



Ciencia y Sociedad

ISSN: 0378-7680

dpc@mail.intec.edu.do

Instituto Tecnológico de Santo Domingo

República Dominicana

Fiallo Billini, José Antinoe

Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para una ciudad armoniosa

Ciencia y Sociedad, vol. XXXII, núm. 2, abril-junio, 2007, pp. 281-294

Instituto Tecnológico de Santo Domingo

Santo Domingo, República Dominicana

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=87032206>

- ▶ Cómo citar el artículo
- ▶ Número completo
- ▶ Más información del artículo
- ▶ Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

NOTAS, RESEÑAS Y EVENTOS

**NI METRO, NI ISLA, NI MARINA: TRANSFORMACIÓN
SOCIAL PARA UNA CIUDAD ARMONIOSA**

José Antinoe Fiallo Billini*

“La eliminación del divorcio entre la ciudad y el campo no es, pues, ninguna utopía... Ciento es que la civilización nos ha dejado, con las grandes ciudades, una herencia que costará mucho tiempo y mucho esfuerzo liquidar. Pero ellas tienen necesariamente que ser eliminadas, por largo y trabajoso que sea el proceso” (Federico Engels en el “Anti-During”).

“Para cambiar la vida, primero debemos cambiar el espacio” (Henry Lefebvre).

“... pero en la ciudad armoniosa las almas nacionales nacen y viven para todos los pueblos y obtienen su forma sin deformar las almas individuales y las almas familiares y las almas amistosas donde nacieron” (Charles Peguy).

1. Palabras de introducción

Cuando se me invitó a este Conversatorio debía decidir un referente o punto de partida y luego de algunos días de reflexión consi-

* Profesor del Área de Ciencias Sociales del INTEC y de la Escuela de Historia y Antropología de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD)
email: antinoe@hotmail.com

Notas, Reseñas y Eventos: Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para...

deré que era importante no caer en la trampa tendida por el ejercicio tradicional del poder burgués, sea político o corporativo-empresarial de centrar la discusión en un “Metro” ya decidido, aprobado y puesto en marcha “underground”, por abajo, y sacado a flote impositivamente como la primera muestra de una modernidad alienada.

Una sencilla y clara información que tenía y que fue confirmada al día siguiente de la intervención verbal nos dice:

“% bajo la línea de pobreza de la Oficina Nacional de Planificación en 2003 61.70%”.

“Número de personas bajo línea de pobreza 2003... 5.714.738”.

“Número de personas bajo línea de pobreza extrema 3.057.121-33.01%”.

(“Mortal” Estado de Pobreza en R.D.: Revelan resultados de la Encuesta Condiciones de Vida. Claudio Cabrera. Diario “Hoy”. Domingo 13 de Marzo. Economía y Negocios. Pág. 3.).

En este contexto entendía importante salir de la trampa que implicaba debatir la temática en la lógica de no reflexionar sobre las condiciones resultado de un proceso de exclusión y opresión de las mayorías, y por tanto situar la reflexión, el debate, en la urgencia de transformación social global, y a partir de allí hacer propuestas impregnadas de esa versión o punto de partida referidas específicamente a la ciudad de Santo Domingo.

2. Un contexto, una población y unas Exigencias de estrategias de Desarrollo transformadores

El viernes 24 de Enero del año 2003, la periodista Nelly de León me hizo una entrevista que entiendo interesante reproducir ahora porque sitúa adecuadamente mi punto de partida. Veamos:

“José Antinoe Fiallo, sociólogo, consideró que el descenso poblacional registrado en nueve provincias del país, según datos emanados del VIII Censo de Población y Vivienda, revela la existencia de dos polos de pobreza extrema en República Dominicana, como se había diagnosticado en un mapa que se hizo en 1997.”

Fiallo dijo que en el mapa de la pobreza salieron claramente las tendencias de empobrecimiento crítico y de movilidad de la población ya sea a ciudades intermedias, centros urbanos o la capital.

