

# PROCESOS DE URBANIZACION EN LA REPUBLICA DOMINICANA

Por *ROBERTO L. BERGES*

## *Nuestro futuro urbano*

La República Dominicana tiene un gran futuro, sin duda alguna. Su gran potencial de recuperación lo demuestra. Recuperación a pesar de tres décadas de una tiranía asfixiante de todo elemento de progreso y superación humana. Recuperación a pesar de luchas fratricidas estériles, sin vencedores ni vencidos. Recuperación a pesar de gobiernos corruptos o débiles, o imposibilitados de ejercer un liderazgo efectivo. Todos los indicadores lo demuestran: nuestro país progresa a pesar de sus problemas, a veces a pesar de sus propios hombres.

El progreso, sin embargo, nos ha tomado desprevenidos. ¿Hacia dónde vamos con nuestro aumento del Producto Interno Bruto, de nuestros ingresos per cápita, de nuestra productividad agrícola? , ¿Hacia dónde vamos con nuestras grandes obras de infra-estructura y nuestros soberbios edificios administrativos? ¿Vamos hacia una sociedad sana, ordenada, donde la calidad de la vida humana y los valores comunitarios conduzcan a un estilo de vida digno y a la superación de todos los individuos que componen nuestro conglomerado social? ¿O nos dirigimos en cambio hacia una sociedad caótica, impersonal, mecanizada, enajenada, hacia una sociedad que, como muchas de las llamadas desarrolladas, han tenido que comenzar a reevaluar las consecuencias negativas de su extraordinario crecimiento material?

Esta es la gran interrogante de nuestra generación. Dentro de los muchos factores que hay que tomar en cuenta para vislumbrar nuestro futuro, existe un elemento que es incontrovertible. Querámoslo o no, nuestro futuro es urbano. Desde el 1920, año que se puede considerar como el inicio de nuestra gran expansión urbana, la ciudad de Santo Domingo ha albergado un porcentaje cada vez más alto de la población del país, desde un 3.5% ese año, hasta el 16.3% en el 1970. Mientras la población nacional crece a un promedio que ha fluctuado desde el 2.5% en el período de 1935 a 1950, hasta el 3.6% en el período comprendido entre los años de 1950 a 1960, la población de nuestra ciudad capital crece a un ritmo del 6.4%. A este paso, con una población nacional de unos 9,100,000 en el año 2000,

y asumiendo una ligera tendencia hacia la nivelación de la alta tasa de crecimiento, tendremos 2,500,000 habitantes en Santo Domingo, lo que arroja un porcentaje escalofriante del 27% de la población total de nuestro país. Pero esto no es todo. Un gran número de nuestras ciudades tienen una tasa de crecimiento poblacional más alta que la del país en general. Mencionaremos solo algunos casos que nos pueden dar una idea de esta situación: Pedernales, 14%; Constanza, 7.5%; Valverde, 5%; Dajabón, 4.9%; Pepillo Salcedo, 4.8%; Villa Altigracia, 4%; La Romana, 3.8%. Así pues, durante nuestra generación veremos invertida la proporción urbano-rural de población. No nos quepa la menor duda. Nuestro futuro es urbano.

Este solo hecho debe provocar un serio enfrentamiento con las realidades que plantea. Constituirá un suicidio nacional hacer caso omiso de las graves consecuencias que acarrearía este crecimiento, si sucede de manera desordenada, anárquica, incoherente, caótica. No hay alternativas. El crecimiento urbano debe ser guiado cuidadosamente, pacientemente, objetivamente, científicamente, hacia metas predeterminadas que garanticen la salud, la convivencia y el bienestar de nuestros ciudadanos; en fin, que impidan la deshumanización de nuestro medio ambiente.

Decía Siegfried Giedion, ese gran historiador y filósofo de nuestra época, que “en el transcurso de este medio siglo, la arquitectura ha logrado a veces intuir anticipadamente elementos que se desarrollarán en los años venideros”, y señalaba además que “si la ciudad va a ser salvada, su estructura debe cambiar. Este cambio es inevitable, provenga ya de una clara consciencia, o de la catástrofe. La ciudad debe cambiar o perecerá, y nuestra civilización con ella”.

