



FACTORES DE

PREDOMINANTES  
EN LAS

VÍAS  
DOMINICANAS

*Mario Holguín A.*

**Ing. Mario Holguín Álvarez**  
Edición

**Moisés Holguín**  
**Nolis Jáquez**  
Recolección de Datos

**Yael Báez P.**  
Diagramación y Diseño de Portada

**Fundación Red de la Dignidad -FundaReD-**  
**Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones -MOPC-**  
**Oficina Presidencial para el Reordenamiento del Transporte -OPRET-**  
**Internet**  
Fotografía

**Yael Báez P.**  
Trazado en Mapas de Tramos de Concentración de Accidentes -TCA-

**FundaReD**

Santo Domingo, D. N.  
República Dominicana  
Junio, 2012

FACTORES DE



PREDOMINANTES  
EN LAS  
**VÍAS**  
DOMINICANAS

*Mario Holguín A.*



# Los factores de riesgos predominantes en las vías de República Dominicana

Los peligros a que se someten los usuarios de las vías son muchos y complejos en razón de que intervienen innumerables factores de características particulares.

La movilidad es un fenómeno fundamental en el desarrollo de la sociedad hoy día. Para lo cual se requiere de una serie de facilidades de transportación y de infraestructura viaria adecuadas. De manera que el ser humano para circular a través del sistema viario necesita un medio vehicular. Pese a que un gran porcentaje de la población, producto de la desigualdad en la distribución de la riqueza, es de a pie.

Sin embargo, siendo este movimiento de personas un derecho consagrado en los principios jurídicos fundamentales, tales como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, la Carta Democrática Iberoamericana y la propia Constitución de la República, así como también la Ley de Tránsito 241 y sus modificaciones, se establecen normativas que se tienen que respetar, las cuales constituyen reglas de comportamiento para preservar la convivencia social.

La seguridad vial trata precisamente de disciplinar al ser humano para que en sus actividades de movilidad a lo largo de sus rutas cuide su vida y la de los demás. Pero, también la salud de la ciudadanía y los bienes que se comprometen en el trayecto, ya que los daños trascienden a las comunidades y hasta causar efectos negativos en la economía nacional.



De tal forma, que tenemos tradicionalmente cuatro factores de riesgo en la seguridad vial, a saber: El ser humano, la infraestructura vial, el vehículo, el medio ambiente. En este trabajo introducimos un quinto factor de riesgo, que sería el sistema de autoridad, este último, un concepto totalmente nuevo que trataríamos

al final de nuestros comentarios, que definitivamente generará un acalorado debate en el futuro inmediato.

Estos factores de riesgo constituyen los mismos elementos identificados en la actividad de transporte, de tránsito terrestre y movilidad.

Tres asuntos consustanciales a la seguridad vial, si bien son conceptos diferentes, están estrechamente interrelacionados.

El transporte se define como el traslado de personas o bienes de un lugar a otro; el tránsito es la actividad de personas y vehículos que circulan (pasan) (se movilizan) por una calle, una carretera, una vía en sentido general.

Mientras que los desplazamientos de las personas y bienes cuando se realizan con un fin de acceder a actividades y servicios, se denomina movilidad.

Los textos especializados y los diccionarios diferencian claramente estos principios, que tienen en común, como requerimiento básico e imprescindible al hombre, al vehículo, las vías y el entorno.

Cuando estos elementos se transgreden dan origen a la inseguridad vial.

Los efectos generados alcanzan niveles tan descomunales en los índices de siniestralidad en todo el mundo que ha conllevado a que la seguridad vial, lo contrario a la inseguridad vial, sea considerado un tema de Estado, constituyendo hoy día parte de la agenda de desarrollo de los países avanzados que proponen planes para colaborar con las naciones en desarrollo para la

disminución de los siniestros viales, las muertes y las lesiones a consecuencia de los mismos.



La magnitud de estos riesgos se van gradualmente minimizando según el orden en que lo hemos formulado anteriormente, salvo el sistema de autoridad; y en esa misma medida también su complejidad en el manejo de la problemática, la cual implica un costo y un proceso para la recuperación del bienestar social y económico de la población.

Un estudio francés de la década del 80, irrefutable hasta este momento, arrojó el siguiente resultado:

“El hombre es responsable de los siniestros viales de un 80% a un 90%.

La infraestructura de un 10% a un 20%.



El vehículo de un 5% a un 10%.

El medio ambiente de un 2% a un 5%”

Obviamente, en la mayoría de los casos existe una combinación de dos o más de estos factores agregado a la deficiencia de controles e irrespeto a la autoridad las leyes y las normativas.

De manera, que la conjugación de todos estos factores conllevan a que se generen anualmente un millón 300 mil muertes y cerca de 50 millones de lesionados en el mundo.(OMG)

Mientras que hablamos de alrededor de 142,000 muertes en los países latinoamericanos y del Caribe, de los cuales una cifra de 2,400 fatalidades son producidas en nuestra red viaria al instante del siniestro (*in situ*).



# FACTOR HUMANO



**E**l conductor, la pieza clave en el esquema de riesgos viarios tiene que ser e-du-ca-do para merecer el derecho a tener un volante. De igual manera deben ser parte del proceso de concienciación, sensibilización y educación todos los demás usuarios de las vías bajo la iniciativa y responsabilidad estatal.

La imprudencia, el manejo temerario, el consumo de sustancias controladas, la distracción, la fatiga, el abuso de poder, el irrespeto a las normativas, entre otras, son causantes de siniestros que sería interesante establecer los niveles estadísticos para tomas de decisiones futuras.

Los riesgos en el ser humano ha sido un tema de discusión por muchos años, concluyendo en toda ocasión, que los mismos serían reducidos si se tomaran medidas precautorias e inteligentes durante el tiempo que se esta manejando.

La atención particular de los ocupantes de un vehículo en movimiento al cinturón de seguridad, el uso del casco protector en el caso de los motoristas acompañada esta medida al uso de chalecos reflectivos; así como el uso

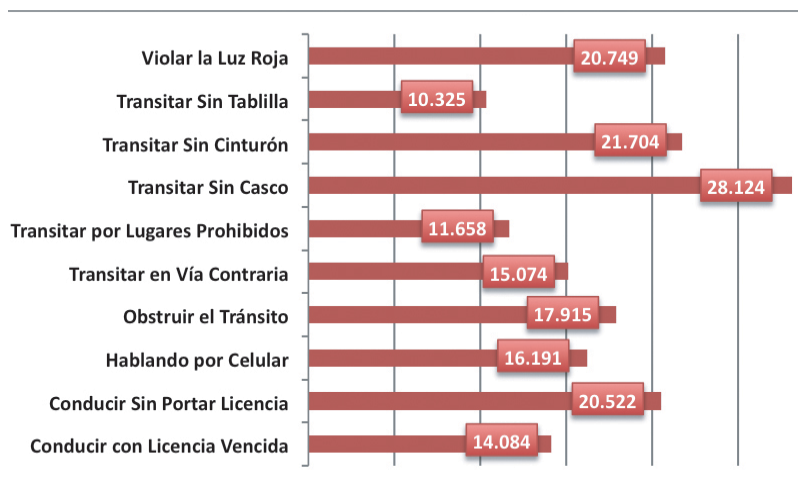
de sillas para bebés, el adecuado mecanismo de bolsas de aire en los vehículos, la garantía de un buen chequeo mecánico periódico y de los elementos de seguridad pasiva de su vehículo reducen los riesgos de fatalidades en carretera. También, cumplir con las disposiciones de ley de no usar celular mientras conduce, ni tomar bebidas controladas legalmente o sustancias prescritas por un médico de no estar frente al volante mientras se tienen sus efectos, son otras recomendaciones atinadas.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia -UNICEF- presentó el 27 de febrero en Nueva York, el Informe 2011 sobre la situación de la adolescencia a nivel mundial, al tiempo de celebrar en República Dominicana la Independencia Nacional. Este informe subraya textualmente “la principal causa de mortalidad entre las personas de entre 10 y 19 años, los accidentes, en especial los siniestros de tránsito”, haciendo alusión al aumento del consumo de drogas lícitas e ilícitas. Estas expresiones quise compartirlas oportunamente en estos momentos.

En referencia a las medidas que describo anteriormente, tienen resultados significativos si se ejecutan a través de una iniciativa de Estado cuando traza líneas y áreas de acción, con ejes temáticos definidos hacia la prevención, la concienciación, la integración responsable de los diversos actores; la reingeniería del sistema de vigilancia y de la justicia; la implementación de nuevas y eficaces estructuras de acopios de datos para la identificación inequívoca de los problemas que conlleven a focalizar los esfuerzos hacia un objetivo común; el fortalecimiento del sistema de fiscalización y control; la inversión en la corrección de los puntos y tramos de alta peligrosidad... en fin,

cuando se establece desde las altas instancias de poder políticas públicas claras, eficientes y transparentes, se ven los resultados respecto a salvar y proteger vidas.

De un total de 258,584 infracciones impuestas por las autoridades correspondientes a los conductores nacionales durante el 2010 en violación a la Ley de Tránsito 241 y sus Modificaciones, el 68% corresponde a los diez delitos tipificados en el gráfico siguiente:



Ahora bien, cuando tomamos los datos entre el 2006 y 2011 encontramos que 2,104,959 infracciones fueron impuestas a conductores. El respeto a las normas promovido en las escuelas, y en las comunidades; la aprobación de la educación para la seguridad vial en la agenda curricular en el sistema educativo nacional; la elaboración de libros de enseñanza del tema; la publicidad dirigida a fortalecer la seguridad vial a través de los medios de comunicación, etc.; son temas pendientes de ser tratados como "antídotos" para minimizar los delitos de tránsito y de seguridad vial, esta última figura jurídica que debe crearse en nuestro país. Fomentar la Investigación, el Desarrollo

y la Innovación (I+D+I) y las Tecnologías de Información y la Comunicación (TIC's), son nuevas herramientas muy útiles en el mundo de hoy, cuya complejidad



en la circulación requiere de planificación en: infraestructuras, consumo de energía y combustibles, así como en gastos de salud pública y otros aspectos.

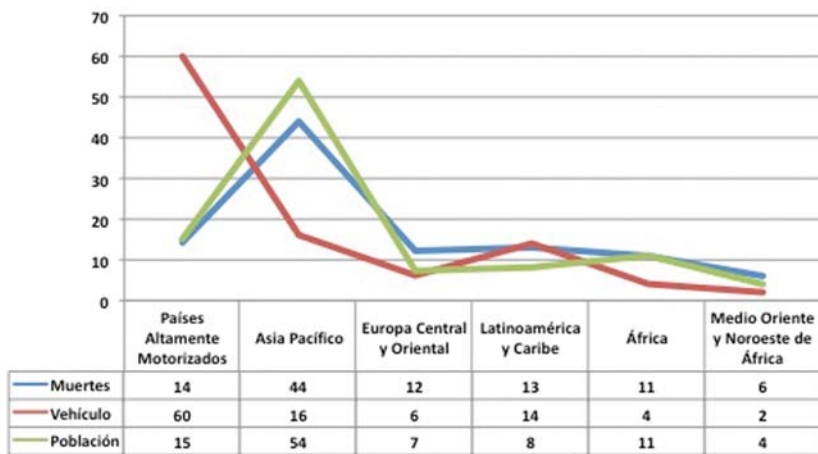
14

Tanto la población como el campo vehicular están en crecimiento constante demandando mejores y eficientes obras viarias, aumentando cada día la vulnerabilidad del entorno ambiental por la acción de los cambios climáticos, debido al efecto de la movilidad en automotor.

En el 2005 la CEPAL publicó un informe titulado "La Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos". Con datos de varias instituciones confeccionó una lista de distribución de muertes por esta causa de acuerdo a la región. Esta, nos sirvió a su vez de referencia para graficar e ilustrar mejor el espectro de fatalidades, concluía, que:

*"Los países altamente motorizados teniendo el 60% de los vehículos y un 15% de la población a nivel mundial, producen un 14% de las fatalidades."*

**Distribución Global de Muertes en Accidentes de Tránsito, Vehículos Registrados y Población en Porcentaje, CEPAL, 2005.**



Sin embargo, América Latina y el Caribe, con el 8% de la población global tiene el 14% del campo vehicular, no obstante, genera el 13% de las muertes en el mundo por violencia en las vías.

En la región latinoamericana, la República Dominicana, es responsable de alrededor de un 3% de las muertes en las vías, según estudio de FundaReD.

Colombia pasa hoy día por un proceso de reevaluación de la seguridad vial, pues de la ciudad capital, Bogotá, se nos informa de la disminución sustancial de los índices de mortalidad debido a las buenas prácticas de políticas públicas en atención al problema contenido en el Plan de Desarrollo de la Nación.

De esta experiencia podría aprovechar la República Dominicana, ya que tiene pendiente la discusión del Plan Nacional de Desarrollo para las próximas décadas

e incluir en el mismo el Plan Estratégico e Integral de Seguridad Vial.

Otro tema no menos importante es la seguridad vial laboral, en debate en estos días, no en nuestro país, al menos nos llegan las informaciones con las cuales podemos ir edificándonos de lo que acontece en el mundo. La seguridad vial laboral se sugiere que debe estar incluida en los planes de riesgos laborales de las empresas, ya que algunos estudios arrojan como resultado la gran incidencia de siniestralidad viaria en misión y en "In Itinere" en los indicadores de mortalidad viaria.

Volviendo a la experiencia más reciente en España, en estos momentos se discute la posibilidad de legislar a favor de las corporaciones que intensifican los trabajos en seguridad vial laboral favoreciéndoles a cambio de disminuir los costos en la seguridad social.

Las causas de los problemas vitales, según la CEPAL en su informe del 2005, refiriéndose a las múltiples instituciones que tienen ingerencia en materia de seguridad vial, diciendo que en las encuestas estas evidenciaron falta de:

- Coordinación
- Recurso
- Datos
- Atribuciones
- Integración con otros ámbitos

Para la solución de estas dificultades, las experiencias recomiendan la creación de un órgano rector de la seguridad viaria, con autoridad suficiente para diseñar y ejecutar las políticas de Estado, con personal técnico preparado, un Observatorio de Datos de soporte y que maneje fuentes de financiamiento.



Este órgano especificado deberá ser capaz de revisar y actualizar las legislaciones y reglamentos existentes, al tiempo de introducir nuevos dispositivos que conlleven a disminuir la tasa de mortalidad por siniestralidad vial y los siniestros.

En otras palabras, al parecer se hace ineludible reformar los hábitos de los usuarios de las vías. Esta es una misión contemplada en las agendas de los gobiernos progresistas y democráticos, al menos en la mayoría.

Aunque en otros regímenes, como en Cuba y en China, los trabajos en la materia son de interés.

Lo que se tiene muy preciso es, que existe una proliferación en instalaciones de centros de seguridad vial para la educación de los munícipes desde muy temprana edad y la inclusión por obligatoriedad al sistema nacional de educación, al igual la implantación de cursos técnicos, maestrías y diplomados en la materia en diferentes universidades.

Por qué hablamos así, sencillamente porque transformar la vida de los ciudadanos sin trastornar su desempeño cotidiano, requiere la participación democrática de las diversas fuerzas sociales de un Estado, trazar planes y metas, disponer por tanto, de dinero para esos fines al tiempo de ir formando recurso humano.

En el caso de la seguridad vial, me refiero entre otras cosas, a la educación reorientada a respetar y preservar la vida mientras se circula en las vías asumiendo cierto grado de responsabilidad, además de desarrollar técnicos y profesionales que conozcan el tema con sus normativas.

Las causas de los siniestros en las vías son múltiples y en sus soluciones son muchos los sectores que deben intervenir, algo que complica aún más este fenómeno social que termina para los gobiernos siendo de salud con fuertes implicaciones económicas.