Aunque para el educador el censo no es confiable, advierte que la baja poblacional que registran San Juan, Sánchez Ramírez, Valverde, Bahoruco, Salcedo, Dajabón, Elías Piña, Santiago Rodríguez y El Seibo tiene que permitir entender que al planear una estrategia adecuada de desarrollo, se debe hacer que la misma permita crear una dinámica de permanencia de los asentamientos que hay y de repoblación, por las posibilidades que puedan ofrecer las alternativas de desarrollo. Aseveró que el caso de Independencia, con apenas 40 mil habitantes, indica una situación extremadamente grave, no como la gente cree por el problema de emigración haitiana, sino porque sostener unas posibilidades de desarrollo, hay que tener una relación de la población con el territorio, entendido éste como posibilidades productivas.

“Ese es un problema que tiene que reflexionarse porque cuando vengamos a ver, vamos a tener ya, prácticamente, a un 67 por ciento de la población concentrada en las zonas urbanas y sin posibilidades de darle salida a las perspectivas de trabajo de la gente”.

Fiallo continuó diciendo, “esto indica que hay una dinámica de despoblación radical, una movilidad hacia los centros urbanos nuestros, pero también hacia los centros urbanos del exterior, es decir, hacia los centros urbanos de Estados Unidos, Puerto Rico, España, Italia”.

Atención a las tendencias:

Apuntó que las tendencias de desplazamiento de la población hay que verlas como referencias importantes para tomar decisiones políticas dirigidas al desarrollo de la población.

Explicó que los factores que inducen a la gente a abandonar sus lugares de origen son objetivos y subjetivos, como por ejemplo, la falta de condiciones de trabajo o la no creencia en una posibilidad de salir adelante en el lugar de nacimiento.

Notas, Reseñas y Eventos: Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para...

“Hay que decir que los factores subjetivos ahora mismo están pesando mucho, y como hay personas que tienen familiares en la capital, en los Estados Unidos, funciona mucho el mecanismo de que esta gente sea sostén para redes receptivas, es decir, un muchacho tiene un tío o un hermano en Santo Domingo y está en las Matas de Farfán, por ejemplo, termina el bachillerato allá y se mete en la casa del primo o del tío en la capital”. También se da el caso de personas que están viviendo en cualquier parte del país y tienen un pariente en el extranjero, inician el procedimiento para que las pidan “entonces se crean unas redes de movilidad para poder salir de las condiciones en que se está viviendo”, relata Fiallo.

Recepción:

El sociólogo reveló que en el Sur del país hay redes muy extendidas de la gente que sale sobre todo de San Juan, Las Matas de Farfán, Vicente Noble, Azua, que generan redes de recepción urbana que son muy fuertes, encontrándose, casos como en la capital, donde hay cañadas que tienen tres pisos de población, arriba, en el medio y abajo.

Puso de ejemplo que en la capital se encuentran zonas de cañadas en las que la población proviene fundamentalmente de San Juan de la Maguana, como consecuencia de las redes urbanas que van tejiendo los sanjuaneros.

“Es interesante entender esa dinámica. Si no se generan condiciones de estabilidad poblacional en esas zonas, en un plazo de diez años habrá zonas completas del territorio nacional que estarán despobladas y no habrá fuerzas productivas en esos territorios, es decir, lugares donde haya producción de diversa naturaleza, entonces, eso es perder riqueza”.

Dijo que cuando una nación pierde población en el territorio, pierde capacidad para producir riqueza, por tanto la reducción que están teniendo las regiones Suroeste, del sur profundo, las provincias fronterizas y El Seibo, es altamente preocupante”. (José Antinoe Fiallo pide velar por el Equilibrio Territorial Dominicano. El VIII Censo confirma la existencia de dos polos que viven en pobreza extrema. Listín Diario, Pág. 17).

