Diálogo editorial crítico: 20 años de AAA en RD y el Gran Caribe

Arquitectos Antonio Segund Imbert y Franc Ortega.

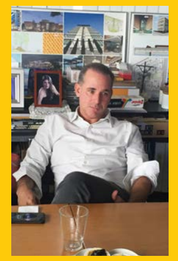
En la ocasión de celebrar con esta edición AAA059 los veinte años de trabajos continuos (el 3 de mayo del 1996 se puso en circulación AAA01 en el hoy Museo de Arte Moderno en Santo Domingo, RD), hemos querido hacer una evaluación abierta invitando a una selección de autores y profesionales destacados en el escenario dominicano, con el fin de contar con su mirada crítica en torno a una serie de temas fundamentales desarrollados durante este lapso. Se pautó una reunión con un grupo de colaboradores y amigos —a la que asistieron Antonio Segundo Imbert, Franc Ortega, Juan Pérez Morales y Guaroa Noboa— para realizar un balance crítico del trabajo realizado, discutiendo el pasado, el presente y el futuro de AAA. He aquí un extracto de la dinámica realizada con los colegas que pudieron acudir a la cita; entendemos que este resumen representa de alguna manera una visión editorial compartida y democrática, por lo que así ha sido formateada en el contenido. Esperamos que compartan nuestro criterio.

Gustavo Luis Moré: Quiero comenzar con una pregunta obvia: ¿Como ha cambiado la ciudad de Santo Domingo en los últimos 20 años?
Antonio Segundo Imbert: Para mí, en 20 años, ha habido una explosión demográfica desmesurada en la ciudad; no sé los datos de cuántos millones pero yo diría que en estos últimos 20 años la ciudad se ha duplicado o triplicado…
Franc Ortega: Si quieres verlo, en *google earth* le das al *scroll bar* del tiempo, y van cambiando los años, y vas viendo como cambia la huella de la ciudad… Hay fotos desde que empezó *google earth*…
ASI: Me di cuenta el otro día viendo una revista, que el edificio de nosotros de la Ave. Churchill, el Hylsa, cuando lo construimos era el edificio más alto de la zona. De hecho, lo hicimos de seis pisos para hacer una transición entre la escala de la Churchill y del Polígono, con el resto del vecindario, que en ese entonces eran casas… y ahora, el edificio es uno de los mas bajitos del área! Te lo digo como ejemplo.
Juan Pérez Morales: La economía es otra también. Hay un promedio de crecimiento de 5 a 7 pisos, que se observa muy directamente en el área del Polígono Central.
ASI: De hecho sobrepasó el Polígono Central.
JPM: Si, por supuesto.
Guaroa Noboa Pagán: Y hay un crecimiento horizontal importante: Santo Domingo Este, Santo Domingo Oeste...
ASI: Gazcue, el Norte también.
GLM: Ciudad Modelo…
FO: Gran parte de la explosión demográfica es debido a una migración grandísima de gente del campo. Mira, mi papá tenía una finca en un sitio que se llamaba el Guineal, una loma que está entre San Francisco y Gaspar Hernández; ahí no queda nadie ya; las casas están abandonadas, las gentes se fueron… eso está desierto.
GNP: Y ese fenómeno está pasando en Europa también.
FO: En el mundo entero!
JPM: Aquí no está más despoblado porque hay una migración haitiana que lo cubre, porque allá está peor… Pero el campesino ve muy deprimida la forma de vida en el campo y viene para acá y se queda en cualquier lado…
FO: Hay más oportunidades también.

ASI: A esos 20 años también hay que sumarle la ausencia de Joaquín Balaguer, un mandatario que tenía una noción de proyecto urbano, tenía una sensibilidad por el tema urbano. Los gobiernos de los últimos dos partidos han sido completamente insensibles a resolver los problemas de comunidad.
GN: Y de expansión y de crecimiento...
ASI: Exactamente. Yo entiendo que en estos últimos 20 años no ha habido un proyecto a futuro, eso se perdió. Yo creo que el último proyecto urbano importante que tuvimos fue el parque Mirador del Norte.
GLM: Y la Plaza de la Salud.
ASI: Y la Plaza de la Salud, sí. Si te pones a ver, las últimas cosas fueron hechas por el gobierno de Balaguer.
GLM: Claro, porque después todo lo demás han sido inversiones en la estructura vial.
ASI: O si no es vial, son intervenciones puntuales… Y te lo digo sin ningún interés, porque no le hemos trabajado al gobierno, o sea que no me importa. Pero Balaguer tomó determinaciones que fueron parte de un proyecto de ciudad; buenas o malas, correctas o incorrectas, ya esos son otros temas de discusión.

FO: Cambiando un poco ese tema de personajes que tuvieron incidencia… la economía tiene un impacto que afecta muchísimo a la ciudad; el poder adquisitivo de la gente aumentó muchísimo en los últimos 20 años, y eso significó poder adquirir un carro. Yo no tengo un plomero, electricista o albañil que no tenga carro.
JPM: Tú tienes que tener un parqueo en cualquier obrita….
FO: Y la calle tiene que acomodar ese carro…
GNP: En diciembre se vendieron 240,000 unidades de vehículos en las ferias.
ASI: Recuerda, que somos de los países que aceptamos vehículos de mayor edad en uso. Aquí están llegando vehículos con 800,000 kilómetros para el mercado. Tú nunca has visto ese número en un carro ¿verdad? Por eso yo siempre he dicho que los carros dominicanos tienen un sensor para dañarse en el elevado o en el túnel. Porque nuestro parque vehicular es realmente obsoleto, pero no sólo por la edad, sino también por el uso. Todos los carros de los taxis los traen de India, China, y son carros con un millaje enorme! Pero es cierto, yo creo que el mayor poder adquisitivo, la ausencia de transporte público, la explosión demográfica y el problema de seguridad han empujado a que todo el mundo eventualmente tenga o quiera tener un carro.

Arquitectos Juan Pérez Morales y Guaroa Noboa Pagán.



Vistas del encuentro.

Arquitectos durante el diálogo crítico.

GNP: Y sobre la ausencia de Balaguer; tú sabes que una de las últimas instituciones que Balaguer creó fue el CONAU y esta ha sido una de las instituciones más inoperativas, sin autoridad real en la ciudad, cuando, realmente, esta requiere de atención urgente. Para mencionarte un caso, esta ciudad tiene 20 años de retraso con la construcción de un nuevo puente, al norte del puente Duarte. ¡La ciudad está pidiendo a gritos otro puente! Entrar a la ciudad a las siete de la mañana, por la avenida de Las Américas es una odisea… entonces, ¿qué va a pasar dentro de 10 años más?
ASI: Los otros días hablábamos de que con la infraestructura existente, ya no hay solución física posible. Por ejemplo en México, donde estuve recientemente, han empezado a hacer viaductos de dos y tres pisos, porque el espacio físico que tienen disponible es ese, y no se puede ampliar, así que tienes que empezar a subirle pisos…
FO: Yo creo que nosotros nos dirigimos a un colapso. En Sao Paulo, para el año que viene, está pronosticado un *total gridlock* (paralización total). Yo leí que el último tapón gigantesco de Sao Paulo tenía 250 kilómetros de largo. ¿Tú sabes lo que son 250 kilómetros de largo? ¡De aquí a Puerto Plata, o más! ¡Y se pronostica que el año que viene habrá uno de la ciudad entera trancada! La realidad es que nosotros no sé si lo veremos, pero nuestros hijos lo verán. ¡El paradigma del transporte tiene que cambiar!

