



Universidad de León

TESIS DOCTORAL

Marco Legal e Institucional para el desarrollo del sector transporte
de la República Dominicana

Autor

Misael Valenzuela Peña

Directora de Tesis

Dra. María de las Mercedes Fuertes López
Universidad de León

Santo Domingo, R. D.

**Marco Legal e Institucional para el Desarrollo del Sector
Transporte de la República Dominicana**

Tabla de contenidos

Introducción	8
Planteamiento inicial y aproximación al problema.	15
Justificación	23
Objetivos	28
General	28
Específicos	28
Metodología	30
Método o enfoque	30
Tipo de Estudio	31
Técnicas	32
CAPÍTULO I. EVOLUCIÓN HISTORIOGRÁFICA DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA	33
1.1 La República Dominicana	34
1.1.1 Contexto geográfico	34
1.1.2 División político administrativa	36
1.1.3 Evolución histórica del tránsito y el transporte	40
1.2 El transporte como actividad estratégica de la economía nacional	65
1.3 Estructura del parque vehicular en la República Dominicana	70
1.3.1 Clasificación del Parque Vehicular de uso Público	74
1.3.2 Vehículos dedicados al Transporte Público.	74
1.3.3 Empresas, sindicatos y operadores del transporte	77
1.4 Transporte público de pasajeros	80

1.4.1 Motoconcho	82
1.4.2 Transporte Urbano	87
1.4.3 Transporte interurbano	88
1.4.4 Transporte en Taxis	89
1.5 Transporte de Carga	92
1.6 Peatones y ciclistas	95
CAPITULO II. MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO	97
2.1 Evolución Legislativa	101
2.1.1 Primera República y Anexión (1844-1865)	101
2.1.2 Segunda República (1865-1916)	104
2.1.2 Intervención Norteamericana hasta el fin de la dictadura (1917-1961)	109
2.1.3 Período democrático (1962 - 2014)	112
2.2 Normas sobre Tránsito de Vehículos de Motor	114
CAPITULO III. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL SUB SECTOR	
TRÁNSITO Y TRANSPORTE	161
3.1 Ministerios	167
3.2 Concejos	172
3.3 Oficinas reguladoras y fiscalizadoras del transporte terrestre	173
3.4 Organismos operadores	177
3.5 Poder Judicial	178
3.6 Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)	180
3.7 Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET)	183
3.8 Propuestas y mejoras	188

CAPITULO IV. LEY GENERAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

TERRESTRE	211
4.1 Estructura	213
4.2 Recomendaciones y contenido propuesto	214
4.2.1 Disposiciones generales, objeto, definiciones, principios y objetivos estratégicos del tránsito y el transporte terrestre	214
4.2.2 Administración y competencias	215
4.2.3 Registro nacional de vehículos de motor o remolque, conductores y estacionamientos públicos	217
4.2.4 Uso de los vehículos de motor o remolques en las vías públicas	219
4.2.5 De la venta y traspaso de vehículos de motor o remoque.	221
4.2.6 De la licencia de conducir y el permiso de aprendizaje.	222
4.2.7 Algunas consideraciones sobre seguridad vial.	227
4.2.8 Servicio del Transporte Terrestre	230
4.2.9 Propuestas relativas a las infracciones	232
4.3 Reglamentos pendientes para la aplicación de la Ley de Tránsito.	237
4.3.1 Interno de la Dirección General de Tránsito Terrestre	238
4.3.2 Escuela de Capacitación y Educación Vial	238
4.3.3 Concesiones de servicios de transporte público y conexos	239
4.3.4 Inspección vehicular	240
4.3.5 Transporte privado para el servicio público	240
4.3.6 Sistemas alternos de energía	241
4.3.7 Transporte animal y su uso por las vías públicas	241
CONCLUSIONES FINALES	243
BIBLIOGRAFÍA	253

ANEXOS	277
A. Glosario	277
B. Esquema del Proyecto de Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre	279
C. Organigrama de la Dirección General de Tránsito Terrestre	286
D. Organigrama Autoridad Metropolitana de Transporte	287
E. Organigrama Concejo de Administración y Regulación de Taxis	288
F. Organigrama Oficina Técnica del Transporte Terrestre	289
G. Organigrama Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses	290
H. Organigrama de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte	291
I. Organigrama Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre	292
J. Compilación legislativa relativa al tránsito, transporte y vialidad	293

Índice de figuras

Figura No. 1: Modo de transporte en la zona urbana y suburbana del Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo.....	78
Figura 2: Organigrama de la Autoridad.....	210

Índice de Cuadros y Tablas

Cuadro No. 1: Otros indicadores del sector transporte.	67
Cuadro No. 2: Parque vehicular por año, según tipo. 2000-2014	67
Cuadro No. 3: Producto Interno Bruto, por sectores de origen 2009-2013	68
Cuadro No. 4: Producto Interno Bruto Per cápita 2009-2013.....	69
Cuadro No. 5: Tasas de Crecimiento (%) 2009-2013	69

Cuadro No. 6: Cantidad de vehículo según año de fabricación.	72
Cuadro No. 7: Vehículos de transporte público y asientos disponibles.....	74
Cuadro No. 8: Relación de operadores por región y provincia.....	80
Cuadro No. 9: Relación de operadores de motocicletas por región y provincia.....	84
Cuadro No. 10: Clasificación básica legislativa.....	101
Cuadro No. 11: Resumen Legislativo. 1845-2015.....	113
Cuadro No. 12 Funciones según instituciones del tránsito y transporte	190

Introducción

La República Dominicana, primer territorio de América en ser colonizado por España, constituye una nación soberana e independiente enclavada dentro de las Antillas Mayores. Desde el cinco (05) de diciembre del año de mil novecientos cuarenta y dos (1492), fecha en que el Almirante y Virrey Don Cristóbal Colón pisó por primera vez las costas dominicanas, el desarrollo nacional ha estado profundamente determinado e influenciado por las anteriores potencias coloniales y los Estados Unidos, incidencia que sin lugar a dudas han dejado grandes consecuencias en la mente e institucionalidad de los dominicanos y las dominicanas.

La presencia de gobiernos españoles, francés, haitianos y norteamericanos en suelo dominicano ha traído múltiples consecuencias en todos los ámbitos de la vida nacional; vale citar a modo de ejemplo la adopción dentro de la legislación nacional del Código Civil Napoleónico de 1804 vigente con algunas reformas, y los Códigos de Procedimiento Civil (1806), de Comercio (1807) y el Penal (1810). La herencia española ha trascendido los aspectos legales¹ e incidido en la cultura y la religión. Los estadounidenses, capitalistas en su mayoría, despertaron el uso del automóvil como medio de transporte y desarrollaron un

¹ Para comprender el resurgimiento español en materia legal, basta con hacer algunas comparaciones entre la Constitución Española del 31 de octubre de 1978 y la dominicana (2012) vigente:

Artículo 2 (España) La Constitución se fundamenta en la indisoluble unidad de la Nación española, patria común e indivisible de todos los españoles, y reconoce y garantiza el derecho a la autonomía de las nacionalidades y regiones que la integran y la solidaridad entre todas ellas.

Artículo 5 (Rep. Dom.) La Constitución se fundamenta en el respeto a la dignidad humana y en la indisoluble unidad de la Nación, patria común de todos los dominicanos y dominicanas.

Esto sin dejar de mencionar que el origen de la primera Constitución se basó en la Constitución de Cádiz de 1812 al igual que otras ex colonias españolas.

entramado legal capaz de proteger su inversión y ofrecer organización al sector de forma que se mantuviera competitivo y atractivo para sus futuras inversiones².

La marca de la triple dominación continúa presente, las instituciones nacionales no son lo suficientemente fuertes para asumir completamente los roles de fiscalización y regulación en las diferentes áreas de la administración y aún más en el subsector tránsito y transporte terrestre. Esta realidad se traduce en la búsqueda de un enfoque capaz de adaptarse a la idiosincrasia dominicana y que a su vez permita corregir en cierto modo los entuertos de 500 años de historia atípica. Nos encontramos en una era de nuevos paradigmas y conceptos (globalización, apertura, mercados) que marcan la pauta del quehacer humano. El desarrollo y puesta en operación de éstos requiere la interconexión humana, conectar las ciudades a través de medios de transporte masivos y terrestres, la construcción de vías de acceso de carácter local, regional, nacional e internacional así como la creación de políticas claras que hagan posible su funcionamiento y sostenibilidad una vez son puestas en operación. El pasado nos ha mostrado la necesidad de un Estado poseedor de las condiciones suficientes para establecer las reglas del juego, por lo que la existencia de un marco legal e institucional adecuado que posibilite el desarrollo del subsector tránsito y transporte terrestre es una necesidad nacional cuyos resultados se traducirán en una mejora sustancial en la seguridad vial y en la calidad del gasto y la inversión estatal.

² De los años el gobierno militar norteamericano (1916-1924) se desmontó el sistema de transporte ferroviario, no se aprobaron nuevas concesiones de construcción de vías férreas públicas y no se asignaron fondos suficientes para el mantenimiento y reparación de las existentes. De esta forma el camión sustituyó el tren de carga y los pasajeros iniciaron el uso de los automóviles y autobuses.

Durante los últimos 20 años en Latinoamérica y el Caribe se ha estado discutiendo el papel del Estado en los procesos de regulación y fiscalización del transporte y su infraestructura³ invitando a los gobiernos a replantear su actual rol en subsector mediante un cambio de enfoque donde los factores costo – beneficio, la visión comercial y la maximización de utilidades para los inversionistas sean los puntos destacados dejando en segundo plano el énfasis en las políticas públicas de inversión social. Este enfoque, fundamentado entre otras cosas en la caída de viejos modelos de administración del Estado, toma las orientaciones de organismos multilaterales como el Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Interamericano de Desarrollo, en los cuales la iniciativa privada asume un rol central no sólo en el desarrollo de la infraestructura sino en la implementación de políticas públicas que incentiven la inversión multilateral.

El desarrollo del subsector ha estado unido a la desregularización, a la participación de actores sin la debida autorización del Estado y sus organismos debido, entre otras cosas, a la “*influencia de la dinámica política*”⁴. La historia dominicana ha sido y es la “reacción”, la búsqueda de respuestas a los hechos y procesos, jamás la antelación. La planificación y la anticipación como fiel eslabón del desarrollo son escenarios muy aislados que a hace apenas unos cuantos años están apareciendo en las estructuras de dirección del país. Esta desregularización ha sido el fruto mismo de la historia. Hechos que indican la

³ Ver Antonio Estache y Ginés de Rus Mendoza (Editores) *Privatización y Regulación De Infraestructura de Transporte: una guía para reguladores*. Alfaomega Colombiana – Banco Mundial. 2003

⁴ Laura Faxas. *¿El retorno del Estado? Procesos Sociodemográficos, Gestión Política y Transporte Urbano en Santo Domingo*. En *Fermentum*, revista venezolana de Sociología y Antropología., vol. 12 núm. 34 mayo – agosto, 2002, pág. 237-270, Universidad de Los Andes, Venezuela

real situación de la legislación nacional en un sector que representa la primera causa de muerte en el mundo y en la que República Dominicana ocupó el primer lugar y el record guinness del año 2014⁵ y el segundo en la lista de la Organización Mundial de la Salud para el 2015⁶.

Oscar Figueroa en su artículo “Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano: Coherencia y Contradicciones” publicado hace más de 20 años señala, cual periódico de última hora, las consecuencias de la implementación de una nueva política económica que estuvo marcada por *“la necesaria integración de una franja de la población desplazada de sus antiguos trabajos, que encontró en el transporte una actividad con suficiente desregulación como para ingresar, con capacidad de sustentación laboral en el mediano plazo”*⁷, esta mencionada carencia de legislación trajo como resultado la proliferación de propietarios de taxis, busetas, furgones y otros tipos de transporte informal o precario; acarreado como consecuencia la *“separación entre los usuarios cautivos del transporte público quienes ante el deteriorado servicio, deciden adquirir un vehículo propio”*⁸, lo que a mediano plazo provocó el congestionamiento de las principales ciudades del país.

⁵ EFE. “República Dominicana record Guinness como lugar más peligroso para transitar por carretera”. Periódico el Día. [en línea] Disponible en Web: <http://eldia.com.do/republica-dominicana-tiene-record-guinness-como-lugar-mas-peligroso-para-transitar/> [Consulta: 12 de octubre de 2015]

⁶ Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. [en línea] Número de referencia OMS: **WHO/NMH/NVI/15.6**. Disponible en web: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/ [Consulta: 12 de noviembre de 2016]

⁷ Oscar Figueroa “Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano: Coherencia y Contradicciones” En Flacso. Disponible en Web <http://www.flacso.org.ec/docs/sfccfigueroa.pdf> (Consulta: 23 de diciembre 2015)

⁸ Ibídem.

Estas problemáticas todavía no han sido superadas, pues las debilidades del mercado laboral formal empujan a los ciudadanos a recurrir al subsector transporte terrestre como medio de subsistencia gracias a la mencionada desregularización que se promueve desde el mismo Estado⁹. Es por ello que el abordaje teórico de un marco jurídico que soporte las nuevas políticas públicas enfocadas en subsanar el estado actual requiere de un modelo no convencional que se apoye en la experiencia acumulada de 170 años de vida republicana y un estudio comparado de la legislación internacional que permita establecer una estructura funcional, no estática y eficiente, capaz de afrontar con dinamismo los retos del siglo XXI.

Para lograr la meta propuesta, se ha desarrollado el método inductivo; haciendo una aproximación historiográfica que permitió analizar y determinar las condiciones geográficas, sociales, económicas, culturales e institucionales que han imposibilitado que los dominicanos y dominicanas gocen de una legislación y entidad única que sirva de ente regulador y fiscalizador del subsector. La organización, sistematización, validación y consolidación de las informaciones obtenidas durante el proceso, a pesar de las limitaciones y dificultades encontradas, (la ausencia y dispersión de registros, datos no actualizados de las instituciones que intervienen de manera directa en el subsector, incongruencias, falta de profundidad y precisión en las informaciones disponibles), constituyeron un reto que requirió un esfuerzo sin precedentes pero que al final pudieron ser superadas gracias a las reuniones y

⁹ El populismo y el oportunismo de gobiernos anteriores se habían encargada de permitir lo que las leyes prohibían. La falta de autoridad era tal que existía total impunidad de los violadores de las leyes de tránsito; nota de "Hamlet Hermann. *Para Vencer el Caos: otro intento de organizar el transporte*. Santo Domingo: Amigos del Hogar, 2001. Pág. 29"

entrevistas con las autoridades responsables y representantes de sindicatos, lo que abrió el acceso a estudios realizados en el marco de acuerdos de cooperación entre la República Dominicana, Agencia Francesa y la Unión Europea.

Un resultado preliminar dentro del proceso de búsqueda y análisis de los datos, y que pudiera emerger como una hipótesis teórica, lo representa la opinión expresada por el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones a través de sus Direcciones Generales de Carreteras y de Tránsito Terrestre (DGTT); la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), la Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago (AMETRASAN) la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA) el Fondo para el Desarrollo del Transporte y los ayuntamientos consultados, la cual se resume en la necesidad transformar al subsector de manera definitiva mediante la creación y/o puesta en funcionamiento de una entidad única de coordinación, dirección, regulación y fiscalización.

Esta tesis, incurso dentro del derecho administrativo, cubre el análisis y la organización del subsector a través de cuatro capítulos que responden a los objetivos específicos propuestos, el primero analiza los antecedentes e implicaciones socioeconómicas del transporte terrestre en el desarrollo institucional de la República Dominicana, su impacto en el producto interno bruto y las características funcionales y operativas tanto a nivel público como privado.

El segundo presenta el marco normativo que lo rige, destacando los antecedentes y la evolución histórica que ha tenido la legislación nacional, exponiendo la base de la actual clasificación de las normas que involucran el tránsito, el transporte y la vialidad.

En un tercer capítulo se determina el grado de participación y funcionamiento de las instituciones que intervienen en la planificación, regulación y operación del sistema, presentando la interrelación existente y la dualidad de funciones entre las mismas; se identifican los principales recursos disponible para el desarrollo del subsector. El último enfoca la propuesta institucional y legal que pudiera ser adoptada por la República Dominicana para la solución de la problemática que representa el tránsito y transporte terrestre, excluyendo obviamente, la modalidad aérea y fluvial en cualquiera de sus manifestaciones.

Planteamiento inicial y aproximación al problema.

El tránsito y el transporte constituyen, en toda la extensión de la palabra, la actividad humana de más transcendencia de todos los tiempos. La necesidad de movimiento, traslado o desplazamiento ha sido la punta de lanza para la aparición de importantes invenciones y descubrimientos que han cambiado el curso de la historia. Desde las culturas indochinas y persas nos llegan las primeras carreteras que se construyeron entre los años 3500 y el 1112 A. C.¹⁰

Muchos siglos antes de la pavimentación de las vías por parte de los romanos que permitieron la conquista y colonización de toda la costa mediterránea y oriente medio, los fenicios se destacaron como grandes navegadores al igual que los sumerios y cretenses lo que ratificó que este tipo de transporte, por su rapidez y eficacia se convirtiera en la principal forma de desplazamiento durante más de dos mil años. Luego del período de pausa de la Edad Media europea se desarrollan nuevos medios y el perfeccionamiento de los ya existentes creándose otras condiciones para el traslado de un mayor volumen de personas y mercancías.

La evolución en el transporte no es lineal en la misma forma como sucede con otras áreas, donde la aparición de lo nuevo coloca automáticamente en desuso lo anterior. Iniciando con los camellos, caballos, literas, carretas y coches, pasando por los ferrocarriles, autos, buses y metros, todos se mantienen

¹⁰ Enciclopedia Británica. Tomo 28, L Edición, Enciclopedia Británica, Inc.: Chicago, 1992. Pág., 754 (Edición en Inglés traducida por el autor)

vigentes y con un auge tal que siguen cambiando la vida de los habitantes del planeta.

Ramón Martí de Eixala, en su obra *Instituciones del Derecho Mercantil de España (1848)*, señala “el comerciante carga con sus mercancías y recorre los puntos que abraza en sus especulaciones; sus almacenes son ambulantes, y consiste en algunos camellos o una recua o una embarcación más o menos imperfecta. De esta manera ejercían el comercio los mercaderes ismaelitas que compraron a José y los cartaginenses...práctica todavía usada en Oriente”. El comercio crea la necesidad, requiere vías y sugiere las reglas. Desde el Código de Hammurabi ya se hace referencia al transporte¹¹, iniciándose incipientemente el desarrollo de una legislación hasta hoy abundante que no sólo se limita al transporte de mercancías tal y como se ha visto, sino a la seguridad vial en sentido general¹². Otro aspecto a resaltar lo constituye “*la necesidad sentida por el hombre de comunicarse con sus semejantes*”¹³ como una razón de primer orden para el impulso del sector.

El dominio progresivo del espacio significó un gran avance para la raza humana, unida a la domesticación de animales lo que permitió sustituir el desplazamiento natural por el uso de medios transporte. Las carreteras y los rieles definieron y continúan definiendo zonas urbanas, medios de producción y

¹¹ No. 112. Si un hombre se halla de gira y le confía a otro hombre plata, oro, pedrería o un objeto suyo y le encarga que LO TRANSPORTE como mercancía y ese hombre no entrega toda esa mercancía en el lugar al que debía llevarla, y se la queda...

¹² Por lo amplio que resultaría hacer una exposición detallada, no se mencionan, El Digesto, Las Partidas, las Ordenanzas de Bilbao y muchas otras que desarrollan la temática.

¹³ Enciclopedia Universal Ilustrada. Tomo XLIII. Editora Espasa - Calpe: Madrid, 1928. Pág. 1115

hasta relaciones Gobierno - comunidad¹⁴. Múltiples protestas se han realizado por el acceso a los medios de transporte, la lucha tripartita entre gobierno, sindicalistas y usuarios ha sido constante y trasciende países.

El impacto del petróleo y los gases de efecto invernadero representa otro factor cuya incidencia ha definido distintas políticas públicas, tal fue el caso de la "Directiva Emisión Cero"¹⁵ y las Normativas Europeas para la Reducción de Emisiones en la Industria Automovilística (Normas Euro 1-6¹⁶). Aunque, y resulta importante destacar, el más significativo antecedente lo representa la Cumbre de la Tierra de 1992 y el Protocolo de Kioto sobre Cambio Climático, este último persigue la reducción de emisiones de dióxido de carbono, gas metano, óxido nítrico y otros tres gases industriales fluorados.

Mientras que en los países desarrollados existe una gran preocupación por el problema del medio ambiente y el impacto del sub-sector en el entorno, los

¹⁴ Para el caso de las relaciones Gobierno - comunidad, un caso de trascendencia internacional lo constituyó la disputa del Gobierno del Presidente Evo Morales de Bolivia y la Comunidad Indígena por la construcción de la carretera en el Parque del Territorio Indígena Isiboro Sécuré. Proyecto que debió ser cancelado debido a las protestas sociales que generó. Disponible en Web:

<http://www.elmundo.es/america/2011/09/27/noticias/1317088390.html>

También en México, Panamá, Trinidad y Tobago se dieron casos similares. Ver Agencia EFE. *Construcción de una autopista pone en riesgo comunidad indígena mexicana*. 14 de abril de 2016. [en línea] Disponible en web: <http://www.efe.com/efe/america/mexico/construccion-de-una-autopista-pone-en-riesgo-comunidad-indigena-mexicana/50000545-2897208> [Consulta: 12 de noviembre de 2016]

¹⁵ El objetivo era que el 2% de los automóviles del Estado de California fueran modelos 'limpios', que respetasen el medio ambiente, evitando la emisión de gases contaminantes a la atmósfera.

¹⁶ Programa de medidas reglamentarias de la Comisión Europea y aprobadas por el Parlamento Europeo el 22 de mayo de 2007 en el cual se establecen los requisitos técnicos para la homologación de los vehículos de motor en lo que se refiere a las emisiones dentro de los Estados miembros de la Unión. Tiene como objetivo la disminución de la cantidad de óxido nítrico autorizado emitido por los vehículos de motor hasta los 60 miligramos por kilómetro (mg/km) en motores de gasolina y 180 mg/km en los motores diésel y la reducción del 80% de la materia particulada, que pasará de los 25 mg/km a los 5 mg/km

países subdesarrollados o en vías de desarrollo no asumen prácticas coherentes ni emulan las normativas de países europeos o norteamericanos que por su historia y sobrada experiencia han superado con creces problemas que para Latinoamérica parecerían insalvables. Tal es el caso del transporte colectivo, la vialidad, el reordenamiento institucional o el manejo de los accidentes de tránsito. Sólo en la República Dominicana el Estado gasta alrededor de 1,050 millones de dólares anuales (900 millones de euros) en atenciones de salud a politraumatismos¹⁷, sin contar con los gastos privados que representan otros 30 millones de dólares, todo esto debido a la falta de fiscalización y la imprudencia de los conductores de vehículos de motor¹⁸.

Los factores que han incidido en el desarrollo anárquico del subsector son de carácter múltiples. Desde los orígenes de la República, tal y como se verá oportunamente, no ha existido una entidad rectora y planificadora del tránsito, el transporte y vialidad, sino que las entidades y legislaciones han sido el fruto de la coyunturas momentáneas y específicas según las necesidades operantes. La Dirección General de Tránsito Terrestre se dedica a otorgar licencias, dejando de lado la ejecución de la Ley No. 222-67 sobre señalización. Las municipalidades a través de la Sala Capitular y los Alcaldes crearon sus propias señales de tránsito al margen de la normativa

¹⁷ Gobierno invierte RD\$50 mil millones en víctimas de accidentes de tránsito. *El Caribe* [Santo Domingo] 09 de septiembre de 2015 [en línea] Disponible en Web <http://www.elcaribe.com.do/2015/09/06/gobierno-invierte-50-mil-millones-victimas-accidentes-transitos> [Consulta: 10 de octubre de 2015]

¹⁸ Tania Hidalgo. "Más del 80% de accidentes de tránsito se pueden prevenir". *Periódico Hoy* [Santo Domingo] 19 de noviembre de 2014, núm. 7913. Pág. 14 A.

internacional¹⁹²⁰ y modifican la circulación sin ningún criterio de ingeniería vial lo que en muchos casos crea confusión a los usuarios de las vías.

Haciendo caso omiso a los artículos 178 y 239²¹ de la Ley No. 241-1967 de Tránsito y Vehículos, se permitió que el transporte urbano de pasajeros hiciera colapsar las vías de las más importantes ciudades al permitir la circulación de autobuses de una sola puerta, de vida útil agotada, sin paradas y sin ningún tipo de fiscalización estatal aún cuando se creó la Oficina Técnica de Transporte Terrestre a fin de regular ésta área.

Contrario a observarse una mejoría luego de la creación de nuevas entidades, fue necesario establecer la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) para que al margen de la OTTT y los Ayuntamientos reglamente las rutas, facilite la circulación mediante la señalización y semaforización en la ciudad de Santo Domingo y posteriormente en toda la geografía nacional²²²³.

¹⁹ Refiérase a la Convención de Viena Sobre Señalización Vial de fecha 8 de noviembre de 1968, la cual reconoce la necesaria uniformidad internacional sobre señales, símbolos y marcas viales para facilitar la circulación vehicular.

²⁰ Otros tratados ratificados por la República son: La Convención de Viena sobre Circulación Vial y la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano de diciembre de 1943.

²¹ **Artículo 178.- Disposiciones relativas a los vehículos de servicio público.**

a. Ningún autobús, guagua u ómnibus de más de veinte (20) pasajeros, podrá dedicarse al servicio urbano si no está provisto de dos (2) puertas en el costado derecho, una para entrar y otra para salir, así como una puerta posterior para ser usada en casos de emergencia.

Artículo 239.- Autobuses, guaguas, u ómnibus dedicados al servicio público urbano con una sola puerta al costado derecho.

Los autobuses, guaguas ómnibus de más de veinte (20) pasajeros que posean una sola puerta al costado derecho, y que hayan obtenido matrícula y placas para el servicio público con anterioridad a la vigencia de la presente Ley sólo podrán dedicarse al servicio público urbano hasta el vencimiento de dicha matrícula.

²² Decreto No. 238-2001 Gaceta Oficial No. 10072 que transfiere la competencia hasta ahora atribuida al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), y la competencia atribuida a la Policía Nacional en materia de custodia y vigilancia de las cárceles nacionales, a la Procuraduría General de la

Estas nuevas competencias endosadas a la AMET son un claro y lastimoso ejemplo de la cultura de la planificación existente en la República Dominicana, ya que tal y como señala el Decreto No. 238-01 se previó un plazo de noventa días para la nacionalización de las atribuciones, sin embargo, no existían las condiciones para que los miembros de la Policía Nacional se añadieran a la Policía Metropolitana de Tránsito (PMT) la cual estaba compuesta exclusivamente por personal de carácter civil y militar. Su integración conllevaría una asignación presupuestaria tendente a la homologación de los sueldos así como una capacitación en materia de tránsito y seguridad vial que a la fecha era insuficiente en los miembros del Departamento de Tránsito. Amén de todo este proceso, el cual se llevó a cabo con sus altas y sus bajas, en el año 2004 mediante la Ley No. 96-04 se derogó el texto del Decreto y se ordenó reversar la integración²⁴.

República. ARTICULO 1. Se transfiere la competencia hasta ahora atribuida al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) ARTICULO 3. La Policía Nacional deberá garantizar la continuidad de los servicios transferidos durante el necesario período de transición, así como deberá colaborar con la Dirección General de Tránsito Terrestre y con la Procuraduría General de la República en el fortalecimiento de sus capacidades para cumplir con las competencias transferidas.

²³ Al producirse el traspaso de las atribuciones que le correspondía al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, y siendo éste competente sólo en la fiscalización, queda sobre entendido que el alcance nacional sería única y exclusivamente en lo relativo a la fiscalización, no así la regulación de las rutas, lo cual quedaría en manos de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre en lo nacional y la AMET en Santo Domingo y Santiago.

²⁴ Art. 19.- Dirección Central de Seguridad Vial.-

La Dirección de Seguridad Vial se encargará de vigilar el tránsito vehicular y el transporte de personas y cargas y de velar por la seguridad vial en todo el territorio nacional. A estos fines coordinará con las autoridades de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y con los ayuntamientos de todo el país.

Párrafo I.- La Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET) estará bajo la dirección funcional de la Policía Nacional. Su Director tendrá como requisito mínimo ser Oficial General de la Policía Nacional.

Párrafo II.- El Consejo Superior Policial tendrá a su cargo coordinar el traspaso y reincorporación de la función de vigilancia, control y seguridad vial, así como la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), con especial énfasis en el mantenimiento, extensión

Todas las medidas hasta ahora dispuestas por el Ejecutivo sólo han contribuido medianamente en la búsqueda de una solución a la problemática que presenta el subsector; creando instituciones, comisiones, juntas, planes, oficinas y demás estructuras que se traducen en miles de millones de pesos en personal, consultorías, vehículos, edificaciones y planes sin concreción alguna. Ya veremos como a lo largo del presente trabajo estas acciones han traído situaciones legales, técnicas y operativas que han perjudicado al ciudadano común y beneficiado a unos pocos.

Surgen a continuación algunas preguntas que permiten orientar la presente obra: ¿Es posible analizar los antecedentes y aportes socioeconómicos del transporte terrestre en la historia dominicana y la vinculación con el producto interno bruto? ¿Cuál es el marco normativo que rige el subsector transporte terrestre en la República dominicana, sus antecedentes, evolución histórica y aplicación? ¿Cómo establecer el grado de participación y funcionamiento de las instituciones que intervienen en la planificación, regulación y operación del sistema? ¿Existe una posible interrelación entre las entidades reguladoras o una dualidad de funciones entre las mismas? ¿Cuál es el funcionamiento operativo del subsector transporte? ¿Por qué el sector se encuentra organizado bajo un esquema desconcentrado, sin vincular el talento humano, los recursos financieros y materiales? ¿Es viable plantear una propuesta legal

y mejoramiento progresivo de la calidad del servicio, así como de los derechos, beneficios y ventajas laborales e institucionales vigentes a favor del personal especializado en estas áreas.

e institucional para la solución de la problemática del tránsito y transporte terrestre?

Estas preguntas a las cuales pretendo dar repuestas se exponen dentro del modelo metodológico seleccionado y hacen parte del problema que justifica el desarrollo de este tema y que además, representan las características propias de una investigación no experimental.

Justificación

La planificación de las actividades concernientes a la reglamentación, fiscalización y control del transporte tanto público como privado constituyen la base imprescindible para la buena marcha de la sociedad en sentido general. La existencia de una base legal consistente que defina y por ende delimite de manera clara y fehaciente las competencias en los niveles del Gobierno Central como del Municipal arroja como consecuencia una gestión eficiente de los recursos disponible para el subsector. Este postulado contrasta grandemente con la realidad nacional pues se evidencia la ausencia de principios y regulaciones, lo que en la práctica hace muy difícil el sostenimiento del sistema a mediano y largo plazo. No es posible dirigir una nación bajo los mismos esquemas de principios del siglo XX cuando la sociedad misma no demandaba instituciones fuertes sino espacios de comercialización e intercambio productivo, donde el concepto de calidad, medio ambiente, y recursos naturales estaba supeditado a lo mercantil.

El propio Estado dominicano ha reconocido, tal y como lo señalan los considerandos del Decreto No. 477-05 que la falta de una política adecuada y de aplicación de normas y regulaciones en el proceso de control de los servicios de transporte público urbano en el área metropolitana de la ciudad de Santo Domingo y en general en todo el país, ha producido la proliferación de servicios que se realizan en rutas y vehículos que no reúnen las condiciones físicas y mecánicas de seguridad, en forma desordenada y antieconómica para usuarios y operadores, y con niveles deficientes de servicio, comodidad y seguridad, que esa situación de desorden y falta de organización y regulación

ha incidido en un gran incremento en la congestión del tránsito vehicular en los principales corredores produciendo como consecuencia directa el consumo excesivo de combustibles fósiles no renovables y el derroche continuo de valiosos recursos materiales, así como efectos nocivos por la contaminación del medio ambiente y en la calidad de vida de los ciudadanos. Este escenario descrito por el propio Gobierno dominicano en un documento público y legal hace innecesario enumerar todas y cada una de las razones del por qué se hace ineludible crear un marco legal e institucional que regule la materia.

La Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte instaurada mediante el Decreto No. 3888 de fecha 29 de junio de 1958²⁵ fue el primer avance en la creación de una política pública tendente a la institucionalización del sector al establecerse una estructura con carácter ministerial en cuya competencia el transporte marítimo, aéreo y terrestre estuviera regulado, sustituyendo el Departamento de Tránsito de Vehículos de Motor que funcionaba como

²⁵ Art. 1- Se crea a partir del primero de julio de 1958, la Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte Art. 2- Desde la misma fecha se restablece el inciso ñ) del artículo 1ro. del Decreto No. 1489, del 11 de febrero de 1956 del párrafo IX del artículo 2, del mismo Decreto, para que rijan con los siguientes textos. Ñ) Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte. Párrafo XV.- Corresponde a la Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte, todo lo relativo a: 1- Comunicaciones postales, telefónicas, telegráficas, radiotelegráficas, con excepción de la radiotelegrafía militar. 2- Estaciones radiales, estaciones radio televisoras, radiofonía en general y estaciones de radioaficionados. 3-Aviación Civil y Comercial. 4- Aeródromos y aeropuerto civiles. 5- Servicios meteorológicos 6- Marina Mercante. 7- Transporte Terrestre, marítimo y aéreo, cuando no sea de carácter militar. 8- Hora oficial. 9- Promover el establecimiento de líneas marítimas y aéreas. 10- Cooperación en todo lo relativo a las conferencias y reuniones internacionales, relativas a las materias antes enumeradas, y velar por el cumplimiento de las convenciones ratificadas por la República en relación con esas mismas materias Art. 3.- Desde la siguiente fecha, quedan derogadas las siguientes disposiciones del artículo 2 del referido Decreto No. 1489. a) En el párrafo I, los incisos 12, 27 y 28 ; b) en el Párrafo II, el inciso 16 Art. 4-. Quedan modificados desde la indicada fecha los incisos 13 y 14 del Párrafo I, correspondiente a la Secretaría de Estado de las Fuerzas Armadas, del mencionado artículo 2 del Decreto 1489, para que rijan del siguiente modo 13- Aviación Militar; y 14 Aeródromos Militares.

dependencia de la Secretaría (Ministerio) de Obras Públicas²⁶. La ausencia de una visión de futuro, las limitaciones políticas y económicas hicieron sucumbir este ministerio y anexarlo al de Obras Públicas, sin incluir temporalmente la función del transporte y tránsito terrestre.

Constituye un desfase histórico el hecho de que más de medio siglo antes de realizado éste análisis cuando claramente se advierte que las condiciones de los años 40, 50 y 60 son disímiles y menos complejas a las actuales, ya existía una estructura de alto nivel encargada de regular lo concerniente a la materia. Entonces, ¿Qué impide que la República Dominicana pueda crear una entidad centralizada que cumpla con el rol normativo y fiscalizador?

Actualmente el subsector representa una parte importante del PIB, el parque vehicular ha aumentado considerablemente en los últimos cuarenta años y la seguridad vial es un tema latente y vigente en la opinión pública nacional e internacional lo que nos hace afirmar que las condiciones están dadas para que la actual ley y las normas que lo complementan sean reformadas por una propuesta integral que articule los esfuerzos y recomendaciones de tantos años de trabajos realizados y consecuentemente el país pueda contar con una estructura funcional y práctica al servicio de los mejores intereses nacionales.

Es importante destacar que mediante el Decreto No. 1951 de fecha 24 de febrero de 1972 el Presidente de la República a tan sólo 5 años de vigencia de la nueva ley de tránsito creó una comisión a fin de que elaborara un proyecto

²⁶ Aunque previamente existía Comisión Nacional de Transporte y Control del Petróleo desde el año 1942 la misma fue cerrada y extinguida sólo tres años después; razón por la cual su antecedente de carácter nacional es limitado y cuestionable.

de ley tendente a sustituirla, bajo el argumento de que *“es necesario sustituir la vigente Ley de Tránsito y Vehículos por nuevas disposiciones que la hagan más expedita y racional y que tiendan principalmente a evitar, en la medida de los posible, la frecuencia de accidentes en nuestras vías públicas”*²⁷ esto deja en evidencia la existencia de un vacío desde el origen mismo de la ley, considerando que el decreto de marras la denomina “poco expedita y poco racional”, calificativos no muy elegantes y que encierran profundas contradicciones que deben ser subsanados a través de una reforma integral y no mediante modificaciones coyunturales²⁸.

Este estudio sustenta en parte, las pretensiones de muchos ciudadanos y ciudadanas de mejorar la circulación vial mediante la adopción de una propuesta integral que en primera instancia se traduzca en la promulgación de una nueva ley; segundo la reorganización del tránsito y el transporte terrestre; tercero la creación de un ente rector descentralizado que sustituya la dispersión existente en las áreas de regulación y fiscalización; y por último, la adopción de una política sustentable acorde con la legislación internacional y respetando los tratados internacionales firmados y ratificados por los dominicanos a través de sus instituciones.

Otro aspecto importante que justifica y explica la necesidad de esta tesis lo constituye el proceso de modernización del transporte público de pasajeros a

²⁷ República Dominicana. Decreto No. 1951 de fecha 22 de febrero de 1972. Gaceta Oficial No. 9254.

²⁸ El Decreto No. 708-11 de fecha 16 de noviembre de 2011, G. O. 10647 le ordena a la Oficina para el Reordenamiento del Transporte el diseño de un proyecto de política integral de transporte así como la realización de los estudios técnicos, legales e institucionales para conformar una Autoridad autónoma y única para la administración, regulación y control de los servicios de tránsito y transporte de la República Dominicana.

través de la puesta en operación del Metro de Santo Domingo, el cual desde nuestro punto de vista, ha de aportar en la solución a los problemas que afectan el tránsito terrestre, haciendo impostergable la adecuación de la norma y crear el marco legal que lo sustente y permita el adecuado funcionamiento de éste y la interacción de las instituciones involucradas en el nuevo sistema.

Objetivos

General

Determinar la responsabilidad del Estado Dominicano frente a la problemática de tránsito y el transporte y fin de desarrollar y proponer la creación de una entidad única que establezca y aplique las políticas nacionales diseñadas y adoptadas por el Gobierno en el subsector de forma tal que se elimine la dispersión de acciones y recursos.

Específicos

Analizar los antecedentes e implicaciones socioeconómicos del transporte terrestre en el desarrollo institucional de la República Dominicana y su impacto en el producto interno bruto.

Establecer el marco jurídico y normativo que rige el sub-sector transporte en la República Dominicana, detallando sus antecedentes y evolución histórica.

Esbozar mediante un estudio comparado la evolución institucional existente en materia de tránsito y transporte enfocado en los países pertenecientes a Sur y Centroamérica, presentando su similitud y su posible aplicabilidad en el marco jurídico dominicano.

Determinar el grado de participación y funcionamiento de las instituciones que intervienen en la planificación, regulación y operación del sistema, presentando la posible interrelación que existe, así como también la dualidad de funciones entre estas.

Identificar el personal humano, los principales recursos, financieros y materiales con los que cuentan las instituciones vinculadas directamente con el desarrollo del sub sector tránsito y transporte terrestre en la República Dominicana.

Describir la organización y analizar las características funcionales y operativas del sub-sector que permita presentar una propuesta legal e institucional viable para la solución de la problemática del tránsito y transporte terrestre.

Metodología

El método es, en efecto, un modo de acercarse a la realidad²⁹, o el camino a seguir mediante una serie de operaciones, reglas y procedimientos fijados de antemano de manera voluntaria y reflexiva para alcanzar determinado fin material o conceptual.

Tal y como ha sido definido por los teóricos de los procesos de investigación, se hace necesario, aunque no imprescindible, hacer una distinción del tipo primario que rige la presente tesis, en consecuencia, la misma será abordada como una investigación básica, la cual persigue la descripción de determinados problemas sociales o la comprobación de hipótesis sin que en ningún momento exista más que una propuesta de aplicación en el sentido amplio de la palabra.

Método o enfoque

Hernández Sampieri³⁰ aborda dos grandes enfoques dentro del proceso de investigación: “Cualitativo y Cuantitativo”. El primero se fundamenta en la recolección de datos para probar hipótesis, mientras que el segundo *“trata de construir la realidad, es interpretativo, contextual y etnográfico dando profundidad a la contextualización del ambiente”*³¹ sin manipulación ni estimulación del fenómeno objeto de estudio.

²⁹ Ezequiel Ander – Egg. *Técnica de Investigación Social*. Hvmantitas: Buenos Aires, 1989. Pág. 40

³⁰ Roberto Hernández Sampieri, Et. Al. *Metodología de la Investigación*. Cuarta Edición. México: 2006. Pág. 3-16

³¹ Nicolás Made Serrano. *Metodología de la Investigación Científica*. Impresora Soto Castillo: Santo Domingo, 2008. Pág. 51.

Bajo esta premisa, la presente investigación se orienta dentro del enfoque cualitativo, pues en ella no hay generalización ni se pretende que los resultados ofrecidos se apliquen a zonas o países similares, sino que por el contrario sólo serán aplicables a la República Dominicana.

Tipo de Estudio

El alcance metodológico de esta investigación, también llamado tipo de estudio, es descriptivo, entendiendo que “se busca describir la situación prevaleciente en el momento de realizarse el estudio”³²; no obstante de forma holística y como soporte al proceso mismo fue necesario utilizar los estudios explicativos y exploratorios en vista de la poca bibliografía nacional relativa a tema de investigación.

Para el desarrollo de parte de esta obra, la investigación histórica y documental constituyó el arma por excelencia que ya que nos permitió hacer un análisis de la información escrita a fin de establecer relaciones, diferencias, posturas y el estado actual del sistema legal e institucional del sistema de transporte dominicano. Igualmente es importante destacar que estamos en presencia de un diseño no experimental de investigación pues no se construyó ninguna situación que pudo ser manipulada por el investigador tal y como ocurre en el diseño experimental.

³² Neil Salkind. *Métodos de Investigación*. Tercera Edición. México: Prentice Hall, 1999. Pág. 210.

Técnicas

Entendiendo que las técnicas ofrecen pautas para organizar y dirigir el proceso investigativo y proporcionan los medios e instrumentos para desarrollar la investigación; viene a ser de primer orden establecer que la técnica documental fue la empleada para el desarrollo de este producto. Hice uso de fuentes primarias (libros, revistas) secundarias y terciarias, a fin de lograr los objetivos propuestos. Igualmente fue necesario realizar entrevistas no estructuradas al personal directivo de las instituciones objeto del presente estudio, sin que en ningún caso se haya desarrollado algún tipo de encuesta o la aplicación de algún instrumento formal.

Las referencias bibliográficas y las citas al pie de las fuentes primarias, secundarias y electrónicas han sido presentadas mediante la Norma ISO 690³³ e ISO 690-2³⁴.

³³ ISO. Norme internationale ISO 690 (F). Documentation - Références bibliographiques contenu, forme et structure. 2a ed. Genève: ISO, 1987, 11p. Campo de aplicación: material publicado, tanto en forma impresa como no impresa. No se aplica a manuscritos y materiales inéditos. Especifica los elementos que se deben incluir en las referencias bibliográficas de publicaciones: monografías, series, patentes.

³⁴ ISO. Norme internationale ISO 690-2: (F). Information-Références bibliographiques. Partie 2: Documents électroniques, documents ou parties de documents. Première édition. Genève: ISO, 1987. Especifica los elementos que hay que incluir en las referencias bibliográficas de documentos electrónicos.

CAPÍTULO I. EVOLUCIÓN HISTORIOGRÁFICA DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA

Comprender en su totalidad el espacio geográfico y los antecedentes históricos permite colocar en contexto las medidas que a lo largo de los años han adoptados los gobiernos nacionales en el subsector, por lo que al desarrollar esta temática resulta importante conocer la vida y costumbres de los dominicanos y dominicanas. El aspecto socioeconómico incide significativamente en las políticas públicas, razón por la cual no ha de extrañar que sea éste apartado el que abra los hilos que han de hilvanar el desarrollo de esta propuesta.

Constituye una tarea en extremo difícil por no decir imposible el realizar algún tipo de aproximación sin antes poder presentar la diferencia existente entre dos continentes, el americano y el europeo; dos países República Dominicana y España; aunque existe una parte de nuestra historia que nos resulta común, las fuerzas vivas de la sociedad han tomado caminos distintos razón por la cual se requiere una descripción que permita responder a múltiples interrogantes que se suscitan a la hora de determinar y establecer una correcta legislación que pueda ser aplicable. Avanzar sin conocer el pensamiento nacional hace surgir preguntas incómodas e interrogantes que en países de Europa no existen, ¿Por qué modificar la ley de vías de comunicación si la que existe se está aplicando correctamente? ¿Cuáles es la base para cambiar la estructura del Departamento de Policía de Caminos? ¿Qué o cuáles razones existen para que la vigente ley sobre uso de motocicletas y de tablillas de conductor no se ejecute si la misma no ha sido derogada? Etc. Etc. En otros lugares existen

razones sociales y económicas para abrogar o derogar una ley, en nuestro país la coyuntura política del momento dicta la norma, la necesidad de crear un nuevo puesto, el pago de un favor político, son razones más que suficientes para crear una dependencia estatal con rango de ministerio por encima de cualquier ley vigente que lo prohíba.

1.1 La República Dominicana

1.1.1 Contexto geográfico

Habitada inicialmente por los Taínos, comunidad aborígen de la familia de los Arawaks, descendientes de grupos provenientes de las cuencas del *río Orinoco en Venezuela, y Xingú y Tapajos en Las Guyanas*³⁵ y bautizada por el Almirante Cristóbal Colón como La Espaniola el 5 de diciembre de 1492, la República Dominicana se encuentra ubicada dentro del archipiélago de las Antillas en las latitudes 18°28' Norte y 69°54' Oeste en lo que se denomina América Insular. Limita al Norte con el Océano Atlántico a lo largo de 586 km de costa, al Sur con el Mar Caribe, al Este con el Canal de la Mona que la separa del Estado Libre y Asociado de Puerto Rico y finalmente al Oeste con la República de Haití compartiendo una frontera común de 276 km.

Posee tres importante sistemas montañosos formados por la Cordillera Central, la cual ocupa una extensión superficial cercana a los 19,000 Km², representando un 39.22% de toda la geografía nacional; abarca las provincias de San Cristóbal, Azua, San José de Ocoa, Monseñor Nouel, La Vega, Santiago, San Juan y Santiago Rodríguez. El segundo sistema lo representa la

³⁵ Frank Moya Pons. *Manual de Historia Dominicana*. II Edición. Caribbean Publishers: Santo Domingo, 1997. Pág. 1.

Cordillera Septentrional, la cual se encuentra separada de la Central por el cauce del río Yaque del Norte y abarca las provincias de Monte Cristi y Puerto Plata. La Cordillera Oriental, situada en las provincias de Monte Plata, Hato Mayor y parte del Seibo, representa el tercer sistema montañoso importante de la República Dominicana. Se agregan a estos las Sierras de Bahoruco, Neyba, Martín García, el Promontorio de Cabrera y otras no menos importantes, para totalizar 11, los cuales equivalen junto con las cordilleras al 65% del territorio³⁶.

Cuenta con cuatro llanos costeros o litorales: del Atlántico, Sabana de la Mar, del Caribe y de Azua. De igual forma existen cuatro grandes valles, del Cibao, San Juan, Villa Altagracia y Bonao. Entre estos se divide el restante 35% del territorio nacional, predominando los llanos costeros en segundo lugar con un 16%. El sistema hidrológico dominicano está formado por dos vertientes marítimas: la atlántica y la caribeña³⁷, además de cuencas lacustres como la del Lago Enriquillo y la Laguna de Cabral. Los ríos más importantes son el Yaque del Norte, Yaque del Sur, Yuna, Ozama e Isabela.

Posee 5,035 kilómetros de carreteras y 14,172 kilómetros de caminos vecinales, cinco importantes carreteras, cuatro de ellas parten desde la ciudad capital, Santo Domingo: La Duarte, que une Santo Domingo con la región Norte, hasta la costa atlántica en la Provincia de Monte Cristi, con una longitud de 270 km, la Sánchez hasta la Elías Piña en la zona fronteriza y una longitud de 255 km y la Mella hacia la zona Este terminando en Boca de Yuma con una longitud de 145 km, Seis de Noviembre que llega hasta San Cristóbal, con 23

³⁶ Se incluyen los ríos interiores.

³⁷ Enciclopedia de la República Dominicana. Tomo I. Editora Océano: España, 2005. Pág. 47.

km. La Juan Pablo II o Autopista del Nordeste une la Autopista Las Américas (Parte de la Mella) con la Provincia de Samaná y posee una longitud de 106 km. Existen otras vías trocales de mucha importancia que unen regiones y provincias, facilitando el comercio regional y la integración con la red de carreteras principales.

1.1.2 División político administrativa

La República Dominicana ³⁸ está compuesta por regiones, provincias, municipios, distritos municipales, secciones y parajes. En la actualidad y por disposición del artículo 46 del Decreto número 685-2000 del primero (1ro.) de septiembre del año dos mil (2000), modificado por el Decreto número 710-2004 de fecha 30 de julio de 2004, el país se encuentra dividido en diez (10) regiones administrativas:

1. Región Cibao Norte, formada por las provincias de Santiago, Puerto Plata y Espaillat; con sede en la ciudad de Santiago de los Caballeros. Superficie: 5,532.03 Km²
2. Región Cibao Sur, formada por las provincias de La Vega, Monseñor Nouel y Sánchez Ramírez; con sede en la ciudad de la Vega. Superficie: 4,475.76 Km²

³⁸ La dimensión de la República Dominicana de tan sólo 48,442 kilómetros cuadrados, al compararse con un país como España equivale al 9% de su territorio, aún más se puede equiparar a la ciudad autónoma de Aragón en cuanto a su superficie la cual es de 47,719.00 kilómetros cuadrados según la página oficial de la Secretaria de Estado de Administraciones Públicas de España <http://ssweb.seap.minhap.es/REL/frontend/inicio/provincias/1> [Consulta: 12 de marzo 2016]

3. Región Cibao Nordeste, formada por las provincias Duarte, Hermanas Mirabal, María Trinidad Sánchez y Samaná; con sede en la ciudad de San Francisco de Macorís. Superficie: 4,841.30 km²
4. Región Cibao Noroeste, formada por las provincias de Valverde, Santiago Rodríguez, Monte Cristi y Dajabón; con sede en la ciudad de Mao. Superficie: 4,841.30 Km²
5. Región Valdesia, que comprende las provincias de Peravia, San José de Ocoa, San Cristóbal
6. Región Enriquillo, que comprende las provincias de Barahona, Bahoruco, Pedernales e Independencia, con sede en la ciudad de Barahona. Superficie: 7,102.58 Km²
7. Región del Valle, integrada por las provincias San Juan y Elías Piña. Superficie: 7,527.30 Km²
8. Región del Yuma, compuesta por las provincias de La Romana, La Altagracia y El Seibo.
9. Región del Higuamo, la cual agrupa las provincias de San Pedro de Macorís, Hoyo Mayor y Monte Plata
10. Región del Ozama o Metropolitana, que comprende la Provincia de

Santo Domingo y el Distrito Nacional con una superficie de 1,400.70 Km².

