



UNAPÉC
UNIVERSIDAD APÉC

Decanato de Turismo

**Evaluación de las vías de acceso y parqueos para turistas dominicanos
y extranjeros en la Zona Colonial de Santo Domingo**

Sustentada por:

Emely Mateo 2008-0550

Jessica García 2012-0541

Patricia Tavárez 2012-2408

Asesora:

Raysa González

Monografía para optar por el título de:

Licenciatura en Administración Turística y Hotelera
Mención Marketing

Distrito Nacional

Abril 2017

ÍNDICE

Dedicatorias y Agradecimientos	i
Resumen	v
Introducción	vi
 Capítulo I: Las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.	
1.1 Origen y evolución de las vías de acceso y los parqueos.	1
1.2 Tendencias de las vías de acceso y los Parqueos en la Zona Colonial.	11
1.3 Diagnóstico y situación actual de las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.	20
 Capítulo II: Evaluación de cambio de las vías de acceso y parqueos en la Zona Colonial.	
2.1 Condiciones previas, que impiden u obstaculizan el desarrollo actual, a mejorar el modelo existente de parqueos en la Zona Colonial.....	28
2.2 Estrategias que han utilizado otros países que poseen Zonas Coloniales. Que fundamenta el cambio de las vías de acceso y parqueos en la Zona Colonial de Santo Domingo.....	31
2.3 Propuestas para mejorar las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.	35

Capítulo III: Valorar el modelo y ejemplificar las estrategias para mejorar el acceso de las vías y parqueos de la Zona Colonial.

3.1 Valoración del modelo y ejemplificación de las estrategias para mejorar el acceso y los parqueos en la Zona Colonial.....	39
3.2 Ventajas y desventajas. Oportunidades y amenazas de las estrategias para mejorar las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial en el contexto global.	47
Conclusiones y Recomendaciones.....	xi
Referencias de Información.....	xiv
Anexos.-	

LISTA DE FIGURAS

Figura No.1. Mapa de la red de caminos de civilización Romana.	1
Figura No. 2. Método de Construcción Jerome Tresaguet	2
Figura No. 3. Ilustración de la muralla que acordonaba la Ciudad Colonial	4
Figura No. 4. Imagen de la calle El Conde año 1947	6
Figura No. 5. Imagen calle El Conde y Puerta del conde año 1920	7
Figura No. 6. Mapa de la Ciudad de Santo Domingo año 1502.	11
Figura No. 7. Imagen entrada Parqueo Municipal	22
Figura No. 8. Imagen del parqueo José Reyes desde el Conde Peatonal.	23
Figura No.9. Imagen entrada parqueo público (Banco de Reservas).....	24
Figura No. 10. Imagen construcción parqueo Atarazana	25
Figura No. 11. Imagen parqueo privado C/ Emilio Tejera.....	26
Figura No. 12. Imagen C/ Las Mercedes.....	27
Figura No. 13. Visita a la Zona Colonial.	41
Figura No. 14. Frecuencia de visita a la Zona Colonia.	42
Figura No. 15. Modo de trasladarse a la Zona Colonial	42
Figura No. 16. Valoración de las vías de acceso.	43

Figura No. 17. Consideración del tránsito vehicular dentro de la Zona Colonial	43
Figura No. 18. Factores que influyen en las vías de acceso	44
Figura No. 17. Valoración de la situación actual de las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.....	45

Agradecimientos y Dedicatorias

En primer lugar, le quiero dar gracias a Dios, porque sin él no hubiese podido tener todas las bendiciones que tengo.

Gracias a mis padres José Rafael Tavárez y María Margarita Muñoz porque ellos son mis pilares, mis guías en la vida, mi razón de ser y de seguir adelante.

A mis hermanos, Heison Tavárez, Paola Tavárez y Hansel Tavárez, que ellos han sido de gran impulso para ayudarme a ser lo que soy hoy.

A mis abuelas, primos, tíos, que ellos siempre unidos a mí y dándome su apoyo, me motivan cada día a ser mejor persona.

A mis amigos, compañeros y todos los que me han acompañado en la trayectoria de mi autorrealización y que me han brindado su apoyo.

Patricia Tavares

Agradecimientos y Dedicatorias

En primera instancia agradecer a Dios por siempre ser ese guía infalible en todas las etapas de mi vida.

Sin lugar a dudas, reconozco inmensamente el apoyo incondicional que me ha brindado mi familia y amistades, en especial mis padres, Juan García y Plácida Peña, y abuelo, Juan Pelegrín García, por ser ese empuje incesante durante el transcurso de mi carrera e inculcarme los valores necesarios para ser una persona de bien en la sociedad.

Más, aprecio la alta calidad de educación que me ha brindado la institución UNAPEC y todos los docentes durante esta trayectoria, forjándome de conocimientos y habilidades, encaminándome hacia el éxito profesional.

En fin, ha sido una experiencia gratificadora, la cual siempre me acompañará en mis futuros proyectos porvenir.

Jessica García

Agradecimientos y Dedicatorias

En primer lugar, quiero agradecer a Dios, por permitirme llegar hasta aquí y ser siempre el timón de todos mis proyectos.

Quiero agradecer a mis padres Minerva Doñe y Carlos Mateo, gracias por la educación que me brindaron y los valores que me inculcaron sin ustedes no sería la persona que soy hoy en día.

Le agradezco a mis tíos, en especial a Rosa, Sagrario y Carlos, por siempre brindarme su apoyo, y ser siempre mi modelo a seguir en la vida.

A mi esposo Michael Rosario, gracias por tu comprensión y apoyo incondicional, espero sirva de ejemplo para ti, nunca es tarde, si se quiere se puede.

También quiero agradecer a todos mis profesores a los que fueron parte de mi formación como profesional un millón de gracias, por transmitir sus conocimientos y servir de ejemplo para todos sus estudiantes.

Este trabajo se lo dedico a mis abuelos Luz Guerrero y Nelly Manuel Doñe, porque son el motor que me impulsa a seguir adelante.

A mi abuelo Nelly Doñe, la vida no me alcanzará para agradecer el apoyo incondicional que me brindó durante toda mi carrera universitaria, sin usted nada de esto podría ser posible.

A mis hermanos Karla y Johan, les dedico este trabajo, espero sirva de ejemplo para ustedes, no hay meta imposible de lograr.

Emely Mateo

RESUMEN

Este proyecto de investigación tiene como objetivo, el análisis de las vías de acceso y la capacidad de parqueos que existe actualmente en la Zona Colonial. Con la finalidad de medir el impacto que esta problemática causa en los turistas dominicanos y extranjeros que visitan la zona.

La investigación se llevó a cabo en todo el perímetro que comprende la Ciudad Colonial, siendo nuestro principal objeto de estudio los lugares designados para para parqueos que existen en la actualidad y las vías de acceso.

Luego de analizar los datos recogidos durante nuestra investigación, se determinó el estado actual de las vías de acceso y los parqueos, los que nos permitió hacer diferentes planteamientos, para solucionar el problema que existe actualmente. Luego de concluir este análisis, determinamos que la importancia de esta evaluación incide en el desarrollo de nuevas alternativas que puedan hacer frente a la difícil situación que se enfrenta la Zona Colonial en estos momentos.

INTRODUCCIÓN

Lo que se busca con esta investigación es analizar, el impacto que genera las vías de acceso y los parqueos en los turistas dominicanos y extranjeros que visitan la Zona Colonial, con el fin de presentar posibles soluciones a los inconvenientes que se presentan en estos momentos. Siendo el turismo una de las principales fuentes de ingreso del país, afectado directamente la economía dominicana, es importante tener bien claro los que significa. A continuación, una breve conceptualización de lo que es turismo.

Para (Carbacos, 2010) turismo es el conjunto de actividades que realizan las personas durante sus desplazamientos y estancias en distintos lugares, diferentes al de su entorno habitual, por un periodo de tiempo consecutivo menor a un año, con fines de ocio, negocios u otros motivos.

El turismo, en la actualidad, es uno de los propulsores de la economía dominicana. Según el Presidente Dominicano Danilo Medina, en su discurso de Rendición de Cuentas, llevado a cabo ante la Asamblea Nacional el 27 de febrero 2017, afirmó este como:

“un sector que resulta crucial para el conjunto de la economía, nos trae nuevamente razones para el optimismo.” “En el 2016 llegaron al país 6 millones de turistas, casi 400 mil más que en el 2015. Ha permitido que

los ingresos por concepto de turismo, que es nuestro principal generador de divisas, crecieran casi un 10% el año pasado, alcanzando una cifra de US\$6,721.5 millones.” (Presidencia de la República Dominicana, 2017)

La perspectiva de la industria turística es que continúe en ascenso para los años consiguientes, logrando la meta establecida por el Sr. Presidente Medina de 10 millones de turistas para el 2020. Para ello, se deben condicionar los factores internos y externos que influyen y elevan la calidad del turismo dominicano. De ahí, nace la importancia de encaminar y sostener el desarrollo del turismo a nivel nacional y lograr y mantener un posicionamiento internacional. Como tal es el caso de la Zona Colonial de Santo Domingo, declarado por la UNESCO como patrimonio de la humanidad, reconocido por el estilo colonial renacentista que ostenta los históricos monumentos de esta ciudad. Sin embargo, se está desarrollando a través de los años mayor dificultad de acceder esta zona en vehículo, por varios factores, como son las vías de acceso y los parqueos.

Según (Santana, 2012) en su artículo de Diario Libre, este califica los parqueos en la Zona Colonial como un “lujo”. De tal manera, se reconoce una problemática investigativa de gran índole que es las vías de acceso y parqueos a los turistas dominicanos y extranjeros. El simple hecho de ser incómodo acceder a un lugar enfatiza que aquel que vaya hacer explotación turística pierda el interés, afectando tanto el comercio turístico como la calidad de la localidad. Es una discordia que ha venido arrastrándose consigo sinfín de quejas

por parte de los turistas dominicanos y extranjeros, documentados en artículos periodísticos y trabajos investigativos desde años atrás.

En vista de este conflicto, deriva la propuesta de solución del misma, tomando como objeto de estudio las vías de acceso y parqueos a turistas dominicanos y extranjeros, la cual podría ser el establecimiento de más parqueos, condicionamiento de los ya existentes, eliminación de parqueadores informales, presentar una propuesta a Patrimonio Cultural, etc.

El ideal de esta investigación es analizar las vías de acceso y parqueos a los turistas dominicanos y extranjeros, con el fin de medir el impacto de estos factores en el turismo de la Zona Colonial, desarrollar alternativas para solucionar y en fin colaborar en que el gobierno dominicano optimice sus estrategias de desarrollo de esta localidad y brinde una experiencia turística placentera.

Los autores plantean como campo de acción la Zona Colonial, ciudad conglomerada por alrededor de 116 manzanas, ubicada en Santo Domingo.

El alcance del trabajo investigativo se sustenta en base a la siguiente hipótesis: “si se satisficiera la demanda de parqueos y la mejora en las vías de acceso, entonces el gasto del turista dominicano y extranjero fuese mayor, elevando de tal manera las divisas en el país y como objetivo final lograr el bienestar económico a través del sector turístico”.

Para desarrollar este trabajo se llevó a cabo las siguientes tareas:

- Recopilación de información del objeto de estudio
- Implementación de encuestas para medir la satisfacción del turista dominicano y extranjero
- Evaluación de las condiciones de las vías de accesos y parqueos en la Zona Colonial
- Investigación documental de antecedentes del objeto de estudio en el campo de acción

Dicho esto, para llevar a cabo estas tareas y tomando en cuenta la naturaleza del objeto de estudio, utilizamos los métodos de observación, el empírico y el cuantitativo.

Esta monografía en modalidad investigación acción, consta de 3 Capítulos. El Capítulo I: Las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial, es uno de carácter introductorio donde se presentan de forma detallada los conceptos en los cuales se basa la investigación para hacer más sencillo la comprensión del mismo. En el Capítulo II: Evaluación de cambios en las vías de accesos y los parqueos de la Zona Colonial, se tratan los antecedentes de esta problemática, sus posibles causas, la forma en que otros países con la misma problemática han implementado modelos para solucionar los inconvenientes y las posibles soluciones a esta disyuntiva.

En el Capítulo III: Valoración del modelo y ejemplificación de las estrategias para mejorar la accesibilidad y los parqueos en la Zona Colonial, se aborda de las opiniones de las personas que son usuarios de la zona, se hace juicio de valor de las estrategias a utilizar para solucionar los inconvenientes, y se presenta un análisis DAFO, para analizar las diferentes estrategias a utilizar en la solución de la problemática.

Capítulo I:

Las vías de acceso y
los parqueos en la Zona
Colonial.

1.1 Origen y evolución de las vías de acceso y los parques.

Uno de los aspectos más importantes de una ciudad urbanizada son sus vías de acceso. De acuerdo a su disposición y mantenimiento, puede ser una gran ventaja o un obstáculo.

Se puede definir vía de acceso como el camino y/o medio adecuado a través del cual se puede acceder a un lugar o instancia.

Si nos remontamos al origen, de donde empiezan a surgir las vías de acceso, podemos designar como una de las más grandes propulsoras de su evolución a la civilización romana.

En el año 500n A.C, Darío I ordena la realización de la primera red de caminos. A partir del año 312 A.C, construyeron una red de caminos que unirían a Europa y el Norte de África, considerado el sistema más avanzado del mundo.



Figura 1: Mapa de la red de caminos de civilización Romana.

Luego de la caída del imperio romano, las construcciones nuevos avances en materia de caminos, se detuvo por aproximadamente por mil años, y es el 1659, cuando el trasladarse de un lugar a otro, se hacía difícil debido a las deplorables condiciones de los caminos.

Es en Europa al final del siglo XVIII, donde resurge el interés por construir caminos, Jerome Tresaguet, ingeniero francés impuso un nuevo método de construcción de caminos en el cual, se utilizaba una base de piedras partidas cubiertas con piedras más pequeñas.