Quizás, uno de los escollos más delicado que tiene este proceso de conversión de la inseguridad a la seguridad vial, dado que prima en las agencias interventoras el afán de protagonismo, los celos, y por que no decirlo, también el deseo de manejar recursos y permanencia en los puestos, es llegar al consenso, a partir del cual se empiezan a ver soluciones.

El ser humano, ya sea en la modalidad de conductor, peatón o pasajero puede ser víctima o victimario, al que se le debe instruir adecuadamente desde que sale a la calle, hasta lograr una modificación de la conducta; esto es, un cambio en la actitud y comportamiento basado en la responsabilidad y el respeto a la vida y el buen vivir, lo cual tiene que ver con el nivel de compromiso político y social de los habitantes de una nación, ya que son los hacedores de políticas públicas los que tienen la obligación de tomar decisiones e iniciativas.

En definitiva, es obligación del Estado brindar mejor calidad de vida al ciudadano. De eso se trata a fin de cuenta.

Es que siendo también obligación del Estado, brindar eficientes servicios públicos, con los estándares de seguridad probados, se debe establecer un sistema de emisión y expedición de licencias de conducir, ya que este documento no es más que el permiso que el Estado le otorga al ciudadano para transitar en vehículos de motor.

Adquirido este documento en malos procedimientos significa un factor de alto riesgo de seguridad vial, que pudiera implicar una debilidad de origen, ya que la cédula de identidad es un requisito primordial también emitido por el Estado, insistimos.

Un instrumento de seguridad que se ha ido implementando poco a poco es el de Gobierno Electrónico, cuyas aplicaciones en integración al sistema de expedición de licencias las consideramos de mucha utilidad, requiriéndose tecnologías de última generación.

Por eso, se ha diseñado lo que les llaman “la licencia inteligente”, todavía poco conocida, implementada en algunos países, tales como Venezuela, Chile, y ahora Argentina. De este concepto no estamos alejados en República Dominicana, pues solo tendríamos que completar la plataforma y facilidades existentes para llegar sin mucho esfuerzo a estos niveles. Pero, hace falta voluntad política.

Las licencias de conducir dominicanas han experimentado un gran avance en los últimos tiempos en su procesamiento para la emisión.

Poco faltaría para implementar el nuevo concepto caracterizado por portar chips al dorso del carné que pueden ser fotografiados con un celular conectado a Internet y brindar muchas informaciones importantes del portador y su vehículo. Desde sus datos generales hasta el tipo de medicamento al que es alérgico en caso necesario de tragedias viales; desde el número de infracciones para la aplicación del sistema de puntos hasta sus huellas digitales y fotografía, datos del seguro, del vehículo y otras informaciones que pudieran suspender el permiso.

En otro orden, según la edad de los usuarios de las vías y el grado de desarrollo de una sociedad en particular, los factores de riesgos inciden en mayor o menor importancia, definiéndose en todo caso a la permanencia de sectores de usuarios más vulnerables. Estos, merecen un capítulo amplio, en especial los motoristas.

En República Dominicana, por ejemplo, los motoristas y peatones, en ese orden, son en extremo vulnerables, en vez de los peatones, pasajeros y conductores de cuatro ruedas como sucede en Guatemala.

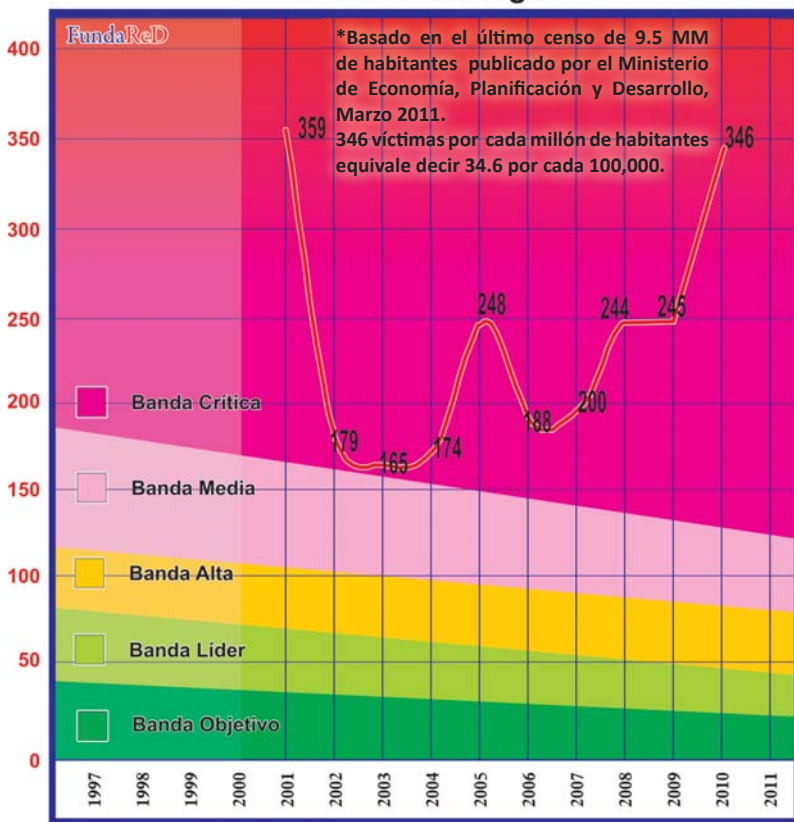
Hasta el 2008, no sabemos si ha seguido el mismo comportamiento de la curva de víctimas fatales, en Guatemala los usuarios mayores de 65 años de edad eran atropellados inmisericordemente.

España presentó recientemente su informe de siniestralidad 2010, en donde también se mostró una mayor tendencia de la accidentalidad en personas de edad avanzada, también por atropello. Pues, la estrategia en los programas de seguridad vial descuidó este sector de edad.

Mientras que en República Dominicana se cumple con la generalidad, las principales víctimas son entre 15 y 29 años, en segundo lugar los de 30 a 49 años. No es que estas franjas en aquellos países que hemos mencionado no sufran los embates de la violencia del tráfico, pero si en menor proporción. Pues la velocidad, el entretenimiento durante la conducción (la distracción) y el desatino en cuanto al consumo de alcohol y drogas, convierten a nuestros jóvenes dominicanos en imprudentes. Habría que agregar un factor de riesgo que podría ser objeto de debates

acalorados en nuestro país; pero, del que se requiere un estudio profesional muy profundo, como lo es el tema de la fatiga al conducir en República Dominicana. De tal forma, que cuando nos acojamos a implementar iniciativas encaminadas a reducir la accidentalidad en nuestro país debemos tomar en consideración estas particularidades.

### Tasa de Mortalidad por Millón de Habitantes según Bandas de Riesgos



Muertes por Millón de Habitantes

No solo España, sino en todos los Estados de la Unión Europea rigen la seguridad en el tránsito bajo un código de responsabilidad compartida entre todos

los actores políticos y sociales, e incluso en los últimos años se ha incrementado la participación de los sectores económicos reafirmando el compromiso mediante la firma de La Carta Europea de Seguridad Vial con objetivos muy bien definidos y discutidos. De ahí los grandes logros evidenciados en la Unión Europea con la reducción de la tasa de mortalidad, por este motivo compiten asombrosamente entre ellos.

En el caso de la Madre Patria, el objetivo básico del Plan de Seguridad Vial último, es reducir la tasa de mortalidad por cada 100,000 habitantes en un 40%; esto es, a 3.5, cayendo en la banda de objetivo del gráfico anterior.

El 23 de diciembre de 2010, entró en vigencia la Nueva Reforma del Código Penal Español, en donde se contempla sanciones muy relevantes para la economía de su población en materia de seguridad vial en caso de violación a la ley. Un mes más tarde, aprueba su Plan Estratégico para la próxima década, defendido no solo por todos los partidos, sino también por las diversas fuerzas sociales que interactúan en la nación, como copa en la mundial de football.

Cuba, Ecuador, Argentina y México se encuentran actualmente bajo los efectos de modificaciones de las leyes de tránsito en donde se muestran importantes iniciativas en materia seguridad vial.

La deficiencia en República Dominicana en el campo de la investigación en la materia hacen que las decisiones pertinentes y necesarias no sean tomadas a tiempo.

El informe sobre el uso abusivo del alcohol, presentado apenas el pasado 11 de febrero de este año

en Ginebra, demuestra que en República Dominicana debe implementar rápida y eficientemente una plataforma que permita evaluar el grado de incidencia de este factor de riesgo en los conductores, en especial en nuestros jóvenes, para poder legislar con objetividad en lo referente a la alcoholemia; días y horas de expendio de las bebidas controladas, y porque no, la obligatoriedad de la medición y/o análisis en conductores por consumo de sustancias prohibidas; en Francia, por ley, todo conductor debe portar un etilómetro de marca certificada.

Se evidencian debilidades en la aplicación de las leyes dominicanas, por hacer mención de una muy pocas veces utilizada, como lo es la de realizarles necropsia a los conductores en siniestros fatales en la investigación de las causas. Ya existe jurisprudencia aplicada en el 2009 para la determinación de los motivos del siniestro cuando más de una veintena de pasajeros cayeron al Mar Caribe desde un minibús en marcha en la Autopista Las Américas que conmocionó la sociedad nacional.

La República Dominicana en otro sentido, como en la mayoría de nuestros países de la región, adolece de un sistema de autoridad débil que se le agrega la falta de políticas públicas en materia de seguridad vial eficientes.

Este panorama en Iberoamérica, a la vista se esta modificando; pues, en los últimos tiempos se nota una reacción de ciertos gobiernos, en especial sudamericanos, por trabajar el tema a nivel congresual motivados por los avances obtenidos en las naciones europeas. También Costa Rica, México y Cuba trabajan la seguridad vial con mucho interés.

Un tema del que nos vemos obligados a señalar es el comportamiento de la curva de fatalidades durante la denominada “Semana Santa”.

Es la época del año, durante los días de asueto de la “Semana Mayor”, que se registra una concentración de esfuerzos interinstitucionales para así evitar tragedias en las vías.

La gran movilidad comercial y hacia los centros vacacionales en todo el territorio nacional justifican una atención muy especial en la utilización de recursos de todo tipo. Esto es por ley coordinado por la Comisión Nacional de Emergencia (CNE, Ley 147-02).

Sin embargo, los registros en pérdidas de vidas y lesionados son para reflexionar.

#### RECURSOS UTILIZADOS PARA SEMANA SANTA (Recursos dispuestos al COE por las distintas instituciones del Estado)

Años	Voluntarios	Ambulancias y Vehículos	Helicópteros	Puestos de Socorro	Centros de Mando
2008	31,000	116	-	2,125	9
2009	23,844	1,000	6	-	-
2010	39,451	127	3	2,461	9
2011	35,000	120	3	2,400	9
2012	35,085	123 y 75 Bici-ambulancias	3	2,512	9



SEMANA SANTA 2012			
País	Fallecidos Por Accidentes de Tránsito	Heridos Por Accidentes de Tránsito	Total Accidentes
Argentina	22	61	
Bolivia	1	20	
Brasil	117	1524	
Colombia	80	429	285
Costa Rica	7	277	
Chile	24		601
Cuba			
Ecuador	30	128	230
El Salvador	27	161	193
España	45	39	37
Guatemala	35	70	
Honduras	26	50	
México	82		
Nicaragua	12		
Panamá		28	
Peru	7		64
Portugal			
Puerto Rico	1		
Rep. Dominicana	31	687	406
Uruguay	3	88	
Venezuela	30	283	

Responsable del Acopio de Información en Periódicos Digitales y Reportes del COE: Sabrina Peguero.





# FACTOR INFRAESTRUCTURA



**E**n los últimos años, el Gobierno Dominicano a través de sus organismos del sector construcción ha venido desarrollando un programa especial y agresivo de asfaltado en centros urbanos, lo que indudablemente representa avance en la seguridad vial si se acompaña con medidas que controlen el exceso de velocidad y se aplican las señalizaciones adecuadas.

Las principales carreteras del país han sido incluidas en ese plan de rehabilitación. Importantes corredores, con túneles, puentes y elevados son construidos, además del mantenimiento programado que se le da a los que están en servicio.



Asfaltado en centros urbanos



Avenida Hispanoamericana

La inversión en infraestructuras viarias definitivamente ha sido importante en los últimos tiempos que pudiera traducirse en una mejora en

la seguridad vial en conjunto con otras iniciativas importantes que han sido obviadas por el momento. Sin embargo, la inseguridad ha ido en aumento, situación que merece un estudio y análisis particular para determinar en qué puntos hay debilidad en la estructura de factores de riesgo.



Nuevos puentes peatonales

## NUEVOS RETOS. IDENTIFICACIÓN DE TRAMOS DE CONCENTRACIÓN DE ACCIDENTES -TCA-.

Un estudio reciente realizado por FundaReD determinó que entre el 2008 y el 2011 se produjeron alrededor de 16 mil víctimas en accidentes de tránsito; en donde 182 tramos del sistema viario dominicano se reportaron unos **4,405** siniestros con traumatismos. Lo cual nos permitió concluir calificándolos como largos tramos de concentración de accidentes que corresponden a carreteras de diferentes categorías.

Las fuentes principales en esta investigación fueron las estadísticas de accidentes de tránsito de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) y la Dirección General de Planificación y Desarrollo del Ministerio de Obras Públicas. AMET por su parte hace un gran esfuerzo por recopilar las informaciones, más

aún tendrá que mejorar la metodología de trabajo, el sistema de acopio, asentamiento y procesamiento de datos acorde con los standards internacionales para llegar a una mínima confiabilidad.

El territorio nacional esta conformado políticamente por 10 regiones, permitiéndonos identificar en el mapa las vías afectadas señalándolas a colores para más fácil localización y conocimiento.

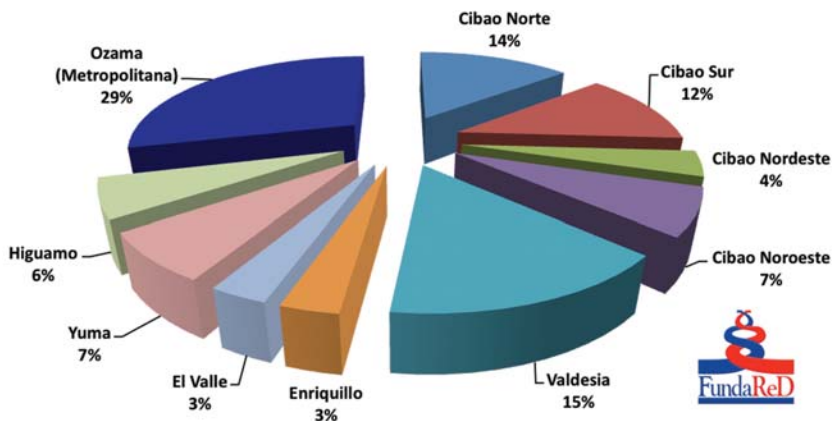
Este estudio, probablemente el más completo en este sentido hasta entonces, resulta todavía insuficiente para determinar los puntos críticos de inseguridad vial así como los tramos específicos y más limitados en su longitud. Ello obligará a una investigación de campo mucho más profunda y conforme a un método de trabajo que involucre a la comunidad, para que se pueda implementar como novedad la instalación de unas señalizaciones adecuadas de precaución en la red de carreteras dominicanas que tendrá que introducirse en las normativas:



Fuente: Dirección General de Carreteras de España

No se descarta bajo ningún concepto la aplicación de una auditoría de carretera para corregir luego de determinarse en dónde y por qué la alta ocurrencia de accidentes con fatalidades.

