



FACIORES DE

PREDOMINANTES  
EN LAS  
VIAS  
DOMINICANAS

*Mario Holguín A.*

**Ing. Mario Holguín Álvarez**  
Edición

**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**

**FundaReD**

Santo Domingo, D. N.  
República Dominicana  
Marzo, 2011

**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 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.

De tal forma, que tenemos cuatro factores de riesgo en la seguridad vial, a saber: El ser humano, el vehículo, la infraestructura vial y el medio ambiente.

Son los mismos llamados factores de riesgo identificados en la actividad de transporte y en la actividad de tránsito terrestre.

Estos temas, consustanciales a la seguridad vial, son cosas diferentes interrelacionadas.

Mientras 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.

Estos factores de riesgo han generado niveles tan descomunales en los índices de siniestralidad en todo el mundo que ha conllevado a que la seguridad 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 en 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, 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.

Estas afirmaciones son basadas en los reportes globales durante los intercambios de experiencias entre naciones. Lo que significa, que en nuestro país no existen mediciones que determinen con rigor lo siguiente, como es el caso de la generalidad: “El ser humano es responsable de casi el 85% de los siniestros acontecidos en las vías; el vehículo alrededor del 8%; la Infraestructura interviene en 5%; y finalmente, al medio ambiente se le adjudica lo restante 2%”.

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.

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. Un estudio de la CEPAL en el 2005 reportó que esta región representando el 8% de la población mundial posee el 14% de los vehículos, sin embargo, se registra el 13% de las muertes a nivel global.

El 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 vehiculo 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 pasado 27 de febrero en Nueva York, el Informe 2011, mientras los dominicanos celebrábamos la Independencia Nacional, sobre la situación de la adolescencia a nivel mundial. 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:



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.

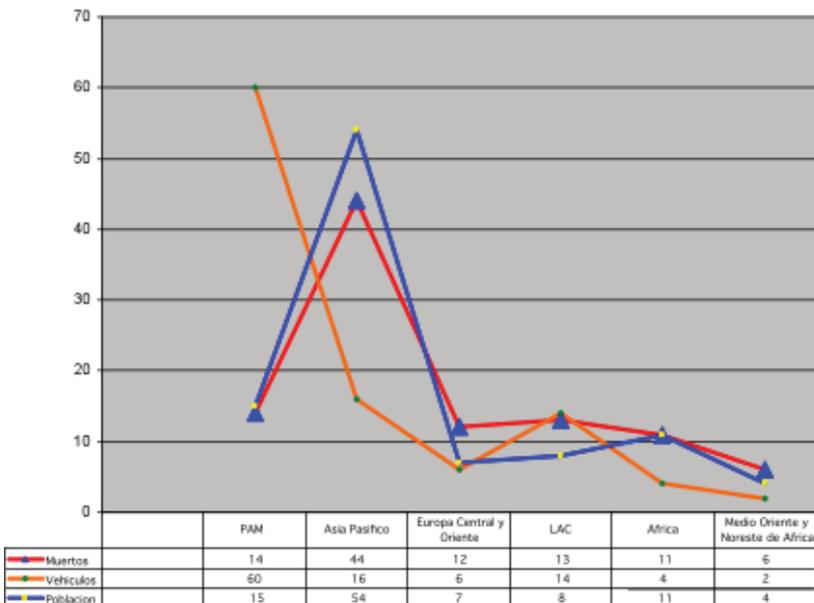


Tanto la población como el campo vehicular están en crecimiento constante demandando mejores y eficientes obras viarias, agregándose cada día la vulnerabilidad del entorno ambiental por la acción de los cambios climáticos.

En el 2005 la CEPAL publico 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.

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.

**Distribucion Global de Muertes en Accidentes de Transito, Vehiculos Registrados y Poblacion en porciento.CEPAL.2005**



**Sin embargo**, América Latina y el Caribe, tal como dijéramos al principio con el 8% de la población global tiene el 14% del campo vehicular, **sin embargo**, genera el 13% de las muertes en el mundo por violencia en las vías.

En la región latinoamericana, La República Dominicana, es responsable de un 2% de las muertes en las vías.

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 incluido 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 Itínere" 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 en 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.

## **LA INFRAESTRUCTURA VIAL**

En 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 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.

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.



Asfaltado en centros urbanos



Avenida Hispanoamericana

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. 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.



Nuevos puentes peatonales

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.