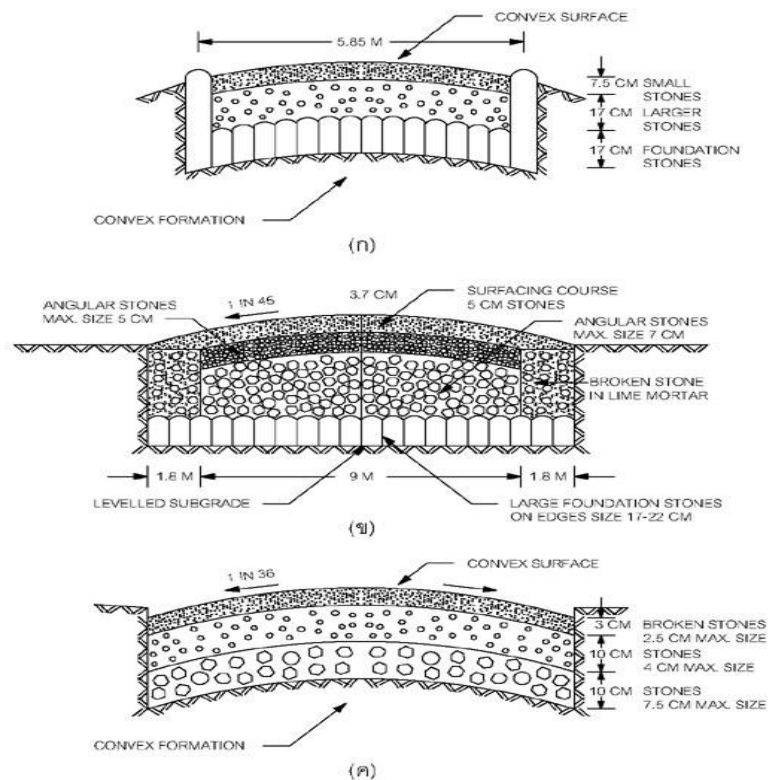


Figura 2: Método de Construcción Jerome Tresaguet

Un período que inicia a partir del 1800, en Europa se registras los mayores avances en cuestión de caminos y vías de acceso.

Con la aparición de los vehículos de motor alrededor de 1904, comienza una nueva era, donde el acondicionamiento de las vías de acceso, fue uno de los cambios radicales que se presentaron en esta etapa de la construcción de carreteras y caminos, y con este acontecimiento surge la necesidad de, destinar lugares para poder estacionar los vehículos.

En el país, para identificar cuando surgen las primeras vías de acceso, tenemos que indudablemente hablar sobre la llegada de Cristóbal Colon a nuestra isla.

A partir de 1496 que es cuando inicia la fundación de la Ciudad de Santo Domingo, Bartolomé Colon designo un lugar que en su creencia era donde se encontraba próximo a una mina de oro en la comunidad de Haina.

En 1498, parte de los asentamientos se trasladan y forman La Nueva Isabela, más tarde en 1502, Nicolás de Ovando hace un último traslado, y se asientan en lo que hoy conocemos como la Ciudad Colonial.

Este acontecimiento, tiene diferentes versiones según distintos historiadores. Una de las justificaciones es que, al trasladar la cuidad a esa parte de la isla, había más facilidad de acceso al poblado, que ya no tendrían que cruzar el rio Ozama.

Durante el gobierno de Nicolás de Ovando, nace la primera calle de Ciudad Colonial, conocida hoy en día como calle Las Damas, en esa época era conocida como calle La Fortaleza, porque en ella se encontraba la Fortaleza

Ozama. También podemos hacer mención de la calle Las Mercedes como una de las primeras calles de la Ciudad Colonial.

Gran parte de la historia de la Ciudad de Santo Domingo se vivió dentro de una muralla, a medida que el tiempo pasaba, la Ciudad se vio en la necesidad de expandirse fuera de los muros, dando paso a desarrollo de distintos barrios emblemáticos de nuestro país.

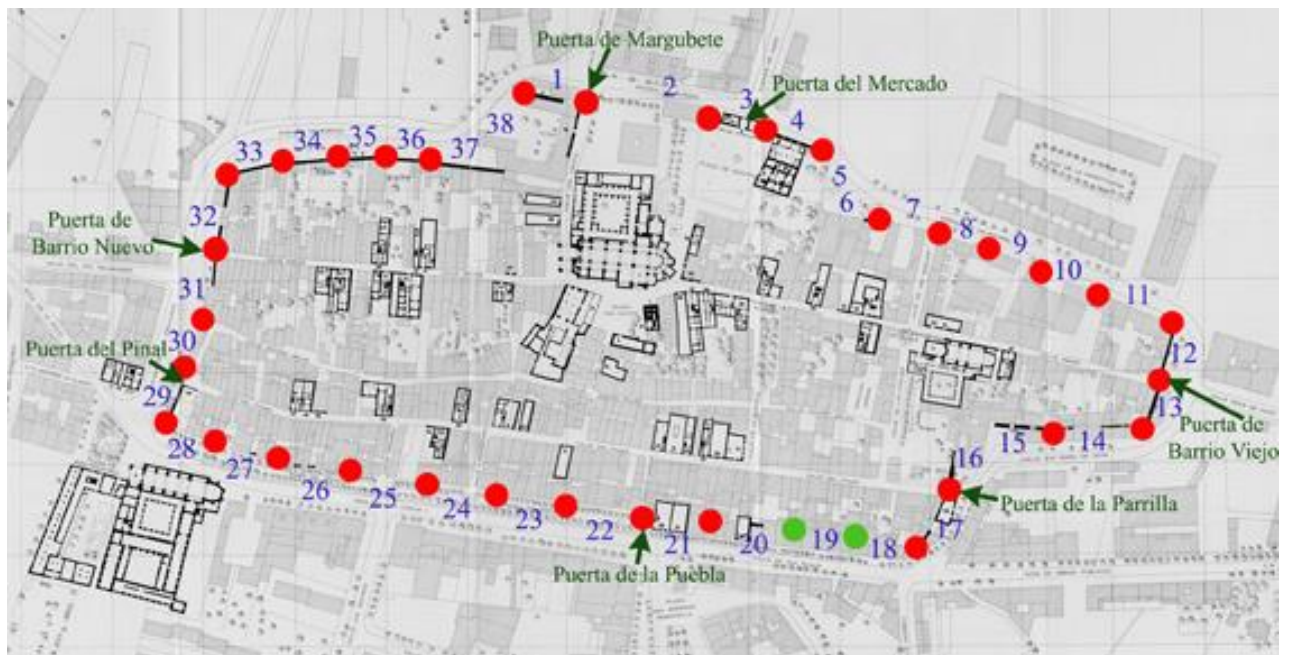


Figura 3: Ilustración de la muralla que acordonaba la Ciudad Colonial

Según redacta (Mora, 2014), en su escrito periodístico:

“La muralla que guardaba la ciudad, comenzada a erigirse a mediados del siglo XVI, a cargo de lo de ingenieros militares, tuvo como principal motivación las correrías por la región del Caribe de corsarios y filibusteros.

Ya en 1585 sufrimos con los desmanes de Sir Francis Drake, y 70 años después, en 1655, la frustrada invasión de William Penn y Robert Venables, que por orden de la corona inglesa vinieron con una flota de 34 navíos de guerra, 7 mil marineros y 3 mil hombres de armas.

En ese entonces la osadía de las autoridades de la colonia, encabezada por Bernardino Meneses de Bracamonte o Conde de Peñalba, impidió que Inglaterra, gobernada por Oliverio Cromwell, estableciera una avanzada en la Hispaniola. Su objetivo era conquistar tierras continentales.

La muralla, con todos sus portones y guarniciones militares, cuya terminación se tardó alrededor de dos siglos, para entonces jugó un rol estelar en lo que significó defensa de la ciudad.”

Otra época muy importante para el desarrollo de las vías de acceso de nuestro país fue la época de Trujillo, antes de la era de Trujillo el principal medio de transporte era en barco, por lo que los caminos eran bastante rudimentarios, y es a partir de su gobierno que empieza a condicionar los caminos para hacer posible transitarlo en vehículo.



Figura 4: Imagen de la calle El Conde año 1947.

En esta etapa de la historia dominicana, se dieron lugar muchos cambios debido a la triplicación de la población de la ciudad capital, originalmente la “Calle Isabel la Católica”, era nombrada “Calle del Comercio”, la “Calle 30 de Marzo” en esa época era nombrada como “27 de febrero”, luego paso a ser la “San Martín” que por mucho tiempo fue la vía de acceso a la ciudad. Lo que hoy conocemos como “El Conde” era en ese entonces “La Calle de Separación” y no fue hasta 1980 que convirtió en peatonal.

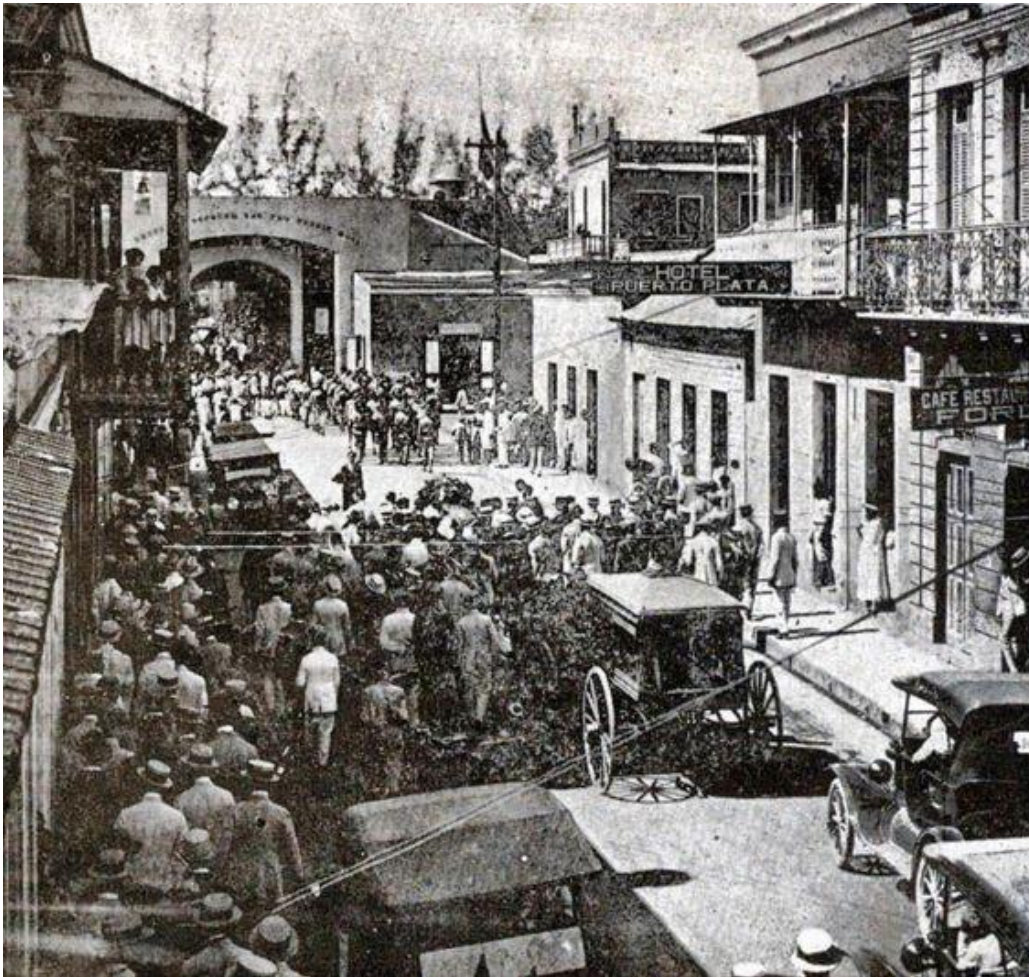


Figura 5: Imagen calle El Conde y Puerta del conde año 1920

Considerando las vías de acceso y los parqueos nuestro objetivo de investigación, para poder comprender un poco más el tópico de nuestra investigación, sería muy oportuno citar algunos aspectos generales, que emite un ente regulador, así proporcionar una idea más clara de que cuales son los conceptos a desarrollar en nuestras investigaciones. “Se define acceso como, el espacio libre que permite la entrada y/o salida a un área específica para estacionamiento, conectándola con una vía de circulación publica para lo cual ha

sido interrumpido el contén de dicha vía” (El Ministerio de obras y publicas y comunicación, 2013, Reglamento para Estacionamiento Vehicular, Dirección General de Reglamentos y Sistemas).

Es muy importante tener claro este concepto, son parte vital del glosario de esta investigación. Así mismo en orden de prioridad a continuación se pasa a desarrollar, otros puntos importantes que están presente en nuestra investigación. “Acera es la parte de una vía publica destinada exclusivamente para el uso de peatones, limitada por la vía del contén y la línea de las propiedades adyacente a la vía pública. También determina que un Área específica para estacionamiento, es aquella que, a cielo abierto o bajo techo, ha sido dispuesta alojar los vehículos de los usuarios, visitantes ocasionales y/o habitantes de una edificación, de un conjunto de edificaciones, de un área o local donde se haya de reunir público o un sector cualquiera de la ciudad, situada fuera de las vías públicas y totalmente delimitada con respecto a estas. (Ministerio de Obras publicas y Comunicacion, 2013 ; Ministerio de Obras publicas y Comunicacion, 2013)

Como sugiere (Ministerio de Obras publicas y Comunicacion, 2013) se define una “Arteria como la vía urbana, con o sin isleta central, destinada primordialmente a proporcionar un medio para la circulación de tránsito vehicular en la forma más expedita posible, y que tiene como fin secundario de acceso a las propiedades colindantes. Las vías que se consideran arterias serán designadas por la Dirección General de Tránsito Terrestre de Ministerio, en

coordinación con la Dirección General de Planeamiento Urbano del ayuntamiento del Distrito Nacional o con la Sindicatura de la localidad urbana de que se trate”.

Es importante destacar que se considera espacio de estacionamiento, a un área delimitada, por bordillos, marcas en el pavimento y otros, en cual un vehículo puede ser estacionado cómodamente dentro de un área específica para estacionar, cuyo eje puede formar un Angulo de entre 0° y 90° , con la dirección de pasillo de circulación de la misma.

De acuerdo a características y la capacidad para estacionar vehículos existen diferentes tipos de parqueo, a continuación, se presentan las diferentes especificaciones de acuerdo al (Ministerio de Obras publicas y Comunicacion, 2013):

- Estacionamiento Línea Sencilla o Recta:

Es aquella unidad de estacionamiento dispuesta de tal forma que el área de la cuneta, no utilizable como espacio de estacionamiento no viene a formar parte de otra unidad de estacionamiento adyacente.

- Estacionamiento “Tipo Enllavado”

Es aquella unidad de estacionamiento dispuesta de tal forma que el área anexa a la línea de cuneta, no utilizable como espacio de estacionamiento viene a formar parte de la otra unidad de estacionamiento adyacente,

según esquema de la fig. 2 del anexo, siendo coincidentes los ejes de ambas unidades adyacente.

