

SANTO DOMINGO: UNA CIUDAD PARA LA GENTE

Programa de gobierno municipal Distrito
Nacional. Bartolomé Pujals alcalde 2020-2024

Documento presentado en cumplimiento de la normativa electoral dominicana que contiene los lineamientos estratégicos del plan de gobierno municipal para el Distrito Nacional de la candidatura a la alcaldía de Bartolomé Pujals. Candidato por Alianza País.

3 de enero de 2020

Índice de contenido

Introducción.....	P. 2
Primera Parte: ¿Qué pasa en la ciudad de Santo Domingo?.....	P. 4
1. Contexto político y objetivos del plan.....	P. 5
2. Límites a la competencia del Ayuntamiento.....	P. 5
3. Marco político de la propuesta.....	P. 6
Segunda Parte: Ejes programáticos 2020-2024.....	P. 7
1. Acuerdo político-ciudadano.....	P. 8
1.1. Acuerdo con los demás ayuntamientos para una consulta ciudadana.....	P.9
1.2. Comisiones ciudadanas.....	P. 10
2. Movilidad humana y tráfico terrestre.....	P. 11
2.1. Sistema integrado de transporte público: BTR y Distrito Universitario.....	P.12
2.2. Transporte Sostenible.....	P. 16
2.3. Transporte Inteligente.....	P. 17
3. Sostenibilidad Ecológica.....	P. 18
3.1. Convertir la basura en fuente de ingresos y combatir el plástico.....	P. 19
3.2. Autosuficiencia Energética.....	P. 20
4. Santo Domingo Inteligente.....	P. 21
4.1. Identidad digital y transparencia total.....	P. 22
4.2. Gobierno Inteligente.....	P. 22
4.3. Gobierno Piloto.....	P. 23
5. Ciudad Segura.....	P. 24
5.1. Cuerpo Especializado de Seguridad Metropolitana (SM).....	P. 24
5.2. Gestión y mantenimiento de los espacios públicos.....	P.25
5.3. Conexión con la Ciudadanía.....	P. 26
6. Ordenamiento Territorial: Planificación urbana para la calidad de vida... P. 26	
6.1. Creación y recuperación de espacios públicos y áreas verdes.....	P. 27
6.2. Creación del Parque Oeste.....	P. 28

Santo Domingo: Una ciudad para la gente

Programa de gobierno municipal Distrito Nacional

Bartolomé Pujals alcalde 2020-2024

Introducción: el derecho a la ciudad

La ciudad es un espacio de interacción entre la vida de una comunidad y su cultura, el lugar de pertenencia de las personas que habitan su territorio, aún no tengan domicilio fijo y sin exclusión por motivos de raza, religión, nacionalidad, estado mental o físico.

La ciudad la construimos día tras día a través de una compleja red de relaciones sociales. La ciudad nace de nuestra vida cotidiana y nuestras relaciones con vecinos, compañeros de trabajo, transeúntes, comerciantes, etc. La ciudad la conformamos los millones de personas que transitan por ella, trabajadores, empresarios, servidores públicos, visitantes, etc.

El derecho a la ciudad es una de las innovaciones políticas resultado de las luchas democráticas del siglo XX. El derecho a la ciudad implica que los ciudadanos tenemos voz y voto sobre cómo se planifica y se administra la ciudad. Es justo que todas y todos contemos con un lugar en la ciudad para poder desarrollar nuestro proyecto de vida. *“Proteger los espacios públicos es un requisito clave del derecho a la ciudad y un activo importante para fomentar la tolerancia, la convivencia y el diálogo”¹.*

En consecuencia, Santo Domingo: Una ciudad para la gente es una propuesta para una ciudad inclusiva, basada en la distribución equitativa de los recursos, sostenible, segura, inteligente, humana. El eje fundamental del derecho a la ciudad es la creación y cuidado de los

¹ CGLU. Documento marco de políticas de espacio público por y para las administraciones locales, octubre de 2016, p. 14.

espacios públicos. Es decir, espacios para el disfrute de todos y que sirvan de encuentro para los ciudadanos de Santo Domingo.

Lo anterior nos lleva a plantear que el problema del caos de la ciudad de Santo Domingo es eminentemente político. Los conocimientos y las tecnologías para garantizar el derecho a la ciudad existen desde hace décadas.

Nuestra propuesta no pretende que el alcalde del Distrito Nacional sea un buen técnico, porque ese no es su trabajo. Nuestro país cuenta con excelentes técnicos dispuestos a aportar para el bienestar de los ciudadanos. El alcalde del Distrito Nacional tiene que enfocarse en defender los derechos de los ciudadanos y de movilizar los recursos del ADN para ese fin.

Las líneas generales de nuestro modelo de gestión municipal pretenden: 1) replantear el organigrama del ayuntamiento y adaptarlo a los nuevos tiempos; 2) instalar oficinas de gestión municipal en puntos estratégicos de la ciudad; 3) Automatizar la gestión municipal.

La propuesta se organiza en dos partes. La primera contiene un diagnóstico breve del problema político fundamental de la ciudad de Santo Domingo y del Distrito Nacional. La segunda, explica las medidas específicas que se implementarán en la gestión 2020-2024.

Primera parte

¿Qué pasa en la ciudad de Santo Domingo?

1. Contexto político y objetivos del plan

Ninguna de las administraciones del Ayuntamiento del Distrito Nacional se ha ocupado de garantizar el derecho a la ciudad. Por el contrario, han entregado la ciudad a pequeños grupos corporativos a cambio de negocios políticos.