He aquí dos premisas básicas que deben orientarnos en el planteamiento del problema. La primera implica una esclarecida visión de las posibilidades futuras y una voluntad de prever. Al fin y al cabo, en eso consiste esencialmente el quehacer del planeamiento: en la previsión del futuro y en la adopción de mecanismos que nos permitan controlar y, en cierta manera, predecir, ese futuro. La segunda premisa involucra un concepto que no nos debe atemorizar, pero sí ponernos en guardia. Giedion se refiere a aquellas grandes urbes que han pasado ya por todas las etapas por las que las nuestras podrían pasar si no aprendemos de los errores ya cometidos por otros. Estamos aún, afortunadamente, a tiempo para evitarlos. Pero debemos comenzar a actuar seria y febrilmente hoy, no mañana. La sociedad que no logra proteger el bienestar común con una clara consciencia de sus necesidades, con una férrea voluntad de controlar su propio destino, con una bien definida política de predeterminación de sus ambientes físicos, está condenada al fracaso.

Los tiempos del *laissezfaire* urbano tienen que ser cosa del pasado. Las implicaciones negativas de un crecimiento urbano descontrolado son demasiado tremendas para no encararlas con vigor. El individualismo de la sociedad rural no nos puede servir de base a una situación con características tan profundamente diferentes. Robert C. Weaver, en su libro *El Complejo Urbano*, lo plantea de la siguiente manera: “La idea de urbanización no sólo abarca y connota el proceso de desplazamiento de la vida rural a la vida ciudadana o a algo que se aproxima a la vida ciudadana, sino que entraña además un cambio en la forma en que vive la gente. La vida agrícola común... está basada en una economía individual, auto-suficiente, en la cual el individuo depende en gran medida de sí mismo y de su familia, y mucho menos de sus vecinos de la sociedad de la que forma parte”; y en cambio, señala que: “cuando hablamos de la ciudad del futuro... ya no podemos pensar ni siquiera en una comunidad urbana independiente como mero punto focal de un área metropolitana, sino más bien en función de comunidades urbanas que deben funcionar como uno de los muchos centros nerviosos de un organismo social vasto, complejo y perfectamente interconectado”.

Así pues, constituye una cuestión vital, de supervivencia, aceptar la premisa de que, en efecto, nuestro futuro es urbano, y de que, por lo tanto, debemos actuar en consecuencia y comenzar, desde ahora, a planear adecuadamente este futuro urbano.

### *Nuestra ciudad en crisis*

Con la inminencia en nuestra propia generación, de un futuro urbano con una ciudad capital de millones de habitantes, debemos plantearnos rigurosamente la necesidad de evaluar la calidad y la efectividad de nuestros recursos para planear y controlar ese futuro urbano.

Mi premisa básica, a este efecto, es que, en la actualidad misma, nuestra ciudad de Santo Domingo está en crisis. En una crisis aguda y no sólo de carácter demográfico, sino industrial, de servicios, de viviendas, de zonas verdes y áreas de esparcimiento, de transportes, de vías de comunicación, en fin, de todos los elementos que integran la maquinaria vital de un organismo urbano.

Esta no constituye una exageración premeditada para destacar la importancia de adoptar procedimientos efectivos de planeamiento urbano. Es un hecho objetivo, irrefutable. Veamos algunos indicadores que no nos dejan lugar a dudas sobre el particular:

La capacidad total instalada de generación de energía hidroeléctrica del país es de 247.802 kilovatios. Ahora bien, con un

consumo per cápita de alrededor de 160 kilovatio-horas por año, las cargas vienen siendo iguales a la capacidad de generación. Esto, como hemos podido palpar innumerables veces, es una situación explosiva que, de continuar, causará enormes pérdidas industriales y domésticas. En el año 1980 las cargas aumentarán a 600,000 kilovatios, y en el 2000, muy conservadoramente, a alrededor de 1,150,000 kilovatios. Podemos darnos una idea de la impresionante envergadura de estos requerimientos futuros si los comparamos con las capacidades instaladas proyectadas para el proyecto de Valdesia, de 54,000 kilovatios, y el complejo de Tavera, de unos 90,000 kilovatios. Si no fuese posible económicamente construir todos los proyectos contemplados de generación de energía eléctrica, lo cual es harto dudoso, apenas llenaríamos los requisitos del país para el 1980. Por otra parte, esta igualdad de cargas con capacidad de generación hace casi imposible que la Corporación Dominicana de Electricidad pueda reparar o mantener en buen estado de mantenimiento una unidad generadora en cualquier parte de su sistema, sin la ocurrencia de enormes apagones en todo el país.

Pero todavía asumiendo que económica y técnicamente se pueda resolver este problema, ¿cómo determinamos en detalle las reales proyecciones de requerimientos? . ¿Dónde estarán los centros de carga poblacionales? ¿Dónde los centros industriales de envergadura? ¿Cómo determinamos las necesidades específicas de cada región, cada ciudad, cada sector, cada barrio, si carecemos de planes maestros, urbanos y regionales, que nos indiquen cómo será nuestro futuro desarrollo físico?

Con relación al agua la situación se torna más dramática aún. Las instalaciones existentes arrojan un promedio de entrada de agua a la ciudad de Santo Domingo de unos 67 millones de galones diarios. Considerando no solamente la población de Santo Domingo propiamente dicha, sino la de la zona metropolitana, que es abastecida con esta cantidad y que asciende a 791,000 personas, este caudal asciende a unos 85 galones diarios por persona. Estudios realizados por diversas oficinas consultoras, por otra parte, arrojan pérdidas por filtraciones en el sistema de distribución de hasta 31 millones de galones diarios, o sea unos 40 galones diarios por persona. Comparemos esto con el consumo en muchas ciudades desarrolladas de 150 a 200 galones diarios por persona, o con el consumo proyectado para la misma ciudad de Santo Domingo en el año 2000, de 110 galones diarios por persona, ascendente a la friolera de 275 millones de galones diarios, y tendremos una idea de la situación.

Pero insistimos nuevamente, en caso de que contáramos con los recursos para resolver este problema, ¿cómo determinamos en detalle los requerimientos específicos de una ciudad que no sabemos bien hacia dónde y cómo crecerá? ¿Por dónde colocamos las líneas matrices? ¿Qué barrios o sectores tendrán mayor o menor consumo? ¿Qué tipo de almacenamiento proyectamos, y dónde lo instalamos? Ninguna de estas preguntas puede ser contestada si no contamos con un Plan Maestro de Desarrollo Urbano.

Una extraña característica de nuestro crecimiento es que, más que responder a la disponibilidad de empleos industriales en suficiente cantidad para constituir un incentivo, responde más bien a un éxodo rural que no encuentra una situación que le permita mejorar su escaso nivel de vida en el campo.

Existe actualmente un fuerte movimiento en torno al establecimiento de nuevas industrias, ¿pero hemos tomado medidas para evitar que esta proliferación industrial no arrastre las usuales consecuencias negativas de deterioro de sectores residenciales, de contaminación del aire y del agua, de perjuicio de características ambientales y estéticas tan necesarias para la vida del hombre como su supervivencia material? Veamos los hechos:

Hay sólo una zona industrial establecida legalmente y planificada en cuanto a tipo, zonificación, servicios, etc.: la zona industrial de Herrera. Las demás áreas en las que los organismos oficiales permiten el establecimiento de industrias han surgido casi por generación espontánea. Hemos visto el caso, inclusive, de industrias instaladas en sectores residenciales y comerciales. El costo de los servicios para abastecer industrias tan dispersas resulta, como es lógico, sumamente elevado. Existen unas 400 industrias dispersas en las siguientes zonas: Máximo Gómez y alrededores hacia el norte, Autopista Duarte, Mendoza—Los Minas, Carretera Sánchez hacia Haina, Ensanches Luperón y La Fe, Autopista Las Américas y Herrera. Existen además otras 600 industrias diseminadas en todas las demás áreas de la ciudad de Santo Domingo. De acuerdo con los conceptos modernos del planeamiento urbano, esto parece inconcebible.