Sin embargo, nos permitimos afirmar que el 29% de las siniestralidades corresponden obviamente a la Zona Metropolitana, tal como se observa en el gráfico siguiente:



Concentración de siniestros Viales porcentual por Región. Rep. Dominicana. 2008-2011

Tomando en cuenta las zonas urbanas más importantes del país, como son: Distrito Nacional, Santo Domingo, Santiago, San Cristóbal, La Vega, La Altagracia, San Pedro de Macorís, la Romana, Duarte, Espaillat, Montecristi y Puerto Plata, que concentran más del 77% del campo vehicular, según reporta DGII al 31 de diciembre de 2011, acumulando asimismo un total de víctimas en el período de 2008-2011 superior a 16,000.

Total en kms. Red viaria nacional alrededor de 20,000 kilómetros.

Total en Kms de los TCA 4,391, representando cerca del 22% del sistema viario en nuestro país al reportarse **4,405** víctimas con traumatismos a causa de accidentes de tránsito de forma recurrente.

El incremento de víctimas mortales en la primera década del siglo vigente estimamos ronda el 57% con relación al 2001.

<b>2001</b>	2064	Defunciones
<b>2010</b>	3242	Defunciones

De mantenerse esta tendencia, para finales del 2020 en la República Dominicana se reportarían entre fallecidos y lesionados un total acumulado superior a los 81,000 víctimas en las vías, en donde una gran cantidad quedarían inhabilitadas de por vida.

En este mismo año, mínimamente se registrarían alrededor de 243,000 familiares de las víctimas, de las cuales un número indeterminado pasan a la pobreza extrema.

Estos resultados infieren un gasto al Estado dominicano al 2020 por encima de los 500,000 millones de pesos en los próximos diez años, calculados en base al 1.75 del PIB, (Dato conservador a partir de conceptos de las ONU para la determinación de los costos de los accidentes de tránsito, ya que en algunos países llegan hasta a un 4% del PIB).

A la fecha, alrededor de 20,000 kilómetros conforma el sistema viario nacional al que se ha contribuido en su crecimiento en los últimos 16 años con ejecuciones de obras modernas propias de cualquier nación desarrollada, así como planes de mantenimiento de las vías existentes.

No obstante, del 10 al 20% de las siniestralidades viales son adjudicadas a problemas de las vías, según una investigación francesa a finales de los años 80.

De estar en franco crecimiento las estadísticas fatales en nuestro país las inversiones en infraestructuras obliga a ir acompañadas de otras actuaciones complementarias tendentes a disminuir la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito por este factor de riesgo fundamentándose en un plan estratégico e integral, en especial cuando se evidencia un desarrollo económico, por tanto un

aumento del parque automotor, de la población y las actividades comerciales del país.

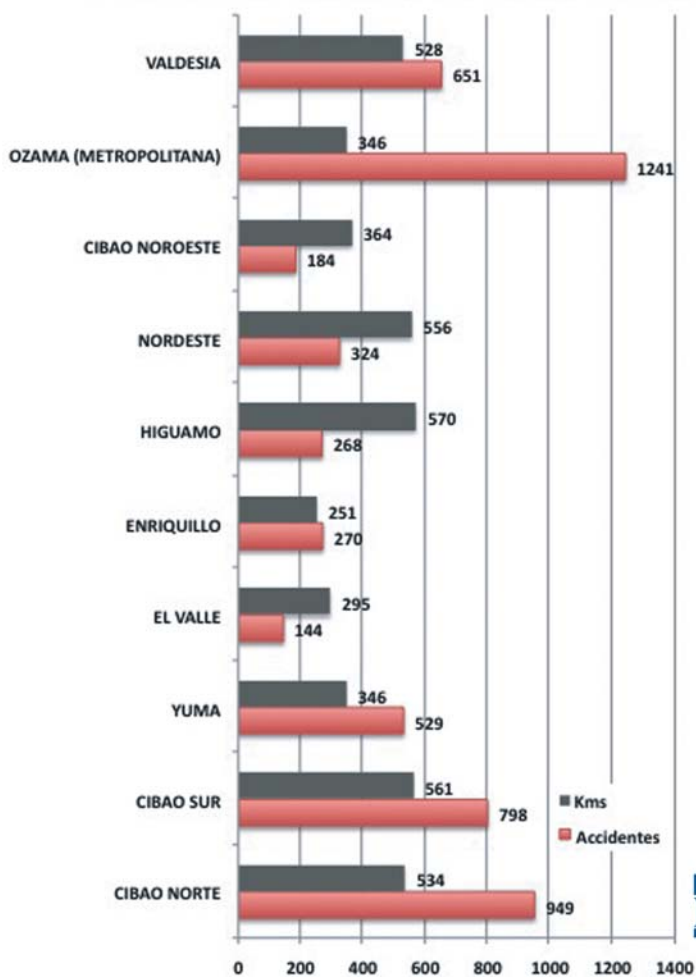
Este trabajo que presentamos podría motivar incluso a las autoridades de salud para implantar planes de servicios hospitalarios a las víctimas de tránsito. Desarrollar planes integrales para la adecuada localización de algunos otros hospitales traumatológicos en el país cuyas provincias arrojan indicadores inaceptables.

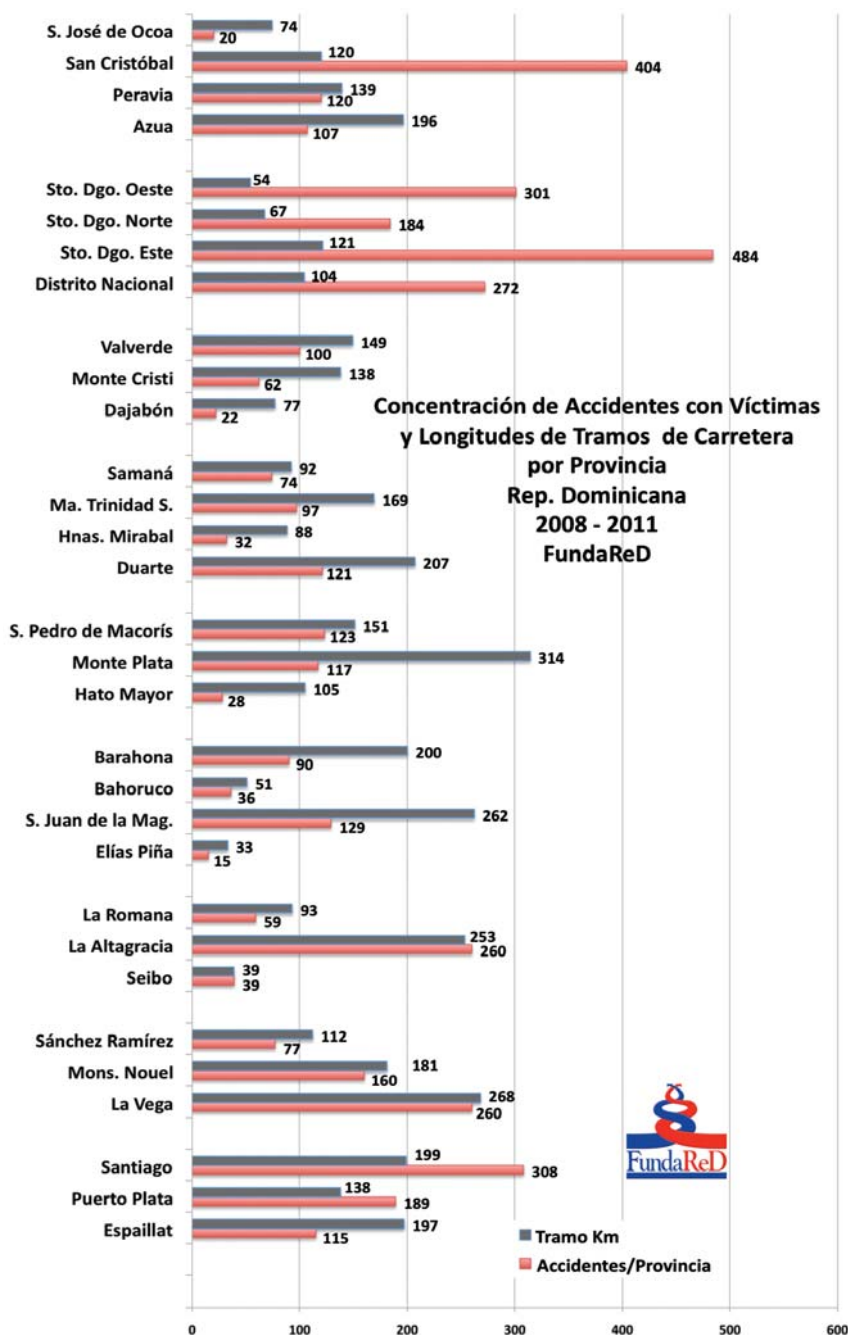
Lo también interesante, quizás para las autoridades de infraestructuras viales, en lo que respecta a las tomas de decisiones, es que señalando los tramos de mayor peligrosidad en el tránsito se puedan desarrollar programas de corrección de infraestructuras para disminuir o erradicar las tragedias en la circulación al eliminarse los “tramos de concentración de accidentes” (TCA) y convertirlos en “tramos blancos”, requiriéndose de recursos especializados, tanto humano como económico.

Presentamos a continuación las vías del territorio nacional con mayor incidencia en accidentalidad con víctimas.



## Accidentes con Víctimas por Kilómetros de Carretera en las Regiones del País. 2008-2011





# Informe de Tramos de Concentración de Accidentes -TCA- por Región Mapas

### Datos de la Región

	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Cibao Norte	1,511,631	5,528.03	273.45	9.58	360.89
Puerto Plata	328,195	1,852.90	177.13	1.76	97.00
Españolat	240,928	838.62	287.29	1.90	60.47
Santiago	942,508	2,836.51	332.28	5.92	203.42



# Región CIBAO NORTE

## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	CIBAO NORTE (1)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
21	Carr. Moca - Santiago (1)	Españillat	8	6	3	2	19
11	Carr. Ramón Cáceres (2)	Españillat	3	10	9	8	30
22	Moca - La Vega (3)	Españillat	3	n/a	3	9	15
14	Moca - Villa Trina (4)	Españillat	2	11	7	n/a	20
16	Moca - Salcedo (5)	Españillat	1	3	2	3	9
37	Gaspar Hernández - Pto. Plata (6)	Españillat	n/a	3	1	4	8
32	Moca - San Víctor - Jamao (7)	Españillat	8	3	n/a		11
44	Gaspar Hernández - Tenares (8)	Españillat	1	n/a	n/a	2	3

39	Puerto Plata - Sosúa - Cabarete (9)	Puerto Plata	12	16	30	20	78
10	Cabarete - Sabaneta de Yásica - Moca (10)	Puerto Plata	5	6	9	4	24
27	Navarrete - Altamira - Imbert - Puerto Plata (11)	Puerto Plata	10	13	19	7	49
2	Puerto Plata - Cofresi (12)	Puerto Plata	2	3	3	n/a	8
60	Imbert - Luperón - La Isabela (13)	Puerto Plata	3	13	9	5	30

24	Santiago - Navarrete (14)	Santiago	17	20	26	9	72
30	Santiago - La Vega (15)	Santiago	3	8	8	9	28
10	Santiago - Moca (desde Licey) (16)	Santiago	n/a	4	6	1	11
10	Santiago - Licey (17)	Santiago	2	7	11	3	23
12	Navarrete - Esperanza (18)	Santiago	4	2	11	5	22
13	Av. Circunvalación (19)	Santiago	1	14	13	7	35
9	Av. Estrella Sadhalá (20)	Santiago	3	5	11	3	22
4	Av. Yapur Dumit (21)	Santiago	3	2	8	n/a	13
3	Av. Hispanoamericana (22)	Santiago	2	3	1	3	9
26	Carr. Turística - Yásica (23)	Santiago	1	4	6	n/a	11
6	Carr. Santiago - Jacagua (24)	Santiago	n/a	2	6	n/a	8
36	Santiago - Janico - San José de las Matas (25)	Santiago	5	5	6	5	21
3	Av. Antonio Guzmán Fernández (26)	Santiago	9	1	9	1	20
13	Santiago - Tamboril (27)	Santiago	2	1	5	5	13

# Región CIBAO SUR

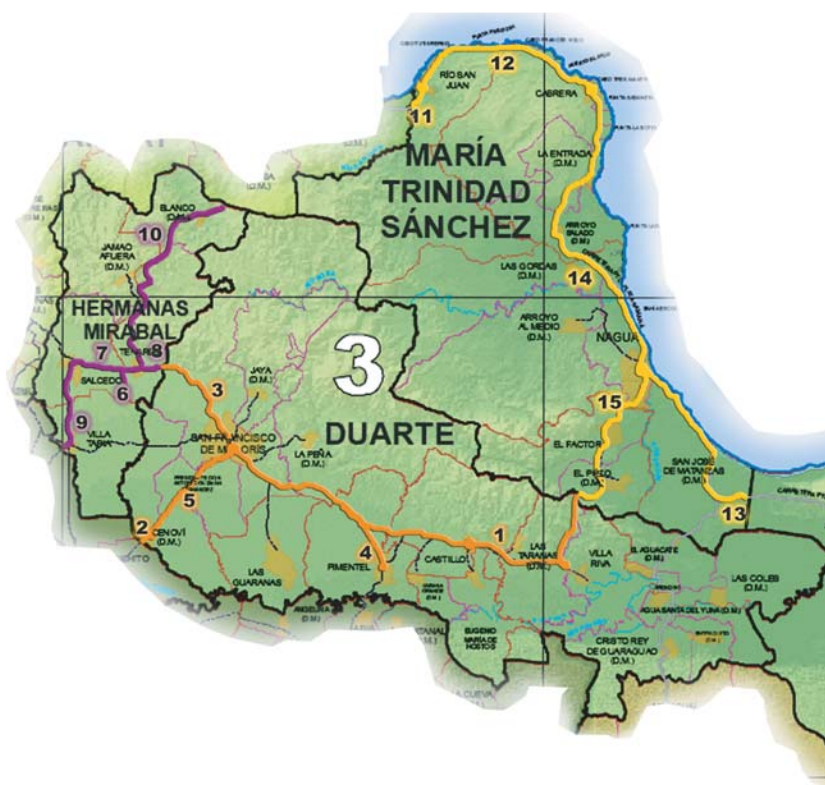
## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	CIBAO SUR (2)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
40	La Vega - Bonao	La Vega	2	10	15	11	38
22	La Vega - Moca	La Vega	2	5	10	5	22
41	La Vega - Jarabacoa - Manabao	La Vega	5	9	17	10	41
30	Cruce Contraba - San Francisco (Ranchito)	La Vega	5	8	11	7	31
30	La Vega - Santiago	La Vega	3	8	16	9	36
5	Av. Pedro A. Rivera	La Vega	6	4	16	5	31
48	Aut. Duarte (Cruce del Abanico) - Constanza	La Vega	3	1	10	8	22
33	Aut. Duarte (La Vega, sin especificar tramo)	La Vega	5	16	5	9	35
3	Av. Rivas	La Vega	n/a	3	3	3	9
16	La Vega - Villa Tapia	La Vega	n/a	n/a	6	n/a	6
13	Piedra Blanca - Maimón	Monseñor Nouel	4	1	5	3	13
40	Aut. Duarte - La Vega	Monseñor Nouel	16	8	13	8	45
7	Duarte Vieja	Monseñor Nouel	3	2	7	6	18
35	Maimón - Cotuí	Monseñor Nouel	n/a	n/a	1	1	2
48	Villa Altigracia - Bonao	Monseñor Nouel	23	20	17	5	65
38	Aut. Duarte (Tramo no especificado en Bonao)	Monseñor Nouel	4	4	n/a	9	17
48	Cotuí - Maimón	Sánchez Ramírez	6	8	9	3	26
17	Cotuí - Pimentel	Sánchez Ramírez	8	n/a	3	5	16
24	Cotuí - Cevicos (Av. Ma. Trinidad Sánchez)	Sánchez Ramírez	6	2	12	1	21
23	Cotuí - Fantino	Sánchez Ramírez	4	4	5	1	14



