan en el flujo del tránsito peatonal y vehicular. Proyecto que además incluye la organización de los motoconchistas en una entidad formalmente constituida y reconocida por el ayuntamiento. Formalización que no sólo será de tipo legal sino también de identificación pública de sus miembros, a través de carnets y chalecos identificatorios. Las propuestas de reubicación tendientes al ordenamiento territorial son las siguientes:

- Parada en la Calle Luis Gómez Uribe (frente al Ayuntamiento). Se propone reubicar esta parada hacia donde está la caseta construida para dicho fines por el ayuntamiento. Supone un traslado de 50 mts. con respecto a su ubicación actual.
- Parada en la calle Independencia entre los supermercados El Reguero y Jarabacoa. Se propone fusionar en una sola parada las tres paradas que están

ubicadas en este espacio. Ello implica la implementación de un sistema de turnos a ser cumplidos por los motoconchistas.

- Paradas calles Independencia esq. El Carmen y Mario Nelson Galán y El Carmen. Se propone eliminar estas paradas y consensuar con los motoconchistas allí localizados su reubicación en la esquina oeste de la intersección de la Av. Obdulio Jiménez y El Carmen o en otro sitio no conflictivo que se acuerde con ellos.
- Parada en la esquina de las calles 16 de Agosto y Obdulio Jiménez. Se propone fusionar en una sola parada las dos paradas que están ubicadas en este espacio. Ello implica la implementación de un sistema de turnos a ser cumplidos por los motoconchistas y su localización en el lado derecho del sentido de la calle 16 de Agosto.
- Parada Boulevard Paseo de los Maestros esq. El Carmen. Se propone eliminar esta parada y consensuar con los motoconchistas allí localizados su reubicación en la esquina este de la intersección o en otro sitio no conflictivo que se acuerde con ellos.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá encuentros de concientización y negociación con los motoconchistas y entrevistas a actores claves para el diseño de la organización de los motoconchistas. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen el diseño e implementación de la estructura organizativa de los motoconchistas; diseño de carnets y chalecos de identificación, difusión a ciudadanía de los acuerdos arribados y la evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- 5 paradas de moto conchos se han reubicado en el área céntrica mediante acuerdo entre el Ayuntamiento y los motoconchistas allí establecidos.
- Una entidad que agrupa a los motoconchistas de Jarabacoa se ha constituido y se encuentra en funcionamiento para defender los intereses de los mismos.

- 480 motoconchistas se han acreditado en el ayuntamiento y son reconocidos como tal por su carnet y chaleco identificatorio.
- El ayuntamiento municipal cuenta con 10 personas capacitadas de las unidades de planeamiento urbano y gestión ambiental para el control y monitoreo del comportamiento de peatones y conductores en la vía pública.
- El ayuntamiento municipal cuenta con brochures, cartillas y programas de televisión y radio para la difusión continua del rol de los motoconchistas y la nueva localización en el área urbana.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Constitución de una entidad de motoconchistas	200,000.00
• Diseño e implementación de carnets y chalecos	200,000.00
• Diseño e Impresión de materiales de divulgación	100,000.00
TOTAL	500,000.00

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para la constitución de una entidad que nuclea a los motoconchistas y para la preparación y divulgación de informaciones pertinentes a la organización y funciones de los mismos. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• AMET	entidad de apoyo técnico
• Motoconchistas	entidad de apoyo en la difusión
• Entidades de la sociedad civil	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 4 meses

PROYECTO 2: Reubicación de las paradas de Guaguas

El *objetivo* de este proyecto es reubicar a algunas de las paradas de guaguas interurbanas que se han instalado de manera espontánea y sin considerar los conflictos que generan en el flujo del tránsito peatonal y vehicular. Las propuestas de reubicación tendientes al ordenamiento territorial son las siguientes:

- Parada del transporte universitario en la Calle Luis Gómez Uribe (frente a la escuela). Se propone reubicar esta parada en la calle Vda. Estela Geraldino frente al liceo Luis Gómez Uribe.
- Parada ruta a Jumunucu ubicada en la calle Obdulio Jiménez próxima a El Carmen. Se propone reubicar esta parada a la calle Libertad en la entrada al puente, previa relocalización del taller y colmado allí ubicados.
- Parada ruta a Constanza ubicada en el Paseo de los Maestros. Se propone reubicar esta parada a la Av. General José Durán o en otro sitio no conflictivo que se acuerde con los representantes de esta ruta.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá encuentros de negociación con los representantes de las rutas y divulgación ciudadana de los cambios acordados. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la convocatoria e implementación de encuentros de negociación, difusión a ciudadanía de los acuerdos arribados y la evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- 3 paradas de guaguas se han reubicado en el área céntrica mediante acuerdo entre el Ayuntamiento y los representantes de las rutas involucradas.
- El ayuntamiento municipal cuenta con brochures, cartillas y programas de televisión y radio para la difusión de los acuerdos arribados.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Diseño e Impresión de materiales de divulgación	100,000.00
TOTAL	100,000.00

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para la preparación y divulgación de informaciones pertinentes a la relocalización de las guaguas de las rutas involucradas. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• AMET	entidad de apoyo técnico
• Representantes de las Rutas involucradas	entidad de apoyo en la difusión
• Entidades de la sociedad civil	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 2 meses

B.1. LINEAMIENTO 1: REORDENAMIENTO DEL FLUJO VEHICULAR

PROGRAMA 3: ORDENAMIENTO DEL TRANSITO INTERURBANO

Este programa está orientado a mejorar el sistema de circulación vehicular en lo que respecta al flujo del tránsito interurbano que no requiere circular por el área céntrica, que es la zona de mayor conflicto vehicular. Se considera que el problema radica en la ausencia de corredores adecuadamente preparados para ello, que permitan un flujo de tránsito más rápido entre el acceso desde La Vega y sus conexiones con Manabao y Constanza y viceversa. El programa incluye un proyecto orientado a la adaptación de los caminos vecinales existentes como corredores o avenidas de tránsito rápido y controlado. Estos proyectos no se consideran todavía prioritarios para la ciudadanía y las autoridades municipales con el apoyo del Gobierno Central estarían en condiciones de iniciar este tipo de trabajos a mediano plazo en el primer trimestre del año 2016.

Las propuestas de jerarquización de corredores interurbanos tendientes al ordenamiento territorial son las siguientes (*Mapa N° 10*):

- Conexión carretera a Manabao con la carretera a Constanza desde Pinar Quemado. Se propone jerarquizar como un corredor de 4 carriles y una reata de división al camino vecinal que une la carretera a Manabao con la av. Víctor Capellán, a través de la parte sur de Palo Blanco, y desde allí con la carretera a Constanza (Av. Gral Durán).
- Conexión carretera a Constanza con la carretera Rancho Baiguete-La Joya-carretera a Jimenoa. Se propone jerarquizar como un corredor de 4 carriles y una reata de división a las carreteras a Constanza con la carretera Rancho Baiguete-La Joya-carretera Jimenoa cruzando el río Jimenoa. Se trata de caminos vecinales que todavía no poseen ese carácter pero que son usados de manera permanente. Esta conexión incluye la construcción de un puente sobre el río Jimenoa que una el sector La Joya con la carretera al Salto Jimenoa.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá estudios de prefactibilidad de los proyectos de corredores y búsqueda de fuentes de financiamiento. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen el diseño y construcción de los corredores y los puentes de conexión y la evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- 2 corredores interurbanos son diseñados y construidos por el ayuntamiento y el gobierno central, con sus correspondientes puentes de conexión.
- El área urbana de Jarabacoa cuenta con un “corredor de circunvalación” que evita el tránsito por el área céntrica para los que se dirigen a Manabao y Constanza.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Diseño e Implementación de los corredores interurbanos	Sujeto a estudio de factibilidad
TOTAL	N/D

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica y financiamiento para los estudios de factibilidad y la construcción de los corredores y puentes de conexión a través del río Jimenoa.. El ayuntamiento no cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto aunque sí en el área técnica para la planificación del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• Obras Públicas/Supervisora del Estado	entidad de apoyo técnico

Tiempo de realización. 48 meses

B.2. LINEAMIENTO 2: FORMALIZACION DEL ESPACIO PÚBLICO

PROGRAMA: DEFINICION DE LA FRONTERA ESPACIO PUBLICO-PRIVADO

Este programa está orientado a delimitar las fronteras entre el espacio público y el espacio privado en barrios y urbanizaciones que aún no lo tienen, tales como el sector este de Cristo Rey, La Villa, Rosa Mística, El Dorado, sector sur de Barrio Negro y Palo Blanco. Se trata de zonas que tienen solamente una “trocha” que se define como vía, pero no queda claro dónde comienza lo público y dónde lo privado. El programa incluye un proyecto de construcción de aceras y contenes que se ejecutará a corto y mediano plazo. Se espera que al final del mandato de las autoridades municipales que conducen actualmente el ayuntamiento, se concluya con el 15% del área urbanizada que presenta esta situación.

PROYECTO 1: Construcción de aceras y contenes en barrios y urbanizaciones de la zona norte, este y oeste del área urbana

El *objetivo* de este proyecto es definir las dimensiones del espacio público en aquellas urbanizaciones y barrios que no la tienen, porque carecen de las aceras y contenes necesarias para definirlo como tal. Dichas construcciones se realizarán de acuerdo a lo que se establece en la *Guía Normativa de ordenamiento territorial del área urbana y periurbana de Jarabacoa* que se adjunta al presente documento. Las dimensiones de la calle y de las aceras serán ajustadas “in situ” por parte de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, en acuerdo con las Juntas de Vecinos en los casos que los hubiere.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá un levantamiento de campo por parte de la oficina Municipal de Planeamiento Urbano; preparación en gabinete de las propuestas de medidas correctas para cada caso y encuentros de difusión de las acciones a desarrollar entre los vecinos del área a intervenir. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la

actualización cartográfica de las áreas a intervenir; levantamiento de campo y diseño de las nuevas vías; construcción de las aceras y contenes y evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- El área urbana de Jarabacoa cuenta con 2.5 kms de vías que han sido formalizadas en barrios y urbanizaciones que carecen de ello.
- El ayuntamiento municipal acuerda con las juntas de vecinos y los propietarios de los terrenos colindantes a las vías no formalizadas, las dimensiones que tendrán las calles y las aceras de las zonas a formalizar.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Levantamiento de campo y actualización cartográfica	550,000.00
• Diseño y Construcción de 2.5 kms de contenes y aceras	25,000,000.00
TOTAL	25,800,000.00

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para el levantamiento de campo y el diseño de las vías y para la difusión de las propuestas entre las juntas de vecinos de las áreas a intervenir. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación y ejecución del proceso.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• Obras Públicas	entidad de apoyo técnico y financiamiento
• Catastro Nacional	entidades de apoyo
• Juntas de Vecinos	entidad de apoyo en la difusión
• Propietarios privados	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 2 años

B.3. LINEAMIENTO 3: PROVISION DE INFRAESTRUCTURA BASICA

PROGRAMA 1: AMPLIACION DE LA COBERTURA DE ALUMBRADO PUBLICO Y PAVIMENTO

Este programa está orientado a proveer de la infraestructura básica de alumbrado público y pavimentación de calles en las zonas norte, sur, este y oeste del área urbana, en barrios y urbanizaciones que aún no lo tienen, tales como Cristo Rey, Barrio Negro, Los Candelarios, Los Corralitos, El Dorado, Elías Santana, Colonia Japonesa, proyecto Yerba Buena y Palo Blanco. Se trata de zonas que en algunos casos tienen uno de estos servicios y en otros simplemente no lo tienen. El programa incluye un proyecto de instalación del alumbrado público y pavimentación de calles que se ejecutará a corto y mediano plazo. Se espera que al final del mandato de las autoridades municipales que conducen actualmente el ayuntamiento, se concluya con el 15% del área urbanizada que presenta esta situación.