¿Cómo resolver este problema sin un Plan Maestro de Desarrollo Urbano que se cumpla a cabalidad? ¿No estaremos convirtiendo nuestra ciudad en un gran basurero industrial?

En lo que respecta a transporte público, por otra parte, estamos frente a un verdadero caos. Un estudio realizado en el 1969 arrojó un total, para la ciudad capital, de 14,000 vehículos privados y oficiales, 2,500 vehículos de carga, 300 autobuses privados y oficiales, 7,000 motocicletas, y apenas 140 autobuses públicos. Sin embargo, la cifra

de automóviles públicos fué de 3,500. En estos carros públicos, que trabajan un día sí y un día no, se transporta un promedio diario de 255,000 personas, utilizados con una capacidad de ocupación de apenas el 30%. En cambio, los autobuses públicos transportan solamente unas 56,000 personas diarias. Estas cifras son verdaderamente alarmantes. Algún día tendremos que ponerle coto a esta situación. Un informe realizado por un técnico en transportación de las Naciones Unidas señala que se gastan unos RD\$15,500,000.00 anuales en pasajes de transporte urbano, y que con un adecuado sistema de transporte público por autobuses se ahorraría el país unos RD\$8,495,000.00 anuales en este renglón, los cuales, invertidos en otros renglones productivos, podrían resolver muchos problemas económicos y sociales de urgencia nacional.

Ahora bien, todos estos datos, de gran importancia para el futuro urbano de nuestro país, no son en realidad los principales determinantes del carácter y la calidad de vida de las ciudades. Son imprescindibles, pero no constituyen el medio ambiente esencial que permite a una comunidad disfrutar de una atmósfera conducente a un estilo de vida digno, humano, agradable, ¿Qué es, en definitiva, una ciudad? Creemos que, llevada a su expresión más sencilla, no es más que un conjunto numeroso de personas que se unen para formar un complejo civilizado que les permita tener facilidades y llevar a cabo cierto tipo de actividades que serían imposibles en un medio individual rural. Como bien decía William Shakespeare, *the people is the city*, “la gente es la ciudad”.

En este sentido, las dos consideraciones claves para determinar el estilo de vida urbano son las siguientes: ¿Cómo y dónde vive la gente, y cómo y dónde se relaciona, se recrea y se esparce la gente? Debemos pues, enfocar, aunque sea brevemente, estos dos aspectos capitales de nuestro problema: la vivienda y las áreas verdes y zonas de esparcimiento.

En lo concerniente a zonas verdes y de esparcimiento, consideradas como el conjunto de jardines públicos de vecindarios y sectores urbanos y parques metropolitanos, la ciudad de Santo Domingo cuenta actualmente con unos 2,627,300 metros cuadrados distribuídos de la siguiente manera:

Zona Colonial y Ciudad Nueva:	53,800 M2
Villa Francisca y alrededores:	41,500 M2
Parque Metropolitano:	600,000 M2
Zona al Este del Río Ozama:	32,000 M2
Urbanizaciones aprobadas:	1,000,000 M2
Paseo de los Indios en el Mirador del Sur:	900,000 M2

Esto arroja, en una ciudad, con una densidad, por cierto, extremadamente baja, de 75.57 habitantes por hectárea, un promedio de 3.95 metros cuadrados de área verde por habitante. En el caso de que nuestra densidad suba a una cifra moderada para una ciudad moderna de 150 habitantes por hectárea, tendríamos 1.98 metros cuadrados de área verde por habitante, incluyendo, como hemos visto, las áreas verdes supuestamente contempladas en urbanizaciones privadas, que no están realmente desarrolladas, y las del Parque Metropolitano, que no se pueden considerar muy placenteras que digamos.