GLM: ¿Cuáles son las recomendaciones? ¿Cuáles son las posibilidades con respecto al tema del transporte público, que quizás es uno de los aspectos más críticos?
ASI: Recuerda que todo aquí, excepto las películas, siempre llega tarde.
JPM: Mucho más tarde, por décadas.
ASI: Ya las películas no, porque son *world wide* (globales). Pero yo siempre he dicho que si tú quieres ser clarividente, es muy fácil, sólo hay que ver el ejemplo de los otros países latinoamericanos…
JPM: Y tú vas viendo los problemas que van a venir para acá…
ASI: Primero en Colombia habían carteles, y a los diez años habían carteles aquí; todo ese movimiento político que está pasando, espéralo. Ya los países no son burbujas. Yo siempre he dicho que en menos de dos elecciones, tú verás a República Dominicana con una mujer presidente. ¿Por qué? Porque ha pasado y vamos a copiarlo igual, porque el sistema político de los hombres se ha deteriorado. Entonces eso del tránsito tú lo puedes ver y lo vas a replicar exactamente aquí. Colombia tiene el pico y placa… porque ya no se podía transitar. Esas son soluciones a la crisis inmediata.

GLM: Pensemos, ¿qué ciudad latinoamericana no presenta estos problemas? ¿Y por qué no los presenta?
ASI: ¡Ninguna!
GNP: La Habana no los presenta…
FO: ¡Porque hay 14 carros!
JPM: Sácala de la lista…
GLM: Buenos Aires no los presenta, ¿por qué?
JPM: Buenos Aires es más madura, hay transporte público, tienen un alto nivel educativo...
FO: ¡En Buenos Aires también hay problemas de tránsito a pesar de que las avenidas tienen hasta 10 carriles de cada lado!

GLM: ¿No creen que es urgente completar el sistema previsto del metro?
JPM: ¡Claro!
GNP: Sí, pero el metro no será la solución *per se*. El metro será parte de la solución. Las rutas alimentadoras y la reorganización del sistema de güagüas es urgentísimo.
FO: ¡Pero de eso no se ha hecho nunca nada!
ASI: Nosotros tenemos una condición especial que es el clima, aquí hace calor, es húmedo, y llueve. Entonces, cuando tú en cualquier ciudad, en Buenos Aires por ejemplo, el metro te deja a 800 metros, a 1 kilómetro, perfectamente tú lo caminas. ¡Pero si está lloviendo aquí no hay de otras que mojarse!
JPM: Sí, pero tampoco se están arborizando las avenidas, ni se están creando las condiciones; aquí antes se caminaba muchísimo más que ahora.
GNP: Sal un día a las 5:30 de la mañana y tú verás la cantidad de gente que camina a esa hora, porque no hace sol. El que vive en Villa Juana y trabaja en el Polígono, por ejemplo, que necesita ahorrarse ese carro público, camina media hora, cuarenta y cinco minutos...
ASI: Ahí entra otro factor Guaroa, el tema seguridad.
GNP: Sí…. Están durmiendo los ladrones a esa hora… [risas]
ASI: No, están atracando a esa hora.

FO: Ese retraso que tú dices que nosotros tenemos... Mira, yo cogí un tour en Atlanta, de un proyecto muy loco, que me dejó perturbado. Evidentemente que estamos muy lejos del ciclo evolutivo de la economía y del desarrollo de los Estados Unidos, pero mira lo que fui a ver… El SCAD (Savannah College of Art and Design), hizo un proyecto con los estudiantes —y lo construyeron— que consistía en convertir edificios de estacionamientos en apartamentos. ¡Oye que cosa tan extraña! Nosotros aquí estamos promoviendo que se hagan edificios de parqueos, en la Zona Colonial y en otros lugares. Ellos ya pasaron por esa etapa, hace 30-40 años, y ahora tienen muchísimos edificios de parqueos que están subutilizados, ¡y en los mejores lugares de la ciudad! Y se han inventado estos proyectos de convertir esos edificios de parqueos en apartamentos. Esto lo están haciendo en varias ciudades, es como una tendencia.
ASI: ¿Tú sabes qué? En Estados Unidos ahora usar *Uber* todos los días, te sale en un 25% del costo de un vehículo. O sea, si tú compras un carro, le restas la

depreciación, le sumas los *tolls* (peajes) y el consumo de gasolina y le tiras un número al año; usar *Uber* te sale en un cuarto de ese total.
FO: ¡Ah! No un 25% menos, sino un 25% del total.
ASI: Un 25% del total de lo que significa tener un carro, por eso es que en todas las ciudades —sin largas distancias— ya la gente, simple y llanamente, no usa el carro…

JPM: La ventaja de vivir en ciudades es tener la colectividad, poder resolver problemas comunes, y nosotros tenemos los inconvenientes de vivir en la ciudad y las soluciones las buscamos individualizadas; tenemos que tener nuestra cisterna, nuestro carro, nuestro sereno, nuestro policía, todo es individualizado; tenemos poco sentido de colectividad, y eso pesa y cuesta mucho. Aquí, más que en otras ciudades; en Santiago no se siente tanto… Y políticamente también es así, no hay representación política de mi barrio, ni de los problemas que yo pueda tener.
FO: ¡En Suiza, los vecinos votan hasta para decidir el color de los zafacones! [risas]
ASI: Señores, «*we don't commute*» (viajar al trabajo). En mi edificio hay cuatro familias con los hijos en el mismo colegio y no hacemos *carpooling* (uso compartido del coche). Eso lo hacíamos nosotros cuando éramos muchachos…
JPM: Y había autobuses.
FO: Eso lo hacía yo, yo iba al colegio en autobús. Caminaba una esquina, y esperaba el autobús. Eran cuatro autobuses llenos de muchachos. Yo creo que ahora no hay ningún colegio que use autobuses en Santo Domingo.
ASI: No, no lo hay.