PROYECTO 1: Instalación de alumbrado público y pavimentación de calles en barrios de la zona norte, sur, este y oeste del área urbana

El *objetivo* de este proyecto es proveer de alumbrado público y pavimento en las calles en aquellas urbanizaciones y barrios que no la tienen, o, solamente tienen alguno de los dos servicios. Estas intervenciones se realizarán como continuidad de las áreas que ya tienen los dos servicios, de manera de “acoplarse” a lo ya existente. Esto significa que el proceso se iniciará en zonas continuas a las que ya cuentan con ambos servicios. Las priorizaciones de las áreas a intervenir serán ajustadas “in situ” por parte de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, en acuerdo con las Juntas de Vecinos en los casos que los hubiere.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá un levantamiento de campo por parte de la oficina Municipal de Planeamiento Urbano; preparación en gabinete de las propuestas de intervención en alumbrado público y

pavimentación de calles y encuentros de difusión de las acciones a desarrollar entre los vecinos del área a intervenir. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la actualización cartográfica de las áreas a intervenir; levantamiento de campo y diseño de la localización del alumbrado público y el pavimento y evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- El área urbana de Jarabacoa cuenta con 2.5 kms de vías que han sido pavimentadas en barrios y urbanizaciones que carecen de ello.
- El área urbana de Jarabacoa cuenta con 2.0 kms de vías que han incorporado alumbrado público en sectores que carecen de ello.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Levantamiento de campo y actualización cartográfica	Sujeto a estudio
• Diseño de las nuevas vías a pavimentar e instalar alumbrado público	
• Pavimentación de calles e instalación de alumbrado público	
TOTAL	

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para el levantamiento de campo y el diseño del alumbrado público y pavimentación de vías. El ayuntamiento cuenta con el 30% de *recursos disponibles* en el área financiera para la ejecución del proyecto y en el área técnica para la planificación y ejecución del proceso. Esto significa que deberá conseguir el 70% restante para la ejecución de las obras.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• Obras Públicas	entidad de apoyo técnico y financiamiento
• EDENORTE	entidad de apoyo
• Juntas de Vecinos	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 3 años

PROGRAMA 2: AMPLIACION DE LA COBERTURA DEL ALCANTARILLADO SANITARIO

Este programa está orientado a proveer de la infraestructura básica de alcantarillado sanitario y/o planta de tratamiento en toda el área urbana de Jarabacoa. Se trata de una intervención requerida por toda la comunidad por los problemas de contaminación ambiental que genera especialmente en las cañadas del arroyo Yerba Buena. El programa incluye un proyecto de instalación del alcantarillado sanitario a ser compatibilizado con el de saneamiento de las cañadas para ser ejecutado a mediano y largo plazo. Se espera que al final del mandato de las autoridades municipales que conducen actualmente el ayuntamiento, se hayan iniciado las obras correspondientes en el 25% del área urbanizada.

PROYECTO 1: Construcción del alcantarillado sanitario en toda el área urbana con su correspondiente planta de tratamiento

El *objetivo* de este proyecto es proveer de alcantarillado sanitario en todas las urbanizaciones y barrios que no la tienen, o, solamente tienen el sistema de redes sin funcionar (área céntrica). Estas intervenciones se realizarán como continuidad de las áreas que ya tienen instaladas las redes de alcantarillado sanitario, previa revisión del estado de éstas, de manera de “acoplarse” a lo ya existente. Esto significa que el proceso se iniciará en zonas continuas a las que ya cuentan con este servicio. Las priorizaciones de las áreas a intervenir serán ajustadas “in situ” por parte de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano en acuerdo con CORAAVEGA-INAPA que son las prestatarias de este tipo de servicios.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá un levantamiento de campo por parte de CORAAVEGA; preparación en gabinete de las propuestas de intervención más apropiada para el alcantarillado sanitario y encuentros de toma de decisiones con las autoridades municipales. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen la actualización cartográfica de

las áreas a intervenir; levantamiento de campo y diseño de la distribución de las redes del alcantarillado sanitario y de la planta de tratamiento y evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- El área urbana de Jarabacoa cuenta con 180 has. que han incorporado el alcantarillado sanitario como servicio de conexión a la vivienda.
- CORAAVEGA incorpora a sus inversiones anuales la construcción del alcantarillado sanitario en Jarabacoa.
- El ayuntamiento municipal cuenta con los recursos técnicos para dar apoyo al proceso de planificación y ejecución del alcantarillado sanitario.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Levantamiento de campo y actualización cartográfica	Sujeto a estudio
• Diseño del sistema de redes y planta de tratamiento	
• Ampliación de la cobertura del alcantarillado sanitario	
TOTAL	

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para el levantamiento de campo y el diseño de las redes de alcantarillado sanitario y planta de tratamiento. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área técnica para la planificación y ejecución del proceso. Esto significa que no cuenta con recursos económicos para afrontar los costos de la obra y porque se trata de una competencia de CORAAVEGA.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora
• Coraavega	entidad de apoyo técnico y financiamiento

Tiempo de realización. 4 años

PROGRAMA 3: AMPLIACION DE LA COBERTURA DEL EQUIPAMIENTO COMUNITARIO

Este programa está orientado a proveer del equipamiento comunitario demandado por la comunidad en las áreas de educación (biblioteca), recreación (parque infantil), cultura (casa de la cultura) y culto (funeraria municipal). Se trata de requerimientos expresados por los participantes a los encuentros sectoriales desarrollados a los fines de esta consultoría. Se espera que al final del mandato de las autoridades municipales que conducen actualmente el ayuntamiento, se hayan concluido las obras de los equipamiento previstos ejecutar a corto plazo (funeraria y parque infantil) y se hayan iniciado en un 30% las que se prevén realizarse a largo plazo (biblioteca y casa de la cultura).

PROYECTO 1: Construcción de equipamiento comunitario en el área urbana y periurbana de Jarabacoa

El *objetivo* de este proyecto es proveer del equipamiento comunitario que presenta déficit frente a la demanda de la población de Jarabacoa. Estas intervenciones se realizarán a común acuerdo con los sectores beneficiarios de los mismos, previo estudio de factibilidad y de localización. Se propone que estos proyectos se localicen en el área céntrica, de manera de quedar equidistante para todas las zonas del área urbana de jarabcoa.

La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá un levantamiento de campo por parte de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano, preparación en gabinete de las propuestas de intervención más apropiadas y encuentros de toma de decisiones con representantes de la sociedad civil. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen estudios de factibilidad de los proyectos; levantamiento de campo y diseño del equipamiento comunitario y evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- El área urbana de Jarabacoa cuenta con un parque infantil de uso para toda el área urbana.
- El área urbana de Jarabacoa cuenta con una funeraria municipal administrada por el ayuntamiento.
- El área urbana de Jarabacoa cuenta con una nueva Biblioteca localizada en el área céntrica.
- El área urbana de Jarabacoa cuenta con una Casa de la cultura administrada por el ayuntamiento.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Levantamiento de campo	Sujeto a estudio
• Diseño del equipamiento comunitario	
• Ejecución de obras	
TOTAL	

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para el levantamiento de campo y el diseño de los proyectos. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área técnica para la planificación y ejecución del proceso y parte de los recursos económicos requeridos para ello. .

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• Obras Públicas	entidad de apoyo técnico y financiamiento
• Ministerio de Cultura	entidad de apoyo
• Sector privado	entidad de financiamiento
• Ministerio de Educación	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 4 años

B.4. LINEAMIENTO 4: MEJORAMIENTO AMBIENTAL URBANO

PROGRAMA : MANEJO AMBIENTAL DE LAS CAÑADAS

Este programa está orientado a fortalecer el sistema de manejo ambiental urbano que desarrolla el ayuntamiento de Jarabacoa en su área urbana y periurbana. En este caso en particular, refiere al proyecto de saneamiento de las cañadas conocidas como arroyo Yerba Buena y de los sectores de Los Pomos y Pinar Dorado, que afectan directamente al área céntrica, Pueblo Nuevo, Medina, Yerba Buena y Los Pomos-Pinar Dorado. Se trata de zonas a través de las cuales circulan estas cañadas y sobre las cuales los moradores descargan directamente residuos sólidos y líquidos. Se espera que al final del mandato de las autoridades municipales que conducen actualmente el ayuntamiento, se concluya el saneamiento de las mismas.

PROYECTO 1: Saneamiento de las cañadas Yerba Buena-Pinar Dorado

El *objetivo* de este proyecto es contribuir al saneamiento del arroyo Yerba Buena y del que circula por las urbanizaciones de Los Pomos y Pinar Dorado. La priorización de las intervenciones estará a cargo de la Unidad de Gestión Ambiental del ayuntamiento municipal, previo estudio de la situación al momento que se considere oportuno intervenir. La *metodología* a utilizar para el cumplimiento de este objetivo incluirá un levantamiento de campo por parte de la UGAM; preparación en gabinete de las propuestas de intervención y encuentros de toma de decisiones con representantes de la sociedad civil de las zonas más afectadas. Las *actividades* a realizar para alcanzar las metas esperadas incluyen un levantamiento de campo del área a intervenir; diseño de las intervenciones, ejecución de programas de saneamiento y educación ambiental y evaluación y monitoreo del proceso.

Metas Esperadas

- El área urbana de Jarabacoa cuenta con 2.5 kms de cañadas que han sido saneadas de las descargas directas de residuos sólidos y líquidos a las mismas.

- La población del entorno de las cañadas se encuentra concientizada sobre su manejo ambiental.
- El ayuntamiento municipal cuenta con 10 personas capacitadas de las unidades de planeamiento urbano y gestión ambiental para el control y monitoreo del saneamiento ambiental de las cañadas.

Costos Estimados.

Componentes Presupuestarios	Montos estimados en RD\$
• Levantamiento de campo y actualización cartográfica	Sujeto a estudio
• Diseño de la propuesta	
• Saneamiento de las cañadas	
TOTAL	

Los *recursos necesarios* para la ejecución de este proyecto son los de asistencia técnica para el levantamiento de campo y el diseño de las propuestas de manejo ambiental de las cañadas. El ayuntamiento cuenta con *recursos disponibles* en el área técnica para la planificación y ejecución del proceso y en el área financiera para la ejecución de una tercera parte de las obras que se requieren para el saneamiento de las cañadas. Esto significa que no cuenta con todos los recursos económicos para afrontar los costos de la obra.

Actores del Proyecto.

Actores estratégicos	Nivel de Gestión
• Ayuntamiento del Municipio de Jarabacoa	entidad coordinadora y de financiamiento
• Obras Públicas	entidad de apoyo técnico y financiamiento
• CORAAVEGA	entidad de apoyo y financiamiento
• Ministerio de Medio Ambiente	entidad de apoyo
• Juntas de Vecinos	entidad de apoyo en la difusión

Tiempo de realización. 3 años

C. GUIA NORMATIVA DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL DEL AREA URBANA Y PERIURBANA DE JARABACOA

C.1. FUNDAMENTOS DE LA GUIA NORMATIVA

De acuerdo a las tendencias observadas históricamente en Jarabacoa, se propone una nueva reestructuración de la organización espacial urbana. Esta propuesta constituye una base para la elaboración de una Guía Normativa de Ordenamiento Territorial Urbano y Periurbano, cuyos resultados a corto plazo serán los siguientes:

- a) Un instrumento legal para orientación del desarrollo de la ciudad hacia la sustentabilidad ambiental, la equidad social y la eficiencia económica.
- b) Un instrumento de ordenamiento de la gestión del Ayuntamiento en articulación con la sociedad civil para la localización de proyectos urbanos.
- c) Un instrumento de regulación y control de las construcciones públicas y privadas, según las potencialidades y restricciones de cada unidad ambiental de la ciudad.

La forma propuesta de organización espacial para el desarrollo futuro, se sustenta en el concepto de “la ciudad como un conjunto de ambientes que, no obstante estar integrados, se diferencian entre sí por los modos como la sociedad los genera, los construye y los ordena”⁴⁶. Esta conceptualización exige una manera diferente de zonificar la ciudad para el logro de los resultados señalados precedentemente. Intereses, necesidades, apetencias, recursos, restricciones y condicionantes naturales influyen en esta dinámica que segrega el territorio urbano. A diferencia de un “zonning” tradicional, que considera estas diferenciaciones a partir de lo físico – funcional, se zonifica la ciudad en **unidades ambientales** dinámicas que se definen por la complementación de indicadores de diseño, desarrollo y gestión.

⁴⁶ Corral, Julio, Montenegro, Jorge y Yunén, Rafael Emilio. *Guía para el ordenamiento ambiental urbano de Santiago de los Caballeros*. CEUR/PUCMM. Marzo 1998.

La dimensión del diseño lo determinan indicadores estructurales (trama, tejido); funcionales (uso del suelo); morfológicos (ocupación del suelo, altura y estilo de edificación) y naturales (arbolado, ríos, cañadas) de un paisaje urbano determinado. Se distingue de un enfoque tradicional (físico - funcional), porque lo percibido por el lector-intérprete no se reduce únicamente a un estilo arquitectónico o a un paisaje resultante de la sumatoria de edificios. Por el contrario, se asume la integridad de un ambiente dado, evaluando sus características actuales y las potencialidades y restricciones que ofrece para su desarrollo futuro. La atmósfera, el micro-clima, la fauna, la flora, la topografía, la geomorfología, los ríos, montañas, lagunas, cañadas, etc., se conjugan con la arquitectura definiendo un ámbito urbano.

El concepto de desarrollo que define una unidad ambiental contempla las necesidades, apetencias y valores de los habitantes que allí residen. Son requerimientos que surgen de los procesos segregativos que se observan en la ciudad tanto en las condiciones de vida como en la accesibilidad a la cobertura de infraestructuras, servicios y equipamiento por parte de los distintos sectores sociales de la población. Los indicadores utilizados en este tópico se refieren a infraestructura y servicios; vivienda, transporte y tránsito; condiciones sociales y económicas (empleo, actividades productivas, inversiones, etc.); riesgos naturales y pobreza urbana (vulnerabilidad natural y social).

La naturaleza de la gestión que define una unidad ambiental se determina por la concordancia de intereses entre los habitantes de misma porción territorial. Este objetivo facilita la movilización de sus recursos en una misma dirección y la concertación y coordinación de acciones entre sí y en relación con el Ayuntamiento o con otras instancias e instituciones de la sociedad civil. Son procesos de gestión que inducen a una participación "desde las necesidades y apetencias de los usuarios", más que desde el propio gobierno local. En tal sentido, los indicadores adoptados para su definición contemplan tanto a los agentes sociales intervinientes, como a las

modalidades operativas que se utilizan en la generación de recursos genuinos y en el diseño, control y ejecución de proyectos. Se diferencia de un enfoque tradicional (físico - funcional), porque éste no considera a los mecanismos de gestión como indicadores de las formas de organización espacial urbana.

