

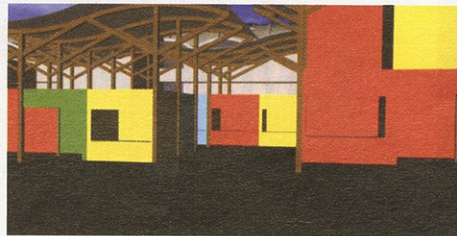
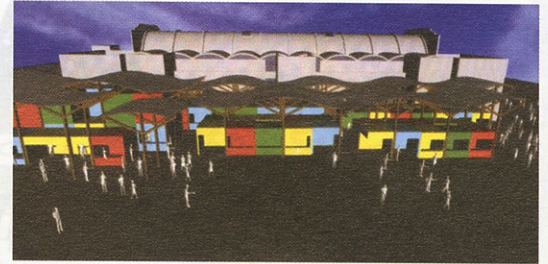
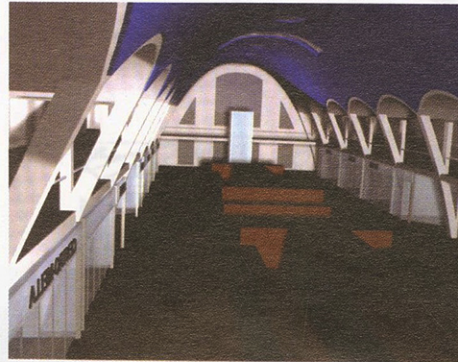
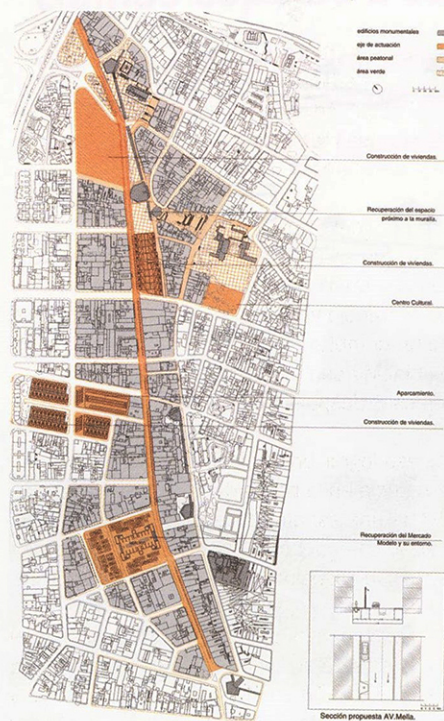
21 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN EN AVENIDA MELLA Y RECUPERACIÓN DEL MERCADO MODELO

CELESTINO GARCÍA BRAÑA

La Avenida Mella constituye todavía el núcleo más denso del comercio popular de la ciudad de Santo Domingo. Allí se asentó, a comienzos del siglo XX la emigración árabe y española que prosperó muy rápidamente. El Mercado Modelo, hoy desvencijado y destinado no a la alimentación sino a la venta de artesanía nacional, es una de las joyas de la arquitectura moderna dominicana. Se ha planteado, como estrategia complementaria, un fácil desarrollo por fases, condición casi indispensable para la viabilidad de la actuación.

García Braña, aparte de la recuperación del Mercado y sus alrededores inmediatos no pretende la modi-

ficación sensible del trazado ni de los usos, sino una dignificación global de esta parte de la ciudad, mediante inserciones cuidadosas de elementos residenciales, aparcamientos y extensiones al aire libre del comercio. Es de resaltar la intención del arquitecto de que las nuevas edificaciones que propone no supongan barreras, sino que más bien garanticen la continuidad del tejido, del viario y de la actividad comercial. En este sentido es ejemplar la asunción en el diseño de las unidades residenciales de características y condiciones ineludibles en la arquitectura doméstica del trópico.