- Estacionamiento “Tipo Arenque”:

Es aquella unidad de estacionamiento dispuesta de tal forma que el área anexa a la línea de cuneta no utilizable como espacio de estacionamiento, viene a formar parte de otra unidad de estacionamiento adyacente, según esquemas, siendo los ejes de los espacios de estacionamiento de ambas unidades perpendiculares.

1.2 Tendencias de las vías de acceso y parqueos de la Zona Colonial.

La parte más antigua de la ciudad de Santo Domingo, capital de República Dominicana, es lo que hoy en día conocemos como “Zona Colonial o Ciudad Colonial”, considerada la primera ciudad de nuevo mundo.

Esta fue fundada por Bartolomé Colón el 5 de agosto de 1496, y trasladada luego a la parte occidental en 1502 por Nicolás de Ovando.

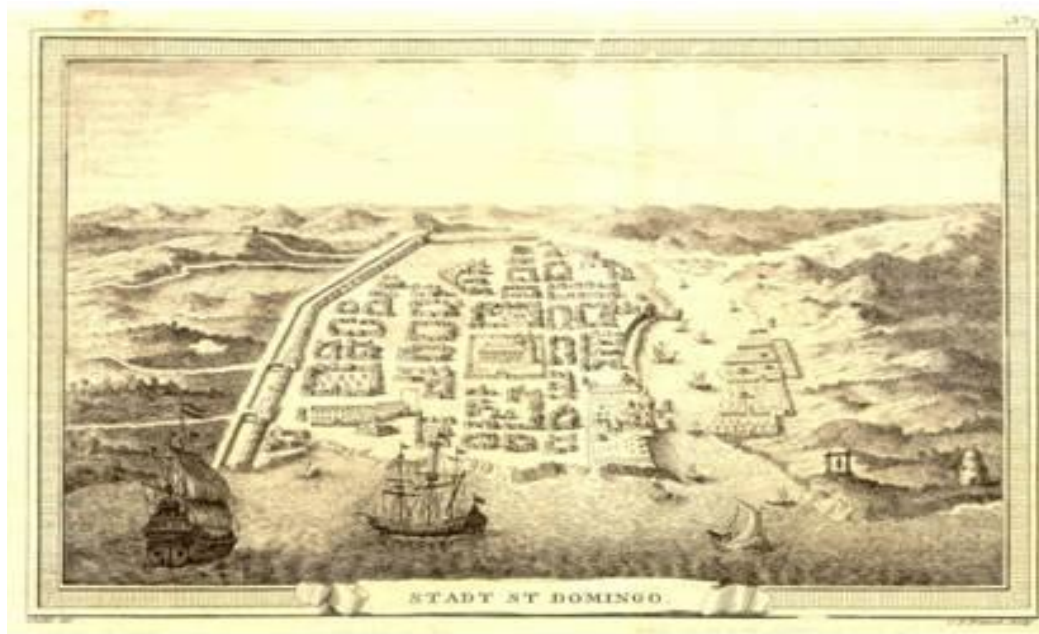


Figura 6: Mapa de la Ciudad de Santo Domingo año 1502.

Cuando Nicolás de Ovando se dispone a trasladar el asentamiento, su diseño fue muy exacto, calles amplias y de forma recta, que se atraviesan perpendicularmente, y que forman cuadros regulares, aunque en ciertos puntos

se ve alterada por la aparición de pequeñas barriadas como Santa Bárbara y Atarazana, y algunas calles que, por error de diseño o pobre ejecución de los constructores de la época, y condiciones que presentaba el terreno. El diseño completa una explanada grande en el centro conocido como el actual Parque a Colon.

El 27 de octubre de 1969, (Congreso de la Republica Dominicana , 1968) redacta La Ley 492 en la cual se declara esta parte de la ciudad como “Ciudad Colonial de Santo Domingo de Guzmán”, declarada por el decreto Núm.1650 de fecha 13 de septiembre de 1967. En esta ley se declara lo siguiente:

“Artículo 1. Se declara Ciudad Colonial de Santo Domingo la zona declarada por Decreto No. 1650 de fecha 13 de septiembre de 1967.

Artículo 2. Se declara zona monumental de Santo Domingo de Guzmán, la comprendida por los siguientes perímetros:

Partiendo de la esquina de la calle Las Damas con Arzobispo Portes, hacia el oeste, acera norte de la calle Arzobispo Potes hasta llegar a la esquina con la Avenida U.S Marine Corps, doblando hacia el oeste por la acera norte de la Avenida U.S Marine Corps hasta llegar a la esquina 19 de Marzo; doblando hacia el norte por la acera de la calle 19 de Marzo hasta la esquina José Gabriel García; doblando hacia el este por la acera sur de la calle José Gabriel Gracia hacia el lindero oeste de la casa No.48 de dicha calle; siguiendo el lindero oeste de dicha casa en dirección al sur y doblando hacia el este en el límite sur de

dicho lindero; siguiendo los límites al sur de este y los demás solares de dicha cuadra hasta llegar al límite este de este lindero sur de la casa No. 30 de la calle José

Gabriel García, doblando hacia el norte por el lindero este de la casa No.30 de la calle José Gabriel García y siguiente hacia el norte por la acera de la calle Hostos y doblando al oeste frente al límite sur del terreno que ocupa el Convento de Dominicos; siguiendo en la dirección hacia el este por los linderos al sur de los solares ubicados en la acera sur de la calle Padre Billini hasta llegar al límite este del lindero sur de solar ocupado por la iglesia y convento de Regina Angelorum doblando en este punto hacia el norte por la acera este por el lindero este de dicho solar con la calle Sánchez; doblando hacia el norte por la acera este de la calle Sánchez hasta llegar al frente al ocupado por dicha casa y lindero sur del Hospital Padre Billini hasta llegar al externo oeste hasta llegar el extremo oeste de dicho lindero sur; doblando hacia el este de la calle Santome hasta llegar a la esquina de la calle Arzobispo Nouel; doblando hacia la norte por la acera sur de la calle Arzobispo Nouel hasta llegar a la esquina Sánchez; doblando hacia el norte por la acera este de la calle Sánchez hasta llegar al límite sur del solar situado en la acera sur de la calle El Conde hasta llegar a la intersección de la calle Hostos.”

En el Artículo 5 de esta ley se plantea que los monumentos declarados Nacionales, así como los que en adelante se declaren, queden bajo la tutela y protección del Estado, ejercitada directamente por la Oficina de Patrimonio

Cultural y las corporaciones y funcionarios que, de ella, en este artículo detalla que la vigilancia, conservación y reparación también estará a cargo de la organización del desarrollo de servicios para ser atendidos en encomiendas especiales.

En Artículo 9, se refiere a que los Monumentos Nacionales no podrán ser destruidos o desmontados parcialmente, que sin la autorización de las autoridades correspondientes no se pueden hacer ningún tipo de reparación, reforma o modificación, de ser descubierto alguna obra sin autorización, la organización está en todo derecho de detener la construcción haciéndose inmediata por medio de una comunicación de parte de las autoridades correspondientes.

En esta ley se dan todas las pautas para el manejo de forma adecuada en que se deben que se debe tener con la zona considerada Patrimonio, aunque se ellas se reflejan un sin número de requerimientos, no es menos cierto que las autoridades encargadas de velar que todo esto se cumpla, no cumplen su trabajo en su totalidad.

El 8 de diciembre de 1990 esta zona fue declarada por la Organización de las Naciones Unidas (UNESCO) como Patrimonio de la Humanidad, bajo el nombre de Ciudad Colonial de Santo Domingo.

Según la Ley 41-00, se comprende como Patrimonio Cultural:

“ El patrimonio cultural de la Nación comprende todos los bienes, valores y símbolos culturales tangibles e intangibles que son expresión de la Nación dominicana, tales como las tradiciones, las costumbre y los hábitos, así como el conjunto de bienes, incluidos aquellos sumergidos en el agua, materiales e inmateriales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, fílmico, científico, tecnológico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museográfico, antropológico, y las manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular.” (UNESCO , 2000)

En la actualidad la Zona Colonial, es uno de los lugares turísticos de mas importantes de Santo Domingo y uno de los más visitados por los turistas.

Para el año 2016, la visita de turista a esta zona se vio incrementada por la llegada de crucero, a continuación, se detallan las cifras exactas publicadas en un artículo del periódico Diario Libre:

“En el año 2015 la Ciudad Colonial recibió 590 mil extranjeros, cerca de 182 mil más que en el año 2014, para el 2016, se estima que la visita de turistas se incrementó en un 8%, siendo esto de mucho provecho para los comerciantes, porque dinamiza la economía de la zona.

La llegada de cruceros cerca de esta zona ha ido en aumento en los último dos años, de 36 en 2010 a 44 en el 2015. El último informe Nacional de Competitividad indica que los pasajeros de cruceros ascendieron a nivel Nacional de 528, 999 en el 2015, de estos 71,448 llegaron por las terminales ubicadas en la Zona Colonial. En el 2016 se recibió la cantidad de 832,916 turistas y lo que va de año 2017 se registran 149,546 turistas en lo que va de año.

Las diferentes actividades que pueden realizar los turistas, las principales actividades serían las compras, transporte, visita a restaurantes, monumentos y museos, así como bares, discoteca y eventos. Estimado los gastos de los viajeros en la Zona Colonial ascienden a RD\$ 4,017,015.00, partiendo de que el gasto promedio de los turistas es de US\$ 151.30.” (Dias, 2016)

Es un centro histórico, en el cual se albergan un sin número de lugares con gran repunte histórico, en cuales en su mayoría se puede encontrar un museo, con los restos de los artículos que formaron parte de la historia dominicana. En el lugar todavía se conservan viviendas de la época, el caminar por sus calles te remontan a aquella época colombina.

En las noches se convierte en un lugar fantástico, donde adultos y jóvenes pueden disfrutar de las diferentes actividades que en ellas se ofrecen, caracterizado por bares y suntuosos restaurantes, la Zona Colonial, es por excelencia el destino turístico número 1 de la ciudad de Santo Domingo.

Lo que hoy en día conocemos como parque a Colon, era el lugar donde se concentraban los poderes políticos, religiosos, militares, municipales, y económicos, en la época la ciudad experimento muchos cambios, que la obligaron a expandirse en diferentes direcciones haciendo necesario la construcción de nuevas calles y viviendas.

La Ciudad Colonial abarca una extensión de 93 hectáreas y edificaciones alrededor de 116 manzanas. Las diversas edificaciones cuentan con usos mixtos que van desde lo comercial a lo habitacional. En cuestión de arquitectura se puede decir que existe homogeneidad en los estilos de las construcciones.

En la calle El Conde es donde se registra mayor actividad económica. En los alrededores cuenta con pocos terrenos vacíos y la mayoría de los inmuebles se encuentran ocupados.

En cuestión de acceso y tránsito vehicular interno, y de carácter peatonal se presentan dificultades debido a la estructura colonial de la ciudad.

En la actualidad el destino cultural de Santo Domingo, se encuentra en un proceso de remozamiento, que pretende dar vida a sus antiguas calles y edificaciones, y preservar la riqueza histórica y cultural que se alberga en estas calles. Todo esto posible a través del “Programa de Fomento al Turismo Ciudad Colonial”, llevado a cabo a través de BID, en el cual se plantean todas las acciones a tomar para mejorar el turismo en esta zona de la ciudad, pero algo que es un problema serio, pero no es tomado muy en cuenta por las autoridades, ni

las entidades reguladoras es la problemática de las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.

Una visita a nuestro Patrimonio Cultural, se puede convertir en una experiencia no grata. En los últimos 8 u 9 años, la problemática de las vías de acceso y los parqueos ha estado presente en el entorno de esta zona turística.

En el siguiente artículo de periódico, escrito en el Listín Diario, con el título “Falta de parqueos dificulta tránsito en Zona Colonial”, se evidencia la problemática:

“Transitar en vehículos o caminar por las calles de la Zona Colonial se convierte en un viacrucis para los que residen, trabajan o, simplemente, buscan esparcimiento en los negocios que allí se encuentran.

Los exiguos parqueos frente a la gran cantidad de personas en vehículos que pasean diariamente por la Ciudad Colonial, provocan que las personas se estacionen en doble vía y sobre las aceras, reduciendo el espacio de las calles y el reservado para los peatones.

Esta situación se observa en la mayoría de las vías de la zona, donde el espacio queda reducido a la mitad y los vehículos deben transitar despacio para no chocar con los que ocupan ambas vías. Otros conductores se estacionan de forma paralela a los demás vehículos, provocando que las calles se tornen más estrechas de lo que ya son.

Hay calles, como la Duarte, José Reyes y Palo Hincado, que poseen letreros que prohíben estacionarse en el carril derecho, pero los conductores no respetan las señales y los taxistas las utilizan como punto de operaciones.

Cuando las aceras se llenan, otros choferes optan por estacionar sus vehículos en la calle El Conde, vía reservada sólo para el paso peatonal.

Un ejemplo de ello es un conductor que sólo se identificó como Jhonny, quien al no encontrar parqueo en la calle Duarte, optó por estacionarse en un extremo de El Conde.” (Vazquez, 2008)

Aunque existen parqueos municipales este no da abasto por el flujo vehicular que transita diariamente por la zona.

Este problema afecta de gran manera a los turistas dominicanos y extranjeros que visitan el lugar. La actividad turística es la principal afectada, con esta problemática que se presenta.

1.3 Diagnóstico y situación actual de las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.

En la actualidad cada vez hay más quejas e inquietudes con la dificultad que representan las vías de accesos y los casi inexistentes parqueos en la zona colonial, con la remodelación que se han hecho en estos últimos años la zona está más organizado, pero las calles las han hecho más estrechas, si se queda un vehículo se vuelve un caos, ya que no hay espacio ni para una grúa pueda transitar.

En algunos puntos de la zona colonial se han hecho edificios de parqueos públicos, pero de todas maneras no dan abasto y cada vez hay más personas interesadas en visitar este pedacito de ciudad, pero se ha vuelto muy caótico, está también el temor a parquear los vehículos lejos, porque también ha aumentado la delincuencia.

La Asociación de Bares de la Ciudad Colonial propuso el traslado de una parte de los vehículos de turistas nocturnos que se aparcan en las aceras a edificios y plazas. Sin embargo, este planteamiento ha resultado casi imposible.

(Santana, 2012) afirma que la capacidad real de plazas de estacionamientos en lugares o edificios contruidos específicamente para ese uso en la Ciudad Colonial es de aproximadamente 882, de los cuales unos 441 son de vocación comercial, residencial, están bajo contrato o no trabaja después de la

medianoche. Esto deja justamente el 50% de los puestos para los visitantes nocturnos de la Ciudad Colonial.