Cada “unidad ambiental” define un territorio, una población y una infraestructura específica, a partir de la interrelación dinámica de indicadores sociales, construidos y naturales que se comportan homogéneamente. Este enfoque es propio de un proceso conceptual-metodológico aplicable tanto al área predominantemente urbana como a las zonas de interfases urbana-rural y urbana-natural con las que interactúa. Las normas resultantes de este análisis se orientarán a la regulación del comportamiento entre los elementos de un ambiente (una unidad) y entre diferentes ambientes (varias unidades), aunque no de manera estática. El dinamismo que caracteriza a estas relaciones puede modificar parcial o totalmente los límites de las zonas, o conservarlas tal cual se han estructurado al interpretarse la zonificación original. Esto significa que la zonificación en unidades ambientales debe modificarse a mediano plazo (4 años) por los cambios que pueden experimentar cada una de ellas.

En este sentido, cada unidad ambiental se delimita por la homogeneidad dada en el comportamiento de sus elementos y atributos y por su diferenciación con otra que se comporta de un modo distinto. Los límites entre una y otra unidad son precisamente aquellos puntos en los cuales se observa el fenómeno de este cambio. Por lo tanto, no es posible adoptar un criterio de zonificación en áreas morfológicas-funcionales, tal como se establece en los “códigos tradicionales” de planeamiento urbano (área residencial; comercial; industrial; de recreación; de reserva, etc.). Este enfoque sólo considera indicadores de forma y función en la determinación de cada unidad. Un sistema y un ambiente no pueden interpretarse sólo bajo estos parámetros, en tanto no abordan la totalidad ni consideran las interrelaciones entre sus elementos. Se

trata de conceptos que no aceptan un reduccionismo en su interpretación y aplicación.

La denominación utilizada para cada una de las unidades ambientales, está relacionada a los criterios adoptados para la selección de indicadores. Responde al modo cómo se integran los componentes sociales, construidos y naturales en una porción territorial determinada y al mecanismo de gestión que debe promoverse para conservar, preservar y mejorar ese comportamiento, según la situación en la que se encuentre. Para cada una de ellas se establecen referencias relativos a los usos del suelo permitidos y no permitidos; el fraccionamiento mínimo de las dimensiones y superficies de lotes; los niveles de ocupación del suelo; el retiro mínimo de frente, laterales y fondo; la altura máxima de edificación; las especies propuestas para el arbolado urbano y las dimensiones mínimas de la trama viaria. Todo ello representa un horizonte para la construcción de la imagen futura del área urbana y periurbana de Jarabacoa.

Nomenclatura normativa: componentes.

El criterio adoptado para la estructuración del cuerpo normativo, se ha fundamentado en una secuencia lógica de normas que abordan desde lo general a lo particular. Para la denominación de estos componentes se ha utilizado la denominación de Títulos, Capítulos y Artículos. Los **títulos** sintetizan el conjunto de capítulos referidos a un mismo tema y se clasifican en:

- Disposiciones preliminares;
- Disposiciones generales;
- Organización espacial urbana;
- Disposiciones particulares relativas a las unidades ambientales;
- Infracción y penalidades;
- Incentivos, y

- De los procedimientos.

Todos ellos están referidos a consideraciones político-administrativas; socioeconómicas y ambientales y de organización del territorio urbano.

Los **capítulos** son los componentes normativos que abarcan un conjunto de artículos referidos a un mismo tema. En ellos se ha considerado:

- la justificación de la normativa (objeto y ámbito de aplicación, interés del Ayuntamiento, términos técnicos);
- los criterios de construcción de la ciudad (crecimiento y consolidación urbana, participación y gestión ciudadana e impacto ambiental);
- la orientación de las actuaciones urbanísticas (de las unidades ambientales) y
- las modalidades operativas de la administración municipal (infracción, penalidades, incentivos y procedimientos).

Los **artículos** describen detalladamente los alcances de las normas. Cada norma es un artículo y alude a un aspecto particularizado que se respetará de esa manera en su aplicación. De acuerdo a la orientación de sus fundamentos son:

- Orientativos, son aquellos que señalan la dirección de una acción determinada;
- Prescriptivos, son aquellos que establecen limitaciones a las actuaciones urbanísticas;
- Conceptuales, son aquellos que manifiestan un concepto sobre un término técnico de aplicación establecido en la normativa;
- Operativos, son aquellos referidos a modalidades a seguir en la aplicación de la norma;
- Procedimentales, son aquellos que indican los procedimientos previstos para un aspecto particularizado de la norma.

B. TEXTO INTEGRO DE LA GUIA NORMATIVA NORMAS GENERALES Y PARTICULARES

Titulo I. Disposiciones Preliminares.

Capítulo I. Objeto y Ámbito de Aplicación.

Artículo 1. La presente Normativa tiene por objeto orientar el ordenamiento espacial del área Urbana y Periurbana de Jarabacoa, considerando patrones de sustentabilidad ambiental y desarrollo con equidad social para una mejor calidad de vida de sus habitantes.

Artículo 2. Se consideran como límites del Área Urbana de Jarabacoa, señalados en el Mapa N° 13 de la presente Guía, los siguientes puntos de referencia:

- Al Norte, el punto de confluencia ente los ríos Yaque del Norte y Jimenoa;
- Al Sur, una línea recta que une la carretera a Manabao con la urbanización El Mirador y otra similar desde éste a Palo Blanco; continúa bordeando su límite este hasta alcanzar la parte periférica del proyecto Yerba Buena y unirse a la carretera a Constanza (av. General Durán).
- Al Este, el Río Jimenoa, desde la Confluencia hasta el sector urbanización La Loma; y desde aquí una línea recta que lo une con la carretera a La Joya y desde esta intersección hasta encontrarse con la carretera a Baiguate. A partir de este punto, continúa en dirección suroeste hasta encontrarse con la carretera a Constanza.
- Al Oeste, el Río Yaque del Norte, desde la Confluencia hasta el sector de Los Candelarios, y, desde allí el límite continúa por la vía de penetración de la urbanización localizada detrás del Barrio Negro hasta la carretera de La Piña,

continúa por ésta hacia el sur hasta su intersección con el camino vecinal ubicado en frente de la Urbanización Villa Aura. Desde allí sigue en línea recta hasta el comienzo del límite señalado para la zona sur de la ciudad.

Párrafo 1.- Para un efectivo reconocimiento de los barrios y urbanizaciones insertos dentro del área urbana, el Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa designará con sus correspondientes nombres a todas las calles que carecen del mismo, al igual que la numeración propia de las edificaciones allí localizadas.

Capítulo II. Del Interés del Ayuntamiento.

Artículo 3. Declárase de interés del Ayuntamiento el ordenamiento del territorio urbano de Jarabacoa y de su entorno periurbano comprendido en un radio de 3 km alrededor del área urbana, en todo lo relativo al ordenamiento del uso y ocupación del suelo, el sistema vial y el paisaje urbano.

Artículo 4. A los efectos de esta Normativa, todo ordenamiento territorial comprende los siguientes aspectos:

- a) El ordenamiento de los procesos de urbanización, los riesgos naturales asociados al desarrollo urbano, la distribución poblacional y la localización de actividades económicas, en función de los valores del ambiente y la atenuación de las desigualdades sociales - espaciales.
- b) La utilización racional del recurso suelo, agua, flora, fauna, paisaje y fuentes energéticas sin alterar las cualidades del ambiente urbano y periurbano, basándose en estudios ambientales con el correspondiente plan ambiental, de manejo y adecuación ambiental.
- c) La creación, protección, defensa y mantenimiento de áreas verdes y monumentos naturales e históricos; refugios de vida silvestres; reservas forestales, faunísticas

- y de usos múltiples; cuencas hídricas y todas aquellas similares susceptibles de ser incorporadas al proceso de ordenamiento territorial de la ciudad.
- d) La prohibición y/o corrección de actividades degradantes o susceptibles de degradar el ambiente.
 - e) La orientación, fomento y desarrollo de procesos educativos y culturales, estudios e investigaciones ambientales en el nivel formal e informal de la comunidad en general.
 - f) La orientación, fomento y desarrollo de iniciativas públicas y privadas que estimulen la participación ciudadana en las cuestiones relacionadas con el territorio.
 - g) La promoción, orientación y fomento del desarrollo físico-económico en el ámbito urbano y rural, fundamentado en el criterio del desarrollo sostenible.

Capítulo III. Definiciones de Términos Técnicos.

Artículo 5. A los fines de la presente Normativa entiéndese por:

- **Actuación urbanística.** Toda intervención pública o privada que provoca una modificación física, funcional, morfológica y ambiental en la estructura, trama y/o tejido urbano.

- **Ambiente.** Conjunto de interacciones permanentes entre el medio natural, medio social y medio construido en un contexto territorial y temporal específico, modificados en el proceso de vivir.

- **Ambiente natural.** Conjunto de áreas naturales y sus elementos constitutivos dedicados a usos del suelo no urbanos ni agropecuario, que incluyen como rasgo fisonómico dominante bosques, praderas, lagos, ríos, arroyos y cualquier otro tipo de formación ecológica inexplorada o escasamente explotada.

- **Asentamiento humano.** Territorio donde un grupo de personas reside y realiza habitualmente sus actividades sociales, culturales, políticas y económicas.

- **Auditoría ambiental.** Evaluación sistemática, documentada, periódica y objetiva que se realiza para determinar si el sistema de gestión y el comportamiento ambiental satisfacen las disposiciones previamente establecidas, si el sistema se ha implantado de forma efectiva y si es adecuado para alcanzar la política y objetivos ambientales.
- **Barrio.** Toda ocupación del suelo urbano que supone una subdivisión de la tierra con usos diversificados, generada y desarrollada de manera espontánea.
- **Conservación Ambiental.** Proceso dinámico de uso y manejo racional en el mantenimiento de un ambiente, que tiende a evitar la degradación, agotamiento y deterioro de sus elementos y/o de sus atributos.
- **Contaminación ambiental.** Proceso dinámico de agregación de materiales y de energía residual al ambiente, originado por toda actividad humana que provoca directa o indirectamente una pérdida reversible o irreversible de la condición natural de los ecosistemas y/o de sus elementos. Ello se traduce en consecuencias negativas de índole sanitaria, estética, económica, recreacional y/o ecológica en la calidad de vida de un asentamiento humano.
- **Control ambiental.** Proceso de vigilancia, inspección, monitoreo y aplicación de medidas para la protección del medio ambiente.
- **Daño ambiental.** Toda pérdida, disminución, deterioro o perjuicio que se ocasione al medio ambiente o a uno o más de sus componentes.
- **Declaración de impacto ambiental.** Proceso que analiza una propuesta de acción desde el punto de vista de su efecto sobre el medioambiente y los recursos naturales, y que enuncia el efecto sustancial, positivo o negativo de dicha acción propuesta sobre uno o varios elementos.
- **Degradación ambiental.** Alteración parcial y/o total del/los elemento/s constitutivos del ambiente en su calidad, cantidad o diversidad, dificultando o impidiendo su sustentabilidad y el mejoramiento de la calidad de vida de quienes allí habitan.
- **Densidad poblacional.** Relación que indica la cantidad de habitantes localizados en una hectárea de un área urbana determinada.

- **Desarrollo sustentable.** Proceso dinámico de generación, explotación y utilización de recursos naturales, sociales y/o económicos que facilita la satisfacción de las necesidades y/o apetencias presentes de una persona y/o grupo social determinado, sin alterar las posibilidades de su aprovechamiento por parte de las generaciones futuras.

- **Documento de impacto ambiental.** Documento preparado por un equipo multidisciplinario, bajo la responsabilidad del proponente, mediante el cual se da a conocer a la autoridad competente y otros interesados, los resultados y conclusiones del estudio de impacto ambiental, y se traducen las informaciones y datos técnicos, en lenguaje claro y de fácil comprensión.

- **Equidad social.** Proceso dinámico de distribución equilibrada de los recursos económicos, ambientales, de servicios, equipamiento e infraestructura, dirigidos a satisfacer las necesidades básicas y las apetencias de todos los sectores sociales de un asentamiento humano.

- **Educación ambiental.** Proceso permanente de formación ciudadana, formal e informal, para la toma de conciencia y el desarrollo de valores, conceptos, actitudes y destrezas frente a la protección y el uso sostenible de los recursos naturales y el medio ambiente.

- **Factor ocupación del suelo (F.O.S.).** Es la relación entre la superficie determinada por la proyección de lo edificado sobre un plano horizontal en el terreno. Es el porcentaje del total de lo edificado en el primer nivel respecto a la superficie total de la parcela.

- **Factor ocupación total (F.O.T.).** Es la relación del total de la superficie edificable y la superficie total de la parcela. Es el porcentaje del área total edificada considerando todos los niveles de una edificación, a partir del porcentaje establecido en el factor de ocupación del suelo (FOS).

- **Gestión ambiental.** Proceso dinámico de movilización de recursos de diversa índole (social, económica, natural), que tiende a la creación de hábitats saludables a través de la planificación, ordenamiento, manejo, inversión y ejecución de acciones sobre el ambiente.