*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km.)
Región Cibao Sur	692,422	4,475.76	154.70	6.21	361.43
La Vega	379,372	2,287.24	165.86	4.04	114.63
Monseñor Nouel	169,826	992.39	171.13	1.51	154.92
Sánchez Ramírez	143,224	1,196.13	119.74	0.66	91.88

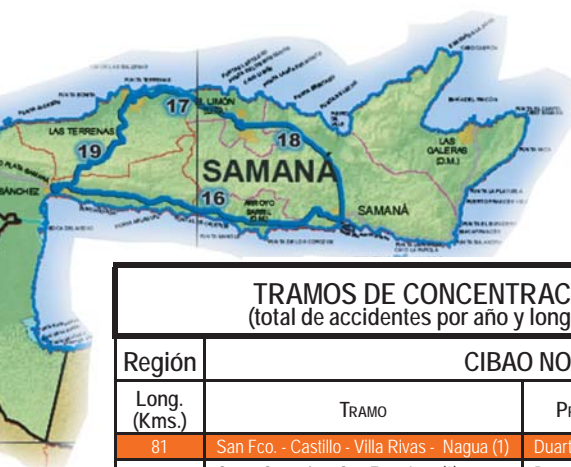


*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Nordeste	621,137	4,171.23	148.91	5.77	500.01
María Trinidad Sánchez	133,347	1,271.71	104.86	1.19	85.00
Hermanas Mirabal	90,863	440.43	206.31	1.23	4.70
Duarte	290,375	1,605.35	180.88	2.86	404.37
Samaná	106,552	853.74	124.81	0.49	5.94



# Región CIBAO NORDESTE



**TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES**  
(total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región		CIBAO NORDESTE (3)					
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
81	San Fco. - Castillo - Villa Rivas - Nagua (1)	Duarte	5	9	12	5	31
30	Cruce Controba - San Francisco (2)	Duarte	6	8	5	n/a	19
16	San Fco. - Tenares (3)	Duarte	2	7	6	6	21
22	San Fco. - Pimentel (4)	Duarte	8	6	5	5	24
15	San Fco. - Cenoví (5)	Duarte	3	1	13	9	26
4	Salcedo - Conuco (6)	Hnas Mirabal	n/a	n/a	2	3	5
8	Salcedo - Tenares (7)	Hnas. Mirabal	3	n/a	7	2	12
16	Tenares - San Francisco de Macoris (8)	Hnas Mirabal	n/a	n/a	2	1	3
26	Salcedo - La Vega (9)	Hnas. Mirabal	n/a	4	n/a	5	9
34	Tenares - Gaspar Hernández (10)	Hnas Mirabal	n/a	n/a	n/a	3	3
31	Río San Juan - Gaspar Hernández (11)	María T. Sánchez	1	na	3	1	5
22	Cabrera - Río San Juan (12)	María T. Sánchez	n/a	2	8	1	11
36	Nagua - Sánchez (13)	María T. Sánchez	n/a	10	14	9	33
37	Nagua - Cabrera (14)	María T. Sánchez	5	8	10	11	34
43	Nagua - Castillo(Duarte) (15)	María T. Sánchez	n/a	4	7	3	14
34	Sánchez - Samaná (16)	Samaná	10	11	7	8	36
16	Limón - Terrenas (17)	Samaná	10	3	6	1	20
25	Limón - Samaná (18)	Samaná	5	n/a	4	2	11
17	Sánchez - Las Terrenas (19)	Samaná	n/a	2	n/a	5	7



*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km <sup>2</sup>	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Cibao Noroeste	411,502	4,879.60	92.82	4.72	238.66
Dajabón	58,954	1,020.73	57.76	0.19	47.56
Monte Cristi	141,534	1,924.35	73.55	2.52	122.10
Valverde	159,170	823.38	193.31	1.79	34.50
Santiago Rodríguez	51,844	1,111.14	46.66	0.22	34.50

# Región CIBAO NOROESTE

TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)							
Región	CIBAO NOROESTE (4)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
35	Dajabón - Monte Cristi (1)	Dajabón	6	5	n/a	n/a	11
13	Dajabón - Santiago de la Cruz (2)	Dajabón	1	2	1	n/a	4
8	Santiago de la Cruz - Loma de Cabrera (3)	Dajabón	1	n/a	n/a	1	2
21	Santiago de la Cruz - El Pino (4)	Dajabón	4	n/a	n/a	1	5
26	Monte Cristi - Villa Vásquez (5)	Monte Cristi	5	6	10	2	23
17	Villa Vásquez - Castañuelas - Las Matas de Santa Cruz (6)	Monte Cristi	2	n/a	4	4	10
20	Villa Vásquez - Guayubin (7)	Monte Cristi	n/a	3	4	1	8
40	Villa Vásquez - Laguna Salada (8)	Monte Cristi	1	1	6	7	15
35	Monte Cristi - Dajabón (9)	Monte Cristi	2	n/a	2	2	6
13	Esperanza - Mao (10)	Valverde	10	5	7	4	26
15	Esperanza - Navarrete (11)	Valverde	n/a	5	5	3	13
10	Cruce Esperanza - Cruce de Guayacanes - Jaibón (12)	Valverde	4	6	8	10	28
41	Mao - Guayubin (13)	Valverde	1	2	4	1	8
15	Mao - Amina - Guatapanal (14)	Valverde	1	3	3	3	10
51	Mao - Santiago Rodríguez (15)	Valverde	2	n/a	n/a	5	7
4	Av. Maria Trinidad Sánchez (16)	Valverde	2	n/a	1	5	8



*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Valdesia	1,027,624	5,446.27	188.68	3.96	484.92
Azua	222,175	2,532.77	87.72	0.73	189.94
San José de Ocoa	58,817	855.40	68.76	0.12	111.17
San Cristóbal	557,270	1,265.77	440.26	2.22	84.06
Peravia	189,362	792.33	238.99	0.89	99.75

# Región VALDESIA

## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	VALDESIA (5)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
15	Carr. Azua - Cruce (1)	Azua	7	8	8	4	27
68	Carr. Azua - San Juan (2)	Azua	8	5	15	8	36
59	Carr. Azua - Barahona (3)	Azua	4	1	10	1	16
54	Carr. Azua - Bani (4)	Azua	5	8	4	11	28
39	Bani - San Cristobal (5)	Peravia	5	10	25	7	47
54	Bani - Azua (6)	Peravia	11	10	5	9	35
28	Bani - Sombrero - Matanzas - Cruce de Arroyo Hondo - Salinas (7)	Peravia	16	10	6	3	35
18	Cruce de Arroyo Hondo - Villa Fundación - Sabana Buey - Palmar (8)	Peravia	1	n/a	n/a	2	3
	Carr. Sánchez - Hatillo - San Cristobal (9)	San Cristóbal	33	27	47	28	135
17	Aut. 6 de Noviembre (10)	San Cristóbal	14	20	21	16	71
39	San Cristobal - Bani (11)	San Cristóbal	3	14	22	12	51
29	Carr. Duarte (Villa Altigracia) (12)	San Cristóbal	24	25	27	35	111
23	San Cristobal - Najayo - Palenque (13)	San Cristóbal	6	5	5	3	19
12	Carr. Cambita (14)	San Cristóbal	3	7	4	3	17
46	Ocoa - Bani (15)	San José de Ocoa	2	1	5	4	12
28	Ocoa - Rancho Arriba (16)	San José de Ocoa	2	1	3	2	8

## Datos de la Región

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Enriquillo	363,429	7,102.58	51.17	0.80	241.03
Bahoruco	94,210	1,282.23	73.47	0.10	14.00
Pedernales	29,917	2,074.53	14.42	0.03	40.00
Barahona	186,239	1,739.38	107.07	0.63	185.85
Independencia	53,063	2,006.44	26.45	0.04	1.18



# Región ENRIQUILLO

TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)							
Región	ENRIQUILLO (6)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
44	Tramo Tamayo-Neiba (1)	Bahoruco	3	3	8	4	18
7	Neiba - Villa Jaragua - Los Rios (2)	Bahoruco	9	2	3	4	18
54	Azua - Barahona (3)	Barahona	1	6	19	8	34
	Av. Casandra Damirón (4)	Barahona	3	1	8	2	14
24	Barahona -Cabral - Polo (5)	Barahona	4	2	5	3	14
122	Barahona - Paraiso - Enriqueillo -Pedernales (6)	Barahona	10	5	8	5	28

# Región EL VALLE

## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

EL VALLE (7)							
Región	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
30	Elías Piña - Las Matas de Farfán (1)	Elías Piña	1	4	5	1	11
3	Bánica - Pedro Santana (2)	Elías Piña	n/a	n/a	2	2	4
68	San Juan de la Maguana - Azua (3)	San Jn. de la Maguana	7	12	19	6	44
8	San Juan de la Maguana - Juan de Herrera (4)	San Jn. de la Maguana	6	2	5	1	14
33	San Juan de la Maguana - Las Matas de Farfán (5)	San Jn. de la Maguana	5	14	12	11	42
58	San Juan de la Maguana - Vallejuelo - El Cercado (6)	San Jn. de la Maguana	1	2	7	2	12
25	San Juan de la Maguana - Bohechío (7)	San Jn. de la Maguana	n/a	n/a	2	1	3
30	Las Matas de Farfán - Elías Piña (8)	San Jn. de la Maguana	1	2	4	1	8
40	Las Matas de Farfán - El Cercado - Hondo Valle (9)	San Jn. de la Maguana	n/a	2	2	2	6





*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km.)
Región Del Valle	293,907	4,995.59	58.83	0.77	84.30
Elias Piña	61,743.00	1,426.20	43.29	0.04	42.30
San Juan	232,164.00	3,569.39	65.04	0.73	42.00

## Datos de la Región

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Yuma	597,625	5,451.09	109.63	3.93	185.26
El Seibo	79,091	1,786.80	44.26	0.33	75.26
La Altagracia	268,314	3,010.34	89.13	2.00	94.00
La Romana	250,220	653.95	382.63	1.60	16.00



## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	YUMA (8)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
13	Seibo - Cruce de Pavón - Higüey (1)	El Seibo	1	7	6	n/a	14
23	Carr. Seibo - Hato Mayor (2)	El Seibo	7	1	5	2	15
3	Av. Manuela Díez (3)	El Seibo	3	5	2	n/a	10
43	Higüey - El Seibo (4)	La Altagracia	15	4	9	15	43
7	Higüey - Otra Banda (5)	La Altagracia	17	7	4	5	33
12	Berón - Punta Cana (6)	La Altagracia	2	5	6	3	16
25	Otra Banda - Berón (7)	La Altagracia	9	11	9	6	35
20	Cruce de Yuma - Boca de Yuma (8)	La Altagracia	4	10	11	5	30
22	Otra Banda - Macao (9)	La Altagracia	2	5	4	5	16
50	Uvero Alto - Macao - Bavaro - Punta Cana (10)	La Altagracia	12	16	16	15	59
35	Higüey - La Romana (Bayahibe) (11)	La Altagracia	6	5	9	8	28
53	La Romana - San Pedro de Macoris (12)	La Romana	15	11	13	6	45
40	La Romana - Higüey (13)	La Romana	3	4	5	2	14

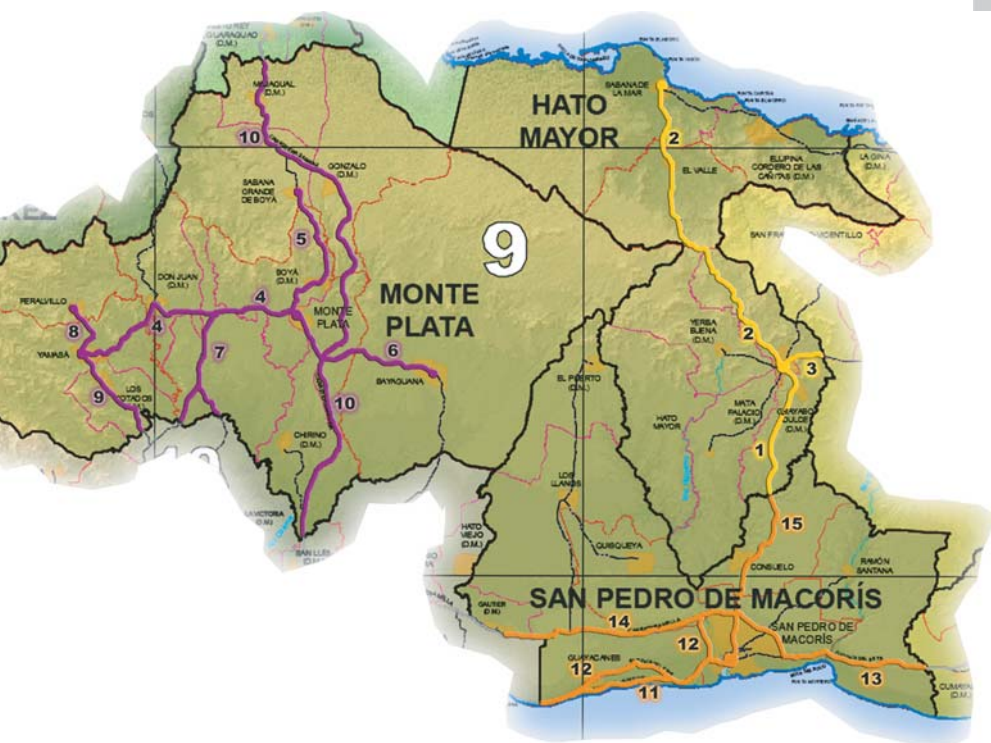
# Región HIGUAMO



52

## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	HIGUAMO (9)						
Long. (Kms.)	TRAMO	PROVINCIA	2008	2009	2010	2011	Total
37	Hato Mayor - San Pedro de Macorís (1)	Hato Mayor	6	2	4	2	14
45	Hato Mayor - Sabana de la Mar (2)	Hato Mayor	1	3	5	1	10
23	Hato Mayor - El Seibo (3)	Hato Mayor	1	1	2	n/a	4
53	Monte Plata - Yamasá (4)	Monte Plata	14	4	9	1	28
18	Monte Plata - Sabana Grande de Boyá (5)	Monte Plata	6	1	4	n/a	11
22	Monte Plata - Bayaguana (6)	Monte Plata	5	4	4	3	16
68	Monte Plata - Santo Domingo (7)	Monte Plata	6	2	3	2	13
44	Yamasá - Peralvillo -Maimón (8)	Monte Plata	2	2	6	1	11
45	Santo Domingo - Yamasá (9)	Monte Plata	2	5	5	n/a	12
68	Aut. Del Nordeste (Sto. Dgo. - Samaná) (10)	Monte Plata	2	9	10	5	26
17	San Pedro de Macorís - Juan Dolio (11)	San P. de Macorís	12	8	10	9	39
28	Autovía del Este (12)	San P. de Macorís	5	10	7	8	30
53	San Pedro de Macorís - La Romana (13)	San P. de Macorís	7	2	6	3	18
16	Carr. Mella - San Pedro de Macorís (14)	San P. de Macorís	12	6	5	7	30
37	San Pedro de Macorís - Hato Mayor (15)	San P. de Macorís	2	2	n/a	2	6



*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km.)
Región Higuamo	565,157	5,216.89	108.33	2.05	251.37
Monte Plata	181,423	2,632.14	68.93	0.22	75.81
Hato Mayor	83,527	1,329.29	62.84	0.30	103.00
San Pedro de Macorís	300,207	1,255.46	239.12	1.53	72.56