Comparemos estos promedios con los de algunas otras ciudades:

Los Angeles:	154 M2 por habitante
Boston:	45 M2 por habitante
Nueva York:	11 M2 por habitante
Moscú:	11 M2 por habitante
Londres:	9 M2 por habitante
París:	5.8 M2 por habitante

Como se puede calcular fácilmente, aún considerando un promedio mínimo de apenas 5 M2 por habitante, lo que constituye una reducida aspiración, en una ciudad con una densidad aceptable de 150 M2 por habitante, tendríamos un déficit de 1,339,676 M2 por área verde. Proyectando estas cifras en el futuro tendremos las siguientes necesidades:

Año 1980:	5,895,000 M2
Año 1990:	9,790,000 M2
Año 2000:	14,245,000 M2

Es hora de que comencemos a dar los pasos necesarios para reservar estas zonas y planearlas adecuadamente. Naturalmente, su adecuada interrelación con los otros aspectos urbanos es imprescindible. Así pues, volvemos a insistir en la imperiosa necesidad de un Plan Maestro de Desarrollo Urbano vasto y detallado.

Sobre la vivienda, podríamos decir sin temor a equivocarnos que es quizás el problema más complejo que pueda tener cualquier conglomerado urbano. La vivienda es, fundamentalmente, el resultado de todos los factores culturales de un pueblo, y su respuesta la síntesis final de un complejo de circunstancias sociales y económicas como la educación, las formas de trabajo, los hábitos y costumbres de vida, la idiosincracia regional, el nivel de ingresos,

etc... Es decir, la palabra "vivienda" tiene un significado más amplio y profundo que la palabra "casa". Este abarca no sólo la consideración de las estructuras en las cuales habitan los seres humanos, sino las relaciones de estas entre sí, con los vecinos, con la comunidad, y con los problemas sociales, políticos y económicos que afectan nuestra vida.

Sería, sin embargo, demasiado largo para un trabajo de esta naturaleza analizar las múltiples facetas involucradas en este problema. Nos limitaremos, por tanto, a hacer algunas cuantificaciones que nos pueden dar una idea de la envergadura de este asunto. Estudios realizados por organismos oficiales señalan un déficit actual de viviendas del orden de 200,000 unidades, de las cuales alrededor de 35,000 corresponden sólo a la ciudad de Santo Domingo. Ahora bien, a medida que crece la población del país se necesitarán progresivamente más y más unidades habitacionales para albergar las familias adicionales con que contaremos. Un cálculo conservador nos arroja las siguientes cifras:

Para el año 1980:	92,480 viviendas adicionales
Para el año 1990:	141,610 viviendas adicionales
Para el año 2000:	175,670 viviendas adicionales
Total:	409,760

A un costo, muy conservador, de RD\$4,000.00 por vivienda, esta cifra arrojaría una inversión nacional de RD\$1,638 millones sólo para mantener el déficit actual. Si a esto le agregamos el costo de urbanización, estimado también conservadoramente en RD\$3.00 el metro cuadrado, lo cual ascendería a unos RD\$384 millones, y si consideramos una densidad promedio de 150 habitantes por hectárea en las ciudades, tendríamos una inversión total de RD\$2,022 millones.

Ahora bien, en el planteamiento y desarrollo de programas de vivienda, existen dos alternativas de acción. La primera consiste en construir casas sin más orientación que la percepción subjetiva de la deficiencia de viviendas. La segunda, en la aplicación de técnicas y procedimientos de investigación que establezcan de manera precisa las necesidades, no solamente en términos de cantidades, sino evaluando los recursos y ajustándolos a la programación y ejecución de planes en los que las pautas generales de acción queden condicionadas por los resultados de dichas investigaciones. En el primer caso, que es lo que se está haciendo en este momento, podríamos estar construyendo, como decía Frank Lloyd Wright, los tugurios del mañana.