- **Gobernabilidad local.** Es la articulación entre la sociedad civil y autoridades locales en la concertación de intereses y coordinación de acciones en la preservación, conservación y/o mejoramiento ambiental de la ciudad.
- **Licencia ambiental.** Documento en el cual se hace constar que se ha entregado el estudio de impacto ambiental correspondiente, y que la actividad, obra o proyecto se puede llevar a cabo, bajo el condicionamiento de aplicar el programa de adecuación y manejo ambiental indicado en el mismo.
- **Límites permisibles.** Normas técnicas, parámetros y valores, establecidos con el objeto de proteger la salud humana, la calidad del medio ambiente o la integridad de sus componentes.
- **Ordenamiento del territorio.** Proceso continuo que integra la planificación y gestión participativa hacia la conservación, mejoramiento y desarrollo del territorio, fundamentados en patrones de equidad social, competitividad económica, sustentabilidad ambiental y gobernabilidad urbano-territorial.
- **Riesgo ambiental.** Potencialidad de una acción de cualquier naturaleza que, por su ubicación, características y efectos puede generar daños al entorno o a los ecosistemas.
- **Servicios auxiliares de la industria y el comercio.** Son aquellas actividades complementarias de depósito o almacenamiento de productos elaborados y/o materia prima.
- **Unidad ambiental.** Unidad territorial de intervención que se define en su configuración, crecimiento y control a partir de indicadores urbanísticos-arquitectónicos (tejido, altura, uso y ocupación del suelo, etc.), naturales (cañadas, ríos, montañas, suelos, etc.) y de desarrollo (equipamientos, infraestructura, servicios, etc.).
- **Urbanización.** Toda ocupación del suelo con una extensión mayor a 1 (una) hectárea, que supone una subdivisión de la tierra con un uso predominantemente residencial previamente planificado.
- **Uso del suelo.** Término que designa la actividad o propósito específico a que se destina un inmueble.

- **Uso del suelo residencial.** Cuando la actividad predominante que desarrolla un inmueble con edificación está referida a viviendas o moradas en forma permanente o transitoria, sean individuales o colectivas.

- **Uso del suelo industrial.** Cuando la actividad predominante que desarrolla un inmueble con edificación, o no, está referida a:

a) Producción de bienes, transformación física o química o refinamiento de sustancias orgánicas o inorgánicas.

b) Extracción u obtención de materia prima de carácter mineral.

c) Asimilación al uso del suelo industrial de aquellas actividades cuya finalidad sea el depósito o almacenamiento de materia prima necesaria para un proceso industrial, que por su magnitud (tamaño y volumen) sean susceptibles de provocar conflictos ambientales - funcionales al medio.

d) Fraccionamiento de materias primas o productos elaborados.

- **Uso del suelo institucional.** Cuando la actividad predominante que desarrolla un inmueble, edificado o no, está referida a equipamientos relacionados a salud, educación, gobierno, recreación, justicia, etc.

- **Uso de suelo comercial.** Toda actividad que se desarrolla en un inmueble, edificado o no, que refiere a compra y ventas de bienes y servicios.

- **Uso del suelo rural.** El destinado a la explotación de los recursos naturales renovables (suelo, agua, flora y fauna) que no impliquen procesos industriales.

Título II. Disposiciones Generales.

Capítulo I. Crecimiento y Consolidación Urbana.

Artículo 6. Todo proceso de ordenamiento del territorio estará sujeto a la dinámica de urbanización de Jarabacoa, según Mapa N° 13 que como anexo forma parte de la presente Normativa, cuyos términos se establecen de la siguiente manera:

a) *Consolidación de espacios vacíos intraurbanos.* Se entiende como tal a toda actuación urbanística pública, privada o mixta que tiene como finalidad completar

la trama urbana actual con la edificación y/o la infraestructura necesaria para el desarrollo de actividades residenciales, industriales, comerciales e institucionales, según cada unidad ambiental definida en la presente Normativa.

- b) *Expansión urbana diferida.* Se entiende como tal, a todas aquellas áreas contiguas a la mancha urbanizada susceptibles de una inmediata ocupación con cualquiera de los usos citados en la presente Normativa y con costos razonables en la extensión de las redes de infraestructuras. Este proceso podrá efectuarse en forma simultánea o no, a lo señalado en el Inciso a del presente artículo.
- c) *Conservación ambiental del área periurbana.* Se entiende como tal, a todas aquellas áreas cuya urbanización queda postergada a los fines del asentamiento poblacional en función de los elevados costos de la extensión de las redes de infraestructuras, de los bajos niveles de densidad poblacional y de los valores ambientales del paisaje natural localizado en el entorno de Jarabacoa. Estas áreas sólo podrán ser ocupadas una vez que se hubieren efectivizado los procesos señalados en los Incisos a y b del presente artículo.

Capítulo II. De la Participación y Gestión Ciudadana.

Artículo 7. Basados en los principios de la gobernabilidad local, el Ayuntamiento creará, instrumentará y facilitará todos aquellos mecanismos que aseguren la participación ciudadana en el logro del objeto de la presente Guía Normativa, según su Artículo 1. La promoción de cabildos abiertos, mini cabildos, centros de promoción comunitaria y cualquier otro mecanismo de participación consultiva y de toma de decisiones podrán ser algunas de las formas posibles que garanticen dicha participación.

Artículo 8. Las organizaciones de base territorial (Juntas vecinales, cooperativas, asociaciones intermedias, organizaciones no gubernamentales, entre otros) podrán solicitar al Ayuntamiento asistencia técnica - social en el diseño y ejecución de proyectos de preservación, conservación y mejoramiento ambiental del área urbana y

periurbana. Este proceso de gestión ambiental podrá o no representar una erogación económica para el Ayuntamiento, como así también, todo proyecto educativo y cultural desarrollado en el ámbito formal y/o informal que garantice la concientización ambiental en la comunidad en general.

Artículo 9. Toda actuación urbanística relacionada con la preservación, conservación y mejoramiento ambiental, que suponga una inversión del sector privado, será pasible de incentivos promovidos por el Ayuntamiento u otras instituciones no gubernamentales.

Capítulo III. Del Impacto Ambiental.

Artículo 10. Todo proyecto, obra de infraestructura, industria, o cualquier otra actividad que por sus características pueda afectar, de una u otra manera, el medio ambiente y los recursos naturales, deberá obtener del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, previo a su ejecución, el permiso ambiental o la licencia ambiental, según la magnitud de los efectos que pueda causar en cumplimiento de lo establecido en la ley 6400.

Artículo 11. Las personas públicas y/o privadas que propongan obras y/o actuaciones urbanísticas que degraden o sean susceptibles de degradar el ambiente, pero que sean corregibles y se localicen en áreas que reporten beneficios sociales y económicos para la población, podrán ser autorizadas si presentan garantías y procedimientos para su corrección en cumplimiento de lo establecido en la ley 6400.

Artículo 12. Los proyectos o actividades que requieren la presentación de una evaluación de impacto ambiental son los siguientes:

a) Líneas de transmisión eléctrica de alto voltaje y sus subestaciones;

- b) Aeropuertos, terminales de autobuses y de ferrocarriles, vías férreas, autopistas, carreteras y caminos públicos;
- c) Proyectos de desarrollo urbano y asentamientos humanos; urbanizaciones, planes de regulación urbana;
- d) Plantas industriales, incluyendo las azucareras, cementeras, licoreras, cerveceras, papeleras, químicas, textiles, productoras de materiales para la construcción, de equipos y productos metálicos, de curtido de cueros y pieles, de producción de gases, halógenos, hidrácidos y ácidos;
- e) Agroindustrias y mataderos, establos de crianza, lechería y engorde de animales de dimensiones industriales;
- f) Proyectos mineros, incluyendo los de petróleo y turba; exploraciones o prospecciones, remoción de la capa vegetal y la corteza terrestre, explotaciones, construcción y operación de pozos, presas de cola, plantas procesadoras, refinerías y disposición de residuos;
- g) Extracción de áridos, tales como rocas, gravas y arenas;
- h) Proyectos de plantaciones comerciales de árboles, aserraderos y elaboradoras de madera;
- i) Importación, producción, formulación, transformación, utilización, comercialización, almacenamiento, transporte, disposición, reciclaje o reutilización de sustancias tóxicas, nocivas, explosivas, radiactivas, inflamables, corrosivas o reactivas y otras de evidente peligrosidad;
- j) Sistemas de saneamiento ambiental, tales como alcantarillado y agua potable, plantas de tratamiento de aguas negras y de residuos tóxicos de origen industrial, domiciliario y municipal; rellenos sanitarios, emisarios submarinos, sistemas de tratamiento y disposición de efluentes sólidos, líquidos o gaseosos;
- k) Aplicación masiva de productos o combinaciones químicas en zonas urbanas o en superficies superiores a cien hectáreas en zonas rurales;
- l) Instalaciones hoteleras o de desarrollo turístico, y
- m) Polígonos o parques industriales, maquiladoras o industrias de la transformación y zonas francas.

Párrafo I.- La precedente lista podrá ser ampliada por resolución del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales.

Párrafo II.- Los proyectos, instalaciones u obras, tanto privados como del Estado, se someterán al sistema de evaluaciones de impacto ambiental y social.

Párrafo III.- El Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales establecerá los criterios para determinar si el proyecto requiere un permiso ambiental, y por tanto debe presentar una Declaración de impacto ambiental (DIA), o si en cambio precisa de licencia ambiental en cuyo caso, deberá presentar un estudio de impacto ambiental. También deberá establecer criterios de exclusión, que permitan identificar aquellos proyectos o actividades que no requieran ingresar al proceso de evaluación ambiental.

Artículo 13. Los asentamientos humanos no podrán autorizarse:

- a) En lechos, cauces de ríos o zonas de deyección, terrenos inundables, pantanosos o de relleno, en un radio mínimo de 50 mts. lineales de zonas industriales, bases militares, basureros, vertederos municipales, depósitos o instalaciones de sustancias peligrosas; salvo que demuestren con un estudio de impacto o licencia ambiental que presentan la factibilidad de su localización sin que atente contra la vida de sus habitantes allí localizados.
- b) En lugares donde existan probabilidades ciertas de la ocurrencia de desbordamiento de aguadas, deslizamientos de tierra y cualquier condición que constituya peligro para la vida y la propiedad de las personas.

Artículo 14. El ayuntamiento tramitará ante el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, todo lo concerniente a sanciones administrativas ante aquellas personas físicas y/o jurídicas que hayan degradado el medio ambiente físico, natural

y/o social. En este sentido, se aplicarán las sanciones que establece el artículo 167 de la Ley de medio Ambiente, tales como multas, limitación o restricción de las actividades que provocan el daño o riesgo al medio ambiente, decomiso y/o incautación de los objetos, instrumentos, artefactos, vehículos, materias primas, productos o artículos, terminados o no, empleados para provocar el daño; y prohibición o suspensión temporal o provisional de las actividades que generan el daño o riesgo ambiental.

Título III. Organización Espacial Urbana de Jarabacoa.

Capítulo I. De las Unidades Ambientales.

Artículo 15. A los fines de la realización de obras, proyectos y/o actuaciones urbanísticas, el área urbana y periurbana de la ciudad de Jarabacoa se zonifica en Unidades Ambientales, conforme a la descripción señalada desde el artículo 18 hasta el 39 y al Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 16. La conformación de cada una de estas unidades ambientales, es producto de las distintas manifestaciones que tienen los diferentes sectores sociales sobre el ambiente urbano; de los niveles de desarrollo de infraestructura y servicios alcanzado en cada una de ellas y de las capacidades y condicionantes naturales que caracterizan a la configuración del área urbana y periurbana. En relación con ello, la ciudad queda conformada en las siguientes unidades ambientales:

- a) *Revalorización urbanística*, que incluye al casco fundacional de la ciudad y que requiere de procesos de ordenamiento de un territorio caracterizado por los conflictos de tránsito y transporte público urbano, un predominio de uso del suelo residencial, comercial, financiero e institucional y un tejido urbano continuo.

- b) *Unidad Ambiental de corredores urbanos*, definida por la Av. Federico Basillis (vía de acceso desde La Vega), la Avenida de la Confluencia, la Av. Gral. Durán (vía

de acceso desde Constanza) y la Avenida Obdulio Jimenez (vía de vinculación Jarabacoa-Manabao), que presentan unas dimensiones más amplias que las calles internas del núcleo urbano, lo cual les permiten una mayor densificación y una configuración con solares de mayores superficies que los de la zona urbana.

- c) *Unidad Ambiental de consolidación urbanística* o área que se caracteriza por disponer de solares apropiados para incrementar los niveles de densidad alcanzados hasta el presente. Se trata de una zona donde predomina el uso del suelo residencial, con algunos usos relacionados a los servicios turísticos y comerciales, que posee todas las potencialidades en su trama urbana para favorecer la demanda de nuevas edificaciones en el futuro inmediato. Corresponden a ella los sectores de Cerro Alto, Pinar Dorado, Los Pomo, Urbanización Dorado, Medina, Venecia, Colonia Japonesa y Urb. Jacqueline.