Existen en total 31 provincias y la capital, divididos en 155 municipios y 250 distritos municipales.

Las provincias están dirigidas por un gobernador que representa al Poder Ejecutivo y cuentan con una representación congresual mediante un senador y por lo menos dos diputados. Los municipios tienen como estructura administrativa y funcional las alcaldías, compuestas por un Alcalde y un Concejo de Regidores. Los distritos municipales, espacios geográficos dentro del municipio *destinados para la administración desconcentrada de áreas del territorio perfectamente diferenciadas y que comparten derechos o condiciones socioeconómicas similares*³⁹, poseen un director electo por los munícipes y tres vocales, con funciones similares a las del Concejo de Regidores en los Ayuntamientos.

La actual legislación, otorga a las comunidades municipales competencias dentro de tránsito y el transporte terrestre, al cederle con carácter de exclusividad *“el ordenamiento del tránsito de vehículos y personas en las vías urbanas y rurales”* además de *“ordenar y reglamentar el transporte público urbano”*⁴⁰. Esta atribución no es nueva puesto que desde el año de 1917 según la Ley número 101, las alcaldías estaban facultadas a *“dictar ordenanzas sobre la circulación de los vehículos en todo lo que se relacione*

³⁹ República Dominicana. *Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios*, del 17 de julio del 2007. Gaceta Oficial No. 10426.

⁴⁰ *Ibíd.* Artículo 19. A y N

con la seguridad y comodidad de sus habitantes de las poblaciones dentro de los límites de estas"⁴¹, además de ser el ente responsable de la inscripción de los medios de transporte público.

La descentralización y desconcentración se mantuvo inamovible por 66 años, hasta la dictadura de Rafael Leónidas Trujillo respetó la función de los ayuntamientos en lo relativo al tránsito y transporte público; esto quedó demostrado mediante la promulgación de la Ley No. 3528 Sobre servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona urbana de la ciudad de Santo Domingo, en cuyo artículo primero se quedó plasmado lo siguiente:

A partir de los 15 días de la publicación de la presente ley el servicio público de transporte de pasajeros dentro del recinto urbano de la ciudad de Santo Domingo, por medio de ómnibus o autobuses constituirá un servicio de utilidad pública y se regirá por esta ley, por los reglamentos que dicte en virtud de la misma el Consejo Administrativo de Distrito de Santo Domingo con la aprobación del Poder Ejecutivo y por las disposiciones que de acuerdo con tales reglamentos dicte la Comisión de Transporte Urbano que se prevé más adelante"⁴².

Aunque cercenada por ser creación de una férrea dictadura, la Comisión de Transporte Urbano tenía cierta libertad en el manejo de su área de competencia mediante la designación de un Director como ente ejecutivo que facilitaba la operatividad de los reglamentos y resoluciones y mantenía el vínculo de comunicación entre el ayuntamiento y el Gobierno central.

⁴¹ República Dominicana. Ley de Carreteras y Reglamento para Automóviles No. 101-1917. G. O. 2864. 8 de diciembre de 1917. Artículo 21

⁴² República Dominicana. Ley No. 3528 Sobre servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona urbana de la ciudad de Santo Domingo. G. O. 7554. Del 22 de abril de 1953. Artículo 1.

Ahora bien cabe preguntarse, ¿Qué ocurrió en la República Dominicana para que una práctica instituida por más de 60 años, de buenas a primera fuera modificada por un Gobierno provisional y transitorio⁴³ fruto de la coyuntura política de una guerra nacional surgida gracias a la 2da. Intervención militar de los Estados Unidos en el país? Suprimir las competencias existentes redundó en un centralismo y en la disminución de poder local en desmedro de los usuarios de las vías. La Ley No. 165 del 30 de marzo de 1966 fue el golpe de gracia que configuró esta nueva política estatal entregando a la Dirección General de Tránsito Terrestre la prerrogativa de llevar el registro de los vehículos, diseñar planes y políticas de seguridad vial, disponer lo relativo a las señalizaciones y emitir las licencias de conducir.⁴⁴ Esta práctica se ha mantenido en el entramado legal coexistiendo con nuevas competencias a los gobiernos locales trayendo, tal y como se verá en los capítulos subsiguientes situaciones de despilfarro y corrupción.

1.1.3 Evolución histórica del tránsito y el transporte

Desde la llegada de los europeos a la Isla en el año de 1492, la parte occidental, ha sufrido un proceso de conformación social provocado por la convergencia de factores múltiples (señalados previamente) que han incidido de forma determinante en la historia política nacional.

⁴³ Mediante el Acto de Reconciliación Nacional de fecha 3 de septiembre de 1965 se creó la figura de Presidente Provisional de la República y se le otorgaron los poderes legislativos y ejecutivos, la constitución fue abolida y el país vivió bajo la sombra de una Fuerza Interamericana de Paz establecida por la Organización de Estados Americanos (OEA). Todo esto fue el resultado de la denominada “Guerra de Abril del 65”, el cual fue un conflicto bélico surgido en el seno de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional, auspiciado por el Partido Revolucionario Dominicano, tendente al derrocamiento del Gobierno de Facto del Triunvirato y la vuelta a la Constitución de 1963 derogada por un golpe de Estado el 20 de septiembre.

⁴⁴ En el capítulo III se desarrollarán las ampliamente las funciones de la Dirección General de Tránsito Terrestre, composición, planes y programas.

El período español se instauró formalmente en 1493 con la llegada en el segundo viaje de Colón de más de una docena de navíos compuestos por artesanos, herreros, pastores y agricultores y un objetivo en mente: el establecimiento de una factoría o colonia de explotación similar a las existentes en Cabo Verde y Guinea en el continente africano, ambas posesión portuguesa. Este ensayo colonial no tomó en cuenta, entre otras cosas, la realidad social de los pobladores de la isla, los Taínos⁴⁵.

Frey Nicolás de Ovando⁴⁶, se destacó por ser el gobernador responsable de iniciar lo que se podría llamar el proceso de institucionalización y construcción de la Colonia⁴⁷, independientemente de haber si catalogado como un “*hombre de Estado sin conciencia*”⁴⁸ por el trato cruel e inhumano hacia los antiguos pobladores, organizó el interior de la colonia al crear 14 ciudades y villas, “*estableció el primer modelo urbano americano, caracterizado por su rigor geométrico*”⁴⁹. Como constructor de las primeras calles de la Isla de Santo Domingo, Ovando puede considerarse con el padre de la urbanística

⁴⁵ Los Taínos fueron los primeros habitantes de la Isla de Santo Domingo, bautizada como la Española por el Almirante. Estaban divididos en clases sociales, nitaínos, naborías, behíque (hechiceros) y el Cacique, quien era el líder o jefe de la tribu. Eran principalmente agricultores y pescadores mediante una economía de subsistencia. Desconocían el uso del metal, la domesticación de animales y la arquitectura. En el aspecto político la isla se encontraba dividida en 5 cacicazgos dirigidos por igual número de caciques.

⁴⁶ Frey Nicolás de Ovando, Comendador de la Orden de Lares, fue gobernador de la Isla de Santo Domingo desde 1502 a 1509 en sustitución de Francisco Bobadilla.

⁴⁷ Emiliano Tejera. *Gobernadores de la Isla de Santo Domingo*. En Boletín del Archivo Histórico de la Nación No. 18, Año 4, Volumen 4, Octubre de 1941. Pág. 360.

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ Eugenio Pérez Montas. *La Ciudad del Ozama. 500 Años de Historia Urbana*. Quinta Ed. Santo Domingo, 2010. Pág. 51.

dominicana⁵⁰. La Industria azucarera, iniciada ante el agotamiento del oro y las encomiendas de indios⁵¹ marcó el proceso de desarrollo capitalista durante el siglo XVI, trasladándose posteriormente durante la próxima centuria a la ganadería y concluir en una economía de subsistencia. Este desarrollo económico trajo consigo la implementación de nuevos medios de transporte de personas y de carga según las necesidades de los habitantes de la isla y por supuesto su nivel social, destacándose el uso de la carreta y el carro, el primero tirado por bueyes y utilizado mayormente en la industria azucarera, mientras que el segundo alado por caballos y dedicado exclusivamente a pasajeros.

Para el año de 1744 el gobernador Pedro Zorrilla de San Martín inició la reforma económica a través de la adopción de medidas de libre mercado, apertura de puertos a todas las potencias conjuntamente con una amplia política de repoblación de pueblos, villas y ciudades para lo cual se implementó la exención de impuestos locales y nacionales. Para fines del siglo XVIII y principios del XIX, y en continuación de éstas acciones, el desmonte de los pueblos de la zona norte es una prioridad; la tala de árboles y su sustitución por pequeñas parcelas para la cosecha de tabaco y consecuentemente la aparición de una nueva estructura social que coexistiera con el hato ganadero es el resultado de este período. Se hace presente la necesidad de crear nuevos asentamientos que permitan el flujo de personas y mercancías pero

⁵⁰ Como reconocimiento a sus logros en esta materia el Gobierno de la República Dominicana le otorgó su nombre a una de las más importantes avenidas de la República además de un hotel.

⁵¹ Modelo de producción implementado por los gobernadores y colonizadores españoles, mediante el cual se le otorgaba una cantidad de aborígenes a los habitantes de la isla. Esta práctica fue iniciada por Francisco Bobadilla y llevada a su máxima expresión por Nicolás de Ovando y Diego Colón, hijo de Cristóbal Colón.

todavía en la mente dominicana no se ha desarrollado la visión de futuro y la planificación, sino un ensanchamiento horizontal lo más cercano posible a los centros de producción o exportación de bienes y servicios.

Todo el período español duró alrededor tres siglos hasta el veintidós (22) de julio de mil setecientos noventa y cinco (1795) y el mismo no presenta avances significativo en materia de tránsito y transporte terrestre, ya que el barco, el esquife y la canoa marcaron toda esta etapa debido a la ausencia de mercado interno y la poca o casi nula economía de exportación, con excepción de la realizada entre las dos colonias que compartían la isla. Acto que no estaba autorizado en principio por la metrópoli y que fue el resultado de la necesidad de Santo Domingo de subsistir ante el abandono progresivo de la corona española por más de 300 años.

La República Dominicana nace pues el 27 de febrero de 1844, bajo los principios de república libre, soberana, democrática y representativa, condición por la cual se rigió hasta la anexión a España el 18 de marzo de 1861.

Durante los 17 años de la primera República apenas se produjeron dos leyes, una autorizando a la Diputación Provincial de Santiago para la apertura de un camino público entre Santiago y Puerto Plata y la Ley No. 143 autoriza un peaje a cada bestia que transite por cualquiera de las vías de que conducen desde Santiago a Puerto Plata⁵²⁵³. Esta baja producción legislativa se puede

⁵² La Sociedad Patriótica de Santiago, entidad social que en ese entonces conglomeraba a toda la clase productiva y aristocrática de la ciudad de Santiago de los Caballeros, fue la impulsora de esta ley dada las condiciones del “camino real” que unía ambas ciudades. Reportes de la época recogidos por el historiador Edwin Espinal en su obra Historia Social

excusar por la tarea de creación y organización de un Estado nacional en medio de una guerra independentista que se prolongó por once años y que requerirá de todos los esfuerzos para avanzar en materias vitales para el afianzamiento de la nueva nación: régimen monetario, servicio militar, modelo electoral y estructura primaria de gobierno.

La separación conjugó tres grandes realidades, una herencia española en cuanto a lo cultural y religioso; el legado jurídico napoleónico adquiridos desde la época de Francia en Santo Domingo y una tercera, 22 años de dominio haitiano que marcaron una influencia política y social que perduró hasta 1929.

Resulta importante destacar que los fundadores de la patria no repararon en el desarrollo vial como un eje de cohesión política y de utilidad para la creación de la infraestructura del incipiente Estado⁵⁴. Las luchas pro independencia contra la República de Haití y las de grupos de poder apartaron de los padres fundadores la percepción de la importancia que representaba el subsector para la consolidación de la nación, dejando consecuentemente todo el tránsito y el transporte en las mismas condiciones heredadas del dominio haitiano, las cuales eran muy semejantes a las de la época colonial.

de Santiago de los Caballeros relatan las penurias de los usuarios de la vía y los muchos inconvenientes para trasladar sus productos hacia el principal puerto del país ubicado en la entonces común de Puerto Plata.

⁵³ En el capítulo 2.1 se analizará el impacto y la pertinencia de ambas legislaciones desde la óptica jurídica. Aquí sólo se realiza una mención histórica.

⁵⁴ *“La imposibilidad de estructurar una red urbana eficientemente conectada impidió el control efectivo de los territorios y la integración político administrativo”* Estos términos son empleados en la Enciclopedia Dominicana para referirse al periodo comprendido entre 1600 y 1650. Repitiendo una vez más las mismas condiciones del pasado con semejantes o iguales resultados. Ver Enciclopedia de la República Dominicana. Tomo I. Editorial Océano, Barcelona: 2005, Pág. 104

Reinstaurada la República en 1865, y durante más de 25 años, la industria azucarera se convierte en el principal propulsor de desarrollo del país al pasar del trapiche artesanal al ingenio mecánico movido por combustión, primero a base de leña y luego al ingenio de vapor a partir de 1874⁵⁵, ejemplo de esto lo representa el informe emitido por el Gobernador de San Pedro al Ministro del Interior

Un aumento en las transacciones comerciales, nuevas líneas de vapores unen nuestro puerto con varios puertos americanos y europeos; viejos establecimientos fundados en esta ciudad ensanchan sus operaciones y edificios, abrense nuevas casas de especulación, y las orillas de nuestro río se llenan de depósitos y de muelles que facilitan la carga y descarga del infinito número de embarcaciones que visitan nuestro puerto... se cuentan dos muelles nuevos de excelentes condiciones, tres grandes depósitos de mampostería para azúcar, una línea telefónica corriente hasta el ingenio Santa Fe, desde su depósito, nuevas calles trazadas por mi hacia la parte Este y un reloj público.⁵⁶

El avance comercial motivado por la industrialización de algunos procesos agrícolas, como el de la caña de azúcar, hace relucir algunas ciudades del país, no obstante la situación del tránsito y el transporte queda reflejada en los apuntes del sociólogo Pedro Francisco Bonó:

Todo dominicano que se ve obligado a hacer un viaje (pues si no es obligado no lo hace) pasa la víspera de la noche tan agitado como la que precede un combate. Desde que se pone en camino empieza a preguntar a todos los que encuentra ¿El Yuna da paso? ¿Cómo está el Corozal, El Piñal, El Egido, La Luisa? ¿Hay canoa en el Ozama, barca en la Isabela?⁵⁷.

⁵⁵ Franco Pichardo, Franklin. *Historia Económica y Financiera de la República Dominicana*. Sociedad Editorial Dominicana: Santo Domingo, 2003. Pág. 91.

⁵⁶ De Jesús Domínguez, Jaime. *La Dictadura de Heureaux*. Editora Universitaria: Santo Domingo, 1986. Pág. 213.

⁵⁷ Rodríguez, Demorizi. *Pedro Francisco Bonó. Apuntes sobre clases trabajadoras Dominicanas*. En Ditrén, Ignacio. *Historia del Transporte en la República Dominicana*, Pág. 73.

Igual parecido y siempre dentro del mismo período histórico, Samuel Hazard describe al referirse a una las ciudades más importantes del país: *“las calles de la ciudad no están iluminadas, y nos dijeron que están llenas de barro... en las tinieblas de la noche encontramos barro y suciedad, estrechas callejas envueltas en la oscuridad”*⁵⁸. Robert Schomborkg, inglés, al viajar por el interior del país afirmó que las carreteras *son de la peor descripción, principalmente después de las lluvias y los productos sólo se pueden transportar a lomo de caballos y otras bestias de carga, con gran dificultad y grandes costos.*⁵⁹

La respuesta que el Estado presentó a la situación del tránsito y el transporte lo constituyeron los ferrocarriles, los cuales vendrían a ser una forma ágil y eficiente para el traslado de personas y mercancías desde las zonas productivas hacia los puertos más importantes del país. De la mano con el sector privado nacional e internacional se le dio curso, primero a una feria de legislaciones y concesiones de parte del Poder Ejecutivo, y luego a la construcción de vías férreas e importación de ferrocarriles.

El 22 de marzo de 1865 el Congreso Nacional votó la resolución número 837 concediendo al señor T. S. Heneken el privilegio para establecer un ferrocarril de Santiago a Samaná; dos años más tarde al Señor William L. Carzneau se le otorgó el permiso necesario para establecer un camino para camellos⁶⁰. La falta de medios y recursos para hacer posible el desarrollo de la concesión dio como resultado la nulidad de la concesión y otorgar otras tres nuevas a

⁵⁸ Hazard, Samuel. *Santo Domingo, su pasado y su presente*. Edición Sociedad Dominicana de Bibliófilos. Santo Domingo: 2012 Pág. 175

⁵⁹ Ditrén, Ignacio. Op. Cit. Pág. 90

⁶⁰ Ver Anexo J. Compilación Legislativa relativa al tránsito transporte y vialidad

diferentes personas, sin embargo, fue el ferrocarril Samaná – La Vega el que pudo iniciar sus operaciones para la década de 1880.

Ante la carencia de recursos por parte del sector privado, el Estado pasó a intervenir a fin de estimular el desarrollo de nuevas vías férreas otorgando permisos más amplios⁶¹⁶² con mejores beneficios. Este empuje avivó la cultura legislativa creándose un primer instrumento a favor del desarrollo de las comunicaciones. Con la promulgación el 9 de julio de 1886 de la primera ley sobre conservación de vías férreas y líneas telegráficas se diseñó un esquema jurídico que permitió la mejora del sector, complementándose con la Ley número 3553 sobre construcción de vías férreas del 27 de junio de 1895. A partir de este momento la incipiente institucionalización toma un nuevo giro al contemplar lo normativo como parte de la estructura del Estado y dotando al tránsito y al transporte de un cuerpo legal que lo sustentara, el cual sin embargo, era muy limitado pues estaba enfocado en la punibilidad y reprochabilidad de los actos que pudieran cometer delincuentes contras las vías férreas y sus empleados. Deja de lado aspectos importantes de la regulación: estructuras, supervisión, entre otros. No obstante se puede afirmar que el texto legal representó el primer paso de avance en la materia ya que no sólo ordena la construcción ferroviaria sino que aborda una temática no visualizada hasta la fecha. Luego de 51 años de vida como nación se inicia la regularización del transporte terrestre.

⁶¹ Resolución del Congreso Nacional No. 2323 otorgando al Sr. Gorge H. Blake la concesión para el establecimiento de un ferrocarril que atravesase la República de Norte a Sur. Desde Las Calderas hasta Manzanillo. 99 años de concesión. 25 de abril de 1885.

⁶² Ley número 2876 Declarando de Utilidad Pública un ferrocarril que parta de la ciudad de Puerto Plata hasta Santo Domingo, que se denominará Ferrocarril Central de Santo Domingo. 16 de mayo de 1890.

De la mano con estas medidas, el área de transporte de pasajeros inicia su desarrollo con la aparición de la primera ruta entre Santo Domingo – Haina (actual municipio de la provincia de San Cristóbal) cuarenta años después de la independencia nacional, específicamente en el 1884. No sin antes destacar nuevas concesiones para tranvías, vías, carreteras y ferrocarriles privados sin ningún tipo de planeación ni legislación que lo sustentara⁶³, lo que implicaba construcciones sin los estudios correspondientes y sin supervisión estatal y con deficiencias estructurales importantes.

Iniciado el siglo XX, sólo dos vías férreas funcionan: Sánchez – La Vega y Santiago – Puerto Plata, el primero de capital totalmente privado y el segundo construido por el Estado con financiamiento de la banca holandesa y presentado como un logro de ingeniería, que tenía como objetivo el anhelado sueño de los comerciantes de la región norte o Cibao de trasladar sus productos agrícolas hacia el puerto del Distrito Marítimo de Puerto Plata, el cual era el principal del país desde los tiempos de la independencia.

Para la primera década de 1900 la República Dominicana nuevamente se encuentra enfrascada en luchas internas, golpes de Estado, revoluciones, insurrecciones, renuncias, destituciones, y una deuda pública con características alarmantes fruto de los contratos onerosos suscritos por el Gobierno de Ulises Heureaux y la Santo Domingo Improvement⁶⁴ heredera de

⁶³ Ver Anexo J. Compilación Legislativa relativa al tránsito transporte y vialidad

⁶⁴ El 9 de agosto de 1897 el Congreso Nacional aprobó la Ley No. 3748, sobre consolidación de la deuda exterior y flotante, fijándose en 4,236,750 libras esterlinas el monto total y la consecuente emisión de bonos para el pago de la misma, amortizados

la acreencia de Westendorp y Cía. cuyo objeto principal era la construcción del ferrocarril Santiago – Puerto Plata. Aquí queda reflejado claramente el impacto que la política de transporte le produjo al país y de cómo la misma fue responsable de la estabilidad política y social, con consecuencias incalculables que todavía 100 años después gravitan en la legislación y la sociedad dominicana.

Para el 8 de julio del año 1911 se promulga la Ley número 5002 sobre franquicias agrarias, en ésta norma legal se le otorga derecho a las empresas del ramo agrícola a construir vías, extender, mantener, usar y operar cualquier fuerza motriz, ferrocarriles particulares de cualquier clase y dimensiones para ser utilizados en el transporte de productos y propiedades; fabricar desviados, ramales y estaciones; derecho a mantener puentes y muelles. Esta legislación al igual que las anteriores no preveía un órgano de supervisión y fiscalización. El procedimiento consistía en solicitar al Poder Ejecutivo la autorización y ésta le era otorgada sin mayores trámites. No es sino el 12 de agosto que la administración y supervisión del Ferrocarril Central (uno de los dos existentes) se agrega como una dependencia de la Secretaría de Estado de Fomento, iniciándose posteriormente un proceso de arrendamiento al sector privado⁶⁵ que no llegó a consolidarse por razones de políticas.

hasta el 1ro. de octubre de 1999. Hasta esta fecha el pago de los empréstitos equivalían a 36,000.00 pesos fuertes. Esto representaba más que lo asignado al Poder Legislativo, a los seis ministerios reunidos y el sueldo del Presidente y su secretaria (Periódico El Porvenir, Citado por Jaime de Jesús Domínguez, Op. Cit. Pág. 76)

⁶⁵ Este arrendamiento marco un precedente en la historia nacional pues el Estado nunca había concesionado un servicio público establecido con fondos del presupuesto general con excepción de los servicios aduanales los cuales se usaban como garantía para los prestamos locales e internacionales.

Como consecuencia de la deuda generada por la construcción del Ferrocarril Central Dominicano, los Estados Unidos de América asume ilegalmente el control de las aduanas dominicanas (fuente principal de los ingresos nacionales) y posteriormente en el 1916 la dirección del Gobierno de la República Dominicana mediante una ocupación militar que se prolongaría hasta el 1924.

Un aporte significativo de la invasión lo constituyó el seguimiento del modelo de construcción⁶⁶ establecido por el Presidente Cáceres en el período 1905-1911.

Michel Baut en su libro sobre la historia de los ferrocarriles señala:

Las mejoras del sistema de carreteras de la República fue uno de los principales logros de la ocupación norteamericana. La carretera entre Santo Domingo y Santiago fue la fuente principal de una aguda reestructuración de la economía del país. De pronto Santo Domingo estaba al alcance de los comerciantes del Cibao con un puerto atractivo para las exportaciones e importaciones⁶⁷.

La cuenta regresiva para la supresión del servicio de transporte de pasajeros y carga por vías férreas que se estableciera 20 años atrás con el ferrocarril Sánchez – La Vega y el Ferrocarril Central Dominicano (Santiago – Puerto Plata) inició con la promulgaron la Ley No. 101 que creó un régimen para

⁶⁶ En su texto *Historia Dominicana: desde los aborígenes hasta la guerra de abril*, el historiador Augusto Sención Villalona le imprime un marcado acento económico a la política de construcción de carreteras al señalar *“La creación de vías de comunicación para vehículos de motor con los siguientes propósitos, a) ampliar el mercado nacional y abaratar la fuerza de trabajo mediante la mayor producción de alimentos y su comercialización interna. La producción agrícola y artesanal podía desarrollarse. b) Facilitar el transporte de mercancías internamente y hacia el exterior y reducir costos. c) Facilitar la venta de mercancías de Estados Unidos en diversas zonas del país, para lo cual el Gobierno le redujo los impuestos de aduana a dichas mercancías. d) Trasladar mano de obra a los lugares de producción. d) Atraer capitales norteamericanos que podrían instalarse en zonas que antes eran impenetrables. f) Movilizar tropas en amplias zonas del país para imponer el orden”*

⁶⁷ Michel Baud. *Historia de un sueño: los ferrocarriles públicos en la República Dominicana 1880 - 1930*. Fundación Cultural Dominicana: Santo Domingo. 1993. Pág. 132.

carreteras y el reglamento de automóviles, primera pieza legal que dispuso aspectos institucionales, tales como la obligatoriedad de inscripción de los vehículos de motor y las condiciones para el uso de los mismos en las vías públicas, se estableció el Bureau de Registro del Ministerio de Fomento como la oficina responsable de la matriculación y la entrega de la licencia de conducir sin desmedro de los ayuntamientos (alcaldías) de otorgar tablillas a los conductores, además se establecieron sanciones, multas e impuestos en el ramo para los conductores e importadores. Un aspecto innovador de esta legislación lo constituyó la especialización del gasto⁶⁸, vinculando directamente el uso de la vías con su reparación, mantenimiento y expansión.

Depuesto el Gobierno ilegítimo norteamericano en 1924, se vive un corto período de “democracia” de seis años bajo la presidencia de Horacio Vásquez, en la cual se crea la Policía de Caminos y Carreteras con carácter nacional⁶⁹ dirigidos por el Director de Obras Públicas. Se continuó la inversión en la construcción de las tres carreteras troncales (Duarte, Sánchez y Mella) que unen las tres regiones del país con la ciudad de Santo Domingo, además de otros caminos interprovinciales.⁷⁰

La llegada de Rafael Leónidas Trujillo Molina quien gobernó con mano férrea

⁶⁸ Artículo 43. Todo dinero cobrado por concepto de impuesto de registro de vehículo de motor e impuesto de multas, será depositado en la Colecturía General de Hacienda. De las sumas cobradas bajo las disposiciones de la presente Ley, se pagará a las distintas municipalidades un 40% del monto cobrado en sus respectivas jurisdicciones, y el 60% restante será acreditado a los fondos para el mantenimiento de caminos nacionales.

⁶⁹ Ley No. 548 del 22 de noviembre de 1926 que crea un cuerpo de policía especial compuesto de 12 agentes, subordinado a la Secretaría de Estado de Fomento y Comunicaciones, para el servicio en las carreteras y caminos G. O. 3807.

⁷⁰ Ley No. 446 del 27 de mayo de 1926 de los fondos del tesoro nacional comprometidos de otro modo, de vota la cantidad de \$10.000.00 (DIEZ Mil Pesos Oro) para la continuación de la carretera de Santiago a San José de las Matas. G. O. 3756

durante 31 años hasta su ajusticiamiento el 30 de mayo de 1961, presentó un paréntesis en la democracia dominicana. Si bien la dictadura ha sido señalada como cruel y sanguinaria⁷¹, hay que destacar que en ella se fortaleció el entramado jurídico y se consolidó el uso del automóvil como medio de transporte masivo desplazando definitivamente al ferrocarril el cual sólo quedó disponible para la industria azucarera. Las leyes sobre vías de comunicación, carreteras, tránsito, seguros, fianzas y de vehículos de motor fueron algunas de las que reforzaron el marco legal que mínimamente existía hasta la fecha. Laura Faxas resumiendo el quehacer de los 31 años de dictadura en el sub sector, señala:

Durante la dictadura la ciudad de Santo Domingo se desarrolló y la dotación de servicios urbanos mejoró progresivamente en función de la política urbana modernizadora del dictador. Esta política respondía progresivamente a las necesidades de la población de una ciudad capital con un crecimiento reglamentado y con escasa población de origen popular⁷².

El transporte terrestre se fundamentaba en el uso de autobuses que conectaban la ciudad de Santo Domingo a través de las tres carreteras principales, las cuales a su vez se unían con vías secundarias en las que los vehículos de “concho”⁷³ fungían como rutas alimentadoras.

La etapa de la post guerra europea trajo consigo un racionamiento del combustible y la necesidad de disponer de un ente administrador que evitara el desabastecimiento, creándose la Comisión Nacional de Transporte y Control de Petróleo mediante Decreto No. 1676 del 14 de mayo de 1942. G. O. 5748,

⁷¹ José Almoina. *Una Satrapía en el Caribe*. Segunda Edición. Santo Domingo: Editora Colé, 2000. Pág. 13.

⁷² Laura Faxas, Op. Cit.

⁷³ Ver anexo A. Glosario

cuya función principal era la de dictar medidas tendentes a coordinar todos los medios de transporte públicos y privados con los que cuenta el país a fin de asegurar el movimiento de carga y pasajeros entre los distintos puntos de la geografía nacional, entre las zonas de producción y los puestos de embarque y desembarque de productos del comercio exterior. Esta Comisión hizo aportes importantes dentro de su área de competencia, tal y como se advierte en el Decreto No. 1759-1944 al establecer el límite de velocidad para conducir por caminos y carreteras, sin embargo su énfasis estuvo marcado en la regulación del expendio, asignación y comercialización de combustibles, restando importancia a su principal atribución, situación que perduró hasta la promulgación del Decreto No. 3072-1945 en el cual se suprimió el control combustibles y sus derivados de la referida Comisión.

Limitada y especializada al control del transporte gracias a la última modificación a la cual fue objeto la Comisión, el presidente Rafael L. Trujillo a través del Decreto No. 3666 del 27 de julio de 1946 eliminó la Comisión, bajo el entendido de que cesaron las razones para su existencia sin establecer que entidad estatal o municipal asumiría sus funciones.

El impacto poblacional fue uno de los factores claves que impulsó el quehacer legislativo. El desarrollo demográfico se situó en una tasa de crecimiento anual de un 2.95% desde 1935 a 1950, la población urbana pasó de un 18% a un 23.8% en 1950⁷⁴. En sólo quince años la cantidad de habitantes llegó a 2,135,372 lo que representó una diferencia de 655,955. Para la década de

⁷⁴ W. Lozano. *“Procesos de urbanización, modelos de desarrollo y clases sociales”* en La Urbanización de la Pobreza. FLACSO: Santo Domingo, 1997. Pág. 13.

1960 continuó el crecimiento sostenido dominicano llegando a los 3,047,070 lo que equivale a una tasa anual lineal de 4.27%, o sea a 91,170 personas por año.

La dictadura en su visión de concentración de poder suprimió la Policía de Carreteras y transfirió sus funciones a la Policía Nacional creada en 1936 la cual era una dependencia directa de la Secretaría de Estado de lo Interior. Se elaboraron 10 leyes de tránsito de vehículos y 29 reformas en las cuales se mantenía el mismo espíritu de la Ley de 1928. La creación de la ya mencionada Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte reseñó la importancia y transcendencia del sector en el entramado político y económico de la nación. Dentro de sus funciones estaba todo lo relativo al transporte terrestre excluyendo el militar.

La caída de la dictadura trajo consigo una serie de transformaciones de carácter social que incidieron y afectaron la composición demográfica de la ciudad de Santo Domingo, estos cambios se resumen en la apertura democrática que a su vez se tradujo en la migración desproporcionada desde la zona urbana hacia la capital, el porcentaje urbano fue creciendo de 16.6% en 1920, 18% en 1935, 23.8% en 1950, 30.5% en 1960 hasta llegar al 39.7% en 1970 lo que permitió la creación de una base social que fomentara el clientelismo político que serviría como soporte para la obtención del poder y que, tal y como ocurrió, sentó la bases para la desregularización del transporte.

En 1963 el profesor Juan Bosch tomó posesión del primer Gobierno electo

democráticamente después de la dictadura, siendo derrocado por las Fuerzas Armadas luego de siete meses en el poder, provocándose una serie de eventos que originaron la Revolución de Abril del 1965 que pretendía su reinstauración, pero fue impedida por la intervención militar de los Estados Unidos, bajo la excusa de proteger la vida y propiedades de sus ciudadanos y evitar la infiltración de elementos comunistas dentro de movimiento revolucionario.

La década del 60 con la consecuente caída de la dictadura puso de relieve las deficiencias y debilidades estructurales del transporte terrestre en la República Dominicana. En efecto, la crisis de los combustibles de esos años evidenció la incapacidad de los operadores del transporte colectivo urbano de satisfacer la demanda de asientos sumado a la realidad política del momento, pues Donald Reid Cabral, al acceder a la presidencia de la República, asumió desde un primer momento la defensa de los intereses de la burguesía favoreciendo la importación masiva de vehículos de motor, aumentando la oferta en detrimento de la demanda de los servicios de transporte.

Bajo el Gobierno de Héctor García Godoy, en 1965, se crea la Dirección General de Tránsito Terrestre asignándole la función de estudiar y poner en práctica los principios y métodos más avanzados de la ingeniería del tránsito, con miras a obtener una efectiva organización y control del tránsito y el transporte en toda la nación además de coordinar y planificar el transporte de modo que se ofrezca un servicio adecuado a la comunidad.

Sólo diez años después de vigencia de la Ley No. 4809 sobre tránsito de vehículos de motor y sus modificaciones, fue necesario abrogarla y sustituirla por la Ley No. 241-67 de forma tal que se dotara al país de un nuevo instrumento que suponía la adopción de los avances y experiencias recogidas luego de una década de vigencia, sin embargo a tan sólo cinco años el Poder Ejecutivo mediante Decreto No. 1951-72 ordenó la redacción de un proyecto de ley con el objeto de sustituirla sin que hasta la fecha se conozcan los resultados producto de la comisión creada.

Para el año 1975 la Presidencia de la República establece la Corporación Municipal de Transporte Dominicano con el objeto de buscar una solución a la demanda de asientos existentes desde 1966 y que para la fecha se había agudizado. Se inicia la asignación de 160 unidades, 100 para Santo Domingo, capital de la República y 60 para Santiago, segunda provincia en importancia.

El déficit de asientos fue revertido años más tarde cuando el número de los vehículos destinados al transporte urbano de pasajeros, también llamados de “concho” aumentó vertiginosamente, provocando una sobre oferta que llevó a las autoridades a tener que tomar una serie de medidas para solventar el problema, como la rotulación de esos carros con el propósito de alternar los días de circulación, así como el control de las tarifas, además de la prohibición mediante Decreto⁷⁵ de la emisión de nuevas matrículas para vehículos destinados al transporte público.

⁷⁵ República Dominicana. *Decreto No. 1382*. Gaceta Oficial No, 9389 del 23 de octubre de 1975.

Transcurrido los 12 años del presidente Joaquín Balaguer al frente del Estado y luego de la promulgación de la Ley No. 241-67 sobre tránsito de vehículos de motor (vigente a la fecha) y la creación de la Dirección General de Tránsito Terrestre el año anterior, el nuevo Gobierno de Antonio Guzmán establece mediante el Decreto No. 1260-79 la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE), bajo la premisa de que, frente al encarecimiento de los costos del petróleo, se hacía de vital importancia la implantación de un sistema de transporte colectivo que ayude a obtener ahorros en el consumo de gasolina.⁷⁶ Las funciones de esta nueva entidad estaban circunscritas a realizar un estudio del sistema de transporte, establecer un sistema de rutas, determinar la cantidad de vehículos que serían incorporados al transporte colectivo y localizar lugares para la construcción de terminales.

Amén de estas acciones, en el municipio de Haina, Provincia San Cristóbal, a unos 34 kilómetros de la ciudad capital se inicia el servicio público de transporte mediante motocicletas, el cual se expandió en un lapso de cuatro años a Santo Domingo y los principales centros urbanos fruto de la crisis de combustible que provocó el desplome del sistema de transporte público de pasajeros, además del deterioro progresivo de los ingenios azucareros que suscitó un despido masivo de miles de trabajadores que se refugiaron en este medio como fuente de sustento⁷⁷.

La creación de ONATRATE fundamentó la importación en el año 1980 de 500

⁷⁶ República Dominicana. *Decreto No. 1260*. Gaceta Oficial No. 9513 del 31 de Octubre de 1979.

⁷⁷ República Dominicana. Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Normativa para la operación del transporte de motoconcho*. Santo Domingo: 2010. Pág. 9. ISBN: 978-9945-8751-2-6

minibuses para ser operados por la institución, acción que tuvo un impacto positivo al atenuar momentáneamente la demanda de asientos. Pero la oferta no fue suficiente, por lo que fue necesaria la compra en México de 150 nuevas unidades para suplir e igualmente sustituir los existentes.

Con la llegada nuevamente al poder del Partido Reformista Social Cristiano y su líder Joaquín Antonio Balaguer Ricardo, la política del tránsito y transporte dio un nuevo giro al crearse a los veintiún (21) días del mes de septiembre del año mil novecientos ochenta y siete (1987) la Oficina Técnica de Transporte Terrestre con las funciones de planificar, organizar, regular y controlar el transporte de pasajeros y ejecutar la política del Estado en esta materia estableciendo mediante resoluciones las normas encaminadas al cabal cumplimiento de las leyes sobre la materia y aquellas que considere necesarias para el normal desenvolvimiento de los servicios.⁷⁸

La creación de esta nueva entidad, eleva a tres los entes funcionales que participan en el tránsito y el transporte, duplicando los gastos estatales de nómina, activos fijos, seguridad social, entre otros. La existencia de la OTTT, fue el resultado de las recomendaciones dadas al Poder Ejecutivo por la Comisión Investigadora del Transporte de Pasajeros creada mediante Decreto No. 230-87 el 29 de abril de 1987 y que estaba compuesta por la Secretaría de Estado de Obras Públicas, la Secretaría de Estado de Trabajo, Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE) y nueve ciudadanos nombrados por el Presidente de la República. Las razones o consideraciones

⁷⁸ República Dominicana. *Decreto No. 489-87*. Gaceta Oficial 9719 del 21 de octubre de 1987.

para la creación de la infra indicada comisión representaron en su momento un termómetro de la situación nacional:

Considerando que el deterioro de los equipos, la falta de una adecuada planificación, el incumplimiento de las regulaciones que organizan las rutas, el desacato de las normas del tráfico y las actitudes que mantienen algunos de los sectores que participan en la actividad, han creado una grave situación en la prestación del servicio de transporte terrestre en la ciudad de Santo Domingo y algunas otras del país⁷⁹.

La crisis del sistema de transporte colectivo de la capital acumulada desde fines de los 70s, se agudizó en los noventa. El sistema colapsa, mostrando por un lado su incapacidad de satisfacer la demanda y por el otro, dejando un vacío que progresivamente es llenado por pequeños operadores privados y por el transporte informal⁸⁰. La segunda mitad del 1990 se caracterizó por una crisis del mercado cambiario y los combustibles, la tasa de cambio alcanzó los 11 pesos por un dólar americano, incrementándose en octubre de ese mismo año a la cifra histórica de 15 pesos por uno, produciéndose un empobrecimiento general y una estampida masiva hacia los Estados Unidos, donde para ese año se encontraba residiendo el 12% de la población nacional⁸¹. Hubo una expansión de la oferta de asientos propiciada por el Gobierno al permitir la importación de autobuses usados (con una sola puerta) desde los Estados Unidos, bajo el esquema de “exoneración total”, es decir, sin ningún tipo de restricción. Sin embargo no se establecieron políticas integrales para el desarrollo del tránsito y el transporte terrestre lo que permitió la creación y fortalecimiento de centrales sindicales, que de una forma u otra

⁷⁹ República Dominicana. *Decreto No. 230-87*. Gaceta Oficial 9704 del 29 de abril de 1987.

⁸⁰ Laura Faxas. *¿El retorno del Estado? Procesos Sociodemográficos, Gestión Política y Transporte Urbano en Santo Domingo*. En *Fermentum*, revista venezolana de sociología y antropología., vol. 12 núm. 34 mayo – agosto, 2002, pág. 237-270, Universidad de Los Andes, Venezuela

⁸¹ Frank Moya Pons. Op. Cit. Pág. 581

incidieron en la adopción de medidas violatorias a la legislación vigente.

La fuerza de choque hegemónico de estos grupos de poder, luego denominados “empresarios del transporte” invalidó por obsolescencia múltiples artículos de la Ley No. 241-67 e implantó lo que para muchos representaba un sistema inseguro e inadecuado para una ciudad de 2,193,046⁸² habitantes como lo era Santo Domingo en el año de 1993. El 9 de julio de 1995 mediante Decreto Núm. 157 el Presidente Balaguer creó el Consejo Dominicano de Transporte, como un organismo consultivo del Poder Ejecutivo para asegurar la concertación y coordinación de políticas, planes y programas de ejecución dirigidos a mejorar el transporte urbano en forma inmediata y a corto, mediano y largo plazo.

Las nuevas autoridades instaladas el 16 de agosto de 1996, sin considerar la existencia cuatro entidades, el Consejo, la Oficina Nacional, la Dirección General y Oficina Técnica, tomaron la decisión de crear una nueva institución, la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) mediante Decreto No. 393-97, del 10 de septiembre, con el objeto de regular y fiscalizar el transporte urbano, establecer rutas del transporte y facilitar la circulación mediante la señalización y semaforización⁸³. Anexo a esto, se toma la iniciativa de renovar la flota turística con la importación de alrededor de 3,000 mil vehículos nuevos para el referido sector y se introducen 614 nuevos autobuses articulados y

⁸² Oficina Nacional de Estadísticas. *En Tablas y Gráficas: Evolución Poblacional y Territorial del Santo Domingo*. [en línea] Disponible en Web: www.one.gob.do/index.php?module=uploads&func=download&fileId=1866 [Consulta: 12 de octubre de 2013]

⁸³ República Dominicana. *Decreto No. 393-97*. Gaceta Oficial No. 9963 del 15 de diciembre de 1997.

biarticulados, creándose la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA), mediante Decreto No. 448-97 en sustitución de ONATRATE.

La OMSA actuando en contraposición a la norma jurídica que le dio origen, en la que quedó definida claramente que su función es dar servicio de preparación, mantenimiento, reparación y despacho de la flota de autobuses de transporte público de la ciudad de Santo Domingo, se convirtió en una empresa pública de servicios de transporte, en franca y abierta violación al decreto y a la tendencia mundial en la cual *“la labor de los gobiernos debe ir encaminada en promover la competencia entre operadores privados en lugar de crear nuevos monopolios”*⁸⁴

La creación de la AMET estuvo enfocada principalmente en la reorganización del tránsito y el transporte en el área metropolitana de Santo Domingo, capital de la República Dominicana. Ante el impacto de esta acción estatal, el 17 de septiembre de 1999 dos años luego de creada la AMET se establece la Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago⁸⁵, con las mismas atribuciones y características que la anterior pero con un área de influencia que sólo abarcaba la ciudad de Santiago de los Caballeros.

Para finales del siglo XX la República Dominicana cuenta con dos instituciones de fiscalización y regulación local, una para operación, dos de regulación a nivel nacional, sumadas a la Dirección General de Impuestos Internos que había asumido las atribuciones que la Ley No. 165-66 le otorgaba a la

⁸⁴ Antonio Eustache, Op. Cit. Pág. 5.

⁸⁵ República Dominicana. *Decreto No. 419-99*. Gaceta Oficial No, 10026 del 17 de septiembre de 1999.

Dirección General de Tránsito Terrestre, además de los ayuntamientos del país cuya legislación vigente en esa fecha en su artículo 31, Acápites 43 y 45, disponía *“Establecer, sostener y administrar, cuando lo estime pertinente, servicios de transporte urbano o dentro de los límites del municipio, estos servicios pueden también establecerse entre dos o más municipios mediante acuerdos entre los ayuntamientos respectivos.”*⁸⁶, además de reglamentar la circulación y el estacionamiento de vehículos dentro de los límites de las zonas urbanas y suburbanas de las ciudades, villas y poblados, sin que sus disposiciones colindan con las de la ley.

Con una clara sobreexposición de instituciones, funciones y normativas, el Gobierno encabezado por el Presidente Hipólito Mejía promulga el 19 de septiembre la Ley No. 76-2000 que crea en cada municipio del país el Consejo de Regulación de Taxis, como una dependencia del Ayuntamiento y con participación de los demás entes nacionales que inciden en el sector⁸⁷.

Se desarrollaron infraestructuras viales para la expansión y explotación de rutas en continuación de políticas de anteriores gobiernos que se enfocaron en la vialidad y movilidad como forma de ahorro de combustible y reducción de la dependencia de la importación de petróleo. Ya para el año 2002 la población

⁸⁶ República Dominicana. Ley No. 3455 de Organización Municipal. Gaceta Oficial No. 7521 del 29 de enero de 1953.

⁸⁷ El CART es presidido por el Alcalde del Distrito Nacional. Lo que le otorga una competencia fuera de los límites de su jurisdicción. Esta designación, la cual coloca a un alcalde jerárquicamente sobre los demás degeneró en la aplicación incorrecta de legislación pues el presidente del Consejo no es invitado a participar en las reuniones realizadas por las demás alcaldías del país.

urbana de Santo Domingo capital de la República llegaba los 2,731,294⁸⁸ y se contaba con una flota vehicular obsoleta en medio de un ambiente de agitación económica debido a la quiebra fraudulenta de tres bancos comerciales. Lo que no impidió una nueva importación durante los años 2003 y 2004, de más de 4,000 vehículos de Transporte y de Carga en el marco de Plan Renove, creado por el Decreto No. 618-2000 y la creación de la Comisión Nacional de Seguimiento a la Solución de los Problemas del Transporte de Pasajeros y de Carga, dentro de cuyas funciones estaba la de realizar los estudios de reorganización del tránsito y el transporte en las principales ciudades del país⁸⁹.

El objeto del Plan Renove se basó en el interés del Gobierno central de cambiar el parque vehicular del transporte urbano de pasajeros considerando que tales vehículos no reunían las condiciones adecuadas afectando el medio ambiente y la seguridad de los usuarios. Se estableció un concejo directivo y se delegó en la AMET las funciones para diseñar los instrumentos y reglamentos operativos de esta nueva entidad. En medio de la vorágine política fruto de la reforma constitucional del año 2002 que restauró la reelección presidencial se emite el Decreto No. 272-03 autorizando que los vehículos adquiridos y que serían vendidos a las federaciones de transportistas en condiciones blandas de financiamiento y sin inicial, puedan ser donados a organizaciones no gubernamentales e instituciones de carácter público que prestan servicios de carácter comunitario y de interés social, desnaturalizando

⁸⁸ Oficina Nacional de Estadísticas. *VIII Censo Nacional de Población y Vivienda 2002*. Santo Domingo: Impresora ONE, 2003

⁸⁹ República Dominicana. *Decreto No. 618-00*. Gaceta Oficial No. 10057 del 28 de agosto de 2000.

así la misión institucional.

Esta decisión presidencial permitió que se le regalaran 781 unidades a entidades estatales, fundaciones y personas, sin ningún tipo de control, esto sin dejar de señalar que las compras de las unidades se hicieron grado a grado obviando los precios más favorables en perjuicio del Estado dominicano, utilizando empresas supuestas y sin calidad para vender en el mercado nacional, tipificándose el desfalco y la prevaricación en virtud de lo establecido en los artículos 169-172 del Código Penal. Razón por la cual todos los integrantes del Plan fueron sometidos a la acción de la justicia y condenados a prisión y multa que oscilan entre los seis meses y 4 años⁹⁰.

Para el año 2004 y fruto de las políticas macroeconómicas del Gobierno de turno, el Dr. Leonel Fernández asume nuevamente la presidencia de la República y crea el Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) entidad responsable de la construcción y operación del Metro de Santo Domingo amén de las demás atribuciones que el Decreto No. 477-05 le confiere.

La crisis de los combustibles operados durante los años 2006-2013 hizo proliferar a niveles incalculables por toda la geografía nacional vehículos de transporte público cuya fuente de combustión es el Gas Licuado de Petróleo en detrimento de la seguridad y el bienestar general con el objeto de mantener una tarifa de transporte controlada.

⁹⁰ Ratifican sentencia a ocho implicados Plan Renove (08 de marzo de 2008) Periódico Hoy, [en línea] Disponible en Web: <http://hoy.com.do/suprema-ratifica-condena-grupoen-estafa-a-traves-plan-renove/> (Consulta 22 de agosto de 2015)

1.2 El transporte como actividad estratégica de la economía nacional

El transporte es una actividad del sector servicios que cumple un rol estratégico en la economía. Asimismo, en la medida que la economía de un país se desarrolla es un imperativo contar con un transporte que además de eficiente y eficaz constituya un factor determinante de la sostenibilidad económica y la modernización de la sociedad.

En la República Dominicana el transporte ha estado en una crisis permanente, ya que se trata de una actividad que desde hace más de cuatro décadas ha venido presentando problemas tales que en algunas ocasiones han llegado a tomar la forma de conflictos violentos, afectando negativamente a otros sectores debido al papel preponderante que juega en la economía.

Por otro lado, la experiencia y los estudios comparados indican que además de ser un generador de conflictos sociales, *el transporte en la República Dominicana es de baja calidad amén de que se desarrolla en un entorno caracterizado por la ausencia de competitividad*⁹¹, esto así por la existencia de asociaciones de operadores de transporte que se han especializado por mantener una posición dominante que limita en gran manera la apertura empresarial necesaria para atraer nuevas inversiones. Los esfuerzos hasta ahora encaminados para cambiar las estructuras existentes del subsector tránsito y transporte evidencian muchas dificultades cuando se aborda el

⁹¹ Oficina para el Reordenamiento del Transporte. *Diagnostico del Sub-sector Tránsito y Transporte Terrestre*. Mayo 2006. Pág. 34.

problema sin contar con una perspectiva estratégica, actuando en un contexto determinado por la coyuntura del momento.

El Informe de la Economía 2015, publicado por el Banco Central establece que durante el año 2015, el producto interno bruto (PIB), en términos reales, registró un crecimiento de 7%, lo que consolida el proceso de recuperación de la economía dominicana que se observa desde el último trimestre de 2013, como resultado de las medidas económicas y metas logradas por las autoridades a raíz de la crisis mundial, y en el marco del acuerdo con el Fondo Monetario Internacional (FMI)⁹². El crecimiento del subsector transporte superó en 0.4% al de 2014, impulsado por los mayores volúmenes de mercaderías transportadas provenientes de la agropecuaria y de la manufactura, así como de las importaciones totales de bienes, cuyo valor en US\$ registró un incremento de 7.9%, revirtiendo una reducción de -4.9% exhibida en el 2013. Para el 2015, la actividad transporte y almacenamiento mostró un crecimiento de 6.4% en su valor agregado, cónsono con el aumento 8.4% observado en el volumen de carga transportada durante todo el año. En adición, incidió el aumento de 4.7% en el stock del parque vehicular⁹³.