El edificio de parqueos ubicado en la calle José Reyes esquina calle El Conde, tiene espacio para 264 estacionamientos y casi la totalidad están bajo arrendamiento nocturno, lo que le impide dar servicio a los visitantes de noche de la Ciudad Colonial”.

Las iniciativas que se han tomado por parte del sector privado no son tan viables como se pensaba que iba a ser, y de todas maneras no se toman medidas para solucionar estos problemas. Muchos optan por parquearse en las calles, aunque sea retirado de donde vayan a visitar, pero está el tema de los “parqueadores” que supuestamente están para proteger los vehículos pero que en realidad son unos delincuentes que cobran por ocupar un espacio público y que no te aseguran el hecho de que los vehículos estén seguros, estos dichosos tienen una tarifa dependiendo de en cual localidad de la zona desees visitar y la nacionalidad del visitante, las tarifas están entre cincuentas pesos dominicanos a hasta doscientos pesos.

Se dan los casos de personas que toman las vías públicas para parquearse y al final de la noche encuentran sus carros chocados o con algunas partes robadas, también está el hecho de que personas que camino a sus vehículos que han parqueado con “parquedores” han sufrido de atracos o abusos.

En la actualidad pudimos identificar varios lugares que se encuentran en la Zona Colonial, con el fin de identificar la capacidad de parqueos a los visitantes de la Zona Colonial.

❖ Parqueo Municipal Padre Billini

Ubicación: Entre C/ Padre Billini y la C/ Arzobispo Meriño

Capacidad: 60 Vehículos

Costo: 25 pesos p/h



Figura 7: Imagen entrada Parqueo Municipal Padre Billini.

❖ Edificio de Parques José Reyes.

Ubicación: C/ José Reyes

Capacidad: 264 Vehículos.

Costo: 15 pesos p/h.



Figura 8: Imagen del parqueo José Reyes desde el Conde Peatonal.

❖ Parqueo Publico (Banco de Reservas)

Ubicación: Entre C/ Isabel La Católica y Arzobispo Meriño.

Capacidad: 272 (48 uso fijo del Banco)

Costo: 50 pesos p/h



Figura 9: Imagen entrada parqueo público (Banco de Reservas)

❖ Parqueo de la Atarazana (En construcción)

Ubicación: Próximo a la Plaza España

Capacidad: 300 vehículos

Costo: N/A



Figura 10: Imagen construcción parqueo Atarazana.

❖ Parqueo Colonial

Ubicación: C/ Emiliano Tejera

Capacidad: 25 Vehículos.

Costo: No se detalla.



Figura 11: Imagen parqueo privado C/ Emilio Tejera.

También existen parqueo de uso exclusivo, como el que está ubicado en las proximidades del Museo de las Casas Reales, que es para uso de las autoridades de Patrimonio Cultural, y uno ubicado en la Calle Isabel La Católica propiedad de la familia Vicini.

Las personas aprovechan el espacio al máximo, y utilizan las calles para poder estacionar sus vehículos.



Figura 12: Imagen C/ Las Mercedes.

Capítulo II:

Evaluación de cambio en las vías de acceso y parqueos en la Zona Colonial

2.1 Condiciones previas, que impiden u obstaculizan el desarrollo actual, a mejorar el modelo existente de parqueos en la Zona Colonial.

Los obstáculos principales que enfrenta nuestra problemática es el hecho de que no se pueden cambiar las estructuras de las calles para hacerlas más anchas porque pierden su forma histórica. Está también el hecho de lo difícil que es acceder en vehículo propio, no sólo por el inconveniente en los parqueos, sino también en la falta de señalización de las calles, la congestión del tránsito debido a las calles cerradas por remodelación desde hace tiempo, las distintas vías de las avenidas.

De igual manera, nos enfrentamos a la problemática de que en este país no está la cultura del respeto a las leyes de tránsito y mucho menos está el respeto por las autoridades de tránsito AMET. Las personas toman decisiones de tránsito incorrectas, de forma que no les importan entrar por calles de una sola vía o de vía contraria, o parquearse de manera incorrecta en sitios que no está permitidos, o pararse en calles estrechas a dejar o esperar a una persona sin importar la fila de vehículos que les precede. Esto es un mal que está en todo el país y que le afecta principalmente en la Zona Colonial. Para el bienestar de esta localidad es necesario un arduo trabajo.

Según expresa (Vazquez, 2008),

Transitar en vehículos o caminar por las calles de la Zona Colonial se convierte en un viacrucis para los que residen, trabajan o, simplemente, buscan esparcimiento en los negocios que allí se encuentran.

Los escasos parqueos vehiculares frente a la gran cantidad de personas en vehículos que pasean diariamente por la Ciudad Colonial, provocan que las personas se estacionen en doble vía y sobre las aceras, reduciendo el espacio de las calles y el reservado para los peatones. Esta situación se observa en la mayoría de las vías de la zona, donde el espacio queda reducido a la mitad y los vehículos deben transitar despacio para no chocar con los que ocupan ambas vías. Otros conductores se estacionan de forma paralela a los demás vehículos, provocando que las calles se tornen más estrechas de lo que ya son.

Para que pueda haber un cambio en la zona colonial tiene que haber manos duras por parte del ayuntamiento, del gobierno y todas las entidades que se encargan o deberían encargarse de regular todas las problemáticas existentes en esta tan importante ciudad. Debe de haber un órgano estricto que incentive la conciencia y consideración al respeto por parte de los visitantes, los dueños de negocios y los que viven en esta parte para que pueda haber un cambio significativo.

Estos problemas que planteamos no son de ahora, nos afecta en la actualidad, pero desde muchos años que vivimos estas situaciones y cada vez es peor, a medida que van incrementando las visitas, se va agravando el problema.

Es muy importante destacar, que, en la Zona Colonial, existen edificaciones que no son de origen colonial, a las cuales se le puede hacer diferentes modificaciones, y habitarlas para poder utilizarlas de forma más efectiva, y así contribuir con la solución a la problemática de los parqueos y las vías de acceso a la Ciudad Colonial.

Para poder hacer cualquier modificación en las infraestructuras se debe obtener un permiso de Patrimonio Cultural, pero este no los otorga de ninguna manera, aunque la edificación no sea de origen colonial. Con esta práctica lo que hacen es monopolizar el negocio de los parqueaderos de la Zona Colonial.

Las mismas instituciones públicas y entidades encargadas de desarrollar el potencial turístico de la Zona Colonial, son los primeros obstáculos que se encuentra, ante las propuestas de solución para las mismas

2.2 Estrategias que han utilizado otros países que poseen Zonas Coloniales. Que fundamenta el cambio de las vías de acceso y parqueo en la Zona Colonial de Santo Domingo.

En Latinoamérica se encuentran la mayor cantidad de ciudades colonizadas por la corona española, todas con características muy similares. La colonización española en América fue un modelo administrativo que se implantó en el Nuevo Mundo.

Un periodo que abarca desde el 12 de octubre de 1492, día en que se descubre América hasta el 13 de agosto de 1898, cuando los españoles se radican en la ciudad de Puerto Rico.

La corona española se considera la primera expansora colonizadora, siendo las Islas Canarias, su primer modelo de conquista, repoblando y administrando este nuevo territorio.

A partir del siglo XV, todas las tierras indígenas fueron incorporadas por la monarquía española, a través de la conquista de América, siendo este una transformación histórica. Dando como consecuencia la mezcla de razas en América.

Desde las zonas aledaña al Mar Caribe como La Española y Cuba, se emprendieron contactos comerciales con poblaciones indígenas ubicadas en las

costas de Venezuela, la Corona Española concedió el poder para poder explorar y explotar los atributos económicos de las Américas.

En sur América existe una Ciudad Colonial, con muchos atractivos turísticos esta es Cartagena de Indias, la cual vamos a tomar como referencia.

Cartagena de Indias fue fundada el 1ro de junio de 1533, por Pedro Heredia, desde 1991 se considera un Distrito Turístico y Cultural, ubicada en las orillas del mar caribe. A partir de su fundación en el siglo XVI, fue uno de los puertos más importantes de América. En un momento se convirtió en una de las ciudades más reforzadas de Sur América y el Caribe debido a los ataques de piratas. En la actualidad, se mantiene con su infraestructura colonial, siendo declarada en el año 1984 UNESCO la declara Patrimonio de la Humanidad.

Como si fuera una consecuencia del modelo de construcción de la época, en esta Zona Cultural, también se encuentra afectada por el tema de los parqueos en sus calles coloniales, es posible evidenciar dicha problemática en el siguiente artículo periodístico.

“Palabras salidas de tono, discusiones acaloradas y hasta en peleas ha terminado la prohibición del Departamento Administrativo de Tránsito y Transportes de parquear en algunas calles del Centro Histórico.”

Y en honor a la verdad, el parqueo se venía dando por falta de autoridad, dado que en esas calles del sector amurallado hay señales de piso donde claramente se especifica la prohibición de no parqueo.

Es tanto el inconformismo que esa medida ha generado entre algunos conductores que a diario se observan discusiones entre estos y los agentes que el Datt ha dispuesto para restablecer el orden. Ejemplo claro es lo que pasa en la Calle del Porvenir, la cual era parqueadero oficial de muchas personas.

El último altercado se presentó entre un agente y un dueño de carro. Según versiones oficiales, el conductor del vehículo no quiso entregar los documentos al agente del Datt, quien se los solicitaba para hacerle un comparendo.

Molesto el agente, golpeó la parte delantera del vehículo con su radio.

Cuando el conductor vio esto, se bajó y se lio a los golpes con el agente.

En la pelea mediaron otros agentes y otras personas” (Castaño, 2013)

Como si se tratara de un dejavu en esta Zona Histórica de Cartagena de Indias, se vive la misma problemática que estamos experimentando con nuestra Zona Colonial.

Al igual que en nuestro país es muy difícil encontrar parqueo en esta zona, y los parqueos que existen son privados y cobran una tarifa muy alta por su uso, cosa que también es muy común en nuestro país.

Este problema trajo como solución El Plan Maestro de Movilidad (Cartagena), donde se tomaron en cuenta los siguientes factores para dar paso a la solución definitiva del problema de circulación y parqueos de esta Zona Histórica.

“MAESTRO DE MOVILIDAD DISTRITO DE CARTAGENA

2. Apoyar la Consolidación de nodos y centralidades urbanas

E1. Desconcentrar la Movilidad de la Ciudad

E2. Mejorar la Oferta de la Malla Vial

5. Consolidar y Promocionar la Ciudad como destino Turístico

E1. Desarrollar la Organización del transporte dedicado al turismo

E2. Protección de parques, plazas y plazoletas.

3. Promover la Competitividad de la Ciudad.

E1. Planeación urbana.

E2. Fortalecimiento de la Integración regional del Distrito a nivel urbano, regional e Internacional.” (Alcaldía de Cartagena de Indias, 2015)

Para ejecutar este Plan Maestro de Movilidad, se requería por lo menos una inversión de 700 millones de pesos colombianos, este plan se retomó en el año 2016, y en la actualidad sigue en ejecución, dando resultados de mucho provecho para la Zona Turística de Cartagena de Indias.

2.3 Propuestas para mejorar las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.

Para mejorar los problemas de accesibilidad y parqueos de la zona colonial es un arduo trabajo, que no se cambia de la noche a la mañana, pero poco a poco se puede ir dando el cambio. Se necesita mano dura, que las entidades públicas y privadas que son beneficiarias del auge las zonas coloniales se unan con el mismo fin, coordinados y haciendo un plan bien formulados. Algunas ideas que se podrían aplicar en la zona colonial podrían ser:

- La implementación de parquímetros en la zona colonial, estos dispositivos podrían ayudar con el ordenamiento y regulación de donde podrían parquear y donde no podrían, esto funciona cobrando por un derecho a estacionarse, dependiendo del tiempo varia la tarifa. Esta medida ayudaría a eliminar definitivamente lo que son los “parqueadores” que cobran por parquearse en un espacio público como si fueran de ellos.

También disminuiría la cantidad de vehículos que están estacionado de dueños que pasan todo el día y no visitan la zona, simplemente se parquean para dirigirse a otros sitios. De igual manera esto aporta una entrada extra de dinero al ayuntamiento de esta parte de la ciudad. Podría funcionar maravillosamente como ha funcionado en otras partes del mundo que enfrentan problemáticas parecidas a las que se viven en la zona.

- La implementación de una ruta de taxis especializados en la zona, de manera económica, ayudaría a que el nivel de vehículos parqueados por visitantes reduzca.

El plan consistiría que las personas cuando vayan a visitar a la zona llamen o localicen estos taxis que se dirigen a la zona, así no tendrían que utilizar sus carros y disminuirían la cantidad de vehículos circulando en la zona. Sería un transporte y seguro, con personal capacitado y regularizado por entidades públicas o privadas que se encargan de regularizar esta actividad. Esta medida es una fuente de empleo por excelencia y si se hace con una tarifa justa sería muy beneficiosa tanto como para el visitante como para los taxistas.

- Crear una dependencia de Patrimonio Cultural, donde agentes especializados se encarguen de hacer cumplir las leyes de tránsito. Estos serían un cuerpo de agentes especializado que regularan el tránsito dentro de la zona y que velaran que las normas de tránsito impuestas en la Zona Colonial se cumplan, como por ejemplo que las personas respeten las señales de no estacionarse, que no entren en vías contrarias, el respeto a los peatones. Este es un tema difícil, debido a la falta de respeto a las leyes que hay en este país, que si no nos están vigilando no cumplimos con las normas. Se podrían implementar sistemas de cámaras que estén monitoreadas para que las personas cumplan con lo que tengan que hacer o serían identificados con sus placas y posteriormente multados o apresados.

Sería ideal hacer alianzas estratégicas con las entidades encargadas de regularizar el tránsito terrestre y entre las instituciones que manejan Zona Colonial, para proveer de un personal que se encargue de velar por el cumplimiento de las normas de circulación en la Ciudad Colonial, esto no solo beneficiaría en el orden, también se percibirá como una zona más segura para transitar.