GLM: Sintetizando, acabar las líneas del metro, reducir la importación de vehículos, mejorar el parque vehicular… ¿verdad?
ASI: Bueno Cuquito, el tema es mejorar el parque vehicular no reducir la importación porque hay una necesidad y hay que suplirla.
GLM: Tercero, crear vías peatonales con mejores condiciones.
GNP: La gente del Hard Rock Hotel pusieron esa condición al Ayuntamiento, tienen que reformular toda la acera de la Ave. Abraham Lincoln.
JPM: Tú te pones a ver cuál es la trama lógica de la ciudad de Santo Domingo y realmente fue un problema que ni siquiera fue atendido por urbanistas. Se siguió básicamente el esquema de obras públicas desde la invasión norteamericana, usando agrimensores para los trazados urbanos. Y así, si tenías una finca que colindaba con otra, y la calle pasaba derecha, o si te quedaba un triángulo o un pedazo, se permutaba, entre una propiedad y la otra, y así se cuadraban dos solares proporcionales a los metros que tú tenías; así fue todo el desarrollo de Gazcue, de Piantini, todo eso, y la trama es más o menos lógica. Posteriormente, vino una época donde tú sometías tu propia urbanización, aislada, y a partir de ese momento se fue entrampando la ciudad, se perdió la organicidad de los trazados continuos….
GLM: Sí, urbanizaciones autocontenidas o poco articuladas como Los Ríos, Los Jardines, Los Pinos…
JPM: Y Arroyo Hondo, y todas las urbanizaciones... Tú venías, le ponías la calle, distribuías internamente, pero los trazados no estaban bien conectados con sus entornos inmediatos.
FO: *Gated communties* (comunidades cerradas).
JPM: En la Avenida Independencia se puede ver cómo fue la parcelación original; en una avenida que estaba como a 200 metros del mar, y no había dinero para hacer una vía interna, así que las propiedades tenían 20-30-40 metros de frente y llegaban hasta el mar. Y así se desarrollaron las urbanizaciones: una callecita, casas de lado y lado, hasta allá...
FO: Esos solares grandes que tenían 50 metros de largo, generaron todos los barrios en la parte de atrás.
GNP: Mira, sin minimizar la importancia del metro, yo creo que tan importante es el tema del transporte público de güagüas. Las rutas de güagüas hay que redefinirlas, todos esos sindicatos quieren transitar en las Avenidas 27 de Febrero y John F. Kennedy, y están saturadas. De hecho, tú pones a circular la mitad de esas guaguas dentro de los barrios, para que de ahí te lleven hasta la 27 y se devuelvan….
JPM: Hasta el mismo moto concho si tú quieres! En un barrio donde no puede entrar un vehículo ¡está bien! ponle un moto concho, pero ponle un límite y organízalo.
ASI: Señores, uno de los cánceres mayores es la motocicleta. De verdad.
GNP: Sí, ese es el caballo del siglo XX.
JPM: En el campo ya tú no ves burros, tú ves el motor con la leche, los racimos de plátanos y el abono.
GNP: También hay zonas, como el Polígono Central, que están pidiendo a gritos, primero, que todas las calles sean de una vía, y segundo, que nada más se pueda aparcar a un solo lado.
JPM: Esas son medidas que son fáciles de resolver y no se hacen.
ASI: En resumen, estamos coincidiendo en que el vehículo, ahora mismo, es el enemigo mayor de la convivencia placentera en la ciudad. No el vehículo, sino la cantidad de vehículos.
GNP: Pero tú te quedas una Semana Santa en la ciudad y la disfrutas cuando sales en un carro… Por eso mismo, porque no está saturada.

ASI: ¿Soluciones? Yo creo que hay algunas fáciles…
FO: Bueno, definitivamente educación y *enforcement* (ejecución, imposición).
GNP: Sí, *macana*.
JPM: Yo creo que el desorden que hay aquí, no lo hay en ningún lado. Tú vas a Guatemala, y donde hay un letrero que dice no estacione, tú no ves a nadie estacionado.
ASI: ¿Y tú has visto los motores de Guatemala que organizados están?
FO: ¿Peligroso Guatemala verdad?
JPM: Sí, claro, es delicado.
ASI: ¡Pero tu no lo sientes! En Guatemala están todas las calles de una vía…
JPM: Y no hay nadie mal parqueado, el tráfico es más ordenado, es una ciudad más sosegada… Aquí es irritante; cuando hay una escuela, ocupan cuatro carriles.
FO: ¿Tu sabes una tendencia que me preocupa que no tiene nada que ver con carros, que es más política que otra cosa? Veo una tendencia fuerte a hacer proyectos en los parques. Al Mirador del Sur, que es el parque mío, ya le han entrado varias veces. Menos mal que hay una comunidad bastante unificada de los corredores y eso, y andan unos líos grandísimos.
GNP: El Centro Olímpico…
FO: El Centro Olímpico se fue, ya eso no es parque.
FO: En el Botánico tumbaron muchísimos árboles, y ahí hay un problema grande.
GNP: Yo pasé por ahí, y yo no soy tan radical. Ellos lo que hicieron fue que tumbaron las isletas que estaban en el medio; eso tiene una acera grandísima, y un espacio verde donde van a eliminar dos flamboyanes, dos solamente, y la van a hacer de tres carriles en vez de dos. Yo creo que eso está bien. Aunque se creará un cuello de botella en la Avenida que conecta con la Embajada Americana.
FO: Yo creo que hay un problema. Como hay más carros, se hace la avenida más ancha, y como está más ancha ahora caben más carros, vamos a agrandarla más, hasta que la ciudad será solamente calle, y no quedará área verde, ni aceras….
ASI: Mira, en la ciudad todos los esfuerzos que se han hecho han sido en dirección este-oeste. Un sólo proyecto norte-sur es el túnel de la UASD, en la Ave. Ortega y Gasset, que es corto y de una vía. Yo entiendo que ahora mismo, el problema mayor que tenemos es norte-sur. Eventualmente hay que cerrar los multi-accesos a las vías de recolección, a las de tránsito primario, ¡no pueden tener tantos giros en las esquinas! Y lamentablemente hay que seguir poniendo los bordillos, y organizar la gente a la mala, porque tenemos un usuario que es muy poco ordenado.
FO: A mí me parece tan ganadero eso… Eso es como elevar la altura de los contenes a 60 centímetros, para que los carros no se suban, ¿pero es que no hay policías que pongan multas?
ASI: 16 años de una sindicatura que el resumen de su gestión ha sido, simple y llanamente, CERO.
GNP: A manos de la farándula…
FO: Wow, lo grande es que tú eres positivo, y tienes una apreciación neutral [risas].
ASI: Sí, es verdad, todo eso que venimos arrastrando de esa farándula, de Johnny Ventura, de Corporán, de Juancito… ¿Pero tú me vas a decir a mí que si Eduardo Selman se hubiese mudado —que yo no lo creo— y hubiera sido síndico de Santo Domingo Este no hubiera hecho algo mejor que Juancito, por ejemplo? ¡Tal vez no, pero tal vez sí! En todo lo que es desarrollo y ciudad no hay gente especializada. Lo poco que se ha hecho ahí fue Domingo Contreras, que lo conocí como arquitecto y el otro día lo vi como político.
FO: Domingo tiene un poco más de criterio que Roberto. No hay duda.
GNP: Lamentablemente le cerraron el paso….