- d) *Unidad Ambiental de Rehabilitación Sectorial*, que alberga a todos los barrios localizados en áreas vulnerables (Barrio Negro, Barrio Blanco, Elías Santana, Los Candelarios y Cristo Rey) y que requieren de un proceso de mejoramiento ambiental de las viviendas y su habitat (infraestructura básica de alcantarillado sanitario y agua potable y pavimentación de sus calles), y la formalización de las urbanizaciones y barrios, definiendo la trama viaria con sus aceras, badenes y contenes. De allí lo de la integralidad, ya que se trata de diversas intervenciones que tienden a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

- e) *Unidad Ambiental de Conservación Activa*, que incluye a los elementos naturales que han caracterizado a la configuración del entorno natural del núcleo urbano: los Ríos Yaque del Norte y Jimenoa y las cañadas. Se trata de elementos que se han degradado producto de la contaminación generada por las descargas directas de las aguas residuales de los barrios y urbanizaciones localizadas en su entorno. La denominación de *activa*, es precisamente porque la dinámica de la

expansión urbana obliga a una gestión permanente de monitoreo para conservar las potencialidades que han caracterizado a estos recursos hídricos.

- f) *Unidad Ambiental de preservación ambiental*, corresponde predominantemente a parte del área periurbana de Jarabacoa de vocación forestal en la que se encuentran los sectores de Piedra Blanca, Buena Vista, Hato Viejo, El Balcón y La Estancita. Es un área en la cual se han desarrollado proyectos turísticos y residenciales de baja densidad, en el marco de la foresta que domina el paisaje natural de esta unidad. En algunos sectores la actividad agrícola está presente pero, con superficies apropiadas a las actividades turísticas u residenciales.
- g) *Unidad Ambiental de Desarrollo Rural*, caracterizada por el predominio de las actividades agrícolas localizadas hacia el sur de la Colonia Japonesa y hacia el este del sector de La Joya. Se trata de zonas en las cuales continúa predominando el desarrollo de la agricultura a partir de la producción de vegetales (en invernaderos) y flores y, de la ganadería. Estas zonas aún no han recibido el impacto del desarrollo urbano, en tanto no hay todavía una proliferación de urbanizaciones. Sin embargo, son zonas susceptibles de ser sustituidas por tierras dedicadas a la actividad urbana por la creciente demanda de solares para ello y, por las debilidades evidenciadas en el sector productivo que ve en las urbanizaciones una alternativa en la modalidad del uso y ocupación del suelo.

Estas unidades ambientales son porciones territoriales que tienen un comportamiento similar y que son el resultado de la superposición de los indicadores sobre la trama urbana. Los límites resultantes son producto de un análisis realizado en gabinete y reajustado a través de un trabajo de campo. Este procedimiento ha permitido circunscribir la información de los indicadores en un mapa síntesis como orientación gráfica de las normas que se aplicarán en cada una de ellas. Dada la flexibilidad de la metodología y la dinámica de la ciudad, estos límites pueden sufrir modificaciones en el transcurso del tiempo. El límite surge de

las condiciones en las que se establece la relación sociedad-ambiente en una porción territorial dada. La denominación es el modo de orientar las intervenciones dentro de ese límite para restaurar o conservar dicha relación.

Artículo 17. Los límites establecidos para cada una de las unidades ambientales podrán sufrir modificaciones a través de estudios realizados por la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano.

Título IV. Disposiciones particulares relativas a las unidades ambientales.

Capítulo I. Unidad Ambiental de Revalorización Urbanística

Artículo 18. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 19. Esta unidad ambiental corresponde al casco fundacional y a la parte Este del Barrio Yerba Buena, y sus límites comprenden al norte, la calle Luis Gómez; al sur, la calle 16 de Agosto; al este, la calle Gastón Deligne-Vda. Geraldino; y, al oeste, la calle Ramón Peña. Tiene una densidad media de 87 hab./Ha. y un nivel de confortabilidad alto por la presencia de calles pavimentadas, alumbrado público, agua y energía eléctrica. Sobre un total de 36 has que definen a esta unidad, solamente el 1% (0.16 has) presenta un uso de suelo con solares baldíos.

Artículo 20. La presente Unidad se registrará por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Residencial, Comercial, Financiero, Institucional y restricción total a talleres y servicios auxiliares de la industria y el comercio.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 10.00 mts.

- Superficie mínima del solar: 200 m².

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 80% superficie total del solar.

- Ocupación máxima en altura de la edificación 4 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 12.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente sin retiro cuando no tiene parqueos.

7,00 mts cuando tiene parqueos

- Lateral 1.00 mt.

- Posterior 1.00 mt.



Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del Municipio de Jarabacoa

Julio César Corral. Consultor, Diciembre 2011

Capítulo II. Unidad Ambiental de Corredores Urbanos

Artículo 21. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 22. Esta unidad ambiental comprende los espacios de conformación lineal definidos por las Avenidas principales de la ciudad, tales como la Federico Basilis, la Av. De la Confluencia, La Avenida Gral. Durán y la Avenida Obdulio Jiménez. Se trata de zonas que pueden revalorizarse con actuaciones urbanísticas que potencialicen su carácter lineal, a través de una mayor densificación edilicia y formas de uso y ocupación del suelo más intenso por las dimensiones de los terrenos que la definen como tal sobre un total de 70 has que definen a esta unidad, solamente el 10% (7 has) presenta un uso de suelo con solares baldíos.

Artículo 23. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Av. Federico Basilis: Rent-car, car wash, bombas de gasolina, supermercados, viviendas y edificios institucionales.
- Av. De la Confluencia. Residencial, recreacional y comercial (supermercados, colmados, hoteles, alquiler de four-wheel, entre otros).
- Av. Gral. Durán, en el tramo comprendido entre la Ramón Peña y Gastón Deligne, Uso comercial, mixto y residencial; mientras que en el comprendido entre la Gastón Deligne y el cementerio municipal, usos institucionales (escuelas, cementerio), recreativos (campo deportivo), turísticos (hoteles) y de servicios auxiliares de la industria y el comercio (depósitos, almacenes).
- Av. Obdulio Jiménez. Residencial, mixto, comercial, recreativo y de servicios auxiliares de la industria y el comercio.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 20.00 mts.
- Superficie mínima del solar: 500 m2.

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 70% superficie total del solar.

- Ocupación máxima en altura de la edificación 4 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 12.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente 7,00 mts

- Lateral 5.00 mt.

- Posterior 5.00 mt.

f) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad 19.00 mts.

- Dimensión mínima de acera 2.00 mts.

- Dimensión mínima de calle 15.00 mts



Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del Municipio de Jarabacoa

Julio César Corral. Consultor, Diciembre 2011

Capítulo III. Unidad Ambiental de Consolidación Urbanística

Artículo 24. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 25. Esta unidad ambiental que tiene una superficie aproximada de 450 has., comprende a todas aquellas urbanizaciones que aún presentan espacios disponibles para su consolidación a través de edificaciones del tipo residencial y/o turística (hoteles, cabañas). Cabe citar entre ellas, las urbanizaciones Cerro Alto, Colina Los Pomos, Pinar Dorado, El Dorado, y los sectores Medina, Venecia y Colonia Japonesa. Aunque son urbanizaciones realizadas por el sector privado, no todas ellas tienen un nivel de confortabilidad total en la cobertura de infraestructuras y servicios, especialmente en lo que se refiere al pavimento de las calles. Sin embargo, cuentan con una cobertura integral de los servicios básicos de agua y energía eléctrica. En relación con la concentración poblacional, su densidad alcanza un promedio de 50 hab./ha.

Artículo 26. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Residencial, Comercial, Hotelería y restricción total a talleres y servicios auxiliares de la industria y el comercio.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 20.00 mts.

- Superficie mínima del solar: 300 m².

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 70% superficie total del solar.

- Ocupación máxima en altura de la edificación 3 niveles

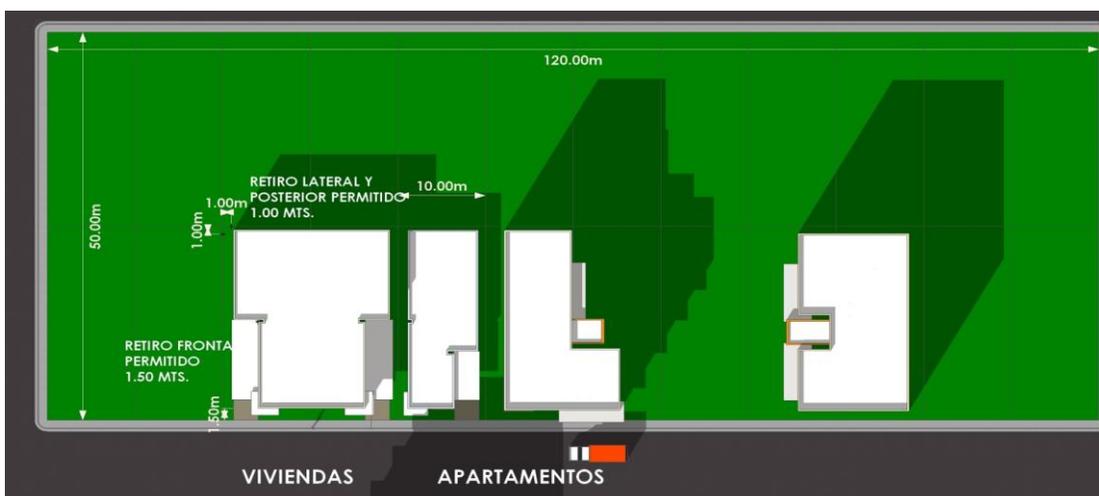
d) Altura máxima de Edificación. 9.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente 10,00 mts
- Lateral 2.50 mt.
- Posterior 2.50 mt.

f) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad 12.00 mts.
- Dimensión mínima de acera 1.50 mts.
- Dimensión mínima de calle 10.00 mts



Capítulo IV. Unidad Ambiental de Rehabilitación Sectorial

Artículo 27. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 28. Esta unidad ambiental de 120 has. se caracteriza por tener una dominante presencia de viviendas precarias, marginadas y habitadas por los sectores más pobres de la ciudad. Pertenecen a esta unidad los barrios Cristo Rey, Los Calendarios, Barrio Negro, Barrio Blanco, Elías Santana, Barrio Rescate 94, Barrio Tavito y María Trinidad Hidaka. Presenta una densidad promedio de 40 hab./ha y una cobertura de infraestructura de agua y energía eléctrica. Tanto el pavimento como el alumbrado público se localizan de manera aislada en la estructura general de los barrios. No hay una cobertura total de los mismos. En relación con ello, se propone una rehabilitación integral del hábitat, en términos de vivienda, infraestructura y nuevas funciones generadoras de empleo a escala familiar.

Artículo 29. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Residencial, Comercial y restricción parcial a talleres y servicios auxiliares de la industria y el comercio.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 8.00 mts.
- Superficie mínima del solar: 100 m2.

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 90% superficie total del solar.
- Ocupación máxima en altura de la edificación 3 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 9.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente sin retiro cuando no tiene parqueos.
 cuando tiene parqueos 5,00 mts
- Lateral 0.50 mt. para solares entre 7.00 y 9.00 mts de ancho
 1.00 mt. para solares mayores a 10.00 mts de ancho
- Posterior 1.00 mt.

f) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad 9.00 mts.
- Dimensión mínima de acera 1.20 mts.
- Dimensión mínima de calle 7.00 mts



Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del
 Municipio de Jarabacoa
 Julio César Corral. Consultor, Diciembre 2011

Capítulo V. Unidad Ambiental de Conservación Activa

Artículo 30. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que como anexo forma parte de la presente Normativa.

Artículo 31. Esta unidad ambiental incluye a todas las urbanizaciones y barrios localizados a ambas márgenes de los ríos Yaque del Norte y Jimenoa y de las cañadas que recorren la ciudad de Jarabacoa. La configuración urbanística-arquitectónica de esta unidad, presenta diferencias entre los asentamientos localizados a lo largo de las cañadas y las urbanizaciones y repartos ubicados en las riberas del Río Yaque del Norte. Mientras los primeros presentan un déficit en el servicio de abastecimiento de agua potable y alcantarillado sanitario, en la formalización de las vías y en las precariedades de sus viviendas; los segundos poseen todos los servicios básicos y una consolidación de su trama urbana. El factor común que los convierte en una unidad de planificación y gestión ambiental, es su alto nivel de vulnerabilidad frente a las inundaciones, su promedio de densidad que no supera los 60 hab./ha. y una capacidad urbana de disponibilidad de un promedio de 50 has. para la localización de nuevos usos y edificaciones.

Se trata de zonas que pueden revalorizarse con actuaciones urbanísticas que potencialicen su carácter lineal de “frente acuático”, a través de una mayor densificación edilicia y formas de uso y ocupación del suelo más intenso por las dimensiones de los terrenos que la definen como tal.

Artículo 32. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Río Yaque del Norte, en el tramo comprendido entre la urbanización Brisas del Mogote y Los Candelarios, Residencial, comercial y talleres con actividades inocuas o corregibles.

- Río Yaque del Norte, entre Los Candelarios y La Confluencia, Residencial Hotelería, agricultura, forestal.
- Río Jimenoa, entre la confluencia y el Rancho Baiguate, usos agrícolas, residenciales y proyectos turísticos.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 20.00 mts.
- Superficie mínima del solar: 250 m².