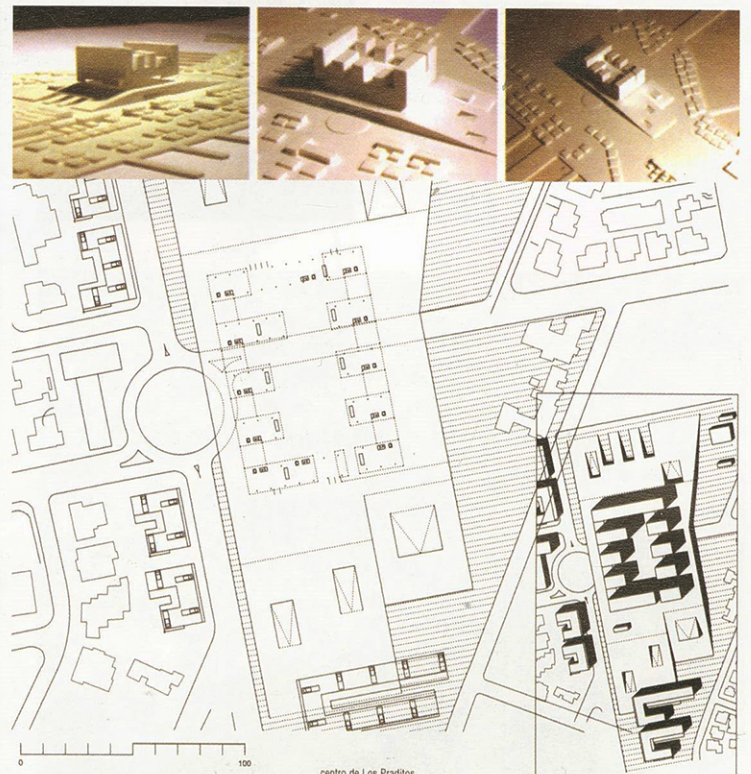
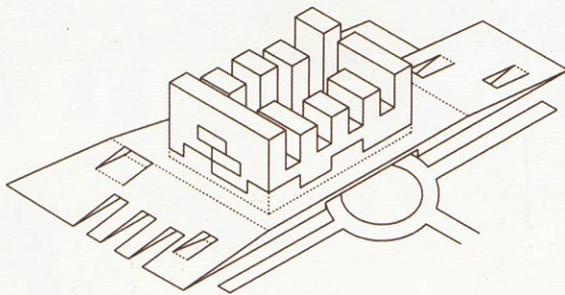
22 REESTRUCTURACIÓN ASENTAMIENTO INFORMAL DE "LOS PRADITOS"

FELIPE PEÑA PEREDA

Se trata en esta ocasión de un programa de necesidades que podría equipararse a lo que en Madrid, en la década de los setenta, fue la actuación de Remodelación de Barrios Periféricos: una población estable que disfruta del beneficio de una proximidad al centro urbano lograda a base de resistir las carencias de infraestructuras de todo tipo hasta hace muy poco. La composición de la población ahora asentada es muy diversa y también son muy diversos los intereses inmobiliarios que se enfocan hacia estos terrenos edificados en su totalidad.

El trabajo muestra una vía realista de intervención: reestructuración viaria; potenciación de la centralidad; complemento importante de nueva edificación residencial y generación de recursos para llevar a cabo la actuación mediante la incorporación de nuevos usos.