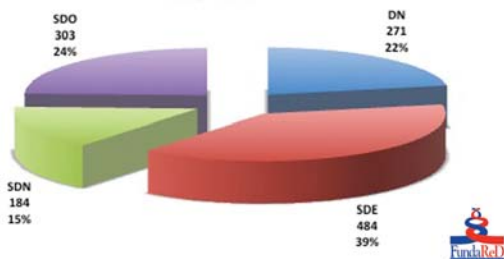
# Región OZAMA (METROPOLITANA) DISTRITO NACIONAL

54

## TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	OZAMA (METROPOLITANA 9) DISTRITO NACIONAL						
	Long. (Kms.)	TRAMO	JURISDICCION	2008	2009	2010	2011
2	Av. Padre Castellanos (Ant. 17) (1)	Distrito Nacional	16	2	5	5	28
13	Av. George Washington / 30 de Mayo (2)	Distrito Nacional	13	5	8	5	31
2	Av. J. F. Kennedy (3)	Distrito Nacional	7	10	9	5	31
7	Av. República de Colombia (4)	Distrito Nacional	1	3	6	3	13
12	Av. 27 de Febrero (5)	Distrito Nacional	15	6	10	12	43
5	Av. Expreso V Centenario (6)	Distrito Nacional	9	5	5	6	25
3	Av. Josefa Brea (7)	Distrito Nacional	n/a	4	2	n/a	6
5	Av. Abraham Lincoln (8)	Distrito Nacional	n/a	5	2	n/a	7
4	Av. Los Próceres (9)	Distrito Nacional	1	4	4	2	11
5	Av. Nicolás de Ovando (10)	Distrito Nacional	1	5	3	1	10
7	Av. Máximo Gómez (11)	Distrito Nacional	5	1	4	4	14
3	C/ Albert Thomas (12)	Distrito Nacional	1	1	5	n/a	7
3	Av. Francisco del Rosario Sánchez (13)	Distrito Nacional	2	n/a	3	3	8
4	Av. México (14)	Distrito Nacional	n/a	n/a	1	4	5
10	Av. Independencia (15)	Distrito Nacional	5	n/a	2	3	10
7	Av. Gregorio Luperón (16)	Distrito Nacional	7	2	2	5	16
5	Av. Tiradentes (17)	Distrito Nacional	2	2	1	2	7

**Accidentes con Víctimas por Localidad  
Zona Ozama (Metropolitana)  
Rep. Dom.  
2008-2011**



*Datos de la Región*

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km.)
Región Ozama (Metro)	3,294,385	1,400.79	2,351.81	62.21	192.03
Distrito Nacional	935,058	104.44	8,953.06	50.38	192.03

### Datos de la Región

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Ozama (Metro)	3,294,385	1,400.79	2,351.81	62.21	192.03
Santo Domingo	2,359,327	1,296.35	1,819.98	11.83	





# Región OZAMA (METROPOLITANA) SANTO DOMINGO ESTE

TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)							
Región	OZAMA (METROPOLITANA 9) SANTO DOMINGO ESTE						
Long. (Kms.)	TRAMO	JURISDICCION	2008	2009	2010	2011	Total
32	Aut. Las Americas (18)	Sto. Dgo. Este	65	86	86	43	280
10	Carr. Mendoza (19)	Sto. Dgo. Este	4	3	6	1	14
38	Carr. Mella (20)	Sto. Dgo. Este	19	9	18	12	58
8	Aut. San Isidro (21)	Sto. Dgo. Este	3	5	12	1	21
10	Av. Charles de Gaulle (22)	Sto. Dgo. Este	15	13	4	9	41
7	Av. San Vicente de Paul (23)	Sto. Dgo. Este	8	8	4	2	22
3	Av. 25 de Febrero (24)	Sto. Dgo. Este	3	3	8	3	17
5	Av. España (25)	Sto. Dgo. Este	3	5	4	4	16
5	Av. Venezuela (26)	Sto. Dgo. Este	2	3	3	4	12
3	Av. Iberoamericana (27)	Sto. Dgo. Este	n/a	2	1	n/a	3

# Región OZAMA (METROPOLITANA) SANTO DOMINGO NORTE

58

TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)							
Región	OZAMA (METROPOLITANA 9) SANTO DOMINGO NORTE						
Long. (Kms.)	TRAMO	JURISDICCION	2008	2009	2010	2011	Total
6	Av. Charles de Gaulle (28)	Sto. Dgo. Norte	16	11	15	6	48
16	Carr. Villa Mella - Yamasá (29)	Sto. Dgo. Norte	4	3	11	4	22
8	Av. Hermanas Mirabal (30)	Sto. Dgo. Norte	6	9	10	6	31
11	Av. Jacobo Majluta (31)	Sto. Dgo. Norte	13	8	7	10	38
12	Sabana Perdida - La Victoria (32)	Sto. Dgo. Norte	n/a	2	3	3	8
10	Villa Mella - La Victoria (33)	Sto. Dgo. Norte	10	3	8	2	23
4	Av. Los Restauradores (34)	Sto. Dgo. Norte	4	2	1	7	14



### Datos de la Región

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km.)
Región Ozama (Metro)	3,294,385	1,400.79	2,351.81	62.21	192.03
Santo Domingo	2,359,327	1,296.35	1,819.98	11.83	

## Datos de la Región

Región	Población	Superficie Km2	Densidad Poblacional	Parque Vehicular %	Plan Nacional de Asfaltado (Km)
Región Ozama (Metro)	3,294,385	1,400.79	2,351.81	62.21	192.03
Santo Domingo	2,359,327	1,296.35	1,819.98	11.83	



Región  
**OZAMA (METROPOLITANA)**  
 SANTO DOMINGO OESTE

**TRAMOS DE CONCENTRACION DE ACCIDENTES**  
 (total de accidentes por año y longitud de tramos peligrosos)

Región	OZAMA (METROPOLITANA 9) SANTO DOMINGO OESTE						
Long. (Kms.)	TRAMO	JURISDICCION	2008	2009	2010	2011	Total
17	Aut. Duarte (35)	Sto. Dgo. Oeste	34	47	64	47	192
7	Prolongación Av. 27 de Febrero (36)	Sto. Dgo. Oeste	8	5	11	11	35
10	Managuayabo - Hato Nuevo (37)	Sto. Dgo. Oeste	14	13	9	4	40
7	Av. Isabel Aguiar (38)	Sto. Dgo. Oeste	3	4	7	3	17
3	Aut. 6 de Noviembre (39)	Sto. Dgo. Oeste	n/a	2	n/a	3	5
3	Av. Las Palmas (40)	Sto. Dgo. Oeste	1	5	n/a	1	7
7	Av. Luperón (41)	Sto. Dgo. Oeste	n/a	1	2	2	5

Asimismo, se demanda una revisión permanente o actualización de las normas de tránsito, e incluso mayores rigores en la aplicación de las leyes y controles. A lo que habría que sumar el requerimiento de mayor formación o educación en los usuarios.

## UNA NUEVA VISIÓN

Si los riesgos en el ser humano están definidos por su educación, no menos cierto es que la infraestructura para la circulación debe ser objeto de continuo mantenimiento y eliminación de los puntos y tramos críticos o concentración de siniestros.

Estos datos serían suministrados por un Observatorio con carácter Nacional confiable al procesar, analizar, evaluar e interpretar las estadísticas de fatalidades en un período determinado.

En la actualidad existe un procedimiento llamado auditoría de carreteras en donde se determinan las condiciones de peligrosidad en los cruces, las curvas, los estrechamientos, los cambios de rasantes, los hoyos o baches, las señales y avisos, el nivel de iluminación,



Vehículo para auditorías de carretera del Real Automóvil Club de Cataluña

los obstáculos fijos, los deslizamientos de materiales, los derrocaderos, derrames de sustancias en el pavimento, etc. Dicho estudio emite las recomendaciones de lugar para la solución del problema o los problemas en término de vialidad.

Necesariamente de todas estas piezas hay que hablar porque son consustanciales al tema de infraestructura viaria, y de lo que se trata es de crear opinión pública para que busquemos soluciones viables y fiables, que produzcan reacciones de optimismo ante un reto epidémico como lo es la inseguridad viaria y asumámoslo como una responsabilidad de la sociedad, no solo del Estado.

Los organismos multilaterales, como el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo, entre otros, en la actualidad emprenden programas especiales a sus Estados miembros para reducir los índices de siniestralidad mediante la aplicación de esas auditorías, tanto en carreteras y caminos en explotación como en las diversas fases de su construcción, incluso durante el diseño.

Asimismo, promueven la implementación de los sistemas de gestión y administración de tráfico eficientes, basados en la tecnología de la comunicación y la información. Herramienta fundamental para los avisos a los conductores de las condiciones climáticas y situación de las carreteras para evitar tragedias, así como control de la velocidad y agilización de la circulación o disminuyendo los congestionamientos mediante sistemas de control y gestión de tráfico.

En la República Dominicana se ha visto especialmente en los últimos tres lustros, una inversión dinámica en la

red viaria nacional. Pese al vacío registrado entre el 2000 y el 2004 en donde se contempla una baja en la inversión en ese renglón, tal como se demuestra en las obras ejecutadas.

La Red, que llega cerca de los 20 mil kilómetros de longitud, como otras veces hemos dicho, al someterse a un plan de recuperación sin precedentes se califica como un “desarrollo sostenible en ese sentido que repercutirá en la economía del país”, según un informe del Ministerio de Economía, Planificación y Desarrollo.

Obras importantes, consistentes en mantenimiento, rehabilitación o construcción se ejecutan o están en proyecto, en todo el territorio nacional; estas deberán complementarse con planes y proyectos legislativos que eficienten la movilidad, actualmente sujeta a los avances de la tecnología y la comunicación. Ya que un buen sistema de control y gestión de tráfico garantiza ahorros económicos significativos al país y minimiza los siniestros.

Otro reto al que tendríamos que asociar la seguridad viaria hoy día es el alza constante de los combustibles y su impacto en la economía local.

Los conflictos armados recién desatados en el Medio Oriente a traído como consecuencia un aumento indetenible en los precios de los carburantes a nivel global.

En lo que respecta al ámbito nacional, tal como sucede en otros países, el Gobierno tendrá que avocarse a implementar medidas de ahorro con relación al tema de la seguridad vial, del tránsito y el transporte.



Por ejemplo, en Europa se propone llevar a cabo un proyecto de educación para los próximos diez años, denominado "Eco-Driving", para la conducción segura y ahorro de combustible extendido a todos los niveles, tanto de enseñanza escolar y en autoescuelas como a organizaciones y a empresas corporativas.

España por su lado, pretende frenar un poco el consumo bajando el límite de velocidad en carreteras por ley transitoria en tanto perdure la crisis que ha dado origen al crecimiento de los precios del petróleo.

## POLÍTICA DE DESARROLLO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL

Un estudio realizado por el Banco Interamericano de Desarrollo entre 2004 y el año subsiguiente, titulado El BID: Estrategia de País con República Dominicana, describe con mucha claridad la situación económica del país sugiriendo un plan a desarrollarse soportado en tres pilares con el objetivo de reducir la pobreza acrecentada en el gobierno del cuatrienio anterior, a saber: Competitividad, Gobernanza y pilar Social.

Este plan, entre muchos otros aspectos, destaca la necesidad de una mejor inversión en infraestructuras viales, reconociendo que el país cuenta con un sistema viario de tamaño considerable con relación a las demás naciones de la región. Observando una vulnerabilidad ante desastre por lo que recomienda una mejor planificación con la participación del sector privado.

Conforme a estas consideraciones a partir de la línea de acción base que sustentan los ejes temáticos fundamentales, observamos que tienen sentido los decretos 336-05 y 403-05 sobre la creación del Comité

Ejecutor de Infraestructuras en Zonas Turísticas, así como también la Ley que crea el INDETUR tres años después.

No es un secreto que la competitividad turística implica una fuerte inversión en obras de desarrollo y mantenimiento de las vías turísticas con la participación coordinada de los sectores público y privado. Que a la Gobernanza agregaríamos la gobernabilidad, ya que tanto los traumatismos a consecuencia de los accidentes de tránsito como la mala condición de las vías generan sosiego y perturbación de la paz social, además de pobreza.

Correspondiendo a los conceptos generales emitidos por los organismos internacionales, a partir del 2005 la República Dominicana se ha avocado a ejecutar obras fundamentales para su desarrollo a nivel nacional, por lo que hace acopio también, a formar un portafolio importante de obras para rehabilitar mediante programas de asfaltado y reconstrucción; incluyendo la realización de grandes proyectos como soluciones viales en centros urbanos y en el interior como sostén del desarrollo de nuestra economía.

La seguridad vial constituye uno de los elementos integrales para el fortalecimiento sustentable y sostenible de este gran esfuerzo acorde con los pilares del Informe del BID.

Propiciar un panorama de desarrollo del sector turístico vinculado o en armonía con posibles planes de seguridad vial constituye una política de Estado acertada de grande esperanzas ya que el turismo, no es menos cierto, representa un aporte importante a la economía nacional que no debe descuidarse.

Sin embargo, ha de destacarse la grave situación que se presentan en las estadísticas de siniestralidades en las vías cuando se reportan en República Dominicana para el 2010 la pérdida de vidas de itinerantes extranjeros de diferentes nacionalidades ascendente a una cifra superior a 530 víctimas entre lesionados y fallecidos, donde más de la mitad son nacionales haitianos y que se presume no son turistas.

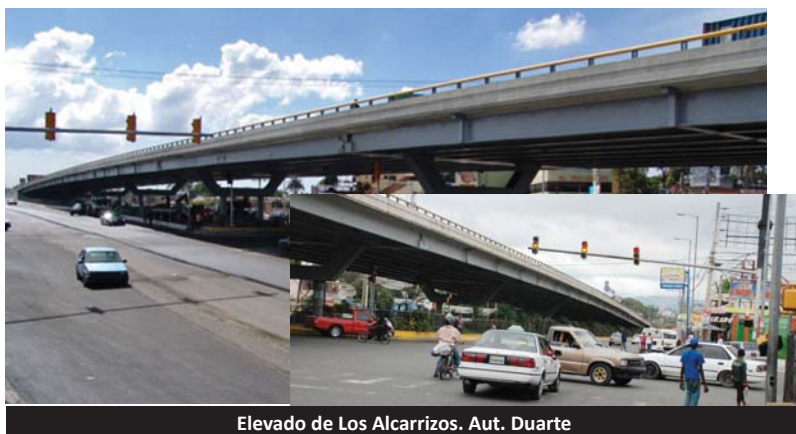
Retomando el tema de la política de inversión en infraestructuras, El Ministerio de Obras Públicas, responsable de la carpeta de proyectos anteriormente mencionada, en su última evaluación del 2011, incluyó más de 5,300 kilómetros de longitud, estimó en los diferentes tipos de vía, alrededor de 2200 kilómetros en condiciones deplorables. Por lo que ejecutaría como obras nuevas, con efectividad ha puesto en servicio a la fecha 268 kilómetros, aproximadamente, comprendidos en los proyectos:

CATEGORÍA DE LAS CARRETERAS POR TIPO Y CONDICIÓN EN REPÚBLICA DOMINICANA							
CATEGORIA / CONDICION	BUENO	REGULAR	MALO	PRÉSTAMO BID	REHAB.	VIADOM	TOTAL POR CATEGORIA
Troncal	323.40	223.46	-	124.81	390.57	239.2	1,301.44
Regional	426.21	635.22	535.34	95.67	850.17	-	2,542.61
Local	465.49	455.84	472.87	37.28	39.6	-	1,471.08
Totales km	1,215.10	1,314.52	1,008.21	257.76	1,280.34	239.20	5,315.13

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones "Proyecto BID"

Años atrás, se demostró potencial profesional para realizar elevados y túneles en las principales zonas metropolitanas del país, con obras como la ampliación de la avenida 27 de Febrero, avenida Gregorio Luperón, John F. Kennedy , Las Américas y de la avenida Estrella Sadhalá, esta última en Santiago.