En esta entrevista, que abordaba los resultados del último Censo Nacional, entendía que podía colocar en la reflexión una estrategia de desarrollo compleja, macrosocial, que estableciera claramente las lógicas internas de la movilidad poblacional y su concentración. En 1961 éramos cerca de 3.200.000 habitantes y con cerca de 310,000 pobladores en la Ciudad de Santo Domingo. Aunque el Censo del 2002 afirma que somos cerca de 8.500.00 habitantes se estima que en realidad somos más de 9.000.000 y que la ciudad de Santo Domingo (Distrito Nacional) tiene por lo menos 3.000.000 de habitantes y en continuo proceso de crecimiento.

Me parecía pues que debíamos comenzar por estrategias que partieran de un referente y lógica radicalmente distinto y que el paradigma no es una “obra” u “obras” (el Metro, y ahora también la Isla Artificial y la Marina) sino el cambiar el curso de la sociedad dominicana en sus lógicas de reproducción fundamentales, y a partir de allí proponer sobre la ciudad para reforzar la estrategia de transformación social global.

3. Un primer acercamiento: ver la ciudad para la estrategia global y en una lógica de hacerla justa ella y para la sociedad

Teniendo como referente o paradigma la articulación entre transformación social global y reforma social urbana en esa lógica, en el contexto de un reportaje del periodista Alex Batista avancé el 20 de Febrero del 2005 las siguientes reflexiones:

3.1 “Necesidades y Servicios”

“Más que contraponer los beneficios del Metro con las necesidades de los barrios capitaleños y de Santo Domingo, plantearse cuáles son las necesidades y descentralizar los servicios ciudadanos son las propuestas del catedrático e investigador urbano Antinoe Fiallo. “Me parece una decisión loable”, dijo Peña al conocer el planteamiento que Fiallo dio a El Caribe”.

“Lo que los capitaleños necesitan no es que los lleven rápido a su lugar de trabajo; lo que en verdad requieren es que coloquen el lugar de trabajo más cerca de sus casas, más a la colectividad. Lo mismo tienen que hacer con los centros de servicios”, explicó el sociólogo”.

Notas, Reseñas y Eventos: Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para...

“Es llevar una extensión de la UASD a la Zona Oriental, porque es más beneficioso para la ciudad no tener los 50 mil estudiantes que a diario vienen desde aquel lado del río; y eso pasa con las demás universidades y con las oficinas gubernamentales”.

3.2 “Mercado Periférico”

“Si en verdad quieren mejorar el tránsito entorno a la Nicolás de Ovando, lo primero que deben hacer es trasladar el Mercado Nuevo a la periferia, porque la mayoría de la gente que compra allí viene desde la periferia de la ciudad, así nos evitamos tener tanta gente en ese entorno”.

3.3 “UASD para el Este”

La segunda propuesta es evitar que cada día entren al Distrito más de 50 mil estudiantes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo. “Debe construirse una extensión en la provincia más grande del país (Santo Domingo). Y se debe promover que los estudiantes de aquel lado estudien de aquel lado, es más fácil mover a los maestros que mover a todos los estudiantes. ¿Tiene lógica, no? A veces me pregunto si esta gente que propone el Metro ha hecho este ejercicio. Creo que una propuesta como la del Metro es una muestra de incapacidad política”, agregó Fiallo sobre su segunda propuesta de ciudad.

3.4 “Puentes Flotantes”

“Los puentes no pueden quedarse en una propuesta que une a dos ciudades divididas por ríos. “Yo quiero saber cuántos puentes flotantes se pueden construir con todo el dinero que va a costar el Metro. Porque si ponen puentes flotantes para unir la ciudad por otros puntos no se formarían los cuellos de botella que son los puentes. La experiencia del puente flotante en la desembocadura del Ozama es un ejemplo de lo bien que pueden funcionar esas estructuras”. Diandino Peña plantea que con el Metro se movilizarán alrededor de 160 mil pasajeros al día. En total la ciudad recibe 500 mil pasajeros al día desde la provincia”.

(Retos Urbanos. La Metrópolis Global de Antinoe Fiallo. Sección Ciudad. Diario El Caribe. Pág. 15. 20 de Febrero 2005).