- Puede implementar la medida de que en la zona no se parqueen vehículos, sea habilitarían espacios en las afueras de la ciudad así la zona sería enteramente peatonal, así eliminaría los problemas de parqueos y accesibilidad, se podrían utilizar transportes alternos como las bicicletas o carruajes, todo esto para evitar la utilización de carros dentro de la zona. Esto evitaría molestias como tapones, o que vehículos no respetan los pasos peatonales, accidentes, esta es una medida que beneficiaría de muchas maneras, de manera peatonal las personas pueden apreciar mejor las bellezas y detalles que existen, aumentarían las ventas de los negocios ya que los turistas se interesarían más si están transcurriendo de manera peatonal por algún sitio, aumentaría el interés en conocer esta preciada zona cultural.
- Está la opción de hacer unos más edificios de parqueos públicos, debido a que hay muy pocos parqueos municipales, los que hay son pequeños,

con pocos espacios, que tienen partes reservadas, que los parqueos sean 24 horas, tendrían que estar en sitios céntricos, que las personas podrían encontrarlos con facilidad. Dentro de la zona se encuentran un sin número de lugares abandonados que son de naturaleza colonial, los cuales podrían ser acondicionados y utilizados para ampliar la cantidad de estacionamiento de la zona.

- Trasladar la oficina de Aduana en San Susi, y acondicionar el espacio para ser utilizado como parqueo, consideramos que esta sería una solución a la problemática de parqueos en la Zona Colonial. Es un espacio amplio que se extiende a lo largo de la Av. Francisco Alberto Camaño Deño. Tanto por su ubicación como por su tamaño sería estratégicamente ideal, para ser utilizado como zona de parqueo, puede ser utilizado tanto para vehículos livianos y autobuses que transportan excursiones de turistas y estudiantes. Esto nos solucionaría el problema de los parqueos, también reduciría, o más bien eliminaría tránsito de vehículos pesados por la zona, lo que ayudaría en gran medida al flujo de vehículos que transita por el lugar.

Capítulo III:

Valorar el modelo y
ejemplificar las
estrategias para
mejorar el acceso de
las vías y parqueos
de la Zona Colonial

3.1 Valoración del modelo y ejemplificación de las estrategias para mejorar el acceso y los parqueos en la Zona Colonial.

Las importancias de las estrategias propuestas son más de las que se han considerado, debidas a que la Zona Colonial es uno de los destinos principales de turismo cultural en Santo Domingo y el país. Además, uno de los más importante de toda Latinoamérica, debido al tamaño de esta ciudad en comparación con las de otros países que son solo una calle o dos, nuestra Zona Colonial es una de las más amplias y con más monumentos históricos.

"La historia que encierran sus paredes y cada espacio de sus calles, la convierten en una zona rica, una exquisita mezcla en la que no falta un poco de diversión, mucho de arte y la dosis exacta de cultura. Un tramo relativamente breve, con tanto que ofrecer, que bien merece la pena conocerla, recorrerla e invitar a los demás a disfrutar de sus encantos.

La diversidad de sitios, la oferta gastronómica, los bares, los centros de diversión, los museos, las actividades dedicadas a los más pequeños de la casa, como el Museo Trampolín o los paseos en el Chuchu tren, las calles, los monumentos, los parques, los centros culturales, los espacios abiertos al arte y los artistas, hacen de la emblemática Zona Colonial, un lugar de gran atractivo para dominicanos y extranjeros de todas las edades". (Irizarri, 2015)

Estas son pocas las palabras que se utilizan para describir lo maravilloso que es la ciudad colonial, por esto es tan importante que se cumplan el modelo de estrategias para la mejora de las vías de accesos y parqueos de la zona colonial.

Con el plan de remozamiento que tiene en marcha el Ministerio de Turismo desde hace unos años se estaba tratando de resolver estos problemas de accesibilidad. Hicieron muchas diferencias con edificios de parqueos que antes no existían y las remodelaciones de las calles, pero estas medidas no han sido suficientes, se ha mejorado ligeramente, pero aún persiste el problema.

Una de las medidas propuestas, con respecto a la entidad que se encargue de velar por el cumplimiento de las leyes de tránsito, es una de las más importantes, porque esta permitiría una mayor organización del tránsito dentro de la Zona Colonial.

Esta medida en conjunto con el esfuerzo de las entidades que rigen la Ciudad Colonial, podría llegar a ser un modelo, que se tome de referencia en otros países para solucionar problemas de esta índole.

De igual manera se propuso la implementación de un medio de transporte alternativo, rutas de taxis para el uso en la zona, para llegar o irse de la zona y así disminuir el volumen de vehículos estacionados por visitantes. Esta es medida reduciría notablemente el acceso vehicular en el área.

En ese mismo sentido, se propone que se declare la Zona Colonial peatonal. Se habilitarían espacios fuera de la zona donde las personas pueden dejar sus vehículos y proceder a pasearse por la zona. Esta medida afectaría a los residentes, que tendrían que dejar sus vehículos lejos y trasladarse a pies a sus hogares, pero si lo aplicamos sólo pensando en el impacto que esto crearía en los turistas, sería muy beneficiosa ya que devolvería el toque de romanticismo que tiene la Zona Colonial envuelta en su estructura; agregaría un plus en el atractivo turístico que representa.

Para poder determinar qué tipo de medidas se deben aplicar para solucionar los problemas que enfrentan los turistas dominicanos y extranjeros en el momento de su visita a la Zona Colonial, aplicamos una encuesta a una muestra de 25 personas, lo que arrojó los siguientes resultados:

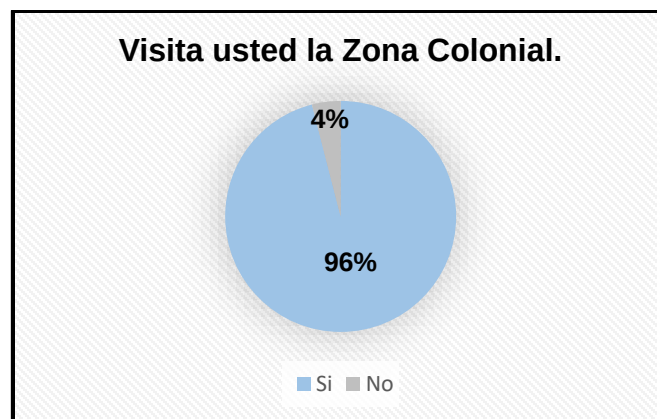


Figura 13: Visita a la Zona Colonial.

Aquí podemos observar que porcentaje de la muestra encuestada son visitantes de la Zona Colonial. Lo que podemos obtener como resultado de más del 90% de nuestros encuestados visitan la Zona Colonial.

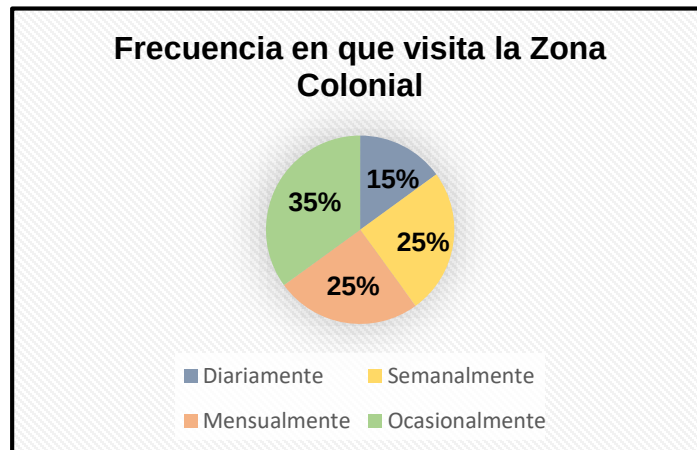


Figura 14: Frecuencia de visita a la Zona Colonia.

Aquí podemos observar, con qué frecuencia nuestra muestra visita la Zona Colonial expresado en porcentaje.

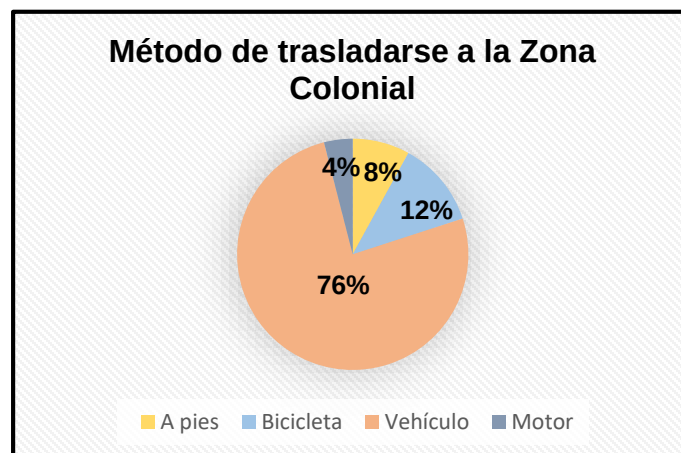


Figura 15: Modo de trasladarse a la Zona Colonial.

Aquí podemos observar el medio de transporte que utilizan las personas para desplazarse hacia la Zona Colonial. Lo que podemos interpretar, que más de la mitad de nuestra muestra utilizan sus vehículos para trasladarse hacia la Zona.

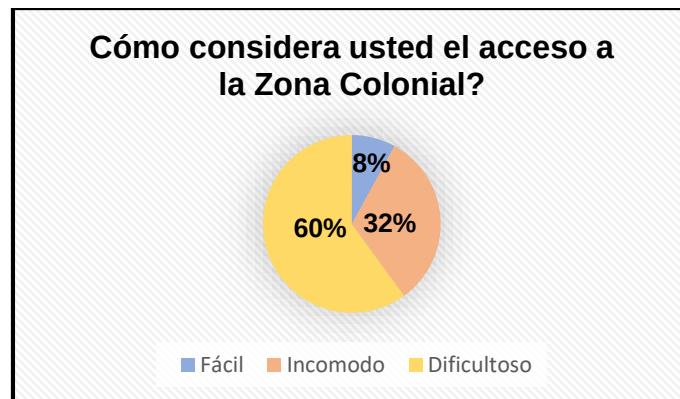


Figura 16: Valoración de las vías de acceso.

Aquí podemos observar como la muestra considera el acceso a la Zona Colonial. Lo que podemos interpretar es que la el 60% de los encuestados consideran difícil el acceso a la Zona Colonial.

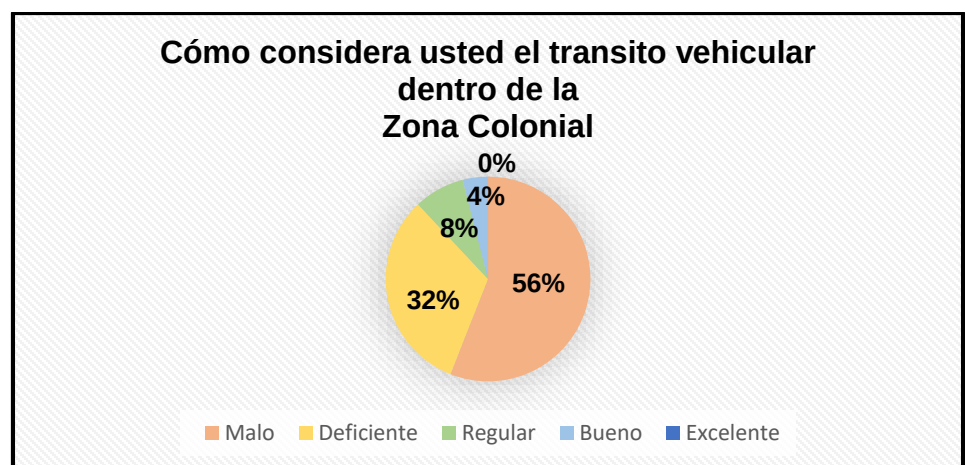


Figura 17: Consideración del tránsito vehicular dentro de la Zona Colonial.

Aquí podemos observar como la muestra considera el transito dentro de la Zona Colonial. Lo que podemos interpretar que el 56% de los encuestados consideran malo el transito dentro de la Zona Colonial.

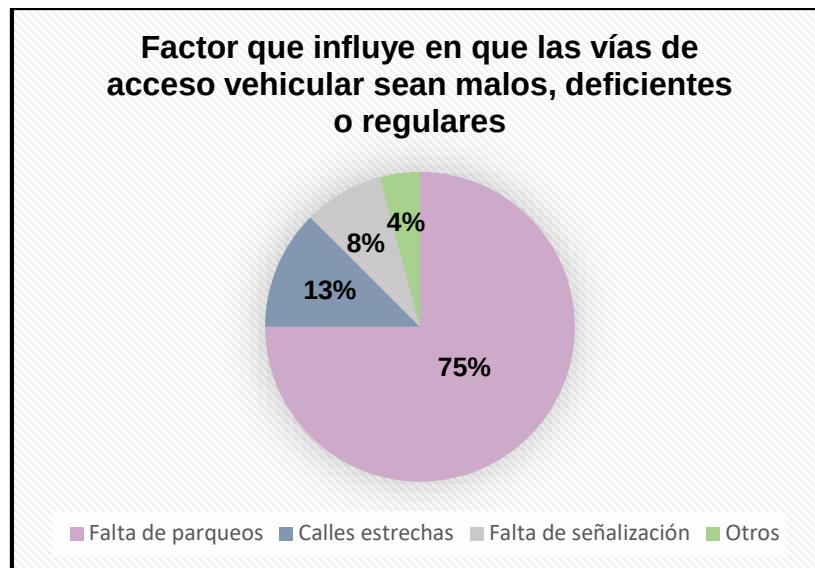


Figura 18: Factores que influyen en las vías de acceso.

Aquí podemos observar cuales son los factores que influyen en nuestros encuestados para considerar las vías de acceso malas, regulares o deficientes. Lo que podemos interpretar es que el 75% de la muestra considera la falta de parqueos uno de los principales factores, para considerar las vías de acceso malas, regulares o deficientes.

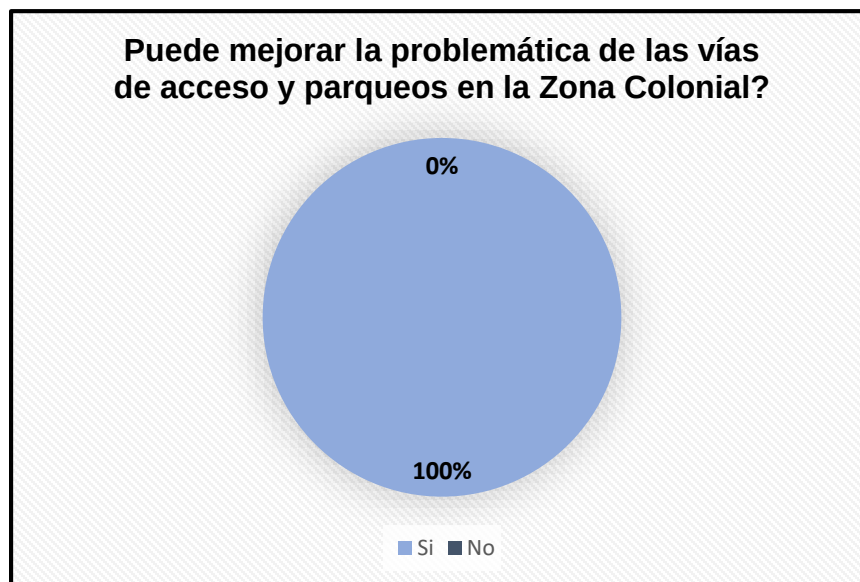


Figura 19: valoración de la situación actual de las vías de acceso y los parqueos en la Zona Colonial.