GLM: Hemos estado hablando de la ciudad; yo creo que coincidimos bastante en el diagnóstico del problema que hay. Con respecto a la arquitectura en sí ¿podemos enfocarnos un momentico en eso? Hay varios aspectos que ver. En la revista AAA hemos visto un desarrollo, por lo menos cuantitativo, importante, y yo diría que cualitativo también. Evidentemente todas las torres de apartamentos, de oficina, o sea el cambio de formato, de la vivienda individual y los apartamentos de cuatro pisos de los años 70, a las primeras torres de 6-8 pisos, y a los inmuebles recientes de 20-30-40 pisos… Ese cambio de formato también se ha ido enriqueciendo con áreas comunes, facilidades, espacios colectivos, jardines, cada vez más estacionamientos… Por otro lado, otra área en la cual yo creo que ha habido un gran desarrollo es en el de las villas vacacionales, ustedes tres en particular, yo también, hemos trabajado en casas, algunas de ellas de enormes dimensiones, otras más pequeñas, pero en fin, ha habido un trabajo cada vez más destacable a nivel internacional.
ASI: Si, yo siempre he dicho que si se hace un libro con criterio, aquí tu sacas 20 residencias, *second homes* (segundas casas), que pueden estar en cualquier parte del mundo bien *ranqueadas*. Claro, dentro de su contexto del Caribe.
JPM: Como debe ser; ya incluso se habla de identidad.
GLM: Sí, eso me parece importante que lo hablemos. Ha habido una apropiación local de un espíritu, del país, de la región, que me parece interesante…
GNP: También está la arquitectura que se ha venido produciendo con los cambios de uso, la comercial. Hoy hay una oferta de materiales que no había antes; hay muchísimas fachadas ventiladas…
FO: ... estructuras de acero; hace 20 años no se hacían edificios de acero.
GNP: Hay una dialéctica que se ha mejorado y se ha complementado con esa oferta de materiales. También que hay una nueva generación de arquitectos que ya están en el mercado, muy bien formados, con muy buena propuestas. Ya no es un círculo de 20-30 arquitectos, sino que de cualquier obra sale un desconocido que tú dices ¿y quién es este?
FO: ¿Y tú sabes una cosa también que tiene un impacto increíble? ¡El internet! El internet permite que aunque no puedas viajar puedas ver proyectos.
ASI: Sí, hay cierto carácter de globalización también. Pero eso es una tendencia mundial.
JPM: Sí, la gente viaja más, se comunica más, se publica más, vienen más…
ASI: Sin embargo, yo te puedo decir que nosotros en la ciudad todavía mantenemos muchísimo el carácter de una arquitectura apropiada. Que no hemos sido TAN globalizados. En México, lo que pasó en Santa Fé, ese mini Shanghai, eso aquí, gracias a Dios, no ha pasado.
GNP: Yo estuve en México recientemente, y tuve un sentimiento de apreciación de la ciudad de Santo Domingo. Porque uno siempre se echa a menos, pero después que vi Ciudad México, que es cierto que tiene muchas zonas esplendorosas, Reforma, Bosques, ¡pero el 80% de Ciudad México es como Villa Juana!
ASI: Mi mujer acaba de llegar de Río y me dijo, «¡Mi amor, vivimos en la metrópolis!». Porque Río todavía tiene eso. Nosotros todavía tenemos una serie de suburbios que no los hemos podido sacar…
GNP: Una de las cosas que contribuyen a que Santo Domingo se pueda potencializar aún más y que con el rescate de diferentes zonas como Villa Juana, Villa Duarte, es la delimitación de los ríos. Hay dos Santo Domingo, el Santo Domingo de este lado y todo lo que está en la periferia, que posiblemente tiene la mitad de la gente o más que la que está en este lado, pero esa ciudad consolidada, delimitada por los ríos…
ASI: Bueno, Micky Vila (ver AAA021, edit.) decía que la ciudad de Santo Domingo era la ciudad de los tres ríos: Haina, Ozama e Higuamo.
GLM: Él llegaba hasta San Pedro de Macorís.
ASI: ¡Pero Cuquito, ya Boca Chica se pegó a Santo Domingo!
FO: Pero no es Boca Chica, hay un fenómeno en la isla entera que yo le llamo la «puertorriqueñización» de la isla. En Puerto Rico, tú vas de un pueblo a otro y es todo ciudad, es todo urbano. Y aquí ya estamos llegando a ese nivel. ¡Es ciudad desde aquí hasta San Francisco de Macorís!
ASI: El territorio desde Santo Domingo hasta Boca Chica ya es urbano entero. De hecho, cuando se diseñó la autovía, te lo digo porque en Punta Cana, el departamento de ingeniería, fue el que trabajó en la propuesta principal, no se incorporaba Las Américas; seguía directo por atrás, para evitar el congestionamiento urbano.
GNP: ¿Ustedes han recorrido la circunvalación nueva?
JPM: Si, bueno, algunos pedazos.
GNP: En seis minutos tú vas de Haina a Villa Mella.
JPM: Esa es la única trama vial que está desarrollando el Estado; después todo lo demás es desarrollo espontáneo.
GNP: Esa carretera en principio iba a empalmar con Las Américas donde está el puerto multimodal; pero ahora la van a llevar nada más hasta la carretera de Samaná. Yo pienso que lo lógico es que se empalme con la autovía del Este.
ASI: Está diseñada así, para llegar a Boca Chica.
FO: ¿Y qué evita que se ocupen las márgenes de esas vías?
JPM: No, nada.
GLM: Yo tengo entendido que Cristóbal Valdéz fue contratado por el Ministerio de Obras Públicas, y está haciendo un plan director del territorio aledaño a la vía...
ASI: La circunvalación de ahora es muy larga, y como no está empatado el *loop* (círculo), todavía no se está usando, prácticamente.
ASI: Recuérdate que, lamentablemente, la ciudad capital es el polo: se transita desde el Cibao a Santo Domingo hasta el sur; no es muy usual el tránsito norte-sur directo, de Santiago a Barahona, para ponerte un ejemplo. Los productos vienen a un centro de distribución en la ciudad y de la ciudad entonces se devuelven a centros urbanos periféricos.
JPM: Bueno, están los camiones que vienen del puerto de Haina hacia el Cibao…
ASI: ¡Exactamente! Todo lo que sale de Haina que se va para el Cibao, ya no tiene que pasar por la Luperón. Ahora ¿qué pasa?, el camión que sale de Haina que va para Punta Cana, a veces prefiere el *shortcut* (atajo) del Malecón.
FO: ¡Pero lo que hay que hacer es prohibir el Malecón! Pero en la circunvalación hay que pagar peaje, y para ahorrarse 30 pesos hacen piruetas.
ASI: Yo te lo digo porque tengo gente que tienen empresas en Punta Cana y los choferes van por La Romana para economizarse 100 pesos; que es una decisión

estúpida porque es un riesgo. Es para que tu veas la cultura de aquí, la mentalidad.