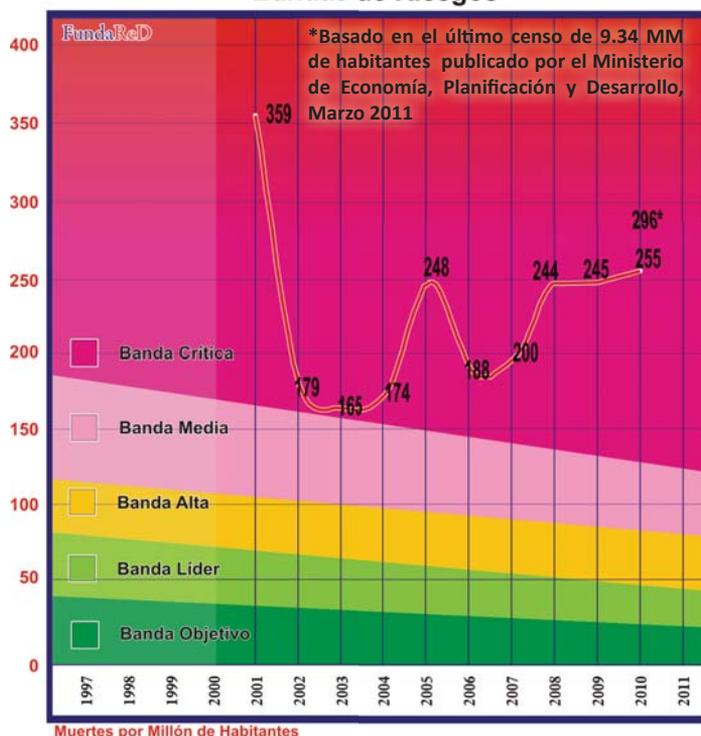
En otro orden, según la edad de los usuarios de las vías y el grado de desarrollo de una sociedad en particular, los factores de riesgos inciden en mayor o menor importancia, definiéndose en todo caso a la permanencia de sectores de usuarios más vulnerables. Estos, merecen un capítulo amplio, en especial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



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 reconfirmando el compromiso mediante la firma de La carta Europea de Seguridad Vial con objetivos muy bien definidos y discutidos. De ahí los grandes logros celebrados en la reducción de la tasa de mortalidad por este motivo que 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.

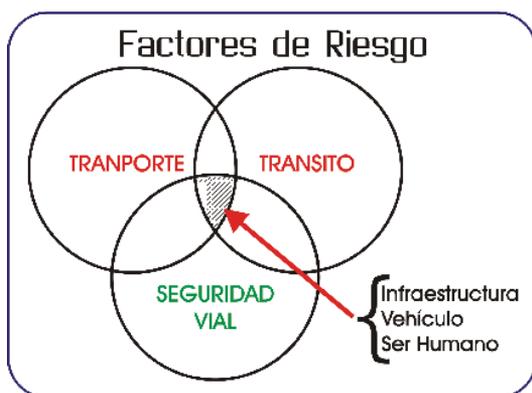
El 23 de diciembre del año pasado, entró en vigencia la Nueva Reforma del Código Penal Español, en donde se contempla sanciones muy relevantes para la economía de su población en materia de seguridad vial en caso de violación a la ley. Un mes más tarde, aprueba su Plan Estratégico para la próxima década, 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 en los mismos menesteres de modificar sus leyes de tránsito en donde se muestran importantes iniciativas en la 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.

Se evidencian debilidades en la aplicación de las leyes, por hacer mención de una muy pocas veces

utilizadas, 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.



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, los obstáculos fijos, los deslizamientos de materiales, los derrochaderos, 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, 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.



Vehículo para auditorías de carretera del Real Automóvil Club de Cataluña

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.

En la República Dominicana se ha visto especialmente en los últimos 14 años, una inversión dinámica en la red viaria nacional. Esta, que llega a los 19 mil kilómetros de longitud, 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.

La Rep. 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 a la vista se está 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 y Cuba trabajan el tema con mucho interés.

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.

Otras iniciativas son desesperadamente buscadas para dar al traste con la nueva situación económica que se plantea. 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, hoy en plena fase de ejecución, con una trayectoria transversal a la primera.

Ya años anteriores, se demostró potencial profesional para realizar buenos elevados y túneles en las principales ciudades del país, con obras como la ampliación de la Avenida 27 de Febrero y de Las Américas.