Aquí podemos observar la opinión que expresan los encuestados con respecto a si se podría mejorar la situación actual de la Zona Colonial. Lo que podemos observar es que el 100% de la muestra está de acuerdo en que el problema existente se puede mejorar, creando un sentido de optimismo ante la situación.

En general, con esta encuesta podemos concluir que las vías de acceso y parqueos a la Zona Colonial, es un factor que influye en que los turistas dominicanos y extranjeros puedan disfrutar de la belleza que ofrece la Zona Colonial.

El 76% de los que frecuentan la Zona Colonial es a través de vehículo, calificaron como “malo” y “deficiente” las vías de acceso vehicular en este destino. Para los encuestados, la falta de parqueos es aquel indicador que

impide que se lleve a cabo un turismo pleno en la Zona Colonial, pero un 100% presenta optimismo en que esta problemática puede tener solución.

Expresan que, mediante la implementación de parqueos, aplicando mayores valet parking en las localidades comerciales, e aumentando la cantidad de autoridades reguladores de tránsito pueda haber mejoría en este atractivo cultural en la Zona.

3.2 Ventajas y desventajas. Oportunidades y amenazas de las estrategias para mejorar el acceso y los parqueos en la Zona Colonial/

Implementación de parquímetros en la zona

Ventajas

- Es una medida de fácil ejecución.
- Traería ingresos extras.
- Es de fácil uso por las personas.

Desventajas

- Compra e importación de parquímetros seria costoso.
- Los residentes de la zona serian afectadas por esta medida.
- Costo de mantenimientos de los parquímetros.

Oportunidades

- Una innovación en la regulación del tránsito terrestre.
- Modelo para implementar en todo el país.

Amenazas.

- Blanco fácil para delincuentes robar los parquímetros.
- Descuido del mantenimiento del mismo.

Fomento de ruta de taxis en la zona.

Ventajas

- Es un método económico.
- Controlaría bastante el flujo de vehículos estacionados.
- Mejor facilidad de acceso a los turistas.
- Mayor seguridad al turista.
- Precios justos.

Desventajas

- Falta de mantenimiento a los vehículos.
- Existe la posibilidad de que pocos taxistas se animen a un proyecto así.

Oportunidades

- Gran fuente de empleo.
- Educar a los taxistas para que sirvan como guía turístico.

Amenazas

- Que los turistas no opten por utilizarlo ya que es una compañía nueva.
- Que el taxista se aproveche de la condición de desconocimiento del turista.

Crear una dependencia de Patrimonio Cultural, que este se encargue de velar y regir el tránsito en la Zona Colonial.

Ventajas.

- Seguridad en las vías de tránsito.
- Mayor organización en el tránsito terrestre.
- Mejor flujo vehicular en la Zona Colonial

Desventajas

- Los agentes acepten sobornos para infringir las leyes.

Oportunidades

- Sería un ejemplo a seguir a nivel nacional.
- Daría una gran impresión para los turistas.
- Fuente de empleo, con capacitación.

Amenaza

- Abuso de poder de parte de las autoridades.

Convertir la zona en peatonal.

Ventajas

- Crearía un concepto vanguardista de la Zona Colonial.

- El peatón apreciara la oferta de la Zona Colonial.
- Es una forma de que las personas conozcan más cada rincón.
- Se terminaría de manera definitiva la falta de parqueos los problemas de accesibilidad.
- Ya no tendrían que pasar por las molestias que ocasionan los parqueadores.

Desventajas

- El costo de construcción de aparcamientos sería alto.
- Sería dificultoso para las personas mayores o las que no se pueden desplazar largas distancias.

Oportunidades

- Aumentar las ventas de los negocios.
- Implementar el turismo accesible
- Poner en marcha medios de transportes alternativas, para movilizar a los turistas hacia sus estacionamientos, fuera de la Zona Colonial.

Amenazas

- Puede que no se encuentren suficientes espacios para hacer los parqueos fuera de la zona.
- Desinterés por personas que no les gusta caminar mucho.

- De podría dar el caso de problemas por falta de parqueos en las afueras.
- Si no se tiene gran seguridad podrían ocurrir muchos atracos a vehículos.

Habilitar edificios abandonados dentro de la Zona Colonial para condicionar parqueos.

Ventajas

- Traería más parqueos a la zona.
- Ya no tendrían el problema con los parqueadores.

Desventajas

- Sería costoso
- Podrían no adaptarse al paisaje de la zona.
- Monopolio de Patrimonio Cultural.

Oportunidades

- Sería una entrada de ingreso cobrando por estacionamientos

Amenazas

- No sería una solución a largo plazo.
- No hay más espacios disponibles para hacer más edificios de parqueos.

Trasladar la oficina de Aduana de San Souci para habilitar parqueos

Ventajas

- Gran espacio territorial.
- Permitiría el acceso tanto a vehículos livianos y autobuses de turistas.
- Cercanía a la Zona Colonial.
- Eliminar el paso de vehículos pesados por la zona.

Desventajas

- Costos elevados de remodelación de la infraestructura para habilitar edificio de parqueos.

Oportunidades

- Crear un recorrido turístico en carruajes o bicicletas que empieza desde este punto.

Amenazas

- No lograr un acuerdo para la utilización del terreno.
- La delincuencia se podría aprovechar del tramo que hay que caminar para atacar a los turistas.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Como resultado de esta investigación se puede determinar, que estos momentos la Zona Colonial se está viendo afectada de manera negativa, por la problemática de los parqueos. Podemos resaltar que las vías de acceso no representan un obstáculo para el desarrollo turístico y comercial de la Zona Colonial, ya que se encuentran en buen estado y su ubicación hacen fácil el acceso a la misma.

Se puede considerar que la poca oferta con respecto a la demanda de parqueos que existe es lo que complica la situación actual de la Ciudad Colonial, es lo que más impacto negativo genera, ya que afecta la parte turística y la parte comercial.

El campo turístico se ve afectado porque los turistas extranjeros, que visitan la zona se quedan con una mala impresión, ya que las calles están obstaculizadas por vehículos, los mismo hacen que esta zona turística se vea descuidada y desorganizada, puesto que las personas estacionan sus vehículos en cualquier lugar, aprovechan al máximo cualquier espacio que le permita aparcar su vehículo. El turista dominicano que visita la Ciudad Colonial, expresa su descontento por la falta de señalización y la poca capacidad de parqueo que tiene la zona, por lo que prefieren otros lugares para dentro de ciudad para su esparcimiento.

En lo que se refiere a lo comercial, los negocios de la Zona Colonial se están viendo muy afectados, por este problema, los comerciantes expresan que sus negocios están al borde de la quiebra, por la baja en el flujo de clientes, lo que podemos interpretar como una reducción en la cantidad de turista que visitan la Zona Colonial, siendo esta una zona turística, su principal mercado son los turistas tanto Dominicanos como extranjeros, los cuales han optado por no visitar la zona por los inconvenientes que la misma representa.

Recomendamos a las autoridades que se encargan de fomentar el turismo en esta zona, en especial al Ministerio de Turismo y el Ministerio de Cultura, que deben de poner en marcha un plan de capacitación para los representantes de las instituciones turísticas y culturales que se encuentran en la zona, en el momento en que se realizaba la investigación, nos acercamos a diferentes instituciones de carácter turístico y cultural, que se suponen están ahí para proveer información y orientación a las personas que visitan la Zona Colonial, pero ninguno de los representantes a los cuales solicitamos ayuda, pudo dar alguna información solicitada, es muy vergonzoso que las instituciones que se suponen están para orientar, no puedan ofrecer ningún tipo de información acertada.

En segundo lugar, también queremos recomendar a las autoridades pertinentes que se debe hacer un mapa donde se señalicen todos los parqueos existentes en la zona y que indiquen de forma clara como llegar a ellos, el único que se encontró durante la investigación, no era muy claro, no se encontraba en un

lugar donde no todas las personas tienen acceso al mismo y contenía información errónea.

Por último, pero no menos importante se recomienda, utilizar más señalizaciones e indicaciones de donde se ubican y como llegar a los parques que existen en la actualidad en la Ciudad Colonial.

REFERENCIAS DE INFORMACIÓN

- Alcaldía de Cartagena de Indias. (2015, julio 18). *Departamento Administrativo de Transito y Transporte*. Obtenido de <http://www.transitocartagena.gov.co>:
[ttp://www.transitocartagena.gov.co](http://www.transitocartagena.gov.co)
- Ana Delia Montas, K. M. (2010). *Relanzamiento y Potencial Turístico de la Zona Colonial y Malecón de Santo Domingo hasta la Avenida Máximo Gómez* . Santo Domingo .
- Carbacos, N. (2010). *Promoción y Venta de Servicios Turísticos*. España: Ideaspropias Editorial .
- Castaño, J. (2013). Controles de parqueos en calles del centro histórico generan discusiones . *El Universal* .
- Congreso de la República Dominicana . (1968, Octubre 27). Ley 492 que declara La Ciudad Colonial de Santo Domingo de Guzmán . Santo Domingo .
- Congreso Nacional de la República Dominicana . (1968 , Junio 19). Ley 318 Sobre Patrimonio Cultural de la Nación. Gaceta Oficial . Santo Domingo .
- Díaz, K. (2016). Los montos que mueve el turismo en la ciudad Colonial . *Diario Libre* , 4-5.
- Irizarri, E. (2015, Septiembre 22). La Ciudad Colonial de Santo Domingo. *El Caribe*.
- Ministerio de Obras públicas y Comunicación. (2013). Reglamento Para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones. República Dominicana : Dirección General de Reglamentos y Sistemas .

Ministerio de Turismo . (2015). *Programa de fomento al turismo Ciudad Colonial de Santo Domingo* . Santo Domingo .

Ministerio de Turismo . (2017). *mitur.gob.do*. Obtenido de www.mitur.gob.do/transparencia/index.php/estadisticas/estadisticas-de-cruceros.

Mora, F. (2014). La Muralla de Santo Domingo es mas que una reliquia. *Diario Digital RD* , 17.

Presidencia de la República Dominicana. (27 de Febrero de 2017). *Discursos. Presidencia de la República Dominicana*. Obtenido de Presidencia de la República Dominicana: <https://presidencia.gob.do/discurso/discurso-de-rendicion-de-cuentas-del-excelentisimo-senor-presidente-de-la-republica-lic>

Santana, O. (2012, Agosto 27). Un lujo, parqueo en "la zona". *Diario Libre*. Obtenido de <https://www.diariolibre.com/noticias/un-lujo-parqueo-en-la-zona-OPDL349474>

UNESCO . (2000, julio 5). Regimen Legal del Patrimonio Cultural, Ley 41-00. . Santo Domingo .

Vazquez, '. (2008, Febrero 6). Falta de parqueo dificulta transito en la Zona Colonial. *Listin Diario* , pág. 4.

Villalona, A. S. (2010). *Historia Dominicana: desde los aborígenes hatas la guerra de abril*. Santo Domingo : Alfa y Omega.

ANEXOS

Anexo 1.

Glosario de términos:

A

Acceso:

Es el espacio que permite la entrada y/o salida, a un área específica para estacionamiento, conectándola con una vía de circulación pública, para lo cual ha sido interrumpido el contén de dicha vía.

Acera:

Es la parte de la vía pública destinada exclusivamente para el uso de peatones, limitada por la vía del contén y la línea de las propiedades adyacente a la vía pública.

C

Cuneta:

Es la proyección del espacio de estacionamiento en la dirección paralela al pasillo de circulación.

Calzada:

Es aquella parte de una vía destinada al tránsito de vehículos, que corresponde al área ocupada por el pavimento cuando existe incluyendo los paseos.

Colonial:

Relativo a las colonias o a la época en que un país tenía colonias.

Ciudad:

Población donde habita un conjunto de personas que se dedican principalmente a actividades industriales y comerciales.

E

Espacio de estacionamiento:

Es un área delimitada por bordillos, marcas en el pavimento y otros, en el cual un vehículo puede ser estacionado, cómodamente dentro de un área específica, para estacionar, cuyo eje puede formar un ángulo entre 0 y 90 grados con la dirección del pasillo de circulación de la misma.

P

Primacía:

Primero y más preeminente de todos los obispos y arzobispos de un país o una región.