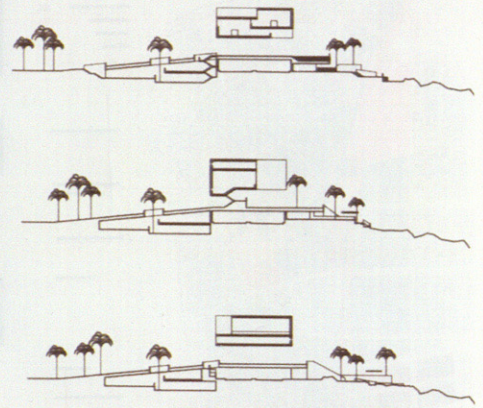
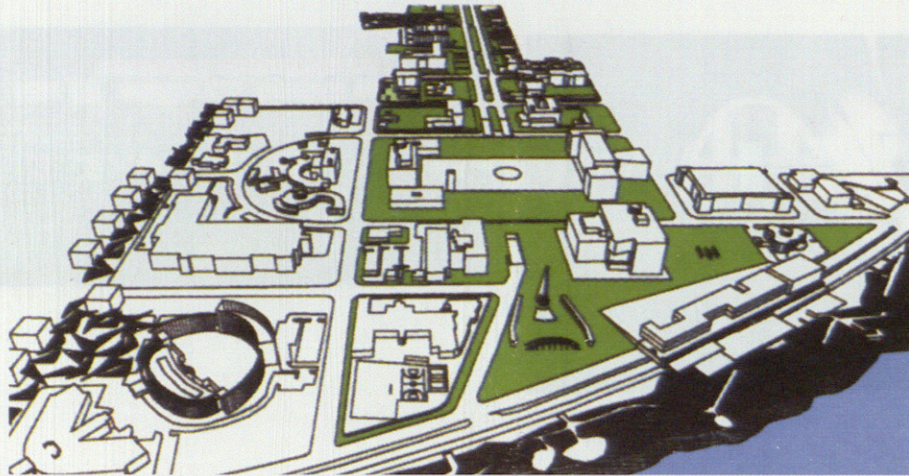
La solución concreta de una reestructuración viaria que da continuidad con la ciudad pero que no interrumpe la trama doméstica y que a la vez garantiza el acceso al importante centro de servicios se complementa con una propuesta de tipos residenciales verosímiles y posibles en un relativo corto plazo.



La zona de trabajo es el elemento urbano más potente y estructurado —de una gran extensión— que posee la ciudad, consecuencia de la "Feria de la Paz y la Confraternidad del Mundo Libre", organizada por el Dictador Rafael Leonidas Trujillo en el año 1955. Gallego propone la dignificación y la potenciación del uso de espacios aún vacantes mediante el reforzamiento del arbolado y superando la barrera hacia el mar que supone el denso tráfico que discurre por la Avenida que bordea el Caribe.

Los complementos edificatorios propuestos son los mínimos, articulándose con la presencia de los que ya

existen debidos en su mayoría —así como el trazado del viario y la ordenación— al arquitecto dominicano Guillermo González, sin duda un profesional de gran talla y rango internacional. En la propuesta se intenta un diálogo con lo existente desde una posición profesional muy sólidamente asentada en la discreción y en la sobriedad. De hecho el recurso del arbolado, como elemento conformador de los espacios libres no es otra cosa que respeto y oficio.



98 24 ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA TRANSPORTE INTERURBANO. REGIÓN ESTE

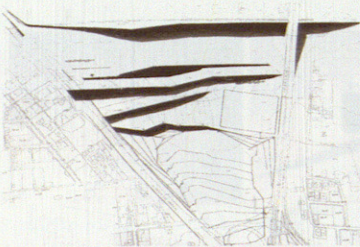
IMB ARQUITECTOS

El equipo recibe el encargo de abordar una zona muy extensa de la ciudad a la vez que la solución de una necesidad muy concreta y localizada: un importante intercambiador de transporte. La respuesta se vuelca en el logro de la continuidad sin renunciar a llevar esa continuidad hasta los acantilados.

El trabajo, muy ligado a su trayectoria arquitectónica, se implica en la topografía, en las costumbres, en el clima, en el paisaje —incluso hospedando las edificaciones existentes— hasta proponer un tratamiento

metropolitano, una guía y un apoyo no para una intervención puntual, sino para un encadenamiento de ellas en el futuro.