En consecuencia, no se trata del crecimiento descontrolado o de la falta de un plan estratégico. El plan ha sido precisamente fomentar una ciudad a la medida de ciertos intereses privados que generan riquezas a costa de la calidad de vida de los ciudadanos.

El transporte en la capital es caótico e ineficiente porque se ha priorizado el negocio de la construcción de elevados, la venta de combustible y la importación de vehículos. Ninguna ciudad del mundo ha resuelto el problema del transporte promoviendo el vehículo privado como primera opción; sino generando alternativas de transporte colectivo público.

Objetivos del programa

1. Devolver el poder a la ciudadanía para decidir sobre las políticas locales a través de un acuerdo ciudadano para el desarrollo del Distrito Nacional y la ciudad de Santo Domingo.
2. Recuperar las competencias regulatorias y ejecutivas del ADN.
3. Sentar las bases para el desarrollo sostenible de la ciudad.
4. Impulsar la colaboración permanente entre los distintos ayuntamientos que conforman el gran Santo Domingo.

2. Límites a la competencia del Ayuntamiento

Las competencias de los ayuntamientos son limitadas y han sido recortadas (*de facto*) en la última década. Esto no impide que trabajemos para recuperar algunas de esas competencias. Un aspecto central de nuestra propuesta es abrir un canal de cooperación con los demás

ayuntamientos del Gran Santo Domingo para recuperar competencias de los gobiernos locales.

Como se ha planteado, nuestra propuesta se enmarca en un pacto ciudadano con los diferentes sectores del Distrito Nacional que pueda constituirse en una hoja de ruta para futuras administraciones. De esta manera damos los primeros pasos de un proyecto de ciudad que será continuado por otros en el futuro.

3. Marco político de la propuesta

Los temas que configuran la lucha democrática hoy son un modelo económico basado en la justicia y la equidad, el fin de la guerra contra los jóvenes de los sectores populares, el fin de la impunidad y la transparencia en la gestión del estado y las empresas, la protección del medio ambiente como bien público, el acceso universal al conocimiento, la sanidad y la seguridad social, el reconocimiento y el respeto a la igualdad de personas y poblaciones excluidas, entre otros.

En el contexto local, las luchas ciudadanas se expresan a través de los reclamos por una ciudad más justa y humana. Garantizar el derecho a la ciudad es la mejor forma de dar respuesta a las demandas democráticas de los ciudadanos del Distrito Nacional y Santo Domingo.

Segunda parte

Ejes programáticos 2020-2024

Nuestra propuesta de gobierno municipal estará centrada en una serie de ejes que se alimentan entre sí, obteniendo beneficios múltiples con menor inversión.

1. Acuerdo político-ciudadano

Una ciudad inclusiva quiere decir una ciudad en la que la vía pública sea segura, iluminada y adaptada a las necesidades de movilidad de todos; orientada a la preferencia del peatón, del ciclista y de las personas con necesidades especiales, y en la que el transporte público sea la opción principal de movilidad. Una ciudad donde podamos VIVIR.

El primer aspecto que vamos a impulsar es un espacio permanente de consulta con juntas de vecinos, asociaciones empresariales y profesionales, sindicatos y otras organizaciones de la sociedad civil para darle voz a los ciudadanos del Distrito Nacional en las decisiones del ayuntamiento.

Se trata de un modelo de gobernanza basado en actores, como se ha implementado exitosamente en otras ciudades de América Latina. *“En este modelo de gobernanza, se persigue una colaboración abierta tanto en la creación y mantenimiento de los espacios como en el uso de los mismos”*².

La ciudadanía será la protagonista en la toma de decisiones. Habilitaremos espacios donde nadie sea discriminado y todos sean tomados en cuenta, para avanzar hacia una ciudad sin barreras, donde las personas con discapacidad, la niñez y los envejecientes puedan circular fácilmente.

De tal modo, nuestra alcaldía será la expresión viva de la representatividad y la participación democrática.

² CGLU. *Documento marco de políticas de espacio público por y para las administraciones locales*, octubre de 2016, p. 16.

Por ende, el ayuntamiento formará comisiones integradas por organizaciones de la sociedad civil, el sector privado, grupos comunitarios y ciudadanos particulares que deseen aportar al desarrollo de iniciativas sostenibles para la ciudad de Santo Domingo. Organizaciones educativas, centros de salud, instituciones académicas, grupos comunitarios, cooperativas, ONG's, empresas, centros culturales, organizaciones ambientalistas, rescatistas, animalistas, feministas, centros de investigación, y organizaciones dedicadas al arte, serán invitadas a unirse a las comisiones para el manejo y la toma de decisiones de importancia política.

1.1. Acuerdo con los demás ayuntamientos para una consulta ciudadana

En este espacio, pretendemos incluir a los demás ayuntamientos que componen el Gran Santo Domingo, para asegurar que la ciudad sea gobernada de manera coherente.

El área metropolitana del Gran Santo Domingo funciona como una sola ciudad, sin embargo está gobernada por diversos ayuntamientos que no coordinan sus acciones y el resultado es una regulación asimétrica y caótica.

Los principales aspectos que ocupan a los ayuntamientos como el uso del suelo, la planificación urbana, y la organización del tránsito en la ciudad se ven afectados por esta asimetría y descoordinación.