GNP: Mira, ¿tú sabes que hay un punto que no tocamos que tiene que ver más que con la parte de la arquitectura *per se* con el aspecto urbano? Se está hablando del tren, Santo Domingo-Puerto Plata, pasando por Santiago. Yo creo que el tren viene ahora en este próximo período.
ASI: ¿Con unos inversionistas chinos?
GNP: Se han hecho unos viajes a China, parece que por ahí es que viene, sí…
ASI: Yo ví el proyecto, a mí me lo enseñaron. En los Estados Unidos optaron por el medio de transporte aéreo para las personas; el tren es para carga. La ruta del tren aquí es lógica porque se va por el canal, entre la nordeste y la cordillera central, pero simple y llanamente sería dedicado a la carga.
GNP: ¿Pero habrá pasajeros también?
ASI: Pero es que en una distancia de una hora, Guaroa, de aquí a Santiago, tendrías una línea de ida y una de vuelta, y en una vía, ¿cuántos trenes puedes manejar simultáneamente? ¡No puedes manejar más de dos! ¿Cuántas personas le vas a meter? ¿Cuántos vagones le vas a poner de pasajeros? Lo más que te va a manejar son mil pasajeros… y mil pasajeros te lo manejan los autobuses en tres minutos. No es rentable, a mi juicio.
GNP: Pero la proyección a largo plazo del sistema ferroviario no es sólo de Santo Domingo a Puerto Plata, sino Santo Domingo como eje para enlazarse con Punta Cana y con el Sur profundo, cuando eso llegue dentro de 50, 70 años.
ASI: ¿Y los puentes?
GNP: Habrá que hacerlos.
ASI: ¿Tu vas a hacer todo eso para manejar 2,000 pasajeros diarios?
GNP: No, pero tu puedes hacer todo eso para manejar 10 millones de turistas y moverlos por la República Dominicana entera sin necesidad de güagüas. Porque, ¿qué es más rápido?
JPM: Puede ser, pero el autobús puedes parquearlo en el hotel, montar a la gente, llevarlos al aeropuerto. Fuera de aquí, los *tours* casi siempre se mueven en autobuses. Ahora, eso es cuestión de factibilidad económica, hay que tirar los números.
GNP: Sí, hay que tirar los números, claro.
FO: ¡Ese es un préstamo que los tataranietos de nosotros van a terminar de pagar!
GNP: Desmontar el transporte de carga de la carretera ya es un *plus* (ventaja).
FO: ¡Eso no se va a desmontar!
GNP: Ayudas a desmontarlo.
ASI: Mira, una de las cosas es que aquí no hay *clusters* (grupos) de industrias. De los últimos parque industriales que se hicieron fueron la Zona Industrial de Herrera.
JPM: Por la circunvalación nueva está el Parque que hizo Pro-industrias, pero nada más hay como cuatro industrias. Hay como seis millones de metros cuadrados urbanizados…
ASI: Pero entonces tú tienes Villa Consuelo, que es zona urbana céntrica, llena de pequeñas y medianas industrias…
FO: Lo que pasa es que, como tú dices Antonio, llega el vagón con tu carga, pero tú tienes que buscar el camión que recoja la carga de ese vagón y te lo lleve a la industria. Si está todo consolidado, y todas las industrias están en una zona, cada industria podría tener un embarcadero del tren.

ASI: ¿Tú sabes que puede ayudar mucho? Resolver el manejo de combustible aquí. Es increíble el tránsito de combustible, ¿no te ha llamado la atención?
JPM: Sí, claro, de diez camiones, tres son de combustible.
ASI: Punta Cana tiene un tránsito de combustible impresionante. El aeropuerto de Punta Cana en un día vende exactamente lo que venden las tres bombas más grandes de la ciudad en un mes. Entonces, todo ese tránsito lo carga esa carretera y todo eso sale de la refinería y tiene que llegar hasta allá. Ha habido un proyecto de oleoducto, pero….
FO: Hay un oleoducto ahí en la Avenida Ecológica… no sé hasta donde llega.
GNP: Sí, ese va desde AES hasta Ozama. Pero es de gas.
ASI: Mi hermano, no le des muchas vueltas: imagínense que la ciudad de Santo Domingo es una señora de 75 años que la atropelló una patana. Y esa persona tiene factura del cráneo, pulmón perforado, hígado roto, un riñón dañado y otro chispeando [risas], ciento y pico de facturas, y entonces, simple y llanamente, nosotros nos hemos concentrado en arreglarle las uñas enterradas que tiene. ¿Tu me entiendes?
GLM: Con cirugía plástica.

FO: Y no hemos hablado de los intestinos, de todo el sistema de aguas negras, de drenaje, que es un problema grave que hemos decidido ignorar.
ASI: Haciendo el hoyo del Edificio 1057 se nos deslizó un pedazo con la lluvia, y cuando vimos, el *main pipe* (tubería principal) era de barro. ¡La tubería central de la Ave. Abraham Lincoln es de barro! Y está completamente pinchada. Toda esa red, como dice Franc, está vieja y obsoleta.
FO: El de la Ave. Sarasota es de asbesto.
GLM: No, y en la zona del Polígono Central hay una gran parte que no tiene ningún tipo de infraestructura.
JPM: Y la ciudad casi en un 90% no tiene alcantarillado sanitario.
FO: ¡Además donde se ha multiplicado por 20 la densidad!

ASI: ¿Cómo se solucionan los grandes problemas? Se solucionan a pedazos. Por eso, con el tema de la Ciudad Colonial, siempre lo que les dije fue: «vayan arreglando de chin en chin», pero que cuando se salgan de ahí esté todo listo… ¿verdad? ¿Porque qué yo gano con que no haya cables de aquí a las Mercedes?
JPM: ¿Por qué hay cables todavía Cuquito? Están los soterrados pero no los han pasado…
GLM: Porque esa parte le compitió a Edesur y esta no ha conseguido los fondos, no han hecho el acuerdo. MITUR sacó del presupuesto el cableado y quedó en hacer las infraestructuras soterradas, y están esperando que aparezcan los fondos. Es lo último que se nos informó al respecto.
JPM: Eso puede ser una inversión bastante rentable…
GNP: Lo que pasa es que Edesur está esperando que el gobierno lo ponga.
GLM: Es un urbanismo de proyectos… por pedazos desarticulados…
ASI: El otro día hablamos «ah, que es muy bien lo de la Barquita…» pero eso no tiene impacto. Eso tiene impacto individual, para una familia, para una persona, pero eso no tiene impacto para la ciudad.
GLM: Eso es sencillamente un modelo que se hizo, que puede ser repetible o igualmente jamás lo pueden repetir…
GNP: Yo pienso que es demasiado costoso. Pero, sin embargo, creo que el modelo de la Ciudad Juan Bosch y los fideicomisos —que el Estado provea las tierras y el promotor desarrolle—, creo que por ahí es que va la cosa…

FO: Pero déjame decirte una cosa de Ciudad Juan Bosch, que participé en el concurso, en realidad ese proyecto no era muy razonable Guaroa, hacer una ciudad satélite…
GLM: Yo estoy de acuerdo contigo. Tenemos el centro mal atendido ¿para qué nos vamos para la periferia?
ASI: Aquí es que se genera. El problema es que todo el mundo viene a trabajar a las cinco calles de aquí. La ciudad sólo puede mejorar con la revalorización de polos externos.