Se aprovecha el trabajo para proponer soluciones viables y atractivas del viario, paliando con dosis de profesionalidad y sensibilidad las heridas que suele provocar —como ha sucedido en casi todas las actuaciones recientes en el viario primario en Santo Domingo— el trazado de las autopistas urbanas.



ARTEFACTOS

25 PLAN ESPECIAL DE LA COSTA. POBLADO DE ANDRÉS

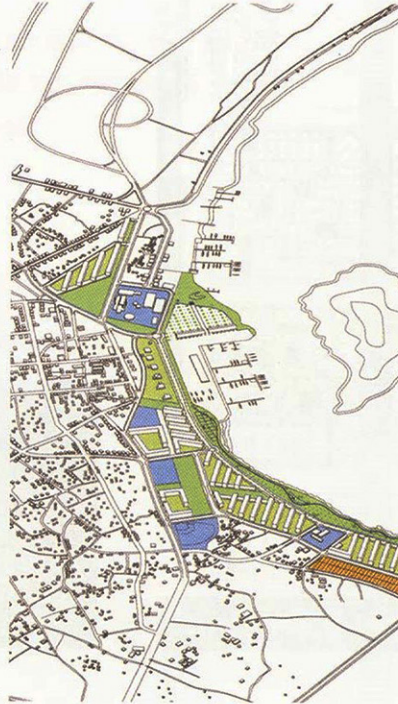
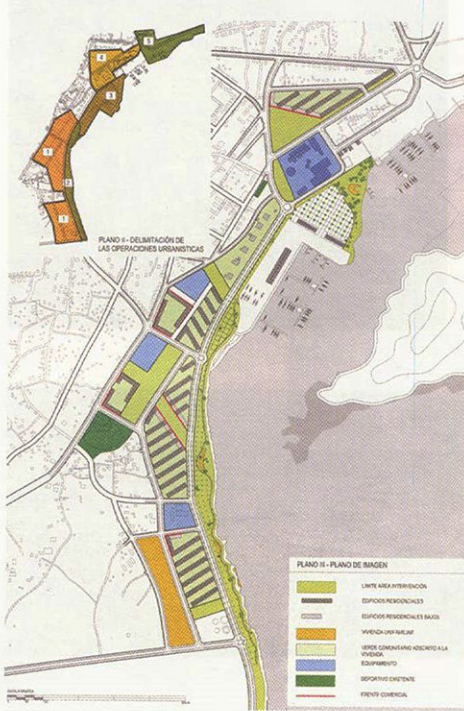
RAMON LOPEZ DE LUCIO / JAVIER TEJERA PARRA

El poblado de Andrés, y Boca Chica más hacia el Este, constituyen un continuo en donde el primero conserva el carácter de núcleo residencial estable y permanente. En el trabajo se mantuvo como premisa la de dar continuidad a este carácter permanente y no turístico del asentamiento y del trazado. Se propone la consolidación de este núcleo residencial mejorando las condiciones de los servicios, áreas verdes y equipamiento.

El trabajo de López de Lucio y Tejera no aborda -al considerarlo inabarcable e irracional- las consecuencias del Mega-Puerto que está previsto en esa parte de la costa (necesitando un movimiento de tierras del

fondo marino de una gran intensidad que posiblemente provoque un irreversible paso en el desequilibrio ecológico) y parece ir adelante.

La propuesta tiene más el carácter de un ejercicio didáctico y ortodoxo para la planificación que el de la promoción de una imagen concreta y sin duda apuesta por la contención y el realismo en cuanto a los medios a utilizar. No elude la incorporación del antiguo Ingenio Azucarero, hoy vacante, al programa de intervención en Andrés.