Este espacio de coordinación permanente busca ser independiente del Poder Ejecutivo, para poder defender los intereses de los ciudadanos de Santo Domingo de manera efectiva.

1.2. Comisiones ciudadanas

Para la consulta permanente serán creadas las siguientes comisiones ciudadanas:

- a) Comisión de Gobernabilidad: contribuirá a diagnosticar, establecer y definir los problemas de las relaciones entre el Estado, el ayuntamiento y los actores estratégicos de la sociedad civil, y posteriormente a concertar estrategias y proyectos para el buen gobierno local y la participación de la ciudadanía en la gestión pública.
- b) Comisión de Género: contribuirá a identificar, fortalecer, e impulsar iniciativas que incrementen la participación de la mujer en los asuntos públicos y sociales, al igual que promover las mejores prácticas para la inclusión y la igualdad de género.
- c) Comisión de Sostenibilidad Ambiental: fomenta la identificación de los problemas que acontecen en la relación, muchas veces contradictorias entre el medio social, el medio construido y el medio natural, promoviendo un metabolismo urbano sustentable y armónico con la naturaleza y la ecología de la ciudad de Santo Domingo.
- d) Comisión de Uso de Suelo y Ordenamiento Territorial: facilita la determinación y el conocimiento de los problemas de la gestión y manejo del territorio de la ciudad, el municipio y su entorno regional. También valora el uso, propiedad, usufructo, regulación, equipamiento y disposición de infraestructura en el territorio, concertando estrategias y proyectos de desarrollo.
- e) Comisión de Población y Cultura: para diagnosticar los problemas de la distribución de los habitantes en el territorio de la ciudad, el municipio y su entorno regional, así como valorar los servicios sociales ofertados a la ciudadanía, estableciendo estrategias y proyectos de evaluación e impacto.

- f) Comisión de Tecnología: identifica sectores para implementar estrategias municipales para el despliegue sistemático de tecnologías y sistemas de automatización para mejorar la gestión de la alcaldía.

2. Movilidad humana y tráfico terrestre

El Distrito Nacional, en especial la circunscripción 1, es el principal destino del tránsito de pasajeros del área metropolitana del Gran Santo Domingo. Por esto, resolver el problema del tránsito en el Distrito Nacional, implica organizar el tránsito de toda el área metropolitana.

A largo plazo, la solución pasa por crear las oficinas, comercios y servicios que otros municipios del área metropolitana demandan y que obliga a muchos ciudadanos a moverse por cualquier diligencia hacia el Distrito Nacional. Esta solución se lograría a través de la regulación del uso de suelo en coordinación con todos los ayuntamientos de la zona metropolitana.

En el corto plazo tomaremos medidas importantes y necesarias. La principal es la creación de líneas de transporte público municipal, como los BTR (Bus de Tránsito Rápido) que conecten los puntos más transitados de la ciudad y sirvan para una reorganización del municipio.

Igualmente, crearemos un sistema de buses para la movilidad de las personas desde sus casas hasta sistemas troncales como el Metro de Santo Domingo y el Teleférico. Esto contará con una amplia red de ciclovías y bicicletas públicas municipales.

Nos proponemos el fin del caos del tráfico, lo que implica replantear el sentido de las vías para mejorar el flujo vehicular.

El uso de la tecnología será fundamental para modernizar la infraestructura de semáforos y la señalización vial. Contaremos con

semáforos inteligentes para analizar el flujo de vehículos y direccionar utilizando algoritmos de Big Data e Inteligencia Artificial para guiar las señalizaciones del tráfico, así como Chip con sensores RFID en los marbetes de los carros que transitan en el Distrito Nacional para poder medir el flujo a través de sensores y algoritmos inteligentes.

2.1. Sistema integrado de transporte público: BTR y Distrito Universitario

El primer paso para pasar de un modelo ineficiente de transporte público como es el “concho” hacia un modelo eficiente basado en concesión de líneas de autobuses es la creación de una línea municipal de Bus de Transito Rápido (BTR). También conocido como “metrobus” es un sistema de transporte público masivo diseñado específicamente con servicios e infraestructuras para mejorar el flujo de pasajeros. Nuestro sistema BTR combina la capacidad y la velocidad del Metro y el Teleférico, junto con la flexibilidad, el menor costo y la simplicidad de un sistema de autobuses.

Contemplamos una articulación de autobuses en torno a los grandes sistemas troncales de transporte para mejorar la movilidad ciudadana. Nuestro sistema integra estaciones, vehículos, carriles, planes operacionales y tecnologías para ofrecer un servicio de alta calidad, que se caracteriza por altas frecuencias, altas velocidades, alta capacidad, confort y costo-efectividad.³

Crearemos carriles exclusivos para los autobuses públicos, los cuales transitarán en el lado derecho de la calle. Asimismo, contaremos con un sistema de paradas con frecuencia precisa y predecible.

³ Sobre esto ya el INTRAT ha avanzado en la licitación de algunas rutas de transporte público como es el caso de la Núñez de Cáceres, la Lincoln, entre otras. La gestión de estas líneas será operada por el Ayuntamiento en virtud de las competencias conferidas por la leyes de Ayuntamiento y Movilidad respectivamente.

Los carriles exclusivos estarán ubicados principalmente en el centro urbano. El ingreso a los autobuses se hará a través de estaciones y paradas donde los pasajeros tendrán la opción de pagar a través de móvil, una tarjeta de transporte o en efectivo. Los puntos de parada serán determinados por el flujo general de la movilidad en la ciudad.