## *Ineficacia de nuestras actuales estructuras administrativas*

A la luz de los datos y proyecciones que arrojan los estudios estadísticos, que nos señalan para el año 2000 un país con cerca de diez millones de habitantes y una ciudad capital con cerca de tres millones con requerimientos extraordinarios de servicios públicos, de más de un millón de kilovatios instalados para el país, de 275 millones de galones de agua diarios para la ciudad capital solamente, de unas 400,000 unidades habitacionales, y más de catorce millones de metros cuadrados de zonas verdes, es evidente que se requiere un enérgico y sostenido esfuerzo nacional, no sólo para satisfacer estas necesidades, sino para satisfacerlas de tal modo que nuestro futuro urbano no culmine en una trágica deshumanización de nuestro medio ambiente.

Mi premisa básica, a este efecto, es que nuestras actuales estructuras administrativas en el campo del planeamiento urbano no son ni remotamente satisfactorias o suficientes para orientar, programar, ordenar y estimular un crecimiento urbano armónico, equilibrado, coherente.

Decía Lawrence Haworth, en su libro *The Food City*, que “se puede decir con propiedad que el descubrimiento de técnicas mediante las cuales se pueda ordenar la base institucional de la vida urbana es el problema sobresaliente del Siglo XX, comparable en gravedad al problema de la paz mundial. Ya que mientras la paz mundial nos garantiza la vida, el orden urbano nos asegura que esa vida será digna de vivirse”. Y añadía lo siguiente: “La búsqueda de una digna vida en la ciudad presupone el control de la estructura institucional que canaliza y ordena la vida urbana”.

Hoy por hoy, nuestras estructuras administrativas no son capaces ni siquiera de controlar la proliferación sin límites de viviendas clandestinas, o de asegurar que las urbanizaciones privadas cumplan las leyes y reglamentaciones vigentes, o de coordinar los esfuerzos aislados de múltiples organismos que inciden en el esquema urbano, o de impedir la ubicación desordenada de comercios e industrias, o de fiscalizar la densidad de construcción para evitar el crecimiento superficial exagerado de nuestra ciudad. Nada de esto se ha podido hacer. Y mucho menos todavía podemos esperar que se pueda llevar a cabo un Plan Maestro de Desarrollo Urbano que permita orientar y ordenar nuestro destino urbano.

Estamos frente a una situación en la cual los conocedores del problema, los técnicos, no han podido convencer a los políticos de la envergadura del problema. Frente a una situación en la cual los

informes burocráticos pasan de mano en mano, mientras continúa el caótico crecimiento de nuestras ciudades. Frente a una situación en la cual se consigue financiamiento para casi todo, menos para investigar, estudiar y programar nuestro futuro urbano. Una situación que debería contar con la participación de todos: políticos, administradores, economistas, sociólogos, abogados, médicos, etc..., está en manos de un puñado de arquitectos e ingenieros, mártires de sus profesiones, pues no se les oye. No deseamos, desde luego, culpar a nadie por esta situación; sólo nos mueve el hacer un llamado, dar un grito de alarma, para que aunemos todos nuestros esfuerzos en pos del ordenamiento de una vida urbana digna de seres humanos. He ahí nuestro gran desafío nacional en esta generación. Nuestros hijos disfrutarán los resultados de nuestros aciertos, o sufrirán las terribles consecuencias de nuestros errores.

Sería poco serio que en un asunto de tanta significación, que requiere lógicamente del concurso de tantas personas, se presentaran aquí recomendaciones específicas sobre los pasos que habría que tomar para conjurar, por una parte, nuestra crisis urbana actual, y ordenar, por otra parte, nuestro futuro urbano. Sin embargo, en vista de lo resaltante de ciertas situaciones, sería conveniente señalar algunas áreas fundamentales que creemos deben ser objeto de discusión y estudio.

En otras latitudes se ha experimentado con múltiples soluciones de gran sofisticación, desde la ciudad jardín de Ebenezer Howard a principios de este siglo y la descentralización propugnada por Frank Lloyd Wright con su Broadacre City, hasta las ciudades experimentales autónomas de Athelstan Spilhaus, la ciudad móvil propugnada por el grupo Archigram de Inglaterra, la renovación urbana tan en boga en Estados Unidos, y múltiples otros sistemas, de vialidad separada de tránsito vehicular y peatonal, de nuevos sistemas de transportación en masa, de ciudades totalmente nuevas como Brasilia y Chandigarh, o ciudades fundamentadas en el famoso "corazón de la ciudad" del grupo CIAM (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna).