26 DEFINICIÓN DE LA RIBERA DEL RÍO HAINA: SECTORES EL CAFÉ, ENGOMBE Y BAYONA

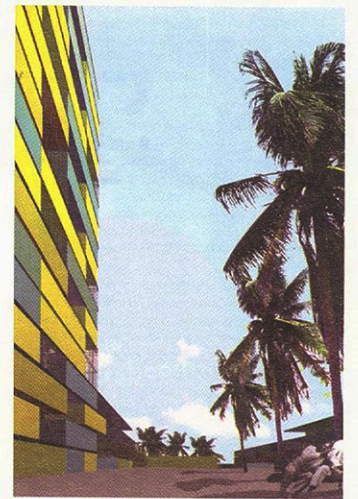
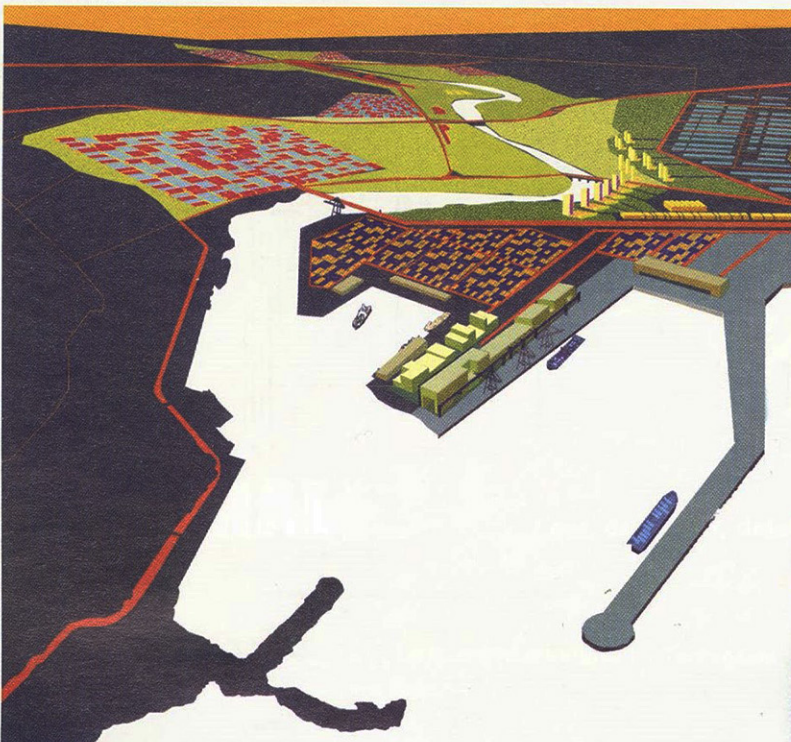
ANGELA GARCÍA DE PAREDES / IGNACIO GARCÍA PEDROSA

El desencadenante de la intervención propuesta es el de asegurar la continuidad urbana en un área de fuerte impronta industrial por la proximidad del puerto —hoy el más importante de la isla— haciendo hincapié tanto en el viario como en la implantación residencial que aprovecha las condiciones naturales y paisajísticas de ambas orillas del Río Haina.

La propuesta edificatoria, con más énfasis en lo tipológico que en lo formal, se hace eco tanto del tiempo que vivimos como del lugar en que se habría de insertar. Igualmente se ha hecho un importante esfuerzo

en la previsión de equipamientos y servicios, así como en la fluidez en la comunicación con la ciudad que ya se arrima al borde oriental del río.

La topografía y el paisaje natural, se convierten en aliados de la imagen al tratar los elementos a edificar concentrados en islotes autónomos que podrían ser objeto de gestiones independientes muy diversas y de dar cabida al alojamiento de distintos sectores económicos de la población.