Los autobuses del polígono central serán de gran capacidad debido al alto flujo de personas que utilizarían este servicio público. El sistema municipal de transporte también contempla una serie de rutas por varios sectores de la capital que conecten las calles periféricas con los sistemas troncales y los autobuses del sistema de carril exclusivo.

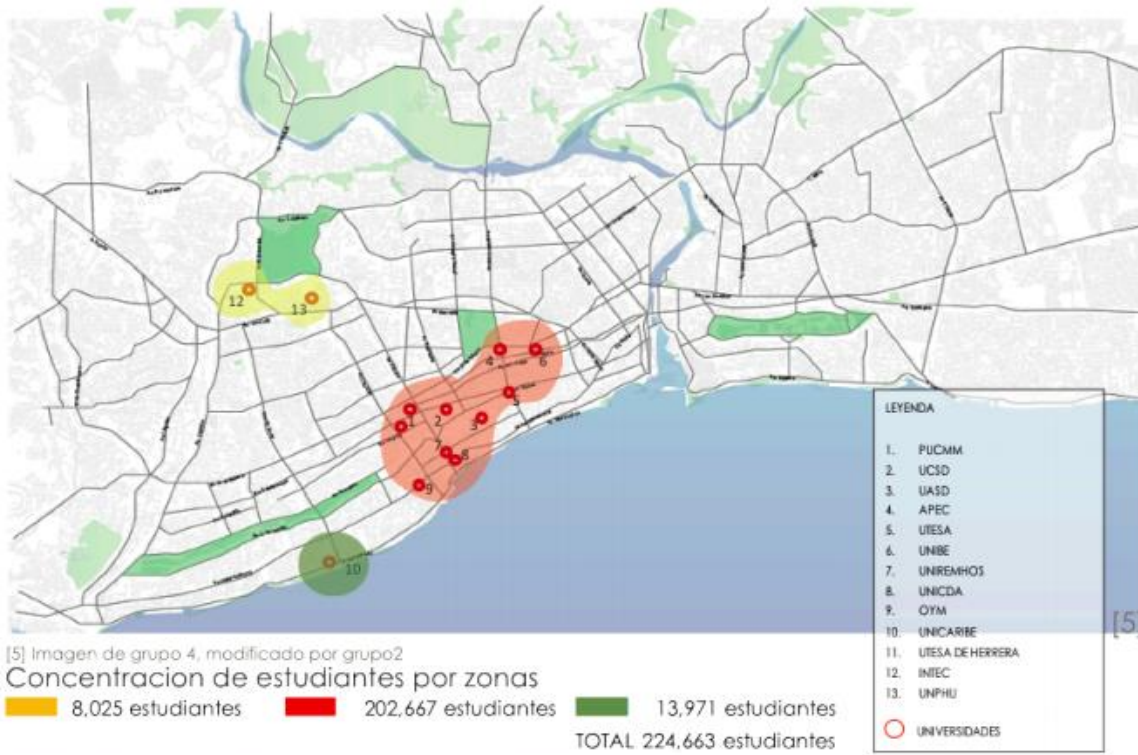
Nuestra visión es la de un transporte público completamente integrado, donde todas las líneas están conectadas en tiempo real, utilizando señalización de georreferencia que informe una mejor gestión de tráfico y rutas a tomar.

Dentro del marco de nuestro sistema integrado de transporte público, crearemos un Distrito Universitario⁴ a partir de la propuesta de los urbanistas Barinas y Rojas en colaboración con UNIBE y el *Center for Green Schools* del USGBC, que consiste en una re-imaginación del centro urbano de nuestro municipio. Se trata de la organización del transporte más eficiente que conecte todos los centros universitarios en una misma ruta de movilidad, donde estudiantes, maestros y empleados universitarios puedan transportarse en un territorio que constituye una gran parte del Distrito Nacional.

Los centros universitarios que formarán parte del Distrito Universitario abarcan el 70% de los estudiantes universitarios de la República Dominicana, con más de 220,000 estudiantes activos.

⁴ Barinas, M., & Rojas, I. (2012, June 26). *The Unibe Campus Within a Sustainable District*. [Scholarly project]. In *ISSUU*. En línea: https://issuu.com/redcaribena/docs/r2p2_reducido

Los centros educativos que constituyen este distrito son: i) PUCMM, ii) UCSD, iii) UASD, iv) APEC, v) UTES, vi) UNIBE, vii) UNIREMHOS, viii) UNICODA, ix) OYM, x) UNICARIBE, xi) UTESA DE HERRERA, xii) INTEC, xiii) UNPHU





La creación del Distrito Universitario seguirá los siguientes pasos:

- Integrar el liderazgo comunitario y las instituciones estatales con la universidad como coordinador para gestar proyectos de mayor escala que permitan mejorar la infraestructura sanitaria y energética, aportar a la red de transportación pública y fomentar entornos más seguros para los ciudadanos.
- Colaborar con la municipalidad para someter políticas urbanas y normativas que protejan la estructura residencial y promueva el uso de suelo mixto sin crear conflictos de convivencia.
- Integrar fuerzas con las demás instituciones de educación superior para crear sistemas de transportación y seguridad ciudadana conjuntas.
- Evaluar posibilidades de colaboración con el sector privado y público en los Distritos Universitarios, que permita mejorar el uso de parques negligentes.

- Educar en temas de seguridad peatonal reforzando principios de vecindarios caminables reduciendo la mentalidad del parqueo.
- Evaluar la oferta académica en temas de sostenibilidad para crear sinergias de aprendizaje vinculadas al entorno urbano real.