Esto fue un primer acercamiento sobre la cuestión concreta de la relación Metro-Ciudad en el debate y al concluir señalaba, específicamente, la muestra de “incapacidad política y técnica” del agru-

pamiento político-partidista y técnico-corporativa que se expresaba en las decisiones, no solo por intereses de la acumulación capitalista urbana, sino además, por los niveles de alienación en relación al conocimiento de las realidades en curso y las urgencias de respuestas que tuvieran como referencias la justicia y la participación en la construcción de espacios y ambientes que respondan a intereses clasistas de mayorías populares.

4. Por una propuesta en la lógica de la transformación social global y la ciudad armoniosa

A partir de ese primer acercamiento y estimulado por la invitación que se me hizo para este Conversatorio, me parece interesante precisar las propuestas al tener una cierta base de acercamiento crítico y alternativo.

Por esto me parece importante esta opinión de Roberto Segre:

“Para ello deben acontecer transformaciones económicas, sociales y de diseño. Lo primero que se plantea es lograr que la ciudad produzca su propia riqueza y cuya disponibilidad, controlada por la comunidad, esté dirigida a la solución de los problemas internos. Ello implicaría delimitar las obras del capital globalizado y favorecer la existencia de un capital local y nacional motivado a la generación de obras locales... Las fuerzas desintegradoras del gran capital, de la política neoliberal que llevan a la segregación y a la dispersión de la ciudad, a la creación de enclaves excluyentes, a la introversión de la vida social, son combatidas por políticos y profesionales progresistas, conscientes de la responsabilidad asumida como dirigentes y diseñadores, ante la ciudadanía y las generaciones futuras”.

(Arquitectura y Ciudad en América Latina: Centros y Bordes en las urbes difusas. Periferia. Internet Resources for architecture and Urban Design in the Caribbean. <http://www.periferia.org>).

Me parece que puedo transitar desde políticas urbanas hacia la construcción más global de las búsquedas de equilibrios territoriales con justicia social y participación efectivas, pensando la ciudad de Santo Domingo en el contexto de la construcción de una propuesta popular de transformación social.

Precio algunas propuestas:

- 4.1 Crear tres subsedes de la Universidad Autónoma de Santo Domingo (UASD) en las zonas Oriental, Norte y Oeste (Los Mina, Villa Mella y Engombe); abrir la Sde de la UASD en la Escuela Normal “Américo Lugo” de San Cristóbal y además regular la concentración poblacional en el área donde estén las universidades O & M, UASD, UCSD, UTESA y UCMM. Solo en la UASD viven en la zona oriental entre 45,000 y 50,000 estudiantes. Este conjunto de medidas reduciría sustancialmente la movilidad de más de cien mil estudiantes y profesores(as).
- 4.2 Comenzar a eliminar las estructuras monumentales urbanas concentradoras como “Palacios”, áreas burocráticas relevantes, centros de servicios públicos y descentralizarlos (Ayuntamiento, Policía, Centro de los Héroes o “Feria”, Congreso, Tribunales, Plazas, Huacales y Huacalitos, etc.).
- 4.3 Descentralizar efectivamente los servicios de salud pública haciendo énfasis en centros de atención primaria de base y regionalización de la atención especializada de acuerdo al flujo de su procedencia y a las demandas más urgentes para superar la alta movilidad a Centros Hospitalarios específicos y acercar la recepción de emergencias y curaciones a la vida de las comunidades (caso Darío Contreras y Maternidad Nuestra Señora de La Altagracia en lugares de alto desplazamiento urbano). El Darío Contreras atendió cerca de 48,000 personas en el 2004, según sus propias estadísticas.
- 4.4 Comenzar a ubicar estudiantes y maestras y maestros de la educación pública en Centros Educativos cercanos a sus lugares de residencia, no solo para reducir distancias en la movilidad poblacional, sino para vincular más estrechamente escuela-comunidad y reducir los costos de mantenimiento de movilidades lejanas y con limitaciones de seguridad.
- 4.5 Planificación de nuevos espacios para centros industriales, manufactureras y artesanales en un arco peri-urbano desde San Cristóbal, Villa Altagracia, Yamasá, Monte Plata, Bayaguana, El Puerto y Los Llanos, de manera tal que se pueda ir generan-

do una dinámica progresiva de reasentamiento poblacional y reducción de la presión y movilidad sobre el centro urbano que es Santo Domingo.