Luego, la construcción del elevado de Los Alcarrizos de 757 metros, con la cual se logra una agilización en la circulación de la zona.



Elevado de Los Alcarrizos. Aut. Duarte

En la actualidad se desarrolla el proyecto Corredor Duarte, primera parte. Con obras de elevados y túneles en plena ciudad capital que hacen un total de 4 kilómetros distribuidos en 6 elevados y 3 túneles.

	Elevados -mts-	Túneles -mts-
	530	370
	530	341.9
	500	520.59
	500	
	400	
	400	
<b>Total</b>	<b>2860.0</b>	<b>1232.49</b>

Fuente: Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones, MOPC

Una segunda etapa de fuerte inversión la constituye el proyecto corredor Duarte II, que en estos momentos está pendiente de ejecución consistente en un sistema de túneles y elevados.

También pendientes ejecución cerca de 70 kilómetros de carretera como circunvalación del Gran Santo Domingo, sirviendo de enlace a los puertos de Haina y Boca Chica.

Otra obra vial concluida luego de traumáticas gestiones para solucionar el tránsito en una zona de la parte norte de la ciudad de Santo Domingo, es la nombrada Avenida Jacobo Majluta con 11.3 kilómetros, ya en operación.



**Av. Jacobo Majluta**

De forma exitosa, se concluyeron apenas unos años, los puentes de la Región Este del país, Mauricio Báez y Guido Gil con 626 metros y 294 metros, respectivamente.



**Puente Mauricio Báez**



**Puente Guido Gil**

Grandes esperanzas se albergaron en el sector agrícola y de turismo, con la posibilidad de emprender un proyecto concesionado llamado VIADOM 2007, con 990 kilómetros de rehabilitación y construcción viaria. Sin embargo, los altos costos hicieron fracasar los ambiciosos planes, cuando el gobierno anunció su segunda modificación reduciéndolo a 205 kilómetros.

El Presidente de la República, durante su Rendición de Cuentas ante la Cámara Legislativa anuncio que este mismo proyecto, VIADOM, llegaría a 269 kilómetros.

En la Región Norte de la República fue posible la realización de un sueño de sus pobladores y viajeros cuando se terminó la construcción de la carretera de 50.4 kilómetros de longitud que une la comunidad de Casabito y Constanza, una zona de elevada producción agrícola y agroindustrial.



Carretera Casabito - Constanza

Jarabacoa-Constanza es otra de igual importancia que la anterior, en el sentido agrícola y de turismo interno, hoy día en plena operación.



Carretera Río - Jarabacoa

Ya terminado 28 kilómetros de carretera en la Región Sur al unir las Provincias San Cristóbal y Peravia, constituye una obra de solución viaria que ha mermado de sobremanera la siniestralidad de tránsito según la percepción.

La Autopista del Nordeste, 106.59 kilómetros de carretera que se suman a la red nacional, aunque una auditoría de carretera para la determinación de los tramos de concentración de siniestros viales sería aconsejable. Esta nueva infraestructura ofrece grandes ahorros en tiempo de traslado de Santo Domingo a Samaná, la última, una provincia turística de muchas promesas de desarrollo.

Boulevard Turístico del Atlántico, Catey - Sánchez - El Limón - Las Terrenas. A dos carriles con una longitud total de 123 kilómetros, de los cuales 99 son rehabilitación. Cuenta con un peaje, dos puentes y tres pasos vehiculares nuevos.

La autopista El Coral puesta en operación recientemente, adiciona 70 kilómetros a la red.



Autopista del Coral

A todas estas obras, habría que agregar un Plan Nacional de Asfaltado de calles, avenidas y caminos vecinales, lo que representará en el futuro inmediato la agilización del tránsito, y por supuesto, la disminución de los siniestros viales si se acompaña con soluciones y medidas para tales fines.



# INFOGRAFÍA DE OBRAS VIALES 2008-2011



Responsable de recolección de información en diferentes fuentes: Moisés Holguín

Noviembre 2008	
Fecha de Inauguración	Marte 11, Noviembre 2008
Nombre del Proyecto	Carretera La Vega – Moca
Lugar	La Vega – Moca
Longitud	
Características	
Fondos Proveniente de	Supervisores de Obras del Estado
Costos	RD \$ 600,000,000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.listin.com.do/la-republica/2008/12/8/83878/Fernandez-inaugurara-hoycarretera-La-Vega-Moca">http://www.listin.com.do/la-republica/2008/12/8/83878/Fernandez-inaugurara-hoycarretera-La-Vega-Moca</a>

Enero 2009	
Fecha de Inauguración	Jueves 29, Enero 2009
Nombre del Proyecto	Primera Línea del Metro de Santo Domingo
Lugar	Recorrido de Villa Mella Hasta la Feria (Sto. Dgo. y Distrito Nacional)
Longitud	14 Kilómetros
Características	Se estima que unas 175 mil personas utilicen el Metro para transportarse. La primera línea cuenta con 16 estaciones, 57 vagones y 19 trenes que recorrerán una distancia de 14.5 kilómetros de Norte a Sur de Santo Domingo
Costos	US\$ 699,020,231.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



Agosto 2010	
Fecha de Inauguración	Jueves 12, Agosto 2010
Nombre del Proyecto	Elevado Avenida John F. Kennedy Esquina Avenida Núñez de Cáceres
Lugar	Elevado Avenida John F. Kennedy Esquina Avenida Núñez de Cáceres (Distrito Nacional)
Longitud	El viaducto consta de seis carriles en total, tres en cada sentido de circulación, con un ancho de 3 metros 65 y una longitud de 500 metros de los cuales el viaducto tiene 220 metros,
Características	El viaducto tendrá un volumen total de tráfico de 126,000 vehículos por día, y en las horas pico se espera que circulen 3 mil vehículos por hora en el sentido Este-Oeste y 3 mil 500 vehículos en el sentido Oeste-Este
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



Septiembre 2010	
Fecha de Inauguración	Jueves 16, septiembre 2010
Nombre del Proyecto	San Cristóbal-Baní
Lugar	San Cristóbal-Baní (San Cristóbal y Baní)
Longitud	Longitud de 28 kilómetros con un ancho promedio de 31.5 metros, el paseo tiene tres metros de ancho y cada carril un ancho de 3.65 metros
Características	La carretera está dotada de 4 distribuidores de tráfico, ubicados en las comunidades de Doña Ana, CAEI, La Jagua y Nizao. Asimismo, dispone de 11 puentes de hormigón armado, con base conformadas en pilote y están ubicados en Niza-Sainaguá, Arroyo Madero, Río Yaguatè, canal CAEI, Aguas San Juan, Río Nizao, Canal Pizarrete, Arroyo Catalina, Arroyo Paya, Arroyo Seco y Canal Marcos A. Cabral.
Costos	RD\$ 6,000,000.000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



## Abril 2011

Fecha de Inauguración	Marte 05, Abril 2011
Nombre del Proyecto	Túnel a Cielo Abierto en la Núñez de Cáceres con 27 de Febrero
Lugar	Túnel a Cielo Abierto en la Núñez de Cáceres con 27 de Febrero (Distrito Nacional)
Longitud	El viaducto está tiene una longitud total de 365 metros, con cuatro carriles inferiores de 3.30 metros de ancho cada uno
Características	La superficie de rodadura o pavimento utilizado en los carriles del túnel a cielo abierto, consiste en una carpeta de hormigón asfáltico de 3 pulgadas de espesor compacto, colocadas en caliente (pavimento flexible).



## Agosto 2011

Fecha de Inauguración	Marte 2, Agosto 2011
Nombre del Proyecto	Túnel a cielo abierto de la Carmen Mendoza-Fernando Defilló
Lugar	Túnel a cielo abierto de la Carmen Mendoza-Fernando Defilló Distrito Nacional)
Longitud	Longitud en el tramo central de 160 metros y rampas de entrada y salida inclinadas con pendiente de 4 grados cada una
Características	La excavación de esta obra fue hecha en roca, permitiendo así una profundidad máxima de 8.50 metros, mientras que en la barrera central se colocó una malla especial, con el objetivo de evitar que las luces de los vehículos deslumbren, a quienes transiten en el otro carril.
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



Noviembre 2011	
Fecha de Inauguración	Martes 25, Noviembre 2011
Nombre del Proyecto	Boulevard Turístico del Atlántico
Lugar	Boulevard Turístico del Atlántico (Samaná)
Longitud	Longitud de 124 kilómetros,
Características	El Boulevard Turístico del Atlántico complementará la accesibilidad que ha recibido la Península de Samaná con la puesta en funcionamiento del Aeropuerto Internacional de El Catey y la autopista Santo Domingo Samaná, eslabones que se impulsan el desarrollo turístico de la provincia
Costo	US\$ 149,500,000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



Diciembre 2011	
Fecha de Inauguración	Viernes 23, Diciembre 2011
Nombre del Proyecto	Carretera de Los Quemados
Lugar	Monseñor Nouel
Longitud	La carretera tiene una longitud de 15.4 kilómetros y un ancho promedio de 6.00 metros
Características	
Fondos Proveniente de	CDEEE Y EGEHID
Costo	RD\$ 130,900.000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>

Enero 2012	
Fecha de Inauguración	Miércoles 18, Enero 2012
Nombre del Proyecto	El túnel Ortega y Gasset-UASD.
Lugar	Ortega y Gasset-UASD. (Distrito Nacional)
Longitud	La obra fue construida con tecnología que permitieron atravesar el subsuelo en más de un kilómetro de longitud, a una profundidad que alcanzó hasta 25 metros por debajo de los cimientos de las edificaciones y estructuras existentes entre las avenidas 27 de Febrero, México, Pedro Henríquez Ureña, César Nicolás Penson, Bolívar y José Contreras.
Características	Permitirá que unos 15 mil vehículos acorten a diario el tiempo de viaje en dirección norte-sur. Este túnel servirá para descongestionar los flujos de vehículos que se aglomeran en las intersecciones de las avenidas 27 de Febrero y Máximo Gómez.
Costo	US\$ 50,000.000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>





Febrero 2012	
Fecha de Inauguración	Martes 14 de Febrero, 2012
Nombre del Proyecto	El Río - Jarabacoa
Lugar	El Río - Jarabacoa (La Vega)
Longitud	Longitud de 27 kilómetros con dos carriles cada uno con 3.3 metros y un ancho total de vía de 6.6 metros y con su apertura los usuarios harán un recorrido desde Constanza a La Vega ahorrando 4.4 kilómetros.
Características	Se le colocaron material granular con espesor promedio de 0.20 metros, además de material de base granular reciclado con 3 por ciento de cemento y posteriormente se aplicó una capa asfáltica de 4 pulgadas.
Costo	US\$ 100,000,000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/">http://www.mopc.gob.do/</a>



**Marzo 2012**

Fecha de Inauguración	Jueves 15, Marzo 2012
Nombre del Proyecto	Reconstrucción Carretera Montecristi-Dajabón
Lugar	Reconstrucción Carretera Montecristi-Dajabón (Monte Cristi)
Longitud	Longitud de 34.6 kilómetros, con dos carriles de circulación y un ancho promedio de 3.5 cada uno, Mientras el ancho de vía de la carretera es de 1.00 metro de ancho cada uno.
Características	La reestructuración del sistema de drenaje consistió en la colocación de 66 alcantarillas de 36 y 30 pulgadas de diámetro respectivamente, colocadas a todo lo largo de los 34.6 kilómetros de la carretera.
Costo	RD\$ 300,000,000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gov.do/">http://www.mopc.gov.do/</a>



**Marzo 2012**

Fecha de Inauguración	Domingo 25 de Marzo 2012
Nombre del Proyecto	La Guácima - La Bajada
Lugar	La Guácima - La Bajada (San Francisco de Macoris)
Longitud	
Características	
Costo	RD\$ 1,100,000,000.00
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gov.do/">http://www.mopc.gov.do/</a>



**Abril 2012**

Fecha de Inauguración	Martes 17, Abril 2012
Nombre del Proyecto	Elevado autopista Duarte, Esquina Avenida Monumental
Lugar	Autopista Duarte Esquina, Avenida Monumental (Distrito Nacional)
Longitud	530 metros distribuidos en 220 metros de viaducto y dos ramales de enlaces de 155 metros cada uno.
Características	Tiene seis carriles de circulación. Tres por sentido de circulación y cada carril es de 3.65 metros, además consta de un tramo central de 24 metros compuestos por diez vigas de hormigón pretensado apoyados sobre vigas transversales, pilares y estribos de hormigón armado y un ancho de tablero de 25.70 metros.
Costo	US\$ 18,346,732.68
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gov.do/">http://www.mopc.gov.do/</a>



**Abril 2012**

Fecha de Inauguración	Jueves 19 Abril, 2012
Nombre del Proyecto	Carretera Pedernales - Aguas Negras
Lugar	Carretera Pedernales - Aguas Negras (Pedernales)
Longitud	Longitud de 16.40 kilómetros con un ancho promedio de 6.50 metros.
Características	Los trabajos de construcción consistieron en la colocación de una base estabilizada con cemento con un espesor de 0.2 metros y además la colocación de una capa de rodadura de 2 pulgadas de espesor de hormigón asfáltico aplicado en caliente. Luego de este trabajo fue señalizada vertical y horizontalmente.
Costo	RD\$ 505,631,325.70



### Mayo 2012

Fecha de Inauguración	Viernes 04, Mayo 2012
Nombre del Proyecto	Mao - Santiago Rodríguez
Lugar	Valverde Mao
Longitud	Longitud de 37.50 kilómetros con dos carriles de 3.65 metros de ancho,
Características	Esta infraestructura vial eleva considerablemente el desplazamiento y la comunicación entre los distintos municipios de esta zona
Costo	RD\$7,000,000,000
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=285057">http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=285057</a> Diario Libre



## Mayo 2012

Fecha de Inauguración	Lunes 07 de Mayo 2012
Nombre del Proyecto	Carretera San Francisco de Macorís-La Gúazuma-El Aguacate-El Cercado-La Cueva-Los Bracitos.
Lugar	San Francisco de Macorís
Longitud	16.50 kilómetros de longitud, un ancho de 7.00 metros
Características	Fue colocada una carpeta de 2 pulgadas de espesor de hormigón asfáltico, con una sub-base granular de 0.2 metros, estabilizada con cal en un 2 por ciento, señalizada vertical y horizontalmente. Se reconstruyeron las aceras, contenes y badenes en las zonas pobladas
Costo	RD\$502,652,301.42
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=285442">http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=285442</a> , DIARIO LIBRE

## Mayo 2012

Fecha de Inauguración	Marte 15 de Mayo, 2012
Nombre del Proyecto	El Elevado Cruce Manoguayabo
Lugar	Autopista Duarte con intersección Cruce de Manoguayabo
Longitud	Longitud de 530 metros.
Características	Tiene seis carriles de circulación, tres en cada sentido, y cada carril es de 3.65 metros
Fuente Adquirida por:	<a href="http://www.mopc.gob.do/noticias/150512/">http://www.mopc.gob.do/noticias/150512/</a>



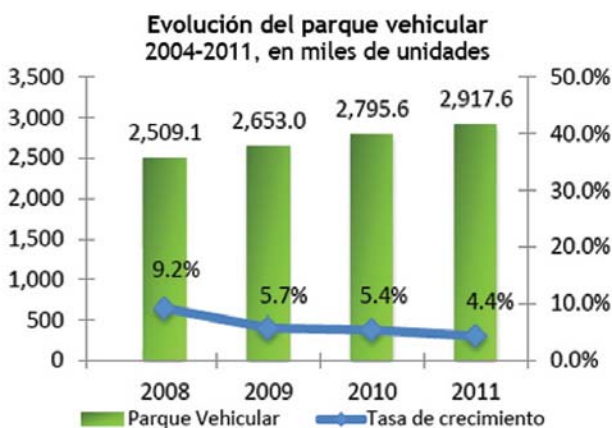


# FACTOR VEHÍCULO



En lo que se refiere al parque de vehículos que transita por nuestras vías, tiene la particularidad en general de ser viejo, obsoleto. En algunos casos de ser alterados en su funcionamiento sin cumplir con ciertas normas de seguridad ambiental, como también modificado en su historial de vida útil en violación a lo establecido por las leyes dominicanas.