GLM: Vamos a hablar un poco de la revista ahora, creen? ¿Qué hemos hecho; qué ustedes creen que tenemos pendiente, por hacer?
FO: ¿Tú sabes una cosa que le hace falta a la revista? Pero yo creo que es muy difícil de lograr —es más, yo creo que hasta las revistas gringas que yo recibo ya quitaron eso!— una página con una caricatura…
GLM: Nosotros tuvimos una por varios números…
FO: Yo me acuerdo, la hacía Harold Priego.
ASI: Mira, nosotros hicimos un *charrette* (evaluación repentina) en mi oficina antes de venir, y en mi oficina entienden que la revista debería aprovechar esta ocasión para hacer un cambio dramático.
GLM: ¿De qué, de formato, de enfoque?
ASI: O sea, esto llegó así hasta aquí y de hoy para adelante esto es así. Por ejemplo, ya yo te abro la revista y ya yo sé lo que viene.
GLM: No te genera sorpresa…
ASI: No me genera sorpresa. Olvídate del contenido, el contenido es inmejorable. Te estoy hablando de lo que es la revista en sí, la diagramación, la secuencia, la fotografía, los artículos… Tu buscarás el momento si crees que la idea es válida; de hecho, fíjate que tú has hecho inserciones, con el tema de interiores, por ejemplo, pero dentro del mismo esquema de la revista. No hablamos ni de formato ni de contenido, pero yo creo que lo que debe hacer es un cambio de verdad. No sé si tú sientes eso cuando ves la revista…
FO: Ahora, tu eres terrible Antonio, porque la pregunta que me hago es que todas las otras revistas tienen lo mismo…
GNP: Tienen el mismo formato desde hace 30 años, la *Architectural Record* por ejemplo…
FO: Lo que él está diciendo es súper válido, pero yo me estoy matando pensando, ¿Qué yo haría diferente? ¡Y me da trabajo!
ASI: Acuerda que estamos haciendo un *think tank* (grupo de reflexión). Por ejemplo, en mi oficina están todos de acuerdo en que la revista debería ser más fotografía y menos contenido escrito.
FO: Yo estoy de acuerdo con eso.
GNP: Yo estoy de acuerdo.

GLM: Óyeme, pero en realidad, más del 75% de la revista es fotografía…
JPM: Yo creo que el contenido escrito le da un sentido de sustancia…
GNP: ¿Tú sabes qué me pasa a mí con el formato y la secuencia de la revista? Que hay veces que yo tomo la revista y me pongo a ver los anuncios... ¡Son muchas páginas de anuncios! Y bueno, llega un momento que pasa una hora y me entretuve viendo anuncios y no he leído nada de la revista, y me canso y la suelto.
FO: Pero tú tienes mucho tiempo; una revista uno no la lee en un día.
JPM: Los anuncios son tan importantes como los contenidos.
ASI: Sí, los anuncios son MUY importantes.
JPM: Y no sólo por el factor económico, sino que profesionalmente te permiten estar más al día de la oferta que hay…
GNP: Claro, claro, pero ¿tú te has planteado ver si pueden ir al final?
GLM: Sí, claro que sí, y de hecho le hemos dado la opción a los anunciantes de ponerse al final, pero la idea no ha sido exitosa. De hecho, creo que precisamente el posicionamiento de la publicidad al inicio ha sido uno de los grandes éxitos de AAA.

GNP: Citando los logros, yo creo que con la revista tú conseguiste sacar el contexto del Caribe y llevarlo a un plano internacional como no lo ha hecho nadie…
ASI: Sí, hiciste el *crossover*.
JPM: Y posicionó a República Dominicana en la región, en el continente y en el mundo…
GNP: Yo digo que tú tienes muchísimas obras como arquitecto ejemplarísimas, pero tu principal obra, para mí, es la revista, a nivel de legado.
ASI: Como dije yo una vez, Cuquito nos puso a nosotros a poder viajar con una revista bajo el brazo; y poder llegar a cualquier parte del mundo y poder decir ese soy yo y eso es lo que yo hago, miren un artículo mío aquí.
FO: ¡Y una revista que cuando tú la llevas la gente se impresiona!
GNP: Pero adonde iba era que, yo que he estado involucrado con el tema de la integración del Caribe y de lograr los acuerdos de reconocimiento mutuo, creo que sería interesante producir un ejemplar, o varios ejemplares, donde se puedan ver las obras de los arquitectos dominicanos en el extranjero, de los arquitectos de Jamaica en el extranjero… Que no sea un asunto puntual.
ASI: Me gusta esa idea. Que sea de toda la región *full time*.
GNP: Pero enfocándose en la arquitectura de determinado arquitecto hecha en otro país, para contribuir a desmontar las barreras proteccionistas que hay…
GLM: Sí, eso lo hacemos en la medida que ocurra y lo identifiquemos. La revista que acaba de salir, dedicada al SAL, *AAA058* es precisamente así.

ASI: Mira, otra cosa es que lamentablemente este es un mundo de *marketing*. Una de las cosas más exitosas que hacen algunas las revistas internacionales es el agrupar en rankings o «Tops: El «Top 100», el «Top 20», el «Top 10». Eso es algo que te puede traer muchos problemas… pero ¡no hay cosa que le guste más a la gente!
GLM: ¡Que aparecer en el top! [risas]...
ASI: Número dos; aunque se oiga banal, también pueden haber algunas páginas del ámbito social, eso refresca.
FO: ¡Sí, hay muchos eventos de arquitectura!
JPM: Sí, el programa de actividades sería bueno; pero acuérdate que es una revista profesional...
ASI: Eso se hace en una página, una sola; y son eventos relacionados a la profesión.
FO: Cuquito, de las revistas internacionales ¿cuál es tu modelo a seguir?
GLM: Mira, nosotros comenzamos con *Croquis*; y en algún momento empezamos a hacer números por países como hizo *Arquitectura Viva*.
ASI: ¿Y *Wallpaper*..?
FO: ¡*Wallpaper* es muy divertida!
GLM: Pero *Wallpaper* es más de diseño. Miren esta edición que acaba de salir, aquí tenemos, volviendo al tema de las sociales, hay varias secciones sobre eso: la puesta en circulación del libro de Guillermo González, la exposición de los Caro, el Seminario de Arquitectura Latinoamericana, etc. Hay mucho del tema social aquí; luego algo de texto; y entonces las obras, más o menos lo que decía Guaroa, hay proyectos de Perú, Costa Rica, México, Panamá, Puerto Rico, Guyana, un poco de todo...
ASI: Si, esa está más internacional. Porque aunque sea una revista de arquitectura dominicana, para difundirla globalmente, tienes que tener de todos los países de la región...