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 80% superficie total del solar.
- Ocupación máxima en altura de la edificación 3 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 9.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente 8,00 mts
- Lateral 2.50 mts
- Posterior 2.50 mts.

f) Arbolado Urbano.

- Admisible sólo en aquellas aceras que tengan una dimensión mínima de 2.00 mts.
- Especies permitidas: Autóctonas y exóticas.

g) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad 20.00 mts.
- Dimensión mínima de acera 1.50 mts.
- Dimensión mínima de calle 9.00 mts

Capítulo VI. Unidad Ambiental de Preservación Ambiental

Artículo 33. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 34. Esta unidad ambiental comprende a las 672 has que pertenecen al área periurbana de Jarabacoa, cuya vocación del suelo es forestal. Por lo tanto, la protección de los recursos naturales es fundamental y debe primar sobre la construcción de edificaciones. La configuración urbanística-arquitectónica de esta unidad, presenta diferencias entre aquellos asentamientos diseñados como urbanizaciones y las viviendas o proyectos turísticos distribuidos aisladamente en el territorio natural.

Artículo 35. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido. Residencial y Hotelero únicamente.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 30.00 mts.

- Superficie mínima del solar: 1,000 m2.

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 70% superficie total del solar.

- Ocupación máxima en altura de la edificación 2 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 6.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente 10,00 mts; Lateral 5.00 mts; y Posterior 5.00 mts.

f) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad 33.00 mts.

- Dimensión mínima de acera 2.00 mts.

- Dimensión mínima de calle 9.00 mts

Capítulo VII. Unidad Ambiental de Desarrollo Rural

Artículo 36. La delimitación de esta Unidad se ajustará a lo establecido en el Mapa N° 13 que forma parte de la presente Normativa.

Artículo 37. Esta unidad ambiental de 200 has. en el área urbana está configurada por aquellas áreas colindantes con los límites señalados en la Unidad de Consolidación Urbanística, cuyas características ambientales de parcelamiento, uso y la fertilidad de sus tierras, permiten alentar actividades relacionadas al agro. Se trata de zonas en las que son necesaria actuaciones que eviten el fraccionamiento de tipo urbano y faciliten la dotación de la infraestructura mínima (agua, luz y compactado de calles). Las escasas edificaciones localizadas en esta zona se han estructurado de manera lineal a lo largo de los caminos vecinales. En comparación con los otros sectores descritos precedentemente, aún no se ha constituido en un área atractiva para la inversión inmobiliaria a gran escala. Sin embargo, paulatinamente la construcción de edificaciones de servicios y viviendas comienza a formar parte de la dinámica de ocupación del suelo rural.

Artículo 38. La presente Unidad se regirá por las siguientes disposiciones:

a) Uso del Suelo Permitido.

- Toda actividad relacionada a la explotación agrícola - ganadera y frutihortícola, residencial e industrial relacionada a la actividad principal.

b) Fraccionamiento del Suelo.

- Frente mínimo del solar: 50.00 mts.

- Superficie mínima del solar: 2,000 m².

c) Ocupación máxima del Suelo.

- Ocupación máxima del suelo con área edificada 30% superficie total del solar.

- Ocupación máxima en altura de la edificación 4 niveles

d) Altura máxima de Edificación. 12.00 mts.

e) Retiro Mínimo de Edificación.

- Frente	15,00 mts
- Lateral	5.00 mts
- Posterior	5.00 mts.

f) Trama Viaria.

- Distancia mínima entre Líneas de Propiedad	19.00 mts.
- Dimensión mínima de acera	2.00 mts.
- Dimensión mínima de calle	9.00 mts

Capítulo VIII. De las edificaciones de valor patrimonial

Artículo 39. A los fines de la preservación, conservación y/o restauración del patrimonio urbano–arquitectónico localizado en la unidad de revalorización urbanística (área céntrica), el Ayuntamiento concertará acciones de protección y/o mejoramiento con los propietarios de aquellos inmuebles definidos con este valor cultural por la Oficina de Patrimonio Cultural.

Artículo 40. Los propietarios de los edificios mencionados en el Artículo 39, podrán solicitar al Ayuntamiento y/o a otras entidades intermedias interesadas en el rescate del Patrimonio urbano-arquitectónico de la ciudad, asistencia técnica u otros beneficios que contribuyan a su protección.

Artículo 41. Toda remodelación y/o edificación nueva en inmuebles colindantes con aquellos edificios señalados en el Artículo 39, deberá respetar las condiciones morfológicas y de implantación de éstos. Los carteles de propaganda comercial, salientes y/o balcones, se ajustarán a lo establecido por la oficina municipal de planeamiento urbano para el área céntrica de la ciudad.

Capítulo IX. De los Parqueos

Artículo 42. A partir de la promulgación de la presente ordenanza, toda nueva edificación y/o remodelación de la edificación existente incluirá espacios dedicados a parqueos, bajo las siguientes modalidades:

- Viviendas. 1 parqueo cada 150 m² de construcción.
- Oficinas. 1 parqueo por cada oficina propuesta en el proyecto
- Entidades Financieras 1 parqueo cada 30 m² de construcción
- Supermercados. 1 parqueo cada 50 m² de construcción
- Clínicas 1 parqueo por cada consultorio y
1 parqueo por cada 100 m² de construcción
- Edificios educativos 1 parqueo por cada aula y
1parqueo por cada 100 m² de construcción
- Bares y restaurantes 1 parqueo cada 5 mesas dispuestas en el proyecto
- Talleres diversos 1 parqueo cada 50 m² de construcción

Capítulo X. De los Carteles de publicidad, salientes y voladizos

Artículo 43. Se permitirá la instalación de carteles de propaganda sobre fachada en concordancia con la Resolución Municipal 06-2011 y bajo las siguientes condiciones:

- La superficie máxima del cartel no superará los 4.5 m² (5 pie X 10 pie) y no deberá alterar las características formales de la edificación.
- El largo máximo del voladizo respecto a la línea de fachada llegará hasta 0.50 mts. de la línea del conten.
- La altura mínima respecto al nivel más elevado de la acera será igual a 2,40 mts. (8 pie).

Artículo 44. No se permitirá la instalación de carteles de propaganda más arriba del punto máximo de altura establecido para las edificaciones en cada una de las unidades ambientales.

Artículo 45. En relación con la Resolución NO.MG-06-2011 no se permitirán la instalación de carteles de publicidad (valla, letrero, cruza calle, banderola, afiche, volantes) en las áreas verdes e isletas de avenidas.

Artículo 46. A los fines del pago de las tarifas correspondientes por publicidad se establecen las siguientes categorías: grande, entre 30 y 50 pie cuadrado; mediano, entre 20 y 29 pie cuadrado; y, pequeño, menor a 10 pie cuadrado.

Artículo 47. No se permitirán los volados de estructuras o techados fuera de la línea de propiedad, salvo, que controlen el escurrimiento del agua sobre la vía pública en los elementos de protección o terminación.

Artículo 48. La construcción de balcones y/o voladizos será permitido en todas las unidades ambientales con excepción de la unidad de revalorización urbanística y de corredores.

Artículo 49. Toda edificación que se levante con frente a la vía pública deberá seguir la línea oficial de propiedad establecida o a establecer por parte de la oficina Municipal de Planeamiento Urbano.

Título IV. Proyectos Especiales.

Capítulo I. Apartamentos.

Artículo 50. La construcción de apartamentos en las unidades ambientales, estará sujeto a las siguientes disposiciones:

- Aprovechamiento máximo de la manzana frentista, hasta un 50% de su superficie total.
- Utilización de solares con superficies mayores a 500 m² y frentes mínimos de 20.00 mts.

- Certificación de la factibilidad técnica de provisión y/o extensión de los servicios por parte de CORAAVEGA, CDEE y demás redes de servicios.



Artículo 51. Todo edificio de mediano a grande porte, que supere los dos niveles de altura, deberá contar con un estudio de mecánica de suelo a fin de determinar el tipo de fundación más conveniente a utilizar. Asimismo, presentarán a la Oficina Municipal de Planeamiento urbano, los resultados de los siguientes ensayos: Humedad natural del suelo; Límites líquidos, plásticos e índice de plasticidad; Análisis granulométrico considerando pasantes sobre tamices N° 4, 10, 40 y 200; Clasificación por textura y plasticidad; Peso unitario natural o húmedo; Determinación de carbonatos, sulfatos y materia orgánica y Determinación de arcillas expandibles.

Artículo 52. Las construcciones de edificaciones multipisos no podrán realizarse con una configuración en planta con Estructuras en ángulo, huecos en planta, planta triangulares, y trapezoidales, ni en configuración vertical, tales como niveles suaves, piso blando, variaciones de rigidez en columna, problemas de edificios aledaños. El sistema estructural de los edificios multipisos debe poseer una configuración de elementos estructurales que le confieran resistencia y rigidez a cargas laterales en cualquier dirección.

Capítulo II. Bombas de Gasolina y Plantas de Gas.

Artículo 53. A los efectos de esta normativa, se consideran como puestos de Gasolina los establecimientos donde se puede realizar conjuntamente con el expendio de gasolina, combustibles de naturaleza similar y lubricantes, las siguientes actividades: Cambios de aceite, Expendio de accesorios, productos y repuestos para vehículos de fácil y rápida instalación, Reparación y cambios de neumáticos para vehículos de motor y Venta limitada de hielo, cigarrillos dulces, refrescos y otras bebidas no alcohólicas.

Artículo 54. A los efectos del presente reglamento se entiende por estaciones de Servicio, los establecimientos donde se pueden realizar a demás de las actividades permitidas para los puestos de gasolina, las siguientes: Lavado, Engrase, Afinamiento de motores y Reparaciones de emergencia.

Artículo 55. La localización de bombas de gasolina y plantas de gas, deberán contar con la aprobación previa de la Dirección General de Normas y Sistemas de Calidad (DIGENOR), considerando los siguientes aspectos:

- Estar ubicada en terreno llano y de fácil acceso, que no forme parte de áreas protegidas parques nacionales, zonas verdes o áreas de cualquier forma reconocidas como de beneficio ecológico desde el punto de vista de la fauna y/o de la flora.
- Poseer solar propio, título de propiedad correspondiente o solar arrendado con opción a compra.
- Superficie de área mínima del terreno de 2,500 metros cuadrados. De los cuatro (4) lados el de menor longitud deberá tener cincuenta (50) metros lineales.
- La distancia de la nueva estación gasolinera solicitada deberá estar a ciento veinticinco (125) metros de cualquier construcción destinada o proyectada para escuela, mercado, hospital, iglesia, teatro, cine, asilo, biblioteca, plaza, parque, jardín público y cualquier otro lugar de carácter similar.

- La distancia entre dos estaciones gasolineras en avenidas será de 700 metros lineales mínimo.
- En caso de que estación gasolinera que se desea instalar se realice en una carretera, se ajustará a las siguientes distancias mínimas con respecto a otros establecimientos similar ya existente o autorizados: 500 metros cuando están en lados opuestos y con tránsito en dos direcciones y 1,500 metros cuando están situados en la misma dirección o lados de la vía.
- La distancia mínima entre la estación gasolinera que se desea instalar y una planta envasadora de Gases Licuados de petróleo (GLP) será de doscientos metros (200m)

Capítulo III. De las industrias de distinta naturaleza

Artículo 56. Las pequeñas industrias permitidas de carácter inocuas o de molestias corregibles y/o controlables dentro del límite de la parcela ocupada, refieren a:

- La elaboración de productos alimenticios en pequeña escala como panaderías, repostería y elaboración de helados.
- Industria de equipamientos y afines, tales como fábricas de artículos del vestir y de indumentarias en general, muebles de madera, bambú y/o mimbre, artículos decorativos en cerámica y vidrio, talleres de tapicería, industrias metalúrgicas menores (arreglo de muebles), imprentas y litografías.
- Actividades de carácter artesanal como talleres artísticos, talleres de costura y de reparación de objetos.

Artículo 57. Las denominadas industrias molestas por producción de desechos y olores serán permitidas en las zonas correspondientes a la unidad ambiental de corredores fuera de los límites urbanos y están referidas a:

- Elaboración de productos y manufacturas varias, caños de cemento, cerámica y alfarería, marmolería, carpinterías, talleres metalúrgicos, talleres de chapa y pintura, aserraderos y establecimientos textiles.

Artículo 58. Las denominadas industrias peligrosas y nocivas sólo se permitirán fuera de los límites del área urbana y en solares con superficies mayores a 300 m² ubicados sobre vías que tengan un ancho mínimo de calzada de 9.00 mts., se refieren a:

- Industrias con riesgos de explosión y/o incendio, tales como las de elaboración de gas, combustibles sólidos y productos inflamables en general e industrias químicas en general.
- Industrias que generan polvo, contaminación ambiental, gran movimiento de cargas y/u ocupan mucha superficie tales como molienda de minerales no metálicos, cemento, cales, , mataderos, frigoríficos y laboratorios con procesamiento insalubres.