El crecimiento en el índice del grupo transporte obedece al aumento en los precios de las gasolinas y en los servicios de transporte en carros públicos, en autobús y en motoconcho, derivado del alza del precio del petróleo en el mercado internacional. En el cuadro No. 1 se pueden observar algunos indicadores del sector transporte en la República Dominicana,

⁹² Banco Central de la República Dominicana. *Informe de la Economía 2015*. Santo Domingo: Impresos Banco Central, 2015. ISSN 1729-5513. Pág. 1

⁹³ *Ibidem*. Pág. 18

Cuadro No. 1: Otros indicadores del sector transporte.

Indicadores		Notas
Ingresos promedios por horas trabajadas sector formal	RD\$109.12	
Ingresos promedios por horas trabajadas sector informal	RD\$87.68	
Horas promedio trabajadas a la semana sector formal	RD\$65.71	
Horas promedio trabajadas a la semana sector informal	RD\$55.19	
Población de más de 10 años ocupada	384,795	Representa el 7.6% de la fuerza laboral activa.

Fuente: Banco Central. Informe de la Economía 2015.

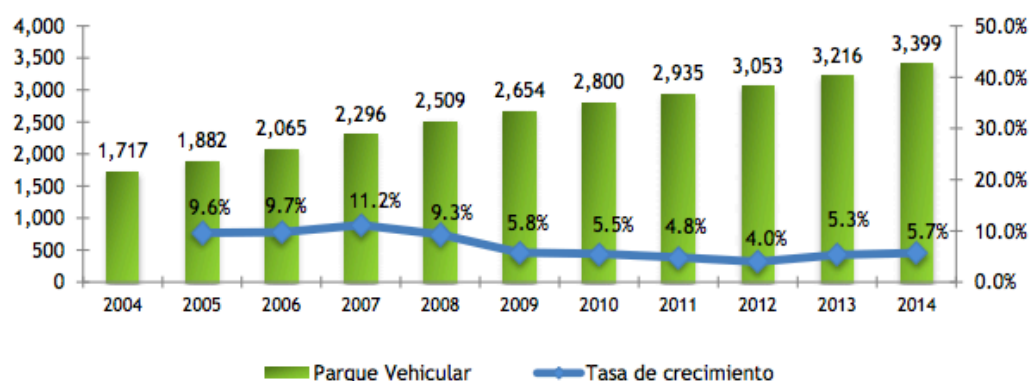
Otro indicador del crecimiento de esta actividad, es el aumento de 5.7% de los nuevos vehículos matriculados por la Dirección General de Impuestos Internos, alcanzando unas 182,889 nuevas matriculaciones, destacándose el aumento de las motocicletas con cerca del 8%, equivalente a 124,349.

Cuadro No. 2: Parque vehicular por año, según tipo. 2000-2014

Años	Total	Tipo de Vehículo							
		Automóviles	Autobuses	Jeep	Carga	Motocicletas	Volteo	Máquinas Pesadas	Otros ^b
2004	1,663,276	522,957	49,734	95,837	257,384	706,031	12,603	11,347	7,383
2005	1,828,101	556,632	55,776	121,990	273,089	787,599	13,413	11,867	7,735
2006	2,010,983	576,663	59,248	147,927	288,332	903,171	14,264	13,072	8,306
2007	2,239,370	601,653	62,949	178,061	305,169	1,052,749	15,836	14,054	8,899
2008	2,444,567	630,090	67,353	207,497	321,705	1,176,324	16,945	15,171	9,482
2009	2,570,220	645,158	70,087	228,187	331,120	1,252,713	17,260	15,653	10,042
2010	2,734,740	661,747	73,716	252,881	344,051	1,352,720	18,272	18,226	13,127
2011	2,917,573	678,732	76,300	274,810	355,337	1,481,255	18,650	18,913	13,576
2012	3,052,686	697,180	78,888	293,901	363,439	1,566,815	18,941	19,429	14,093
2013	3,215,773	717,087	81,660	312,170	372,238	1,678,979	19,165	19,978	14,496
2014	3,398,662	741,583	84,772	332,728	381,386	1,803,328	19,400	20,458	14,944

Nota: El parque vehicular se refiere al stock de vehículos en el país al 31 de diciembre de cada año.

Gráfica 2.1.1
Evolución del parque vehicular
 2004-2014, en miles de unidades



Fuente: Dirección General de Impuestos Internos, Boletín Parque Vehicular.

En el cuadro No. 3, proveniente del citado Informe de la Economía Dominicana para el año 2014, el Banco Central desglosa los indicadores del producto interno bruto, por sectores de origen 2009-2013 verificándose que el transporte es una de las actividades relevantes de la economía. Asimismo, en los cuadros Nos. 4 y 5 se puede constatar el valor del PIB y la tasa de crecimiento de la economía dominicana para el período 2009-2013.

Cuadro No. 3: Producto Interno Bruto, por sectores de origen 2009-2013⁹⁴⁹⁵

	Producto Interno Bruto				
	(En Millones RD\$, a precios de 2007)				
	2009	2010	2011	2012	2013
Total	342,564.1	369,117.0	385,664.2	400,657.6	416,942.3
Transporte	17,551.7	18,661.0	19,458.1	20,125.5	20,487.8
Porcentaje de PIB	5.1	5.1	5.0	5.0	4.9

⁹⁴ Banco Central de la República Dominicana. Departamento de Cuentas Nacionales y Estadísticas Económicas. *Producto Interno Bruto*. [en línea] Disponible en Web: http://www.bancentral.gov.do/estadisticas.asp?a=Sector_Real [Consulta: 1 de junio de 2014]

⁹⁵ Usado como marco de referencia al no existir actualización en la página del Banco Central al año 2015.

Cuadro No. 4: Producto Interno Bruto Per cápita 2009-2013

Producto Interno Bruto Per cápita 2009-2013					
Período	Población (Miles)	PIB Corriente (Millones de RD\$)	PIB Corriente (Per cápita RD\$)	PIB Corriente (Millones de US\$)	PIB Corriente (Per cápita US\$)
2009	9,700	1,678,762.6	173,068.0	342,564.1	35,315.8
2010	9,874	1,901,896.7	192,615.3	369,117.0	37,382.5
2011	10,051	2,119,301.8	210,852.3	385,664.2	38,370.3
2012	10,231	2,316,783.7	226,439.1	400,657.6	39,159.7
2013	10,415	2,534,067.8	243,311.0	416,942.3	40,033.1

Fuente Banco Central de la República Dominicana.

Cuadro No. 5: Tasas de Crecimiento (%) 2009-2013

Período	PIB Corriente (Millones de RD\$)	PIB Corriente Per cápita RD\$)	PIB Referencia 1991 (Millones RD\$)	PIB Referencia 1991 (Per cápita RD\$)	PIB Corriente (Millones de US\$)	PIB Corriente (Per cápita US\$)
2009	6.5	4.6	3.5	1.6	2.2	0.4
2010	13.3	11.3	7.8	5.9	10.6	8.6
2011	11.4	9.5	4.5	2.6	7.8	5.9
2012	9.3	7.4	3.9	2.1	5.9	4.0
2013	9.4	7.5	4.1	2.2	2.9	1.0

Fuente Banco Central de la República Dominicana.

Ante la perspectiva económica dominicana, reflejada en un crecimiento del PIB de 6.1%, la más alta de la región de América Latina, equivalente a 60 mil millones de dólares, ocupando la posición No. 75 de la escala mundial por encima de países como Bolivia, Guatemala, Honduras, Costa Rica, El Salvador y Paraguay, entre otros, implica necesariamente apuntalar a revisar la actual política nacional y la responsabilidad del Estado en la construcción de un modelo viable para la solución de la problemática nacional del tránsito y el transporte.

Mientras los indicadores económicos se traducen en crecimiento del subsector, la política estatal desconcentrada y descentralizada no refleja tal crecimiento, la tasa de siniestralidad producto de los accidentes de tránsito va en aumento exponencial, descubriéndose una gran disparidad entre crecimiento, seguridad vial y desarrollo. La inversión en infraestructura, el aumento del PIB a un 4.9% según el cuadro No. 3, y la ocupación laboral equivalente al 7.6% de la PEA formal (Ver cuadro No. 1) permite destacar la importancia del sector; esto sin calcular que la existencia de los motoconchos o moto taxis, cuya cifra actual es totalmente indeterminada, y que algunos calculan en más de 700,000 personas lo que equivaldría a un aumento de un 14.25% de la población económicamente activa.

1.3 Estructura del parque vehicular en la República Dominicana

De acuerdo al boletín estadístico de la Dirección General de Impuestos Internos al 31 de diciembre de 2015 el Parque Vehicular en la República Dominicana estaba compuesto por 3,398,662 unidades, desglosado de la siguiente manera:

1. **Motocicletas:** que representan el 53.90% equivalente a 1,946,494 unidades de los cuales sólo existen 47,260⁹⁶ registrados para dar servicio público.
2. **Automóviles:** 773,019 unidades que según su uso representan un 21.04% del parque vehicular, de los cuales el 87.31% corresponden a registros de automóviles privados.

⁹⁶ Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Estadísticas Institucionales*. [en línea] Santo Domingo. Pág. 18. Disponible el Web http://www.ottt.gov.do/media/48270/resumen_ejecutivo_estadisticas_a_marzo_2014.pdf [Consulta: 21 de noviembre de 2015]

3. **Autobuses:** que representan el 2.40% del total, con una flota constituida por 88,109 unidades, distribuidas en autobuses privados, turísticos, público urbanos e interurbanos;
4. **Jeeps:** que representan el 9.9% del total con 357,028 unidades.
5. **Maquinas pesadas:** con un 0.60% equivalente a 20,835 unidades.
6. **Carga:** 10.09% en los que se incluyen las camionetas y camiones de un sólo eje y cabezotes. Representan 392,395 unidades
7. **Volteos:** con 19,593 unidades para un 0.57%.
8. **Otros:** los demás tipos de vehículos corresponden a remolques, ambulancias, monta cargas, entre otros con 0.44%⁹⁷.

La suma de todos los vehículos de motor en sus diferentes categorías presenta una tasa de crecimiento anual de un 6.3% para el año 2015, mientras que en 2014 fue de 5.7%, y el 2013 de 5.3%. Este aumento equivale según el año entre 160 y 215 mil nuevas unidades respectivamente. Para el año 2012 el aumento del parque vehicular rondaba cerca del 4%, cantidad relativamente manejable dentro de la infraestructura vial del país.

⁹⁷ Dirección General de Impuesto Internos. *Boletín Parqueo Vehicular 2015*. En línea. Disponible:<http://dgii.gob.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>

Cuadro No. 6: Cantidad de vehículo según año de fabricación.

Cantidad de vehículos según año de fabricación
Enero - Diciembre 2015; en unidades

Año de Fabricación	Tipo de Vehículo									Participación %
	Automóviles	Autobuses	Jeeps	Carga	Motocicletas	Volteo	Máquinas Pesadas	Otros	Total	
2000 ^{a/}	542,660	54,461	92,836	249,598	952,371	13,302	13,803	12,002	1,931,033	53.4%
2001	25,731	3,099	28,665	14,568	20,279	722	754	381	94,199	2.6%
2002	21,852	4,899	29,677	14,437	27,663	853	728	414	100,523	2.8%
2003	18,388	3,942	19,051	10,792	25,482	738	331	267	78,991	2.2%
2004	10,588	1,796	16,774	5,869	21,290	41	240	165	56,763	1.6%
2005	17,711	2,284	20,053	11,490	71,447	619	589	222	124,415	3.4%
2006	20,661	2,541	21,152	14,055	147,184	440	724	271	207,028	5.7%
2007	23,688	2,431	23,831	15,174	121,372	1,138	781	270	188,685	5.2%
2008	22,506	2,457	23,706	10,871	94,000	877	775	263	155,455	4.3%
2009	21,978	1,611	11,191	6,213	43,442	261	238	151	85,085	2.4%
2010	16,940	1,261	12,119	5,203	65,867	94	425	174	102,083	2.8%
2011	8,995	2,461	16,658	7,979	60,702	91	340	260	97,486	2.7%
2012	6,506	1,152	9,443	6,269	82,868	71	281	194	106,784	3.0%
2013	4,062	1,182	9,630	6,951	64,316	53	445	150	86,789	2.4%
2014	4,245	797	10,537	4,919	87,465	128	245	97	108,433	3.0%
2015	5,061	1,369	9,291	5,788	55,337	132	136	108	77,222	2.1%
2016	1,447	366	2,414	2,219	5,509	33	-	2	11,990	0.3%
Total	773,019	88,109	357,028	392,395	1,946,594	19,593	20,835	15,391	3,612,964	100.0%

Nota: Cifras generadas el 28 de enero de 2016.

a/ Incluye los vehículos registrados con año de fabricación inferiores al 2000.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

En el cuadro anterior el 53.4% de los vehículos tiene más de 16 años de fabricación, evidenciando la longevidad del parque automotor y el alto consumo de combustibles fósiles en detrimento de las nuevas tecnologías del campo automotriz. Mientras en países como México, Argentina y el Estado de California se impulsan políticas para la importación y/o el consumo de vehículos nuevos, eléctricos e híbridos a través del ofrecimiento de incentivos fiscales y bajas tasas de interés, en la República Dominicana la carga tributaria oscila sobre el 38% - 48% del valor de CIF (Costo, Seguro y Flete), lo que desestimula la importación de vehículos nuevos fortaleciendo la compra - venta de los usados. A esto se le suma la política fiscalista y penalista del Gobierno que ejerce mayor presión impositiva a quienes poseen vehículos 2012 hacia delante. Al efecto, la Ley No. 253-12 G. O. No. 10697 del 13 de

noviembre de 2012⁹⁸ dispone en su artículo 15 “se establece un impuesto anual por circulación a los vehículos de motor de uno por ciento (1%) sobre su valor” , lo que equivale a un pago promedio de 380 dólares representando un aumento bruto de 320 dólares para este tipo de vehículos. A estas medidas se le agrega un gravamen más elevado para los combustibles⁹⁹ de mayor octanaje (de mayor rendimiento y menos efectos contaminantes) lo que aleja aún más a los posibles compradores.

Al revisar el último reporte de la Agencia Europea de Medio Ambiente se advierte este mismo postulado:

Los precios pueden proporcionar un impulso adicional para que el usuario utilice un modo de transporte más ecológico. La fiscalidad aplicada a modos de transporte más contaminantes los encarece y tiende a reducir su demanda. Lo contrario es válido en el caso de opciones más limpias: reducir los impuestos puede atraer a un mayor número de usuarios hacia un transporte más limpio¹⁰⁰.

Suponemos que el Gobierno dominicano ha continuado con la política opuesta con el fin de mantener su base de apoyo popular en detrimento del medio ambiente.

⁹⁸ Complementado por la Norma General No. 03-2013 PARA LA APLICACIÓN DEL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN VEHICULAR (ICV) de la Dirección General de Impuestos Internos de fecha 24 de junio de 2013

⁹⁹ *El impuesto sobre hidrocarburos esta directamente relacionado con la emisión de gases efecto invernadero, pero la mayoría de los conductores como varía el consumo de combustible según las condiciones de tráfico, además no todas la emisiones dependen exclusivamente del combustible consumido, sino de la tecnología del motor.* Lizárraga Mollinedo, Carmen. *Propuestas teóricas y prácticas sobre la congestión del tráfico urbano y su tarificación.* En *Ekonomiaz Revista Vasca de Economía* No. 61. Año 2016. Pág. 305.

¹⁰⁰ Agencia Europea de Medio Ambiente. *Señales de la AEMA 2016: Hacia una movilidad limpia e inteligencia, transporte y medio ambiente en Europa.* Luxemburgo: Oficinas de Publicaciones de la Unión Europea, 2016. Pág. 61

1.3.1 Clasificación del Parque Vehicular de uso Público

El sistema de transporte público se divide en dos categorías: transporte de pasajeros y de carga. El transporte de pasajeros se hace de dos maneras: individual y colectivo. El primero se realiza a través de taxis y por medio del “motoconcho” mientras que el segundo se desarrolla a través de carros del concho, microbuses, minibuses y autobuses. El transporte de carga es provisto por vehículos tipo cisterna, mixtos y volteos. Por otra parte, los taxis son los únicos que ofrecen un servicio exclusivo cuando las demás categorías se limitan a prestar un servicio ordinario, sin ninguna atención especial a los usuarios. Estos al igual que el motococho pueden ser estacionario o por comunicación.

1.3.2 Vehículos dedicados al Transporte Público.

Las unidades de transporte público de pasajeros registradas según la Oficina Técnica de Transporte Terrestre que operan en la Provincia de Santo Domingo y el Distrito Nacional ascienden a 13,788 distribuidos de la siguiente forma

Cuadro No. 7: Vehículos de transporte público y asientos disponibles

Vehículo	Cantidad	Asientos disponibles
Minibús	3,233	101,040
Microbús	4,397	46,164
Autobús	693	26,100
Camioneta	1,711	9,108
Carros	3,874	28,482
Totales	13,908	210,894

Fuente: Oficina Técnica de Transporte Terrestre.

Para el caso de las provincias según datos suministrados por DGII la cantidad de vehículos dedicados es 17,885. De acuerdo a la AMET, OTTT y el CART el parque vehicular destinado al transporte público de pasajeros asciende a un total de 62,286 vehículos (sin incluir los motores). Lo que significa que más del 43% los vehículos que se encuentran operando en el transporte público de pasajeros no están registrados. Esto pudiera explicar la falta de control existente en la incorporar de las unidades al sistema operativo del transporte, dotándola de la matrícula correspondiente para poder ejercer dicha función. Un ejemplo palpable son los automóviles público urbano e interurbano registrados en la DGII, 13463 vehículos, mientras que las instituciones que llevan el control del transporte reconocen un total de 21,268 vehículos, quedando un 59% sin registro oficial en la DGII, institución encargada de dotarlos de la placa correspondiente.

a) Automóviles

El parque vehicular destinado al transporte público de pasajeros (sin incluir el motoconcho) en todo el territorio nacional está conformado por automóviles, microbuses, minibuses y autobuses que totalizan 33,786 unidades que sumadas a las 28,500 unidades de taxis registradas en todo el país arrojan un total general de 62,286 disponibles.

De las 62,286 unidades distribuidas por región, hay 21268 automóviles rotulados (de diversas marcas) que prestan servicio de transporte público de pasajeros (sin incluir los taxis), equivalente 34% del total registrado. Además,

en el Distrito Nacional y la provincia Santo Domingo se concentra la mayor cantidad de carros dedicados al transporte público de pasajeros, equivalente al 72% del total.

b) Microbuses y Minibuses

Los microbuses y minibuses representan el segundo renglón en unidades dedicadas al transporte público de pasajeros en la República Dominicana. En la actualidad, existen registrados 4397 unidades de microbuses que representan el 8% y 3233¹⁰¹ unidades de minibuses que representan en 9% del total. En lo que respecta a los microbuses la capacidad varía entre los 8 y 12 asientos mientras que en los minibuses oscila entre 26 a 32 asientos. Ahora bien, la sumatoria de los microbuses y minibuses existentes en el país totalizan 11,030 unidades, lo cual significa una oferta de asientos entre 52,570 y 167,417¹⁰².

c) Autobuses

Existen 1488 autobuses registrados a nivel nacional, los cuales son operados por el sector privado y el Estado Dominicano (OMSA), brindan servicio urbano e interurbano, concentrándose el 18% de los autobuses en la Región Este del país y el 42% en el Distrito Nacional y la Provincia Santo Domingo. Del total de autobuses a nivel nacional, 201 son operados por el sector privado en el Distrito Nacional y la Provincia Santo Domingo. En adición, el Gobierno Central

¹⁰¹ República Dominicana. Oficina Técnica del Transporte Terrestre. *Resumen De Estadísticas del Transporte de Pasajeros Marzo 2014*. [en línea] Disponible en Web: http://www.ottt.gov.do/media/58041/resumen_ejecutivo_estadisticas_a_marzo_2014.pdf [Consulta: 12 de noviembre de 2015]

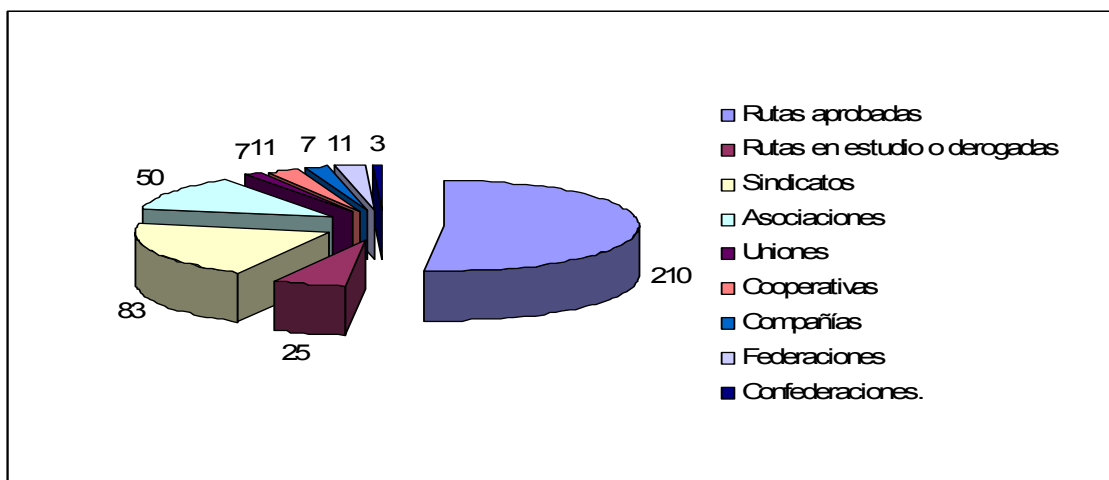
¹⁰² Datos suministrados por la OPRET debido a la ausencia del información disponible en la OTTT.

a través de la Oficina Metropolitana de Servicio de Autobuses (OMSA) posee una flota en operación de 164 unidades para ofrecer el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Nacional, la provincia de Santo Domingo y en la ciudad de Santiago de los Caballeros.

1.3.3 Empresas, sindicatos y operadores del transporte

En la República Dominicana existen 836 operadores de transporte público urbano e interurbano de pasajeros, distribuidas, en 31 provincias. El sector privado está representado por operadores (federaciones, centrales, sindicatos, cooperativas, asociaciones y compañías) privados en el área urbana e interurbana. En la actualidad existen registrados a nivel nacional 312 sindicatos, 226 asociaciones, 14 cooperativas, 53 uniones, 33 compañías, 22 federaciones, 3 confederaciones y 5 centrales. De éstas, en el Distrito Nacional y la Provincia Santo Domingo con sus municipios hay 208 rutas bajo el control de 85 sindicatos, 50 Asociaciones, 11 Uniones, 7 Cooperativas, 4 Compañías, 11 Federaciones y 3 Confederaciones, tal y como se muestra en la Figura 2 siguiente:

Figura No. 1: Modo de transporte en la zona urbana y suburbana del Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo



Fuente: Oficina Técnica de Tránsito y Transporte Terrestre

Las empresas del transporte están conformadas en su mayoría por pequeños propietarios, familias o por personas que se comportan como dirigentes de un gremio o sindicato. El empresario como tal no existe, hay excepciones. El registro de chóferes marzo de 2014 (último disponible) cuenta con 20289, lo que deja al descubierto una vez más la ausencia de información sistematizada y dentro del subsector.

Los propietarios de las unidades de transporte no son las empresas, la propiedad corresponde al chofer o personas individuales que alquilan sus unidades a los sindicatos y federaciones por una cuota diaria. Es un servicio de alquiler de ruta por el que se paga una comisión, el sindicato asignatario de la ruta no presta ninguna garantía o servicio a los conductores, tampoco tiene programas de mantenimiento, renovación y reposición vehicular.

La labor de chofer o conductor de vehículo público es visto en muchos casos como un sub trabajo, una fuente de ingreso hasta la concreción de otros tipo de empleo. No así el transporte de carga especializada o desarrollado para empresas comerciales de alto volumen. En promedio la duración de la jornada laboral llega a las 14 horas diarias, por unos ingresos entre RD\$ 20,000.00 a RD\$ 35,000.00¹⁰³ pesos mensuales.

En la actualidad para el Distrito Nacional y la Provincia de Santo Domingo se ha establecido un sistema interdiario donde según el color los vehículos trabajan un día sí y otro no. Sin embargo la mayoría de los choferes poseen dos vehículos rotulados, por lo que laboran regularmente todos los días

¹⁰³ Ver Cuadro 1, donde según el Banco Central el ingreso por hora equivale a 1.33 dólares.

Cuadro No. 8: Relación de operadores por región y provincia

Región	Total de operadores por región	Operadores por provincias	Provincia
D. N. y prov. de Santo Domingo	206	206	D. N. y Santo Domingo
Nordeste	133	20	Monseñor Noel
		33	Duarte
		9	María Trinidad Sánchez
		4	Hermanas Mirabal
		20	Samaná
		47	Sánchez Ramírez
Norte	159	66	Puerto Plata
		4	La Vega
		35	Santiago
		10	Valverde Mao
		06	Espailat (Moca)
		18	Dajabón
		12	Santiago Rodríguez
Este	110	08	Monte Cristi
		14	El Seibo
		26	La Altagracia
		27	San Pedro de Macorís
		11	Hato Mayor
		11	Monte Plata
Sur (Largo)	115	21	La Romana
		89	San Juan
		4	Independencia
		2	Elías Piña
		3	Pedernales
		15	Barahona
Sur (Corto)	113	2	Bahoruco (Neyba)
		07	Peravia
		55	San Cristóbal
		18	San José de Ocoa
		33	Azua
TOTAL	836	836	

Fuente: Oficina para el Reordenamiento del Transporte.

1.4 Transporte público de pasajeros

Las entidades nacionales creadas para regular el transporte de pasajeros han

establecido las condiciones mínimas de operación del sector, alguna de las cuales son omitidas por los operadores. Ley No. 241-67 sólo incluye dos artículos para referirse al tema del transporte público. En el Artículo 177 señala que los municipios tendrán facultad para dictar disposiciones en lo concerniente al número, tipo, características y condiciones de seguridad, comodidad y estética de los vehículos que se dediquen al servicio público dentro de sus zonas urbanas, así como en lo referente a rutas y líneas de transporte, mientras que el Poder Ejecutivo podrá dictar disposiciones que regulen el servicio interurbano tanto de carga como de pasajeros.

El artículo 178¹⁰⁴ señala las normas que deben observar los conductores, cobradores y pasajeros; la falta de fiscalización por parte de la Policía de

¹⁰⁴ Artículo 178.- Disposiciones relativas a los vehículos de servicio público.

a. Ningún autobús, guagua u ómnibus de más de veinte (20) pasajeros, podrá dedicarse al servicio urbano si no está provisto de dos (2) puertas en el costado derecho, una para entrar y otra para salir, así como una puerta posterior para ser usada en casos de emergencia.

c. Queda prohibido el transporte de carga en automóviles y ómnibus del servicio público, con excepción del equipaje de los pasajeros.

e. Los autobuses, guaguas u ómnibus del servicio público deberán llevar consignados en la parte exterior de ambos costados y en lugar visible, el número de pasajeros que está autorizado a conducir el vehículo, de acuerdo a lo indicado en su matrícula.

j. Queda prohibido a los conductores de autobuses, ómnibus o guaguas del servicio público:

1. Proveerlos de combustible al llevar personas en su interior.

2. Ponerlo en movimiento o no detenerlo completamente cuando haya pasajeros que deseen subir o bajar del vehículo

3. Tratar a los pasajeros en forma irrespetuosa.

4. Aumentar la velocidad con el objeto de disputar pasajeros, o disminuirla, entorpeciendo la circulación y el buen servicio para después cumplir caprichosamente los horarios de recorridos.

k. Los cobradores de ómnibus y guaguas del servicio público deberán mantener una presentación aseada, ser respetuosos con el público y moderados en su lenguaje, quedándoles prohibido:

1. Permitir pasajeros en los escalones. 2. Admitir canastos, bultos o paquetes que molesten a los pasajeros o que impidan la circulación por el pasillo del vehículo. 3. Gritar la ruta o llamar pasajeros. 4. Pedir la detención o partida del vehículos a gritos, silbidos o golpes en la carrocería. 6. Dar la señal de partida antes que el pasajero suba o baje completamente del vehículo.

Tránsito y la OTTT ha permitido que tanto los choferes y pasajeros incumplan la ley, en consecuencia, el servicio público se ofrece en condiciones deplorables, con falta de asientos, sin paradas, gritando la ruta, con pasajeros en los escalones, en vehículos de una sola puerta (a excepción de la OMSA y Caribe Tours urbano) ante la mirada inerte de las autoridades.

1.4.1 Motoconcho

Representa el transporte motorizado informal más usado en la República Dominicana. Es un servicio marginal que utiliza la motocicleta como medio de locomoción para el transporte individual de pasajeros y carga (delivery). El crecimiento desordenado de las principales ciudades del país y el desempleo imperante en la clase económicamente activa ha dado como resultado la proliferación de éste tipo de transporte informal.

De hecho, existen 1,946,594 motocicletas según datos registrados por la DGII a diciembre de 2015, de las cuales no existe un registro exacto de cuantas de ellas están dedicadas al transporte público de pasajeros, 29.60% se encuentran en el gran Santo Domingo, seguido por las provincias de La Vega y Santiago con el 8.03% y 6.24% respectivamente.

El motoconcho es un proveedor que satisface una parte de la demanda de transporte público a un precio costoso, con condiciones de inseguridad, aunque es una importante fuente de empleo, para muchas personas de bajos recursos económicos. Sin embargo, el transporte informal motorizado (Motoconcho), a menudo se asocia con el fracaso económico y con la ilegalidad, y en

consecuencia es visto como una alternativa no adecuada para la movilidad y accesibilidad de la población.

En un informe presentado por la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET) elaborado por la firma J. G. Cajiao y Asociados se determinó que República Dominicana existen 85,686 operadores de transporte público en motocicletas, como muestra el cuadro No. 9, la OTTT tiene organizado esta modalidad del transporte por regiones: Distrito Nacional y Provincia Santo Domingo, Nordeste, Norte, Este, Sur.

De acuerdo al estudio realizado por la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT), los motoconchistas están agrupados en 4 federaciones, 13 sindicatos, 9 asociaciones y 4 cooperativas. Se estima que para recoger a los pasajeros disponen de 3,109 paradas en todo el país.¹⁰⁵

¹⁰⁵ Se descarta el informe estadístico de la OTTT donde solo se registran 47260 motoconchistas por ser en nuestra opinión menos exacto. Ver Oficina Técnica del Transporte Terrestre. *Resumen De Estadísticas del Transporte de Pasajeros Marzo 2014*. [en línea] Disponible en Web: http://www.ottt.gov.do/media/58041/resumen_ejecutivo_estadisticas_a_marzo_2014.pdf [Consulta: 12 de noviembre de 2015] Pág. 22

Cuadro No. 9: Relación de operadores de motocicletas por región y provincia

REGIÓN	PROVINCIAS	PARADAS		MOTOCONCHISTAS	
Santo Domingo	Distrito Nacional	521	97	13102	3,450
	Prov. de Santo Domingo		424		9,652
Sur	San Cristóbal	592	230	19710	5,750
	Peravia (Baní)		58		1,228
	San José de Ocoa		34		1,725
	Azua		82		3,680
	San Juan de la Maguana		54		1,216
	Elías Piña		13		1,112
	Barahona		71		3,450
	Pedernales		18		201
	Independencia		12		626
	Bahoruco (Neyba)		20		722
Norte	Santiago	721	253	19395	9,136
	Puerto Plata		34		2,300
	Españat		96		1,909
	La Vega		138		1,380
	Valverde Mao		112		2,070
	Santiago Rodríguez		28		1,172
	Monte Cristi		23		830
	Dajabón		37		598
Nordeste	Monseñor Nouel	680	92	14225	920
	Sánchez Ramírez		115		1,150
	Hermanas Mirabal		71		2,300
	Duarte		125		2,380
	María Trinidad Sánchez		160		5,175
	Samaná		77		2,300
Este	San Pedro de Macorís	635	171	19254	4,204
	El Seibo		39		1,265
	Hato Mayor		58		1,135
	La Romana		184		5,750
	La Altagracia		103		4,600
	Monte Plata		80		2,300
TOTAL PARADAS Y MOTOCONCHISTAS		3,109		85,686	

Fuente: Oficina para el Reordenamiento del Transporte.

En la zona urbana de la mayoría de las provincias del país el transporte que predomina es el motoconcho, el acceso a las avenidas principales requiere que

el pasajero haga uso del mismo, pues los barrios, urbanizaciones y demás sectores de la periferia han hecho de este tipo de vehículo el puente entre el autobús y su residencia.

Esta actividad se encuentra profundamente enraizada en los campos y ciudades debido al aumento que ha experimentado la demanda del servicio desde las vías principales hasta las secundarias (barriadas, secciones, parajes) que no son cubiertas por ningún otros medios de transporte dada su baja rentabilidad y el deplorable estado de las calles. Otra de las razones que han motivado esta situación son el crecimiento horizontal de las principales ciudades del país sin que medie planeación alguna además del costo relativamente económico de la motocicleta en comparación a los vehículos de cuatro ruedas y su consecuente costo de mantenimiento, muy adaptable a los bajos salarios dominicanos.

En resumen, una gran cantidad de pasajeros son transportados diariamente por el motoconcho y el volumen de carga que mueve esa actividad son considerables. En la zona rural del país el motoconcho se ha convertido en el sustituto por excelencia del burro y el caballo y es utilizado para transportar todo tipo de mercancías.

Por otra parte, en la República Dominicana no se ha logrado implementar una política efectiva que procure un ordenamiento territorial que regule el ya mencionado crecimiento horizontal de las principales ciudades del país y frene el surgimiento ineludible de barrios marginales y urbanizaciones que

contribuyen al aumento sostenido de la demanda del servicio de transporte con el agravante de que ni el Estado ni los operadores están en condiciones de satisfacer.

El conductor de motores es, en su mayoría, un violador de las leyes de tránsito. Carecen de licencias y seguros; hacen caso omiso a la prohibición de paso por túneles y elevados; no respetan semáforos ni la dirección de las vías, manejando tanto por la izquierda como por la derecha y circulan por las aceras. Como se ve, se trata de una actividad insegura, sumamente peligrosa debido a su incidencia predominante en la tasa de accidentes. Sólo en el año 2015, un promedio de más de tres personas diarias fallecieron por accidentes de tránsito provocados por motocicletas totalizando 1291 víctimas casi el doble de lo que representaron los fallecidos en vehículos de cuatro o más ruedas que fue de 649¹⁰⁶. *De un total de 2 mil 164 personas que fallecieron por accidentes de tránsito en el período 2014-2015 el 85% ocurrió en motocicletas, es decir mil 840, de acuerdo a estadísticas oficiales del Ministerio de Salud Pública*¹⁰⁷.

Para el caso de las lesiones de un total de 12,333 personas que resultaron involucradas 7,728 estaban a bordo de una motocicleta, ya sea como conductor o pasajero¹⁰⁸.

¹⁰⁶ República Dominicana. Autoridad Metropolitana de Transporte. *Resumen Estadístico 2015*. [en línea] Santo Domingo. Disponible en Web <http://transparencia.amet.gob.do/estadisticas/#1460475061738-e163dbbe-8369> [Consulta: 21 de octubre de 2016]

¹⁰⁷ Ramón Morrison. *De cada 100 muertes 85, de motocicletas* en Acento.com.do [en línea] Disponible en Web <http://acento.com.do/2016/opinion/8333724-de-cada-100-muertes-85-de-motocicletas/> [Consulta: 22 de marzo de 2016]

¹⁰⁸ República Dominicana. Autoridad Metropolitana de Transporte. Op. Cit.

1.4.2 Transporte Urbano

El transporte urbano en la República Dominicana tradicionalmente ha sido operado por sindicatos, asociaciones, cooperativas, uniones, compañías, federaciones, confederaciones y centrales, las cuales ofrecen un servicio deficiente, de baja calidad, carentes de terminales y paradas para el ascenso y descenso de pasajeros.

Las instituciones encargadas del control del transporte urbano (AMET, OTTT) asignan rutas que son servidas por automóviles, microbuses, minibuses. Siendo minoritarios la integración de autobuses. La capacidad de cada uno de estos tipos van desde 6, 15, 30 y 60 respectivamente.

El Metro de Santo Domingo inaugurado el 30 de enero de 2009 constituye una solución vial que une el Distrito Nacional con el municipio Santo Domingo Norte en su línea 1 con una extensión de 14.5 kilómetros y 16 estaciones, transportando en promedio 106,455 usuarios diariamente en el año 2015, mientras que la segunda línea posee una extensión de 12.85 km y 14 estaciones soterradas, trasportando en igual periodo 70,912 personas¹⁰⁹, ésta circula en dirección Este – Oeste por la Ave. John F. Kennedy. El coste para su diseño y construcción se calculó en los 750 millones de dólares¹¹⁰¹¹¹, dato que no ha sido publicado oficialmente. Se ha proyectado que el metro cuente

¹⁰⁹ República Dominicana. Oficina para el Reordenamiento de Transporte. *Estadísticas Institucionales*. [en línea] Disponible en Web: <http://opret.gob.do/Documentos/Estad%C3%ADsticas%20Institucionales/12.-%20Informe%20Mensual%20de%20Demanda%20Diciembre%202015.pdf> (Consultado: 12 de enero de 2016)

¹¹⁰ Ditrén, Ignacio. *Historia del Transporte en la República Dominicana: De la Canoa de los Tainos al Metro*. Santo Domingo: Impresos Conadex. 2010. Pág. 403.

¹¹¹ Los datos no están disponibles en la página de la OPRET.

con seis líneas y una longitud estimada 104.5 kilómetros de vías. El desarrollo de la construcción está pautada a 20 años siempre y cuando se provean los fondos correspondientes.

Es importante introducir que el transporte público urbano de pasajeros a partir de la promulgación de la Ley No. 176-07, se encuentra en una especie de indefinición, pues mediante ésta los ayuntamientos o alcaldías reasumen la regulación y planificación del transporte terrestre en sus áreas de competencias, limitando grandemente la labor que hasta ahora venía desarrollando la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET). Este aspecto será abordado más adelante en el desarrollo del capítulo 3.

1.4.3 Transporte interurbano

El traslado de pasajeros de una ciudad a otra es lo que se define como transporte interurbano. En la República Dominicana se realiza a través de minibuses y autobuses cuando el punto de destino o partida es la ciudad Capital, para el traslado a otra ciudad o fuera del Distrito Nacional se utilizan microbuses de hasta 12 pasajeros y ocasionalmente buses de 30. Este tipo de transporte sólo es operado por el sector privado y regulado a través de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre.

Para el transporte entre municipios también se utilizan vehículos de carga de 3000 kg de capacidad y habilitado con asientos y barandillas; incluso en distintos pueblos se utilizan camionetas para ofrecer el servicio. En el citado informe de marzo 2014 existen 1834 de estos disponibles.

1.4.4 Transporte en Taxis

El servicio de transporte de taxi es una modalidad relevante dentro del sistema de transporte público, aunque más oneroso para el usuario, ha venido creciendo con la participación de nuevas empresas de taxis que operan de manera formal e informal. Este incremento obedece a los cambios en el estilo de vida que han determinado un aumento de los viajes de recreación y de compras, que no se prestan fácilmente al uso del transporte público.

Este sistema de transporte es flexible (tiene una alta capacidad de adaptación a las variaciones de la demanda), con características de servicio “puerta a puerta”, en el cual se dispone de una oferta atomizada y competitiva, con estándares mínimos de calidad. Un aspecto que merece atención es la importante generación de empleos directos e indirectos que el desarrollo del transporte de taxis ha significado para la economía nacional.

En República Dominicana los tipos de transporte de taxis son por comunicación y turísticos. Además de estos modos de transporte público por taxi, existe un transporte de taxi informal, ilegal, desordenado y caro que es el denominado “Taxi Estacionario” y/o pirata que opera cerca de lugares turísticos o de mucha demanda de viajes (plazas, hospitales, clínicas, centros comerciales y lugares de diversión).

Recientemente UBER, empresa de tecnología que se encarga de conectar a conductores y pasajeros a través de una aplicación, está funcionando en las

ciudades de Santo Domingo y Santiago, ofrece servicios de transporte hacia todos los pueblos de la geografía nacional siempre que el punto de partida se encuentre en estas dos ciudades. En la actualidad no existen estadísticas de cuantos socios tiene este servicio, lo que sí puedo afirmar es que el mismo exige claramente que los autos de los miembros no tengan cromática (pintura) de TAXI¹¹², lo que representa una franca violación a la Ley No. 76-00 de fecha 19 de septiembre de 2000 la cual establece en su artículo 5 que todo vehículo utilizado para el servicio de taxi deberá contar con una rotulación y un color diferente por cada provincia del país.

La presencia de UBER ha generado múltiples conflictos en América, Europa y Asia, por lo que no resulta ajeno que en el país se repita el mismo patrón¹¹³. La exigencia es la misma: habilitar a los conductores privados para realizar una labor comercial, sin hasta ahora, ningún tipo de regulación o requisito, mientras que los operarios de taxis se ven obligados a poseer licencia especial, adquirir radio comunicadores y pagar tarifas a las centrales e impuestos.

¹¹² (<http://www.uberdominicana.com/uberx.html>)

¹¹³ Guzmán, Roberto. *"Taxistas exigen al Indotel que paralice la actividad de Uber en RD"*. Periódico MetroRD. Santo Domingo. [en línea] 15 de junio de 2016. Disponible en Web: <http://www.metrord.do/noticias/taxistas-exigen-al-indotel-que-paralice-la-actividad-de-uber-en-rd/ftwpfo---DLn9oJosiN2f/> *Varias decenas de taxistas protestaron hoy frente al Instituto Nacional de las Telecomunicaciones (Indotel) convocados por diversas organizaciones del gremio, para quejarse de la actividad de la empresa de transporte Uber Taxi en el país y pedir que suspenda sus operaciones. Para el sector del taxi, Uber opera ilegalmente en el país, por lo que mantendrán las protestas hasta que las autoridades de Indotel atienda sus exigencias en este sentido. La convocatoria frente a la institución se produce después de haber agotado las vías legales para que el presidente de Indotel, Gedeón Santos, los reciba y puedan transmitirle sus reivindicaciones, según indicó presidente de la Confederación de Taxistas, Santiago Zamora, uno de los convocantes de la protesta. A su entender, el hecho de que Uber utilice una plataforma digital para operar no debe eximir a la empresa de someterse a la regulación vigente y, dado que Indotel es el organismo competente en lo relativo a aplicaciones tecnológicas, solicitan que se posicione al respecto.*

La legalidad del servicio ha sido igualmente muy cuestionado, de hecho en Argentina la Cámara Empresaria del Autotaxi, la Asociación Civil de Taxistas de Buenos Aires y otras entidades presentaron una denuncia penal por los presuntos delitos *de entorpecimiento del transporte, desobediencia, competencia desleal, instigación a cometer delitos y asociación ilícita*. Esta acción fue rechazada por el tribunal¹¹⁴ bajo el alegato de que se trata de un asunto de carácter comercial. Otro tribunal en Londres declaró la legalidad de la plataforma mientras que la Comisión de Broward, Florida (EEUU) aprobó una moción que legaliza este servicio. La polémica continúa en Chile, Colombia, Perú, Argentina, Brasil y otras naciones¹¹⁵, sin embargo, su uso en grandes centros urbanos como San Francisco, Londres, Sao Paulo, Los Ángeles, Ciudad de México, Washington D. C. nos hace replantear la necesaria regulación.

Según el Consejo de Administración y Regulación de Taxis (CART), en todo el país existen más de 45000 operadores de taxis divididos en aproximadamente 27000 unidades de taxis por comunicación, 5000 unidades turísticas y 12500 estacionarias y/o piratas. En el Distrito Nacional y sus provincias hay aproximadamente 11,500 vehículos laborando en las bases de comunicación y en el sector turístico; entre taxis estacionarios y/o piratas existen alrededor de 7,500 unidades. El 95% de los vehículos dedicados al transporte público por

¹¹⁴ *Taxistas en alerta: la Justicia determinó que la conducción de vehículos de Uber es legal*. Periódico La Gaceta. Argentina. [en línea]. 24 de octubre de 2016. Disponible en Web: <http://www.lagaceta.com.ar/nota/704681/sociedad/taxistas-alerta-justicia-determino-conduccion-vehiculos-uber-legal.html> [Consulta: 11 de noviembre de 2016]

¹¹⁵ *¿Qué pasó con Uber en América Latina?* Periódico El País. España. [en línea] 29 de marzo de 2016. Disponible en web: http://internacional.elpais.com/internacional/2016/03/29/argentina/1459267881_098381.html [Consulta: 11 de noviembre de 2016]

taxis trabaja con gas licuado de petróleo (GLP).

Al igual que ocurre con los demás medios de transporte, en su operatividad existen problemas de competencias entre los taxis por comunicación y turísticos en los lugares donde ofrecen el servicio. Alrededor del 70% de las unidades de taxis por comunicación y turísticos están en condiciones físicas regulares y tienen más diez (10) años de uso. Sólo un 30% tiene entre cuatro (4) y nueve (9) años de uso, en condiciones normales de carrocería y mecánica.

Las unidades dedicadas al taxismo cuando no cumplen con las condiciones mínimas de seguridad y confort para ofrecer el servicio son incorporadas al sistema de vehículos de concho por sus propietarios bajo la modalidad de alquiler de pago diario o semanal.

El transporte turístico de taxis es operado por el sector privado en autobuses de La Metro ST, Caribe Tour y algunas operadoras turísticas como Prieto Tour, Servi Tours, Emely Tours, Viajes Vimenca, Mundi Tours, entre otros, los cuales tienen flotillas de autobuses propios, así como también los sindicatos de chóferes que trabajan en los hoteles, puertos y aeropuertos.

1.5 Transporte de Carga

El transporte de carga terrestre es determinante en la economía del país al ser el instrumento básico que permite colocar los productos al alcance del consumidor. El Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo son los

centros económicos más importantes de la República, al producirse en dicha demarcación un alto índice de las transacciones comerciales los convierte en los de mayor demanda de viajes. Poseer el principal aeropuerto y los puertos de Haina, Santo Domingo y Caucedo, por donde transita el 84% de toda la carga desembarcada es otra ventaja que representa una presión más para la autoridad correspondiente debido al constante flujo de vehículos de dos o más ejes y con remolques articulados por las angostas calles de la capital.

La Dirección General de Tránsito Terrestre es el órgano rector de los vehículos no así del servicio en sí, su función se limita al registro del peso y dimensiones de los vehículos de carga sin embargo, es en la Dirección General de Impuestos Internos donde se realiza esta función, reportando para diciembre de 2015 un total de 411,988¹¹⁶ vehículos de carga

En República Dominicana hay pocas informaciones registradas en relación a este modo de transporte, por lo que se desconoce la cantidad de carga que se moviliza al año en el territorio nacional, así como también el número de viajes que se realizan en este mismo periodo.

Mediante el Préstamo BID 1474/OC-DR: Programa de Innovación para el Desarrollo de Ventajas Competitivas, se realizaron cuatro grandes estudios, el primero para la creación de un sistema de monitoreo de rutas, cargas y destinos, el segundo para crear un observatorio de tarifas, el tercero el diseño de la Escuela de Conductores, y el cuarto esbozar el programa de

¹¹⁶ Los vehículos de carga registrado en la Dirección General de Impuestos Internos incluyen las camionetas o pick up, y camiones de dos o más ejes.

modernización y actualización de la expedición de la licencia de conductores de transporte de carga, de estos productos sólo la escuela pudo entrar en operación, dejando todo lo demás en las mismas condiciones fruto de la ausencia de un ente regulador que dirija el subsector.

La situación actual del transporte de carga se caracteriza por la desintegración y descoordinación de políticas deficientes; marco legal insuficiente o inexistente y un servicio de calidad cuestionable debido, según nuestro análisis, a la ausencia de políticas claras y correctamente definidas para la operación y mantenimiento del sistema. Este contexto, reitero, demanda la formulación de una política cuyo objetivo principal sea cambiar el status quo y reestructurar o crear un marco legal e institucional que permita que los actores del sector se comprometan para obtener un mejor servicio, eficiente, rentable para las empresas operadoras y de bajo costo para los usuarios.

Esta situación crea la necesidad de reorganización del sector en conjunto con los demás modos de transporte, en torno a una entidad única que trace las políticas del transporte de carga y que retome las funciones de planificación y regulación propias del Estado, actuando como catalizador para mejorar las prácticas.

Todos los niveles del Gobierno han de desempeñar un papel importante a la hora de asegurar la determinación e implantación de nuevas opciones sostenibles, efectivas e integradas sectorialmente.

1.6 Peatones y ciclistas

El transporte no motorizado juega un papel dominante como el principal modo de transporte en naciones de todos los niveles económicos, China, Dinamarca, España¹¹⁷, Francia, Canadá son solo algunos ejemplos dignos de imitar. Por razones ecológicas y de salud la bicicleta es vista como un medio que los países deben desarrollar, cultivar y mejorar. La República Dominicana ha dado muy pocos pasos en su establecimiento, apenas se han inaugurado 600 metros de ciclo vías en la ciudad capital¹¹⁸ y 2.4 kilómetros en la norteña ciudad de Puerto Plata, muy por de bajo de las ciudades europeas y americanas donde cuentan con hasta 600 kilómetros de bicisendas¹¹⁹.

El uso de la bicicleta sufre de una inadecuada oferta del servicio en el diseño y el mantenimiento de la infraestructura para bicicletas y peatones; aunque existe

¹¹⁷ El Profesor Tomás Cano Campos en su artículo *Ordenación del tráfico de vehículos y personas* cita (a modo de ejemplo) la valoración que hace la Ordenanza Municipal de Peatones y Ciclistas de Granada donde se destaca *el papel preponderante que se le ha otorgado al peatón, la reparación de la bicicleta como modo de transporte... y la creciente demanda social de medidas que regulen y atenúen los efectos que pudieran derivarse de la implantación de las vías ciclistas o el sistema de préstamos de bicicletas, ... los cambios que se han producido en la ciudad en materia de movilidad con la previsión de equipamientos para bicicletas*. El avance de España y otros países europeos en la estructuración de normativas para el área representa un modelo oportuno y propicio y que puede ser utilizado como base para el desarrollo del marco jurídico de las bicicletas en el país. Anuario de Derecho Municipal 2010 Madrid, 2011. ISSN: 1888-7392. N.o 4: 373-390

¹¹⁸ *ADN anuncia la terminación de los primeros 600 metros de Circuito de Bicicletas en la Winston Churchill*. En Diario Libre Digital. 20 de julio de 2016 [en línea] Disponible en web: <http://www.diariolibre.com/noticias/ciudad/adn-anuncia-la-terminacion-de-los-primeros-600-metros-de-circuito-de-bicicletas-en-la-winston-churchill-IC4411820>

[Consulta: 1 de octubre de 2016]

¹¹⁹ En la actualidad según el Blog Copenhagenize.com la capital holandesa Amsterdam, posee un 90% de su territorio dedicado a las ciclo vías. EN COPENHAGUE (Dinamarca) hay 350 kilómetros. Sevilla (España) tiene el sistema público de bicicletas “Sevici”, con 25 estaciones y 2.500 bicicletas, permite más de 25.000 desplazamientos al día. Burdeos y Nantes (Francia) tienen 200 y 400 kilómetros respectivamente. En América, Montreal (Canadá) lidera la lista con 400 kilómetros, seguida por Rio de Janeiro (Brasil) con 300 kilómetros entre ciclistas y vías especiales, algunas compartidas con peatones.

su mención en la ley vigente, el mismo es punitivo y referencial¹²⁰ y no contempla elementos relativos a la velocidad, casco, uso de las vías, maniobras, circulación en grupos y preferencia de paso como ocurre en países como España por ejemplo.