ASI: Mira, en el *rating* de mi oficina, los chicos consideran que la fotografía es el área donde la revista debe mejorar más…
GLM: ¿La impresión?
ASI: No, la fotografía en sí.
JPM: A Ricky no le gusta retocar fotografía, por criterio personal de él.
GNP: A mí particularmente no me gustan dos páginas con una foto, porque no se aprecia bien. Yo prefiero una foto grande en una sola página.
GLM: Sin embargo, hay gente a la que le gusta eso… Se crea un ritmo…
GNP: Sí, para los gustos los colores.
ASI: No, y la *folding page* también es divertida.

FO: Yo creo que el paso más importante que debes dar con la revista es digitalizarla, ponerla disponible para *Tablet*. Ahí se ponen anuncios que hasta te lo pagan mejor; el mercado tuyo se multiplica por cinco o por seis.
ASI: También tienes que incorporarle los códigos de barras, para los anunciantes, para que con tu celular te puedas dirigir al *link*. Otra cosa, en las revistas de carros por ejemplo, hay un artículo del último Porsche, y con el celular le das al *link* y te lleva a un video del carro, que la revista no te lo puede proporcionar porque es un medio impreso. Y te lo digo porque eventualmente, en ese mismo recorrido de fotografías, se puede hacer un video, y poder proporcionar esa información digital que no puedes imprimir te le da otra dimensión.
GNP: ¡Eso sí es una buena idea!

ASI: Ahora bien Cuquito, hay una cosa que hay que entender, no puede ser que una obra mía salga en esta revista y yo, económicamente, no coopere con eso. Yo te lo estoy diciendo en serio. No es posible que haya una casa mía aquí que tenga ese código de barras, que eventualmente una persona puede entrar por ahí a mi website, y yo comercializar esa publicación, y que este documento no se beneficie económicamente de esa plataforma de mercado. Yo siempre he dicho que los cuartos mejor gastados fueron los del *Pro_File 01*. ¡Esos son los cuartos que más han generado!
GLM: Yo te agradezco que tu lo propongas, porque eso habla muy bien de ti, pero hay un tema ético ahí. ¿Tú sabes qué problema tiene eso, Antonio? Que cualquier gente que venga aquí con un cheque de 15 o 20 mil pesos, queriendo salir en AAA ¿cómo le digo yo que no, si la obra no está a un cierto nivel cualitativo?
ASI: ¡No! ¡es que no es que tú vas a venir a que te publiquen! Es que tu vas a decir, «Antonio, mándame proyectos», pero ya yo sé Cuquito que por lo menos la publicación de un proyecto tiene una tarifa. Pero yo te puedo decir, Cuquito, en la casa mía yo quiero código de barras y quiero que me mande para un video… y por eso, hay un *fee* adicional.
FO: Eso sí, eso es un anuncio. Pero hasta eso éticamente puede ser delicado, porque se puede interpretar mal.
GNP: Depende de cómo se maneje.
GLM: Déjame pensarlo. Pero yo te soy franco, la independencia editorial nuestra es algo que yo he defendido y he valorado siempre, y no he querido negociarla.
JPM: Hay que darle una forma honorable y digna a eso.
ASI: ...a través del *link*. Yo te voy a pedir que me pongas el código para mandar a la gente a *Youtube* a ver el video, y tú me vas a decir, pero eso es un anuncio…
GLM: Bueno, eso puede ser para los que tienen página, porque por ejemplo, tal vez Juanín no tiene página, Guaroa no tiene página. Yo voy a averiguar cómo se hace. Y podemos ponerlo en el tarifario, el que quiera ponerlo lo pondrá.
ASI: Igual para los anuncios; porque los anuncios también lo pueden usar.

JPM: Ven acá Cuquito, ¿Tú no crees que esta revista tiene mucho material?
FO: Está gruesa, sí.
ASI: ¡Son libros!
GLM: Esa edición resultó grande; es especial; tiene como 80 páginas más de lo normal.
JPM: El contenido de tu revista es fuerte, es contundente. Tu tienes cuatro publicaciones al año ¿verdad? ¿Tú no crees que se puede aumentar a seis y disminuir un poco el material? ¿O aumentan los costos?
GLM: El problema es que el ritmo de entrega de los arquitectos que participan en las ediciones no es tan ágil como para reducir el tiempo. Entre el momento en el cual nosotros decidimos publicar una obra, y el momento en el que nos dan el material y se procesa…
JPM: Pues que salga en el próximo…
GLM: Sí, yo te reconozco que nosotros hemos adaptado el ritmo de la revista a dos cosas: primero, a la cantidad que las empresas que se anuncian aquí pueden gastar en presupuesto al año, y segundo, al equipo que tenemos ya conformado nosotros que tiene una dinámica que, para este calendario asumido, es buena. O sea, aumentar el ritmo de trabajo, aunque reduzcamos las páginas nos va a crear un aumento del costo, que yo no estoy seguro que las tiradas adicionales lo puedan pagar. Y como la competencia anda al mismo ritmo que nosotros, hemos preferido seguir así.
JPM: No, la competencia es menos de la mitad.
GNP: Es mucho más *light*.
ASI: Es más revista...
GLM: Que es una de las razones por las que yo no quiero reducir el contenido.
JPM: Tú te quieres diferenciar también…
GLM: ¡Claro! Nosotros vendemos mucho más caro, y aún así somos rentables tanto en publicidad como en venta al público.