V

Vías de acceso:

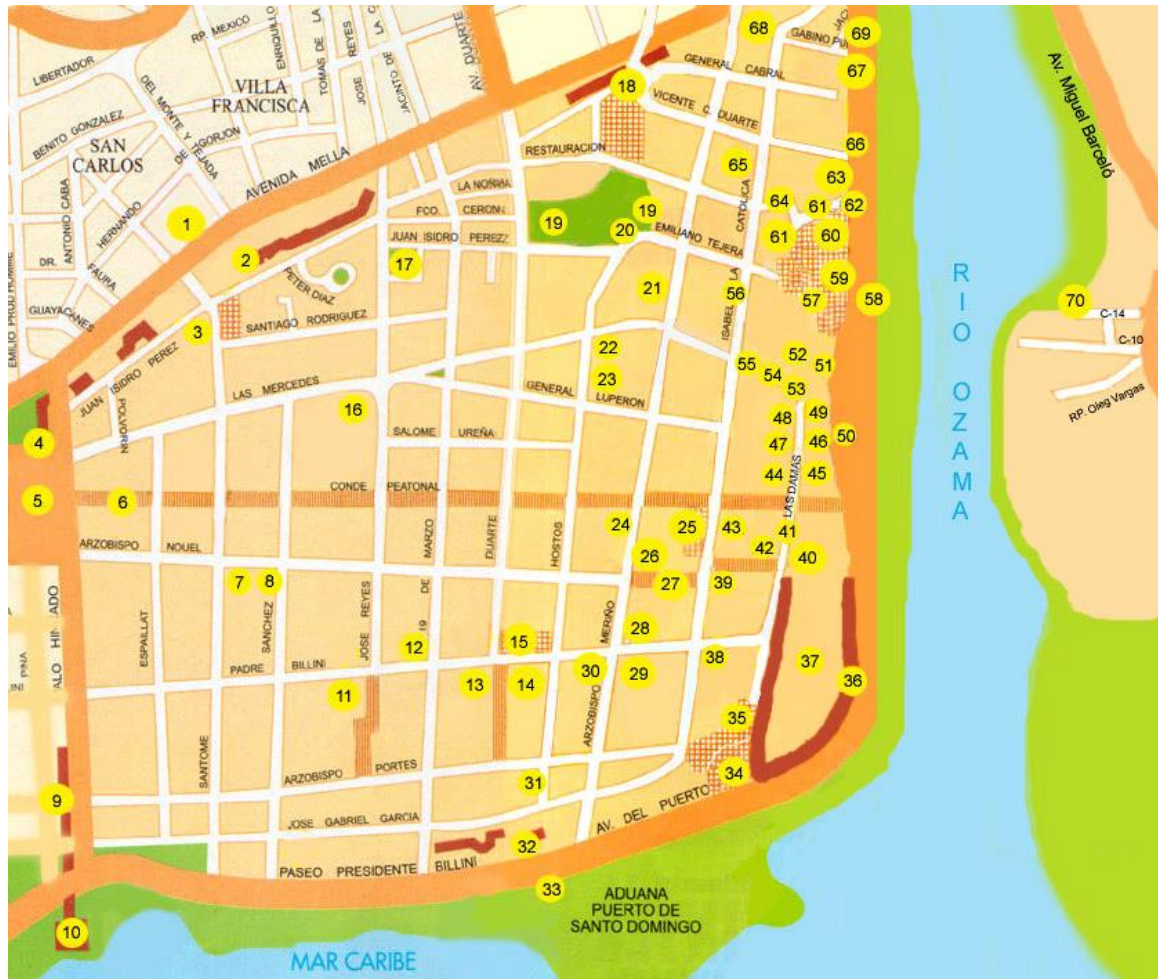
El camino y/o medio adecuado a través del cual se puede acceder a un lugar o instan

Z

Zona:

Es un sustantivo que se utiliza para describir tanto a una extensión importante de superficie que posee forma de franja o banda como así también a la porción de un terreno o superficie que se halla delimitada, la extensión territorial cuyos límites dependen de cuestiones relacionadas a la política y a las administraciones y a una faja o lista.

Anexo 2.



Mapa Zona Colonial.

Anexo 3.

Fecha: _____

Sexo: _____

Edad: _____

Encuesta análisis de las vías de acceso y parqueos en la Zona Colonial a turistas dominicanos y extranjeros, 2017:

1. Frecuenta usted transitar la Zona Colonial?

___ Si

___ No

2. Qué tan frecuente transita el área?

___ Diariamente

___ Semanalmente

___ Mensualmente

___ Ocasionalmente

3. Qué forma de trasladarse utiliza usted en la zona?

☐ A pies

☐ Bicicleta

☐ Vehículo

☐ Motor

4. Cómo considera usted el acceso a la Zona Colonial?

☐ Fácil

☐ Incómodo

☐ Dificultoso

5. Cómo considera usted las vías de acceso vehicular a la Zona Colonial?

☐ Mala

☐ Deficiente

☐ Regular

☐ Bueno

☐ Excelente

5.1 De ser su respuesta mala, deficiente o regular, cuál cree usted que es el principal causante de esta:

☐ Falta de parqueos

☐ Calles estrechas

☐ Falta de señalización

☐ Calles de una sola vía

5.2 De ser bueno o excelente su respuesta, sostenga el porqué:

6. ¿Cree usted que podría haber mejoría en las vías de acceso y parqueos en la Zona Colonial?

☐ Si

☐ No

7. Si respondió si en la respuesta anterior, sostenga cómo:

Anexo 4.



Ayuntamiento del Distrito Nacional

Santo Domingo, República Dominicana

(Extracto)

Dicta la Ordenanza No. _____

Considerando: Que la Ciudad Colonial de Santo Domingo – Centro Histórico del Distrito Nacional – es el asentamiento europeo permanente más antiguo del Continente Americano.

Considerando: Que la Ciudad Colonial de Santo Domingo, Fue declarada en 1990 Patrimonio Cultural Mundial por la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO), en reconocimiento a sus atributos como Ciudad Primada del Nuevo Mundo.

Considerando: Que la Ciudad Colonial de Santo Domingo concentra un conjunto inigualable de edificaciones, estructura y espacios públicos de valor patrimonial que la constituyen en una unidad urbana con identidad e imagen propias.

Considerando: Que el territorio de la Ciudad Colonial se correspondió con la ciudad principal y capital de la Nación por casi cuatro siglos, y durante más de cinco ha sido escenario de los principales acontecimientos del país.

Considerando: Que constituye una obligación del Ayuntamiento del Distrito Nacional asegurar que los recursos de valor patrimonial sean debidamente protegidos y aprovechados en el marco del desarrollo social y económico de Santo Domingo.

Considerando: Que las particularidades y la significación de la Ciudad Colonial la hacen merecedora de regulaciones especiales en el marco de la reglamentación urbana de Distrito Nacional.

Visto: El documento técnico del Marco que ordena la zonificación, Uso e Intervención en la Ciudad Colonial, elaborado por la Dirección de Patrimonio Cultural Inmueble en colaboración con la Dirección Nacional de Patrimonio Monumental del Ministerio de Cultura.

Visto: El informe de la Comisión de la comisión especial del Concejo Municipal.

Vistas: Las Disposiciones de la Ley 176-del 2007 del Distrito Nacional y los Municipios.

Vista: La Ley No. 41-00 que crea la Secretaria de Estado de Cultura.

Vista: La Ley No. 318-68 sobre Patrimonio Monumental de la Nación y su reglamento.

Vista: La Ley No. 492-69 que declara Ciudad Colonial de Santo Domingo de Guzmán la zona declarada por Decreto No. 1650 del 13 de septiembre de 1967 y dicta otras disposiciones.

Vista: Las disposiciones de la Ley 6232 de 1963 sobre Planeamiento Urbano.

Vistas: Las disposiciones de la Ley 675 de 1944 sobre la Urbanización, ornato público y construcciones.

Vistas: Las Resoluciones Municipales que establecen regulaciones en diversos sectores y vías ubicadas en la Circunscripción No. 1 del Distrito Nacional.

Vista: La Ley No. 492, por medio del cual se crea la Comisión para la Consolidación y Ambientación de los Monumentos Históricos de la Ciudad de Santo Domingo de Guzmán.

Vista: la Resolución 114-88 Sobre el Uso de Letreros, Anuncios, Avisos y Señales en la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

Vista: La Resolución 152-04 Ordenanza para el Arbolado de Distrito Nacional.

Vista: La Resolución número 61-82 que crea la Comisión Rectora de la Zona Colonial de la Ciudad de Santo Domingo de Guzmán.

Vista: El Acuerdo Interinstitucional para la Gestión de la Ciudad Colonial de Santo Domingo firmado por el Ayuntamiento del Distrito Nacional, el Secretariado Técnico de la Presidencia y la Secretaria de Estado de Cultura el 22 de julio del 2005.

Vista: La Resolución número 154-05 que ratifica los términos del Acuerdo Interinstitucional para la Gestión de la Ciudad Colonial de Santo Domingo firmado por el Ayuntamiento del Distrito Nacional, el Secretariado Técnico de la Presidencia y la Secretaria de Estado de Cultura en fecha 22 de julio del 2005

Vista: La Resolución número 118-2007 sobre el Plan de Ordenamiento Territorial Urbano del Distrito Nacional.

Vista: Las decisiones Nos. 30COM 7B.94, 31 COM 78.125 Y 33 COM 7B.135 de la 30, 31 y 33 Sesión del Comité de Patrimonio Mundial de la UNESCO.

RESUELVE

Primero: Aprobar, como al efecto aprueba, la propuesta de la Administración del ADN, formulada por la Dirección de Patrimonio Cultural Inmueble, y la Dirección General de Planificación Urbana del plan estratégico de revitalización integral de la ciudad de santo domingo, distrito nacional. el cual textualmente dice así:

INDICE

PLAN DE REVITALIZACIÓN INTEGRAL DE LA CCDE SANTO DOMINGO

PLAN REGULADOR

1. LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO

1.1 Clasificación monumental

1.2 Clasificación tipológica

1.3 Clasificación del patrimonio arquitectónico

1.4 Clasificación del patrimonio arquitectónico por inmueble

1.5 Predios de conservación y transformación

2. ESTRUCTURACIÓN URBANA POR ZONA

2.1 Grados de Intangibilidad de las zonas

2.1.1 Intangibilidad en la ZONA

2.1.2 Intangibilidad en la ZONA

2.1.3 Intangibilidad en las ZONAS 3A y 3B

3. TIPOS DE INTERVENCIÓN

3.1 Conservación

3.1.1 Restauración

3.1.2 Rehabilitación

3.2. Reconstrucción

3.3 Remodelación

3.4 Demolición

3.5 Obra nueva

4. USOS

4.1 Usos dominantes y vocaciones preferentes

4.2 Usos por sectores de estructuración

4.3 Sector 1. Urbano Monumental

4.3.1 Subsectores 1.1 Polígonos culturales – Institucionales - Turísticos

4.3.2 Subsector 1.2 Habitacional – Cultural – Turístico

4.4 Sector 2. Uso dominante: Habitacional

4.4.1 Subsector Santa Bárbara y San Antón

4.4.2 Subsector Paseo Pte. Billini

4.5 Sector 3 – Comercial

4.5.1 Sector 3A Calle Conde

4.6 Sector 4 – Recreativo

5. USOS DE LOS ESPACIOS PUBLICOS

6. PARÁMETROS DE EDIFICACIÓN

6.1 Fundamentos para la intervención en los inmuebles

6.2 Criterios de intervención en categorías tipológicas de conservación

6.2.1 Categoría tipológica

6.2.2 Categorías tipológicas

6.2.3 Categoría tipológica

6.3. Criterios de intervención en categorías tipológicas de transformación

7. FUSIÓN DE LOTES

8. REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN EL LA CC DE SANTO DOMINGO

9. INDICE DE CONSTRUCCIÓN

9.1 Ambientes Urbanos Protegidos

9.2 Zona 1. Ciudad Intramuros

9.3 Subsanas 1A y 1B 23

PLAN DE REVITALIZACIÓN INTEGRAL DE LA CIUDAD COLONIAL DE SANTO DOMINGO

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

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

PLAN REGULADOR

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

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

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

Los objetivos que el Plan Regulador pretende alcanzar son:

- la conservación del patrimonio urbanístico y arquitectónico;

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

1. LA CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO URBANÍSTICO Y ARQUITECTÓNICO

La ciudad histórica de Santo Domingo está definida por el perímetro amurallado que contiene el desarrollo de la ciudad posterior a la fundación (1498) hasta el final del siglo XIX. En ella se han sobrepuesto e integrados, siguiendo un trazado a damero que se ha adaptado a la irregularidad orográfica del lugar, culturas urbanas y estilos arquitectónicos de distintas épocas. Al asentamiento fundacional se ha sobrepuesto la ciudad de Ovando, sobre la ciudad virreinal y barroca al interno de la muralla ha crecido la ciudad republicana del siglo XIX.

Finalmente, desde el final del siglo XIX hasta la mitad del XX, el centro histórico ha visto el tentativo de inserir, en el corazón de la ciudad histórica, el modelo burgués de la grande calle comercial, Calle Conde, modelo que constituye el límite temporal de la posibilidad, para la ciudad colonial, de coincidir con la totalidad de la ciudad: el siglo XX marca el paso de Santo Domingo a la

dimensión de metrópoli, y, para el caso colonial el paso a centro histórico, lugar irreplicable y por lo tanto precioso, de la memoria histórica y de los lugares simbólicos del pasado.

1.1 Clasificación monumental

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

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

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

Cuando se define la lista de los monumentos se hace un primer paso hacia la protección del patrimonio urbano. En la ciudad de Santo Domingo existen monumentos clasificados que constituyen el núcleo irrenunciable a proteger con

los instrumentos culturales y científicos de la restauración que los distintos momentos de la historia moderna han definidos, pero estos no llegan, cuantitativamente, al 5% del patrimonio construido total de la ciudad amurallada.

1.2 Clasificación tipológica

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

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

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

Los primeros (las tipologías) coinciden con “los tiempos largos” de construcción de la ciudad, los segundos (los estilos), con los “tiempos cortos” de la historia

urbana. Las tipologías en términos analógicos identifican el carácter de la ciudad, los estilos expresan el gusto a través del tiempo.

1.3 Clasificación del patrimonio arquitectónico

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

1.4 Clasificación del patrimonio arquitectónico por inmueble

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

□ Bien Cultural Inmueble Categoría 1:

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

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

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

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

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

Definen este renglón aquellas edificaciones:

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

Dentro de esta categoría se encuentran las:

Tipología 2.1: Bienes culturales inmuebles anteriores al 1900.

Que pertenecen a variadas épocas desde el breve periodo ovandino hasta el final del siglo XIX.

Este importante núcleo de edificaciones determina en la parte virreinal de la ciudad amurallada, la imagen armónica y coherente de la Ciudad Colonial.

Tipología 2.2: Bienes culturales inmuebles posteriores al 1900.

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

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

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

Dentro de esta categoría se encuentra la:

Tipología 3.

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

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

Dentro de esta categoría se encuentra la:

Tipología 4.

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

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

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

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

□ **Bienes Culturales Inmuebles Sin Categorización:**

Tipología 6. Nuevas construcciones fuera de contexto.

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

Tipología 7. Solares baldíos

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

1.5 Predios de conservación y transformación [Plano CCA11]

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

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

2. ESTRUCTURACIÓN URBANA POR ZONA [Plano CCP02]

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

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

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

ZONA 1. Ciudad histórica intramuros

El perímetro incluye la ciudad ovandina y sus adiciones sucesivas hasta el final del siglo XIX.

Es la parte de la ciudad histórica que posee la mayoría de los edificios y espacios monumentales. Tiene un carácter y una identidad fuerte, a pesar de algunas intervenciones modernas que han, en parte, alterado el perfil y calidad de algunos tramos de vías, el carácter dominante es lo que corresponde al núcleo urbano colonial.