- 4.6 Establecer una red de “mercados” populares para desconcentrar la movilidad poblacional hacia los pocos centros de esta naturaleza desde el oeste (El Café, Bayona, Las Caobas y Manoguayabo hasta Los Alcarrizos), Norte (Guaricano, Villa Mella) y Este (desde Sabana Perdida hasta Los Frailes), estableciendo flujos de ingreso de los bienes, teniendo en cuenta lugares de producción y garantizando que las cooperativas de productores sean cada día más responsables del control de los “mercados populares”. Valorar la posibilidad de articular a los “mercados” populares los puestos móviles y fijos de la economía informal de acuerdo a los flujos de circulación y urgencias.
- 4.7 Desarrollar una estrategia de generación de espacios de agricultura urbana y agricultura periférica urbana, para garantizar abastecimientos cercanos barriales sin alta movilidad de bienes y personas, incluyendo desde hogares, escuelas y espacios no utilizados
- 4.8 Garantizar fluidez y rapidez en las vías terrestres (calles y avenidas) y en un plazo no mayor de dos años: asfaltarlas y señalizarlas y eliminar todos los obstáculos consecuencia de la falta de mantenimiento, incluyendo ‘policías’ acostados innecesarios, semáforos en buen estado, personal de control en puntos estratégicos así como garantizar la circulación peatonal en puntos críticos en elevados adecuados.
- 4.9 Hacer énfasis en el establecimiento de redes urbanas de autobuses grandes organizados en cooperativas comunitarias y estableciendo rutas acordes con los resultados de los estudios urbanos de flujos, horarios, con la finalidad de reducir cuantitativamente la circulación de unidades no adecuadas pequeñas. Esta alternativa deberá contemplar el organizar las bases de taxis territorialmente así como los puntos de enlace de las bases de motoconcho.
- 4.10 Establecimiento de horarios específicos no conflictivos (ma-

drugada y noche) para la circulación de vehículos pesados de cierto tipo (patanas, transportes combustibles, materiales de construcción) en avenidas y calles de alta circulación o en áreas que necesiten protección (salidas de puertos, refinerías, áreas extracción materiales construcción, etc.) para garantizar fluidez permanente y rapidez en la circulación.

- 4.11 Establecer empalmes potenciales en rutas Norte-Sur y Este-Oeste para articular mayor fluidez y rapidez en la circulación intraurbana y estudiar la alternativa de cuatro puentes nuevos (dos sobre el Ozama y dos sobre el Isabela) de bajo costo (puentes flotantes).
- 4.12 Estimular el uso de bicicletas para la movilidad a centros educativos y laborales en la medida en que se transforman cotidianidades por cercanías a lugares de estudio o trabajo con su colateral impacto en el consumo de combustibles.
- 4.13 Las propuestas que estamos haciendo y que pueden obviamente ampliarse deben integrarse en una PROPUESTA POPULAR DE REFORMA Y MEJORAMIENTO URBANOS centrada en la recuperación de los territorios y en la justicia para los asentamientos humanos populares, barrio por barrio, y en el caso de Santo Domingo partiendo del arco marginal delimitado por los ríos hasta penetrar a zonas centrales. Ello a partir de las prioridades establecidas por el poder popular ciudadano y con la intención de articulación interbarrial, es decir, por la decisión de las comunidades a partir de su participación organizada.
- 4.14 Esta propuesta de Reforma y Mejoramiento Urbanos debe plantearse la redefinición del ordenamiento territorial nacional en cuatro regiones (Este, Sur, Oeste, Norte) con entre 3 y 4 provincias como máximo por región, incluyendo la eliminación del Distrito Nacional como insinuación del poder centralizado (una Provincia como las demás) y un esquema de participación y gestión de lo regional, provincial, municipal y local. Ello con la finalidad de ir construyendo una redistribución de capacidades para poder efectivamente darle equilibrio y armonía a las potencialidades de desarrollo social transformador.