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



Av. 27 de Febrero con Av. Ortega y Gasset

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

Una segunda etapa de fuerte inversión, la constituye el proyecto corredor Duarte II, que en estos momentos esta en licitación pública. El mismo consistirá en 4 túneles y dos elevados.

Están pendientes de llamado a concurso 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, es la nombrada Avenida Jacobo Majluta con 11.3 kilómetros.



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 anuncio su segunda modificación reduciéndolo a 205 kilómetros.

El Presidente de la Rública, durante su rendición de cuenta ante la Cámara legislativa anuncio que este mismo proyecto, VIADOM, llegaría a 269 kilómetros.



Carretera Casabito - Constanza

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.

Jarabacoa-Constanza es otra de igual importancia que la anterior, en el sentido agrícola y de turismo interno, hoy día en fase de construcción con 27 kilómetros.



Carretera San Cristóbal - Bani

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.



Carretera Santo Domingo - Samaná

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. Constará con un peaje, dos puentes y tres pasos vehiculares nuevos.



Boulevard Turístico del Atlántico



Autopista del Coral

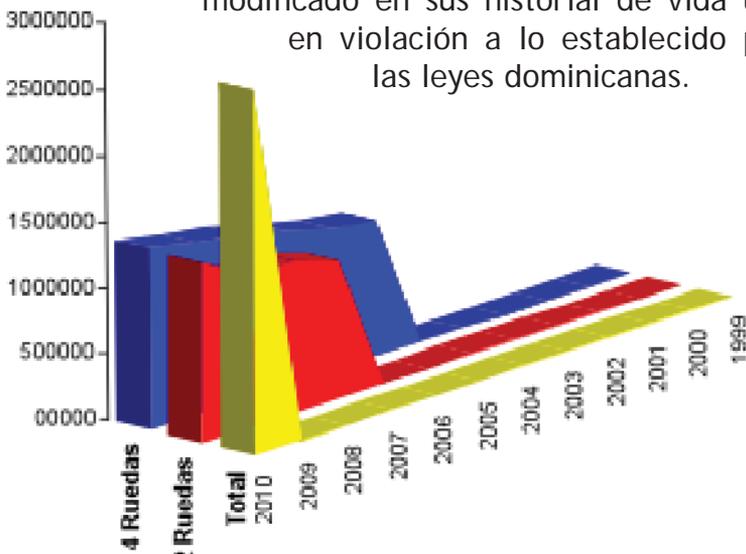
La autopista El Coral en construcción, con 70 kilómetros adicional a la red.

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

## EL 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 sus 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 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 2.74 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.

Nuestro parque es hoy mayor en más de 170 mil unidades que el 2009.

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

**Parque Vehicular en la República Dominicana**  
**Según tipo de Vehículos y su Participación Porcentual**  
al 31 de Diciembre de 2010

Tipo	Parque Vehicular	Participación %
Automóviles <sup>1</sup>	661,747	24.2%
Autobuses <sup>2</sup>	73,716	2.7%
Jeep	252,881	9.2%
Carga	344,051	12.6%
<b>Motocicletas</b>	<b>1,352,720</b>	<b>49.5%</b>
Volteo	18,272	0.7%
Máquinas Pesadas	18,226	0.7%
Otros <sup>3</sup>	13,127	0.5%
<b>Totales</b>	<b>2,734,740</b>	<b>100%</b>

Afamados 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"

## EL MEDIO AMBIENTE

En 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.

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 bellissimo, 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 y el de la ciudad de Santiago, segunda provincia del país.



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.

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.