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

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

ZONA 2. Ciudad intramuros de relleno

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

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

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

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

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

ZONA 4. Área del puerto

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

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

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

2.1 Grados de intangibilidad de las zonas

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

2.1.1 Intangibilidad en la ZONA 1

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

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

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

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

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

2.1.2 Intangibilidad en la ZONA 2

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

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

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

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

2.1.3 Intangibilidad en las ZONAS 3A y 3B

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

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

La parte intangible de Calle Conde es limitada a los edificios de la tipología 3, para los cuales están previstos específicos criterios o parámetros para la conservación de los elementos urbanos sobresalientes (fachadas, alturas,

materiales, etc.), como especificado en los artículos del 42 al 42.3 de las Normas.

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

3. TIPOS DE INTERVENCIÓN

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

3.1 Conservación

Es el conjunto de medidas interdisciplinarias destinadas salvaguardar y prevenir la degradación de un edificio de valor patrimonial, incluyendo la realización de las obras de mantenimiento necesarias para el correcto funcionamiento de todas sus partes y elementos.

La conservación está encaminada a perpetuar la existencia de sus valores, para mantenerlos 4materialmente en sus disposiciones arquitectónicas originales y de uso, con una adecuada evaluación de las diferentes modificaciones que se hubieran realizado a lo largo de su vida.

Comprende acciones de investigación, restauración, rehabilitación, puesta en valor y mantenimiento.

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

- Especiales: ambientes cerrados y abiertos
- Organizativos: zaguanes, galerías, patios, escaleras y portales.
- Constructivos: cimentaciones, paredes y elementos portantes (muros, columnas, pilares), entresijos, cubiertas, arquerías, bóvedas, cielo-rasos, armaduras, dinteles y zócalos.
- Compositivos: portadas, balcones, puertas, ventanas, balaustradas, aleros, molduras, pavimentos, empedrados, murales, vitrales, forjados y barandas.
- Del entorno: áreas de vinculación con el espacio público, cerramientos, jardines y vegetación.

3.1.1 Restauración [Tipología 1]

Es un sumario operativo técnico, científico y interdisciplinario, especializado e integral que sigue una metodología crítico-analítica para la conservación y consolidación de un edificio de valor patrimonial y monumental, así como para la preservación de su concepción original, o lo correspondiente a los momentos más significativos de su historia. Consiste en el restablecimiento integral en sus materiales y formas, de disposiciones estructurales y ornamentaciones deteriorados o destruidos de los cuales quedan huellas indudables de autenticidad. Se fundamenta en el respeto hacia los elementos antiguos y en el

testimonio de los documentos auténticos; esta intervención se detiene en donde comienza lo hipotético.

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

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

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

3.2. Reconstrucción

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

3.3 Remodelación

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

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

3.4 Demolición

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

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

3.5 Obra nueva

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

4. USOS

4.1 Usos dominantes y vocaciones funcionales [Plano CCP04]

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

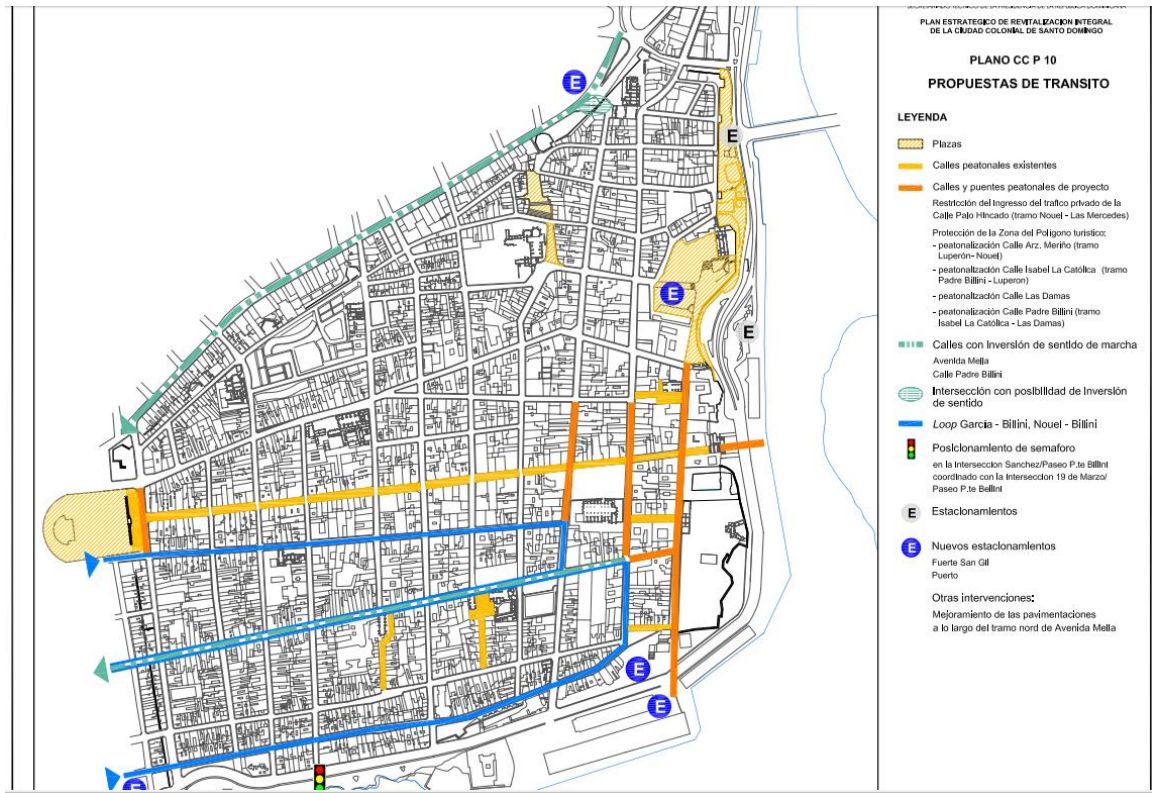
- Acciones globales de control del uso del suelo (normas tipológicas) que permitan a la Ciudad Colonial mantener los usos variados y mezclados que la caracterizan, incluyendo nuevos usos en cuanto compatibles con las características tipológicas y ambientales de la ciudad antigua;

□ Fomentar y reforzar en el perímetro amurallado las vocaciones funcionales que ya existen en algunas partes (barrios residenciales, turísticos, culturales, de diversiones) de forma que, sin negar la polifuncionalidad, se mejore la calidad de la oferta y se reduzcan los conflictos entre usos.

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

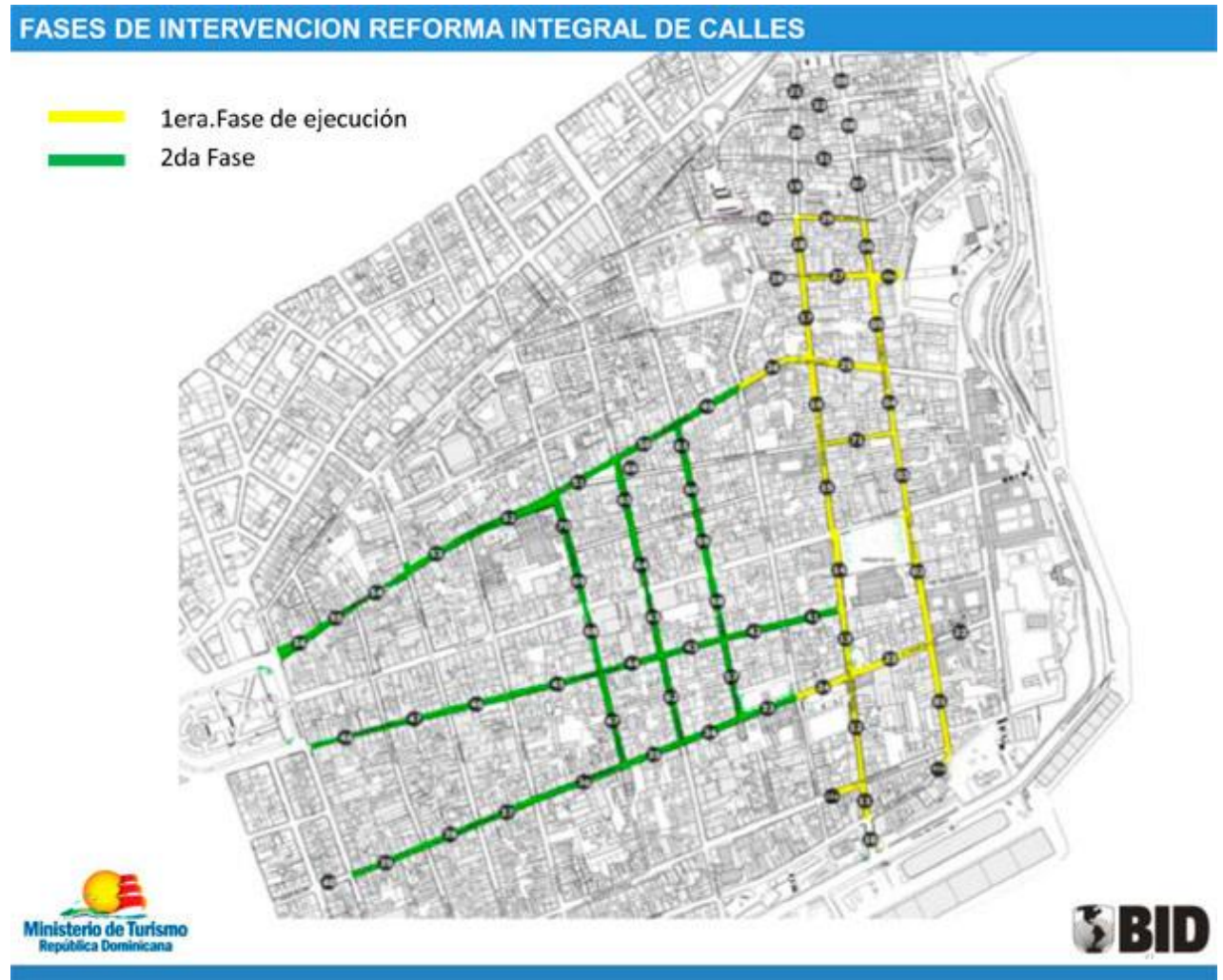
- las normas específicas por tipologías de edificios;
- los sectores de usos dominantes, a los cuales se fijan vocaciones funcionales específicas.

Anexo 5.



Propuesta de transito del Plan Estratégico de Revitalización Integral de la Ciudad Colonial de Santo Domingo.

Anexo 6.



Fases de intervención, programa de Fomento al turismo en la Ciudad Colonial.

Anexo 7.

Costo de algunas actividades pecuniarias en la Ciudad Colonial



Visitas a museos

Entrada RD\$100 son unos 47 museos.



Coches alados por caballos

Una vuelta entre RD\$400 y RD\$1500 depende la distancia.



Bicicletas

RD\$600.



Recorrido en tren

RD\$500 extranjeros y RD\$250 nacionales RD\$150 niños.



Trikke triciclos eléctricos

RD\$1,000 o su equivalente en dólares por persona, 1 hora.



Cine 4D

RD\$400 Y RD\$350 niños.



Guía turistas

US\$40 y RD\$500.



Transporte de taxi

RD\$300 en la ciudad RD\$9000 hasta Punta Cana.



Teatro

RD\$300.



Gastronomía

RD\$125 y 170 un plato del día.

Fuente/DL

Ramón L. Sandoval

Anexo 8.

- 1- HOTEL CHARLESTON
- 2- MUSEO NAVAL
- 3- IGLESIA SAN PEDRO CLAVER
- 4- MUSEO DE ARTE MODERNO
- 5- ALCADIA
- 6- CASA MARQUES DE PREMIO REAL
- 7- TORRE DEL RELOJ PUBLICO
- 8- PORTAL DE LOS DULCES
- 9- GOBERNACION DE BOLIVAR
- 10- MUSEO DEL ORO
- 11- PARQUE BOLIVAR
- 12- PALACIO DE LA INQUISICION
- 13- IGLESIA DE SANTO DOMINGO
- 14- LA CATEDRAL DE CARTAGENA
- 15- CASA MARQUES DE VALDEHOYOS
- 16- TEATRO HEREDIA
- 17- CLAUSTRO DE LA MERCED
- 18- CONVENTO DE SAN AUGUSTIN
- 19- CASA DE LA MONEDA
- 20- IGLESIA DE SANTO TORIBIO
- 21- HOTEL SANTA CLARA
- 22- ESCUELA SUPERIOR DE BELLAS ARTES
- 23- CENTRO DE CONVENCIONES
- 24- IGLESIA DE LA TERCERA ORDEN
- 25- CONVENTO DE SAN FRANCISCO
- 26- CAMELLON DE LOS MARTIRES
- 27- PARQUE CENTENARIO
- 28- IGLESIA DE LA TRINIDAD
- 29- IGLESIA DE SAN ROQUE
- 30- CASA MUSEO RAFAEL NUÑEZ
- 31- PARQUE APOLO
- 32- ERMITA DEL CABRERO
- 33- CASTILLO DE SAN FELIPE DE BARAJAS

- 34- Bed & breakfast Zeghan de la Huerta
- 35- Apartamentos Tom
- 36- Apartamentos Leo



PÁGINA DE ANTIPLAGIO

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

necen a esta categoría las construcciones declaradas Monumento Nacional por OK

a de la totalidad del patrimonio arquitectónico identificado como perteneciente OK

Sería una entrada de ingreso cobrando por estacionamientos OK

posible realizar demoliciones de edificaciones cuando se cuente con autorización OK

medidas interdisciplinarias destinadas salvaguardar y prevenir la degradación OK

Costos elevados de remodelación de la infraestructura para habilitar edificio OK

Podría funcionar maravillosamente como ha funcionado en otras partes del OK

erentes actividades que pueden realizar los turistas, las principales actividades OK

io operativo técnico, científico y interdisciplinario, especializado e integral que OK

poder hacer cualquier modificación en las infraestructuras se debe obtener OK

último informe Nacional de Competitividad indica que los pasajeros de OK

Vista: El Acuerdo Interinstitucional para la Gestión de la Ciudad OK

de diferentes épocas, identificados como alterados por intervenciones recientes: OK

Consiste en el restablecimiento integral en sus materiales y formas, OK

acontecimiento, tiene diferentes versiones según distintos historiadores OK

nolición cuando los interesados demuestren mediante anteproyecto presentado OK

ismas instituciones públicas y entidades encargadas de desarrollar el potencial OK

rear una dependencia de Patrimonio Cultural, donde agentes especializados se OK

Las Resoluciones Municipales que establecen regulaciones en diversos sectores OK

actualidad, se mantiene con su infraestructura colonial, siendo declarada en OK