Esta propuesta no está limitada a la movilidad y el tránsito, sino que es una propuesta con una visión que puede incidir de manera decisiva en todos los ejes de nuestro programa de gobierno. De tal manera, el Distrito Universitario puede servir como un gran centro de conocimiento donde podamos utilizar las capacidades investigativas, técnicas y académicas de nuestras universidades, y combinarlas con las capacidades organizativas de la Alcaldía, para elaborar programas en conjunto y definir respuestas a las complejidades de una ciudad del Siglo 21.

El Distrito Universitario tiene que ser visto como una propuesta fundamental de Santo Domingo: Ciudad para la gente. Pensamos nuestra ciudad en un plazo entre 10 y 20 años, e imaginarnos Santo Domingo como una ciudad del Siglo 21: humana, verde, inteligente y sostenible.

Para lograr estos objetivos, necesitamos profesionalizar la carrera municipal y dejar de ver los programas de la Alcaldía como algo limitado a un periodo de gobierno, sino como un plan que piense la ciudad como un proceso vivo y orgánico.

2.2. Transporte Sostenible

A través de una gestión eficiente de la movilidad urbana, podemos solucionar la congestión del tráfico y así reducir las emisiones de carbono y gases tóxicos. Mediante la integración inteligente de nuestro sistema de transporte público municipal, iremos reduciendo rápidamente el tiempo

que pasan los ciudadanos “entaponados”, lo que incidirá en la disminución de consumo de combustibles fósiles.

De igual forma, seremos la primera alcaldía que fomente el uso de la bicicleta como alternativa real de movilidad ciudadana dentro del polígono de la ciudad. Nos comprometemos a desarrollar ciclovías que sirvan de rutas auxiliares. Los ciudadanos que utilicen las ciclovías serán recompensados con tokens digitales que servirán para tener beneficios con empresas y organizaciones a través de alianzas público-privadas.

Nuestro compromiso con un transporte sostenible incluye reemplazar la flota de conchos de la ciudad de Santo Domingo hacia autobuses eléctricos e híbridos. Nos proponemos transformar por completo la flota de autobuses y camiones de basura en eléctricos e híbridos.

2.3. Transporte Inteligente

Aplicaremos las soluciones tecnológicas de telecomunicaciones e informática para diseñar y operar el transporte y la movilidad con una precisión nunca antes vista en nuestro país. Planteamos utilizar la data en tiempo real para coordinar las rutas de transporte público con mayor eficiencia.

En esta lógica conectaremos la red de semáforos inteligentes con el sistema integrado BTR y las rutas del Distrito Universitario, dándole privilegio al flujo de transporte público sobre los carros privados. Es decir, los semáforos estarán programados para darle paso a los autobuses municipales sobre vehículos particulares. Esto servirá para incentivar el uso de transporte público, para así lograr una ciudad con una alternativa real donde la movilidad esté pensada para la gente.

De igual forma, impulsaremos un proceso de despliegue de **sensores** a través de la ciudad para nutrir el sistema de semaforización inteligente

para guiar con mayor precisión las señalizaciones de tránsito. A través de la masificación de sensores en las calles y los carros (chips RFID vehiculares), haremos un sistema de gestión de tráfico basado en algoritmos de **Inteligencia Artificial** que puedan lograr la automatización de nuestro sistema de transporte público.

3. Sostenibilidad Ecológica

La sostenibilidad ambiental es el tema más urgente para nuestras generaciones y nuestro planeta. Actualmente, nuestra capital ha sido completamente olvidada en términos medioambientales y ecológicos. De tal forma, Santo Domingo: Ciudad para la gente tiene como eje fundamental la transición de una ciudad sucia basada en carbono, a una ciudad limpia basada en energías renovables.

El tema del cambio climático será transversal en todas las decisiones que tome la alcaldía. Pondremos en marcha el Plan Anual de Reducción de Emisiones. Cuando hablamos de una Ciudad Verde no solo hablamos de una mejor utilización de recursos, sino también de la forma en que nos preparamos para las disrupciones naturales.

La alcaldía apoyará con equipos técnicos y profesionales a las organizaciones comunitarias para desarrollar planes y estrategias de mitigación, prevención, gestión de riesgo y rutas de evacuación en caso de desastres provenientes del cambio climático.

Asimismo, implementaremos un plan para duplicar la capa forestal en la ciudad de Santo Domingo. Partiendo del criterio de que mientras más árboles tengamos hay menor riesgo de inundación, el programa Santo Domingo Verde se dedicará a llenar nuestros espacios públicos de plantas y árboles en lugares estratégicos que puedan absorber agua, al igual que disminuir las temperaturas de nuestra ciudad. Mediante la creación y recuperación de espacios públicos, nuestra alcaldía asume el

compromiso de hacer de Santo Domingo una ciudad verde. También diseñaremos y aplicaremos una normativa sobre construcción sismo-resistente.

Para preparar nuestra ciudad a los crecientes huracanes que resultan del cambio climático, haremos un saneamiento de nuestro sistema de alcantarillado al igual que una reestructuración del drenaje pluvial. Todos sabemos cómo se inundan nuestras calles por la vasta cantidad de basura y sistemas precarios de recogida de desechos, que terminan tapando los sistemas de drenaje y provocando inundaciones prevenibles.