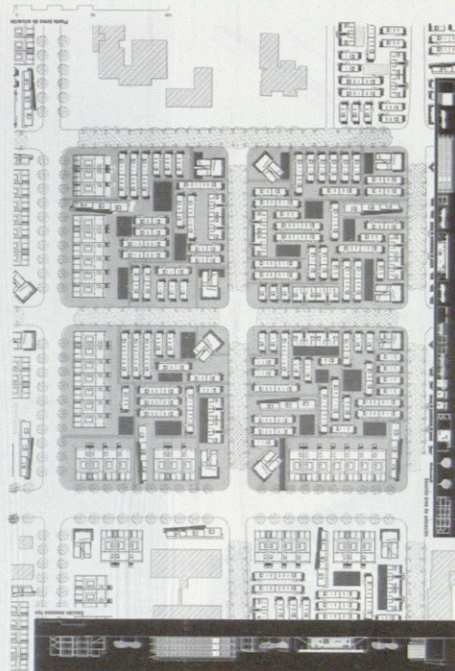
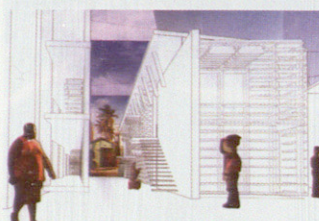
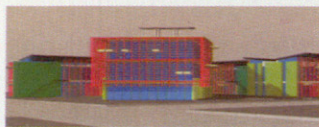


Como casi todas las propuestas de los equipos de procedencia española en este caso también se intenta el respeto y la permanencia de los modos de vida y de hábitos residenciales de la población actual. El barrio actualmente está dispuesto dentro de un viario rigidamente ortogonal que los usuarios han desbordado para llevar el automóvil hasta la misma puerta de la casa. La imagen de "casbah" en el trópico es sin duda una respuesta espontánea pero eficaz para dar cabida a lo doméstico.

Rodríguez y Rivoira han basado su trabajo -muy bien acogido, pero discutido, entre los profesionales loca-

les- en la búsqueda de un soporte nuevo para los hábitos que persisten y que sin duda persistirán. Proponen una estrategia de edificación por etapas de sustitución y de complementación de lo existente y señalan los posibles canales de penetración "vascularizada" al interior de las supermanzanas, en un intento de mantener la continuidad peatonal y del comercio de primera necesidad.

La propuesta no se queda en lo estrictamente edificatorio sino que incluye pautas estratégicas para negociar las nuevas implantaciones y las reestructuraciones.

100 28 **PLAN ESPECIAL VILLAS AGRÍCOLAS. MERCADO Y TRANSPORTE**

RICARDO SÁNCHEZ LAMPREAVE/ NESTOR MONTENEGRO

Es tal vez, entre todas las operaciones encargadas a los profesionales españoles, la que tiene una mayor carga de elementos indispensables para el equilibrio de un área concreta de la ciudad que requieren la permanencia de su funcionamiento compatible con cualquier actuación de mejora o de complementación. Es además, en su solución, en la que en mayor grado se superponen temas urbanísticos, arquitectónicos y de recuperación.

El hilo que los ensarta es de naturaleza geométrica, abstracta, cercano a un esquema regulador. El desarrollo, por franjas o focos, no escatima el detalle de las implantaciones ni la formalización de una imagen

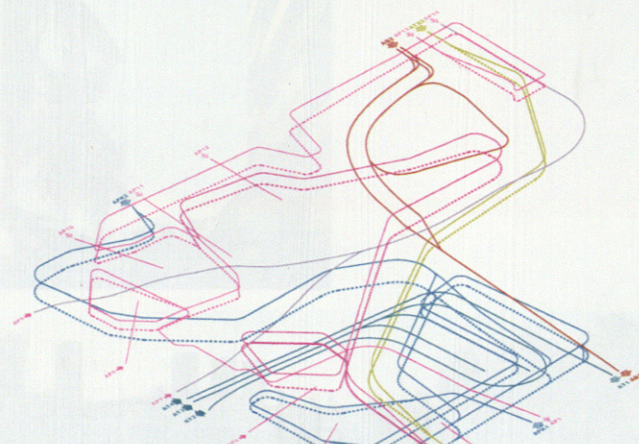
útil para la gestión.