Nuestro problema es mucho más sencillo, y nuestros recursos, por otra parte, no nos permiten abordarlo con una mentalidad de economía desarrollada. Sí podemos, sin embargo, tomar las mínimas precauciones que nos garanticen un crecimiento urbano sin la naturaleza anárquica que ha caracterizado hasta ahora el desarrollo de nuestras ciudades.

Las siguientes consideraciones podrían ser objeto de un serio diálogo nacional que arroje fructíferos resultados en pos de un digno y humano destino de nuestras comunidades:

1.- Parece evidente que se requiere con urgencia una clara y definida política nacional de desarrollo urbano, política que debe ser resultado de un consenso nacional de técnicos y políticos, en la cual se involucren no solamente los organismos que actualmente inciden en la programación de algunos aspectos del problema (como INAPA, la CDE, los Ayuntamientos, la Oficina Nacional de Planificación, la Liga Municipal Dominicana, la Corporación de Fomento Industrial, el Instituto Nacional de la Vivienda, el Banco Nacional de la Vivienda, etc...) sino además organismos rectores de alto nivel, como la Comisión Nacional de Desarrollo, las Secretarías de Estado y la Presidencia de la República.

2.- Parece imprescindible, por lo menos para la ciudad de Santo Domingo, la elaboración inmediata de un Plan Maestro de Desarrollo Urbano, que plasme en forma concreta las directrices de la mencionada política nacional de desarrollo urbano, prevea el desenvolvimiento futuro de la ciudad, asegure la eficaz dotación y ubicación de servicios adecuados, establezca una zonificación y un control de densidad racionales, determine un plan vial coherente y efectivo, reserve y planifique el sistema de plazas, zonas verdes y áreas de esparcimiento, y, en fin, ordene armónicamente todos los factores que puedan garantizar un ambiente físico conducente a una calidad de vida óptima. Este Plan debe contar con todo el financiamiento que sea necesario para su debida ejecución. Creemos que con los actuales recursos disponibles no se lograría ni comenzar a esbozar un Plan de esta naturaleza.

3.- Para eliminar la impersonalidad y frialdad de las grandes urbes, parecería conveniente volver al planteamiento, dentro del Plan Maestro de Desarrollo Urbano, de unidades vecinales autónomas que provean al ciudadano de una vida comunitaria a escala humana. Estas unidades vecinales estarían provistas de su propia plaza y zonas verdes, sus espectáculos, escuelas, clínicas, centro comercial, pasos peatonales, y todos los demás elementos que permitan el desenvolvimiento de todas las actividades humanas, con excepción del trabajo, dentro de un área suficientemente reducida para que el hombre no pierda su identidad y su sentido de individualidad y comunidad.

4.- Podría ser muy conveniente crear una Autoridad de Parques, que asegure el establecimiento y adecuado mantenimiento de las zonas verdes y áreas de esparcimiento contempladas en el Plan Maestro de Desarrollo Urbano. Esta consideración es de una importancia tan extraordinaria para la futura vida urbana, que no parecen ser suficientes las actuales estructuras administrativas para garantizar su buen desenvolvimiento.

5.- Quizás se deba pensar seriamente en modificar radicalmente la estructura administrativa actual en el campo del planeamiento urbano. No creemos que ningún ayuntamiento, incluyendo el de la ciudad de Santo Domingo, cuente nunca con recursos humanos y materiales suficientes para poner en marcha y sostener un esfuerzo de tanta envergadura.

6.- Finalmente, todas las normas, directrices, reglamentaciones y estipulaciones del Plan Maestro de Desarrollo Urbano, deben consignarse en una Ley que garantice su cumplimiento.

NOTICIAS Y COMENTARIOS DEL DOPU