3.1. Convertir la basura en fuente de ingresos y combatir el plástico

La República Dominicana es de los pocos países sin proyectos a gran escala de reúso o reciclaje de la basura. Desde el ayuntamiento, impulsaremos un innovador sistema de recogida de basura que motive a los ciudadanos a ser responsables con sus desechos a través de un sistema que convierte la basura en dinero.

Esto lo haremos generando desde la alcaldía las 3 condiciones necesarias para crear una cultura de aprovechamiento: 1) proveyendo los medios (zafacones, puntos limpios, bolsas para separar los desechos); 2) creando campañas de educación ciudadana que generen conciencia y expliquen con claridad los beneficios⁵; y 3) a través de un sistema de incentivos económicos públicos y privados para las personas, familias y empresas que se hagan copartícipe.

A través de la creación de cooperativas comunitarias y del relanzamiento de las fundaciones comunitarias existentes como es el caso de la

⁵ Destinaremos el 50% del presupuesto dedicado a la educación en el presupuesto municipal a un programa de concientización sobre los beneficios individuales y colectivos de ser parte de la cultura de aprovechamiento de los residuos sólidos.

circunscripción 3, instalaremos un sistema de reciclaje⁶ donde se le otorgue un valor determinado a la basura de los hogares, para luego ser vendidas a una planta de tratamiento de desechos sólidos producto de una alianza público-privada entre la alcaldía y empresas comprometidas con la sostenibilidad ecológica. La iniciativa servirá como fuente de empleos e ingresos para numerosas familias de la capital.

De igual forma, crearemos un arbitrio para desincentivar el consumo del plástico de único uso. A través de un sistema de incentivo, premiaremos a las empresas, comunidades, y organizaciones que reduzcan significativamente el uso y consumo de plástico. Mediante un sistema de “tokens”, las empresas que generen mayor compromiso también obtendrán un crédito ecológico más alto.

3.2. Autosuficiencia Energética

Tenemos el compromiso de reducir sustancialmente las emisiones tóxicas de la ciudad de Santo Domingo. Para hacerlo, iniciaremos con las instalaciones y edificios de la alcaldía. Al término de nuestro mandato lograremos que todas las instalaciones de la alcaldía sean autosuficientes en términos energéticos.

Instalaremos paneles solares en todos los espacios públicos de la ciudad, al igual que en todas las oficinas de la alcaldía, apostamos a que toda la iluminación de las calles de nuestra ciudad provenga de energía limpia. El plan de paneles solares incluye un proyecto de molinos de viento para producir energía en las partes del malecón que no son utilizadas por la ciudadanía pero que tienen un gran potencial debido al gran flujo de viento.

De igual forma, impulsaremos regulaciones para que los edificios y nuevos hogares en construcción preparen el escenario para la adopción masiva de paneles solares en los techos. No tiene sentido que en los

⁶ Esto implica cambiar todos los contratos de recolección de basura a fin de adaptarlos a la nueva modalidad.

sectores más acaudalados no haya normativas para la instalación obligatoria de paneles solares.

4. Santo Domingo Inteligente

El Siglo XXI promete una era de grandes disrupciones tecnológicas que van a impactar todas las áreas de la sociedad. Partiendo de esta premisa, no podemos tener una visión completa de una ciudad del siglo 21 si no contemplamos cómo debe manejarse una ciudad y cuáles deben ser las líneas a seguir frente a las grandes transformaciones tecnológicas.

Si queremos adaptarnos a la revolución tecnológica, debemos articular un gran proceso de digitalización de procesos burocráticos para automatizar la gestión pública.

Una ciudad inteligente *“es una ciudad innovadora que utiliza Tecnologías de la Información y Comunicación (TIC) y otros medios para mejorar la toma de decisiones”*, en consecuencia es *“atractiva para los ciudadanos, empresarios y trabajadores”*⁷.

Asumimos la transformación digital de la alcaldía como eje fundamental que guíe la gestión de la ciudad. No habrá proceso burocrático que no esté sujeto a evaluación para ser transformado en sistemas automatizados, donde podamos liberar recursos para dirigirlos hacia nuestra apuesta por un Santo Domingo Inteligente.

Automatizar el gobierno municipal permitirá el incremento de los arbitrios, lo que haremos utilizando plataformas tecnológicas robustas, confiables y de amplio uso en los mercados mundiales.

⁷ Bouskela, M., Casseb, M., Bassi, S. et al. *La ruta hacia las Smart Cities: Migrando de una gestión tradicional a la ciudad inteligente*. BID, 2016, p. 33.

4.1. Identidad digital y transparencia total

Santo Domingo Inteligente contempla un sistema integrado de Identidad Digital donde la alcaldía tenga registro de cualquier entidad o persona (física-jurídica) que tenga relevancia para las competencias del ayuntamiento. Desde los puestos de mercados, los buhoneros y vendedores, hasta el mapeo en tiempo real de los hogares y los barrios, tendremos un sistema de registro donde podamos organizar una gran base de datos para la optimización de la gestión pública.

4.2. Gobierno Inteligente

Un gobierno municipal que no entienda el valor estratégico de los datos no podrá navegar con éxito la ola de los grandes cambios tecnológicos. Santo Domingo Inteligente impulsará la primera Red Municipal de Centros de Datos, o las llamadas Redes Integradas Municipales (RIM).