Tienen los autores además que asumir una obra -la del Mercado, obra del prestigioso arquitecto dominicano Rafael Calventi- que por su merecida recuperación y inserción en la vida de la ciudad en cierto modo obliga a una continuidad de lenguajes y formas que sin embargo resuelven sin concesiones al mimetismo ni tampoco a las corrientes formales actualmente más difundidas.

(Ver *Arquitectura COAM* n° 330, páginas 26 - 29)

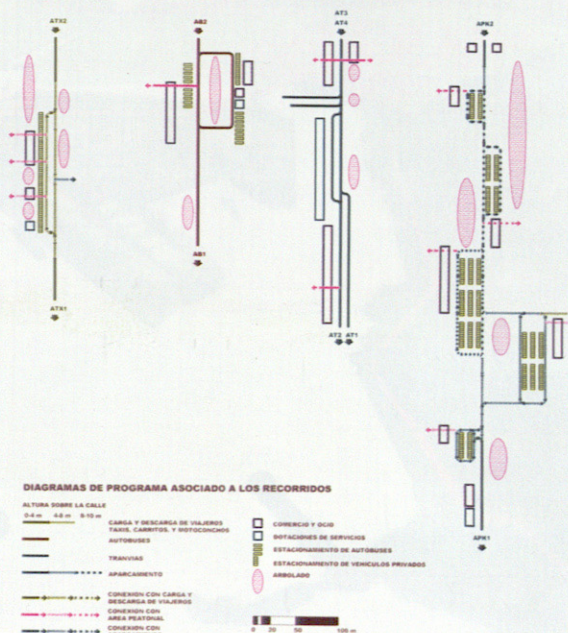


arqu 330 / 4.01

ARTICULACIONES

RECORRIDOS DE LOS VEHÍCULOS

- TAXIS, CARRITOS, MOTOCONCHOS
- AUTOBUSES
- TRANVÍAS
- APARCAMIENTO
- PEATON 1
- PEATON 2
- PEATON 3



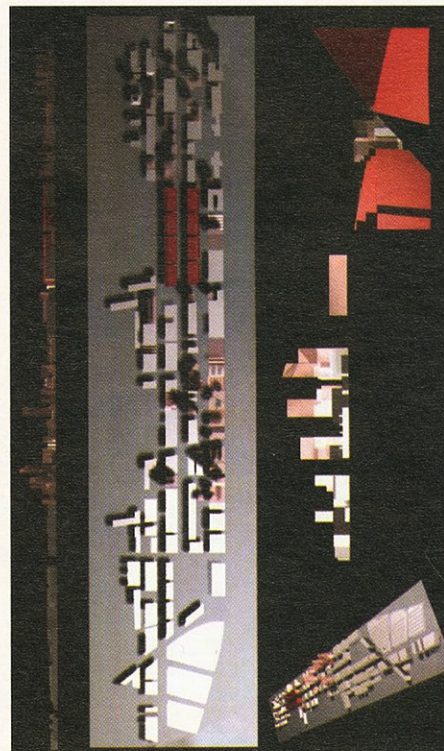
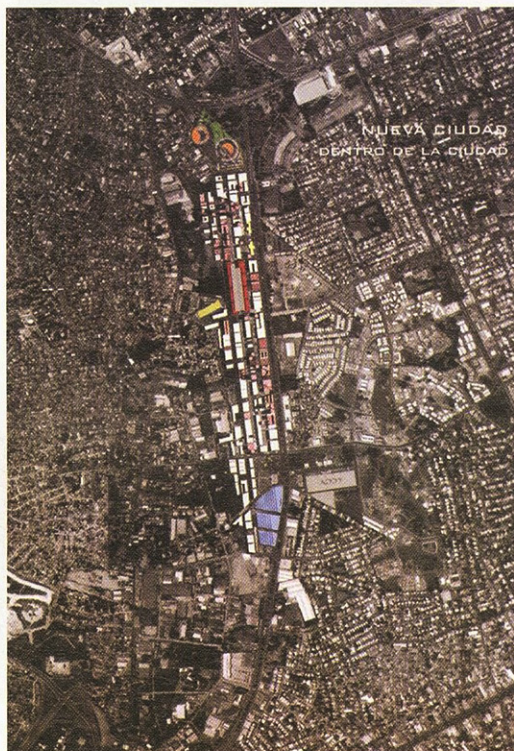
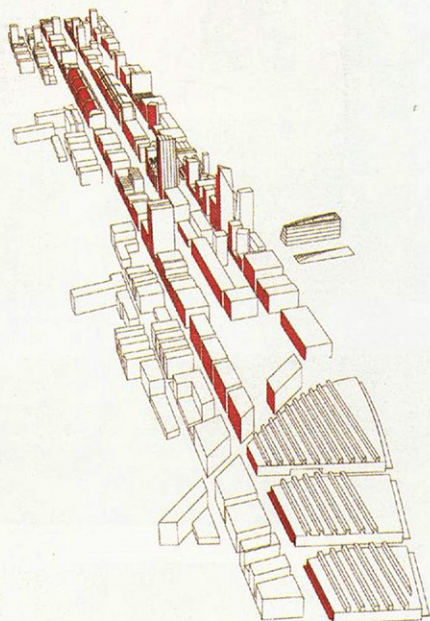
MANUEL DE SOLÁ MORALES