Para el caso de los peatones, el espacio destinado para su uso es constantemente ocupado por los vehículos y vendedores ambulantes que obtienen permisos de las Alcaldías en su detrimento, ante lo cual se ven obligado a usar la zona de rodaje para poder transitar.

En síntesis, el peatón debe contar con un espacio exclusivo y vital, que pueda ser explotado y desarrollado en detrimento del transporte automotor, entendiendo que la existencia de mayores zonas peatonales y bicicendas en un país como la República Dominicana donde la temperatura promedio anual es de 25 grados Celsius fomentaría su constante uso y apoyaría en la reducción de los gases contaminantes de efecto invernadero.

¹²⁰ **Artículo 136.- Uso de Bicicletas y Triciclos.**

a. Las disposiciones de esta Ley relativas al tránsito de vehículos de motor y a los conductores de los mismos, cubrirán a las bicicletas y triciclos y a sus conductores, excepto aquellas disposiciones que por su naturaleza no le sean aplicables.

b. Además, queda prohibido:

1. Transitar en una bicicleta más personas de las que permitan los sillines especialmente diseñados en fábrica para los ciclistas; en las bicicletas corrientes sólo podrá transitar el ciclista, sin conducir otras personas en la barra, ni en otras partes de la bicicleta.
2. Transitar en un triciclo llevando personas en el canasto.
3. Llevar bultos o cargas, si la bicicleta no está provista del canasto o parrilla o dispositivos adecuados para ese fin.
4. Instalar en una bicicleta más de un canasto, el cual estará colocado en la parte delantera adherido al timón: o en su lugar, una parrilla o dispositivo detrás del asiento del ciclista.
5. Llevar bultos o cargas que sobresalgan de los extremos de los manubrios y de los extremos delanteros y traseros a la bicicleta o del triciclo.
6. Aparearse con otro ciclista.
7. Agarrarse a cualquier otro vehículo en movimiento.
8. Instalar o usar una sirena.
9. Usar innecesariamente el timbre o bocina en la zona urbana.
10. Correr por las aceras o por otras estructuras destinadas exclusivamente para el paso de peatones.
11. No llevar durante las horas que por esta Ley se exige una luz blanca en la parte delantera y una luz o reflector rojo en la parte posterior.
12. Conducir con frenos defectuosos.

CAPITULO II. MARCO JURÍDICO Y NORMATIVO

Replantear una reforma a legislación del tránsito y transporte implica consigo definir claramente el concepto de marco jurídico partiendo necesariamente de los antecedentes de las codificaciones antiguas y medievales. La necesidad de normar la vida del hombre en sociedad ha sido desde tiempos de los Códigos de Ur-Nammu (2050 a. C.) y Hammurabi (1728 a. C.) la “meta” de legisladores y gobernadores. El Corpus Iuris Civilis ordenado por el emperador Justiniano cerca del siglo VI d. C. contenido de constituciones imperiales, la Digesta y las institutas, es el principal predecesor de los códigos franceses de principios del siglo XIX los cuales, desde nuestro punto de vista, son el más grande proyecto de sistematización legal en dos mil años gracias a la amplitud de materias y áreas del derecho que abarca.

La existencia de una codificación abre la interrogante sobre la necesidad o no de propiciar la intervención del legislador en cada detalle del accionar humano. Esta postura se extrae mediante la síntesis de la noción de imperio de la ley, definido como:

“la exigencia compleja de que el ordenamiento jurídico esté configurado en su núcleo más importante por reglas generales y abstractas que administren un tratamiento formalmente igual para todos sus destinatarios, razonablemente estables, de fácil conocimiento público, carentes de efectos retroactivos, y accionables ante los tribunales¹²¹”

Tal puntualización sostenida desde la visión del derecho moral y justo esbozado por el profesor Lon Fuller, donde se asume en parte el derecho

¹²¹ Francisco J. Laporta. *Globalización e Imperio de la Ley. Algunas dudas westfalianas*. En Anales de la Cátedra de Francisco Suarez. Edición 39. Universidad de Granda: 2005. ISBN 0008-7750.

positivo como la respuesta directa para la concreción de un sistema legal que permita la vinculación, no sólo de los particulares sino de las instituciones públicas y privadas, a fin de que sus acciones puedan oportunamente ser judicializadas y examinadas conforme a su legalidad. Nos ayuda a, integrando estos aspectos filosóficos del derecho, extraer la definición de marco jurídico entendiéndose como el conjunto de disposiciones emitidas por los órganos competentes del Estado llamadas a organizar, regular y estructurar cualquier área de la administración pública e implica leyes, decretos, reglamentos, resoluciones, órdenes departamentales y cualquier otro instrumento que disponga, en este caso, a favor de la estructuración y organización del subsector tránsito y transporte terrestre de la República Dominicana.

El Congreso Nacional ha votado a lo largo de más de 150 años de vida independiente normas que han incidido de manera significativa en la organización, ordenamiento, funcionalidad y eficiencia del tránsito y el transporte, ordenando la construcción de vías, ferrocarriles, puentes, otorgando concesiones, disponiendo el tipo de transporte a utilizar, creando instituciones y dictando medidas de seguridad y prevención. Existe pues, sin lugar a dudas y, basándonos en las definiciones y exposiciones previas, un marco legal dominicano que incluye el tránsito, el transporte y la vialidad.

Existe el marco jurídico, pero no conocemos los antecedentes, la evolución legislativa ni el real espíritu del legislador. Ciertamente un texto abrogado no tiene vigencia jurídica, pero aún así nos permite determinar y profundizar las razones expuestas en los “considerandos” que motivaron que el Congreso

derogara la ley anterior, de ahí la importancia del recorrer histórico; accionar que cumplirá con este objetivo pero además trataré de ratificar cuales son las leyes vigentes en éste campo del derecho administrativo.

Según Castillo Pantaleón¹²², en la República Dominicana las leyes, decretos y reglamentos de aplicación cotidiana en este terreno pueden ser clasificadas en siete (7) grandes grupos: las que regulan propiamente el tránsito de vehículos, la conducción y el comportamiento en las avenidas, calles y carreteras; las que prevén lo relativo a aspectos administrativos, técnicos y burocráticos; las relativas a la señalización vial; las que disponen los seguros obligatorios; las que reglamentan las instituciones públicas que controlan el transporte; las que regulan los estacionamientos; y, finalmente, las relacionadas con la construcción, servidumbres de paso, vías de comunicación, planificación urbana y ornato, a esta clasificación es necesario agregar las que disponen la construcción de ferrocarriles.

La dispersión histórica de la clasificación básica legislativa (ver cuadro No. 6) así como la endeble línea que separa una de la otra, impiden la correcta aplicación del mandato legal y crean una innecesaria labor legislativa, esto se puede observar en la existencia de leyes con iguales contenidos, donde se reitera o se dispone sobre la misma materia, sin hacer mención expresa de la cláusula derogatoria o subrogativa. Esta situación tiene un trasfondo histórico que se remonta a 1854 fecha en la cual el Congreso Nacional ordena mediante Decreto No. 357 que las leyes, decretos y resoluciones emanados por los

¹²² Castillo Pantaleón, Juan Manuel. *Derecho del Tránsito Dominicano*. Segunda Edición. Santo Domingo: Editora Alfa y Omega. 1999. Pág. 7.

poderes Ejecutivo y Legislativo sean impresos en la Gaceta Oficial¹²³ del Gobierno por intermedio del ministro del Interior. No obstante, la función de archivar, clasificar y organizar la legislación nacional le era conferida a personas particulares mediante contratos de servicios que se limitaban a la impresión de las leyes, decretos y resoluciones emitidas por el Congreso y el Presidente de la República. Un ejemplo de esto se ve en el primer acuerdo que se firmó en octubre de 1880 entre el Ministro de Justicia y José de J. Castro 37 años después de la independencia nacional. La motivación expresada en el contrato de marras señala: *“Atendiendo a que la República Dominicana carece de un repertorio de leyes lo que ocasiona repeticiones, contradicciones, confusiones y oscuridad en nuestra legislación propia”*. Esta situación recurrente permite que para el año de 1936 la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo asuma la dirección, administración y distribución de las Gacetas Oficiales de forma tal que se supere la ausencia de un archivo completo y actualizado.

¹²³ En los registros digitales de la Consultoría Jurídica del Poder Ejecutivo (<http://www.consultoria.gov.do/consulta/Default.aspx>) se comprueba que es partir del año 1900 que se procede a colocar el número correspondiente a la Gaceta Oficial.

Cuadro No. 10: Clasificación básica legislativa

Tipo	Tránsito	Transporte	Vialidad ¹²⁴
Las que regulan propiamente el tránsito de vehículos, la conducción y el comportamiento en las avenidas, calles y carreteras;	▲		
Las que prevén lo relativo a aspectos administrativos, técnicos y burocráticos;	▲	▲	
Las relativas a la señalización vial;	▲		
Las que disponen los seguros obligatorios;		▲	
Las que reglamentan las instituciones públicas que controlan el transporte;		▲	
Las que regulan los estacionamientos;	▲		
Las relacionadas con la construcción, servidumbres de paso, vías de comunicación. a. Para uso general b. Para uso particular			▲
Las relativas a la planificación urbana y ornato.			▲
Las que disponen la construcción de ferrocarriles		▲	

2.1 Evolución Legislativa

2.1.1 Primera República y Anexión (1844-1865)

La incipiente nación dominicana irrumpe en el concierto de naciones libres el 27 de febrero de 1844 luego de 22 años de dominación haitiana, periodo en el cual se adoptaron todas las leyes emitidas por el Congreso de la República de Haití, incluyendo aquellas importadas directamente de la República Francesa. Según el parecer de los forjadores de la patria con las siguientes líneas se resume esa etapa histórica en los aspectos políticos y económicos *“en 22 años de agregación la parte Española de la Isla de Santo Domingo no ha podido sacar ventaja alguna; antes por el contrario se ha arruinado, empobrecido, degradado y han sido sus habitantes tratados del modo más bajo y abyecto”*¹²⁵.

¹²⁴ El concepto de vialidad abarca todos los medios directos, en las que encontramos "vías" que pueden ser tanto de comunicación y transporte, los medios por donde encontramos estas vías pueden ser el agua, el aire y la tierra. Desde el punto de vista ingenieril y del constructor consideramos como parte de la vialidad de una región o país, a toda la infraestructura física (camino, carreteras, autopistas, ferrocarriles, aeropuertos, puentes y puertos)

¹²⁵ Manifiesto de Independencia de la República Dominicana 16 de enero de 1844.

Esta declaración no se corresponde en lo más mínimo en el aspecto legislativo.

El trabajo del Congreso durante la Primera República da inicio el 2 de mayo de 1845 con la promulgación de la Ley número 32 sobre Ayuntamientos en cuyo artículo 27 acápites 3 y 5 se comisiona a esta corporación a trabajar en “las mejoras de las calles y alumbrado público”, mientras que el Secretario de Estado del Interior (Ministerio de Interior) creado por la Constitución Política quedó comisionado “*en la dirección general de la administración rural, las concesiones, dones y recompensas nacionales: la inspección general correspondiente a la construcción y conservación de caminos, canales, barcas, puentes, limpieza de ríos y toda obra pública de utilidad y ornato*”¹²⁶, lo que en conclusión implicó que la vialidad estaría dentro de las funciones básicas de ese nuevo ministerio. No existe todavía mención alguna al tránsito y transporte y no se heredó del anterior régimen ninguna norma que incidiera o supliera aspectos organizativos y estructurales en el subsector, naciendo esta debilidad desde el mismo origen de la dominicanidad.

La facultad otorgada a las alcaldías (ayuntamientos) específicamente relacionadas a la mejora de las vías fue suprimida a través de la Ley No. 107-1847, relegando sus funciones en la materia a la limpieza y ornato, representando un claro retroceso a sólo tres años de creada la República y fomentando a partir de la fecha el centralismo como medio de funcionamiento del Estado en detrimento de la desconcentración y la descentralización, prácticas (políticas) anheladas desde la época de la colonia, donde se criticaba

¹²⁶ República Dominicana. Ley No. 38 Sobre Secretarías de Estado. G. O. S/N. 7 de junio de 1845. Artículo 13

la célebre y ya mencionada Casa de Contratación de Sevilla por su conducta hegemónica y monopólica frente a los territorios españoles en América.

En una acción considerada como una vulneración al principio de separación de poderes, la Diputación Provincial de Santiago¹²⁷, fue autorizada mediante Ley 105-1847 para la apertura de un camino público entre Santiago y Puerto Plata, imponiendo un derecho de peaje de 20 años, lo que representó un contrasentido, pues un órgano de carácter legislativo de repente se abroga funciones ejecutivas en sustitución del Ministerio del Interior, estableciendo un precedente que se repetirá en toda la historia normativa dominicana.

Era de esperarse, tal y como hicimos mención en la evolución histórica, que por la agitación política de éste periodo en el que se consolidaría la República, la prioridad estuviese marcada por las acciones de defensa y seguridad nacional, sin embargo la producción del Congreso Nacional fue muy limitada durante los primeros 10 años de independencia, quedando demostrado la desregularización en todas las materias de la administración pública salvo honrosas excepciones como lo fue lo relacionado a la administración de justicia la cual fue dotada de los códigos civil, penal, procedimental y reglamentación interna. Este énfasis en la rama judicial tuvo su origen en la creciente persecución de carácter político contra todos los opositores al Gobierno de Pedro Santana y Buenaventura Báez.

¹²⁷ Las Diputaciones Provinciales son órganos colegiados creados por los artículos 147 y siguientes de la Constitución Dominicana de 1844 con el fin de promover la prosperidad de la provincia y compuesta por cuatro diputados y el gobernador por un período de dos años reelectos indefinidamente y de carácter honorífico.

Haciendo un acopio histórico e innovando en lo relativo a rentas de carácter interno, la Ley No. 143 del 13 de junio de 1848 autoriza un peaje a cada bestia que transite por cualquiera de las vías de que conducen desde Santiago a Puerto Plata.¹²⁸

Retomando su carácter de promotor para la construcción de vías y medios de transporte, la Diputación Provincial de la Provincia de Santiago mediante decreto de fecha 15 de febrero de 1852 abre un concurso público tendente a la admisión de propuestas para el establecimiento de rutas entre Montecristi – Santiago por carros, ferrocarriles o por el río¹²⁹. La última disposición de este período es la Ley No. 739 de Policía del 15 de octubre de 1862, donde se prevé desde el art. 174-178 todo lo relativo a la organización del tránsito y las carretas por parte de los policías rurales.

Consumada la anexión a España en marzo de 1863 no se tomaron medidas de ningún tipo puesto que la condición especial de la nueva provincia la dejaba carente de un órgano legislativo y se equiparaba su organización a la existente en la Isla de Cuba según la Real Orden de fecha 7 de octubre de 1861 emitida por la Reina de España.

2.1.2 Segunda República (1865-1916)

Extinguida la Anexión luego de dos años de guerra interna contra las tropas

¹²⁸ No existen registros históricos sobre la ejecución de esta ley, sin embargo el régimen de peajes en el país fue implementado mediante Ley No. 278 del 8 de marzo de 1972 debido a que los mismos fueron suprimidos por la dictadura de Trujillo en la década del 50. Según testimonios de la época, en ninguna de las carreteras nacionales existía esta tasa por el uso de la vía, no así en ciertos puentes.

¹²⁹ Tramite meramente formal en vista de que la ausencia de mercado interno provocaba una escasa comunicación inter municipal y provincial.

españolas, se inicia un nuevo periodo en la historia dominicana bajo el nombre de Segunda República, extendiéndose hasta la segunda década del siglo XX. Este periodo se caracterizó por las luchas entre partidos e ideologías políticas: liberales vs. conservadores, la institucionalización del caudillismo como medio para la obtención del poder y el establecimiento de una política irresponsable de concesiones que delegó la responsabilidad del Estado en la construcción de la infraestructura vial. Se inició con tres concesiones para la construcción de tres ferrocarriles uno de Santo Domingo a San Cristóbal, otro en la ciudad de Neyba y el tercero de Santiago a Samaná a través de las Resoluciones del Congreso Nacional números 835, 836 y 837 todas de fecha 20 de marzo de 1865. La importancia desde el punto de vista jurídico de estas resoluciones, las cuales como se señaló previamente marcaron la tendencia en el concierto de concesiones, licencias y beneplácitos de todo tipo, obligan a profundizar en su análisis legal, a saber: el Congreso basa su poder de atribución en el artículo 58 incisos 11, 16 y 22 de la Constitución Política de 1858 vigente en la época; esta prerrogativa tiene carácter constitucional por lo que en este punto no existe ningún medio que pueda tacer la legalidad de la norma, empero, se le otorga la concesión en la forma más abierta posible tanto al señor Teodoro Stanley Heneken, herederos, sucesores, administradores o quien en su casusa lo asuma; esto crea una ausencia total de responsabilidad contractual e invalida en parte los artículos 720 y siguientes del Código Civil aún vigente en cuanto a las condiciones establecida para el régimen de sucesión, esto sin ahondar en la calidad otorgada a “administradores” como continuadores contractuales. Otro punto es la “salvaguarda del Estado” para los capitales extranjeros y los empréstitos que se utilicen en la construcción del ferrocarril,

constituyéndose en una garantía sobre un contrato donde el Gobierno no tiene rol de fiscalización, regulación o supervisión. Los poderes y garantías otorgados a los cesionarios exceden la razonabilidad y la pertinencia y constituyen un abuso de poder sobre la propiedad privada al prever las expropiaciones masivas de terrenos públicos y privados grado a grado y sin tasación previa.

La experiencia surgida de las Resoluciones números 835, 836 y 837 no fueron aprendidas por los posteriores gobiernos, el hecho de otorgar concesiones a personas particulares y no a compañías registradas y constituidas al tenor de Código de Comercio¹³⁰ impidió su continuidad, ya que el fallecimiento repentino del señor Teodoro Stanley Heneken el 11 de octubre de 1865 hizo imposible la consecución de la meta propuesta. Aún así la práctica individualista prevaleció hasta la creación del Ferrocarril Central Dominicano en 1892.

En una actualización de la legislación municipal de 1847 mediante la Ley No. 957-1866 no se le asignó prerrogativas a los gobiernos locales en tránsito y el transporte terrestre, amén de que ya se habían dado los primeros pasos para la creación de medios de movilidad urbanos e interurbanos. Cumplidos los veinte años de promulgada la Ley No. 105-1847 para la construcción de una vía municipal, todavía no se había ejecutado debido a la vigencia de la política estatal donde se propiciaba el control financiero sobre las instituciones de menor rango constitucional creando una dependencia al Gobierno central que

¹³⁰ Para no redundar sobre la temática, nos vemos en la necesidad de aclarar que los códigos franceses de principios de siglo XIX (Códigos napoleónicos) todavía se encuentran vigentes para el año 2015, son estos: el Civil, Penal, Procedimiento Civil y Comercial. El único que ha sido abrogado es el Código de Procedimiento Criminal.

se mantiene 150 años después. Esta fue la razón por la cual el Congreso Nacional vota la No. 1039 retomando y ordenando nuevamente la construcción de la carretera de Santiago a Puerto Plata y el establecimiento de un peaje en las mismas condiciones ya establecidas.

Durante este período, las concesiones otorgadas a favor de particulares para el establecimiento de caminos, puentes, carreteras, ferrocarriles, tranvías y otros medios de transporte, van a primar sobre el tránsito. Fueron emitidas múltiples concesiones, 7 para hacer o construir caminos, 28 para ferrocarriles públicos, 15 destinadas a ferrocarriles cañeros, 2 puentes y 7 tranvías. En este lapso, sólo 6 disposiciones tienen un vínculo directo con la organización y control del tránsito y el transporte.

Los permisos emitidos por el Poder Ejecutivo como por el Legislativo relativas al transporte y la vialidad demostraban la dependencia directa del Gobierno al capital privado para el desarrollo de la infraestructura vial, lo que implicaba en gran medida una ausencia de regulación y control.

Durante el Gobierno del General Gregorio Luperón, la política de concesiones para la construcción de vías e instalación de ferrocarriles presentó un gran avance regulatorio. El antecedente de 1865 fue superado momentáneamente al especificarse la ruta abarcaría la línea férrea a fin de que se produjeran las expropiaciones realmente necesarias, se agregaron condiciones de seguridad para la ejecución, una notable reducción de 50 años al periodo de usufructo y recuperación de inversión, quedó establecido el precio a pagar por los terrenos

propiedad del Estado y por último fue suprimida la responsabilidad y garantía del Gobierno en los empréstitos a obtener para la realización de la obra.

Para mayo de 1891 se vota la resolución del Congreso Nacional No. 2873 aprobando los contratos para la construcción de una vía férrea de Santo Domingo a Puerto Plata y la Ley No. 2876 declarando de utilidad pública la referida convención, creando una unidad ejecutora bajo el nombre de Ferrocarril Central de Santo Domingo con lo cual quedó iniciada definitivamente la estructuración del sistema de transporte nacional.

El 27 de junio de 1895, luego de 18 de años de iniciados los trabajos de construcción de ferrocarriles, se vota la Ley No. 3553 para la Construcción de Vías Férreas con el objeto de regular el proceso de apropiación de terrenos y otros aspectos relativos. Lo que representa el inicio de la normalización del sector.

Otro punto a destacar dentro del período denominado Segunda República, fue la concesión otorgada en fecha 11 de abril de 1906 para la puesta en circulación de una ruta de automóviles dentro de la ciudad de Santo Domingo, iniciándose la primera disposición legal que aprueba este tipo de transporte en el país.

La Ley de Caminos, promulgada el 27 de marzo de 1907, trazó la norma a seguir en materia de construcción de caminos y carreteras. Se definieron las vías urbanas y rurales, los caminos reales o de gran vecindad, los que

comunican dos o más provincias o distritos y los de mediana vecindad que unen dos o más comunes dentro de una misma provincia. Para cada uno de estos se establecieron dimensiones y la autoridad responsable del mantenimiento a nivel provincial y municipal.

2.1.2 Intervención Norteamericana hasta el fin de la dictadura (1917-1961)

Como se señaló en el apartado 1.1.3 “*Evolución histórica del tránsito y transporte*” la intervención militar de los Estados Unidos en la República Dominicana fue el producto del mal manejo de los empréstitos otorgados por inversionistas europeos y norteamericanos para la construcción del Ferrocarril Central Dominicano, en consecuencia, no resulta ocioso reiterar el impacto que el tránsito y el transporte ha tenido y tiene en la política dominicana. Existen pocos ejemplos de intervenciones de potencias mundiales en países tercermundistas que tengan éste fundamento, sin embargo con pleno conocimiento de las causas y las consecuencias del hecho histórico que inicia el periodo, no se produjeron acciones contundentes por parte del Estado para la mejora de los servicios, aunque en un acto de justicia se debe reconocer el aporte de los norteamericanos en la construcción y reparación de las vías terrestre de comunicación.

Durante los 45 años del período, el más prolíficos en materia de tránsito, se promulgaron 116 leyes¹³¹, 47 decretos y se realizaron 10 concesiones privadas para la construcción de calles, tranvías y/o ferrocarriles; un accionar legislativo que fue poco efectivo si se toma en cuenta los instrumentos legales que han

¹³¹ Ver anexo F, compilación legislativa.

sobrevivido en el tiempo, que sin temor a equivocarnos apenas subsiste la Ley No. 1474-1938 sobre vías de comunicación¹³². Es asombroso que la “abrogación” del marco jurídico no haya sido el fruto del trabajo legislativo sino el error de un Estado que permite que la obsolescencia sea quien suprima la normativa¹³³. Las leyes no deben existir sólo por existir, deben suplir una necesidad actual e inminente, de interés público o privado, nacional o local, pero dejarlas vigentes representan un riesgo potencial que debe ser subsanado cuanto antes a fin de evitar que sobre esta base se establezca una jurisprudencia que, por su carácter vinculante, obligue a todos los ciudadanos y ciudadanas a estar sujetos a una disposición retrograda y sin sentido¹³⁴.

Retomando el desarrollo legal, la norma más relevantes lo constituyó la Ley de Carreteras y Reglamento para Automóviles (Gaceta Oficial No. 2864 de fecha 8 de diciembre de 1917) promulgada por el Gobierno Militar de Santo Domingo dando inicio a una nueva corriente legislativa donde el ferrocarril sería desplazado por el automóvil. La modificación de 1921 mediante Ley No. 593 de fecha 19 de enero estableció en su artículo 16 que los dueños de coches y

¹³² Desde el punto más exegético debo recalcar que en el período se promulgaron leyes y decretos puntuales, de interés privado (aquellas que exoneraban del pago de impuestos sobre puentes a diferentes empresas) pasajeras, (aumento de tasas) y de aplicación local. Este punto se enfoca en el aspecto meramente institucional, no existe ninguna norma dentro de ese ámbito vigente en la actualidad ni que haya sido fruto de la adaptación o modificación. La ley de tránsito de vehículos pudiera ser la que cumpla este criterio no obstante al ser la actual una copia de la legislación de la isla de Puerto Rico vigente en 1967 no cumple con éste.

¹³³ Un ejemplo de cómo la obsolescencia ha asumido roles “legislativos” lo representa la vigente Ley No. 2876-1890 Declarando de Utilidad Pública un ferrocarril que parta de la ciudad de Puerto Plata hasta Santo Domingo, que se denominará Ferrocarril Central de Santo Domingo. Esta ley no ha sido abrogada ni derogada sin embargo el dictador Trujillo desmanteló el único tramo de ferrocarril construido sin solicitar al Congreso Nacional que tomara las medidas constitucionales pertinentes.

¹³⁴ Un claro ejemplo es el artículo 45 párrafo único de la Ley No. 4984 de 1911 G. O. 2182 al señalar: “Queda absolutamente prohibido salir fuera de los poblados a comprar los comestibles que para ella conduzcan los campesinos”

otros vehículos destinados al transporte público deberán inscribirse en sus respectivos municipios y proveerse de una tablilla donde conste el nombre de la común y el número del registro que deberán fijar en un lugar visible; de esta forma inicia la competencia de los ayuntamientos para regular y fiscalizar el sector retomando la antigua práctica descentralizadora establecida desde 1847 y suprimida en 1873.

La Ley de Carreteras y Reglamento para Automóviles fue objeto de más de 25 modificaciones hasta su derogación tratando de adaptarla al auge de los vehículos de motor. Sin embargo fue necesario emitir nuevas normas legales como la No. 446-1933 G. O. 4554 que reglamenta el tránsito de vehículos pesados por las calles y las carreteras, la No. 1837-1948 que sanciona la transferencia simulada, la No. 1586 que crea el impuesto a la circulación y la No. 3528 que regula el servicio de transporte de pasajeros en la ciudad de Santo Domingo. La misma suerte ocurrió con la ley de caminos, la cual tuvo modificaciones mensuales durante varios años consecutivos. Todo esto demostró la falta de visión para el desarrollo de un texto integral que abordara la materia y evitara la dispersión. Pareciera que sólo los intereses de carácter económicos del Estado y sus gobernantes eran merecedores de reformas; ésta tesis queda confirmada con el caso de la Ley No. 562 -1933 sobre cobro de derecho de tránsito en los puentes San Rafael y Generalísimo; a partir de la cual surgen las leyes números 607-1933, 689-1934, 1445, 1535, 1546, 1597, 4348, y los Decretos Nos. 826-33, 828-33, 848-33, 239-39, 499-39, 1879, 2424, 2314, 1461-40, 625-55, 2470, 3645, 4110, 4867, 4940, 5051, 7383, todos estos para coadyuvar en el proceso de ejecución de la ley principal además de la

creación de nuevos instrumentos a la medida que se inauguraban otros puentes. Era evidente que a mediano y largo plazo la insostenibilidad de tal práctica haría imposible su aplicación, a propósito de lo anterior el 8 de diciembre de 1960 a través de la Ley No. 5447 fue derogada toda la legislación vigente en materia de cobro de derechos de tránsito sobre los puentes del Estado y se estableció un impuesto general según el tipo de vehículo en sustitución del anterior. Enfatizamos que, al tratarse de una medida de carácter puramente económico se logró subsanar la dispersión que se creó al aprobar 7 leyes y 17 decretos sobre el mismo tema, lo que convierte esta acción en un precedente importante para producir iguales resultados en el subsector si se toma en cuenta la cantidad de disposiciones que han modificado la actual Ley de Tránsito.

En lo que se puede considerar un pequeño avance institucional, a través del Decreto No. 5406 del 28 de diciembre de 1959, se le asigna el transporte terrestre a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones. Esta vaga y escueta mención tiene un importante significado ya que el mismo constituye el antecedente para la creación 5 años después de la Dirección General de Tránsito Terrestre como la unidad técnica operativa que facilitaría la ejecución de las funciones ya asignadas.

2.1.3 Período democrático (1962 - 2015)

A partir del año 1962 se presenta una reducción de las concesiones para la realización de obras de infraestructura vial, la consolidación del Estado con los consecuentes cambios de visión administrativa marcan la tendencia. Mientras

que en el período anterior 77 leyes apropiaron fondos para la construcción de carreteras, para este nuevo ciclo, no fue necesario ya que las expropiaciones del presupuesto se hacían de forma administrativa.

Destacan en esta etapa las leyes y decretos que crean instituciones reguladoras, planificadoras y fiscalizadoras del tránsito y el transporte como uno de los principales logros aunque, tal y como será expuesto en el capítulo siguiente, tales medidas degeneraron en una atomización institucional que debe ser corregida.

Resumiendo, la Ley No. 222-67 sobre señales de tránsito innovó en materia de seguridad vial, la 165-66 creó la Dirección General de Tránsito Terrestre y por último la número 585-78 que establece los juzgados de paz especiales de tránsito son las principales disposiciones vigentes y que por su trascendencia serán objeto de un análisis particular dentro del cuerpo de la presente obra.

Cuadro No. 11: Resumen Legislativo. 1845-2015

Años	Norma o disposición	Área		
		Tránsito	Transporte	Vialidad
1845-2015	Leyes ¹³⁵	123	16	87
	Decretos	57	32	6
	Concesiones	1	64	12

¹³⁵ Se incluyen las modificaciones la Ley de Carreteras y Reglamento de Automóviles y las realizadas a la Ley de Tránsito de Vehículos

2.2 Normas sobre Tránsito de Vehículos de Motor

La normativa sobre tránsito y comportamientos viales se fundamenta especialmente en la Ley No. 241 del 28 de diciembre de 1967, publicada en la Gaceta Oficial No. 9068 formada por quince (15) títulos, veintisiete (27) capítulos y doscientos cuarenta y cuatro (244) artículos.

Esta ley regula todo lo relativo al registro y matriculación de los vehículos de motor; expedición de licencias de conducir; accidentes de vehículos; disposiciones sobre tránsito y seguridad; conductores, pasajeros y peatones, equipos, dimensiones y carga de los vehículos; regulación del transporte público, urbano e interurbano; procedimientos ante los tribunales por violación a la ley; reglamentación de las escuelas para conductores; alquiler de vehículos y uso de las vías públicas.

Iniciando en su artículo primero, modificado por la Ley No. 61-92, señala las definiciones y conceptos que durante todo el contenido de la legislación serán utilizadas bajo una interpretación estricta a fin de posibilitar el uso uniforme de la terminología en los decretos, resoluciones, ordenanzas y reglamentos. Sin embargo la evolución del tránsito y el transporte ha incorporado nuevos términos que por la edad de la legislación vigente no están incluidos¹³⁶, sin dejar de mencionar que de igual forma otros tantos deben ser excluido por su desuso¹³⁷.

¹³⁶ Dentro de las no incluidas están: Arbitrios, Automóvil de lujo, Autopista de Peaje, Biombo, Carril de Aceleración, Carruaje, Endoso, equipo de manos libres, falta administrativa, gestores de licencia, no residente, sistema electrónico para el cobro de peajes, sistema biométrico, túnel, entre otras.

¹³⁷ Algunas de las que se encuentran en desuso son: traficante (el término usado actualmente es distribuidor) motocicletas, chofer, entre otras.

Un aspecto importante desde el análisis legal y de responsabilidad lo constituye el hecho de que la supra indicada legislación, siguiendo el modelo de la Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico¹³⁸ No. 22-2000, la Ley No. 7331-1993 de Costa Rica¹³⁹ y la Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito de Nicaragua¹⁴⁰ mantiene el supuesto jurídico de que los vehículos utilizados en propiedad privada no son considerados como vehículos de motor.

En el caso específico de la República de Costa Rica el artículo uno de su ley no deja lugar a interpretaciones de ningún tipo al disponer:

ARTÍCULO 1.- La presente Ley regula la circulación, por las vías públicas terrestres de la Nación, de todos los vehículos con motor o sin él, de propiedad privada o pública, así como de las personas y los semovientes, que estén al servicio y uso del público en general; asimismo, la circulación de los vehículos en las gasolineras; en todo lugar destinado al estacionamiento público o comercial regulado por el Estado, en los estacionamientos privados de uso público de los centros y locales comerciales, en las vías privadas y las playas del país. Del ámbito de aplicación de esta Ley se excluyen los parqueos privados de las casas de habitación y de los edificios, públicos o privados, que sean destinados únicamente a los usuarios internos de dichas edificaciones, donde privará la regulación interna de tales establecimientos

¹³⁸ Artículo 1.103. —Vehículo de motor. [9 L.P.R.A § 5001 Inciso (101)] "Vehículo de motor" Significará todo vehículo movido por fuerza propia, diseñado para operar en las vías públicas, excepto los siguientes vehículos o vehículos similares:

(a) Máquinas de tracción. (b) Rodillos de carretera. (c) Tractores utilizados para fines agrícolas exclusivamente, siempre que no transiten por la vía pública (d) Palas mecánicas de tracción. (e) Equipo para construcción o mantenimiento de carreteras. (f) Máquinas para la perforación de pozos. (g) Vehículos con ruedas de tamaño pequeño usados en fábricas, almacenes y estaciones de ferrocarriles. (h) Vehículos que se muevan sobre vías férreas, por mar o por aire. **(i) Vehículos operados en propiedad privada.** (j) Vehículos diseñados por el manufacturero o fabricante para ser usados fuera de la vía pública.

¹³⁹ Artículo 235. 87: **Vehículo**, cualquier medio de transporte para trasladar personas o acarrear bienes en las vías públicas.

¹⁴⁰ Artículo 4.51: Vehículo, medio de transporte que circule por la vía pública

Esta posición no es respaldada por la legislación cubana al establecer que el vehículo *“es todo artefacto o aparato móvil capaz de circular por una vía y que sirve para transportar personas, animales o cosas”*¹⁴¹, sumada a la panameña en su Reglamento de Tránsito Vehicular al diferenciar claramente la vía de circulación y la vía pública, en la primera la condición es que esté apta para el uso de vehículos, animales y peatones mientras que la segunda agrega el término “libre tránsito”, concluye esta norma llamando vehículo a un *“aparato montado sobre ruedas que permite el transporte de personas, animales o carga sobre las vías de circulación”*¹⁴².

Hacer la diferencia ente vía y vía pública tiene una implicación trascendente ya que ante esta presunción legal ¿cuál sería el calificativo jurídico otorgado a accidentes de tránsito ocurridos en propiedades privadas¹⁴³? En la actualidad no existe jurisprudencia clara sobre la tipificación jurídica con la cual valorar un hecho donde concurren estas circunstancias lo que abre aún más la brecha existente entre la justicia y la legalidad puesto que desde los anales del derecho penal y, en la opinión de Beccaria, se afirmado que *“la autoridad de interpretar las leyes penales tampoco puede residir en los jueces criminales, por la misma razón de que no son legisladores”*¹⁴⁴, excluyendo este autor por

¹⁴¹. República de Cuba. Ley No. 109-2010 Código de Seguridad Vial. Gaceta Oficial No. 040 del 1 de agosto de 2010. Disposiciones finales GLOSARIO 128

¹⁴² República de Panamá. Presidencia de la República. *Decreto Ejecutivo No. 640 Reglamento de Tránsito Vehicular*. Gaceta Oficial No. 25701 del 27 de diciembre de 2006.

¹⁴³ En el caso de accidentes con vehículos utilizados en fábricas estos están medianamente regidos por la normativa vigente en materia de seguridad social y riegos laborales. La práctica continua de los organismos reguladores, como el caso de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) de dotar a alguno de estos vehículo de registro y placa, hace concluir que para los fines de estas instituciones y por sobre la misma ley “se consideran vehículos de motor”.

¹⁴⁴ Cesare Becaria. *Tratado de los Delitos y las Penas*. Colección Historia Legal. Universidad Carlos III: Madrid, 2015. Pág. 22.

iguales y más contundentes razones recurrir al espíritu de la ley al ser una consecuencia del estado de ánimo y de salud del magistrado¹⁴⁵. Esta postura ha sido refutada y debatida ampliamente sin que hasta la fecha exista un consenso que rehúse de la interpretación jurídica como fuente para la solución del conflicto, Andrei Marmor, Joseph Raz, Ronald Dworkin y Herbert Hart son sólo algunos de los tantos autores que han debatido a lo largo de todo el siglo XX sobre la cuestión. De hecho Herber Hart, exponente de pensamiento positivista, agrega “*en la medida en que el Derecho deriva de la legislación deliberada, su interpretación debe reflejar las intenciones de su legislador*”¹⁴⁶. He aquí, desde nuestro punto de vista, una nueva “complicación” dentro de la filosofía del derecho y que el profesor de la Universidad de Cornell, Andrei Marmor complementa con mayor profundidad al proponer:

que si un legislador es realmente experto en la materia en que ha legislado, entonces a la hora de interpretar sus leyes está justificado acudir a sus intenciones. Pero en el momento en que surja la menor duda sobre su pericia, sobre la idoneidad de sus juicios, sobre el mantenimiento de las circunstancias que dieron origen a la norma, etc., dichas intenciones deberán ser desatendidas¹⁴⁷

Sigue existiendo una polémica que escapa al desarrollo de esta tesis y que mantiene el problema en un punto muerto desde la óptica de la filosofía del derecho en cuanto al fundamento o no del proceso de interpretación y las razones por las cuales se debe recurrir a ella, empero, lo que se advierte en

¹⁴⁵ El espíritu de la ley sería, pues, la resulta de la buena o mala lógica de un juez, de su buena o mala digestión; dependería de la violencia de sus pasiones, de la flaqueza del que sufre, de las relaciones que tuviese con el ofendido y de todas aquellas pequeñas fuerzas que cambian las apariencias de los objetos en el ánimo fluctuante del hombre. *Beccaria. Ibídem.*

¹⁴⁶ RAZ, Joseph (1997). «La intención en la interpretación», trad. de José Juan Moreso y Pablo E. Navarro, en *Doxa*, nº 20, Universidad de Alicante: 1997 pp. 199-233

¹⁴⁷ LINANTE VIDAL, Isabel. «Interpretación y Modelos de Derecho. Sobre el Papel de La Intención en la Interpretación Jurídica» en *Doxa*, nº 22, Universidad de Alicante: 1999. pp. 189

este caso es la ausencia de una ley especial que permita que el juez aplique una u otra pena según la ubicación del vehículo a la hora del accidente. Ahora bien, tanto la legislación francesa como la dominicana apoyan y legislan a favor de la interpretación jurídica como herramienta útil y necesaria para la justicia e imposición de la pena, al disponer: *“El juez que rehusare juzgar pretextando silencio, oscuridad o insuficiencia de la ley, podrá ser perseguido como culpable de denegación de justicia”*¹⁴⁸¹⁴⁹. Sin embargo, esto no resuelve el asunto primigenio y da paso al principio de favorabilidad¹⁵⁰ previsto en el artículo 25 del Código Procesal Penal Dominicano¹⁵¹ permitiendo que el imputado sea beneficiado con la sanción y el procedimiento menos gravoso.

El vacío legal, jurisprudencial y doctrinal del caso complica a los responsables de la aplicación de la normativa de tránsito pues existen muchos aspectos por definir los cuales se mantienen fuera de la ley y la reglamentación vigente. Aspectos tales como los vehículos agrícolas, de construcción y mantenimiento de carreteras están excluidos, por lo que se hace legalmente imposible exigir a sus conductores algún tipo de licencia especial que permita su uso. La legislación aunque explica en su artículo primero¹⁵² el alcance del concepto

¹⁴⁸ REPUBLICA DOMINICANA. Congreso Nacional. Código Civil. Artículo 4. Pág. 1

¹⁴⁹ REPUBLICA FRANCESA. Congreso Nacional. Código Civil. Artículo 4. Pág. 1

¹⁵⁰ La Corte Constitucional de Colombia en su sentencia No. 300 abunda sobre la temática al caracterizar la favorabilidad en los siguientes términos *“Frente a la sucesión de leyes en el tiempo, el principio favor libertatis, que en materia penal está llamado a tener más incidencia, obliga a optar por la alternativa normativa más favorable a la libertad del imputado o inculgado”* resultando en una ampliación a la retroactividad conveniente más que la existencia de dos o más normas que regulen sobre la materia.

¹⁵¹ **Art. 25.- Interpretación.** Las normas procesales que coarten la libertad o establezcan sanciones procesales se interpretan restrictivamente. La analogía y la interpretación extensiva se permiten para favorecer la libertad del imputado o el ejercicio de sus derechos y facultades. La duda favorece al imputado.

¹⁵² **Vehículo de motor:** Todo vehículo movido por fuerza distinta a la muscular, excepto los siguientes vehículos o vehículos similares: a. Máquina de tracción, b. Tractores usados

objeto del presente análisis, contrario a la evolución legislativa de algunos países como el caso de Puerto Rico, no ha incorporado el término “*siempre que no transiten por la vía pública*” conditio sine qua non para aplicar la excepción prevista en la Ley No. 241-67; en la práctica y retomado la ausencia de normativa, hay conductores que transitan diferentes distancias desde un predio rural a otro utilizando las vías públicas, lo que trae como consecuencia la imposibilidad de fiscalización en caso de incumplimiento. Tratando de suplir las funciones del Congreso Nacional, la Suprema Corte de Justicia a través de su sentencia No. 06, Octubre de 2001, B. J. 1091 interpretó lo siguiente:

Los vehículos de ruedas pequeñas como son los montacargas y los vehículos operados en propiedad privada, están excluidos del concepto que la ley elabora para definir un vehículo de motor a los fines de aplicación de la Ley 241, excepto cuando los mismos son operados en las vías públicas, caso en el cual les son aplicables las disposiciones de esa ley.

Esta pudiera ser la solución al caso y darlo por cerrado, empero, contrario al Common Law inglés que se basa en el derecho jurisprudencial¹⁵³ donde las sentencias son de tal importancia que permiten crear derecho y ordenar el entramado jurídico; en la República Dominicana tal situación es imposible al tenor de la opinión de nuestro más alto tribunal de justicia

Considerando, que el alegato, también contenido en este medio, en el sentido de que la corte vulneró la unidad jurisprudencial preconizada por el artículo 2 de la Ley sobre Procedimiento de Casación, resulta irrelevante, en razón de que la misma no supone mantener siempre y a ultranza el criterio externado o sostenido en anteriores decisiones, ni tampoco el que los jueces inferiores no pueden poseer criterio propio, y deban permanecer aferrados a determinadas decisiones de antaño,

para fines agrícolas, exclusivamente, c. Rodillos de carretera, d. Palas mecánicas, e. Equipo automotor de construcción, f. Máquina para la perforación de pozos profundos, g. Vehículos con ruedas de tamaño pequeño usados en fábricas, almacenes, etc., h. Vehículos que se mueven sobre vías férreas, por mar o por aire, e; i. Vehículos operados en propiedad privada.

¹⁵³ CANNATA, Carlos Augusto; GUTIÉRREZ-MASSON, Laura. *Historia de la Ciencia Jurídica Europea*. Madrid: Tecnos, 1996. Pág. 134

puesto que esto equivaldría a mutilar la acción creativa de los magistrados, lo cual no es deseable;¹⁵⁴

Esta decisión crea una problemática mayor pues, no sólo resta trascendencia a la jurisprudencia emanada por la alta corte, sino que abre el abanico a interpretaciones individuales y sesgadas que dan lugar a recursos de casación inagotables antes situaciones iguales y semejantes.

La postura asumida posee, en nuestra opinión, un efecto nocivo en la creación de jurisprudencia constante y útil, ya que propició un aumento considerables de las dudas; concibiendo nuevas lagunas y profundizando aún más la diversidad de opiniones en la judicatura.

La total ausencia del carácter vinculante de las sentencias de los tribunales ordinarios, quedó consagrado con el fallo del Tribunal Constitucional al señalar que sin importar la declaratoria de inconstitucionalidad del texto legal de parte de la máxima autoridad judicial del país, el mismo sigue vigente por no haberse promovido como una acción directa sino como un medio defensa:

El efecto relativo de la referida sentencia se debe al hecho de que el cuestionamiento de inconstitucionalidad no fue promovido mediante una acción directa de inconstitucionalidad (control concentrado de inconstitucionalidad) sino en ocasión de un litigio de orden civil, de manera excepcional y como medio de defensa (control difuso de constitucionalidad). En este sentido, el artículo 3 del Decreto núm. 4807 se mantiene vigente en el ordenamiento jurídico, razón por la cual procede declarar, por los motivos anteriormente expuestos, que dicho artículo 3 es contrario a la Constitución, y, en consecuencia, el mismo es nulo.¹⁵⁵

¹⁵⁴ República Dominicana. Suprema Corte de Justicia. 8 de marzo del 2000; Boletín Judicial . 1072. Págs. 286-287).

¹⁵⁵ República Dominicana. Tribunal Constitucional. *Sentencia No. TC/174/14*. 11 de agosto de 2014.

Un punto de vista con el que no concordamos pero que estamos obligados a acatar y que contraría la carta magna en su artículo 188 al disponer “*Los tribunales de la República conocerán la excepción de constitucionalidad en los asuntos sometidos a su conocimiento*”. Este tema debe dar lugar a una reflexión mucho más profunda, sin embargo y aunque está revestido de complejidad, ello no nos impide afirmar que es la misma Suprema Corte quien, al no recurrir en muchos casos a su precedente, juzga una y otra vez los mismos asuntos que le son sometidos esgrimiendo nuevos considerandos y argumentaciones cuando, en nuestra opinión, lo que procede es fallar “cosa juzgada”, referenciar, citar y listo.¹⁵⁶

Sigue entonces dentro del plano legislativo la necesidad de resolver el problema que genera el concepto de vehículos de motor, tal y como otras legislaciones americanas lo han hecho y que previamente se ha señalado.

Otro aspecto que continua sin respuesta es el concepto de vía pública¹⁵⁷ y servidumbre pública¹⁵⁸; ya que si partimos de la definición expuesta por el

¹⁵⁶ Esto se evidencia con la Sentencia No. 1 de fecha 3 de diciembre de 2008, donde se declaró no conforme a la Constitución el Artículo 3 del Decreto No. 4807-1959, mientras que la Sentencia No. 20 del 19 de septiembre de 2009, contrario a recurrir al principio de cosa juzgada, nuevamente declara la inconstitucionalidad del referido texto legal.

¹⁵⁷ **Vía Pública:** Cualquier carretera o camino nacional, provincial, municipal o vecinal, o cualquier avenida, calle o callejón de cualquier localidad. Se entenderá como vía pública para los fines de tránsito de acuerdo con esta ley, todo camino privado que esté de algún modo sujeto a servidumbre pública.

¹⁵⁸ Eugene Petit en su obra *Tratado Elemental de Derecho Romano* Pág. 277, define servidumbre como una restricción a la propiedad de una parte, y de otra parte un derecho sobre la cosa de otro, un jus in re aliena; divididos en dos tipos, las personales y las reales o prediales, estas últimas sólo pueden existir en provecho de un fundo de tierra sobre otro fundo, es un derecho unido a un fundo y que beneficia a los propietarios sucesivos de este fundo. Hablar del concepto de servidumbre pública, deviene en aplicación de este concepto no sólo sobre el propietario de un fundo sino de otros para el paso del ganado, etc.

derecho romano no es posible decidir de forma clara si éste se puede ampliar o no a las vías internas de los condominios, centros vacacionales, hoteles, universidades privadas, entre otras. Surge pues una nueva pregunta, un vehículo construido para ser usado en estas instalaciones, que se encuentra dentro de la excepción legal, ¿tendría su conductor responsabilidad penal al tenor del artículo 49 y siguientes de la Ley de Tránsito y Vehículos o los artículos 319 y 320 del Código Penal?¹⁵⁹ ¿Sigue siendo un delito imprudencial o culposo? Nuevamente debemos de retomar lo anteriormente expuesto en este capítulo sobre la favorabilidad de la norma a los fines de juzgar al infractor dejando de lado la jurisprudencia y el “poder soberano” de interpretación del que gozan los jueces dominicanos.

Registro de Vehículos de Motor

Pasando al título segundo de la Ley de Vehículos y Tránsito, se introduce una derogación expresa del acápite D del artículo 2 de la Ley No. 165-1966 que crea la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT)¹⁶⁰, ya que tales funciones se le asignan a la Dirección General de Impuestos Internos al establecer que el registro de los vehículos se realice en esta dependencia

¹⁵⁹ Artículo 319.- El que por torpeza, imprudencia, inadvertencia, negligencia o inobservancia de los reglamentos, cometa homicidio involuntario, o sea causa involuntaria de él, será castigado con prisión correccional de tres meses a dos años, y multa de veinte y cinco a cien pesos.

Artículo 320.- Si la imprudencia o la falta de precaución no han causado sino golpes o heridas, la prisión será de seis días a dos meses, y la multa, de diez a cincuenta pesos, o una de estas dos penas solamente. (Agregado Ley No. 517 del 25 de Julio de 1941 G.O. 5620). Cuando en el caso previsto en el artículo 320 del Código Penal, las heridas o los golpes involuntarios sólo ocasionen una enfermedad o incapacidad para el trabajo que duren menos de diez días, o no ocasionen ninguna enfermedad o incapacidad, las penas que en dicho artículo se pronuncian se reducirán a la mitad y serán aplicadas por los Jueces de Paz.

¹⁶⁰ Tener a su cargo todo lo relativo al registro de vehículos y conductores, expedición y renovación de matrículas y licencias de conducir, así como también el traspaso de vehículos de motor

además del mandato expreso de que *“ningún vehículo de motor o de remolque podrá transitar por las vías públicas sin estar debidamente autorizado para ello por el Director General de Impuestos Internos de acuerdo con lo dispuesto en esta Ley*¹⁶¹, en consecuencia se excluye del ámbito de competencia del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones y se va al Ministerio de Finanzas, dejando de lado una parte importante del proceso del diseño de políticas públicas orientadas a la seguridad vial y el tránsito terrestre.