Las RIM son un equipo técnico de recolección, adiestramiento y estructuración de datos sobre todos los aspectos relevantes a la alcaldía, la ciudad, y la calidad de vida de los ciudadanos. Datos como la calidad del agua, el nivel educativo de los ciudadanos, los hoyos en las calles, cantidad de personas por perímetro, enfermedades, cantidad de vehículos en circulación, expectativas ciudadanas, etc., serán datos relevantes integrados en un Data Center Municipal que estará liderado por el Ayuntamiento del Distrito Nacional. Mientras más datos tengamos, mejor utilización haremos de las tecnologías de Big Data para optimizar los procesos de gobernanza en los perímetros del Distrito Nacional.

Las RIM se alimentarán de datos de los sistemas de iluminación pública, semáforos inteligentes, contenedores de residuos sólidos, denuncias ciudadanas, entre otros. Así, se implementará un sistema de georreferencia de datos e incidencia de delitos, de problemas de infraestructura, fallos de servicios, etc. Estos datos se analizarán para

rendir un modelo en tiempo real del funcionamiento de los servicios municipales accesibles a todos los ciudadanos.

Estas herramientas han sido empleadas exitosamente en ciudades de América Latina como el Centro de Operaciones Rio, en Río de Janeiro, Brasil; que colecta y analiza información sobre el sistema de transporte, energía, seguridad pública, entre otras cosas⁸.

4.3. Gobierno Piloto

La innovación es el pilar fundamental para una ciudad inteligente y preparada para las disrupciones tecnológicas del Siglo 21. Por ende, impulsaremos el concepto de Gobierno Piloto, que se dedica a pilotar y tratar soluciones innovadoras para dar respuestas a las problemáticas de la ciudad. De tal modo, tendremos una fuerte línea de lanzar programas piloto que busquen solucionar de manera creativa e inteligente los temas más urgentes de los ciudadanos.

A través de concursos abiertos, seleccionaremos las mejores ideas a través de comisiones intersectoriales (sector público, privado, académico, y sociedad civil) para lanzar los proyectos piloto. Estos proyectos serán financiados a través de acuerdos de cooperación internacional, embajadas, universidades, empresas, e instituciones públicas. De tal modo, impulsaremos un proceso de "crowdsourcing" las mejores ideas que vengan de las comunidades, apostando a la inteligencia colectiva, para lanzar los proyectos piloto, partiendo del criterio que la innovación es un área altamente estratégica para mantenernos relevantes en un mundo de cambios exponenciales.

Estos proyectos piloto serán apoyados por una red de laboratorios que instalaremos junto a las universidades para ayudar en la parte técnica a los ciudadanos y organizaciones que decidieron participar en nuestro

⁸ Id., p. 37.

concurso para soluciones innovadoras. De tal modo, incentivamos a nuevas empresas, cooperativas, organizaciones y grupos comunitarios a organizarse efectivamente para dar soluciones a los grandes retos de una ciudad en transición a la era tecno-globalizada.

5. Ciudad Segura

La inseguridad es uno de los principales problemas que aquejan a la ciudadanía. *“Para lograr ciudades más seguras, el diseño es importante, pero debe estar necesariamente asociado al cuidado y mantenimiento de los lugares”*⁹. Modelos exitosos de seguridad ciudadana se han basado en convertir a la policía local en un interesado clave del diseño de las políticas de seguridad junto a las comunidades y la sociedad civil.

La seguridad municipal en la zona Metropolitana de Santo Domingo se hace “a ciegas”. Nuestro compromiso es monitorear la eficiencia de cada elemento de la seguridad ciudadana para reducir costos innecesarios. Hay estudios que demuestran que la fragmentación territorial y la complejidad organizacional de la policía municipal reducen su efectividad y eficiencia¹⁰. Por esto, nuestra propuesta se ancla en relanzar la policía municipal, simplificando su estructura, pagando mejor a sus integrantes y coordinando con los demás ayuntamientos de la zona metropolitana.

5.1. Cuerpo Especializado de Seguridad Metropolitana (SM)

Planteamos relanzar la Policía Municipal y convertirla en la “Seguridad Metropolitana”. Un agente de la seguridad metropolitana puede resolver 3 problemas: 1) Protección y defensa del ornato público; 2) facilitador del tránsito; 3) prevención del crimen.

⁹ CGLU. *Op. Cit.*, p. 17.

¹⁰ Izquierdo, A., Pessino, C. y Vueltin G (eds). *Mejor gasto para mejores vidas. Cómo América Latina y el Caribe puede hacer más con menos*. BID, 2018 pp. 237-238.

Tenemos un 10% de los policías municipales que se necesitan. Nosotros estamos hablando de llevarlo al 47% en 4 años, llevando de 400 policías municipales a 2000 agentes de Seguridad Metropolitana en el periodo. Crearemos un centro de vigilancia y monitoreo 24/7 conectado a una amplia red de cámaras municipales.

Asimismo, capacitaremos a los miembros de la “Seguridad Metropolitana” para profesionalizar este cuerpo de seguridad ciudadana. De igual forma, nos comprometemos a subirle el salario para que nuestros oficiales tengan un sueldo digno.

5.2. Gestión y mantenimiento de los espacios públicos

Los espacios públicos cuidados y bien gestionados ayudan a reducir los delitos, al tiempo que facilitan la labor de la policía municipal. Asimismo, se ha demostrado que en la mayoría de los espacios públicos con múltiples actividades la delincuencia tiene menos posibilidades, al tiempo que se promueve el encuentro de las personas, fortaleciendo el tejido social¹¹.