ASI: Yo creo que el tema del uso más frecuente de los *drones*…
GNP: Ahora se están usando los *drones* hasta para interiores.
GLM: Si, nosotros le estamos dando cada vez más participación. Gustavo José está trabajando mucho el tema *drone*.
FO: ¿Tú sabes Cuquito que ahora, sobre la revolución digital hay otra revolución de realidad virtual? Ahora en tu celular, con una aplicación, tú puedes ver las cosas en 3D. ¡Para arquitectura es impresionante!
ASI: Lo interesante de esas grabaciones es que tú estás dentro del ambiente. Tú estás aquí viendo el video, y en el video tú puedes mover el teléfono y la cámara dobla para los lados, para arriba, para abajo. Espacialmente es buenísimo. Ya hay un *app* para hacerlo; haces una panorámica 360 grados y luego el *app* te construye la imagen. Yo creo que sí, que hay que incorporar todas esas chulerías. Quizás, Cuquito, la revista puede reducir la cantidad de proyectos y dedicarles más páginas a cada uno...
JPM: Seleccionar más, ser más exclusivo…
GLM: Eso nosotros lo hemos pensado; publicar menos obras con más cantidad de páginas.
ASI: Y yo te voy a decir una cosa, tú puedes encontrar algo interesante en la mesa de quien sea, pero yo creo que ya tu revista no se puede dar el lujo de tener *cháchara*.
GLM: *Cháchara* ¿en qué sentido?
JPM: Cualquier cosa.
ASI: En calidad.
GLM: Ah no, claro. Nosotros somos cada vez más exigentes con eso.
ASI: Y la edición de interiores, para serte franco, para mí hay un 20% que no sirve.
GLM: Yo estoy de acuerdo. Sin embargo, déjame decirte algo, es una de las ediciones que más se ha vendido.
ASI: Estoy de acuerdo, pero estamos hablando de AAA.
FO: ¡Es que los interiores venden mucho! Hay muchos productos...
JPM: Y mucha gente involucrada. Pero aquí se están haciendo buenos interiores ya…
ASI: Yo no estoy diciendo que sean malos, pero una cosa es un interior con criterio, con concepto, una intervención específica, y otra cosa es amueblar un apartamento.
FO: No, porque amueblar un apartamento se llama decoración. Tú puedes hacer una edición de decoración.
ASI: ¡Pero es que también como decoración son malas! Ya en esta revista tiene que ser un honor salir. Yo sería más selectivo.
GLM: No, nosotros lo estamos haciendo. Déjame decirte algo Antonio, de lo que recibimos en la editorial, hay un 30 o 40% que no está publicado, queda en archivo.

ASI: Tienes que meterle un 60%. ¿Ustedes están de acuerdo con que los proyectos sean más fuertes?
JPM: Yo estoy de acuerdo. Pero eso depende del medio.
GLM: Eso no depende de mí, depende de lo que se produzca en el país y en la región.
JPM: Yo no creo que se deba aumentar mucho las páginas de los proyectos. No creo que sea necesario. Estoy de acuerdo con menos proyectos, pero también menos páginas, y seleccionar más las fotos. Porque tampoco puedes abrumar, no es una documentación de planos constructivos, son detalles a destacar, imágenes principales, no puedes tener ángulos repetidos.

ASI: ¿Tú sabes qué puedes incluir? *Collectable pictures*: imágenes que puedas cortar y enmarcar.
GLM: No sé si ustedes se acuerdan que nosotros estuvimos publicando una vez unos afiches que se abrían.
ASI: ¡Asperísimo! Yo compré el libro de Oscar Niemeyer para un cliente. Me costó 850 dólares. El libro está hecho con fotografías impresas. Son páginas en blanco, con clips, como los de los álbumes viejos, como esquineros. O sea que eventualmente tu pudieras coger las fotos y enmarcarlas, todas. ¡Bellísimo! Lo puedes hacer… Porque ya lo que estamos hablando son elementos que te enriquezcan porque ya tu estás del otro lado!
GNP: Ya la revista es madura.
ASI: Son detallitos, es un *facelift*, no es un cambio.

GLM: Sí, yo creo que el tema digital es muy importante; tenemos que hacer un esfuerzo de mejorar el sitio de internet, y de publicar para *tablets.* Y lo de los *links* a las páginas y videos, eso no es tan difícil, eso lo podemos hacer. Lo de aumentar las tiradas al año eso es más difícil.
GNP: La idea de los coleccionables también es buena.
ASI: Los coleccionables, aumentar el área social, también abrir artículos nuevos, las caricaturas… También, si la quieres revistear menos, poner la portada que no sea *glossy* (con brillo), trabajar con un cartón.
GLM: Eso también es algo que hemos evaluado, y sin embargo a la mayoría de la gente le gusta más así.
ASI: De repente también puedes tener más libertad con la portada. Tú nunca te has salido de la portada…
GLM: No, tratamos de ser coherentes, hay que verla en conjunto.
ASI: Pero a veces romperla es chulo. También creo que la diagramación se puede mejorar, porque a mí personalmente no me gusta, a mí me gusta que la lectura sea diáfana. Hay formas de hacer *updatings* para que la revista se vea más fresca….
GLM: Hemos tratado de que el sistema persista.

FO: Antes de irme yo quiero decir algo. Cuco, esto que tú haces es un acto de heroísmo, el esfuerzo que conlleva hacer este trabajo es algo que yo no lo quiero ni pensar; y además de eso tener tu práctica… usted, como diría Gallard París «chapeau», usted es un verdugo. ¡Gracias por la invitación!
ASI: Eso mismo que dijo Franc, te lo puedo decir y te lo he dicho siempre en público, como digo también lo de Dominique Bluhdorn, nadie en este país ha hecho por las artes, aparte de Freddy Ginebra, como lo que ha hecho esa mujer, y nadie le ha dado el reconocimiento… A la gente hay que darle su reconocimiento. Dominique ha colocado al profesional dominicano en el mercado internacional. Eso es un orgullo para nosotros.
FO: ¡Chavón ha formado mucha gente! Cuquito, ¿Sabes una persona que nunca tampoco se le ha dado ningún reconocimiento? A mi antiguo jefe Juan Bernal.
GLM: Pero yo le he publicado bastante; en el libro de E. León Jiménez y en el libro de Guillermo González hablo de él….

ASI: Para cerrar, tu tienes que hacer la Escuela de Diseño, ése es tu próximo proyecto. Una escuela de arquitectura de 100 alumnos, ni uno más ni uno menos…
JPM: Aquí hay muchas escuelas de arquitectura…
ASI: Por eso mismo, por eso es que hay que hacer una… correcta.
FO: ¡Eso es una buena idea!
ASI: Aquí debería de haber un estudio de arquitectura, puede ser de posgrado, de alto nivel, con un grupo de 50-100 que piensen igual... Si la quieres hacer en Punta Cana, la hacemos en Punta Cana, si la quieres hacer en Constanza...
GLM: Como la *Architectural Association* de Londres…
FO: Y que vengan gente del Caribe a eso.
ASI: Eso hay que hacerlo. Eso es un legado, complemento de AAA.
GLM: Yo he relajado con eso, lo que pasa es que yo no sé como pasar de la idea a la acción sin que me lesione económica y personalmente.
FO: Yo creo que tú estás equivocado. Eso puede ser más lucrativo que la revista y que tu ejercicio profesional.
ASI: ¿Lo hacemos entonces? ¿Lo ponemos como un *task* pendiente?
GLM: La próxima vez lo hablamos…