4.15 En este contexto de plantear macroestrategias centradas en microexigencias populares (lógica endógena de justicia social) podría ser importante la construcción y desarrollo de un Ministerio de Infraestructuras y Medio Ambiente, para articular todo lo hoy disperso en “obras públicas” – “obras del estado” y “medio ambiente” para garantizar una relación armónica y holística entre naturaleza e intervención sociocultural. Este Ministerio podría servir para la creación en su seno de un Centro de Infraestructuras que como acción pública descentralizada, participativa y sin esquemas corporativos burgueses de acumulación, sea responsable del diseño y construcción de las respuestas sociales y comunitarias como agregados sociales a la Isla-Tierra. En ese sentido es acertada la apreciación de Néstor García Canclini cuando nos dice:

“A nivel político, la democratización del gobierno y la participación de los ciudadanos es quizás lo único que puede revertir parcialmente esta tendencia al enclaustramiento en lo privado de la mayoría y controlar la voracidad de los intereses privados inmobiliarios, industriales y turísticos que afectan el desarrollo equilibrado de las urbes... De no ocurrir esto, el riesgo es la ingobernabilidad: que el potenciamiento explosivo de las tendencias desintegradoras y destructivas suscite mayor autoritarismo y represión”. (Culturas Urbanas de Fin de Siglo: La Mirada Antropológica. <http://www.unesco.org>).

5. Voracidad: ¿cuál voracidad? Voracidad y estrategia de justicia radical

Una propuesta popular sitúa las iniciativas de la voracidad burguesa frente a la conciencia popular. Pero, ¿cuál voracidad de la acumulación capitalista?

El Ingeniero Diandino Peña en relación al Metro dijo:

“Llamamos a licitación a las empresas interesadas... que serán unas 15 ó 20, locales y extranjeras”. (El Caribe. Sección Ciudad. Pág. 19. 9 de Febrero 2005).

Lo primero es el negocio y la acumulación urbana en la intervención decidida por grupos corporativos en el poder político y de

Notas, Reseñas y Eventos: Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para...

acuerdo o en acuerdo con alianzas corporativas burguesas de la “sociedad del poder”.

Otro Secretario de Estado asignado al proyecto de la ‘Isla Artificial’ (Peña es el Secretario de Estado asignado al proyecto del Metro) el Arq. Eduardo Selman, aportó el siguiente dato:

“El Grupo Entrecanales y la Empresa Necso, de origen español, responsables del Novo Mundo XXI (otra vez somos “nuevo mundo”, NA), como se define la pequeña isla en el mar... que habría de tener una inversión entre los US\$400 y US\$450 millones... la isla será orientada especialmente al desarrollo turístico y el sector inmobiliario... (apartamentos, hoteles, centros diversión, bares, discotecas, restaurantes, comercio, destacamento policial, farmacia, supermercado... 300 botes o yates...”). (Preparan el diseño de la Isla Artificial. Listín Diario. Miércoles 16 de Marzo 2005. Pág. 16).

Con el Metro la burla es aparentar discutir cuando todo ha sido decidido arbitrariamente y mostrado en un show mediático. Ahora con la Isla Artificial, es además de eso, el secuestro del paisaje, pues ya no veremos el mar y los cielos en armonía, sino lo verán los que están en la Isla “Artificial”, miembros de la élite nacional e internacional burguesa, en una especie de contexto paradisiaco construido en nuestra costa, con su “soberanía” incluso garantizada.