Con el cuidado y limpieza de los espacios públicos y su uso constante para actividades públicas, sumado al patrullaje de la policía municipal, se puede crear una ciudad más segura, reduciendo las posibilidades de acciones delictivas.

Junto a esto se garantizará la iluminación de las calles durante el horario nocturno para ayudar a la vigilancia y la sensación de seguridad. Para ello, vamos a especializar el ingreso recibido por concepto de los aportes que las *Edes* entregan a la alcaldía a fin de reducir el déficit de iluminación de la ciudad.

¹¹ Ib.

5.3. Conexión con la ciudadanía

Ampliaremos la participación de las juntas de vecinos y la sociedad civil en el diseño de la política de seguridad local en coordinación con el gobierno central. Esto incluye el uso de la resolución alternativa de conflictos para evitar criminalizar a la ciudadanía y evitar la violencia policial.

Los ciudadanos serán parte integral de la fiscalización de las autoridades locales, incluyendo la “Seguridad Metropolitana”.

6. Ordenamiento Territorial: Planificación urbana para la calidad de vida

La programación estratégica del territorio no es un acto administrativo, ni tampoco un documento técnico-urbanístico, sino un proceso político. Por ello, ordenar el territorio conlleva un proceso político participativo de todos los sectores unidos en la visión de la ciudad que queremos. El éxito de una planificación urbanística radica en la claridad de las ideas sistematizadas-

Hoy, la principal queja de los ciudadanos de la capital es que aquí todo se hace “*a la brigandina*”, cada cual construye como le da la gana, donde le da la gana, o se ubican vendedores ambulantes en cualquier lugar. Hay que enfrentar la lógica del sálvese quien pueda.

Para ello, crearemos regulaciones, incentivos y metodologías que sirvan para organizar nuestra ciudad y ordenar el territorio en función de su vocación socioeconómica, a su identidad residencial, social, cultural y comercial. Esto implica revisar y replantear el natimuerto Plan de Ordenamiento Territorial diseñado por la actual gestión. Asimismo, revisar y actualizar todo el ordenamiento municipal existente en materia de planeamiento urbano y colocar en la agenda pública la necesidad de

aprobar sin mayor demora el proyecto de ley de ordenamiento territorial que dormita en el Congreso Nacional.

6.1. Creación y recuperación de espacios públicos y áreas verdes

El Distrito Nacional cuenta con menos del 10% de espacios públicos de ocio, como parques y plazas. Los que encontramos son en su mayoría macizos de concreto sin espacios verdes. Esto en contraposición a lo sugerido por ONU-Hábitat, que sugiere como meta/objetivo que el 50% del terreno se dedique a calles y espacios públicos. Se podría desglosar en un 30% para calles y aceras y entre el 15% y el 20% para espacios abiertos, zonas verdes y equipamientos públicos.

Respecto al arbolado, desde mediados de los 60's a la fecha, la ciudad de Santo Domingo ha ido reduciendo considerablemente su capa forestal. La pérdida del arbolado en el Polígono Central en las últimas décadas se sitúa en alrededor de un 10%. Mientras que la Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que se necesita, al menos, un árbol por cada tres habitantes para respirar un mejor aire en las ciudades y un mínimo de entre 10 y 15 metros cuadrados de zona verde por habitante.

Partiendo de estos parámetros y lo lejos que estamos de estos objetivos, nuestro plan consiste en:

- Crear nuevos espacios públicos después de realizar un levantamiento de terrenos baldíos para convertirlos en parques, plazas y centros culturales teniendo como objetivo aumentar nuestra huella destinada a espacios públicos por lo menos a un 15%.
- Crearemos un plan de arbolado que permita que aumentemos, sobre todo en la circunscripción 3, la cantidad de metros de área verde por habitante. Esto estará acompañado de una amplia red de jardines verticales en toda la ciudad.

- Plan de recuperación de aceras en las tres circunscripciones.
- Rehabilitación de los parques del DN en especial aquellos que constituyan áreas verdes.
- Rescataremos todos los mercados del Distrito Nacional que hoy se encuentran en situación de abandono como el Mercado de Quitipón en las Cañitas, el Mercado del Simón Bolívar, El Mercado de los Guandules, el Mercado Nuevo, entre otros.

6.2. Creación del Parque Oeste

Asumiremos el proyecto planteado por los arquitectos Joan Delmonte y Simona Vega¹², quienes elaboraron una propuesta para poner en valor los terrenos del antiguo aeropuerto de Herrera, ubicado en Santo Domingo Oeste, entre las avenidas Isabel Aguiar y Luperón. La propuesta consiste en que los 51,000 metros cuadrados del antiguo aeropuerto sean convertidos en un gran parque ecológico y de recreación que enlace las dos grandes avenidas y los sectores que la circundan y que sirva, además, como centro de investigación y muestra de los diferentes paisajes bioclimáticos de República Dominicana.

Esta propuesta daría un enorme valor urbano a la zona conectando por lado al sector de Herrera y por el otro Los Prados, permitiendo enlazar ambas zonas pensando en las personas, no tanto en los carros ni en las edificaciones. Este proyecto tendría una **doble identidad de espacio protector y espacio público urbano**. Esta iniciativa propondríamos desarrollarla de forma conjunta con la Alcaldía de Santo Domingo Oeste como un proyecto intermunicipal.

¹² <https://listindiario.com/la-vida/2018/11/22/542631/una-propuesta-para-aprovechar-el-espacio-del-antiguo-aeropuerto-de-herrera>