Artículo 59. Los servicios auxiliares de la industria y el comercio serán permitidos teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Los depósitos de productos peligrosos con riesgo de explosión y/o incendio se localizarán en las áreas correspondientes a la unidad ambiental de corredores localizada fuera de los límites del área urbana. Se entiende por ellos a almacenaje de petróleo y derivados, productos químicos e inflamables de primer grado, artículos pirotécnicos y materiales explosivos.
- Los depósitos mayoristas en general se permitirán tan sólo en el área correspondiente a la unidad ambiental de corredores ubicada fuera de los límites urbanos. Se entiende por ello a:
 - Depósitos de influencia zonal y/o regional dedicados al almacenamiento de combustibles sólidos, materiales de construcción, maquinarias agrícolas, alimento para ganados, semillas, fertilizantes y sustancias tóxicas.
 - Depósitos de influencia urbana dedicados al almacenamiento de aceite, azúcar, alimentos envasados, bebidas alcohólicas y sin alcohol, alimentos para aves y manufacturas varias.

- Los servicios del automotor serán permitidos en las mismas zonas que las de los depósitos mayoristas en general y en las de rehabilitación integral. En este último caso, sólo se permitirán en solares con una superficie mínima de 300 m² ubicados frente a aquellas vías que tienen un ancho de calzada mayor a 9,00 mts. y que cuenten con un aval de la junta de vecinos. Se entiende por ello a gomerías, talleres de carburación, de electricidad y encendido, reparación y cargas de electricidad, mecánica ligera, rectificación de motores y talleres mecánicos en general (excluidos los de chapa y pintura).

Título V. De las Infracciones y Penalidades.

Artículo 60. Toda actuación urbanística de carácter privada o pública que se efectúe en cualquiera de las Unidades Ambientales definidas en la presente Normativa, previo a su concreción, deberá contar con el Permiso del Ayuntamiento. El incumplimiento de este requisito, hará pasible al infractor de las penalidades que establezca la Oficina de Planeamiento Urbano.

Artículo 61. Serán considerados responsables de las transgresiones a la presente Normativa, los propietarios, sus representantes, urbanizadores, asociaciones o empresas promotoras, profesionales intervinientes, cada uno de ellos en lo que hiciere a aspectos relacionados con la actuación de los mismos en las tramitaciones o ejecuciones de las obras.

Artículo 62. En el caso de transgresiones a lo dispuesto en la presente Normativa y se hallaren involucrados los profesionales intervinientes, el Ayuntamiento enviará los antecedentes del caso al Consejo o Entidad Profesional que correspondiere, a sus efectos.

Artículo 63. Constatada una infracción se labrará el Acta respectiva que se enviará con sus antecedentes al Organismo de Control, quien se ajustará en su penalidad a los principios y procedimientos regulados por la Oficina de Planeamiento Urbano.

Título VI. De los Incentivos.

Artículo 64. Toda actuación urbanística que se efectuare en cualquiera de las Unidades Ambientales normadas en la presente Guía Normativa, que por sus características implique un mejoramiento significativo del sitio de implantación y su entorno (natural y/o construido), será pasible de incentivos tales como su declaración de interés público y su difusión en los medios masivos y premios simbólicos.

Título VII. De los Procedimientos.

Artículo 65. La Oficina de Planeamiento Urbano del Ayuntamiento, será la encargada de la aplicación de la presente Normativa, tomando en cuenta los mecanismos de participación y gestión ciudadana previstos en los Artículos 7 y 8.

Artículo 66. Toda tramitación para la aprobación de un proyecto urbanístico, será canalizada a través de la Oficina de Planeamiento Urbano del Ayuntamiento.

Párrafo 1. En estos procedimientos se deberá tener en cuenta la activa participación que cabe al resto de las oficinas municipales con relación a las actuaciones urbanísticas definidas para cada Unidad Ambiental.

Artículo 67. La presente Guía será complementada con Reglamentos elaborados por la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano (OMPU), con el concurso y revisión de un Consejo Intersectorial constituido Ad Hoc por representantes de la Sala Capitular, CODIA y Asociaciones Empresariales. Inmobiliarias y Turísticas de Jarabacoa.

D. RECOMENDACIONES PARA LA APLICACION Y MONITOREO DE LA GUIA NORMATIVA Y EL POT

- **Aprobación de la Guía Normativa**

A partir del análisis del documento normativo elaborado por parte del Consejo de Regidores y de distintos grupos de tareas representativos de la sociedad de Jarabacoa, se recomienda la aprobación formal del texto que integra este documento. Asimismo, se recomienda una revisión al año de aplicación de la Guía Normativa, de manera de evaluar el comportamiento de las normas y sus implicancias en los intereses de la población.

- **Difusión de la Guía Normativa entre todos los Actores Sociales**

Una vez aprobada la Guía Normativa, se recomienda su difusión a través de talleres con organizaciones comunitarias y representantes de los distintos estamentos de la sociedad civil, que se involucraron en el proceso de análisis y propuestas de este marco legal. Esto se complementará con una difusión a nivel de los medios de difusión radial, televisivo y escrito, de manera de promover este marco normativo no sólo a la población de Jarabacoa, sino también a las de su entorno regional inmediato.

- **Fortalecimiento de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano**

Para la aplicación de la Guía normativa se recomienda un fortalecimiento de la Oficina Municipal de Planeamiento Urbano en su estructura orgánico-funcional y su relación con la estructura administrativa del ayuntamiento; en la cantidad y calidad de su personal; en la capacitación al personal de planeamiento urbano en el monitoreo de la Guía Normativa y en el diseño y ejecución de proyectos de ordenamiento territorial, tales como reordenamiento del tránsito vehicular y el paisaje del centro de la ciudad y en la formalización de barrios que han surgido espontáneamente en la denominada Unidad Ambiental de Rehabilitación Sectorial.

- **Diseño y Ejecución de Proyectos de Ordenamiento Territorial**

El reordenamiento del tránsito vehicular en general y del centro de la ciudad en particular; el mejoramiento del paisaje urbano y la formalización de los barrios que carecen de designaciones en sus calles y número de sus edificaciones, son los proyectos prioritarios que deberán implementarse a corto plazo. Estos proyectos han surgido como parte de las inquietudes de los actores sociales que participaron de los encuentros desarrollados hasta el presente y del Consejo de Regidores.

- **Monitoreo del Plan de ordenamiento territorial**

El monitoreo previsto para la ejecución del Plan de Ordenamiento Territorial de Jarabacoa, se realizará a partir de una relación lógica entre metas, proyectos, plazos estimados para el cumplimiento de los mismos, responsables de su planificación, gestión y ejecución e indicadores de monitoreo de los proyectos⁴⁷. Para cada uno de ellos se seleccionarán dos momentos de monitoreo y evaluación. Se recomiendan plazos de 6 meses entre uno y otro, de manera que anualmente se realicen dos etapas de reflexión sobre los avances del proceso. Las planillas para monitorear los proyectos seguirán el siguiente formato:

Metas	Proyectos	Plazos del proyecto	Responsables	Indicadores de monitoreo	Ejecutado al mes de julio (%)	Ejecutado al mes de diciembre (%)
15% del área urbanizada se encuentra formalizada	- Delimitación del espacio público	2 años	Oficina de Planeamiento urbano	- Cantidad de mts. Lineales de calles formalizadas		
Un Parque Infantil construido	- Construcción de un Parque Infantil	2 años	Ayuntamiento	- Cantidad de m2 construidos		

⁴⁷ Estos indicadores se establecen enunciando los proyectos en forma de resultados obtenidos.

Esta instancia de monitoreo, es un procedimiento por el cual se verifica la eficiencia y eficacia de la ejecución de un proyecto, identificando sus logros y atrasos en el tiempo y las fortalezas y debilidades del modelo de gestión adoptado para el diseño y gestión de los proyectos. De acuerdo a las conclusiones de este análisis, se recomiendan medidas correctivas para optimizar los resultados esperados del proyecto. En este caso, se trata de evaluar en qué magnitud se han revertido las situaciones problemáticas detectadas en el Diagnóstico Territorial.

BIBLIOGRAFIA

- ONE (1960-2002). *Censo Nacional de Población y Vivienda de 1960, 1980 y 2002*. Oficina Nacional de Estadística y Censo. Santo Domingo, República Dominicana.
- Castillo, Juan et. Alt. (2006). *Plan estratégico de desarrollo del municipio de Jarabacoa*. USAID, Ayuntamiento de Jarabacoa, UAFAM. Jarabacoa, República Dominicana..
- Consejo para el Desarrollo Estratégico de la Ciudad y el Municipio de Santiago (2010). *Plan estratégico de Santiago 2010-2020*. Ayuntamiento Municipal de Santiago, CDES. Santiago, República Dominicana
- Corral, Julio César (2001). *Plan de desarrollo local de la provincia de La Vega*. PAIRE-Unión Europea. Santo Domingo, República Dominicana.
- ----- (2000). *Lineamientos de políticas de desarrollo urbano de La Vega*. Consejo Nacional de Asuntos Urbanos. Santo Domingo, República Dominicana. Pág. 22.
- ----- (2007). *Plan de ordenamiento territorial de Constanza*. Cluster Turístico de Constanza, GIZ, USAID. Constanza, República Dominicana.
- ----- (2008). *Inversiones del gobierno central a nivel municipal*. Federación Dominicana de Municipios. Santo Domingo, República Dominicana. Documento de Trabajo.
- GRUSAMAR-INDRHI (2007). *Evaluación de las cuencas hidrográficas en República Dominicana*. INDRHI. Santo Domingo, República Dominicana.
- GITEC, GTZ, KFW (2006). *Plan de ordenamiento territorial de la cuenca alta del Río Yaque del Norte y del municipio de Jarabacoa*.. GIZ, Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa, GITEC, KFW. Jarabacoa, República Dominicana.
- Universidad Agroforestal Fernando Arturo de Merino (2007). *Fichas resumen. Caracterización socioeconómica y geofísica del área de incidencia de la Mancomunidad de Municipios Madre de las Aguas*. UAFAM-GTZ. Jarabacoa, La Vega, República Dominicana.
-
- Yunén, Rafael Emilio y Corral Julio César (2010). *Anteproyecto de Ley de Regiones Operativas y de Planificación*. Dirección General de Ordenamiento Territorial, MEPYD. Santo Domingo, República Dominicana. Documento Inédito

ANEXO 1:

PARTICIPANTES A LOS ENCUENTROS SECTORIALES

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR TRANSPORTE
8 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
1-	Román de la Cruz	809-287-7238	Bombas Shell
2-	Luis Corrales Mena	809 298 6467	Marietas gasolin
3-	Hector Paez		Panda Shell
4-	Beato aban	829 560 1371	Bomfacher
5-	Octavio Rodriguez	829-490-2045	Jarabatai
6-	edali alvarez	829-470-2083	medina-jarabacoa
7-	Miguel Angel Abreu	809-467-2948	Ayuntamiento
8-	Cubiqueros	809-205-0687	Jarabacoa-Cantanza
9-	Pedro Antonio Abreu	050-00329135 829-990-9030	Gaston deligne (Motocanchis)
10-	Juan Espinal	050-1400193 829-305 9317	Pinar Quemado Barrio de H. Motocanchis
11-	Anthony Corda Victoria	809-851-6310	La Colonia # 5
12-	Gonzalo Robles	809-235-2957	Taxi El Salto
13-	Jorge A Ortiz Quinn J. J.	809-758-7682 8099450657	Taxi al Salto Banco Jarabacoa la Nueva

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR TRANSPORTE
8 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
14	Eulides Caraballo	829-912-4851	Transporte - Parada Cortaza
15	Ramón de la Cruz	809-267-7238	- Matiaschi Parada Cortaza
16	S.A.A. Parada Cortaza	829 2 63 37 19	
17	Carlos Silva Cabresta	809-842-2851	RUTA - A - Los Guazara
18	Leonida Cabuco	929-381-4521	-----A-----
19	Antonio Rodriguez	809 574 2222	Saroly taxi
20	Roberto Baseball	829 585 4705	paradebortaza
21	Juan Luis Silva	809 2 81 055 4	parada Cortaza
22	Fredy Cabrel River	809 407 0370	Parada Jarabacoa Cortaza
23	Vulca Duran	829-3626027	
24	YHANNY TIAGO		
25	Roberto Laguarda	849 855 1349	Jos Comodoro
26	Mauro Valeri	829 727 5986	amarabao - Jarabacoa
27	Miguel Diaz	829602 8862	" " "
28	Roberto Lopez	829-383-5994	Sindicato de Valtio
29	Elvis Ramirez	829-8526688	TRANS UNIVERSITARIO
30	Juan Vargas Ruiz	829-470-2092	Sindicato de chofere de miembros
31	Perodista Cecilio Shea	829-456-1319	Ayuntamiento M.