Hasta hace muy poco este área pertenecía al extrarradio urbano, sin embargo hoy su cambio de uso viene forzado por la incompatibilidad de un servicio, como el del segundo aeropuerto del país, con una alta densidad de población en los alrededores del mismo.

Solá Morales propone la creación de una potente nueva centralidad, permitiendo el desarrollo de nuevos contenedores para el asentamiento de la Industria de la Informática y las Comunicaciones, sin exclusiones

de otros componentes y provocando una huella eficaz para la reordenación del viario así como el surgimiento de una imagen cuidada, contemporánea, de alta calidad urbanística y arquitectónica.

La propuesta sin duda podría suponer, de llevarse adelante, una alternativa mucho más rentable a la ciudad o incluso para los actuales propietarios del suelo, que las actuaciones yuxtapuestas, organizadas de forma independiente e inconexa que parecen estar previstas para la zona.

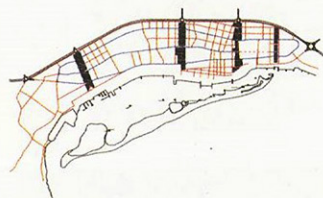
30 **PLAN ESPECIAL DE LA COSTA. POBLADO DE BOCA-CHICA**

BERNARDO YNZENGA ACHA

En un enclave de una gran belleza natural, y en el asentamiento turístico más próximo a la capital de la República Dominicana, Ynzenga intenta persuadir a los futuros agentes urbanos de vincular definitivamente este área a la ciudad, de ensanchar la capacidad hotelera y de esparcimiento, invadiendo racionalmente las franjas interiores y creando un nuevo frente de playa que la naturaleza del fondo marino en Boca Chica puede permitir. La inmediata proximidad del Aeropuerto Internacional de Las Américas, es

contemplada en el trabajo como un apoyo y una justificación de una potente intervención.

El trabajo además, tiene muy en cuenta, con realismo, la necesidad de encauzar las iniciativas turísticas y de explotación hotelera que siendo inevitables, podrían ser el elemento motor de una recuperación del equilibrio perdido precisamente por la ausencia de planeamiento en todas las intervenciones hasta la fecha



Recorridos. Tres longitudinales: residencial, hotelero, turístico; cuatro transversales: actividad.



Estratos. Bandas especializadas. Otorgadas desde el arrecife y la playa hasta la autopista.



Segmentos. Colonizaciones transversales desde - hacia la costa.