Este cambio, con un marcado aspecto fiscalista de la administración pública, redujo a su mínima expresión las competencias de la única institución estatal creada por ley para la regulación, control y fiscalización del tránsito terrestre ya que dejaría de llevar el registro de los vehículos que circulan por las vías públicas; le fue cercenada la prerrogativa de definir las características, aditamentos y complementos que pueden utilizar así como fiscalizar los cambios realizados por los propietarios según estándares de calidad y seguridad debidamente aprobados¹⁶². Bajo este nuevo marco y sin que ello represente un contrasentido, el aún vigente artículo 166 de la Ley No. 241¹⁶³ le permite a la DGTT exigir o permitir otros equipos mientras que no tiene la atribución de registrar los mismos; un absurdo en el sentido más amplio de la palabra pues resulta más viable que sea ésta dentro de su ámbito de competencia que controle los cambios autorizados. El esquema de dualidad

¹⁶¹ Artículo 2. Ley No. 241-67 Op. Cit.

¹⁶² Aunque en el artículo 110 crea la REVISTA para los vehículo de motor, la misma tiene un único objeto “comprobar si su estado constituye o no una amenaza para la seguridad pública” lo que bajo tan amplio concepto no permite al Director General de Tránsito Terrestre revertir cambios o modificaciones realizados por los propietarios ni establecer normativas para los mismos.

¹⁶³ Artículo 166.- Reglamentación. El Director queda facultado para exigir o permitir cualquier otro equipo adicional o de emergencia en un vehículo de motor.

institucional DGII-DGTT no ha permitido que la República Dominicana avance en temáticas superadas en decenas de países como lo representa el caso de los pertenecientes a la Unión Europea a través de la Directiva 2007/46/CE la cual crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, estableciendo medidas de seguridad y protección para los usuarios, requisitos especiales para autobuses y normas para salvaguardar el medio ambiente.

El registro de vehículos de motor y remolques establecidos en este título denominado *Certificado de Propiedad y Origen o matrícula* se traduce en un documento incompleto al no prever lo denunciado en los párrafos anteriores, e imposibilita a los agentes fiscalizadores a realizar las tareas asignadas en la ley posibilitando el descontrol, impunidad y corrupción.

Mientras que la DGTT es responsable de desarrollar un programa integral de seguridad del tránsito, la ley faculta a la Dirección General de Impuestos Internos a ser veedora y fiscalizadora de que los vehículos importados cumplan con los requisitos exigidos para transitar, sin embargo y he aquí el problema, siendo que sólo se importan vehículos hacia la República Dominicana este mandato legal es claro y efectivo, empero, los remolques construidos en el país así como cualquier vehículo ensamblado o fabricado en territorio nacional estaría en una lectura estricta del texto fuera de la competencia de la DGII y su proceso de fiscalización no quedando claro si tales atribuciones son facultad de una u otra. Situaciones como ésta necesitan una respuesta clara por parte de la legislación nacional a fin de evitar situaciones indeseadas entre los

ciudadanos y las entidades estatales responsables.

El legislador luego de otorgar participación a la DGII ingresa en el entramado legal a otra entidad estatal, la Policía Nacional (PN), la cual recibirá las denuncias sobre pérdida o robo del placas creando un procedimiento especial que consta tres pasos: a) denuncia en la PN, b) publicación en un periódico, c) notificación a la DGII. Estos trámites fueron concebidos bajo un esquema donde no existía la interconexión entre las dependencias estatales, se parte del supuesto de la existencia de la publicación en papel como medio idóneo para la obtención de la información¹⁶⁴, esta distorsión puede ser corregida administrativamente haciendo uso de la prerrogativa reglamentaria del Poder Ejecutivo sin embargo, la falta de voluntad traducida en la inercia gubernamental, traslada hacia los ciudadanos los gastos que tales trámites burocráticos y obsoletos requieren.

Para el año 2011 el artículo 7 de la Ley No. 241-67 resultó derogado por la Ley No. 195-2011, de fecha 3 de agosto de 2011, G. O. 10631, y cuyo objeto tal y como señala la misma es *establecer las formalidades y criterios para la asignación y uso de las placas oficiales, diplomáticas, consulares y exoneradas para los vehículos de motor de uso oficial de los servidores públicos y entidades estatales, así como del cuerpo diplomático, cónsules y organismos*

¹⁶⁴ Una forma más expedita y cónsono con la política digital del Estado implica la notificación del contribuyente directamente la DGII y que ésta electrónicamente remita reporte a la P. N. que la placa ha sido robada o pérdida. Los anuncios de pérdida de placas, representan un requisito sin sentido ya que no se explica en la práctica cual sería el uso de esta publicación ni existen estadísticas sobre sus resultados en la recuperación de las mismas, investigaciones realizadas o condenas impuestas por los tribunales de tránsito.

*internacionales*¹⁶⁵, en términos similares se pronuncia el Código de Tránsito y Transporte de Colombia en su artículo 44 al establecer los tipos, a saber: de servicio oficial, público, particular, diplomático, consular y de misiones especiales, al igual que la norma costarricense¹⁶⁶. Lo relevante aquí es la enumeración de la placas de los vehículos oficiales mediante una ley especial, estableciendo un orden de procedencia que presume la importancia del funcionario frente a otro, es así como el Ministro de Defensa se le asigna el número 13 y el Canciller el 14, etc., pero la debilidad no la encontramos en esta parte de la norma sino en la facultad que se le otorga a la DGII a asignarle una placa estatal a un bien privado cuando la misma debe ser a la institución y no *intuitu personae*.

Durante el análisis del presente título específicamente en su artículo 6 se presenta un conflicto jurídico relativo a la jerarquía de las normas legales. La constitución de 1966 al igual que la vigente de 2015 otorga como facultad exclusiva del Congreso “*establecer los impuestos o contribuciones generales, y legislar acerca de toda materia que no sea competencia de otro poder del Estado*¹⁶⁷” al tenor del cual se promulgó la Ley de Tránsito y Vehículos. Bajo esta atribución fundamentado en la teoría general de la organización del Estado y el principio de separación de poderes¹⁶⁸, mediante los actos

¹⁶⁵ República Dominicana. Congreso Nacional. *Ley No. 195-2011*. Gaceta Oficial No. 10631 del 3 de agosto de 2011. Santo Domingo.

¹⁶⁶ República de Costa Rica. Congreso Nacional. *Ley No. 7331 de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres*. 13 de abril de 1993. G. O. n/d. Artículos 24, 25, 26 y 27

¹⁶⁷ República Dominicana. *Constitución Política 1966*. Gaceta Oficial 9614 del 28 de noviembre de 1966.

¹⁶⁸ Juan José Sólozaval Echavarría y Javier García Roca producen en magistrales artículos un resumen sobre la visión histórica de separación de poderes de la perspectiva de autores clásicos y modernos, tales como Montesquieu, Locke, García de Enterría, Rubio Llorente, De Cabo Martín, entre otros, concluyendo en las 5 tesis del profesor Constantino

legislativos 68-66, 251-71, 28-79, 58-82 y 56-89 se aumentó el impuesto anual de circulación. En fecha posterior, específicamente el 17 de junio de 1994, en una clara usurpación de atribuciones¹⁶⁹, el Presidente de la República dicta el Decreto No. 178-94, G. O. 9887, modificando el literal b) del artículo 6, así como el literal b) del inciso 1 y los incisos 10, 15, 16 y 17 del artículo 9 de la Ley No. 241-67.

El Poder Ejecutivo actuando sobre la norma constitucional vigente, y sin haber sido investido por una ley habilitante asume funciones legislativas disponiendo un aumento de los impuestos de registro y circulación de los vehículos además de ordenar que la Dirección General de Impuestos Internos sólo entregue una sola placa, en contraposición a lo dispuesto en el artículo 6 literal b) en el que se prevén dos unidades.

La potestad reglamentaria del presidente de la República se encuentra consagrada en el artículo 128.1.A de la Constitución Dominicana al disponer: *“Promulgar y hacer publicar las leyes y resoluciones del Congreso Nacional y cuidar de su fiel ejecución. Expedir decretos, reglamentos e instrucciones*

Mortati: 1) Los órganos que integran los diversos poderes llevan a cabo las diferentes funciones estatales, siendo estas legislativa, ejecutiva y jurisdiccional. 2) Estas son atribuciones exclusivas 3) Cada poder es independiente. 4) Operan por medio de actos específicos. 5) La actuación aparece dotada de una eficacia determinada. Compartimos plenamente la postura por entender que la misma refleja el espíritu de un Estado de democrático y de derecho.

Ver SÓLOZABAL ECHAVARRIA, Juan José. *“Sobre Principios de Separación de Poderes”*. En Dialnet. Revista de Estudios Políticos Núm. 24. Noviembre – Diciembre 1981. Pág. 230-231. Y GARCÍA ROCA, Javier. *“El Principio de la División de Poderes”* En Dialnet. Revista de Estudios Políticos Núm. 108. Abril – Junio 2000. Pág. 42.

¹⁶⁹ El Código Penal Español tipifica la usurpación de atribuciones como *“la autoridad o funcionario público que, careciendo de atribuciones para ello, dictare una disposición general o suspendiere su ejecución”* Art. 506. Boletín Oficial del Estado 007-15-103-X, 11 de abril de 2016.

cuando fuere necesario". Esta atribución se ejecuta en el marco del principio de jerarquía normativa donde una norma de carácter inferior jamás puede ir en contra de lo dispuesto a otra de rango superior, sin embargo existe una brecha constitucional que abre esta posibilidad y ello lo constituye *el estado de emergencia, conmoción nacional o amenaza a la seguridad*, en cuyo caso las medidas adoptadas adquieren vigencia y fuerza de ley hasta la aprobación del Parlamento. Este escenario existe en múltiples ordenamientos legales como es el caso de Perú establecido en el artículo 118 de su Constitución

Dictar medidas extraordinarias, mediante decretos de urgencia con fuerza de ley, en materia económica y financiera, cuando así lo requiere el interés nacional y con cargo a dar cuenta al Congreso. El Congreso puede modificar o derogar los referidos decretos de urgencia¹⁷⁰.

En la República Bolivariana de Venezuela a través del artículo 236 numerales 7 y 8 y en Chile en el 32.3 se delegan las facultades legislativas al Ejecutivo al disponer "*Dictar, previa autorización por una ley habilitante, decretos con fuerza de ley*"¹⁷¹; "*Dictar, previa delegación de facultades del Congreso, decretos con fuerza de ley sobre las materias que señala la Constitución*"¹⁷² respectivamente. Tal y como se advierte en los casos citados a modo de ejemplo, no existe facultad plena sino que la misma debe ser previamente (caso Venezuela y Chile.) o posteriormente (caso Perú) ratificado por el órgano competente.

El precedente dominicano lo instituye la Ley No. 2700-1951, instrumento en el

¹⁷⁰ República del Perú. *Constitución Política*. 29 de diciembre de 1993.

¹⁷¹ República Bolivariana de Venezuela. *Constitución*. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 36860 del 30 de diciembre de 1999.

¹⁷² República de Chile. *Constitución Política*. Decreto Suprema No. 100. 17 de Septiembre de 2005.

que se declara la existencia de un estado de emergencia nacional con todas sus consecuencias constitucionales y se autoriza al Poder Ejecutivo a tomar por decreto con vigencia inmediata todas las providencias necesarias para garantizar la paz interna y la estabilidad económica y financiera bajo la condición de que tales medidas sean sometidas posteriormente al Congreso¹⁷³. Una segunda ley de emergencia reeditando la anterior fue promulgada el 29 de abril de 1959 y fruto de ello se produjeron cambios y modificaciones en materias impositivas, régimen de alquiler de viviendas y predios rurales, banca y administración del Estado, áreas no contempladas en el texto y espíritu de la habilitante. Era de esperarse que fruto del contexto de la época, el Ejecutivo se excediera de las competencias otorgadas, tal y como señalan Mariana Llanos y Deflef Nolte

El pasado autoritario y la tradición caudillista y concentradora de poder prevaleciente en muchos países del continente americano, impidió que las perspectivas para la consolidación del parlamento como ámbito central de deliberación y adopción de políticas fueran demasiado alentadoras para las democracias de la tercera ola. Tampoco la puesta en práctica de algunas constituciones “hiperpresidencialistas” ofrecía, según algunos autores, incentivos institucionales para que ello sucediera¹⁷⁴.

Dada la debilidad institucional de los Parlamentos Latinoamericanos cuyo poder efectivo está supeditado a la buena o mala relación con la persona o partido que ejerce la presidencia, no ha de sorprender que en un estado de derecho, un decreto sin rango de Ley pueda modificar un acto emanado por el Poder Legislativo y que ningún tribunal de la República se haya pronunciado al

¹⁷³ República Dominicana. Congreso Nacional. *Ley No. 2700 Sobre Medidas de Emergencia*. Gaceta Oficial No. 7242 del 31 de enero de 1951.

¹⁷⁴ LLANOS, Mariana y NOLTE, Deflef . “*Los Congresos en América Latina: legislaturas reactivas, potencialmente activas*”. En *Política*, Revista de Ciencias Políticas No. 47. Universidad de Chile: 2004, Pág. 32.

respecto, con el agravante de que es acatado fielmente por la autoridad fiscalizadora teniendo conocimiento pleno de que el mismo está afectado de nulidad absoluta al tenor de la lectura combinada de los artículos 6 y 94-1-A de la Constitución de la República Dominicana¹⁷⁵.

Lo expuesto previamente se resume de la siguiente forma: una ley (No. 241) ha sido modificada por un decreto (No. 37-98) y éste derogado por una ley (No. 253-12), luego ante la ausencia de un texto legal el cual suprime un impuesto, la administración tributaria¹⁷⁶ sin tener la facultad legal “resucita” el impuesto ya derogado con una reducción del 50% del valor. Entramado jurídico difícil de comprender y explicar en países totalmente institucionalizados puesto que tales situaciones no existen gracias a la separación de poderes y el respeto a la norma suprema de la nación.

Bajo este esquema discurre toda la ley, donde se produce una mezcla sin precedentes entre la funciones legislativas y ejecutivas, pues ella misma faculta a los órganos ejecutores a reglamentar aspectos no contemplados en la ley, convirtiéndolos en “reguladores complementarios” sin advertir que se produce una violación al artículo 40.15 de la Constitución Nacional la cual establece “A

¹⁷⁵ Artículo 6.- Supremacía de la Constitución. Todas las personas y los órganos que ejercen potestades públicas están sujetos a la Constitución, norma suprema y fundamento del ordenamiento jurídico del Estado. Son nulos de pleno derecho toda ley, decreto, resolución, reglamento o acto contrarios a esta Constitución.

Artículo 93.- Atribuciones. El Congreso Nacional legisla y fiscaliza en representación del pueblo, le corresponden en consecuencia: 1) Atribuciones generales en materia legislativa: a) Establecer los impuestos, tributos o contribuciones generales y determinar el modo de su recaudación e inversión;

¹⁷⁶ Norma 06-2007 de la DGII en su Artículo 5 El precio de las Placas de Exhibición asignadas a que se refiere el Artículo 12 de la Ley 241, será de mil Pesos (RD\$ 1,000.00). El valor de las Placas de Exhibición emitidas se pagará en la forma siguiente: 1) el 50% del valor global, al momento de la recepción de las placas y, el 50% restante antes de solicitar nuevas Placas de Exhibición.

nadie se le puede obligar a hacer lo que la ley no manda ni impedírsele lo que la ley no prohíbe.”

Ahora bien, en el estado actual de nuestro sistema de administración de justicia el Tribunal Constitucional (TC) es el garante de la supremacía y el orden de la Constitución debiendo en consecuencia resolver definitivamente la nulidad del Decreto No. 178-94 e instaurando el respeto y acatamiento a la carta magna ya que el mismo vulnera como se ha dicho el principio de separación consagrado en el artículo 4, el de legalidad instaurado en el art. 40.15, la facultad congresual de establecer impuestos instituido en el art. 93.1.a, y el de correcta tributación establecido en el art. 243. Existiendo los motivos, comprobados los hechos y llamado los responsables a ejercer las funciones que les son privativas, mediante sentencia No. 126-2013 se abrió la oportunidad para cerrar este capítulo, sin embargo, vulnerando su propio precedente, rehuendo a su rol activo que le permite realizar un análisis integral y holístico de la Acción Directa que le fue sometida el 22 de septiembre de 2003, la Alta Corte la declaró inadmisibles argumentando *“Para situaciones como la anterior, en que por modificación o derogación de la norma, la infracción a la Constitución no se encuentra más en el ordenamiento, queda sin objeto la acción directa de inconstitucionalidad”*¹⁷⁷. Esta errática conclusión surgió del análisis parcial y minimalista de los jueces al puntualizar:

9.1. La norma atacada por la accionante, es un decreto del Poder Ejecutivo que modificó la tarifa del tributo que gravaba el derecho a transitar en el territorio nacional (para vehículos de motor), reglado originalmente por la Ley núm. 241-67. El referido tributo fue

¹⁷⁷ República Dominicana. Tribunal Constitucional. *Sentencia TC/126/2013*. 2 de agosto de 2013. Disponible en Web: <https://www.tribunalconstitucional.gob.do/sites/default/files//documentos/Sentencia%20TC%200126-13%20C.pdf> (Consulta: 2 de agosto de 2016)

posteriormente modificado por la Ley núm. 56-89. Ulteriormente, en fecha veinte (20) de junio de mil novecientos noventa y cuatro (1994), el Poder Ejecutivo modificó de forma temporal las tarifas establecidas en la Ley núm. 56-89, por medio del Decreto núm. 178-94, señalando que el mismo habría de regir hasta que se modificase la referida ley, empero, sin que mediase la modificación de la ley a la que se refiere el Decreto 178-94, el Poder Ejecutivo emitió el 37-98, que también modificó las tarifas del tributo en cuestión, siendo este último modificado por el Decreto núm. 726-03, de fecha seis (6) de agosto del año dos mil tres (2003), siendo este último, la norma objeto de la presenta acción. (Texto resumido)

9.3. No obstante, el tribunal ha podido determinar que si bien al momento de ser interpuesta la presente acción regía el impugnado decreto, no ocurre así al momento de producirse el presente fallo, toda vez que el artículo 9 de la Ley núm. 241-67 se rige por el artículo 15 de la Ley núm. 253-12, sobre el Fortalecimiento de la Capacidad Recaudatoria del Estado para la Sostenibilidad Fiscal y el Desarrollo Sostenible, del trece (13) de noviembre de dos mil doce (2012), en cuyos términos se regula este tributo y su tarifa en la actualidad. (Texto resumido)

En ese orden de ideas el TC hizo una correcta interpretación al declarar inadmisibile la acción por falta de objeto, empero al no verificar de forma correcta la evolución de la norma cuya constitucionalidad se objeta, no supo diferenciar plenamente los conceptos de abrogación y derogación:

En el lenguaje jurídico, el término abrogación se refiere a la supresión total de la vigencia y por lo tanto de la obligatoriedad de una ley, código o reglamento. La terminología jurídica y técnica distingue una diferencia básica entre abrogar y derogar. Derogar es la revocación de alguno de los preceptos de la ley, código o reglamento, mientras que la abrogación implica la anulación de la eficacia jurídica de un mandato legal en su conjunto¹⁷⁸.

La falla se configura al momento de obviar que dentro del contenido del Decreto No. 178-94 no sólo se dispone sobre la modificación del artículo 9, literal b) del inciso 1 y los incisos 10, 15, 16 y 17 (aspectos impositivos) , sino el

¹⁷⁸ BERLÍN VALENZUELA, Francisco (Coord). *Diccionario Universal de Términos Parlamentarios*. Segunda Edición. México: Cámara de Diputados, 1998.

artículo 6 literal b)¹⁷⁹, eliminando una de las placas que por autoridad de la ley le corresponden a los propietarios de vehículos de motor. Es así como el Decreto No. 37-98, deroga el anterior exclusivamente en el tema del cobro de la circulación, manteniéndolo vigente en los demás puntos; a su vez mediante Leyes Nos. 495-06, 225-07 y 253-12 se modifica la reforma producida por la Ley No. 56-89 al referido artículo 9 sin mencionar siquiera que existían dos decretos posteriores provocando un silencio legislativo que arrojó más dudas a tema.

La sentencia de marras al no conocer de la acción declarándola inadmisibles mantiene el estado actual de las cosas y posibilita que la DGII continúe aplicando un decreto ilegal e inconstitucional. Pero la cuestión se profundiza y crea otro debate mucho más complejo al tenor del artículo 40.15 de la Constitución: *“A nadie se le puede obligar a hacer lo que la ley no manda ni impedirle lo que la ley no prohíbe. La ley es igual para todos: sólo puede ordenar lo que es justo y útil para la comunidad y no puede prohibir más que lo que le perjudica”*, puesto que el nuevo artículo 9 nacido de la última modificación quedó de la siguiente manera:

Artículo 9 (Modificado por la Ley No. 253-12 G. O. No. 10697 del 13 de noviembre de 2012.)

ARTÍCULO 15. En sustitución del impuesto establecido en el Artículo 32 de la Ley No. 495-06, de Rectificación Tributaria, de fecha 28 de diciembre de 2006, modificada por la Ley No. 225-07, de fecha 5 de septiembre de 2007, se establece un impuesto anual por circulación a los vehículos de motor de uno por ciento (1%) sobre su valor.

PÁRRAFO I. El valor al que se refiere el presente artículo será establecido de acuerdo a la tabla de referencia elaborada por la

¹⁷⁹ b. Las placas serán fijadas horizontalmente y en forma visible. Cuando la Dirección General de Impuestos Internos entregue *un par de placas*, una será fijada *en la parte delante* y otra en la parte posterior de los vehículos de motor, con excepción de las motonetas, motocicletas, ciclomotores, tractores, máquinas pesadas, remolques y semi-remolques que llevarán una sola placa, la cual será fijada en la parte posterior.

Dirección General de Impuestos Internos (DGII) por tipo y año del vehículo incluyendo el factor de depreciación anual. A excepción de las motocicletas, el monto del impuesto a pagar no podrá ser inferior a mil doscientos pesos (RD\$1,200.00).

PÁRRAFO II. A los vehículos de transporte público registrados en el órgano que los regule, se les aplicará el impuesto anual de mil doscientos pesos (RD\$1,200.00) a los que tengan más de cinco años y dos mil doscientos pesos (RD\$2,200.00) a los que tengan menos de cinco años de fabricación.

PÁRRAFO III. Los montos del impuesto establecido en los párrafos anteriores serán ajustados por la tasa de inflación anual según las cifras publicadas por el Banco Central de la República Dominicana.

Resultando en una abrogación de todos los demás aspectos que contenía el antiguo texto, consecuentemente los impuestos a las placas de exhibición, a la tramitación y expedición de documentos, por cambio de categoría o servicio, por la consignación o cesación de intransferibilidad, por el permiso para cambio de motor e inscripción de número de chasis no deberían ser exigidos por la administración tributaria, caso que no se da, puesto que ésta se ha auto asignado un poder reglamentario para crear contribuciones obligatorias usando el subterfugio de “tasas” cuando estos fueron derogados por el Congreso. Este accionar tipifica una flagrante e impune violación de la Constitución al obligar a los ciudadanos a tributar sin una legislación que lo soporte.

Una prueba más del poder reglamentario al que nos referimos queda claramente evidenciado en el artículo 17 de la Ley No. 241 en cuanto al proceso de traspaso de un vehículo o remolque, pues aquí se define claramente el debido procedimiento sin embargo la DGII a normado nuevos requisitos al margen de la legislación, creando la necesidad de que el comprador proceda a la inspección obligatoria y la imposibilidad de que la

compraventa se pueda realizar en presencia del Colector¹⁸⁰.

Este proceder que vulnera groseramente el estado de derecho no podrá sostenerse en el tiempo, y al final tienen que imputarse las responsabilidades a los funcionarios usurpadores que norman y reglamentan como si fueran el Congreso de la República.

Vehículos de internación temporal

Siendo la República Dominicana signataria de la Convención de Ginebra sobre Circulación por Carretera del 19 de septiembre de 1949, modificada por la Convención de Viena del 8 de noviembre de 1968 y reformado el 1 de mayo de 1971, ha establecido para los vehículos de internación temporal una serie de requisitos al tenor de los artículos 20 y 21 de la Ley de Tránsito y la Resolución No. 68-06 de la Dirección General de Aduanas del 10 de octubre del 2006¹⁸¹, los cuales a prima facie tergiversan el texto y alcance del tratado, pues en esencia lo que se persigue es el reconocimiento legal de los vehículos y sus conductores permitiendo la libre circulación dentro del territorio del Estado signatario, caso que no se da en la especie ya que, tal y como se advierte, el sólo hecho de exigir una fianza equivalente al 100% del valor de los impuestos (aranceles) de importación representa una medida restrictiva de la libertad de circulación.

¹⁸⁰ Artículo 17 C. El endoso de la matrícula deberá hacerse ante el Colector de Impuestos Internos o ante un Notario Público.

¹⁸¹ 1) Declaración Única Aduanera (DUA), 2) Conocimiento de Embarque (B/L) o (W/B), 3) Factura comercial, 4) Garantía (Fianza) que cubra el 100% de los impuestos, y para los vehículos: 5) Copia de Licencia de Conducir y copia del Pasaporte del interesado, 6) Copia del título del vehículo

La licencia de conducir

La licencia de conducir, requisitos, tipos, vigencia, penalidades e incautación son abordados por el título III, iniciando por la expedición, expiración y renovación. Se crean ocho tipos, a saber, 1) motociclos 2) conductor 3) vehículos pesados I, 4) vehículos pesados II, 5) especial. 6) la licencia de ciclomotores¹⁸², 7) taxi especial¹⁸³ y 8) motocicleta en zona rural¹⁸⁴, con todo esto la Dirección General de Tránsito Terrestre en la actualidad sólo emite 5 de estas, sin explicar las razones del por qué se prefiere unas sobre las otras. Sin embargo, podemos afirmar que la obsolescencia de la norma, (a lo cual nos referimos previamente en este capítulo) ha excluido la licencia de motocicletas en zona rural y ciclomotores, la masificación de los motores en más de un millón 800 mil dificulta la emisión de la número 1, mientras que la de taxi especial depende del Concejo de Administración y Regulación de Taxis, entidad ajena a la DGTT que no cuenta con los medios y recursos para ponerla en operación. La vigencia de este documento es de cuatro años renovables por iguales períodos sucesivos en la fecha de cumpleaños del portador, plazo que facilita la impunidad de las infracciones a la Ley de Tránsito, ya que al prescribir en un año, no existe suficiente tiempo para que la justicia procese al infractor en razón de que en muchos casos es sólo durante la renovación que se hace posible contactar la ciudadano.

¹⁸² Reglamento No. 3001 de 1977 G. O. 9447, que establece un tipo de licencia para conducir que se denominará “Licencia de Ciclomotores”

¹⁸³ Artículo 5 párrafo IV de la Ley No. 76-00 G. O. 10060 donde se establece la *Licencia de Taxis Especial* que deberá ser expedida por el Consejo de Administración y Regulación de Taxis

¹⁸⁴ Ley No. 609-1974 G. O. 9324 que crea un permiso especial para conducir motocicletas en zona rural.

En el ámbito internacional, Argentina emite 7 tipos de licencias de conducir¹⁸⁵ en las que las clases F y G no tienen equivalente en República Dominicana. En el caso de Colombia, el Reglamento No. 1500-2005 presenta 5¹⁸⁶, más 3 especiales exclusivas para servicio público. El modelo nicaragüense no distingue en principio el tipo de vehículo, a excepción de la especial cuyo fin es guiar automotores agrícolas y de construcción, las demás: ordinaria, profesional y menor de edad¹⁸⁷ no refieren tal distinción. Puerto Rico, mantiene nuestro mismo esquema con la salvedad de que agregó una sub categoría a los vehículos pesados es decir que a partir del año 2000 son tres y no dos como en existía en la antigua Ley No. 141-1960.

Tanto en Colombia como en R. D. la licencia de motores de menos de 125 cc y la de Motociclos, en nuestra opinión, no tienen razón de ser en vista de que constituye un hecho notorio que las diferencias técnicas y de maniobrabilidad entre las motocicletas mayores al límite permitido no representan un requisito

¹⁸⁵ Artículo 16.— Clases. Las clases de Licencias para conducir automotores son: clase a) Para ciclomotores, motocicletas y triciclos motorizados; clase B) Para automóviles y camionetas con acoplado de hasta 750 kilogramos de peso o casa rodante; clase c) Para camiones sin acoplado y los comprendidos en la clase B; clase d) Para los destinados al servicio del transporte de pasajeros, emergencia, seguridad y los de la clase B o c, según el caso; clase E) Para camiones articulados o con acoplado, maquinaria especial no agrícola y los comprendidos en la clase B y c; clase F) Para automotores especialmente adaptados para discapacitados; clase g) Para tractores agrícolas y maquinaria especial agrícola. República Argentina. Congreso Nacional. *Ley No. 24449 de Tránsito y Seguridad Vial*. 23 de diciembre de 1994. G. O. n/d.

¹⁸⁶ **A1** Para la conducción de motocicletas con cilindrada hasta de 125 c.c. **A2** Para la conducción de motocicletas, motociclos y mototriciclos con cilindrada mayor a 125 c.c. **B1** Para la conducción de automóviles, motocarros, cuatrimotos, camperos, camionetas y microbuses. **B2** Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses. **B3** Para la conducción de vehículos articulados. **C1** Para la conducción de automóviles, camperos, camionetas y microbuses. **C2** Para la conducción de camiones rígidos, busetas y buses. **C3** Para la conducción de vehículos articulados.

República de Colombia. Ministerio de Transporte. *Resolución No. 1500-2005*. Diario Oficial No. 45935 del 28 de junio de 2005.

¹⁸⁷ República de Nicaragua. Asamblea Nacional. *Ley No. 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito*. La Gaceta Año 118 No. 96. 27 de mayo de 2004. Artículo 140.

real que justifique la existencia de la categoría 1, motivo por el cual en la propuesta de proyecto de ley debe ser suprimido.

Panamá a diferencia del uso y costumbre de Latinoamérica otorga licencia para conducir bicicletas, para lo cual los aspirantes deben de cumplir los siguientes requisitos: “*a. someterse a exámenes teóricos, prácticos, auditivos y visuales; b. presentar tipo de sangre; c. tomar el curso de capacitación dictado por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre o su agente autorizado*”¹⁸⁸. Si bien es cierto que estos requisitos igualmente deben presentarlo los demás conductores de las categorías subsiguientes, resulta complejo y engorroso para la administración estatal o municipal llevar el registro y control de este tipo de vehículos y sus conductores, razón por la cual fomentar su regulación deviene en una práctica innecesaria que debe ser desestimada sin necesidad de alegar otros medios.

Dentro del tema de la licencia de conducir surge en el artículo 33 la necesidad de que el aspirante a ésta posea un certificado de buena conducta el cual no podrá otorgarse sobre quienes hayan recaído condenaciones por una pena criminal en los últimos diez (10) años, de robo, estafa o abuso de confianza en los últimos tres (3) años, un delito contra las buenas costumbres en los últimos dos (2) años o reincidencia en golpes y heridas voluntarias. Al tenor del principio de proporcionalidad de la pena, constituye una sanción accesoria el hecho de que dentro de los requisitos establecido en la legislación vigente el ciudadano se vea en la imperiosa necesidad de esperar una vez cumplida la

¹⁸⁸ República de Panamá. Presidencia de la República. *Decreto Ejecutivo No. 640 Por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular*. Gaceta Oficial No. 25701 del 29 de diciembre de 2006. Artículo 113.

pena o sanción impuesta por el tribunal, diez (10) años a los fines de solicitar la certificación de buena conducta que le permitiría acceso a la licencia de conducir vehículos de motor; la misma desproporcionalidad se da con la tipificación del delito contra las “buenas costumbres”, infracción que debido a su definición¹⁸⁹ tan amplia deviene en improcedente ya que no existe en la legislación nacional sanciones establecidas para el mismo.

Accidentes

La Ley de Tránsito y Vehículo aborda a partir de su artículo 49 las lesiones temporales, permanentes y muertes producidas por los conductores, clasifica las penas según la gravedad y tiempo de curación, que van desde seis meses hasta los tres años siempre que el reposo sea de un (01) o la se produzca amputación de un miembro o imposibilidad de uso. En caso de muerte de una o más personas el tiempo de prisión aumenta hasta los cinco años.

Una vez más el legislador dominicano disgrega materias propias del derecho penal para incluirlo en el ámbito de lo administrativo. Los artículos 319 y 320 del CPD desde su creación en Francia ha contenido el homicidio culposo, así como los golpes, heridas y lesiones, de hecho el texto francés específicamente en el 221-6 dispone:

Cuando la torpeza, la imprudencia, el descuido, la negligencia o el incumplimiento de una obligación legal o reglamentaria de seguridad o de prudencia prevista por el artículo 221-6 se cometan por el conductor de un

¹⁸⁹ Buenas costumbres: valores éticos y sociales vigentes que no pueden ser contradichos por las convenciones de los particulares. Patrón de referencia a que el Juzgador debe remitirse sumergiéndose en la realidad social en continua transformación, para descubrir cuál es el comportamiento actual debido. Goldstein, Mabel. *Diccionario Jurídico Consultor Magno*. Cadiex International: Colombia, 2010. Pág. 107

vehículo terrestre de motor, el homicidio involuntario será castigado con cinco años de prisión y 75.000 euros de multa¹⁹⁰

De igual manera los códigos penales de Argentina¹⁹¹ y Ecuador contemplan el castigo estatal por tales infracciones, de hecho el caso ecuatoriano merece especial atención gracias al abordaje sistémico e integral que hace de la temática en su capítulo VIII, artículos 371 al 392; sucintamente se señalan las responsabilidades de los peatones, pasajeros y controladores, las agravantes, el uso del vehículo para la comisión de otros delitos, la muerte culposa simple y agravada, negligencia, daños materiales, y por último la clasificación en 7 clase de las contravenciones, en fin una norma completa que no da lugar a interpretación judicial de ningún tipo. El artículo 375 es un elemento innovador que no está presente en otras de Latinoamérica:

Artículo 375.- Uso de vehículo para la comisión de delitos.-

La persona que al conducir un vehículo automotor lo utilice como medio para la comisión de un delito, además de su responsabilidad como autor o cómplice del hecho, será sancionada con la suspensión de la licencia para conducir por el tiempo que dure la condena. La sanción deberá ser notificada a las autoridades de tránsito competentes¹⁹².

En este texto se produce una estrecha vinculación entre el uso del vehículo y la comisión del hecho punible, una analogía perfectamente aplicable al porte y tenencia de armas de fuego, es decir, no procede mantener la vigencia de la licencia a un convicto a quien se le comprobó en un juicio público oral y contradictorio que utiliza el beneficio y autorización del Estado para fines reñidos a la moral y las buenas costumbres.

¹⁹⁰ República Francesa. Congreso Nacional. *Ley No. 683-92 Código Penal*. 22 de Julio de 1992. Gaceta Oficial n/d.

¹⁹¹ República Argentina. Congreso Nacional. *Ley No. 11179 Código Penal*. 29 de octubre de 1921. Gaceta Oficial n/d. Artículo 84.

¹⁹² República del Ecuador. Asamblea Nacional. *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial – Suplemento del 10 de febrero de 2004.

Retomando el punto que nos ocupa, reiteramos que el modelo ecuatoriano en cuanto a la forma representa un gran paso en la estructuración de un real código de penas, ya que no sólo derogó el Título III de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, espacio dedicado a las infracciones, sino que otras penas instituidas en materias diversas (mercantil, comercial, minería, lavado de activos, etc.) también fueron incluidas en su Código Penal.

La norma nacional produce un estrecho vínculo entre el tiempo de lesión y duración de la pena en prisión segmentándolo en 5, creando con esto una especificidad innecesaria que traba la judicatura a la hora de emitir el fallo; este esquema ha sido superado por la legislación puertorriqueña en su artículo 4.02 al disponer que: *“Si como consecuencia del accidente resultare lesionada o muerta una persona, incurrirá en delito grave y convicto que fuere será sancionado con pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años.”* Queda abierta la discrecionalidad al no enfatizar días, semanas o meses para la cura del daño causado. El caso panameño es una fusión de los dos modelos expuestos hasta ahora según los términos de los artículos 133, 135 y 139¹⁹³ de

¹⁹³ ARTICULO 133. El que por culpa cause la muerte de otro, incurrirá en prisión de 6 meses a 2 años e interdicción hasta por 2 años del ejercicio del arte, profesión u oficio por medio de los cuales se ocasionó la muerte. Si del hecho resulta la muerte de varias personas, o la de una sola y la lesión de una o varias personas la sanción será de 2 a 4 años de prisión e interdicción del ejercicio, arte, profesión u oficio por el mismo término después de cumplida la pena principal. Las sanciones señaladas en los párrafos anteriores se aumentarán de una sexta a una tercera parte cuando el hecho punible se cometa en un accidente de tránsito y el autor se dé a la fuga.

ARTICULO 135. El que, sin intención de matar, cause a otro un daño corporal o psíquico que le incapacite por un tiempo que no exceda de 30 días será sancionado con 40 a 100 días-multas.

ARTICULO 139. El que por culpa cause a otro una lesión personal que produzca incapacidad superior a 30 días, será sancionado con prisión de 6 meses a 2 años o de 25 a 100 días-multa. En toda condena por lesiones culposas se impondrá la sanción de

su Código Penal; treinta días de incapacidad constituye la línea que divide penas, prisión y procedimiento.

Cuando la incapacidad producida por la lesión es curable en un plazo menor a 30 días, el delito se convierte en una falta que debe ser conocida exclusivamente por las autoridades de policía al tenor de lo dispuesto en el artículo 175 del Código Judicial Panameño, recurriendo en vista de ello al procedimiento administrativo prescrito en el Reglamento de Tránsito Vehicular. Sin embargo este medio presenta ciertas deficiencias ya que dispone que los procesos sobre accidentes de tránsito se tramitarán en dos instancias, ante el Juzgado de Tránsito y en apelación a ante la Autoridad Municipal, mientras que en aquellos lugares donde no existan Juzgados de Tránsito, la primera instancia la constituye la Autoridad Municipal y la segunda la Gobernación Provincial, otorgándole funciones judiciales a órganos administrativos. Contrario a esto la ausencia debería ser cubierta por los juzgados municipales que, a nuestro entender, si tienen las condiciones de idoneidad para producir fallos conforme al derecho. No está en duda la capacidad sancionadora de la administración pública ni la facultad que tiene el legislador de otorgar competencias a estos órganos para aplicar sanciones de carácter administrativos, siempre que las mismas no impliquen en modo alguno la privación de libertad¹⁹⁴, sino la aptitud de los mismos en esta materia.

inhabilitación para el ejercicio de las profesiones o actividades que han dado lugar al resultado, en la medida en que el tribunal lo estime pertinente, atendida la importancia del daño producido.

¹⁹⁴ Ver artículo 4.17 de la Constitución dominicana “En el ejercicio de la potestad sancionadora establecida por las leyes, la Administración Pública no podrá imponer sanciones que de forma directa o subsidiaria impliquen privación de libertad.”

Ahora bien las circunstancias agravantes de la responsabilidad penal es otro punto a analizar y que el estudio comparado posiciona al país como benevolente al reglamentar que el lapso de 2 a 5 años se mantiene intacto aún se presenten condiciones extremas que requieran mayor severidad, como es el caso de atropellos múltiples con dos o más fallecidos. Nicaragua, con una pena de 1-4 años, la aumenta hasta 8 siempre que esté presente en el conductor drogas tóxicas, alcohol o fármacos¹⁹⁵. En Guatemala puede ser de hasta 16 años en los casos de que el infractor haya usado algunas de las sustancias previamente señaladas y provoque lesiones o muertes múltiples.¹⁹⁶ Para los argentinos se produce un aumento de dos años en el mínimo cuando sea causado por la conducción antirreglamentaria¹⁹⁷. Esta descripción basada en los códigos autorizados y vigentes pone en evidencia la necesidad de una adaptación que castigue la imprudencia e inadvertencia que se cometen en el país con mayor siniestralidad de América.

Una práctica recurrente en el hemisferio lo configura la suspensión o cancelación de la licencia al convicto de homicidio culposo; sin embargo éste mandato crea nuevas interrogantes, primero en caso de suspensión ¿cuándo inicia la misma? El artículo 93 señala que el Juez la incautará y remitirá al Director de Tránsito Terrestre la sentencia donde explique el tiempo de vigencia de la sanción, no se entiende pues, si inicia al momento del fallo o posterior al cumplimiento de la condena. Carece de sentido suspender el permiso de conducir cuando el encartado se encuentra en prisión, empero una

¹⁹⁵ República de Nicaragua. Asamblea Nacional. *Ley No. 641 Código Penal*. 13 de noviembre de 2007. Gaceta Oficial n/d. Artículo 141

¹⁹⁶ República de Guatemala. Congreso Nacional. *Decreto 17-73 Código Penal*. 5 de julio de 1973. Diario Oficial. Artículo 127.

¹⁹⁷ República Argentina. Op. Cit.

práctica que tiende a hacerse recurrente es el “medio-libre” modalidad que permite la salida de lunes a viernes y reclusión sábados y domingo. El perdón condicional de la pena es otra alternativa instaurada en el Código Procesal Penal y se aplica cuando la condena conlleva una pena privativa de libertad igual o inferior a cinco años y que el imputado no haya sido condenado previamente. Afirmamos entonces que en estas circunstancias se justifica la suspensión inmediata. Queda pendiente la cuestión inicial y la interpretación de si la misma constituye una pena accesoria; la lectura del artículo 232 nos arroja mucha luz, pues ahí se prevé que *“los indultos a condenaciones por infracciones a la presente Ley y sus reglamentos no tendrán efecto sobre las suspensiones y cancelaciones de las licencias de conducir”* concluimos que realmente debe ser aplicada posterior al cumplimiento de la prisión a ser la misma una segunda sanción por el hecho cometido.

En cuanto a la cancelación permanente de la licencia de conducir, no ha sido todavía interpretado el alcance de la medida ya que al no existir claridad en la normativa el ciudadano recurre a solicitar nuevamente el carnet de aprendizaje y la licencia tan pronto ha cumplido la sanción impuesta.

La última modificación realizada a este título sólo adecuaba un concepto eminente jurídico que para los fines de aplicabilidad de la ley¹⁹⁸ y no resolvió ninguno de los problemas y críticas aquí presentados, no le otorga al ciudadano mayores niveles de seguridad y garantía, no toca aspectos que

¹⁹⁸ El cambio se refiere al término “involuntariamente” por considerar que constituye un uso incorrecto ya que en el rigor jurídico debe usarse golpes y heridas causadas “inintencionalmente”. No nos vamos a referir puntualmente sobre este asunto pues en mi opinión lo correcto debe ser “lesiones culposas” tal y como está consignado en las legislaciones latinoamericanas.

impliquen mayores penas a los infractores y tampoco incluye los cambios médicos que ha sufrido la sociedad a partir del año 1967.

Disposiciones sobre el tránsito y la seguridad

A partir del artículo 61 se prevén los límites de velocidad en las zonas urbanas, zona rural y zona escolar, la cuales son de 35, 60 y 25 kilómetros por hora respectivamente. Se crea la posibilidad de que el Director de Tránsito Terrestre sobre las bases de investigaciones y estudios de ingeniería de tránsito pueda fijar otras zonas de velocidad en cuyo caso el límite nunca podrá ser mayor a los 100 kilómetros por hora. Actualmente las vías de carácter interprovincial pudieran en una definición estricta de la palabra entrar dentro de las categorías de zonas rurales, sin embargo en muchos de los casos las condiciones de la vía permite al conductor realizar maniobras que sobre pasan el límite de los 60 kilómetros por hora, puesto que, se entiende que el carácter de zona rural implica la ausencia de los componentes urbanos y la vocación de la zona a aspectos agropecuarios y agroindustriales lo que permitiría el uso de la vía a animales y vehículos cuyo nivel de desplazamiento resulta mucho menos ágil.

Se introducen en el ámbito de la seguridad vial, mediante el artículo 66 y siguientes reglas para transitar en las vías públicas, como avanzar y alcanzar a los vehículos, conducción entre carriles, derecho de paso, reglas para doblar, señales para salir y detenerse, estacionamiento del vehículo, inicio de la marcha y la obligatoriedad de que todo vehículo a partir del 3 de junio del año 2009 debe conducir solamente por el carril de la derecha siempre que la calzada de la vía estuviera dividida en 2 o más carriles para el tránsito en

direcciones opuestas, mediante el establecimiento de un espacio intermedio o isleta, debiendo usar el carril de la izquierda única y exclusivamente para rebasar.

La conducción en estado de embriaguez a consecuencia del uso de bebidas alcohólicas y de sustancias estupefacientes también queda tipificado en esta legislación sin embargo, como en otros casos, la legislación no especifica de manera clara los niveles de alcoholemia que se requieren para que el infractor pueda recibir la sanción y la consecuente detención del vehículo mientras persista su estado. Esta ausencia que permitiría la aplicación de medios electrónicos y manuales para la comprobación no ha sido aprovechada por la autoridad competente, puesto que, persiste la excusa de la ausencia de parámetros, sin embargo, bajo el principio constitucional de que nadie está obligado a hacer lo que la ley no manda, ni prohibirse lo que la ley no prohíbe, bien podría el ente ejecutor diseñar mediante reglamentación general mecanismos complementarios que permitan establecer la forma de aplicar las sanciones. Esta situación es similar en el consumo de drogas y sustancias controladas.

Equipos de los Vehículos

Todo vehículo de motor que transite por las vías públicas debe estar equipado con frenos, faros delanteros, luces posteriores, luces direccionales, reflectores, bocina, gomas de aire, parabrisas, espejo retrovisor, gato mecánico, velocímetro, silenciador de escape, equipo de emergencia, con la finalidad de que el vehículo sea seguro y que permita la seguridad del tránsito y el

transporte. Anexo a estos equipos el Director General de Tránsito Terrestre está facultado para exigir cualquier otro equipo adicional que según su criterio sea necesario en el vehículo de motor en atenciones a los cambios que ha sufrido la industria automotriz a lo largo de los cuarenta y nueve años de la legislación.

Servicio de Transporte Público Urbano e Inter-Urbano

A cónsono con la evolución legislativa de la República Dominicana la autoridad municipal (alcaldías) posee la facultad para dictar disposiciones en lo concerniente a las características de los vehículos que se dediquen al transporte público, las rutas y líneas hábiles dentro de su zona geográfica. Una interpretación restrictiva de la normativa ha permitido que el Poder Ejecutivo a través de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT) y la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) establezcan de forma supletoria medidas regulatorias para la conexión inter urbana, provincial y de carga.

El sistema de transporte público representa uno de los mayores problemas nacionales, ya se mencionó previamente que la ausencia de fiscalización sumada la indiferencia estatal originó que el país se llenara de vehículos viejos, destartalados y sin las más mínimas condiciones de seguridad, es más, resulta contraproducente que desde el Congreso de la República se emitan leyes contrarias a la seguridad como es el caso de la número 114-99 donde en su artículo 6 establece:

Igualmente, todo vehículo de motor que transite por las vías públicas deberá estar provisto de tantos cinturones de seguridad como capacidad de pasajeros tenga en los asientos delanteros, cuyo uso será obligatorio,

con excepción de los autobuses, así como los carros de transporte público urbano.

No tiene razón de ser que los vehículos de transporte público se encuentren exentos del uso del cinturón de seguridad. El Observatorio de Seguridad Ciudadana¹⁹⁹ es sus informes estadísticos anuales no aporta información sobre la relación existente entre estos y los accidentes, es decir que no se cuenta con estadísticas reales que nos permitan establecer lejos de toda duda razonable que los vehículos utilizados para el servicio de pasajeros tengan mayores o menores índices de siniestralidad.

Los vehículos denominados taxis están amparados por una ley especial, la No. 76-00 que crea el Concejo de Administración y Regulación de Taxis (CART), aquí se establece un órgano colegiado compuesto por el Síndico del municipio donde hubiese dicho servicio de taxi, el Síndico del Distrito Nacional quien lo presidirá; el Ministro de Obras Públicas; el Ministro de Turismo; el Director de la Autoridad Metropolitana de Transporte, el Director de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre, dos (2) miembros del sector privado que dirijan empresas operadores de base y tres (3) miembros del taxismo dominicano, la función principal de éste ente es *“otorgar las licencias para la operación de los taxis, su numeración, ubicación, rutas, colores, tarifas, beneficios, penalidades y*

¹⁹⁹ Es un órgano dependiente del Consejo de Seguridad Ciudadana, que encabeza el Presidente de la República y funciona con una Secretaría Técnica en el Ministerio de Interior y Policía, dirigida por el Ministro en su calidad de coordinador del Consejo de Seguridad Ciudadana, y una Unidad Técnica Operativa compuesta por especialistas de 11 instituciones. Información consultada en la página web del Ministerio de Interior y Policía <http://mip.gob.do/index.php/inicio-obs>

*cualquier otra actividad relacionada con el taxismo en todo el territorio nacional.*²⁰⁰²⁰¹

El transporte escolar, turístico y masivo, son algunos de los que no se encuentran dentro de la norma y requieren ser reglamentados dada su alta incidencia nacional. Sumado al hecho de que la correcta organización de los mismos repercutirá en la seguridad vial.

Sistema de denuncia y citación simultánea

El mecanismo de denuncia y citación simultánea introduce dentro del procedimiento penal ordinario una fusión que posibilita que el infractor sea denunciado por la falta contravencional cometida e inmediatamente citado para comparecer al juicio por ante el Juzgado correspondiente, sin perjuicio a lo dispuesto por el Código Procesal Penal de la República Dominicana²⁰²,

²⁰⁰ REPUBLICA DOMINICANA. *Ley No. 76-00, que crea el Consejo de Administración y regulación de taxis*. G. O. 10060 del 19 de septiembre del 2000, Art. 3.

²⁰¹ En el capítulo III será desarrollado ampliamente las funciones, debilidades y fortaleza de esta institución. En este caso sólo se hace mención como parte del marco legal relacionado al servicio de transporte público de pasajeros.

²⁰² **Art. 354.- Requerimiento.** El juzgamiento de las contravenciones se inicia con la presentación de la acusación de la víctima o del ministerio público o la solicitud del funcionario a quien la ley le atribuye la facultad para comprobarlas y perseguirlas. La acusación o requerimiento de enjuiciamiento debe contener:

1. La identificación del imputado y su domicilio;
2. La descripción sucinta del hecho atribuido, consignando el tiempo, lugar de comisión u omisión;
3. La cita de las normas legales infringidas;
4. La indicación de los elementos de prueba, acompañando los documentos y los objetos entregados o secuestrados; y;
5. La identificación y firma del solicitante.

Basta como requerimiento un formulario en el que se consignen los datos antes mencionados. La acusación de la víctima puede presentarse oralmente y sin indicar las normas legales infringidas, las cuales son precisadas por el juez al inicio del juicio.