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR INSTITUCIONAL

9 de Noviembre 2011

Nombre	Celular	Sector
José Lindo Abreu A.	809-7085848	Educación
Yanay Méndez	828-6396500	OFICIAL DEL ESTADO CIVIL
José Miguel B. B.	809-574-2777	VICE SÍNDICO
Germodino-Cecilio Abreu	829-456-1319	CNDH (DERECHOS HUMANOS)
Duani Hieriano	809-816-5359	ENC. AMET
Daniel PERAITA	809-574-2545	JUNTA ELECTORAL JAR.
Adalgisa Morales	829-563-2313	CONANI
Ana Maked Mejía	809-574-4629	Conani
Olmedo Saldaña	809-873-1399	Ayuntamiento (Residencia)
Yudelky J. Abreu Cuevas	809-574-7335	Plan Social de la Presidencia
Maria Adams (Reyna)	829 563-0001	Defensa civil est. 38
Joselell. Gomez B.	809-802-0420	M. J. J.
Maria Abreu "Andrija"	829-936-4284	Ministerio de la Mujer
Cecilia M. Cruz Martínez	809-574-7294	Fiscalía (Ministerio Público)
Elvo Mogali y Pina	829 877 5957	
Celia M. Gutiérrez	829-450-2876	Corpavega.
1er. Lt. Domingo A. Galán P. P.N.	801-574-2540	Policía Nacional

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR INSTITUCIONAL

9 de Noviembre 2011

Nombre	Celular	Sector
Henri Rodríguez	053-0036067-3-	político
Julio César Magarín	809-669-0246	Educación
Arelis Ramos	829-773-6223	Educación
Miguel de León	809-574-4054	Comunidades
Damaris Aybar	829-821-1905	Escuela Ambiental

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR SOCIAL
9 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
1	María Luisa Aguirre Hernández	809-574-6708	La Javilla
2	María Olga de Jesús	809-986-9925	La Javilla
3	Rosanna Durán	809-697-0385	Mirador del Jimenoa / Frutas Mineras
4	SANTO ACEVEDO	809-9220074	BATON NEGRO
5	Mariana Rodríguez	829-9397852	proyecto yerba buena
6	Fátima Plasencia	809 698 8119	proyecto yerba buena
7	Rafael Quijano	809-574-4429	" " "
8	Rafaela Thalys Castillo	829-289-8329	" " "
9	Luzmila C. de Bartolo	809-5744706	Colina Los Pinos
10	Osvaldo Castillo	" " "	" " "
11	Mara Rosma Poeserio	809-574-4054	
12	Paola Caprona	809-5749982	VILLA DE BAIGUATE
13	Jaime Jimenez	809 444 5349	Villa del Brigante
14	Miguel Ángel C.	809-3309779	Los Corralitos
15	Margarita Valdez	809-574-6568	Los Corralitos
16	Zulema Guzmán	809-704-8511	Los Corralitos
17	Cristina Pichardo	809-574 4288	VENEZIA
18	Dulce Antonia Espinal	829-495 2493	Mario Nelson Galán (El Revelador)
19	Milagro del. Lara		
20	María Ercilia Calderón genao		

Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del
Municipio de Jarabacoa

Julio César Corral. Consultor, Diciembre 2011

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR SOCIAL
9 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
21	Leonel Dely Busta	809.710 8811	Centro Salesiano p. Quemado
22	Marianita Hamel Reynoldo.	809-645-1436	La Quebrada (La Loma)
23	Pannette Suviana Sanchez	829-921-2076	La Quebrada (La Loma)
24	Tomás Lambis Torto	809 413 67 93	Medina dos (2)
25	Vienbenido Capellan	829 325 0025	junta de vecinos La unior
26	Federico Rodrigue,	829 382 0292	junta de vecinos La unior ^{calle HS}
27	Argentina Uribe	809-574-6422	Salviano Cooperadores ^{colonia}
28	Ilsa R de Escaraman	809-574-4863	" "
29	Marina Moronta B.	809-574-4195	" "
30	Edith Olajda Rodriguez	809-641-4238	junta de vecinos monseñor Panal
31	Mancy Oralle Ortiz	829 922-4066	junta de vecinos La Esperanza ^{La Esperanza}
32	Angelina Quezada Vicioso.		Los Franqueses Jaja abajo
33	Mercades Delgado	809-7964796	La Jolla
34	José Tobía Juar	809 574 4692	Benéfico
35	TONY HIOAKA (TAKEAKI)	809-574-6316	ASOC JAPONESES JARABACOA
36	KAZUYUKI HOSHIKAWA		AS DE JAPONESE JARABACOA
37	Eduardo Giron		
38	José Manuel Díez R.	809-358-8562	→ Palo Blanco.
39	Piedad de Rodriguez	809 828 2549	SSCC Venecia
40	María Cruz Almeyda	809-574 2603	SSC Quabanda

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR SOCIAL
9 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
41	Alejandrina Candelario	ced. 050-0000878-8 Celular 809-676-5624	Barrio Lindo
42	PEPE FERNANDEZ	809-850- 457 1287	
43	Milagros Alt Jora	809-574-2617	Mario Nelson Galán

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR EMPRESARIAL
9 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
1-	JOSE RUBEN DIAZ D.	809-729-2022	Pizzería
2-	Luisa Rojas	809-574-2981	Francis Rent car
3-	Lody Ramirez	809-574-2618	Belaminio Ramirez e Hijos (Cafe)
4-	Alexander Ramirez	809-574-2618	Belaminio Ramirez e Hijos
5-	Moshe D. Sol	829-664-2106-574-7750	Comida Rapida-Carrito de noche
6-	Moshe D. Sol	809-574-4602-6639	Farmacia San Miguel
7-	Mauri Bobonagua	809-574-2252	Filosteria Angelina
8-	Baptist Rodriguez	809-574-4271	Cuerpo de Bomberos
9-	Eduardina Lora (comunidad)	809-881-84-50	Programa la fiesta Navideña
10-	Catalina Boz (comunidad)	809-203-1140	Programa la fiesta navideña
11-	Verónica Cecilia Ben	829-456-1319-809-467-991	Municipio Municipal
12-	Miriam Moronta	809-574-7508	D. Gilbert Pira Pollo
13-	William Soli Wedy	809-574-7015	SISTECSOFT Computadoras Leon
14-	Luisa Dolores Espinal Martinez	809-574-2494/54	Financiera con de Banco
15-	Maria A. Cruz	809-359-7210	Banco Popular
16-	Dr. Miguel Ángel	809-710-4888	Super Comica's Jardines
17-	Juan Luis Cortez	929-343-9701	El Cochero Artes Angela Cruzada

AYUNTAMIENTO MUNICIPAL DE JARABACOA - GIZ
FORMULACION DEL PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITOTIAL

SECTOR EMPRESARIAL
9 de Noviembre 2011

	Nombre	Celular	Sector
18-	Angela Cruzada	809-884-9119	Angelino Renta car
19-	Hermano Reina Torres	809-574-2161	Cable Visión Jarabacoa
20-	Santiago Echavarría	809-941-1758	VIATURC
21-	Chavella de Echavarría	877-641-3154	VIATURC
22-	Margarita Sured	829-761-7765	Financiero Banco Progreso
23-	Willy Bonifaz	809-574-2785	Financiero Banco Popular
24-	Juan M. Mitalo	809-909-4259	Industrial
25-	Victor C. Pelos O.	809-574-2283	Sector Privado
26-	Hilda Cepeda de Luján	809-697-8028	Flores del Sol SRL
27-	Fernando Sierra F	809-697-8028	Colegio Jarabacoa Christian School
28-	Willy M. Mitalo	809-574-4133	Willy Mitalo Inversiones SRL
29-	LUIS ML. MARTEC.	829-450-0820	Comercio / Comercial
30-	Guineleto de los Santos	809-481-4697	Comerciante
31-	Edy Francisco Alvea	829 912 1425	presidente Asociación de
32-	José Luis Durán	809-855-4949	servicio al cliente
33-	Joselyn Peña	829-882-2826	Refrescos Hidro
34-	Yoely Fenixier	809-574-2494	Banco Leon
35-	Iron Rodriguez	809-660-4525	Comercial / Kay Muebles

ANEXO 2:

FOTOGRAFÍAS DE LOS ENCUENTROS SECTORIALES



Encuentro con el sector del Transporte 08-11-2011



Encuentro con Organizaciones Comunitarias 09-11-2011



Encuentro con Organizaciones gubernamentales 09-11-2011



Encuentro con el sector económico 09-11-2011

ANEXO 3:

PARTICIPANTES A LA ASAMBLEA CIUDADANA

REGISTRO DE ASISTENCIA: Reunión Equipo Ayuntamiento

Proyecto: Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del Municipio de Jarabacoa
GIZ-Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa

Lugar: *Felisa Novena* Fecha: *6/12/2011*

No.	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DEPARTAMENTAL	TELEFONO/E-MAIL	FIRMA
1.	<i>Attala de la Mot</i>	<i>Escuela Ambiental</i>	<i>809-879-8080 atalav15@attala.com</i>	<i>Attala de la Mot</i>
2.	<i>Ronzolo Poles</i>	<i>Capri El Salto</i>	<i>809-235-2957 574-5939</i>	<i>[Signature]</i>
3.	<i>Fitzgerald Ramirez H.</i>	<i>Ramirez Tours</i>	<i>RamirezTours@gmail.com 809-574-6604</i>	<i>[Signature]</i>
4.	<i>Adalgisa Morales R.</i>	<i>Conani</i>	<i>809-574-4629</i>	<i>A. Morales R.</i>
5.	<i>Ara Mateo</i>	<i>Conani</i>	<i>benmylo36@hotmail.com 809-374-4609</i>	<i>Ara Mateo</i>
6.	<i>Marela Garcia</i>	<i>Conani</i>	<i>809-505-6034</i>	<i>Marela Garcia</i>
7.	<i>Perceyta Carlos Allen</i>	<i>Ayuntamiento M.</i>	<i>879 456-1319</i>	<i>[Signature]</i>
8.	<i>Salicy. Nitab</i>	<i>Esc. Pto. de Sa. Lucas</i>	<i>809-574-4133</i>	<i>[Signature]</i>
9.	<i>Rays Emilio Calderon</i>	<i>Esc. Puncón</i>	<i>809-390-8581</i>	<i>[Signature]</i>
10.	<i>Porfirio Alberto Sanchez S.</i>	<i>Esc. Las Guazanas</i>	<i>829-917-7579</i>	<i>[Signature]</i>
11.	<i>Yudelly G. Obeyesecere</i>	<i>Blan Saida de la R.</i>	<i>809-574-7335</i>	<i>Yudelly GAC</i>
12.	<i>Maria Josefina Cuevas</i>	<i>Floristería Avenida del Paraíso</i>	<i>809 574-4608</i>	<i>[Signature]</i>

REGISTRO DE ASISTENCIA: Reunión Equipo Ayuntamiento

Proyecto: Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del Municipio de Jarabacoa

GIZ-Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa

Lugar: *Salon Policia Wansuel* Fecha: *12/12/2010*

No.	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DEPARTAMENTAL	TELEFONO/E-MAIL	FIRMA
1.	<i>Norma Bando</i>	<i>Ayuntamiento</i>	<i>829.848784</i>	<i>[Signature]</i>
2.	<i>Carlos La Va Rez</i>	<i>Ayuntamiento</i>	<i>809-961-4739</i>	<i>[Signature]</i>
3.	<i>Victor E. Pérez</i>	<i>Dirección Municipal Medio Ambiente</i>	<i>829-806-9248</i>	<i>[Signature]</i>
4.	<i>Pebro de la randa</i>	<i>motorcycles</i>	<i>829.860.2254</i>	
5.	<i>Alta gracia serar</i>	<i>los comidos</i>	<i>809.524-6764</i>	
6.	<i>Maria Mercedes B. Socieda</i>	<i>Las artes</i>	<i>8744195</i>	
7.	<i>Belinda Torres</i>	<i>Sociedad</i>	<i>809-574-2794</i>	
8.	<i>Jose Manuel Bay</i>	<i>Vivienda</i>	<i>809-574-2777</i>	
9.	<i>Dr. Robles Carbelis</i>		<i>809-669-3290</i>	<i>[Signature]</i>
10.	<i>Piedad Cruzada</i>	<i>Ayuntamiento</i>	<i>809-467-2943</i>	<i>[Signature]</i>
11.	<i>Florencia Jimenez</i>	<i>Escuela Ambiental</i>	<i>809-543-4077</i>	<i>[Signature]</i>
12.	<i>Hector Gonzalez</i>	<i>Escuela Ambiental Plan Vegetal</i>	<i>809-909-8726</i>	<i>[Signature]</i>

REGISTRO DE ASISTENCIA: Reunión Equipo Ayuntamiento

Proyecto: Plan de Ordenamiento Territorial del área urbana y periurbana del Municipio de Jarabacoa
 GIZ-Ayuntamiento Municipal de Jarabacoa

Lugar: *Policia Nacional*

Fecha: *06/12/2011*

No.	NOMBRE Y APELLIDO	UNIDAD DEPARTAMENTAL	TELEFONO/E-MAIL	FIRMA
1.	<i>Mayra Peralta</i>	<i>Maypa</i>	<i>809-574-2085</i>	<i>[Signature]</i>
2.	<i>José A. Ortiz</i>	<i>Agencia de Vigia</i>	<i>809-574-2929</i>	<i>[Signature]</i>
3.	<i>María Abreu</i>	<i>San Isidro</i>	<i>829-936-4284</i>	<i>[Signature]</i>
4.	<i>Stephanía Reitz</i>	<i>Mabuya</i>	<i>809-669-1966</i>	<i>[Signature]</i>
5.		<i>ETZ</i>		
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				

ANEXO 4:

FOTOGRAFÍAS DE LA ASAMBLEA CIUDADANA



Vista de los asistentes a la Asamblea Comunitaria



La Sra. Alcaldesa dando la bienvenida a los participantes