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

# Galería de Imágenes de Nueva Red Viaria República Dominicana



ASFALTADO DE CALLES DE EL SEYBO



AVANCE CARRETERA CASABITO - CONSTANZA





**CARRETERA BAITOA, SANTIAGO**



**CARRETERA PADRE LAS CASAS - LAS YAYAS**



**CARRETERA SAN FRANCISCO - TENARES**



**CARRETERA SANTA ROSA**



**CRUCE DE BORONGA - SABANA GRANDE BOYA**



**PUENTE SOBRE RÍO CAÑA, MATAYAYA , ELÍAS PIÑA**



DAJABON-LOMA DE CABRERA -SANTIAGO DE LA CRUZ



DISTRIBUIDOR DE MUNICIPIO PUÑAL SANTIAGO

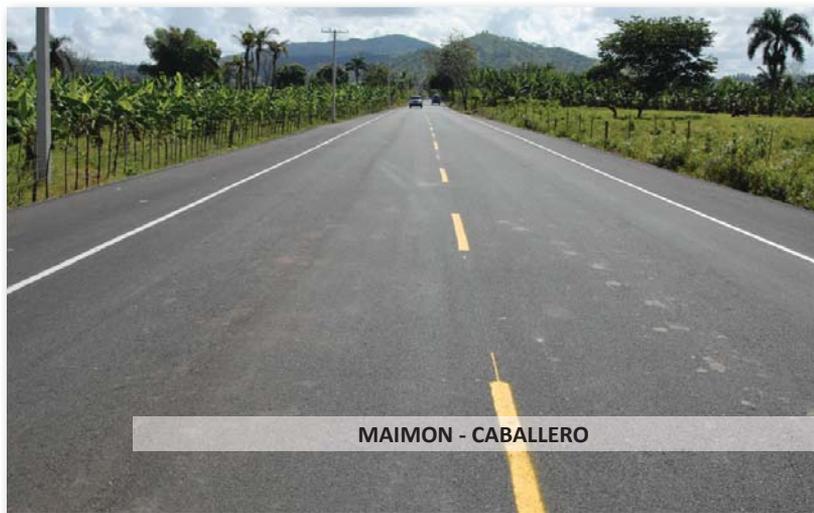


**ELEVADO NUÑEZ DE CACERES**



**LAS DAMAS, SANTIAGO DE LOS CABALLEROS**





**MAIMON - CABALLERO**



**PUENTE MAIMON - CABALLERO, MONSEÑOR NOUEL**



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



**PUENTE SOBRE RIO BLANCO, JIMANI**



**PUENTE GUIDO GIL - SOBRE RIO SOCO**



**PUENTE ACICATE, HOSTOS**



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



**Carretera San Cristóbal - Bani**



VISTA AEREA, CARRETERA SAN CRISTÓBAL - BANI



CARRETERA SAN CRISTÓBAL - BANI

# Imágenes Corredor Duarte, Santo Domingo

Factores

51



ELEVADO AVE. ORTEGA Y GASSET SOBRE AVE. 27 DE FEBRERO



TUNEL AVE. ORTEGA Y GASSET



**ELEVADOS JOHN F. KENNEDY - WINSTON CHURCHILL**



**ACENIDA JOHN F. KENNEDY , CORREDOR DUARTE**



AVENIDA LUPERON, CORREDOR DUARTE



AUTOPISTA 30 DE MAYO





CONSTRUCCION TUNEL 27 DE FEBRERO - NUÑEZ DE CACERES



TUNEL AVENIDA LAS AMERICAS

# Imágenes Primera Línea del Metro de Santo Domingo





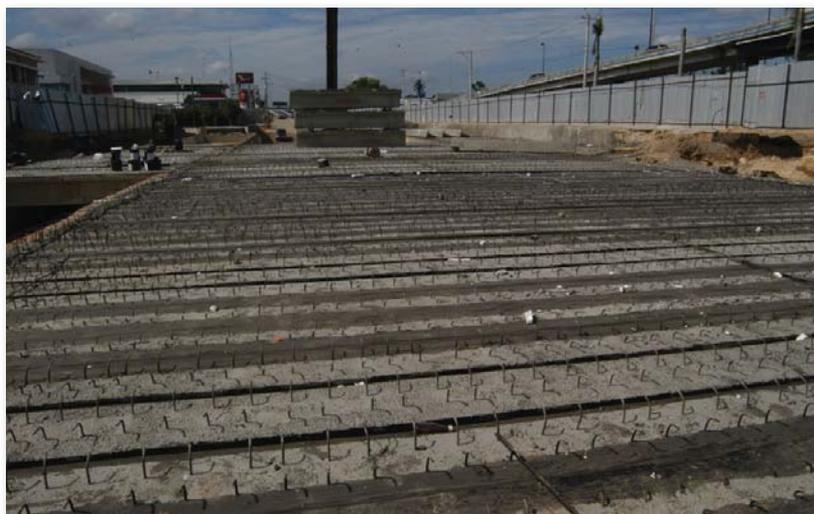
# Construcción de Nueva Línea del Metro de Santo Domingo













# Construcción Paso Elevado Ave. Charles De Gaulle







Fundación  
Red de la Dignidad

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