Art. 355.- Citación a juicio. Sin perjuicio de que las partes puedan comparecer voluntariamente, la víctima, el ministerio público o el funcionario competente deben citar

además permite un especie de proceso penal abreviado mediante el pago de la multa sin la necesidad de presentarse a juicio siempre y cuando el denunciado acepte su responsabilidad en el hecho cometido. En síntesis, el agente del tránsito no impone la multa sino mediante el acta comprobatoria cita al conductor por ante el magistrado fiscalizador y una vez allí el Juzgado de Paz Especial de Tránsito regularmente constituido conoce de la infracción y dicta la absolución o condena. Este procedimiento ha sido avalado por la Suprema Corte de Justicia en funciones de Corte Constitucional en su sentencia del Pleno del 10 de noviembre del 2004 No. 5; B. J. No. 1128, fallando: *“Toda vez que al ser la multa una pena, la misma necesariamente debe ser impuesta mediante sentencia condenatoria por un tribunal del orden judicial, después de un juicio público, oral y contradictorio en el que se haya garantizado el derecho de defensa”*; con esta decisión de carácter erga omnes no se logró la reinterpretación de la norma a fin de equiparar las sanciones de la Ley de Tránsito con “faltas administrativas” tal y como se denominan en otro sistemas donde no es requerida la intervención del Poder Judicial. Países como Cuba²⁰³, Costa Rica²⁰⁴, Nicaragua²⁰⁵ y Puerto Rico²⁰⁶, sólo para citar algunos

al imputado con indicación del juez o tribunal, la fecha y la hora de la comparecencia.

Art. 356.- Juicio. Recibida la acusación o requerimiento, el juez, si no ha intervenido una citación previa, convoca a las partes a juicio inmediatamente y siempre dentro de los tres días siguientes. El imputado, al inicio del juicio, manifiesta si admite su culpabilidad. De lo contrario se continúa con la audiencia, en cuyo caso el imputado puede ofrecer prueba o solicitar las diligencias que considere pertinentes para su defensa. El juicio se realiza en una sola audiencia, aplicando las reglas del procedimiento común, adaptadas a la brevedad y sencillez. La conciliación procede en todo momento. La sentencia se hace constar en el acta de la audiencia.

Art. 357.- Defensa. El imputado puede designar un defensor, pero no son aplicables en esta materia las normas sobre la defensa pública.

Art. 358.- Medidas de coerción. No se aplican medidas de coerción, salvo el arresto, el cual no puede exceder en ningún caso las doce horas.

²⁰³ ARTICULO 305.-Las infracciones de las regulaciones del tránsito de vehículos se sancionan administrativamente con multas, que son impuestas, reclamadas y cobradas del

casos, tipifican la falta, imponen la multa según el monto previamente establecido, y por último cobran la misma siempre por la vía administrativa, dejando la apelación en otras instancias u otro Poder del Estado.

En el caso de los vehículos que hayan sido estacionados en contraposición a la norma y él mismo se encuentre sin conductor, se ha creado toda una situación jurídica a raíz de una nueva sentencia del Tribunal Constitucional, ya que una vez más, ante una acción directa de inconstitucionalidad interpuesta por el ciudadano Juan de Jesús Javier Polanco contra la Ley de Tránsito en sus artículos 27, 47, 65 y 92, relativos a la remoción automóviles de la vías públicas, yerra la alta corte al reconocer por sentencia los únicos supuestos para que proceda la incautación: *si no tiene matrícula (numeral 1 art. 27), si transita con una placa que no le pertenezca (numeral 7, art. 27), si altera o borra el número de chasis (numeral 14, art. 27), y si exhibe una placa no*

modo y en las cuantías que se establecen por el Consejo de Ministros. Se exceptúan de lo dispuesto en el párrafo anterior aquellas infracciones que por sus resultados y de acuerdo con la legislación vigente constituyen delito. *Texto editado. Ley de Tránsito de Cuba. Op. Cit.*
²⁰⁴ **ARTÍCULO 149.**—En el caso de las infracciones sancionadas con multa fija y las que conlleven el retiro de la circulación del vehículo o su inmovilización, siempre que no se haya producido un accidente, el inspector de tránsito deberá confeccionar una boleta de citación. En esta boleta se consignarán el nombre del supuesto infractor; asimismo, el enunciado de los artículos infringidos, el monto de la multa. *Texto editado. Ley de Tránsito de Nicaragua. Op. Cit.*

²⁰⁵ **Art. 149 Pago del valor de la multa.** El autor de la infracción de tránsito es el responsable directo del incumplimiento o violación de las normas de comportamiento y de conducción, por lo cual deberá de pagar el valor de la multa que le hubiere aplicado el Agente de Tránsito. *Texto editado. Ley de Tránsito de Costa Rica. Op. Cit.*

²⁰⁶ **Artículo 23.05 — Procedimiento administrativo.** (9 L.P.R.A. § 5685)

Con relación a las faltas administrativas de tránsito, se seguirán las normas siguientes:

(a) Los agentes del orden público quedan facultados para expedir boletos por cualesquiera faltas administrativas de tránsito. Estos fecharán y firmarán el boleto, el cual expresará la falta o faltas administrativas que alegadamente se ha o se hayan cometido, y el monto de la multa o multas administrativas a pagarse y la puntuación correspondiente aplicable. La parte posterior del boleto informará al infractor su derecho a presentar un recurso de impugnación en el Tribunal correspondiente y el procedimiento a seguir, según se establece en este Artículo. *Texto editado. Ley de Tránsito de Puerto Rico. Op. Cit.*

*prescrita por ley (numeral 19, art. 27)*²⁰⁷, excluyendo extrañamente el contenido de artículo 29.1 que obliga a que la persona esté autorizado por el Director de Tránsito Terrestre mediante la respectiva licencia, el artículo 93 sobre conducción en estado de embriaguez, y la circulación por sin lona.

Considerando que la atribución conferida al Congreso de la República desde la Constitución de 1844 en su artículo 94.10 de interpretar las leyes en caso de dudas u oscuridad y que le fuera cercenado en el 1908, el Tribunal Constitucional en su rol guardián de la Carta Magna dentro de sus argumentaciones debió establecer la diferencia entre retención, remoción, incautación y confiscación, en vista de que la sentencia 021/2015 crea confusión al oficial de tránsito e impide la correcta fiscalización.

Una vez comprendida la detención como la inmovilización del vehículo, la remoción el traslado hacia otro lugar; el artículo 28.g convierte a la incautación y la confiscación en dos etapas procesales en la que primero el oficial policial asume la guarda y custodia del bien hasta que el tribunal se pronuncie sobre venta y la consecuente pérdida del derecho de propiedad por parte del infractor

28.g. En caso de violación a las disposiciones de los incisos 1, 7, 14 y 19 del artículo anterior, el Oficial, Funcionario o Agente de Policía se **incautará** del vehículo y lo pondrá bajo custodia de la Policía Nacional, y el Tribunal en todos estos casos pronunciará, sin perjuicio de las penas de prisión y/o multa que se establecen en este artículo, **la confiscación** del vehículo...

En virtud de la sentencia que pronuncie **la confiscación**, el vehículo incautado será vendido en provecho del Fisco durante la quincena

²⁰⁷ República Dominicana. Tribunal Constitucional. *Sentencia No. TC/0021/2015*. 26 de febrero de 2015.

siguiente a la fecha en que la referida sentencia adquiera la autoridad de la cosa definitivamente juzgada

Resulta entonces, que dentro del poder soberano del legislador, la incautación no tiene en este cuerpo legal la misma acepción que en otras materias, siguiendo así la doctrina constitucional colombiana expuesta por su Corte Constitucional la cual se ha convertido en el referente nacional

A pesar de que en algunas oportunidades se ha entendido que la incautación es sinónimo de decomiso, lo cierto es que aquella es una simple "medida provisoria" mientras está puede implicar una sanción administrativa o penal. En efecto, los bienes incautados por encontrarse en situación irregular, "deben ser puestos a orden de la autoridad competente, que es la que debe definir, conforme a la ley, si procede su comiso e incluso la extinción del dominio, en la forma como ésta la autoriza el art. 34 de la Constitución²⁰⁸.

Concluido el aspecto formal eminentemente gramatical, y reconociendo que sólo el artículo 92 aborda el tema de la remoción y lo limita exclusivamente a los vehículos estacionados en lugares prohibidos, el Tribunal Constitucional, facultado según su Ley Orgánica No. 137-11 a dictar sentencias interpretativas, debió, valga la redundancia, interpretar la REMOCIÓN como el derecho de la autoridad para impedir que un conductor en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas continúe al volante, lo mismo que el individuo que no posee licencia, pues ¿cómo se fiscaliza a quien no está autorizado para conducir o estándolo posee una categoría inferior al vehículo que guía? Fallar por sentencia que el policía de tránsito le permita hacer uso de la vía pública a quien no tiene las competencias ni la calidad para ello se traduce en una irracionalidad y desproporcionalidad con consecuencias para la seguridad vial.

²⁰⁸ República de Colombia. Corte Constitucional. *Sentencia No. C-1145*. 30 de agosto de 2000

La respuesta prevista para los casos donde el conductor causare o contribuyere a causar un accidente que produjere lesión o muerte de una persona consiste en eximirlo del sistema de denuncia y citación simultánea señalado y utilizar el establecido en el Código Procesal Penal (CPP)²⁰⁹. Obviamente el problema continúa lejos de solucionarse, ya que sigue permitiendo que el infractor incapaz mantenga la guarda del vehículo. Nuevamente se agrega otro ingrediente debido que el artículo 178 de CPP sólo le otorga 6 horas al oficial policial para la detención del infractor, plazo que lo obligaría a presentarlo por ante el ministerio público sin embargo, la Ley No. 585-77 que crea los Juzgados de Tránsito y ordena que laboren las 24 horas del día aún no se aplica lo que imposibilita la ejecución de las detenciones en días y horarios no laborables.

Las argumentaciones expuestas “resueltas” por el Tribunal Constitucional impiden que cualquier análisis posterior contradiga una decisión vinculante a menos que intervenga el poder soberano del Congreso y legisle reinterpretando los textos precedentemente enunciados y se prescriban mayores consecuencias para el conductor sin licencia. Esto claro está se traduce en una mejora sustancial a la seguridad vial del país.

Escuela de conductores

Los artículos 186, 187 y 188 abordan la temática de las escuelas de conductores, dispone los requerimientos mínimos para operar, destacándose

²⁰⁹ Ver nota al pie número 196.

exclusivamente las relativas a las condiciones que debe tener la persona que dirige la entidad educativa y los profesores, se remite a un reglamento los requerimientos propios de la escuela per se. El reducido abordaje de un tema tan relevante como la educación y entrenamiento de los aspirantes a conductores dejó fuera de la ley aspectos centrales que en nuestra opinión debieron contar, algunos de ellos son: requisitos para la aprobación, suspensión y cierre, materiales mínimos, infraestructura y programa educativo, asociación, colaboración e integración escuela, gobierno y comunidad. Es ya un hábito nacional que aquello que se envía a una norma sub legal, aunque no debería ser así, es lo que puede hacerse luego.

El Reglamento No. 674 del año 1975, para el establecimiento y operación de escuelas para enseñar a manejar vehículos de motor surge 7 años después de la promulgación de la Ley de Tránsito e impone normas que por el carácter de no retroactividad no pudieron ser aplicadas, como lo fue la distancia de 300 metros necesarios para la instalación de los centros de enseñanza y las oficinas de la Dirección General de Tránsito Terrestre. Como había de esperarse ya existían y todavía operan estas instituciones dentro del límite prohibido generado un monopolio a favor de quienes ya estaban instalados y que fue imposible desalojar gracias al principio de la no retroactividad.

Se estableció que sólo aquellos que poseyeran el carné de aprendizaje fueran aceptados en las escuelas de conductores (Art. 14. a), implicando que el programa de formación está directamente dirigido a la parte práctica y la obtención de la licencia definitiva. Grave error si se considera que el examen

teórico ofrecido por Dekolor (empresa subcontratada para el proceso de impresión y emisión de la licencia de conducir) no contiene el más mínimo criterio pedagógico, razón que invita a rediseñar el reglamento a fin de que sea incluida la seguridad vial y elementos propios de la ley en la enseñanza que imparten estas escuelas.

Vehículos de motor conducidos por quien los alquila

Bajo este título, la ley hace referencia a los denominados “rent a car”. El proceso de formación de estas empresas y su forma de operatividad está regida por la Ley No. 479-2008 Sobre Sociedades Comerciales y Empresas de Responsabilidad Limitada, por lo que la legislación de tránsito sólo aborda mínimamente el procedimiento a seguir al momento del alquiler. Este título ha sido complementado por la Ley No. 13-1978, G. O. 9494 de fecha 13 de diciembre de 1978, que castiga la falta de pago de alquiler de vehículos rentados²¹⁰

Disposiciones generales y complementaria

Una de las más reciente modificaciones a la Ley No. 241 de 1967 fue introducida mediante la Ley No. 253-12 y sólo toca aspectos relativos al pago de derecho de circulación. Mientras que la No. 12-2007 indexa las multas establecidas en toda la legislación nacional incluyendo la ley de tránsito. Para el año 2009 se legisla en el sentido de prohibir la circulación por la izquierda en

²¹⁰ Artículo I. El que no pagase el precio del alquiler de un vehículo de motor, tomado a ese título en las agencias destinada a esa clase de negocios al dueño, encargado o empleado del establecimiento en la forma y plazo convenido, comete el delito de fraude y será castigado con prisión de tres meses a un año y multa de RD\$25.00 a RD\$200.00

las vías de dos o más carriles que estén divididos por una isleta.²¹¹

Existen otras disposiciones que agregan nuevos elementos a Ley de Tránsito, no derogan ningún artículo sino que, dada la obsolescencia de ésta la complementan, tal es el caso de la No. 513 del año 1969 sobre uso de tablilla de identificación en sitio visible del interior del vehículo, para los choferes de vehículos del transporte público. A través de ésta se pretendía dar mayores seguridad a los usuarios del transporte público que han sido objeto de atracos al igual que conductores que han sido despojados de sus vehículos para luego ser utilizados en la comisión de crímenes y delitos contra las personas. El objeto de la ley es loable, pero la falta de fiscalización en el cumplimiento de la misma la convirtió en una pieza más de la “historia legislativa”. Al referirnos a historia legislativa hacemos un llamado de atención a la práctica perenne del Estado Dominicano de discontinuar la ejecución de una ley vigente sin que haya mediado su derogación o abrogación.

Esta pieza tiene una importancia desde el punto de vista de la seguridad ciudadana al igual que la No. 527-69, en la cual se prohibió montar pasajeros en las motocicletas en todo el territorio de la ciudad de Santo Domingo como medida preventiva que evite la comisión de actos delictivos en los que se pueda usar este tipo vehículos.

²¹¹ **Ley No. 174-09 de 3 de junio de 2009 G. O. 10523.** Siempre que la calzada de una vía pública estuviere dividida en dos o más carriles para el tránsito en direcciones opuestas mediante el establecimiento de un espacio intermedio o de una isleta, todo vehículo debe ser conducido solamente por los carriles a la derecha de dicho espacio o isleta, el carril izquierdo será destinado exclusivamente al rebase de vehículos de motor, excepto cuando de otra forma se autorizare mediante señalamiento al efecto; ningún vehículo debe ser conducido por o sobre dicho espacio intermedio o isleta o cruzando los mismos, excepto en aquellos sitios en que hubieren brechas en el espacio intermedio o isleta o en el cruce de una intersección.

Algunos autores como Juan M. Castillo Pantaleón (1999) mantiene la tesis de que la Ley No. 387 del año 1968 que castiga el lanzamiento de grapas y quema de neumáticos en las calles o carreteras en una medida complementaria a la legislación del tránsito, sin embargo el hecho de que un texto legal mencione vía, calle o avenida no la hace merecedora de ser parte de este marco jurídico; más bien pudiera ser supletoria al Código Penal debido a las acciones tipificadas y las sanciones impuestas. Sostenemos esta posición y creemos que ello permitirá enmarcar correctamente dentro del derecho administrativo la dirección del transporte dejando al derecho penal y sus instrumentos la responsabilidad en las conductas antijurídicas y las sanciones. La Ley No. 287-04 Para la Prevención, Supresión y Limitación de Ruidos Nocivos y Molestos que Producen Contaminación Sonora²¹² se inscribe igualmente dentro de lo ya expuesto, salvado la diferencia de que aquí se ordena al Policía de Tránsito que ejecute la detención y remoción de los automóviles que emitan sonidos por encima de los decibeles permitidos.

²¹² ARTÍCULO 2.- Es prohibida dentro del ámbito de las zonas urbanas de la República Dominicana, y por tanto susceptible de suspensión y de indemnización por daño, la producción de ruidos nocivos o molestos, cualesquiera fueran su origen y el lugar en que se produzcan.

ARTICULO 7.- Los vehículos de tracción mecánica deberán tener en buenas condiciones de funcionamiento el motor, la transmisión y la carrocería que sean capaces de producir ruidos y especialmente el dispositivo silenciador de los gases de escape, con el fin de que el nivel de presión sonora emitido por motocicleta, automóviles y vehículos de transporte en general, no exceda los límites establecidos;

ARTICULO 8.- Cuando por parte de la autoridad encargada de aplicación de esta ley, se sospecha que un vehículo supera los límites sonoros permitidos, se procederá a realizar medición de la emisión así como a comprobar la adecuación de los elementos y componentes del vehículo a la legislación vigente. Si resulta que se superan los límites permitidos, se procederá a la inmovilización del vehículo. La inmovilización se podrá realizar sin la medición previa de los niveles de emisión, si el vehículo circula sin dispositivo silenciador o cuenta con tubo de escape de gases modificado para el tipo de vehículo en el que está instalado.

A través de los decretos Nos. 812-03 que aprueba el reglamento para transporte turístico terrestre de aventura (jeep safari) y 817-03 que reglamenta el transporte turístico terrestre de pasajeros, el Poder Ejecutivo a cónsono con la Ley No. 84-79 que crea el Ministerio de Turismo G. O. 9518²¹³ reafirma la administración, vigilancia y control de estas actividades dejando de lado el rol fiscalizador de la Dirección General de Tránsito Terrestre, más aún ordena a la Oficina Técnica (OTTT) que revise y autorice los vehículos para fines turísticos²¹⁴ existiendo en los artículos 110-116 de la Ley No. 241-67 el proceso de inspección técnica o revista. Sea por desconocimiento del Gobierno central o por cualquier otra razón lo que si queda claro es el resultado de la fragmentación institucional en la toma de decisiones, esto hace que indistintamente se le otorguen funciones a una u otra institución dada la similitud de su nombre sin siquiera revisar el objeto de su creación.

Esto nos lleva a plantear en el próximo capítulo las funciones y características de las instituciones relacionadas al tránsito y el transporte terrestre de forma tal que podamos comprender claramente la multiplicidad de instituciones con los mismos propósitos y dedicadas a iguales tareas.

²¹³ Autorizar, regular, supervisar y controlar el funcionamiento de los servicios turísticos, tales como las agencias de viajes, guías para turistas, guías para chóferes, hoteles, restaurantes, bares, centros nocturnos de calidad turística, transporte de turista, y todas las empresas y personas que brindan servicios a los turistas y/o realizan actividades turísticas; Artículo 2. G.

²¹⁴ Si la revisión a la que se refiere el artículo 8 del Reglamento fuera de carácter especial se entendería que otra entidad estatal asumiera la inspección mecánica en aquellos requisitos que están fuera de la Revista establecida en el artículo 110 de la ley, pero en el caso del decreto no se observa esta diferencia, por lo que mantenemos la opinión de que la misma resulta innecesaria.

Seguro obligatorio de vehículo de motor

Mediante la Ley No. 142-02 sobre Seguros y Fianzas especialmente en sus artículos números 111 al 134 ha quedado establecido todo lo relativo a esta materia, abrogando la norma anterior vigente desde 1955. Gracias a esta nueva legislación el Estado se encuentra obligado a poseer para sus vehículos un seguro de responsabilidad civil al igual que los demás ciudadanos dominicanos. Los aspectos más relevantes se resumen en la creación del procedimiento a seguir por los asegurados al momento de los accidentes de tránsito y remitiendo a la Superintendencia de Seguros los relacionados a máximos y mínimos de cobertura.

CAPITULO III. ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL SUB SECTOR TRÁNSITO Y TRANSPORTE

Las entidades públicas dedicadas al sector son de distintos tipos o categorías: nacional, regional o municipal según su área de competencia. Por su nivel de vinculación al Poder Ejecutivo se clasifican en centralizadas, descentralizadas, desconcentradas y autónomas; esto último sólo tiene aplicación práctica en el manejo de los recursos y en los procesos de rendición de cuentas.

La República Dominicana es un país de carácter presidencialista es decir que las decisiones que implican medianas o grandes erogaciones de recursos económicos se adoptan desde el Gobierno central debido, entre otras cosas, al poder discrecional del manejo presupuestario. El texto constitucional del año 2010, reeditado en el 2015 prevé la política de desconcentración de los servicios de la administración pública conjuntamente con la transferencia de competencias y recursos a los gobiernos locales²¹⁵, requiriendo para la consecución de esta meta el establecimiento organismos autónomos además del fortalecimiento de las alcaldías mediante la capacitación y profesionalización del talento humano.

Mientras se superan las condiciones legales e institucionales heredadas del antiguo régimen trujillista y balaguerista (1930-1978), paso obligado y previo para el logro del mandato constitucional, los ministerios y otras entidades

²¹⁵ La Ley No. 247-2012 de Administración Pública G. O. 10691, concretiza los principios constitucionales al conceptualizar y describir los componentes de la descentralización (art. 39), competencia (art. 55), delegación (57) y desconcentración (70). No obstante establecer las definiciones la ley se limita a la hora de abordar concretamente cuales atribuciones ejercidas por el Gobierno central será delegadas, descentralizadas o desconcentras, por lo que continúa en parte siendo una norma marco sin operatividad.

continúan dirigiendo desde sus despachos los asuntos relativos al tránsito y el transporte terrestre, reglamentando o pretendiendo reglamentar hasta lo más mínimo dentro del área.

Desde los principios de la República, el Congreso Nacional ha asumido el compromiso de la organización del Estado. El Poder Ejecutivo limitaba su accionar a decretar normas operativas a través de reglamentos de aplicación, salvo en aquellos momentos que por legislación especial (p. e. Ley No. 16 del 23 de junio de 1942 sobre medidas de emergencia) haya sido investido de poderes especiales para crear dependencias de carácter permanente, como lo fue el caso de la Dirección General de Control de Importaciones y la Secretaría de Estado de Transporte; mientras que los ministerios y direcciones generales emitían resoluciones y ordenes departamentales de carácter no vinculante llamadas a resolver casos concretos que se suscitaban dentro de la administración pública muy particularmente dentro de su área de competencia.

Esta práctica legislativa que evidenciaba una clara separación de poderes, inició su decadencia en el año 1978 a través del Decreto No. 227, en donde fue suprimida la subdirección administrativa del Instituto Agrario Dominicano (IAD), una entidad autónoma y descentralizada provista de personería jurídica propia y capacidad organizativa según su ley institucional, es decir que el primer mandatario, violentando el artículo 5 de la Ley No. 5879-62 en donde se le otorga al Consejo Directivo del IAD el poder de determinar, autorizar y

reglamentar su organización administrativa emite un escueto decreto²¹⁶ carente de todo tipo de motivación o consideración y se atribuye por encima del Congreso una facultad no delegada, asumiendo que el artículo 55 de la Constitución vigente en la época otorgaba sustento legal a la medida.

El artículo en cuestión expresamente plantea que el Presidente de la República es el jefe de la administración pública y el jefe supremo de las fuerzas armadas y de los cuerpos policiales. Corresponde al Presidente de la República:

1. Nombrar los Secretarios y Subsecretarios de Estado y los demás funcionarios y empleados públicos cuyo nombramiento no se atribuya a ningún otro poder u organismo autónomo reconocido por esta Constitución o por las leyes, aceptarles sus renunciaciones y removerlos.²¹⁷

Esta disposición es más que clara y prescribe el alcance del poder presidencial sobre la administración pública y lo limita a aquellos órganos que están bajo su dependencia directa y excluye a todos aquellos autónomos, que como el caso del IAD, han sido reconocidos por la ley máxime aún cuando no queda investido con la facultad de suprimir o crear cargos e instituciones gubernamentales.

Esta acción constituyó la aceptación pasiva de la intromisión del Ejecutivo en las atribuciones propias del Congreso, en consecuencia cuatro años más tarde se crearon cuatro nuevas direcciones generales y dos subdirecciones²¹⁸ en

²¹⁶ El decreto de marras, contrario a la estructura formal básica compuesta de cuatro elementos, a saber, considerandos (relación de hechos que justifican la medida), visto (las leyes que la justifican) poder (texto de la ley que inviste al presidente a pronunciar el decreto) y parte dispositiva (cuerpo que estatuye o dispone) solo presenta las dos últimas partes.

²¹⁷ República Dominicana. *Constitución Política 1966*. G. O. 9614 del 12 de diciembre de 1966.

²¹⁸ Ver Decretos números 13-82, 46-82, 134-82, 863-83. 1071-83, 1507-83

diferentes áreas de la administración pública sólo para mencionar algunas, sin que exista un pronunciamiento oficial o sentencia que declare la nulidad de los precitados actos ejecutivos. Omisión que equivale a una aquiescencia para el establecimiento de nuevas instituciones al margen de la ley mediante normas subsidiarias muchas veces hasta sin rango de decreto.

Constituye un criterio vigente en distintos regímenes presidencialistas la potestad de organización de la administración pública del cual goza el Poder Ejecutivo, en Venezuela el artículo 236.20 de la Constitución le otorga esa facultad al declarar como una de sus funciones: *“Fijar el número, organización y competencia de los ministerios y otros organismos de la Administración Pública Nacional, así como también la organización y funcionamiento del Consejo de Ministros...”*; en iguales términos se pronuncia la Constitución del Ecuador en el artículo 147.6²¹⁹, mientras que en Nicaragua se señala *“organizar y dirigir el gobierno”*²²⁰. Sin embargo, existen otros países entre los que se citan Panamá²²¹, Chile²²², México²²³, Colombia²²⁴ y la República

²¹⁹ Son atribuciones y deberes del presidente: *Crear, modificar y suprimir los ministerios, entidades e instancias de coordinación*. República del Ecuador. *Constitución*. Registro Oficial No. 449. 20 de octubre de 2008.

²²⁰ República de Nicaragua. *Constitución Política*. La Gaceta No. 32-118. 18 de febrero de 2004. Artículo 150.12

²²¹ Son funciones de la Asamblea Nacional Artículo 159.12 *Determinar, a propuesta del Órgano Ejecutivo, la estructura de la administración nacional mediante la creación de Ministerios, Entidades Autónomas, Semiautónomas, Empresas Estatales y demás establecimientos públicos, y distribuir entre ellos las funciones y negocios de la Administración, con el fin de asegurar la eficacia de las funciones administrativas*. República de Panamá. *Constitución Política*. Gaceta Oficial No. 25176. 1 de noviembre de 2004.

²²² Artículo 65.2° *Crear, a propuesta del Presidente de República, nuevos servicios públicos o empleos rentados, sean fiscales, semifiscales, autónomos o de las empresas del Estado; suprimirlos y determinar sus funciones o atribuciones*. República de Chile. *Constitución Política*. Op. Cit.

²²³ Artículo 73. XI. *Para crear y suprimir empleos públicos de la Federación y señalar, aumentar o disminuir sus dotaciones*. Estados Unidos Mexicanos. *Constitución Política*. Diario Oficial s/n. 5 de febrero de 1917. (Última Reforma 27-1-2016)

Dominicana²²⁵, donde tal prerrogativa no le ha sido conferida sino que se mantiene bajo la esfera del Poder Legislativo, razón por la cual y para evitar la ruptura del orden constitucional por parte de la rama ejecutiva ha sido necesaria la intervención de los tribunales explicando:

Al Legislador corresponde la determinación de la estructura de la administración nacional y la formulación de la tipología de entidades y organismos que conforman tal estructura, igualmente le compete definir las interrelaciones entre los distintos organismos que hacen parte de la administración nacional, y la relación al interior de cada entidad entre las dependencias que la integran. Le corresponde también al Congreso de la República crear los distintos organismos y entidades y definir, respecto de cada uno de ellos, sus objetivos generales y la correspondiente estructura orgánica, del mismo modo que fusionar, transformar y suprimir los organismos que él mismo crea²²⁶.

Las consideraciones previas contenidas en la jurisprudencia constitucional colombiana refuerzan el texto de la carta magna y encauzan dentro del principio de separación de poderes la facultad reglamentaria, impidiendo que el Estado sea antojadizamente modificado por coyunturas políticas circunstanciales en desmedro de la institucionalidad.

En México, el 1er. Tribunal Colegiado en materia administrativa del primer circuito consideró:

²²⁴ Corresponde al Congreso: Artículo 150.7 *Determinar la estructura de la administración nacional y crear, suprimir o fusionar ministerios, departamentos administrativos, superintendencias, establecimientos públicos y otras entidades del orden nacional, señalando sus objetivos y estructura orgánica; reglamentar la creación y funcionamiento de las Corporaciones Autónomas Regionales dentro de un régimen de autonomía; así mismo, crear o autorizar la constitución de empresas industriales y comerciales del estado y sociedades de economía mixta.* República de Colombia. *Constitución Política*. Gaceta Constitucional No. 114. 6 de julio de 1991.

²²⁵ **Artículo 112.- Leyes orgánicas.** Las leyes orgánicas son aquellas que por su naturaleza regulan los derechos fundamentales; la estructura y organización de los poderes públicos; la función pública; el régimen electoral; el régimen económico financiero; el presupuesto, planificación e inversión pública; la organización territorial; los procedimientos constitucionales; la seguridad y defensa. República Dominicana. *Constitución Política*. Op. Cit.

²²⁶ República de Colombia. Corte Constitucional. *Sentencia C-177/07*. 14 de marzo de 2007.

Otorgar al presidente de la República la facultad de crear órgano de autoridad y de dotarlos de facultades legales sería violar la Constitución, que prohíbe que dos poderes se reúnan en uno, y por ende, tales facultades de crear autoridades u órganos de autoridad no puede de ninguna manera corresponder al Poder Ejecutivo, ni por derecho propio (que la constitución no le otorga), ni por facultades delegadas por el Congreso (ya que tal delegación estaría constitucionalmente prohibida)²²⁷.

Como se ha planteado, la jurisprudencia constante de los países que poseen la limitante constitucional, refieren la autoridad reglamentaria como la necesaria concretización del texto legislativo vigente, motivo por el cual esta facultad le es conferida al Ejecutivo para leyes específicas y siempre bajo orden expresa, bajo el entendido de que a veces el legislador no se adentra en los detalles y especificidades sino que establece reglas generales y principios que tienen que ser ampliados a través de decretos.

²²⁷ Continua considerando el tribunal: *Lo anterior no implica que el Poder Ejecutivo no pueda crear empleos, o puestos, y que esos puestos no sean remunerados cuando son incluidos en el presupuesto de egresos aprobado por el Poder Legislativo; pero no debe confundirse esta situación con la posibilidad de que el Ejecutivo cree órganos de gobierno, con autoridad e imperio, ya que esta es una situación diferente; lo primero no rompe el equilibrio entre los poderes, y se limita a satisfacer las necesidades de personal en las dependencias de gobierno creadas por el Poder Legislativo, mientras que lo segundo sería crear órganos con imperio, fuera del ámbito constitucional. Mediante un reglamento, o mediante el uso de la facultad reglamentaria, se pueden precisar, concretar, desarrollar las instituciones creadas por la ley, pero no se pueden añadir nuevas instituciones, ni crear nuevos órganos de autoridad, diferentes a los que la ley ha creado. De estimarse lo contrario, saldrían sobrando la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado, y las leyes orgánicas de los organismos y dependencias gubernamentales, si todo lo que esas leyes cubren fuese materia de la facultad reglamentaria del presidente de la República.* Estados Unidos Mexicanos. Poder Judicial. AMPARO DIRECTO 1121/79. FARMACIA DE CUAUTLA, S. A. 10 de septiembre de 1980. Semanario Judicial De La Federación, Séptima Época, VOLÚMENES. 139-144, SEXTA PARTE, P. 39 Disponible en: <http://info4.juridicas.unam.mx/const/tes/7/10/4590.htm> [Consulta: 28 de octubre de 2016] Texto editado.

Es así como en el estado actual del derecho administrativo dominicano deviene en inconstitucional la auto atribuida facultad del presidente de la República para crear instituciones y organismos sin la autorización del Congreso Nacional.

3.1 Ministerios

En la actualidad existen tres ministerios que poseen competencias limitadas en la materia: Obras Públicas, Interior y Policía y Turismo. El primero tiene la responsabilidad de la planificación, construcción y conservación de la infraestructura vial, así como la coordinación y el control del tránsito vehicular y el transporte terrestre en todo el país a través de la Dirección General de Tránsito Terrestre (DGTT)²²⁸.

A diferencia de las demás entidades del subsector la DGTT es la única creada por Ley. Lo que debería constituir bajo el principio de jerarquía normativa una preeminencia de actuación administrativa, sin embargo no posee autonomía, es un ente centralizado dependiente del Ministerio de Obras Públicas, no posee personalidad jurídica propia, autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica, ni patrimonio propio. Las funciones especificadas en la ley de su creación se circunscriben a estudiar y poner en práctica los principios y métodos más avanzados de la ingeniería del tránsito, con miras a obtener una efectiva organización, control y seguridad coordinando y planificando el transporte de modo que se ofrezca adecuadamente, además de tener a su cargo todo lo relativo al registro conductores, expedición y renovación de

²²⁸ Ver Anexo C. Organigrama

licencias.

Actualmente el otorgamiento de las licencias de conducir constituye el alma de la Dirección, sin embargo esta actividad se encuentra concesionada desde el año 2005 a la empresa Dekolor, S. R. L. por periodos de cuatro años renovables y sucesivos (aún vigente) en vista de lo cual su rol está limitado al de supervisor del proceso. Trasciende el desconocimiento mostrado por la sociedad dominicana de las razones que motivaron la concesión de una actividad que había sido desarrollada por 38 años sin participación de ningún sector y que de buenas a primera sea realizada por operadores privados que reciben excelentes beneficios en detrimento del Estado Dominicano²²⁹.

Resulta sorprendente que a través de la Ley No. 301-66 le fuera suprimida la función del registro de conductores de vehículos y posteriormente reintegradas gracias a la actual ley. Este modus operandi tiene otra lectura desde el punto de vista institucional puesto que, aunque no es el único precedente²³⁰, se entrevé una especie de “rectificación legislativa”, ya que la ley para otorgar

²²⁹ Según la opinión del Diputado Eugenio Cedeño Areché en la sesión de la honorable Cámara de Diputados de fecha 24 de octubre de 2006 se observa las situaciones que se han venido exponiendo y que todavía para el año 2016 no se tienen respuestas: *“Dar a conocer al país una situación que está ocurriendo en lo que respecta a la expedición de la licencia de conducir. En días pasados hubo un conato de escándalo en torno al otorgamiento de un contrato a una compañía denominada Dekolor que se encargaría de la expedición de la licencia de conducir en República Dominicana, el Estado Dominicano había estado por siempre expidiendo este documento del cual tengo una copia aquí en las manos, que nosotros no entendemos por qué razón hubo de concedérselo a una compañía,”* Disponible en web: <http://www.camaradediputados.gov.do/masterlex/mlx/docs/24/19C/13BF.htm> [Consulta: 26 octubre de 2016]

²³⁰ Igual a este caso ocurrió con la Dirección General de Impuestos Internos, la cual sustituyó a dos antiguas direcciones en 1962, ésta a su vez derogada por la Ley No. 301-66, para finalmente crearla en 1997 mediante la No. 166-97; la Dirección General de Drogas Narcóticas, creada en 1959 por la Ley No. 5180-1959, suprimida por la No. 5934-1960, restablecida en 1962 por el Reglamento No. 8204 del 5 de junio.

licencias se promulga y pone en ejecución en 1965, luego se deroga en 1966, y para 1967 finalmente resulta reinstaurada; ¿rectificación del legislador o falta de planeación y visión institucional? Nos inclinamos por la segunda.

Retornando a las prerrogativas de esta entidad, vale señalar que las demás funciones han sido asumidas por las diferentes entidades que se citaran más adelante reservándole única y exclusivamente el registro de las escuelas de conductores y la inspección técnico vehicular.

Dentro del Ministerio existe desde el año 2013 la Comisión Militar y Policial creada con el objetivo de dar asistencia vial a los conductores de las avenidas del Distrito Nacional y las 6 principales carreteras que unen la capital con los distintos pueblos del país. En principio la Comisión funcionaría *en conjunto con la Policía Nacional, el Ejército Nacional, la Fuerza Aérea Dominicana, la Marina de Guerra, Policía Turística (POLITUR) y la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET)*²³¹, lo que representa según nosotros una derogación tácita del Departamento de Ordenamiento de Carreteras de la AMET el cual sucedió a la Policía de Caminos y Carreteras.

El personal operativo que forma la Comisión proviene únicamente de las Fuerzas Armadas de la Nación siendo capacitado mediante un *Curso Básico de Protección y Seguridad Vial* que no cuenta con aval de ninguna entidad estatal. No hay constancia de que exista un programa académico aprobado y

²³¹ *Comisión Militar y Policial de Obras Públicas dará asistencia vial en carreteras y autopistas* [en línea] Disponible en web: <http://www.mopc.gob.do/noticias/2013/2013/03/comisi%C3%B3n-militar-y-policial-de-obras-p%C3%BAblicas-dar%C3%A1-asistencia-vial-en-carreteras-y-autopistas-en-feriado-semana-santa.aspx> [Consultado 22 de junio 2015]

un pensum estructurado que contenga los perfiles del ingresante, objetivos generales y específicos, contenidos, evaluación y demás componentes de todo plan educativo²³². Hasta ahora la Escuela Metropolitana de Tránsito unidad de educación creada por la Autoridad Metropolitana de Transporte es la única técnicamente capacitada para entrenar a los agentes responsables del tránsito en las áreas de prevención y fiscalización y la misma no tuvo ni tiene incidencia en el proceso de enseñanza.

Esta Comisión ofrece los servicios de vigilancia, protección y seguridad en los diferentes peajes del territorio nacional, patrullaje y asistencia vial y vela por el cumplimiento de la Ley No. 241-67 en las carreteras de dominio del Estado sin poder de fiscalización. Bajo tales atribuciones, conferidas por ella misma, este cuerpo militar asume funciones de seguridad ciudadana y crea una para-policía de tránsito que se suma a las ya existentes en la República Dominicana, con el agravante de que se le otorga a las Fuerzas Armadas de la nación prerrogativas policiales de seguridad interna, cuando es hartamente conocido que sus miembros están formados y comprometidos en la defensa de la soberanía y la integridad de la patria.

En países como Colombia, se *faculta a las fuerzas armadas a ejecutar labores de regulación del tránsito en aquellas áreas donde no haya presencia de la autoridad correspondiente*²³³, motivo por el cual es un contrasentido que, mientras en otros países la integración de los cuerpos castrenses está

²³² Aunque fue solicitado a través de la Oficina de Libre Acceso de la Información el mismo no fue remitido lo que se asume como inexistente.

²³³ Colombia. *Ley No. 769-2002 que expide el Código de Nacional Tránsito y Transporte y dicta otras disposiciones*. Diario Oficial 44893. 7 de agosto de 2002. Artículo 3 Párrafo 5.

sometida a condiciones especiales y siempre bajo el amparo de una ley, en nuestro caso sea el fruto de una decisión administrativa del Ministro de Obras Públicas que viola el artículo 261 de la Constitución el cual dispone expresamente:

Artículo 261.- Cuerpos de seguridad pública o de defensa. El Congreso Nacional, a solicitud del Presidente de la República, podrá disponer, cuando así lo requiera el interés nacional, la formación de cuerpos de seguridad pública o de defensa permanentes con integrantes de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional que estarán subordinados al ministerio o institución del ámbito de sus respectivas competencias en virtud de la ley. El sistema de inteligencia del Estado será regulado mediante ley.

Por su parte el Ministerio de Interior y Policía ejerce las acciones la Fiscalización del tránsito y el transporte terrestre a través de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)²³⁴, entidad dependiente de la Policía Nacional y que goza, como se ha señalado, de amplios poderes de regulación y control sobre la vía.

El Ministerio de Turismo ha sido habilitado por los Decretos Nos. 812, 814 y 817 del año 2013 para reglamentar y fiscalizar el transporte turístico de pasajeros en las modalidades de jeep safari, alquiler de vehículos y autobuses, otorgándole facultades de inspección y fiscalización en una clara intromisión en el ámbito propio de la Dirección General de Tránsito Terrestre y de los artículos 190 y 191 de la Ley de Tránsito. Texto que implícitamente parece haber sido derogado por la No. 541-69 aunque sólo se hace referencia a la “*supervisión de los servicios turísticos y preparación de las tarifas*”²³⁵.

²³⁴ Ver Anexo D. Organigrama

²³⁵ República Dominicana. *Ley No. 541-69 Orgánica de Turismo*. G. O. 31 de diciembre de 1969. Artículo 4.

3.2 Concejos

El Concejo de Administración y Regulación de Taxis (CART) es una dependencia de los ayuntamientos. Actualmente tiene presencia en 14 municipios del país los cuales trabajan sin coordinación entre ellos. Mediante la Ley No. 76-00 y su Reglamento²³⁶ se normaliza todo el sistema de transporte público que utiliza taxis como medio de transporte, incluyendo el turístico. La misma carece de principios fundamentales en su espíritu y en su forma. A pesar de que es una ley de aplicación para todo el territorio nacional resulta que el Alcalde del Distrito Nacional preside el Concejo, sin que se explique si se trata de un error o la necesidad de que un funcionario como éste colabore en la coordinación entre las instancias locales dadas las cercanías geográficas que convierte a la capital en un destino obligado de quienes usan estos servicios. Se trata de una entidad que carece de mecanismos de fiscalización y de inspección efectiva.

Esta ley disgrega aún más y técnicamente suprime las funciones de la OTTT y del Ministerio de Turismo en lo concerniente al otorgamiento de licencias para la operación de taxis; fijar tarifas; verificar el buen estado de los vehículos; identificación de los mismos (color y numerario) y otorgar tablillas. Lo que hace insoslayable, y es nuestro objetivo, transferir las competencias a una sola entidad con la capacidad técnica para ejercer eficientemente la tarea encomendada o en el peor de los casos decretar cuál de las dos (Turismo o CART) tenga la exclusividad de acción sin desmedro a la existencia de amplias vías de comunicación horizontal entre los órganos involucrados. El actual

²³⁶ República Dominicana. Ayuntamiento del Distrito Nacional. *Resolución No. 80/2009 que crea la Normativa para la Regulación del Transporte Público y Taxi*. 18 de noviembre de 2009.

modelo es por así decirlo totalmente insostenible.

El apartado subsiguiente muestra todas y cada una de las similitudes entre las entidades, la duplicidad de funciones y la respuesta que el derecho administrativo ofrece para la posible solución de la problemática generada.

3.3 Oficinas reguladoras y fiscalizadoras del transporte terrestre

Actualmente existen dos, la Oficina Técnica de Transporte Terrestre (OTTT)²³⁷ con las funciones de organizar, regular y controlar el transporte de pasajeros y la Autoridad Metropolitana de Transporte para todo lo relativo a la demanda y oferta en el área metropolitana de Santo Domingo.

Dentro de las funciones establecidas en el Decreto No. 393-97 que crea la AMET, se encuentran la de establecer, regular y fiscalizar las rutas de transporte público. Esta declaratoria supone que automáticamente quedaron extintas las competencias que antes correspondían a la OTTT dentro del área urbana, no obstante, ésta última las sigue desempeñando e interviniendo en conflictos locales o municipales²³⁸, produciendo grandes inconvenientes al

²³⁷ Ver Anexo F. Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Organigrama*. [en línea] Disponible en Web: www.ottt.gov.do [Consulta: 29 de noviembre 2015]

²³⁸ A modo de ejemplo se presenta la situación ocurrida en Santiago, segunda ciudad del país, donde los sindicatos de choferes llamarón a paro bajo el argumento de que Caribe Tours (Empresa de Transporte) solicitaba le autoricen 5 nuevas unidades para utilizarlas en los servicios prestados en esa demarcación. Obviamente, tanto la solicitud a la OTTT como su mediación es improcedente en vista de que se trata de rutas urbanas bajo la competencia de la AMET y el Ayuntamiento. Disponible en Web: http://www.7dias.com.do/portada/2014/03/26/i160708_ottt-afirma-convence-sindicatos-choferes-abandonar-huelga.html#.WA5vcNzlhKo [Consulta: 18 de septiembre de 2016]

Igual caso ocurrió con la alcaldía de San Pedro de Macorís según señala la página Movimiento Rebele, donde la OTTT entro en conflicto con la entidad local tratando de suplantar las funciones que le son privativas y que le han sido conferidas por ley.

subsector y la desorientación de usuarios y operadores. Estas confusiones se evidencian en la asignación de tarifas y los permisos para el desarrollo de nuevas líneas de autobuses.

La AMET debe promover programas de prevención de accidentes, facilitar la circulación mediante la señalización, semaforización, rediseño y mantenimiento del sistema vial urbano, sin embargo tales acciones competen las Direcciones Generales de Tránsito Terrestre y Operaciones y Mantenimiento Vial²³⁹ conjuntamente con los ayuntamientos.

El Decreto No. 238-01 suprime el Departamento de Tránsito de la Policía Nacional y amplía a toda la geografía nacional las funciones de fiscalización de las infracciones. Es un asunto de semántica y de mero derecho que no da lugar a interpretación, pues si el artículo 1 del referido Decreto señala “*Se transfiere la competencia hasta ahora atribuida a la Departamento de Tránsito de la Policía Nacional a la AMET*” no se requiere un ejercicio muy exhaustivo para concluir que única y exclusivamente el levantamiento de actas comprobatorias (ticket de multa) le ha sido cedido; sin embargo en la práctica continua ejerciendo todas y cada una de sus prerrogativas originales en desmedro de los ayuntamientos que, tal y como se mencionó previamente, sí están facultados por ley para regular y fiscalizar el transporte urbano según el

Disponible en Web: <http://movimientorebelde.com/index.php/noticias/item/6317-ott-en-conflicto-con-alcaldia-de-san-fedro-de-macoris.html> [Consulta: 18 de septiembre de 2016]

²³⁹ El 14 de mayo de 1983 fue creada la Dirección General de Mantenimiento Vial como una dependencia del Ministerio de Obras Públicas, mediante el Decreto Núm. 1071, en la actualidad y gracias al Decreto Núm. 326, del 18 de junio de 1987, funciona bajo el nombre de Dirección General de Mantenimiento de Carreteras y Caminos Vecinales. Misión: Conservar y dar el mantenimiento adecuado a las carreteras, autopistas, caminos vecinales y puentes nacionales, incluyendo sus obras conexas y accesorias.

texto del artículo 177 de la Ley

El mismo nombre de Autoridad Metropolitana de Transporte es una contradicción que no ha querido ser resuelta ni por el legislador ni por el Ejecutivo. Primero, al conferirle carácter nacional mediante el Decreto no. 238-01 dejó de ser metropolitana; segundo, al reintegrarla en el año 2004 a la Policía Nacional dejó de ser autoridad en vista de la incompatibilidad existente entre la regulación y fiscalización al tenor de lo establecido en el artículo 9 de la Ley No. 247-12 Orgánica de la Administración Pública; ante esta situación era oportuno que el Congreso Nacional en la modificación a la Ley Institucional de la Policía procediera a suprimir este cuerpo, pero contrario a la lógica en un gravísimo e inconsulto error y sin derogar el Decreto No. 393-97 coloca a la AMET como una policía especializada dentro de la Dirección Central de Prevención.²⁴⁰

La visión de implantar un modelo importado creando todo tipo de policías especializadas²⁴¹ no previó las particularidades de la idiosincrasia dominicana marcada por la práctica de auto exclusión, las *botellas*, *sobre sueldos* y *especialismos*²⁴², donde si otro puede hacer el trabajo no hay oposición sin

²⁴⁰ República Dominicana. *Ley No. 560-2016 Orgánica de la Policía Nacional*. G. O. n/d. 15 de julio de 2016. Artículo 37.

²⁴¹ El país existen a la fecha las siguientes policías especializadas: Tránsito, Turismo, Escolar, Ambiental, Municipal, Preventiva, Eléctrica, Judicial. Esto sin mencionar cuerpos militares que realizan funciones de seguridad como Comisión Militar, el Cuerpo Especializado de Seguridad del Metro, Cuerpo Especializado de Seguridad del Aeroportuaria y Aviación Civil, el Cuerpo Especializado de Seguridad Portuaria y la Policía Especial de Banco del Estado.

²⁴² Botellas: implica el pago de salarios a personas en las instituciones públicas sin realizar ningún servicio.

que medie ningún tipo de responsabilidad civil, penal, disciplinaria o administrativa por la inacción.

El área preventiva del cuerpo del orden a reinterpretado el artículo 133 acápites A y C de la Ley de Tránsito y Vehículos, en donde se lee:

Artículo 133.- Autoridad de la Policía.

a. Todo conductor de vehículo deberá detenerse inmediatamente cuando un Agente del orden público se lo requiera, y vendrá obligado igualmente a identificarse con dicho agente si así éste se lo solicitare, y también deberá mostrarle todos los documentos que de acuerdo con esta Ley y sus reglamentos debe llevar consigo o en el vehículo.

c. Podrá la Policía detener o inspeccionar cualquier vehículo cuando a su juicio el mismo estuviere siendo usado en violación de esta Ley o de cualquier otra disposición legal reglamentando la operación de vehículos u otras leyes, o estuviere su conductor u ocupantes relacionados con cualquier accidente de tránsito; a tales fines, estará autorizada para bloquear el paso de dicho vehículo en cualquier vía pública cuando el conductor del mismo se negare a detenerse.

La nueva interpretación “pragmática” lee AMET donde dice Policía, en consecuencia toda situación que se produce en la vía pública y que involucre vehículos de motor no cuenta con el apoyo directo de la uniformada máxime cuando existe una gran diferencia entre los 2858 miembros de la primera versus los 35,564 de la segunda²⁴³. No requiere mucho análisis concluir que se necesita presencia nacional para poder fiscalizar las infracciones cometidas por los conductores y demás usuarios de las vías y que la unidad especializada no cuenta con el personal humano para ejercer tales tareas. Es por ello que esta tarea tiene que ser inherente a la función policial y establecerse una

Sobre sueldo: Es en la práctica un segundo sueldo por realizar las mismas funciones, entiéndase que un miembro de la policía o las FFAA por estar asignado a estos cuerpos de seguridad recibe otro emolumento a parte del que le otorga el Ministerio de Defensa.

Especialismo: Una compensación por la función que ocupa el policía o militar. Se aplica cuando el miembro es nombrado a ocupar funciones directivas o gerenciales.