Los niveles de alienación del funcionario político crecen según pasan los días. El síndico del todavía Distrito Nacional Roberto Salcedo declaró:

“Al pronunciar el discurso central (en el 1er. Congreso Santo Domingo 2015, N.A.) proclamó que los proyectos del Metro, una marina en la costa, un campo de golf y una isla artificial en la capital primada de América, convertirán a la ciudad y al país en una urbe líder de la región”. (Ayuntamiento del Distrito Nacional inicia Congreso Santo Domingo 2015. Listín Diario. 17 de Marzo 2005. Pág. 14).

El Ayuntamiento del Distrito Nacional sumado a esta oleada de megaproyectos acumuladores de un mensaje en lejanía con las urgencias populares y su cercanía y vinculación a las iniciativas corporativas en la ‘sociedad del poder’, que diseña, ejecuta y acumula. En ese sentido

el Arquitecto Kalil Michel Presbot, Subsecretario de Edificaciones de Obras Públicas aporta estos datos al Periódico “Hoy”:

“El gobierno otorgó una concesión a la empresa dominicana Disconfo para que ejecute un megaproyecto que incluye, entre otras obras, un nuevo puente sobre el río Ozama, remodelación del Puerto de Sans Soucí, construcción de hoteles y torres, marina deportiva, club náutico, centros comerciales y un parqueo por valor de US\$300 millones... las obras estarían localizadas entre el obelisco ‘macho’ y Sans Soucí...”. (Puente, Puerto, Hoteles: Gobierno Otorga Megaproyecto. Viernes 18 de Marzo 2005. Pág. 8).

La definitiva expulsión de las clases populares a lo largo del Malecón y los bordes del río Ozama está decretada por la voracidad acumuladora y por la alunación de la ciudad “competitiva” con Miami y su Bayside y otras urbes capitalistas.

Las políticas gubernamentales y estatales surgen no de las mayorías, ni de sus supuestos “representantes”, sino en una nueva burocracia de naturaleza corporativa que decide. Tiene razón John Kenneth Galbraith cuando afirma recientemente:

“... lo cierto es que el mundo económico moderno se centra en el control de la organización corporativa, es decir –que nadie rehuya esta palabra- la burocracia”. (La Economía del Fraude Inocente. Ed. Crítica. Noviembre 2004. Pág. 46).

Esta burocracia corporativa y no solo gubernamental, nuevo eje en la sociedad del poder se centra en la acumulación y enriquecimiento voraz, a lo cual hay que oponerse, y la propuesta popular debe ir hacia la insinuación abierta de otra construcción social.

Charles Peguy, católico y socialista describe este contexto contradictorio de manera muy precisa y sin temores:

“El dinero no es deshonroso cuando es el salario, la remuneración, la paga... cuando es ganado pobemente. Solamente deshonra cuando se trata del dinero de las gentes del mundo... y cuando se termina en esa situación monstruosa de un París como el París moderno, donde la población se divide en dos clases tan perfectamente

Notas, Reseñas y Eventos: Ni metro, ni isla, ni marina: transformación social para...

que nunca se había visto tanto dinero corriendo por placer, ni negársele el dinero al trabajo a ese punto”.

Las propuestas populares deben evadir las trampas y proponer desde alternativas democráticas, populares, participativas, en suma, de construcción revolucionaria de una sociedad y ciudades armoniosas, por justas y participativas.

No podemos ni caer en la trampa ni que nos cojan de mojigangas, en el contexto perverso del Acuerdo de Libre Comercio con Estados Unidos y el otro acuerdo perverso con el Fondo Monetario Internacional (FMI) respaldados por el anterior y el actual gobiernos, que producirán más pobres urbanos, ni dar muestras de incapacidad de iniciativas y proposición, dejando claro que como dijo la Representación de la Junta Popular de Santo Domingo el 8 de Junio de 1843 que:

“Lo que a todos toca, por todos debe ser hecho y aprobado”

Y agregamos: Si no es así, ¡NO!