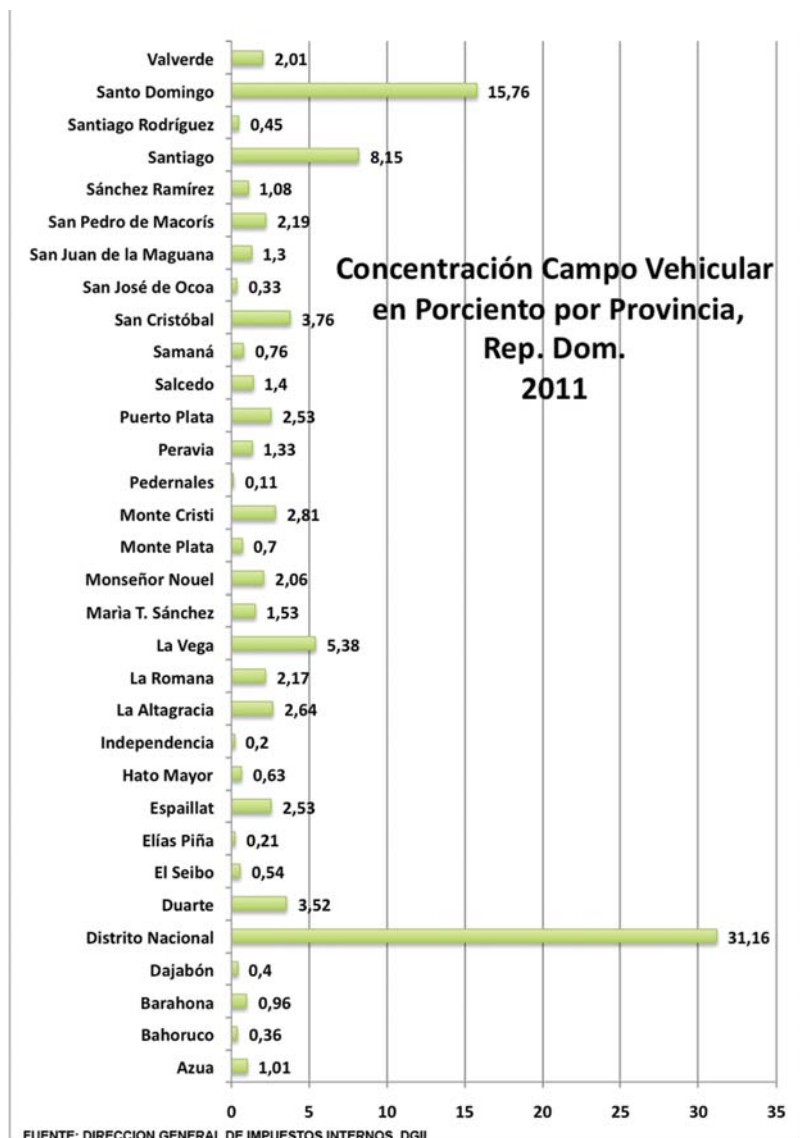
Ello implica convenientemente, al ser el vehículo un factor de riesgo interesante estadísticamente, tomar medidas de alto nivel para la implementación de la



Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

revisión técnica correspondiente cada año que amplíe la lista de experticios, como la obligatoriedad de llevar cinturón de seguridad, frenos auxiliares, bolsas de aire; casco protector en lo que respecta a los motoristas y



ciclistas, control de emisión de gases, producción de ruidos, etc.

Siendo nuestro parque vehicular en su mayoría de mucho tiempo de uso, es una legislación obligatoria si pretendemos enfrentar los altos grados de accidentalidad cada vez más alarmante, como parte del plan integral.

La República Dominicana no es fabricante de vehículos de motor aunque sí ensambla motocicletas, generalmente de forma ilegal. Sin embargo, es un importante importador en la región. Cuenta en la actualidad con 2.92 millones de unidades registradas en la Dirección General de Impuestos Internos, en donde el 50%, aproximadamente es de motocicletas.

La condición del vehículo también es relacionada íntimamente con el impacto medioambiental: emisiones de gases, derrames de aceites, degradación de metales depositados en las vías, daños a las aguas subterráneas y de los ríos cuando indiscriminadamente se lavan las unidades.

Parque vehicular de la República Dominicana  
Según tipo de vehículo y su participación porcentual  
2010 vs. 2011

Tipo	2010	2011 <sup>a/</sup>	Variación	
			Absoluta	Relativa
Automóviles <sup>1/</sup>	662,633	678,732	16,099	2.4%
Autobuses	73,862	76,300	2,438	3.3%
Jeeps	254,044	274,810	20,766	8.2%
Carga <sup>2/</sup>	345,302	355,337	10,035	2.9%
Motocicletas	1,409,975	1,481,255	71,280	5.1%
Volteos	18,343	18,650	307	1.7%
Máquinas Pesadas	18,300	18,913	613	3.3%
Otros <sup>3/</sup>	13,137	13,576	439	3.3%
<b>Totales</b>	<b>2,795,596</b>	<b>2,917,573</b>	<b>121,977</b>	<b>4.4%</b>

Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

a/ Incluye únicamente vehículos con placa definitiva (Primera placa).

1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

El tratamiento a las motocicletas y a los motoristas debe ser especial en cualquier medida o plan que se proponga desarrollar en República Dominicana.

Afamosos técnicos en diagnóstico de automotor recomiendan en ese sentido la revisión técnico-mecánica y de gases de los siguientes aspectos, citamos:

1. "Estado del chasis y subchasis.
2. Niveles de emisión de gases y elementos contaminantes.
3. Funcionamiento del sistema mecánico.
4. Funcionamiento del sistema eléctrico y del conjunto óptico. (Encendido, luces)
5. Eficiencia del sistema de combustión interno.
6. Elementos de seguridad. (Casco, chaleco reflectivo acuerdo norma para motociclistas).
7. Sistema de frenos.
8. Las llantas del vehículo.
9. Sistema de dirección y suspensión.
10. Estado de los espejos.
11. Funcionamiento del sistema de señales visuales y audibles (pito, stop, direccionales)."

**Fuente: Laurentino Tello Narváez. Sábado, 29 de enero de 2011. Periódico digital "EL LIBERAL"**

En muchos países con igual crecimiento de las motocicletas que nosotros, tratan de endurecer las leyes y medidas para este sector en particular.

## NUEVAS INICIATIVAS

Otras iniciativas son desesperadamente buscadas para dar al traste con la nueva situación económica que se plantea hoy día en la República Dominicana. Tal como el fomento del uso del transporte público masivo rebajando temporalmente las tarifas; aumento en los incentivos por el uso de bio-carburantes, reducción del



consumo en iluminación pública en las vías y reducción de los costos de la seguridad social en las empresas a cambio de implementar planes eficaces preestablecidos de seguridad vial laboral.

Sin combustible los vehículos no se mueven, por tanto no se producirían siniestros en las carreteras y el desarrollo de la humanidad se detiene.

Si bien en la República Dominicana se ha producido una explosión en la inversión en infraestructuras, no menos cierto que se nos plantea reestructurarla basándonos en los nuevos acontecimientos.

Siendo una de las más trascendentales la primera línea del Metro de Santo Domingo, en funcionamiento con 14 kilómetros de longitud desde el 2007.

Esta obra de ingeniería dio un nuevo giro a la ingeniería vial moderna, entusiasmando a las autoridades a construir una segunda parte del doble de longitud, las dos con sus respectivas rutas de alimentación de pasajeros, pendientes a la fecha por implementarse.



**Primera Línea Metro de Santo Domingo, Feb 2008**



Segunda Línea Metro de Santo Domingo, Feb 2012



# FACTOR MEDIO AMBIENTE



**E**n lo que respecta al entorno ambiental, existen normas internacionales establecidas para preservar la salud que por efecto de gases emitidos por los vehículos en circulación deben ser regulados. Es mediante la revisión técnica vehicular que se buscan estos controles. Pues la disminución de los gases de invernadero es un compromiso global ineludible en el que el parque vehicular de cualquier país, contribuye negativamente al propósito y más cuando es obsoleto en un gran porcentaje.

El derrame de aceites en vehículos que va al subsuelo puede ser un riesgo de contaminación de las aguas al igual que los gases en desmedro del sistema respiratorio de la población. Siendo importante, el hecho de la utilización inadecuada de las aguas para lavado de las unidades, independientemente sea en momentos de escasez del líquido.

Otro aspecto del ambiente, pero de menos controles por el hombre es el clima. En carretera nos damos cuenta al pasar por una determinada zona, el predominio en ciertas horas de alta densidad de lluvia, o bien neblina; en algunos casos deslizamientos de tierra que afectan al transeúnte.

Cuando encontramos estos elementos que constituyen un peligro para el conductor, lo recomendable, lo que normalmente aplica, es la colocación de avisos y señales advirtiendo a los conductores con antelación lo que se avecina. La tecnología LED en este campo juega un interesante papel.

En estos tiempos, la alta tecnología de la información y la comunicación, es muy efectiva en carreteras y autopistas. Utilizada además, para controles de velocidad y avisos de eventos indeseables en el camino que pudieran retrasar o entorpecer la marcha.

Existe un elemento del medio ambiente poco tratado que afecta al usuario de las vías, sin embargo es una realidad. Se trata de los niveles de iluminación que permiten transitar o circular con mayor seguridad, en doble aspecto: aumento de la visibilidad, por tanto menos riesgos a siniestros; y, mayor seguridad ciudadana.

La siembra de los árboles en calles y carreteras debe ser reglamentada, ya que pueden convertirse en un peligro u obstáculo al conductor, así como las vallas publicitarias, carteles y la colocación impropia de las barreras de seguridad, también las señales de tránsito.

En ciertos tramos de nuestras carreteras y caminos podemos encontrar una gran cantidad de árboles sembrados a lo largo del trayecto. El ambiente durante

el día se torna bellísimo, empero, durante la noche, un túnel oscuro que brinda oportunidad a la delincuencia o a siniestros viales. En todo caso, se recomienda tomar medidas que contrarresten el sentido de riesgo. La entrada a la Autopista Duarte por la salida de San Francisco de Macorís es un buen ejemplo.

El Ministerio de Medioambiente de la República es por ley la encargada de regular las emisiones de gases, y el uso de sustancias que pudieran dañar el entorno ambiental. Tienen también una importante incidencia los Ayuntamientos, en especial del Distrito Nacional, Provincia Santo Domingo y el de la ciudad de Santiago.

La proliferación de letreros inadecuados y la colocación de chatarras vehiculares en las vías públicas constituyen una forma de perjudicar el medioambiente y de distraer a los conductores, trayendo como consecuencia siniestros lamentables. Además de aumento en los costos de circulación por demora.

En la República Dominicana se tiene la mala práctica de implementar talleres de reparación o centros de venta de productos diversos en la misma vía o en los espacios de tránsito del peatón, como evidente descoordinación entre las agencias responsables de manejar los temas de municipalidad-seguridad vial-salud.

La movilidad vehicular se ha convertido en una fuente de contaminación del aire, el agua y el suelo, causando efectos negativos para la salud, básicamente en enfermedades respiratorias y auditivas.

Otros contaminantes interesantes de analizar son el ruido y los olores que se producen durante la circulación, que por cierto se actúa con mucha flexibilidad en términos legales, en especial, en tiempo

de campaña política, o cuando los jóvenes modifican el sistema de escape de gases.

Habilitar talleres autorizados para la revisión técnica vehicular adecuada y eficiente con equipos tecnológicamente avanzados es una misión legislativa también pendiente. Reiteramos.

## **EFFECTOS DE LA INSEGURIDAD VIAL AL MEDIO AMBIENTE. TRATADOS Y CONVENIOS INTERNACIONALES.**

Entre los grandes desafíos que tiene la República Dominicana nos toca mencionar el tema de la seguridad vial, pero para ello tendrá primero que entender la envergadura de la problemática y su incidencia tanto en la economía como su impacto negativo en el desarrollo y en el medio ambiente.

En otras oportunidades hablamos de los tratados internacionales fundamentales que de alguna manera establecen una relación entre la seguridad vial y el cuarto factor que pone en riesgo la vida y la salud de los usuarios de las vías y las comunidades circundantes a ellas.

Es en la Sección IV de nuestra Carta Magna que se establece la obligación del Estado en preservar el medio ambiente. Basado en esta prerrogativa, es el deber del Estado revisar y definir un nuevo y actualizado protocolo de revisión técnica vehicular como mecanismo legal tendente a minimizar los daños de diversas formas ocasionados por el uso inadecuado del parque automotor en la red viaria nacional.

Los organismos internacionales conscientes del grado de interacción de los gases emitidos por los vehículos con el medio ambiente han formulado convenios para su regulación y erradicación paulatina mediante la aplicación de normativas eficientes

Tenemos que mencionar el tratado comercial CAFTA-RD, el cual obliga a los Estados Miembros a cumplir y fortalecer las leyes nacionales e internacionales relativas al medio ambiente.

El Protocolo de Kyoto es otro interesante instrumento de consenso promovido por las nacionales potencialmente industrializadas para combatir el cambio climático, ya que se ha determinado esta es también producido por los gases de invernadero emitidos en una gran proporción por el parque automotor en el mundo.

El uso de la energía renovable y limpia es un recurso que empieza a utilizarse en nuestro país, no sol con el objetivo de reducir la dependencia del petróleo sino también de disminuir los daños ambientales, esto último mas difícil de entender, por lo visto.

Los vehículos producen emanar monóxido de carbono, dióxido de nitrógeno, hidrocarburos, plomo, entre otros gases peligrosos, ocasionado daños en la salud y en el medio ambiente. En el primer caso podemos nombrar: trastorno en el sistema nervioso y en el respiratorio, además en la circulación, y en los riñones. Ya en lo que se trata del medio ambiente, la capa de ozono es en gran medida perjudicada.

Por esta última razón, República Dominicana, al igual que otras naciones firmo el Convenio de Montreal con el propósito de reducir o erradicar el uso o generación de sustancias que perjudican la capa de ozono.

## LA BASURA.

### CRISIS DE HIGIENE, SALUD Y DEL TRÁNSITO POR CARENCIA DE POLÍTICAS EN SEGURIDAD VIAL. DESAFÍOS.

Quisiéramos referirnos a unas declaraciones del Alcalde del Distrito Nacional, el Sr. Roberto Salcedo, dado a conocer en los medios de comunicación en fecha 4 de agosto del presente año, en donde deplora lo siguiente -“la población de la capital y la provincia de Santo Domingo están expuestas a una crisis de higiene de graves consecuencias, porque la precariedad en que se encuentra el acceso al vertedero de Duquesa podría provocar el colapso del sistema de aseo”. Agregó finalmente -“el dilema es cómo llegamos a Duquesa”.

El sistema de transporte de la basura de los centros urbanos de la República Dominicana resulta como muchas cosas, un proceso técnico y jurídico un tanto complejo. Los ayuntamientos están facultados, entre otras obligaciones, a recolectar los desperdicios que se generan en sus respectivas jurisdicciones.

Para ello cuentan con una flotilla de camiones especializados, ya sea por gestión propia o por contratación, conformada por cientos de unidades, que responden a una planificación en sus labores.