²⁴³ Ver nómina Policía Nacional Dominicana. Disponible en Web: http://pn.gob.do/pulse/assets/images/banners/20161003091850nomina_septiembre_2_016.pdf [Consulta: 21 de octubre 2016]

Dirección Técnica de Policía de Tránsito que no tenga personal de fiscalización bajo su mando y que sea un organismo especializado exclusivamente en el levantamiento de datos y la reconstrucción de los accidentes de tránsito con el fin de presentar evidencias fidedignas a los tribunales y en dirija los programas de formación de la P. N. en tránsito y seguridad vial.

Todo el proceso de fiscalizar, dirigir y controlar el tránsito y la circulación de vehículos y de peatones en las vías y carreteras del país así como velar por el respeto de las leyes debe ser una tarea directa de cada unidad o destacamento de Policía Nacional localizados en los municipios, bajo la supervisión directa de los jefes de unidad en sus respectivas demarcaciones, esto claro está, una vez que todos hayan aprobado el entrenamiento que ofertará la actual Escuela de Tránsito, que pasaría a ser la dependencia de la Dirección Técnica responsable de la capacitación y entrenamiento especializado en tránsito, seguridad vial, prevención e investigación de accidentes a fin de que los agentes responsables del cumplimiento de la ley pueda contar con las herramientas óptimas para el desempeño de sus funciones.

3.4 Organismos operadores

La Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)²⁴⁴ creada el 21 de octubre del año de 1997 tiene *“el propósito de dar el servicio de preparación, mantenimiento, reparación y despacho de la flota de autobuses de transporte público de la ciudad de Santo Domingo, utilizando el patrimonio y el personal*

²⁴⁴ Ver Anexo G. Organigrama

de la anterior (y suprimida) *Oficina Nacional de Transporte Terrestre*²⁴⁵”, además de promover el servicio público de modo confiable, seguro, económico y eficiente. En efecto, con la creación de OMSA se derogó el Decreto 1260-79 que creó la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE), pasando el patrimonio y el personal de ésta a la nueva institución. Esta medida se tomó para tratar de solucionar la problemática que presentaba el transporte de pasajeros en el área metropolitana de la ciudad de Santo Domingo de Guzmán.

En el caso de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses, lo que debería constituir una sorpresa para cualquier estudioso del derecho administrativo y de la teoría general de Estado ha sido ignorado o inadvertido por todos los gobiernos que han dirigido los destinos nacionales desde el año 1997 a la fecha, pues *“la concepción de la OMSA no contemplaba que se comportara como una empresa pública de operación de autobuses, sino sólo como un taller*²⁴⁶” que garantizara que los autobuses adquiridos por el Gobierno central, los cuales constituían el aval del préstamo obtenido, estuviera asegurada.

Nuevamente una entidad de la administración pública asume desde su mismo origen atribuciones y competencias no conferidas, sin que se produzca el pronunciamiento de ninguna autoridad competente.

3.5 Poder Judicial

Otra entidad que incide en materia de tránsito pero de forma conexas lo es el

²⁴⁵ República Dominicana. *Decreto No. 448-97*. Gaceta Oficial No. 9966 del 21 de octubre de 1997. Artículo 1.

²⁴⁶ Hamlet Hermann. Op. Cit. Pág. 74

Juzgado de Paz Especial, unidad de la judicatura que conoce de las faltas cometidas por los conductores contra las disposiciones de la Ley de Tránsito y Vehículos y sus reglamentos. Aunque están concebidos para funcionar las 24 horas los 7 días de la semana en atención de la materia de que se trata hasta ahora no ha sido posible debido a múltiples razones dentro de la que se destaca la ausencia de un presupuesto que lo permita.

La concepción de esta instancia judicial establecida en la Ley No. 585-1977 se basa exclusivamente el juzgamiento de las contravenciones, sin embargo para el año de 1999 a través de la Ley No. 114-99 se les otorgó competencia general abarcando el homicidio culposo y la reparación civil en daños y perjuicios como consecuencia de los accidentes de vehículos de motor.

Esta modificación no ha tenido el efecto apropiado, puesto que al ser la República Dominicana el primer país del mundo en muertes por accidentes de vehículos de motor no es necesario imaginar la cantidad de casos que se presentan en los juzgados de paz en desmedro del conocimiento oportuno de las contravenciones. Sólo para el año 2014 fueron recibidos 5953 requerimientos de los cuales 2905 tocan asuntos correccionales u homicidio culposo.²⁴⁷

Ante esta situación, sumado a la necesidad que tiene el Ministerio Público de hacer todo un proceso de investigación preparatoria sin contar en la mayoría

²⁴⁷ República Dominicana. Consejo del Poder Judicial. *Entrada y Salida de los Asuntos (Estadísticas) 2014*. En Línea. Disponible en Web: http://poderjudicial.gob.do/documentos/PDF/publicaciones/boletines_estadisticos/2014/enero-diciembre/31_32_Paz_Especiales_de_Transito.pdf [Consulta: 23 de octubre de 2015]

de los distritos judiciales con los mecanismos técnicos necesarios²⁴⁸, en vista de que al existir 213 juzgados de paz en funcionamiento y con competencia de atribución para conocer de los homicidios culposos sólo 42 de estos son exclusivos dentro de área, lo que deja a 161 de estos con jueces y fiscales ordinarios no especialistas en la materia lo que nos hace preguntarnos si ha sido correcta la reforma o si contrario imperio la cámara penal del juzgado de primera instancia debe retomar la atribución que le fuera cercenada en 1999.

Existen dos posibles alternativas: la primera elevar los actuales 42 juzgados mediante una ley especial considerando la pena privativa de libertad en esta materia la cual es de 6 meses a 5 años²⁴⁹; segunda, derogar la Ley No. 114-99 y legislar dentro del espíritu del legislador de 1977 en el sentido de que los juzgados de paz especiales y los ordinarios sólo conozcan de las infracciones contravencionales. Esta segunda opción es a mi juicio la más atinada y funcional tal y como se señalará posteriormente.

3.6 Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)

Con el objeto de diseñar y presentar a la Presidencia de la República un proyecto de política integral y la realización de los estudios técnicos, legales e

²⁴⁸ **Artículo 51.- Competencia para el conocimiento de las infracciones (Modificado por la Ley No. 114-99, G. O. 10031)** Todas las infracciones previstas en las leyes sobre tránsito de vehículos de motor, sin importar la naturaleza, serán de la competencia, en primer grado, de los juzgados de paz especiales de tránsito y dichas causas se juzgarán y fallarán conforme el procedimiento que se sigue en materia correccional. En los municipios donde no existan juzgados de paz especiales de tránsito, serán competentes los juzgados de paz ordinarios correspondientes.

²⁴⁹ **Artículo 72.- Jueces de primera instancia.** (Modificado por la Ley No. 10-15 G. O. 10791 de 10 de febrero de 2015) Los jueces de primera instancia conocen de modo unipersonal del juicio por hechos punibles que conlleven penas pecuniarias o pena privativa de libertad cuyo máximo previsto sea de cinco años, o ambas penas a la vez.

institucionales para la creación de una autoridad única que regule, controle y fiscalice los servicios de tránsito y transporte en la República Dominicana, se crea el 11 de septiembre de 2005 la Oficina para el Reordenamiento del Transporte. Sustituyendo de hecho la oficina del Metro de Santo Domingo que había sido enunciada en el Decreto No. 861-04. Esta entidad no tiene legalmente facultad alguna de reglamentación, regulación, fiscalización o control, su fin es ser un ente técnico que diseñe propuestas que puedan ponerse en ejecución por parte de los órganos ya existentes.

Tal y como señala el decreto, la OPRET asumirá el rol de Oficina Ejecutora del Sistema de Transporte Rápido Masivo (SITRAM) con el fin de *diseñar y construir sistemas integrales que mejoren el servicio a los usuarios, reduzcan los vehículos públicos inadecuados en los principales corredores del país y racionalizar el servicio y organizar sistemas integrados de rutas troncales y alimentadoras con terminales de integración física y tarifaria, que sirvan adecuadamente la demanda*²⁵⁰.

La OPRET en sus inicios corrió con igual suerte que la OMSA ya que fue concebida como un órgano transitorio. Sus atribuciones concebidas y plasmadas en el decreto de su creación fueron declaradas seis años después permanentes a través del Decreto No. 708-11. Una decisión cuestionable e inexplicable. Carece de toda lógica que una oficina técnica diseñada para elaborar la propuesta de creación de una nueva supra estructura que absorba todas las existentes, pretenda una vez cumplido su cometido, continuar vigente

²⁵⁰ República Dominicana. *Decreto No. 477-05*. Gaceta Oficial No. 10340 del 11 de septiembre de 2005. Artículo 2.

y operando.

Si ahondamos más allá del área del diseño institucional (objetivo primario de la OPRET), la decisión asumida por el Gobierno se comprende, aunque no la compartimos, por cuanto oculta la razón real. En una lectura más acuciosa salta a la luz el propósito que ha quedado evidenciando en el literal C del artículo 1 de los decretos Nos. 477-05 y 708-11, que textualmente dice:

c) Conformar una Unidad Ejecutora capaz de planificar, diseñar, construir, poner en marcha, operar y mantener las varias líneas del futuro Sistema de Transporte Rápido Masivo (SITRAM) que constituirán los ejes troncales de la Red Maestra del Sistema Integrado en la ciudad de Santo Domingo y de las demás ciudades del país que lo ameriten, en acción conjunta con las correspondientes rutas alimentadoras de autobuses y minibuses.

Convirtiendo así al Estado en un operador monopólico y exclusivo de servicios de transporte masivo en total contradicción con la política de libre mercado donde este rol corresponde al sector privado o cuando mucho una alianza estratégica que permita la creación de empresas con ambos capitales para fines de construcción, desarrollo y operación. Javier Campos y Pedro Cantos resumen magistralmente la teoría de no intervención de la siguiente manera: *“Aparte de ofrecer un marco legal e institucional estable, y de promover la competencia y los mercados, los reguladores debería de abstenerse de intervenir en el mercado, salvo que el objetivo de la eficiencia económica (dado el nivel de equidad que demande la sociedad) se halle en peligro”*²⁵¹

Este accionar aplicado por el Ejecutivo para evadir controles de los organismos multilaterales de crédito y del Congreso Nacional, es sólo la punta del iceberg

²⁵¹ Eustache, Antonio. Op. Cit. Pág. 173.

del “desorden” institucional vigente en la República Dominicana. Se hace necesario separar el área operativa y crear una entidad de capital mixto que planifique, diseñe y opere los servicios públicos de transporte (metro y autobuses), incluyendo las rutas urbanas, suburbanas o interurbanas que se establezcan como alimentadoras integradas a estos sistemas de transporte rápido masivo, así como sus terminales terrestres de integración, para ampliar la cobertura de sus servicios. De esta forma tanto la OMSA como la OPRET serán una o varias empresas (bajo un nuevo nombre por supuesto) y se registrarán por el mercado en cuanto a sus empleados, prestaciones y calidad del servicio, permitiendo siempre, y gracias a la participación accionaria del Estado, *“que se logren los objetivos sociales perseguidos por el gobierno”*²⁵².

Las demás atribuciones pueden ser perfectamente consolidadas en una Dirección de Planificación a fin de que desarrolle la programación física, financiera y presupuestal del subsector, el diseño de las regulaciones y normas técnicas, económicas, ambientales y de seguridad, además de la elaboración de estudios, investigaciones y análisis correspondientes a nivel de todo el territorio nacional.

3.7 Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET)²⁵³

Creado mediante el Decreto 250-07, de fecha cuatro (04) de mayo de 2007, el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET) tiene como meta *“administrar los recursos financieros requeridos para implantar los principales*

²⁵² Eustache, Antonio. Op. Cit. Pág. 41.

²⁵³ Ver Anexo H. Organigrama.

*proyectos de desarrollo del sector*²⁵⁴. Posee un Concejo Directivo llamado a aprobar o no los planes, programas y proyectos que le son presentados por los operadores del sector; estas iniciativas deben estar orientadas según el citado decreto a la seguridad vial y la educación de operadores y usuarios, capacitación y fortalecimiento institucional, mejoras a infraestructura del transporte público urbano, estudios y planificación de terminales urbanas e interurbanas y el financiamiento para renovación y reconstrucción de la flota del transporte público y de carga.

Nuevamente el Estado cuenta con una supra estructura que no sólo posee los recursos para el diseño de proyectos sino que se encuentra autorizada para ejecutarlos por sí misma, constituyendo una falla de origen en el decreto de su creación. Permitir que el FONDET ejecute y administre los programas aprobados va en detrimento de la institucionalidad del sector y convierte a una oficina técnica de acompañamiento sin regulación y al margen de la legislación actual, en un ente con poder deliberativo y ejecutivo.

Al revisar los archivos disponibles en el portar institucional se advierte que no existen ningún proyecto en ejecución²⁵⁵ durante los años 2011-2016 que sea requerimiento de los actores que intervienen en el sub sector. Más bien, la creación de una Escuela de Educación Vial (ENEVIAL) es mostrado como su mayor logro. La ENEVIAL se ufana en afirmar y así declara en su portal web, único medio de información:

²⁵⁴ República Dominicana. *Decreto No. 250-07 que crea el Fondo para el Desarrollo de Transporte. G. O. 10417.* 4 de mayo de 2007. Artículo 1.

²⁵⁵ <http://fondet.gob.do/transparencia/index.php/proyectos-y-programas> [Consulta: 21 de octubre 2016]

Fundada el 17 de agosto del año 2009, mediante el Decreto 250-07, por la necesidad de tener una institución certificada para preparar a los conductores y usuarios del Transporte Terrestre. Esto con el objetivo de ser un agente clave en el proceso de transformación, elevando el nivel del servicio del Transporte Terrestre y la Seguridad Vial mediante la concienciación hacia el cambio de comportamiento en las vías de tránsito como medidas pilares para combatir la segunda causa de muerte en la República Dominicana.

Sin embargo, lo primero que observamos es que el texto del Decreto 250-07 no crea una escuela de educación vial, éste tal y como se ha expuesto previamente, establece el FONDET con tres objetivos principales y enuncia los programas sobre los que pueden ser invertidos los recursos financieros de la institución, y entre estos “los programas de capacitación”. Entonces una enunciación general es para los directores del organismo un mandato expreso que crea y establece una nueva entidad con una estructura burocrática compuesta por un encargado, recepcionistas, auxiliares de mantenimiento, instructores y facilitadores. De seguir con esta misma lógica de razonamiento cada una de las seis líneas programáticas debería ser una nueva entidad que la ejecute; en consecuencia la financiación para la renovación de la flota vehicular, sería en nuestra opinión, un banco de crédito y así continuaría en todas las demás. Obviamente es absolutamente improcedente este razonamiento y por lo que el marco legal tiene que ser reorientado.

La mezcla indiscriminada de funciones y atribuciones impide que se vea a mediano plazo los resultados de tan infortunada propuesta, pues ¿cómo un fondo de inversión puede crear per se una entidad de formación de carácter permanente sin que dependa de ninguna de las instituciones existentes?

Al revisar los informes de logros y seguimientos del plan estratégico correspondientes a los años 2013, 2014 y 2015 se advierte que no se han realizado en los precitados años ninguna licitación, concesión, estudio o proyecto que se vincule directamente con su misión. Resulta aún más grave que los recursos disponibles se utilicen para gastos corrientes al margen de la política y el fin institucional, es por ello que el Fondo de Desarrollo del Sistema Integral de Transporte Terrestre (FONDET) debe ser como su nombre lo indica, un fondo de inversión destinado para posibilitar la ejecución de los principales proyectos de desarrollo para el sector del transporte terrestre, compuesta por una oficina supervisora y fiscalizadora de los programas aprobados a las instituciones del sector, el Gobierno central, provincial y municipal. La áreas descritas en el decreto pueden ser perfectamente resumidas en cuatro: mejoras a la infraestructura del tránsito y transporte terrestre; construcción de terminales urbanas e interurbanas; renovación de flota; formulación de proyectos y financiamiento de estudios e investigaciones. De esta forma se le otorga mayor operatividad, con la salvedad de que no se requiere un nuevo instrumento legal para lograr esta redistribución sino voluntad política.

El Concejo directivo bajo esta nueva filosofía sólo debe aprobar aquellos proyectos cuya tasa de retorno sea verificable y cuenten con los estudios correspondientes, jamás los propuestos por su propia unidad fiscalizadora y supervisora a quien le debe ser vedado ese derecho. La Escuela de Educación Vial debe ser transferida temporalmente a la Dirección General de Tránsito Terrestre, para posteriormente ser parte integral de la autoridad que se

crease y ejecutar los programas de formación a conductores y demás usuarios de la vías públicas.

A partir del año 2012 la Ley No. 253-12 G. O. No. 10697 del 13 de noviembre en su artículo 20 crea el fondo para el desarrollo vial y renovación del parque vehicular²⁵⁶ el cual es administrado por el Ministerio de la Presidencia. Sólo en el año 2015 se presupuestaron 1,008 millones de pesos para la ejecución del referido fondo para un total de RD\$4,002.6 millones desde el 2012²⁵⁷ si que el FONDET haya participado en ninguno de los programas supuestamente ejecutados²⁵⁸.

La existencia de dos fondos, el primero creado por decreto y poseedor de una estructura diseñada para integrar a los diversos actores que intervienen el

²⁵⁶ ARTÍCULO 20. Con el objetivo de promover el desarrollo vial y la renovación del parque vehicular de transporte público de pasajeros y de carga se establece un impuesto adicional de dos pesos dominicanos (RD\$2.00) por galón al consumo de gasolina a y gasoil, regular y Premium, previsto en la Ley No. 112-00, sobre Hidrocarburos.

PÁRRAFO I. Este impuesto será recaudado por la Dirección General de Impuestos Internos (DGII).

PÁRRAFO II. La recaudación estimada por este concepto será asignada en el Presupuesto General del Estado. El Ministerio de la Presidencia coordinará la utilización de dicho fondo e identificará los programas y proyectos a ser financiados.

PÁRRAFO III. El veinticinco por ciento (25%) de estos ingresos deberá ser utilizado exclusivamente para el programa de renovación vehicular de transporte público de pasajeros y de carga, cuyo diseño deberá ser coordinado con los representantes del sector transporte. El setenta y cinco (75%) restante será utilizado para el desarrollo vial.

PÁRRAFO IV. La administración y uso de estos recursos está sometida al sistema de control interno y externo previsto por las leyes dominicanas, así como al régimen de contrataciones públicas.

²⁵⁷ Red Nacional de Noticias. “Existen 1000 millones para renovar chatarras” 26 de julio de 2016. [En línea] Disponible en: <http://www.rnn.com.do/?p=7085> [Consulta: 26 de octubre 2016]

²⁵⁸ Delgado, Esteban. “Impuesto de 2 pesos a gasolina y gasoil superan RD\$2,000 millones. La DGII y el Ministerio de la Presidencia no han informado oficialmente el monto y uso de los recursos”. Periódico el Dinero. 23 de marzo de 2015. [En línea] Disponible en: <http://www.eldinero.com.do/10509/impuesto-de-2-pesos-a-gasolina-y-gasoil-superan-rd2000-millones/> [Consulta: 24 de octubre de 2016]

sector y el otro, establecido por una ley de carácter tributario para ser dirigido discrecionalmente por el Presidente de la República a través de su ministro particular, explica en parte por qué el FONDET no ha funcionado ni ha financiado ningún tipo de programa que impacte directamente al tránsito y el transporte terrestre de forma directa pues los recursos con los cuales dispone provienen del cobro realizado a los deudores de vehículos financiados con el anterior Plan Renove.

3.8 Propuestas y mejoras

Las actividades relacionadas con el tránsito y el transporte público de la República Dominicana han descansado tal y como se ha mencionado en siete instituciones gubernamentales con responsabilidades conjuntas de planificación, regulación y operación o fiscalización del sistema. Estos organismos reúnen tres características principales que son la base fundamental del desarrollo de la presente tesis, consecuentemente su abordaje teórico nos ofrece el conocimiento amplio de la problemática que se ha venido describiendo en capítulos anteriores y que forman parte de todo un proceso inductivo cuyo resultado será el establecimiento de un órgano de carácter nacional que asuma todas y cada una de las competencias que a lo largo de 100 años han estado diseminadas en ministerios, secretarías, departamentos, oficinas, comités, institutos, direcciones generales y nacionales; en síntesis son: a) dualidad de funciones y competencias; b) marco legal incompleto y deficiente, c) dispersión del talento humano, recursos financieros y materiales.

A través del siguiente un ejercicio gráfico es posible mostrar la duplicidad

existente, la cual es el resultado de la crisis institucional debido, en nuestra opinión, a la omisión legislativa que se ha traído como consecuencia que, y es bueno recalcar que la República Dominicana sea el país con mayor número de muertes por accidentes de tránsito en el mundo según ha avalado la Organización Mundial de la Salud y las propias oficinas nacionales responsables de estas estadísticas.

Cuadro No. 12 Funciones según instituciones del tránsito y transporte

Funciones, atribuciones y competencias	INSTITUCIÓN					
	DGTT	OTTT	AMET	OPRET	PN	AYUNT.
1-Señalización horizontal y vertical	▲		▲			▲
2-Realizar estudios de tránsito (reordenamiento vial, aforos, velocidad, tiempo de recorrido y demora, entre otros)	▲		▲	▲		▲
3-Recomendar las mejoras geométricas (diseño) a las vías del país	▲		▲			▲
4-Llevar las estadísticas de accidentes de tránsito en todo el territorio nacional.			▲		▲	
5-Planificación, ejecución y control de programas de educación y seguridad vial.	▲		▲	▲		
6-Planificación, ejecución y control de campañas educativas para la prevención de accidentes.	▲		▲	▲		
7-Establecer las políticas reglamentarias y difusión de medidas de seguridad de tránsito.	▲		▲			
8-Regular y otorgar permisos de vallas y letreros en las carreteras y travesías	▲					▲
9-Establecer las políticas y/o reglamentaciones sobre el control de accesos y estacionamientos en edificaciones.	▲					▲
10-Colocación, diseño, reparación y mantenimiento de semáforos	▲		▲			▲
11-Establecer medidas para regular la circulación	▲		▲			▲
12-Establecer el registro del transporte de carga	▲					
13-Fiscalizar las infracciones a la Ley de Tránsito	▲		▲		▲	
14-Organizar el registro de vehículos del transporte público y privado de pasajeros.		▲	▲			▲
15-Operar sistemas de transporte				▲		

Leyenda:

Fuente: OPRET

DGTT- Dirección Gral. de Tránsito Terrestre **OTTT-** Oficina Técnica de Transporte Terrestre**AMET-** Autoridad Metropolitana de Transporte **PN-** Policía Nacional**AYUNTAMIENTOS-** **OPRET-** Oficina para el Reordenamiento del Transporte

Las 6 instituciones representadas gozan con la competencia para ejercer iguales atribuciones sin que exista un texto que exponga sus límites, más aún cuando algunas de ellas las asumen sin una base legal que las sustente.

La función No. 15 relacionada a la operación de sistemas de transporte, al no ser desarrollada por ninguna otra dependencia estatal se excluye de todo tipo de examen posterior, tomando en cuenta que previamente se han discutido las funciones y responsabilidades de la OPRET y la OMSA además de plantearse la incompatibilidad de tales atribuciones con la función del Estado en el sector.

Retomando el análisis, la función de realizar estudios de tránsito es ejercida por cuatro de las seis entidades, lo que la convierte en la tarea más importante que se ejecuta dentro del sub sector, sin embargo, no existen pruebas fehacientes de que los mismos hayan sido de una forma u otra socializados y/o coordinados; resultando posteriormente en simples documentos de referencia bibliográficas sin que hayan llegado ser efectivos. Existen múltiples ejemplos de situaciones donde la OPRET, la AMET y la DGTT han contratado consultorías para el desarrollo de nuevas propuestas en temas de vialidad, de hecho aunque algunas se ejecutaron, como lo fue el caso de los semáforos inteligentes, la falta de evaluación ex–post se tradujo en el colapso del proyecto²⁵⁹.

Tanto la DGTT, AMET y los Ayuntamientos inciden en la seguridad vial en lo relativo a: realizar investigaciones sobre reordenamiento, aforos, velocidad, tiempo de recorrido y demora; señalización horizontal y vertical, y el diseño de

²⁵⁹ “Gobierno instala semáforos inteligentes en Santiago y Santo Domingo”. El Nuevo Diario, Lunes, 3 de Marzo 2008. Edición Online. Disponible en web: <http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=93260> [Consulta: 26 de octubre de 2016]

Alicia Ortega. “Semáforos inteligentes se queman en la prueba”. El informe. 4 de septiembre de 2015. Disponible en web: <http://noticiassin.com/2015/09/semaforos-inteligentes-se-queman-en-la-prueba-y-hombre-queda-en-la-quebra-fruto-de-un-error-policial/> [Consulta: 26 de octubre de 2016]

las vías del país. El hecho de que tres entidades cumplan con iguales prerrogativas se traduce en el despilfarro de los recursos del Estado y a la inexigibilidad de responsabilidades ante la presencia de situaciones concretas, entiéndase que, la falta de señalización vertical u horizontal al ser de responsabilidad compartida produce la exclusión mutua, o sea que tanto una como la otra se declaran incompetente ante el requerimiento de la sociedad. ¿Es posible mantener el actual modelo? ¿A cuál de estas se le puede exigir mediante la acción de amparo de cumplimiento la ejecución de las funciones que le son privativas? La pregunta misma parece no tener respuesta, empero antes de su desarrollo es importante explicar que el único recurso “efectivo” con que cuentan los ciudadanos para obligar a los funcionarios públicos a acatar las disposiciones legales es el ya mencionado AMPARO DE CUMPLIMIENTO, definido como medida de carácter extraordinaria dirigido contra el titular de la administración pública renuente y recalcitrante a desempeñar el mandato de la ley²⁶⁰.

Debido a la juventud de la legislación contentiva de la acción precedente indicada, no existe jurisprudencia que pueda ser citada donde la administración del Estado en esta materia haya comparecido por ante el Tribunal Superior

²⁶⁰ **Artículo 104.-** Amparo de Cumplimiento. Cuando la acción de amparo tenga por objeto hacer efectivo el cumplimiento de una ley o acto administrativo, ésta perseguirá que el juez ordene que el funcionario o autoridad pública renuente dé cumplimiento a una norma legal, ejecute un acto administrativo, firme o se pronuncie expresamente cuando las normas legales le ordenan emitir una resolución administrativa o dictar un reglamento. **Artículo 105.-** Legitimación. Cuando se trate del incumplimiento de leyes o reglamentos, cualquier persona afectada en sus derechos fundamentales podrá interponer amparo de cumplimiento. **Artículo 106.-** Indicación del Recurrido. La acción de cumplimiento se dirigirá contra la autoridad o funcionario renuente de la administración pública al que corresponda el cumplimiento de una norma legal o la ejecución de un acto administrativo. República Dominicana. *Ley No. 137-11 Orgánica del Tribunal Constitucional y de los procedimientos constitucionales*. G. O. No. 10622 del 15 de junio de 2011.

Administrativo a defenderse ante la solicitud de los ciudadanos sin que esto implique que posteriormente no pueda ser ejercida a solicitud de una parte que se sienta perjudicada. Esta demanda requiere en cuanto a la forma tres elementos fundamentales, demandante, demandado y objeto, no obstante resulta notoriamente improcedente que el titular de una acción no tenga la capacidad para identificar hacia quien puede dirigirla debido, como se ha dicho a la multiplicidad de instituciones responsables, esto representa de oficio un medio de inadmisibilidad a menos que se ponga en causa a todas y cada una de ellas, lo que genera una complicación procesal que cuesta tiempo y recursos para el afectado. Se abre la necesaria reflexión sobre el cambio normativo que permitirá no sólo identificar el titular de la omisión sino cuál es la responsabilidad civil y administrativa del funcionario incumplidor²⁶¹²⁶², además de la política²⁶³ que si existe en otros países como en la República Bolivariana

²⁶¹ **Artículo 148.- Responsabilidad civil.** Las personas jurídicas de derecho público y sus funcionarios o agentes serán responsables, conjunta y solidariamente, de conformidad con la ley, por los daños y perjuicios ocasionados a las personas físicas o jurídicas por una actuación u omisión administrativa antijurídica. República Dominicana. *Constitución. Op. Cit.*

²⁶² **Artículo 79** Son deberes de los servidores públicos los siguientes:

1. Cumplir y hacer cumplir la Constitución de la República, las leyes, los reglamentos, manuales, instructivos, y otras disposiciones emanadas de autoridades competentes

6. Responder del ejercicio de la autoridad que les haya sido otorgada y de la ejecución de las órdenes que impartan y por la que corresponde a sus subordinados;

Artículo 90: El Estado y el Servidor Público o miembro del organismo colegiado actuante será solidariamente responsables y responderán patrimonialmente por los daños causados por la acción u omisión del funcionario actuante. República Dominicana. *Ley No. 41-08 De función pública y crea la Secretaría de Estado de Administración Pública. G. O. No. 10458 del 16 de enero de 2008.*

²⁶³ **Artículo 222.** La Asamblea Nacional podrá ejercer su función de control mediante los siguientes mecanismos: las interpelaciones, las investigaciones, las preguntas, las autorizaciones y las aprobaciones parlamentarias previstas en esta Constitución y en la ley y mediante cualquier otro mecanismo que establezcan las leyes y su Reglamento. En ejercicio del control parlamentario, podrán declarar la responsabilidad política de los funcionarios públicos o funcionarias públicas y solicitar al Poder Ciudadano que intente las acciones a que haya lugar para hacer efectiva tal responsabilidad. República Bolivariana de Venezuela. *Constitución Política. G. O. Extraordinaria No. 36860 de fecha 30 de diciembre de 1999.*

de Venezuela y que implica en todo caso la destitución del funcionario por su inacción u omisión.

Entre el Ministerio de Obras Públicas, representado por la DGTT, AMET y los Ayuntamientos existe otro conflicto, esta vez circunscrito a la implementación de medidas para regular la circulación²⁶⁴. Cada una de estas instituciones toman decisiones al margen de sus competencias generando problemas institucionales que derivan muchas veces en la desautorización de las decisiones ejecutadas sin que posteriormente medie ningún tipo de responsabilidad administrativa por la falta cometida. Como claro ejemplo del caso que nos ocupa se recogen las declaraciones el presidente de la Comisión de Transporte del Consejo de Regidores del Ayuntamiento del Distrito Nacional señor César Cabrera cuando la Autoridad Metropolitana decidió inconsultamente realizar cambios en los sentidos de circulación de las vías de la capital: *“AMET no está facultada para disponer cierre de calles”*²⁶⁵. Esta situación crea confusión en los munícipes y demás usuarios de las vías públicas.

La vía legal planteada en la Constitución del año 2010 es el juzgamiento de los conflictos de competencia²⁶⁶, sin embargo para que pueda actuarse ante la

²⁶⁴ DE LA ROSA, Adalberto. *“Amet y Obras Públicas inician cambio en tramo de la avenida Lope de Vega”*. Diario Libre [en línea] Disponible en web: <http://www.diariolibre.com/noticias/ciudad/amet-y-obras-publicas-inician-cambio-en-tramo-de-la-avenida-lope-de-vega-BY4515737> [Consulta: 27 de octubre de 2016]

²⁶⁵ GÓMEZ, Juan Julio. *“Quejas por cierre tramo de avenida Lope de Vega.”* El Nacional. [en línea] Disponible en web: <http://elnacional.com.do/quejas-por-cierre-tramo-de-avenida-lope-de-vega/> [Consulta: 27 de octubre de 2016].

²⁶⁶ **Artículo 185.- Atribuciones.** El Tribunal Constitucional será competente para conocer en única instancia: 3) Los conflictos de competencia entre los poderes públicos, a instancia de uno de sus titulares. República Dominicana. *Constitución. Op. Cit.*

autoridad correspondiente, el Tribunal Constitucional ha dispuesto:

Habrá conflicto de competencia de orden constitucional cuando exista disputa por atribución de las mismas facultades entre: 1) poderes públicos entre sí; 2) poderes públicos y órganos constitucionales, entidades descentralizadas y autónomas, municipios u otras personas de derecho público; o 3) cualesquiera de estas entre sí, a instancia de sus titulares²⁶⁷.

A prima facie interpretamos que las instituciones del sector tienen la calidad para discutir ante el T. C. las situaciones que se presentan al momento de ejecutar sus funciones según los estipulan sus decretos y leyes de creación, sin embargo esta postura no goza con el respaldo de la máxima instancia de control concentrado de la Constitución tal y como señaló en su sentencia No. TC/0112/14 de fecha 12 de junio de 2014 en la que se declaró inadmisibile el conflicto de competencia interpuesto por la Oficina de Ingenieros Supervisores del Obras del Estado contra el Ayuntamiento del Distrito Nacional por no concurrir todos los requisitos exigidos para su instrumentación. El fundamento de la inadmisión se esgrime en las siguientes consideraciones del TC que por su trascendencia son copiadas íntegramente:

8.7. De lo anterior se desprende que el requisito establecido en la Sentencia TC/061/2012 de que las competencias en disputa estén asignadas en la Constitución, el mismo no se verifica en el caso de la especie, en razón de que las atribuciones de la Oficina de Ingenieros Supervisores de Obras del Estado **no están determinadas por la Constitución**, sino en el artículo 1 del Decreto núm. 466-00, del dieciséis (16) de agosto del dos mil (2000), publicado en la G. O. 1005.

8.8. Es criterio de este tribunal constitucional que la admisibilidad del conflicto de competencia está sujeta a la concurrencia de todos los requisitos señalados anteriormente y que la ausencia de uno de estos genera la inadmisibilidad del referido proceso constitucional. En consecuencia, este tribunal verifica que no se cumplen los requisitos para la configuración y admisibilidad de un conflicto de competencia de

²⁶⁷República Dominicana. Tribunal Constitucional. *Sentencia TC/061/2012* de fecha 09 de noviembre de 2012

orden constitucional, por lo que el presente conflicto debe ser declarado inadmisibile.

Este precedente vinculante ya ha declarado inadmisibile toda acción que se produzca entre la OPRET, AMET, AMETRASAN, OTTT y FONDET en vista de que todas dependen de un decreto y no de atribuciones determinadas por la Constitución.

Queda pendiente entonces discutir si procede o no el conflicto de competencia entre la Dirección General de Tránsito Terrestre - Ayuntamientos o éstos contra las cinco precitadas instituciones, entendiendo en primer lugar que la DGTT y las alcaldías son el resultado de la Carta Magna y del quehacer legislativo, respectivamente, quedando investidas con la calidad para incoar, en nuestra opinión, no sólo esta acción sino una demanda en nulidad de los decretos de que crean e integran a todas estas entidades periféricas.

Una más de las funciones que mantiene en un enfrentamiento perenne a los ayuntamientos y AMET es el establecimiento y otorgamiento de rutas urbanas e interurbanas para el transporte público. Al mismo tiempo las alcaldías y la OTTT se encuentran confrontados en el tema relativo al motococho en vista de que la emisión de reglamentación interna subordinada interfiere en las funciones legales de la corporación edilicia además de ser contraria a la ley.

La misma Oficina Técnica de Transporte Terrestre en su plan estratégico institucional se define como:

...creada mediante decreto 489-87, entre otras funciones se le asigna la de planificar y regular el transporte de pasajeros a nivel nacional, posteriormente, con la creación de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) mediante decreto 393-97, el transporte urbano de Santo Domingo deja de ser responsabilidad de la OTTT²⁶⁸

Esta declaración expuesta en su plan vigente omite la responsabilidad de los ayuntamientos en lo urbano y declara que la AMET continua gozando de ese privilegio contrario al artículos 19 de la Ley No. 176-07 y 177 de la Ley No. 241-67; más aún resulta en extremo preocupante y una flagrante violación a su nueva visión institucional puesto que ella misma reconoce que el transporte en Santo Domingo y el Distrito Nacional dejó de ser de su competencia sin embargo contrario imperio ha querido mantener y mantiene el uso de motocicletas como medio de traslado en la demarcación de la capital de la República y otros pueblos del país.

Para lograr este objetivo ilegal crea en el año 2008 el Departamento de Motocicletas con el objetivo de normar el transporte público de pasajeros en vehículos de 2 ruedas en total violación y desacato al texto del artículo 135 de la norma vigente cuyo texto señala:

Artículo 135.- Uso de motocicletas y motonetas. (Modificado por la Ley No. 527-69 G. O. 6169 del 17 de diciembre de 1969)

a. Toda persona que conduzca una motocicleta en las vías públicas deberá conducirla solamente sentado en su asiento regular. No podrá ir acompañada en dicho vehículo por ninguna otra persona aún cuando esté tenga un asiento adicional o aditamentos especiales para ello. Esta

²⁶⁸ República Dominicana. Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Plan Estratégico 2013 - 2016*. Santo Domingo: 2013, Pág. 9

prohibición lo será de manera absoluta en todo el territorio del Distrito Nacional, no obstante en el resto del país, lo será solamente desde las 6:00 P. M. Hasta las 6:00 A. M.

¿Cómo se explica que existiendo una ley, que de forma taxativa, declara que un vehículo de 2 ruedas no puede transitar más de una persona en el territorio del Distrito Nacional, una entidad sin competencia, sin calidad, que en otros países hubiese sido declarado irrita en su condición de usurpadora de funciones, pretende, con una normativa²⁶⁹ que ni siquiera tiene rango de

²⁶⁹ ARTÍCULO 1. Únicamente podrá operar el número de motoconchos para los que la OTTT dé su autorización.

ARTÍCULO 2.- Los motoconchos que tengan autorización de la OTTT serán identificados por medio de un documento que deberán traer consigo en todo momento (rótulo y tablilla), en caso contrario serán detenidos por las autoridades fiscalizadoras.

ARTÍCULO 3.- Los conductores de los motoconcho en ningún caso serán menores de 18 años, en caso contrario se detendrá el vehículo.

ARTÍCULO 4.- Todos los conductores de motoconcho deberán contar con la licencia de motociclista y/u otras categorías.

ARTÍCULO 5.- Queda estrictamente prohibido: • MOTOCICLETAS: PROHIBIDO MONTAR MAS DE UN (1) PASAJERO, la Ley 241 de tránsito establece que en una motocicleta sólo pueden circular dos personas: el conductor y un pasajero. MOTONETAS: PROHIBIDO MONTAR MÁS PASAJEROS, QUE LOS PERMITIDOS ACORDE A SU CAPACIDAD DE ASIENTOS.

ARTÍCULO 6.- Los vehículos para motoconcho deben contar con el rótulo correspondiente, en el cual se especifica la parada a que pertenece y el número de orden del mismo, acorde a modelo presentado en apéndice.

ARTÍCULO 7.- Circularán a una velocidad máxima de 35 km/h.

ARTÍCULO 8.- La tarifa será autorizada por la OTTT y los conductores no podrán alterarla en ningún caso.

ARTÍCULO 9.- Las paradas de los motoconcho deberán contar con la autorización de uso de suelo otorgada por los ayuntamientos correspondientes, y no podrán ser operadas sin la previa autorización de la OTTT.

ARTÍCULO 10.- En las paradas está prohibido lavar las unidades y hacer reparaciones.

ARTÍCULO 11.- Ningún conductor podrá estacionar su motocicleta en la vía pública, fuera de las áreas definidas para ello (paradas).

ARTÍCULO 12.- Los conductores deberán abstenerse de fumar, consumir bebidas alcohólicas, leer, platicar, utilizar radio y/o celular y audífonos así como cualquier otro tipo de objeto que pueda distraer su atención en el momento de ir conduciendo las unidades.

ARTÍCULO 13.- Deberán contar con seguro de viajero para que haya la seguridad de resolver satisfactoriamente cualquier accidente.

ARTÍCULO 14.- Cumplir con las demás disposiciones en materia de vialidad, reglas técnicas y demás normativas emitidas por la autoridad competente. Uso de casco protector y chaleco reflectivo, el cual estará debidamente codificado.

decreto, de resolución o de ordenanza derogar el texto de una ley? Son estas situaciones que denotan la falta institucional de la República Dominicana que dan como resultado la gran cantidad de accidentes de tránsito productos de los vehículos de dos ruedas²⁷⁰.

Pudiéramos finalizar con el párrafo anterior la descripción del conflicto no obstante ello no posible ya que todavía queda pendiente plantear la usurpación a que ha sido objeto el Gobierno local por la OTTT; si no tiene competencia en zona urbana, y siendo el motoconcho un transporte eminentemente urbano ¿por qué insiste en querer regularlo? Agregando así una nueva violación a su mismo texto fundamental.

Urge la derogatoria de toda esa normativa contraria a la ley y por supuesto adversa a la misma Constitución de la República a fin de encauzar al país al respeto y acatamiento de la legítima norma, amén de la necesidad de un Congreso Nacional que asuma su rol de fiscalizador del Gobierno y la Administración Pública para que su accionar reglamentario sea ejecutado de forma correcta y que en caso de la inviabilidad e ineficacia del control político el Poder Judicial tome las medidas pertinentes.

ARTÍCULO 15.-La violación a estas disposiciones traerá como consecuencia la anulación de la autorización otorgada.

ARTÍCULO 16.-En todos los casos de violación a las leyes y reglamentos se aplicarán las sanciones establecidas.

²⁷⁰ El 66% de los accidentes de tránsito ocurridos durante los años 2014-2015 estuvo involucrada una motocicleta, persistiendo así esta causa de accidentalidad mortal como la principal a nivel nacional. República Dominicana. Observatorio de Seguridad Ciudadana. *Boletín Estadístico Enero Diciembre 2015*. [en línea] Disponible en web: http://www.mip.gob.do/images/docs/Programas/Boletines/Bolet%C3%ADn_2015.pdf [Consulta: 26 de octubre de 2016].

La última de las funciones analizada es la de planificación y se encuentra como ha de esperarse disgregada en diferentes instituciones en los aspectos de transporte público, vialidad y tránsito, en lo urbano como en lo interurbano. En efecto, la falta de integración y coordinación en todo el proceso de planificación es muy notoria debido a que pocos ayuntamientos asumen su responsabilidad dada la carencia de logística y personal técnico calificado profundizado aún más la “precepción” de desregulación.

La incidencia de otras instituciones no ligadas al sector como es el caso de la Oficina Supervisora de Obras del Estado (OISOE) y la Dirección General de Mantenimiento de Carreteras que construyen y ejecutan programas construcción y mantenimiento a la infraestructura vial sumado a la participación directa del Ministerio de Obras Públicas socaba el principio constitucional de transferencia de atribuciones y funciones.

Auspiciar y fortalecer la municipalización de las construcciones de infraestructura vial así como el área normativa y el transporte urbano, con la asistencia financiera del Estado apoyando la creación de infraestructura de apoyo y modernización gerencial del transporte en nada le resta poder al Gobierno central, por el contrario transforma el centralismo democrático en participación ciudadana; permitir que los munícipes decidan qué, cómo, cuándo, y dónde levantar una vía, establecer una ruta, el color de las unidades de transporte, dónde estarían sus paradas de autobuses, etc. es devolver a los organismos de administración local y comunitarios lo que nunca se le debió quitar, por esto es necesario execrar la cultura institucional heredada de la

dictadura de los años 1930-1978 donde toda decisión depende del Presidente de la República y su círculo más íntimo.

Las políticas actuales en materia de tránsito, transporte e infraestructura, (aeropuertos, puertos, ferrocarriles y vías urbanas y de peajes), en muchos casos están siendo reorientadas hacia la privatización²⁷¹. Existen múltiples razones a favor y en contra para la supresión por parte del Estado del rol de ejecutor y sustituirlo al de ente regulador que trace las políticas y estrategias a fin de permitir el acceso de todas las personas a los servicios, salvaguardar la seguridad nacional y garantizar que la inversión se realice de forma tal que abarque no sólo a las áreas más rentables sino las más desfavorecidas.

Con la existencia actual de la Dirección General de Tránsito Terrestre, Oficina Técnica de Transporte Terrestre, Autoridad Metropolitana de Transporte, Autoridad Metropolitana de Transporte de Santiago, Oficina Para el Reordenamiento del Transporte, Fondo Para el Desarrollo del Transporte, Escuela Nacional de Educación Vial, Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses, Consejo Nacional de Regulación de Taxis, Dirección de Vehículos de Motor de la Dirección General de Impuestos Internos, Sección de Transporte Turístico del Ministerio de Turismo y los Departamentos de Tránsito y Transporte instalados en cada uno de los ayuntamientos (Alcaldías) del país,

²⁷¹ El Dr. Antonio Estache, Op. Cit. Pág. 4 Señala, refiriéndose a la privatización, cuatro tipo de organización para la provisión de servicios de transporte, los cuales se aplican no sólo a este subsector sino a todo el ámbito estatal, a saber: Contrato-programa (Los gestores de la empresa se comprometen a alcanzar ciertos objetivos) Contrato de gestión (Los activos siguen siendo de propiedad pública y la gestión pasa a manos privadas) Concesiones/licencias/franquicias (Los activos siguen siendo propiedad pública y el concesionario puede aportar sus propios activos o construir nuevas infraestructuras) Contratos de prestación de servicios (La empresa adjudicataria se hace cargo sólo de los costes)

se hace necesario concentrar el proceso de regulación y fiscalización del subsector disponiéndose la creación de una autoridad única, autónoma y descentralizada que maneje la política nacional, regional y provincial que envuelven el tránsito y que sustituya todas y cada una de las actuales instituciones tal y como arrojó el resultado de todos los estudios ordenados por el Gobierno a través de los decretos Nos. 619-00 que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la solución de los problemas del transporte de pasajeros y de carga; 157-05 que establece el Consejo Dominicano del Transporte; 150-74 que integra una comisión para estudiar todo lo relativo a la colectivización del transporte urbano; 477-05 que crea la OPRET.

En un estudio de los modelos existentes en otros países de Latinoamérica y España se observan estructuras de dirección de la política pública de tránsito, transporte y seguridad a más alto nivel de gobierno; en el caso de Colombia existe el Ministerio de Transporte como cabeza del sector e integrado por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) y la Superintendencia de Puertos y Transporte (SUPERTRANSPORTE) y tiene como función principal *la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial,*

*férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo*²⁷².

Mientras que en la República de Panamá, “*por la necesidad apremiante de unificar todos los componentes del tránsito*”²⁷³ surge mediante Ley No. 34-1999 la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre en sustitución de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte y la Dirección de Transporte Terrestre del Ministerio de Obras Públicas. Esta tiene las *funciones relacionadas con la planificación, investigación, dirección, supervisión, fiscalización, operación y control del transporte terrestre en la República de Panamá*²⁷⁴ a fin de fortalecer el sector y mejorar el servicio, regular la movilización eficiente de personas, equipos y cargas y atender todo lo referente al uso de las vías.

Argentina creó mediante el Decreto No. 13-2015 el Ministerio de Transporte considerando “*la necesaria implementación de medidas que deben afrontarse en materia de transporte terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, así como también en las políticas viales, lo que resulta en necesaria la jerarquización de la actual SECRETARÍA DE TRANSPORTE con sus organismos descentralizados y desconcentrados*” escindiendo esta área del Ministerio de Interior. Las funciones de la nueva entidad se resumen en tres, a saber:

1. Entender en la elaboración y aplicación de políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, la registración y

²⁷² República de Colombia. *Decreto 087-2011 del 17 de Enero de 2011*. Diario Oficial No. 47955.

²⁷³ República de Panamá. Autoridad de Tránsito y Transporte. *Historia del Tránsito*. [en línea] Disponible en Web: <http://www.transito.gob.pa/historia/historia-del-transito> (Consulta 4 de abril de 2016)

²⁷⁴ República de Panamá. *Ley No. 34-1999 del 28 de Julio de 1999*. Gaceta Oficial No. 23854

sistematización de datos relativos al Sistema Nacional de la Seguridad Vial; concertar con las respectivas jurisdicciones las medidas tendientes al efectivo cumplimiento de las funciones de prevención y control del tránsito, sin que el ejercicio de tales funciones desconozcan o alteren las jurisdicciones locales.

2. Elaborar y ejecutar de la política nacional de transporte nacional o internacional, según sea el caso, terrestre, fluvial, marítimo y aéreo, así como en su regulación y coordinación.

3. Asumir todo lo relacionado con la construcción, habilitación, administración y fiscalización de las infraestructuras correspondientes a los diversos modos de transporte, en particular los puertos y vías navegables²⁷⁵.

Nicaragua igualmente posee el Ministerio de Transporte e Infraestructura, ente regulador del servicio público de transporte terrestre a nivel nacional²⁷⁶ con la misión de *la formulación de políticas en materia de transporte y construcción a fin de normar, planificar, ejecutar, evaluar y controlar la actividad que conlleve a conservar la infraestructura vial y brindar un servicio en sus diferentes modalidades que satisfaga las exigencias de la población, de forma tal que se garantice la prestación ágil, eficaz y con la calidad que los usuarios esperan, y de esta manera contribuir al desarrollo y progreso del país*²⁷⁷.

El ministerio está compuesto, entre otras dependencias, por la Direcciones Generales de Vialidad, Transporte Terrestre, Transporte Acuático y Normas de la Construcción y Desarrollo Urbano; además de organismos adscritos y de participación, tales como el Consejo Nacional de Transporte Terrestre (CNTT), Comisión Regional de Transporte y el Consejo Municipal de Transporte.

²⁷⁵ República Argentina. *Decreto No. 13-2015 de Ministerios del 10 de febrero de 2015*. Gaceta Oficial ND.

²⁷⁶ República de Nicaragua. *Ley No. 524 General de Transporte Terrestre*. Gaceta Oficial 72 Año 109 del 14 de abril de 2005. Artículo 40.

²⁷⁷ República de Nicaragua. *Misión del Ministerio de Transporte e Infraestructura*. [en línea] Disponible en web: <http://www.mti.gob.ni/index.php/ministerio/mision-y-vision> (Consultado: 13 de marzo de 2016)

Por último, en el caso de Costa Rica, existe el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, ente que fue creado primeramente sólo con la competencia en transporte y seguridad vial, según la Ley No. 3155 del 5 de agosto de 1963, crea el Ministerio de Transportes y posteriormente se transformó para incluir la cartera de Obras Públicas dentro del Ministerio²⁷⁸. Tiene como objetivo general dotar al Costa Rica de la infraestructura del transporte requerida y velar por la adecuada operativización del Sistema. El Consejo de Seguridad Vial, dependencia el Ministerio, es el brazo ejecutor de la política de seguridad vial y responsables de la dirección del proceso de fiscalización a través de la Policía de Tránsito.

Para el caso nacional, se debe y así se propone establecer la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre para que a través ella se establezca y ejecute la política nacional en el sub sector y cumpla con el objeto promover, apoyar, regular, dirigir y controlar su desarrollo a través de acciones encaminadas a garantizar que la prestación de los servicios se lleven a cabo en un ambiente caracterizado por la eficiencia técnica, económica y social, la competencia leal, efectiva, y transparente de los prestadores de los servicios, la defensa de los derechos de los usuarios y prestadores de los servicios, realizando los estudios, dictando las regulaciones y normas necesarias, fiscalizando y controlando los servicios.