Se ha establecido una red vial para llegar a los puntos de acopio o vertederos obviamente inadecuada. Sin mencionar los puntos y tramos de conflictos creados para acceder a estas vías. Y en el afán de buscar otras alternativas usan otros caminos que también son fuertemente afectados, como en el caso de la entrada al aeropuerto internacional en la Isabela y el de la comunidad del Higüero.



¿Qué relación tiene este problema suscitado con la seguridad vial, según lo expuesto por el Alcalde de la principal metrópolis del país?

Las políticas de seguridad vial se aplican para preservar la vida, la salud y los bienes durante el transporte y el tránsito en las vías públicas.

Todos los factores de riesgo identificados en la seguridad vial se manifiestan en el sistema de aseo de las ciudades: Ser Humano, Vehículo, Infraestructura, Medio Ambiente y Fiscalización. Sin excepción, con una evidente vulnerabilidad en el sistema de recogida de la basura producida por la población dominicana. Sin mencionar los escombros y suciedades que van arrojando los camiones en su trayecto por falta de regulación.

Por lo general, la recogida de la basura en las vías se realiza durante el día en marcha lenta y en franca violación a las normas básicas del tránsito, incluyendo las horas picos, lo que conlleva a congestión del mismo y consecuentemente a mayores gastos en combustible y demora en los conductores, así como aumento en la posibilidad de ocasionarse un siniestro al producirse un cambio emocional negativo en los conductores.

Es por eso que en las grandes ciudades del mundo, este procedimiento se lleva a cabo durante la noche, cuando hay una disminución en la circulación.

Por otro lado, las vías de acceso a los lugares de acopio de la basura, en las condiciones actuales, constituyen un factor de alto riesgo de la seguridad viaria. Esto es así:

-Primero, porque la infraestructura no cuenta con el mínimo elemento de seguridad para evitar un siniestro.

-Segundo, porque la infraestructura viaria genera daños mecánicos a los vehículos, aumentando los costos de operación en todos los sentidos, como también disminuyendo el número de unidades aptas para la labor, que luego salen en condiciones precarias a cumplir sus compromisos.

-Tercero, las deficiencias evidenciadas en el programa de recolección de la basura tiene su origen en las políticas municipales de seguridad vial en coordinación con las políticas públicas nacionales, que al tiempo, su magnitud es de consideración tal, que afecta el estado de salud de la ciudadanía por falta de higiene. Las comunidades se convierten en un cardo de cultivo para las epidemias y sus olores un atentado al medio circundante.

De no atenderse justamente esta problemática, con la atenuante de las lluvias, pudiera resultar catastrófico en el orden de la salubridad y el medioambiente.

Entender la seguridad vial como un tema de Estado no es tan fácil asumirlo. Pero, para que los problemas no se agraven, deben implementarse políticas eficientes de seguridad vial fundamentada en un sistema de gestión institucional, que como en este caso, su ausencia degeneraría en una crisis de higiene, pero también de salud y del tránsito, de repercusión nacional.

# FACTOR SISTEMA DE AUTORIDAD



Hicimos un estudio a principio del 2009 titulado Diagnóstico de Siniestralidad de Tránsito en la República Dominicana 2008, en donde analizamos el comportamiento de los conductores con respecto a los controles establecidos por el organismo de fiscalización oficial, AMET.

Determinamos que a mayor flexibilidad de los agentes con los *conductores*, *mayor* es el número de fatalidades al graficar las infracciones mensuales por violación a la ley de tránsito, pues ocurrieron más accidentes con víctimas cuando los controles se debilitaban.

A partir del año 2009 venimos hablando del deterioro y vulnerabilidad del sistema de autoridad del tránsito terrestre que impera en los países iberoamericanos, situación que genera el siguiente cuestionamiento: ¿Está en crisis el sistema de autoridad?

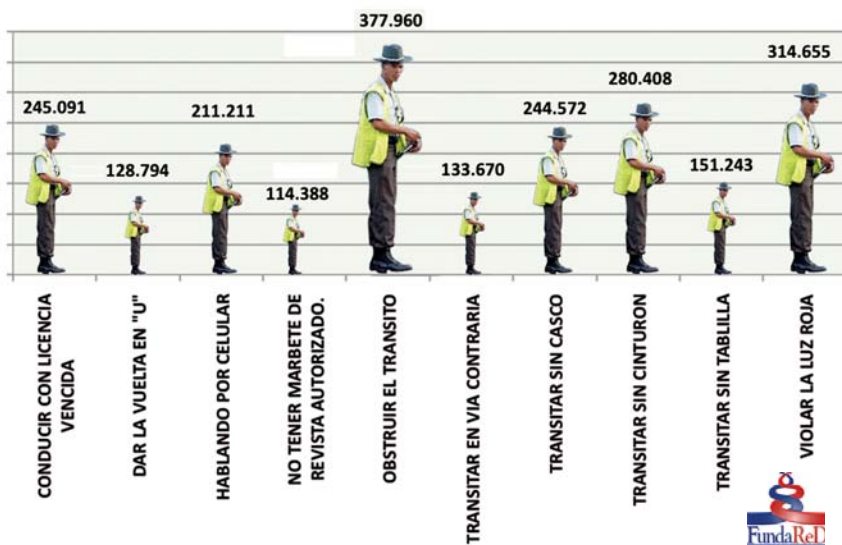
Esto generó una amplia discusión en Chile, a raíz del Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial auspiciado por los gobiernos de España y del país anfitrión. Asumí de moderador en esa oportunidad cuando el Director de la Dirección General de Trafico de España, Don Pérez Navarro, expuso el tema.

Desde entonces hemos estado externando algunas reflexiones que nos permiten concluir que estamos en presencia de un quinto factor de riesgo, quizás nunca considerado, cuando es débil el marco legal, institucional y de control del tránsito.

Cuando no existe una eficiente fiscalización y vigilancia en el sistema viario complementado con una justicia vulnerable, así como una legislación, la seguridad vial es también débil y vulnerable.

Los registros de siniestros en las vías públicas aumentan cuando es poca o no hay ninguna vigilancia a los usuarios de parte de las autoridades.

Se propone una reingeniería del sistema de autoridad al crearse un nuevo órgano de Seguridad Vial, la nueva estructuración estaría caracterizada por los principios fundamentales: La transparencia, la equidad de justicia, la dureza en la aplicación de la misma y agilización de los procesos relativos a las sanciones.



Infraacciones a Conductores por AMET. Periodo 2006-abril de 2012. Republica Dominicana



# CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

De acuerdo a nuestras estimaciones, del 2008 al 2011 se produjeron en la República Dominicana alrededor de 16,000 víctimas a consecuencia de accidentes de tránsito sin que se pudiera determinar en los registros que tan grave fueron los heridos ni la cifra de las familias afectadas.

Sin embargo, podemos concluir con resultados preliminares que podrían motivar a investigaciones más profundas y determinantes para definir un programa de inversión en conservación y mantenimiento de las vías públicas que contemple además la corrección de tramos de alta peligrosidad en la circulación.

El 20% de los accidentes con víctimas se generaron en el 20% de nuestra red vial en dicho período, lo cual quiere decir, un siniestro por cada kilómetro de vía, aproximadamente.

Pero también determinamos que en lo casi 20,000 kilómetros de longitud que tiene el sistema viario nacional de diferentes categorías, en 182 tramos distribuidos en diferentes localidades se concentraron los eventos trágicos. Siendo en zonas urbanas e

interurbanas de las Autopistas las Américas y Duarte en ese orden, las que requieren mayor atención.

El 29% del total de siniestros fueron en la zona metropolitana del Gran Santo Domingo (Distrito Nacional y Santo Domingo) seguida de las regiones de Valdesia (Azua, Peravia, San Cristóbal y Ocoa), Cibao Norte (Espaillat, Puerto Plata y Santiago) y Cibao Sur (La Vega, Mons. Noel y Sánchez Ramírez) con 15%, 14% y 12%, respectivamente.

Los tramos con mayor concentración de accidentes por región, son los identificados en el cuadro siguiente:

<b>CIBAO NORTE</b>		<b>CIBAO NOROESTE</b>	
Puerto Plata - Sosúa -Cabarete	<b>78</b>	Cruce Esperanza - Cruce de Guayacanes - Jaibón	<b>28</b>
Santiago - Navarrete	<b>72</b>	Esperanza - Mao	<b>26</b>
Navarrete - Altamira - Imbert - Puerto Plata	<b>49</b>	Monte Cristi - Villa Vásquez	<b>23</b>
<b>CIBAO SUR</b>		<b>OZAMA (ZONA METROPOLITANA)</b>	
Villa Altigracia - Bonao	<b>65</b>	Av. 27 de Febrero	<b>43</b>
Aut. Duarte - La Vega	<b>45</b>	Av. George Washington / 30 de Mayo	<b>31</b>
La Vega - Jarabacoa - Manabao	<b>41</b>	Av. J. F. Kennedy	<b>31</b>
<b>YUMA</b>		Av. Padre Castellanos (Ant. 17)	<b>28</b>
Uvero Alto - Macao - Bávaro - Punta Cana	<b>59</b>	Aut. Las Américas	<b>280</b>
La Romana - San P. de Macorís	<b>45</b>	Carr. Mella	<b>58</b>
Higüey - El Seibo	<b>43</b>	Av. Charles de Gaulle	<b>41</b>
<b>EL VALLE</b>		Av. Charles de Gaulle	<b>48</b>
San Juan de la Maguana - Azua	<b>44</b>	Av. Jacobo Majluta	<b>38</b>
San Juan de la Maguana - Las Matas de Farfán	<b>42</b>	Av. Hermanas Mirabal	<b>31</b>

<b>ENRIQUILLO</b>		Aut. Duarte	<b>192</b>
Azua - Barahona	<b>34</b>	Manoguayabo - Hato Nuevo	<b>40</b>
Barahona - Paraiso - Enriquillo -Pedernales	<b>28</b>	Prolongación Av. 27 de Feb.	<b>36</b>
<b>HIGUAMO</b>		<b>VALDESIA</b>	
San Pedro de Macorís - Juan Dolio	<b>39</b>	Carr. Sánchez - Hatillo - San Cristóbal	<b>136</b>
Autovía del Este	<b>30</b>	Carr. Duarte (Villa Altagracia)	<b>111</b>
Carr. Mella - San P. de Macorís	<b>30</b>	Aut. 6 de Noviembre	<b>71</b>
Monte Plata - Yamasá	<b>28</b>	San Cristóbal - Baní	<b>51</b>
<b>NORDESTE</b>			
Sánchez - Samaná	<b>36</b>		
Nagua - Cabrera	<b>34</b>		
Nagua - Sánchez	<b>33</b>		

## Recomendaciones

1. Realizar un estudio de campo como segunda fase para delimitar los tramos de concentración de accidentes que permitan minimizar los costos de corrección, así como la aplicación de auditorías de seguridad vial.
2. Incorporar en las normas de señalización nuevas señales de advertencia de los tramos peligrosos.
3. Implementar programa de colocación de señales.
4. Desarrollar un programa de corrección de los TCA para su eliminación.

5. Implementación de un sistema de radar en los tramos calificados de TCA, así como aumentar la vigilancia con medidores de alcoholemia y de consumo de otras sustancias prohibidas durante la conducción, en sentido general, para exigir el cumplimiento a las normas y las leyes establecidas con respeto, transparencia y justicia.
6. Colocación de puntos geodésicos para la ubicación más exacta de los eventos para mejoramiento de referencias durante la utilización del protocolo de recogida de datos.
7. Implementación de un protocolo homogéneo para la recogida de las informaciones a ser procesadas en un observatorio conforme a los estándares internacionales.
8. Crear un Observatorio Nacional de Datos para el procesamiento de las informaciones exclusivas de la movilidad y sus consecuencias conforme al Observatorio Iberoamericano de Datos, que permitan en el futuro tomar decisiones de Estado basadas en indicadores reales y confiables.
9. Hacer programas de divulgación de las informaciones involucrando diferentes sectores políticos, sociales y empresariales; de manera especial, a los medios de comunicación y a los periodistas.
10. Que estas iniciativas sean en principio políticas del gobierno en tanto la Seguridad Vial se convierta en tema de Estado.



## Factor Humano

1. Implantación por orden legislativa de la Educación Vial obligatoria en el Sistema Educativo Nacional.
2. Creación de Ciudades Viales para formación de nuevas generaciones de usuarios de las vías públicas en los principales municipios del país
3. Actualización de las leyes de tránsito vigentes acorde a los nuevos tiempos.
4. Endurecimiento de las normativas para la obtención de las licencias de conducir, incluyendo para motocicletas.

## Factor Vehículo

1. Implementación por orden legislativa de la Revisión Técnica Vehicular con nuevas tecnologías como derecho de circulación.

## Factor Medio Ambiente

1. Exigir mayor participación de los organismos rectores que regulan el medio circundante afectado por la movilidad vehicular y ocupación indiscriminada de las vías públicas (Ministerio-Municipalidades).

## Sistema de Autoridad

1. Revisar las legislaciones y reestructurar el sistema de autoridad.

# Galería de Imágenes de Nueva Red Viaria República Dominicana

Factores

107



ASFALTADO DE CALLES DE EL SEYBO



AVANCE CARRETERA CASABITO - CONSTANZA



**CARRETERA BAITOA, SANTIAGO**



**CARRETERA PADRE LAS CASAS - LAS YAYAS**







DAJABON-LOMA DE CABRERA -SANTIAGO DE LA CRUZ



DISTRIBUIDOR DE MUNICIPIO PUÑAL SANTIAGO



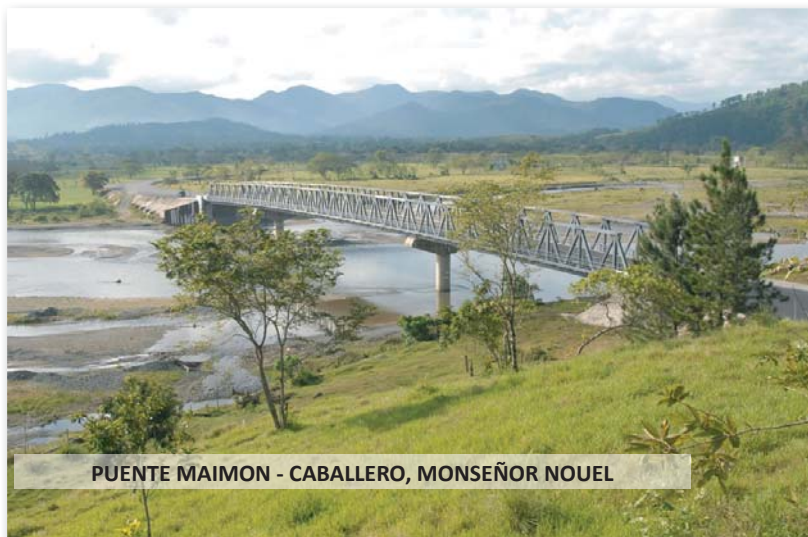
**PUEBLO LA PEÑITA- CARRETERA MANABAO, JARABACOA**



**LAS DAMAS, SANTIAGO DE LOS CABALLEROS**



**MAIMON - CABALLERO**



**PUENTE MAIMON - CABALLERO, MONSEÑOR NOEL**





**PUENTE RIO EL PINTAO, CARRETERA EL SEIBO - HIGUEY**



**PUENTE SOBRE RIO BLANCO, JIMANI**



**PUENTE GUIDO GIL - SOBRE RIO SOCO**



**PUENTE ACICATE, HOSTOS**



AVE. INDEPENDENCIA



AUTOPISTA 30 DE MAYO



ASFALTADO AVENIDA ANACAONA



TUNEL AVENIDA LAS AMERICAS



Fundación  
Red de la Dignidad

<http://www.reddeladignidad.org>  
[reddeladignidad@yahoo.es](mailto:redeladignidad@yahoo.es)