La Autoridad, contrario a lo que ocurre con la DGTT debe poseer personalidad jurídica, con capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones; con

²⁷⁸ República de Costa Rica. *Ley No. 4786, reforma la Ley-3155 y crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes*. Gaceta Oficial ND. 5 de julio de 1971

carácter jurisdiccional, independencia financiera, autonomía funcional, administrativa, técnica y patrimonio propio de la misma forma que la Ley No. 226-06 se la otorgó a la Dirección General de Impuestos internos.

De hecho, el nombre es lo menos relevante, sea autoridad, instituto o dirección general, lo trascendente es que el Congreso Nacional y el Poder Ejecutivo así como refundaron la DGII para que optimizar sus labores fiscalistas, el nuevo marco legal debe mejorar la seguridad vial y reducir considerablemente las muertes por accidentes de tránsito en el país.

Será competencia de la Autoridad todo lo relacionado con la planificación, regulación, administración, control y fiscalización del tránsito y el transporte terrestre; dictar las normas técnicas y administrativas para la gestión eficiente y segura de la vialidad, así como la circulación en todo el territorio nacional; el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y la tipología de vehículos del transporte terrestre; las condiciones para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas; el transporte público de pasajeros, sub-urbanas, inter-urbanas y periféricas; el transporte de carga; la emisión de las licencias de conducir; el registro de conductores y estacionamientos.

Cualquier materia relacionada con el tránsito y el transporte terrestre que esté a cargo de otros órganos del Poder Ejecutivo, Gobiernos Provinciales y Municipales, deberá estar en concordancia con los lineamientos establecidos por la Autoridad.

Se debe mantener incólume la facultad de la municipalidad a pesar de que históricamente no ha sido muy efectiva, de hecho resulta complejo en un país con 155 municipios pueda coordinar localmente y de forma correcta el transporte urbano, ya que en la mayoría de los casos la cercanía entre los municipios los convierte en inter-urbano. La solución a esta problemática sería crear un órgano colegiado de dirección incluya miembros permanentes y no permanentes, los primeros serían de tres tipos (gobierno, sector operador, usuarios) y los segundos sólo participarían en función al área de impacto de la medida y tendrían derecho a voz y voto pero no a veto. Esto se explica por la necesaria concertación con los ayuntamientos pues cómo se puede pretender establecer, por ejemplo, un parador de autobuses en un lugar no consensuado con la máxima instancia local.

Esta experiencia tiene un precedente en el Consejo Nacional de Seguridad Social el cual está compuesto por el gobierno, empleadores y trabajadores (con derecho a veto), los médicos, profesionales liberales, discapacitados y enfermeras.²⁷⁹

²⁷⁹ Art. 23.- El Consejo Nacional de Seguridad Social estará integrado por:

a) El Secretario de Estado de Trabajo, quien lo presidirá; b) El Secretario de Estado de Salud Pública y Asistencia Social, Vice-presidente; c) El Director General del Seguro Social (IDSS). d) El Director del Instituto de Auxilios y Viviendas (INAVI); e) El Gobernador del Banco Central; f) Un representante de la Asociación Médica Dominicana (AMD); g) Un representante de los demás profesionales y técnicos de la salud; h) Tres representantes de los empleadores, escogidos por sus sectores; i) Tres representantes de los trabajadores escogidos por sus sectores; j) Un representante de los gremios de enfermería; k) Un representante de los profesionales y técnicos, escogido por sus sectores; l) Un representante de los discapacitados, indigentes y desempleados; m) Un representante de los trabajadores de microempresas.

Párrafo III.- Cada miembro titular tendrá un suplente.

Art. 24.- Sesiones del Consejo Nacional de Seguridad Social El Consejo Nacional de Seguridad Social (CNSS) sesionará válidamente con la mitad más uno de sus miembros

Al implementar este modelo se asume la práctica latinoamericana. En Paraguay, por ejemplo la Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial está conformada por un directorio que incluye el sector Gobierno y la municipalidad²⁸⁰. Para el caso cubano ha sido establecida la Comisión Nacional de Seguridad Vial con poderes de control sobre el Ministerio de Transporte y de coordinación con las entidades municipales.²⁸¹ Igualmente, y para finalizar, citamos a la República de Ecuador con su Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, dirigida por un cuerpo colegiado de seis miembros²⁸²

Este Consejo o Junta Directiva debe de tener la facultad de establecer las políticas públicas relativas al tránsito y el transporte terrestre, los lineamientos generales de la gestión a seguir por la Autoridad y aprobar los reglamentos requeridos para la aplicación de las leyes que regulan de las actividades del sector. En síntesis, tendría funciones normativas y de supervisión del órgano ejecutivo el cual será responsable de poner en marcha todos los planes, programas y proyectos previamente aprobados.

titulares, siempre y cuando esté presente, por lo menos, un representante de los sectores gubernamental, laboral y empleador. Sus resoluciones sólo serán válidas cuando cuenten con la mayoría de los votos presentes, incluyendo por lo menos el voto favorable de un representante del sector público, de los trabajadores y de los empleadores.

República Dominicana. *Ley No. 87-01 que crea el Sistema Dominicano de Seguridad Social*. G. O. 10086. 05 de septiembre de 2001.

²⁸⁰ República del Paraguay. *Ley No. 5016 Nacional de Tránsito y Seguridad*. Reg. Oficial n/d. 16 de mayo de 2014. Artículo 11.

²⁸¹ República de Cuba. *Ley No. 109-2010 Código de Seguridad Vial*. Op. Cit. Artículos 313 y 314.

²⁸² República de Ecuador. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial*. Registro Oficial Suplemento 398. 07 de agosto de 2008. Artículo 18.

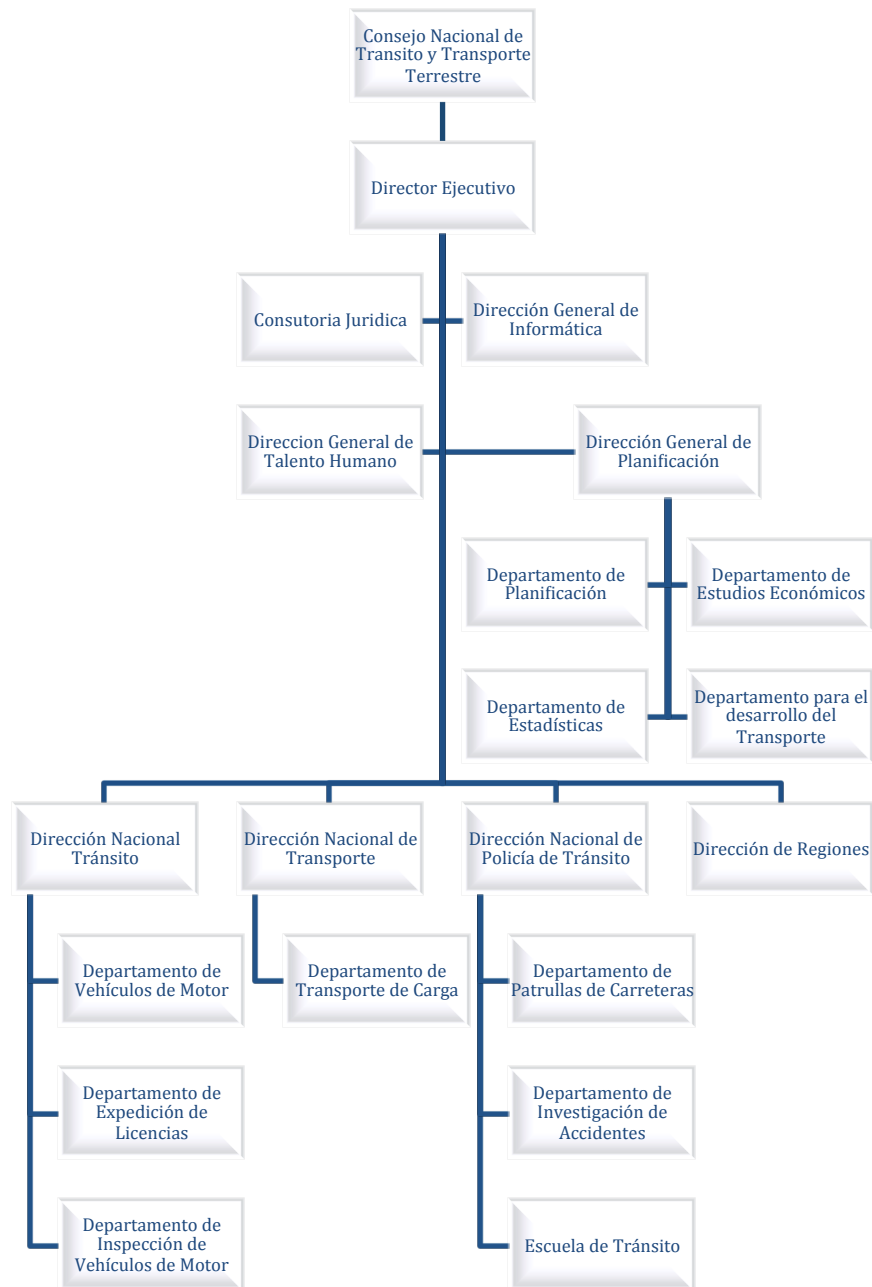
Uno de los objetivos principales de la Autoridad será unificar de una vez por todas las entidades del nivel central que inciden en la problemática, en vista de ello la actual OTTT debe ser suprimida y crearse una Dirección Nacional de Transporte Terrestre que será dependencia de la Autoridad y responsable de desarrollar, administrar y mantener los sistemas de registros y autorizaciones de vehículos y servicios en todas sus modalidades y de la elaboración de estudios y proyectos relativos al transporte en todo el territorio nacional.

La DGTT al igual que la anterior tiene que ser reestructurada y asumir plenamente los sistemas de registro, restituyendo su función originaria establecida en la Ley No. 165-66 y derogando las funciones de la Dirección General de Impuesto Internos en todo lo relativo a las placas y matrículas de los vehículos de motor, en consecuencia debe ser responsable de desarrollar, administrar y mantener los sistemas de licencias, placas y autorizaciones requeridos tanto para vehículos terrestres como para los conductores en todo el país, del sistema de revisión técnica para vehículos, circulación, y accidentes viales, así como también de la dirección técnica y coordinación con otras autoridades nacionales y ayuntamientos del país para la instalación de semáforos y señales horizontales y verticales. Se entenderá ésta dirección conjuntamente con las alcaldías llevarán a cabo la administración y supervisión de las vías urbanas y metropolitanas.

La Dirección General de Planificación asumirá, tal y como se ha mencionado, parte de las competencias de la actual Oficina para el Reordenamiento del Transporte y desarrollará la planificación física, financiera y presupuestal tanto

del subsector, el diseño de las regulaciones y normas técnicas, económicas, ambientales y de seguridad, así como también la elaboración de estudios, investigaciones a nivel de todo el territorio nacional.

Figura 2: Organigrama de la Autoridad



CAPITULO IV. LEY GENERAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

“Nos estamos acostumbrando a que toda legislación trascendental para la vida social del país se lleve a cabo en el silencio –y casi sigilosamente- de las Secretarías de Estado, sin que el público en general conozca las disposiciones sino hasta el día en que se ponen en vigor, de golpe y porrazo: y sin una previa meditación y sin que nadie pueda siquiera discutir las” Cfr. Diarios de los Debates de la Cámara de Diputados, sesión del 20 de diciembre de 1933²⁸³

El propósito de una ley general implica desarrollar en toda su extensión un conjunto de disposiciones y normativas de carácter público que integren un área, los principios abarquen a más allá de un tópico o segmento. Es una compilación legislativa dentro de un área del quehacer humano que sirve para la organización, regulación y fiscalización, en este tenor la Corte Constitucional de Colombia establece dos requisitos fundamentales para que un cuerpo normativo pueda determinarse Código, a saber:

a) Que el cuerpo normativo trate una materia determinada en una forma completa, integral y sistemática. Es decir, no cabe pensar que se está en presencia de un código cuando el texto en análisis deja muchos temas sin resolver, o cuando coexisten con él un gran número de normas que se ocupan de la misma materia, sin que en este último caso dicho cuerpo legal disponga que esas normas se consideran parte integrante del mismo; b) Que exista una manifestación de voluntad por parte del Poder Legislativo para que un cuerpo legal sea elevado a la categoría de código. La Corte ha expresado ya en varias ocasiones que no todas las sistematizaciones normativas constituyen un código²⁸⁴.

²⁸³ En González Oropeza, Manuel. *Conceptualización Histórica de la Terminología Legislativa*. En línea. Disponible en: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/2/700/22.pdf> [Consulta: 28 de octubre de 2016]

²⁸⁴ Corte Constitucional de Colombia Sentencia No. 362-96. También se han elaborado fórmulas que contribuyen a diferenciar los códigos de los estatutos y de las recopilaciones. Sin embargo, subsisten aún situaciones en las cuales los criterios diferenciadores no son suficientes para resolver las dudas.

Una nueva Ley General de Tránsito y Transporte representaría un gran avance legislativo que derogaría la actual Ley 241 sobre Tránsito y Vehículos y junto con esta 67 normas entre leyes, decretos, reglamentos, ordenanzas y resoluciones. Tomaría como fundamento la actual legislación, complementada con la experiencia legislativa latinoamericana y europea, particularmente la española, puertorriqueña y colombiana.

Constituye la herramienta base para la implementación y puesta en marcha de la Autoridad de tránsito y transporte y demás órganos complementarios, implicando en toda su extensión una reorganización en materia de tránsito y transporte de amplias repercusiones y transcendencia. Al referirnos a una legislación especial con características de ley orgánica, múltiples temáticas contempladas en textos complementarios han de ser derogados para que un sólo texto sea el marco normativo dentro del sub sector.

En síntesis, ésta sería la meta, crear una nueva legislación de carácter orgánica y general, sin embargo ello no implica que bajo la actual norma no se puedan realizar cambios significativos que se traduzcan en una mejora sustancial de todo el sistema, máxime cuando las competencias otorgadas a la Dirección General de Tránsito Terrestre y su director son extremadamente amplias, sumado al hecho de que con excepción de la DGII y el CART, todas las demás instituciones vinculadas son creadas por decreto, o sea, que haciendo uso un instrumento legal de igual jerarquía estas pueden dejar de existir o reorganizarse bajo la sombrilla de la DGTT.

4.1 Estructura

Una ley de semejante envergadura debe estar compuesta por libros divididos en títulos, capítulo y artículos, de forma que el texto refleje una estructura legislativa con la nomenclatura homogénea establecida en otros instrumentos elaborados y promulgados por el Congreso de la República. La terminología a emplear en el accionar del legislador debe mantenerse lo más congruente posible con la historia y la práctica de este cuerpo. A diferencia de países como Perú y México que poseen grandes experiencias y una enciclopedia de términos para uso de los legisladores, nuestro país no cuenta con tales, razón por la cual se ha seguido unas veces sí y otras no el modelo implementado en el código civil vigente heredado de la República Francesa en el año de 1804.

La legislación en materia de tránsito y transporte terrestre aunque no aborda aspectos relacionados a los puertos, helipuertos y aeropuertos, sus usuarios y vehículos, no implica que de una forma u otra algunos tópicos coincidentes no puedan ser tocados o delimitados. En ese tenor puedo mencionar la debilidad existente en los puertos multimodales al momento del traslado de la carga desde la zona especial hacia su destino utilizando la vía pública²⁸⁵ igualmente todo lo denunciado en el capítulo dos de la presente obra específicamente el uso de vehículos en instalaciones privadas sin que acceso a la vía como es el caso de las maquinarias utilizadas en los aeropuertos y puertos.

²⁸⁵ Nos referimos a la entrada y salida de remolques sin la placa de circulación y los marbetes de renovación, con luces traseras defectuosas, cauchos (gomas) desgastadas, conductores con licencia que no se corresponde con la categoría del vehículo, entre otras.

4.2 Recomendaciones y contenido propuesto

4.2.1 Disposiciones generales, objeto, definiciones, principios y objetivos estratégicos del tránsito y el transporte terrestre

A diferencia de la actual Ley No. 241-67 de Tránsitos y Vehículos, debe existir una ley general que integre los principios sobre el cual se regirá todo el subsector; elementos generales en los cuales se perfila el espíritu del legislador y que por su complejidad teórica y filosófica no son parte de lo normativo; de la misma forma que ocurre en los Códigos de Trabajo y de Niños, Niñas y Adolescentes este apartado impulsará la doctrina y la jurisprudencia que se creare posteriormente.

Actualmente se encuentra ausente la denominación y objeto de la Ley así como las nuevas definiciones que son utilizadas en decretos, reglamentos y demás normas sub legales que se requieren para la ejecución. La importancia del glosario de términos implica en toda su extensión la interpretación propia del legislador, lo que reduce en gran manera la labor de los jueces a la hora de conocer acciones que involucren a los actores que intervienen en el tránsito y transporte. Países como Puerto Rico, Cuba, Panamá, Nicaragua, Costa Rica, entre otros contemplan como base normativa el establecimiento de los conceptos debido a la especificidad de la materia en ese sentido, contrario a la propuesta de algunos legisladores que se inclinan por su reducción²⁸⁶.

²⁸⁶ En el proyecto presentado en la Cámara de Diputados en el año 2011 se maneja esta postura reduccionista. Ver propuesta del diputado Rafael Tobías Crespo, disponible en www.camaradediputados.gob.do/serve/listfile_download.aspx?id=4838&num=1

Términos como carril expreso, cascos protectores, concesión, contaminantes ambientales, derecho de paso, elevados, flotilla, alcoholímetro, taxímetro, GPS, manos libres (HANDFREE), transporte internacional y túnel, son algunos de los ausentes en la actual legislación y que, en mi opinión, por su uso constante tienen que ser incluidos y conocidos, de forma tal que se establezcan claras diferencias entre conceptos gramaticales y jurídicos.

4.2.2 Administración y competencias

Una vez establecido todo lo relativo a los principios básicos, el objeto y la terminología del tránsito, transporte y seguridad vial, se hace necesario introducir la estructura que ha de dirigir todo el sistema. Abordando la competencia del Ejecutivo en la planificación, regulación, administración, control y fiscalización, de forma que las prácticas denunciadas en el capítulo anterior sobre la irrupción del presidente de la República en las atribuciones del legislativo sean de una vez y por todas subsanadas al dotarlo de poderes extraordinarios y reglamentarios.

Se propone definir y especificar el vínculo que ha de existir entre los ayuntamientos y el Gobierno central en el transporte público y la vialidad, asumiendo y dando continuidad al principio constitucional de transferencia de las competencias y atribuciones de la administración pública hacia organismos autónomos y descentralizados. Igualmente la exclusión y/o sustitución de todos y cada uno de los actuales órganos “Ilegales e inconstitucionales” existentes, muy especialmente el FONDET y el fondo administrativo del ministro de la Presidencia creado mediante la Ley No. 253-12.

Al tenor del artículo 237 de la Constitución de la República Dominicana, se hace necesario identificar la fuente que sustenta toda propuesta de ley donde exista una obligación por parte del Estado, sin embargo en el caso que nos ocupa ya existen los recursos disponibles desde el año 2012 los cuales se encuentran depositados en las cuentas del Tesoro. Resulta conveniente considerar que, en caso de ser aprobada esta propuesta, la autoridad rectora del subsector tendrá autonomía funcional en las mismas condiciones de las Direcciones Generales de Aduana e Impuestos Internos, en consecuencia los recursos obtenidos a través de la Ley No. 253-12 pueden perfectamente ser transferidos a la DGTT de forma directa para su administración bajo la fiscalización de los órganos de control financiero del Gobierno (Contraloría General de la República y Cámara de Cuentas). La aceptación de esta propuesta permitirá el manejo descentralizado de la política de construcción vial, renovación de flotas y reorganización institucional.

Se requiere otorgarle a los conductores, peatones, pasajeros y operadores del servicio de tránsito y transporte terrestre y sus actividades conexas la calidad o categoría de beneficiarios del sistema con derecho a acudir ante los órganos administrativos o jurisdiccionales competentes para la protección de sus derechos e intereses, estableciéndose el recurso de revisión y el jerárquico para la retractación de las decisiones adoptadas por la autoridad competente.

4.2.3 Registro nacional de vehículos de motor o remolque, conductores y estacionamientos públicos

La Dirección General de Impuestos Internos registra los vehículos de motor y remolques, Tránsito Terrestre otorga las licencias a los conductores, mientras que la Dirección General de Edificaciones y la Dirección de Planeamiento Urbano, ésta última perteneciente a los ayuntamientos, participan conjuntamente con la DGTT en el registro de los estacionamientos públicos.

Una sola institución estatal debe tener las competencias para llevar los registros de los vehículos de motor, remolques, conductores y estacionamientos públicos; carece de toda lógica la intervención de cuatro dependencias en un procedimiento que lo único que requiere es un nivel de coordinación e información sin la necesidad de que el ciudadano se vea obligado a poner en conocimiento a organismos de la administración como si no existieran mecanismos internos que evitaran la innecesaria burocracia.

La pérdida del certificado de registro actualmente sigue, al igual que lo anterior, la política burocrática del Estado requiriendo del ciudadano su presencia en varias dependencias para obtener el nuevo duplicado, además de solicitarle la intervención y contratación de un oficial público (abogado notario) para que certifique cualquier trámite o procedimiento donde la firma del denunciante sea necesaria aunque él mismo esté presente, esto sin señalar el pago de una publicación periodística para informar a toda la población de la República la pérdida de un documento de carácter privado que no es de dominio público.

Bajo estas consideraciones²⁸⁷, es impostergables atribuirle, en todo caso a la autoridad única o la Dirección General de Tránsito Terrestre la exclusividad en materia de registro lo que obviamente resultaría en un beneficio en tiempo y dinero para los ciudadanos y ciudadanas.

Ley No. 195-11 de 3 de agosto de 2011 cuyo objeto es “*establecer las formalidades y criterios para la asignación y uso de las placas oficiales, diplomáticas, consulares y exoneradas para los vehículos de motor de uso oficial de los servidores públicos y entidades estatales*”, debe ser reformada en los aspectos relacionados al uso de las mencionadas placas en vehículos particulares propiedad de los funcionarios y empleados públicos, los cuales deben ser dotados de un marbete oficial de exoneración del impuesto de circulación contrario a la práctica vigente que le facilita un nuevo certificado de propiedad y su correspondiente placa, produciendo un nuevo registro de vehículos temporal el cual se revierte cuando se produce un cambio en el partido que gobierna.

Es necesario que se retome el registro de vehículos de tracción animal disponiéndose que el mismo sea ejecutado por las alcaldías bajo los lineamientos de la Dirección General de Tránsito Terrestre.

De igual forma que ocurre en los puertos del país donde existe un trabajo compartido entre la Direcciones de Impuestos Internos y de Aduanas; Tránsito Terrestre, sin importar que se aprobare o no esta propuesta debe, a través de

²⁸⁷ Los aspectos legales y consideraciones técnicas fueron abordados en el capítulo No. 2.2 sub tema “*Registro de Vehículos de motor*”

sus funcionarios, fiscalizar el régimen de internación temporal de los vehículos de motor y remolques para uso no oficiales provenientes de la República de Haití y del Estado Libre y Asociado de Puerto Rico²⁸⁸ dadas las competencias de las cuales está investido en la actual legislación, empero se han de especificar claramente la funciones de cada una de estas dependencias de forma tal que el tránsito de los vehículos con registro haitiano y puertorriqueño se realice de forma segura y coordinada.

4.2.4 Uso de los vehículos de motor o remolques en las vías públicas

La vigencia del Decreto No. 178-94 retirando una de las dos chapas otorgadas a los vehículos de motor consignadas en el artículo 5 y siguientes de la actual ley invita a proponer una modificación en el cual se retome el texto anterior derogando el referido decreto con la salvedad de otorgar un mayor nivel de flexibilidad a la autoridad para disponer según las condiciones la cantidad y las características que las mismas deben poseer.

Una reforma en los aspectos prescritos en este apartado debe enmarcarse en sustituir las especificidades por elementos de carácter general de forma tal que la autoridad competente pueda tener un mayor nivel de flexibilidad a la hora de enfrentar situaciones particulares de suerte que, faltas como las de pintar, doblar, cortar, etc. una chapa (placa) no conlleve un procedimiento contravencional sino una falta de carácter administrativa por cuanto no serían

²⁸⁸ Haití comparte frontera común con la República Dominicana y posee cuatro pasos fronterizos (provincias de Dajabón, Elías Piña, Jimaní y Pedernales). Puerto Rico esta separada por una franja oceánica de 104 kilómetros que es cubierto por los servicios regulares de Ferry dos veces a la semana y que incluye el traslado de vehículos e internación temporal.

fruto de la decisión del legislador sino de una disposición interna, en este caso del Director de Tránsito Terrestre.

Las causas para no la inscripción y la prohibición para transitar deben ser resumidas en cuatro: a) cuando se demuestre que la autorización hubiere sido obtenida por medios fraudulentos o hubiese sido concedida por error; b) el propietario, después de haber sido otorgada la autorización para transitar por las vías públicas, haya alterado las dimensiones de forma tal que no estuviera de acuerdo con las disposiciones legales vigentes; c) que el vehículo de motor o el remolque conforme a los criterios técnicos definidos por la Dirección General de Tránsito Terrestre estuviera en condiciones físicas tales que pudiese constituir una amenaza o peligro para la seguridad pública; d) cuando existan motivos razonables para creer que el vehículo de motor hubiere sido robado, o ilegalmente adquirido, o alterado, o que la concesión de su inscripción, o la expedición o renovación de su matrícula constituyere un fraude contra una persona que tuviere un gravamen válido sobre dicho vehículo. De esta forma y engloban en general todas las posibles situaciones que se advierten a la hora de fiscalizar cualquier falta que obligue a retirar la autorización de transitar.²⁸⁹

²⁸⁹ El precedente a esta medida lo constituye el *Artículo 65.- Conducción temeraria o descuidada. (Modificado por la Ley No. 12-2007 G. O. 10409) Toda persona que conduzca un vehículo de motor de manera descuidada y atolondrada, despreciando desconsiderablemente los derechos y la seguridad de otras, o sin el debido cuidado y circunspección, o de una manera que ponga o pueda poner en peligro las vidas o propiedades, será culpable de conducción temeraria descuidada y se castigará con multa establecida por el tribunal competente en el monto comprendido entre la quinta y tercera parte del salario mínimo del sector público o prisión por un término no menor de un (1) mes ni mayor de tres (3) meses o ambas penas a la vez. Tal y como se observa la amplitud del texto permite utilizar “la manera descuidada” para aplicarlo a casi toda situación que se produzca en la vía sin desmedro a la condicionante “que pueda poner en peligro la vida o propiedades”. Ha de*

La indefinición o abrogación por desuso de la Ley No. 527-69 que prohíbe pasajeros en vehículos de dos ruedas hace necesario definir si se mantiene o no la prohibición o en su defecto que sea levantada para cobijar dentro del marco de la legalidad el denominado motoconcho de forma tal que esta actividad productiva que le genera al Estado dominicano excelentes beneficios debido al pago de impuestos al que están sometidos los combustibles fósiles, única fuente de energía utilizada por este tipo de vehículo a diferencia de los demás medios de transporte públicos que en su mayoría utilizan diesel y gas licuado de petróleo.

Se debe señalar el estatus del tipo de vehículo denominado cuatrimotor el cual es utilizado en las zonas turísticas del país y que hasta la fecha resulta ajeno a la ley dadas sus características de técnicas y mecánicas, al igual que el ciclomotor.

4.2.5 De la venta y traspaso de vehículos de motor o remoque.

Una vez abordados los aspectos conceptuales, institucionales, registros y uso de vehículos, la sistematización legislativa, a tono con la actual ley, se plantea el traspaso de los vehículos de motor y remolques, sin embargo por ser un asunto eminentemente comercial y de carácter privado, la propuesta está encaminada a reducir a su mínima expresión toda esta temática; manteniendo y mejorando la relación entre la autoridad y los concesionarios o dealer

encenderse por qué el citado artículo es uno de los más usados por la Policía de Tránsito al momento de colocar una multa o unfracción.

integrando más activamente a la Dirección General de Aduanas en el proceso de importación.

Debido a la derogación del artículo 9 de la Ley No. 241-67, la placa de exhibición de automóviles nuevos dejó de ser un impuesto legal para convertirse en una supuesta tasa administrativa establecida por la Dirección General de Impuestos Internos en contraposición de la Constitución de la República donde se establece que sólo el Congreso Nacional tiene esta facultad, sobrando las razones del porque recomiendo la inclusión en la propuesta del no pago del impuesto.²⁹⁰

Propongo retirar la competencia a la autoridad para reglamentar los permisos de exhibición y las licencias para concesionario, distribuidor y vendedor de vehículos de motor y remolques ya que la misma es una actividad totalmente ajena a la DGTT y crea situaciones que se prestan a ciertas indelicadezas que se escapan al espíritu de este texto.

4.2.6 De la licencia de conducir y el permiso de aprendizaje.

Las actuales licencias de conducir no incluyen los vehículos dedicados a labores agrícolas, industriales y de construcción ya que tal y como se ha analizado este tipo de vehículo no ha sido configurado por el legislador como vehículo de motor excluyendo la necesidad de portar algún tipo de

²⁹⁰ En la actualidad los vehículos importados, aparte de arancel establecidos para los vehículos importados, el valor del 17% por concepto de primera placa, sin embargo se les exige pagar el derecho de circulación correspondiente al año en el cual se importa el vehículo lo que representa una doble tributación para el ciudadano más aún cuando se le otorga una placa de exhibición hasta tanto el consumidor final haya cubierto los valores arancelarios.

autorización, este vacío puede ser subsanado mediante la creación de una licencia especial al tenor de lo establecido en el artículo 29 de la Ley conjuntamente con la inclusión de la sentencia “vehículos utilizados en la vía pública” de la forma en como aparece en la legislación comparada latinoamericana.

Conjuntamente con esta licencia especial se deben crear las licencias profesionales, las cuales serán aquellas utilizadas para el transporte de mercancías y cargas, pasajeros o cualquier otra actividad profesional, dependiendo de la actividad a la que se dedique el conductor o el uso dado al vehículo, las clases recomendadas son: transporte público, transporte de carga, escolar, vehículos de emergencia y transporte de cargas especiales.

Para otorgar este tipo de licencia el reglamento vigente de Escuelas de Conductores tiene que especificar la currícula para los cursos especializados además de la acreditación del personal docente responsable de impartir los mismos lo que obviamente implica que la actual Escuela de Educación Vial (ENEVIAL) sea transformada en un instituto técnico profesional avalado por el Ministerio de Educación Superior Ciencia y Tecnología permitiendo que sus egresados obtengan un título profesional acreditado por el Estado dominicano.

Las cancelaciones o suspensiones de las licencias aprobadas hace 49 años tienen que ser definitivamente complementadas con la aplicación del sistema de puntos previsto en el artículo 50, toda vez que no se requiere un decreto o una modificación por parte del Congreso sino la implementación de un

reglamento expedido por el Ejecutivo y que ha de contener el procedimiento a seguir por la Dirección General de Tránsito Terrestre. A cada una de las infracciones existentes se le colocaría un número específico de puntos que serán sumados a la licencia hasta llegar a los 20 requeridos para su suspensión. Los conductores que no cometan infracciones y que no obtengan puntos, al no haber sido sancionados por la comisión de infracciones podrán recibir una reducción en el valor la tasa de renovación de la licencia de conducir y un crédito de 2 puntos anuales hasta un máximo de 10.

Ahora bien, resulta importante aclarar si el sistema de puntos establecido constituye una doble sanción por los mismos hechos, cuál es la naturaleza de tal medida y si la misma se encuentra amparada dentro del debido proceso consagrado en la Constitución de la República en su artículo 69²⁹¹. Considerando la internacionalización de éste modelo punitivo, presente en importantes países de Europa y América, resulta poco práctico hacer un

²⁹¹ **Artículo 69.- Tutela judicial efectiva y debido proceso.** Toda persona, en el ejercicio de sus derechos e intereses legítimos, tiene derecho a obtener la tutela judicial efectiva, con respeto del debido proceso que estará conformado por las garantías mínimas que se establecen a continuación

- 1) El derecho a una justicia accesible, oportuna y gratuita;
- 2) El derecho a ser oída, dentro de un plazo razonable y por una jurisdicción competente, independiente e imparcial, establecida con anterioridad por la ley;
- 3) El derecho a que se presuma su inocencia y a ser tratada como tal, mientras no se haya declarado su culpabilidad por sentencia irrevocable;
- 4) El derecho a un juicio público, oral y contradictorio, en plena igualdad y con respeto al derecho de defensa;
- 5) Ninguna persona puede ser juzgada dos veces por una misma causa;
- 6) Nadie podrá ser obligado a declarar contra sí mismo;
- 7) Ninguna persona podrá ser juzgada sino conforme a leyes preexistentes al acto que se le imputa, ante juez o tribunal competente y con observancia de la plenitud de las formalidades propias de cada juicio;
- 8) Es nula toda prueba obtenida en violación a la ley;
- 9) Toda sentencia puede ser recurrida de conformidad con la ley. El tribunal superior no podrá agravar la sanción impuesta cuando sólo la persona condenada recurra la sentencia;
- 10) Las normas del debido proceso se aplicarán a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas.

recuento histórico sobre su implementación²⁹² o acerca de los efectos en el aumento de la seguridad vial, más bien pretendo contestar la pregunta inicial de forma que la autoridad competente pueda emitir la reglamentación correspondiente que posibilitaría la estructuración del sistema.

En su tesis doctoral “El procedimiento sancionador en materia de tráfico y seguridad vial”, Francisco Javier Fuertes López en su capítulo VI, págs. 445 – 468 se propone “*determinar tanto de manera general como específicamente, el sistema desarrollado en el ordenamiento español, su naturaleza y su relación con el régimen sancionador establecido en materia de tráfico y seguridad vial*”, abordando diferentes puntos de vista sobre el carácter punitivo del sistema de puntos fundamentando su investigación en el hecho de que:

El problema no se centra tanto en el sistema y en los puntos sino en la situación a la que se llega cuando el titular de una autorización para conducir se queda sin ellos y, por lo tanto, se produce la situación prevista en el art. 63.6 LTSV conforme a la que “la Administración declarará la pérdida de vigencia de la autorización para conducir cuando su titular haya perdido la totalidad de los puntos asignados...”

En términos de resultado, y al margen de cuál sea la construcción jurídica que da lugar a ello, el titular de esa autorización administrativa, que le habilita para conducir vehículos, se ve privado de la posibilidad de realizar esa actividad, la de conducir. Esta privación del permiso que, como se ha señalado, lo es por la declaración de la Administración competente de la pérdida de vigencia de la autorización, requiere de una serie de reflexiones que permitan determinar (o, al menos, estar en disposición de intentarlo) cuál sea la naturaleza de esa medida. (Pág. 447)

Partiendo de esta reflexión podemos inferir dos posibles vías de interpretación, la primera ve el retiro de la licencia como una acción de carácter supletorio a las infracciones cometidas por el conductor, posición elevada por tribunales

²⁹² En España, la Ley No. 17-2005 introdujo el sistema. El mismo ya se encontraba establecido en Alemania, Gran Bretaña, Italia, Dinamarca, Estados Unidos, entre otros.

españoles²⁹³ y el Tribunal Europeo de Derechos Humanos²⁹⁴; y una segunda la planteada por el Dr. Fuertes, donde se arguye que:

La cuestión es si la pérdida de puntos es una sanción en todo caso o, únicamente, cuando conlleve de manera efectiva la privación del derecho a conducir. Y así nos encontramos con Sentencias, que consideran que la pérdida de puntos es una sanción y lo es en todo caso, y con resoluciones judiciales que, en el caso de las detracciones de puntos que no suponen el agotamiento del saldo de puntos, se muestran más cautas y se refieren a esa pérdida de puntos como “una medida accesoria a esa principal de la sanción económica”, medida que se califica de “preventiva” e, incluso, de “intimidatoria”. Sanción en todo caso, sanción en algunos casos, sanción cuando, en el marco de otro procedimiento se produce la declaración de pérdida de vigencia de la autorización, sanción con una eficacia demorada en el tiempo y sometida a la acumulación con otras sanciones que, en conjunto, supongan la pérdida de todos los puntos del titular de la autorización para conducir...

Este argumento resume su tesis de la siguiente forma: el sistema de puntos constituye una sanción sí y sólo sí conlleva la pérdida de la autorización para conducir vehículos de motor por la vía pública. El doctor Fuertes lo complementa reiterando que al no figurar en el texto del artículo 66 de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial la misma (la “sanción”) existe dada la *forma de*

²⁹³ «La habilitación legal por la que se faculta a la Administración para determinar la imposición y ponderar el alcance de la sanción de suspensión del permiso o licencia de conducir no es ni totalmente discrecional ni enteramente libre, pues la regla del art. 67.1.1, inciso 2, LSV, aparte de restringida en su aplicación a la comisión de una infracción grave o muy grave, ha de cohonestarse con el art. 69.1 de la misma Ley, en el que se establecen los criterios que han de servir para graduar, en general, las sanciones previstas en la Ley y, por consiguiente, también las del precepto cuestionado: gravedad y trascendencia del hecho, antecedentes del infractor y peligro potencial creado ». (STC., Pleno, 113/2002, de 9 de mayo.-Ponente: Sra. Pérez Vera, FJ 7.º). Citado por: Suarez Santana, Marcos. *El Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico Vial*. Tesis. Universidad De Las Palmas de Gran Canaria: 2007, Pág. 449.

²⁹⁴ *Es el caso de la Sentencia de las Sentencias del TEDH de 23 de septiembre de 1998 (caso Malige contra Francia) y de 6 de octubre de 2011 (caso Wagner contra Luxemburgo)*¹⁸ en las que se determina que “aunque la medida de retirada presenta un carácter preventivo, reviste además un carácter punitivo y disuasivo y se parece por tanto a una pena accesoria” y que “la voluntad del legislador de disociar la sanción de retirada de puntos de las demás penas pronunciadas por el Juez penal no puede cambiar su naturaleza. Citado por: Fuertes López, Francisco Javier. *El Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico y Seguridad Vial*. Doctorado. Universidad de León: 2014, Pág. 456.

percibir y entender cualquier medida que suponga, de una forma o de otra, la privación de derecho a conducir.

Ahora bien, el hecho de que la ley no especifique el término “sanción”²⁹⁵ ello no equivale a la ausencia de la misma pues, sin necesidad de convertir el tema en un tratado práctico de derecho penal general, la pérdida de la autorización o licencia produce en todo caso una pena y una reparación a la sociedad por los hechos contravencionales cometidos por el infractor. Consecuentemente me inclino en establecer, que no estamos ante el *non bis ídem*. El sistema de puntos constituye una sanción accesoria que puede ser perfectamente ejecutada por la autoridad mediante reglamentación al efecto donde se prevea la posibilidad de recurrir por la vía administrativa cuando el responsable, sea por error o exceso, reste la cantidad equivocada de puntos en el registro disponible al efecto.

4.2.7 Algunas consideraciones sobre seguridad vial.

Un aspecto trascendente lo constituye el hecho de que no están contemplados en los artículos 93 y 94 los niveles de alcohol en sangre y no existen en ninguna norma complementaria que ayude a salir de la duda. En el año 2010 el Ministerio de Interior propuso un anteproyecto de ley (no aprobado) donde se establecía que el estado de ebriedad quedaba tipificado persona cuando su

²⁹⁵ La posición del Dr. Fuertes de forma concluyente es la siguiente *“Vincular la naturaleza de la pérdida de la autorización administrativa al de una sanción, y hacerlo en todo caso, puede ser objeto de discusión. En definitiva, nos encontramos con tres planos diferentes. De un lado lo que se quiso hacer, eludiendo el que fuera una sanción y buscando la protección de la ubicación de la pérdida de vigencia. De otro lo que, de manera efectiva, parece ser que se logró, y que mayoritariamente se entiende que es una sanción. Y, finalmente, las discusiones sobre esa interpretación el hecho de que, en sucesivas reformas, se llegara a modificar la naturaleza del sistema establecido”* Pág. 462.

organismo contiene 0.25 o más gramos de alcohol por MG/L en aire o su equivalente en algún otro sistema de medición identificado por las autoridades a través de instrumentos técnicos o de laboratorio.

Esta propuesta deja de lado el examen postural / físico como medio de prueba ante la sospecha del oficial de tránsito, introduce a un funcionario incompetente a querer regular una temática que encuentra fuera de su área de ejercicio por lo que toda medida o iniciativa debe ser remitida por ante la autoridad competente, en este caso el Director de Tránsito Terrestre quien si está calificado para emitir por sí mismo o mediante decreto del Ejecutivo las normas complementarias que le permitan al policía de tránsito fiscalizar, no sólo a quienes presenten esa condiciones, sino aquellos que por el uso de medicamentos, drogas legales o ilegales no puedan conducir.

Otro punto dentro de la seguridad vial que debe ser considerado con el fin de ordenar que se apliquen los correctivos correspondientes, es la necesidad de que los vehículos importados sean inspeccionados y colocarles en su cristal delantero el marbete de la revisión técnico vehicular antes de ser conducidos fuera del concesionario, sin desmedro a la posibilidad de que los miembros de la Policía de Tránsito, Policía Nacional y funcionarios o empleados designados por la Dirección General de Tránsito Terrestre puedan ejecutar las revisiones que consideren de lugar a todos los vehículos que circulan por las vías públicas o en los casos particulares de que tengan conocimiento.

En cuanto a la emisión de sonidos, aspecto no contemplado en la actual legislación, los vehículos de tracción mecánica deben tener en buenas condiciones de funcionamiento el motor, la transmisión y la carrocería con el propósito de que el nivel de presión sonora emitido por motocicleta, automóviles y vehículos de transporte en general, no exceda los límites establecidos por el Ministerio de Medio Ambiente; igualmente ningún vehículo de motor podrá emitir ruidos o sonidos, que por su naturaleza, tipo, duración o persistencia puedan igualmente causar daño a la salud y/o tranquilidad de las personas o de la población en general aunque se encuentren dentro de los decibeles permitidos.

Se propone la creación del Departamento de Investigación de Accidente el cual estará en la obligación de investigar de oficio o a solicitud de parte todos los accidentes de tránsito que ocurran en el territorio nacional, debiendo levantar un acta de comprobación in situ, que constituirá el documento probatorio a ser usado como fundamento para determinar la responsabilidad de los involucrados.

Será prohibida la compra y venta de piezas usadas en la República Dominicana de vehículos de motor o remolques cuya matrícula esté vigente al momento de la transacción, evitando así el robo indiscriminado de piezas y parte de vehículo y fortaleciendo con ello la revisión técnica vehicular, donde se podrán inspeccionar de forma aleatoria algunas piezas de carrocería a fin de comprobar el cumplimiento de la disposición.

4.2.8 Servicio del Transporte Terrestre

Los servicios de transporte terrestre de pasajeros, de carga, mixto y especial, y los servicios auxiliares conexos son de orden público e interés social, y deben ser ofrecidos bajo la protección y la seguridad de la población. La ley debe regular y establecer la competencia del Estado en la prestación de este servicio y sus modalidades manteniendo como hasta ahora la homologación de tarifas, horarios, intercambios, frecuencias e infraestructura, buscando la conexión de rutas urbanas, interurbanas y rurales, con especial atención a las zonas que carecen de medios de transporte público o que se encuentran mal comunicadas.

Una nueva y mejor clasificación de los servicios de transporte terrestre permitirá definir las competencias de las autoridades a nivel nacional, provincial y municipal, evitando la interferencia entre estos y creando límites regulatorios.

Es así como el de carga y turístico corresponderá a la administración central; el inter urbano y taxis, a las gobernaciones y el urbano a los ayuntamientos²⁹⁶.

²⁹⁶Transporte Urbano: El servicio público de transporte terrestre urbano de pasajeros es el destinado a transportar personas mediante el uso de autobuses, minibús, o cualquier otro tipo de vehículos que la Autoridad considere adecuados por su capacidad y características para realizar este servicio específico, dentro del espacio territorial de un centro de población y con apego a los itinerarios, rutas, horarios, frecuencias y tarifas, estacionamiento, terminales y maneras de organización, en atención a las modalidades autorizadas y con las especificaciones y modelos de fabricación que se determinen en el reglamento.

Transporte Sub-Urbano: El servicio público de transporte terrestre sub-urbano de pasajeros es aquel que con las mismas características y modalidades del servicio de transporte urbano se presta, partiendo desde un centro de población a sus lugares aledaños pero siempre dentro del espacio territorial de una misma Provincia.

Transporte Inter-Urbano: El servicio público de transporte terrestre inter-urbano de pasajeros es aquel que opera en viajes de origen y destino entre poblaciones correspondientes a dos o más municipios, de una o más provincias.

Taxis: El servicio público de transporte terrestre de personas sin ruta fija en automóviles de alquiler conocidos como taxis, se caracteriza por no estar sujeto a itinerarios, rutas, frecuencias y horarios fijos, por lo que podrá circular libremente por las vías públicas de los centros de población, o zonas autorizadas en la concesión respectiva.

La coordinación y ejecución de programas de información, orientación y asesorías a transportistas, concesionarios y usuarios del transporte público, en todas sus modalidades, en relación con los servicios del transporte, los derechos y obligaciones de unos y otros, así como la capacitación de los conductores y llevar a cabo campañas de educación y seguridad vial, orientación y concientización a usuarios y prestadores del servicio debe ser responsabilidad de la autoridad nacional, debiendo hacer uso de la actual Escuela de Seguridad Vial (ENEVIAL) la cual pasará a ser parte integral del proceso y proveerla de mayor autonomía y presupuesto transformándola en un ente permanente.

Un nuevo aspecto contemplado y ausente en la legislación actual es lo relacionado al seguro obligatorio del vehículos de motor, el cual será emitido a nombre de la persona que aparezca en el Certificado de Propiedad y cubrirá accidentes terrestres, según las exigencias normales de la Ley que rige la

El transporte privado para el servicio público de pasajeros es aquel que se presta mediante tarifa autorizada y previo contrato entre el prestador del servicio y el usuario, para cubrir una necesidad eventual o permanente de desplazamiento de pasajeros, en las siguientes modalidades:

Transporte turístico (Turismo): El servicio de transporte terrestre privado de personas modalidad turística es aquel que se realiza por lugares de interés turístico y cultural, en concordancia con las normas que rigen el transporte en esta modalidad.

Transporte escolar: se presta a estudiantes y maestros, consistiendo principalmente en el traslado de su domicilio a los centros educativos y su retorno al lugar de origen.

Transporte de trabajadores: se presta a empleados de una empresa o institución, y consiste en el traslado de lugares predeterminados a centros de trabajo y su retorno al lugar de origen.

Transportes especiales: Vehículos de servicios de emergencias médicas, para el traslado de maquinarias pesadas, y para el traslado de cargas especiales en cuanto a sus dimensiones y peso. Incluye: ambulancias, grúas, salvamento, demostración y traslado de vehículos, bomberos, carrozas, rescate, materiales para construcción y carros fúnebres. Se incluyen los dos nuevos tipos: vehículos especiales de transporte masivo y vehículos de transporte masivo sobre rieles, cabinas de sistemas de cable, teleféricos y funiculares

materia, adicionando garantías a las personas y su equipaje, según sea el caso. Para el transporte de carga será obligatoria la contratación de pólizas que amparen la seguridad de los operadores, choferes y ayudantes, y la carga y los daños ocasionados a terceros, tanto de personas como bienes.

4.2.9 Propuestas relativas a las infracciones

Se considera infracción de tránsito toda acción, omisión o negligencia que contravenga las disposiciones contenidas en la ley y sus reglamentos por parte de los conductores, peatones, funcionarios y demás usuarios de la vía pública. Dentro de derecho administrativo también se le considera como *“una acción antijurídica y personalmente imputable castigada por la ley con una sanción administrativa”*²⁹⁷, sin embargo estas definiciones no están exentas de debate.

El Dr. Cano Campos señala los diferentes tipos de infractores existentes en la legislación de tráfico, tránsito y seguridad vial²⁹⁸, reiterando que la no comisión

²⁹⁷ Cano Campos, Tomas. *La culpabilidad y los responsables en las infracciones de tráfico*. En DA. Revista de Documentación Administrativa nº 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 83-119 ISSN: 0012-4494. Pág. 86.

²⁹⁸ *En función de los distintos tipos, podrán ser autores de las infracciones de tráfico los siguientes sujetos:*

a) *Cualquier persona: por ejemplo, los sujetos que realicen obras, coloquen mobiliario urbano sin autorización previa del titular de la vía, quienes arrojen, depositen o abandonen en la vía objetos o materiales que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento.*

b) *Los usuarios de la vía, por ejemplo cuando incumplan la obligación de comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación.*

c) *Los conductores de los vehículos, por ser a ellos a quienes se dirigen la mayor parte de las normas de tráfico.*

d) *Los ocupantes de los vehículos, por ejemplo cuando arrojan a la vía o a sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o poner en peligro la seguridad vial (art. 10.4 LTSV), o cuando incumplen la obligación de utilizar el cinturón de seguridad (arts. 11.4 y 47 LTSV).*

e) *Los peatones, por ejemplo, cuando transitan por las autovías o cuando no lo hacen por la izquierda en el resto de vías interurbanas, o cuando fuera de poblado*

del hecho *“no es contraria al principio de la responsabilidad personal la posibilidad de que sujetos diversos al autor material de la infracción se consideren autores de la misma por no haberla impedido pudiendo –y debiendo legalmente– hacerlo”* dejando correctamente abierta la posibilidad de imputar faltas a otras personas de forma tal que la impunidad arroje un rápido descenso y se corrija el accionar antijurídico.

Por la amplitud de la temática, señalo dos puntos especiales, el primero fundado en la práctica habitual del incorrecto estacionamiento y/o el abandono del vehículo de motor en la vía pública, para este caso en la República Dominicana representa un problema recurrente el no traspaso de la propiedad del vehículo al momento de la compra, lo que implica que la titularidad del mismo se mantiene no obstante haber cedido el patrimonio mediante un acto de venta bajo firma privada. La transferencia debe constituir de pleno derecho el traslado de la responsabilidad frente a los daños y perjuicios que ese vehículo pudiera causar a igual que ante la imposición de una multa de tráfico cuando el conductor no se encuentra presente. En respuesta a esta situación el Congreso Nacional ha respondido aprobando la Ley No. 492-08²⁹⁹ , donde se

f) Los propietarios o los encargados de custodiar a los animales de tiro, carga, silla o las cabezas de ganado aisladas, en manada o en rebaño.

g) Los titulares de los vehículos o sus arrendatarios, por ejemplo, por no mantener a los vehículos en las condiciones legales y reglamentariamente establecidas, e impidiendo (permitiendo) que sean conducidos por quienes nunca hubieren obtenido el permiso o la licencia de conducción correspondiente, o por no facilitar a la Administración la identificación del conductor del vehículo en el momento de ser cometida una infracción.

h) Los titulares de las autoescuelas y de los centros de reconocimiento de conductores, y el personal de tales.

²⁹⁹ Ley No. 492-08 G. O. 10506 del 12 de diciembre de 2008

Artículo 1.- Las personas físicas o morales, que mediante acto auténtico o bajo firma privada, traspasen la propiedad de un vehículo de motor, cuyo certificado de propiedad haya sido expedido a su nombre por la Dirección General de Impuestos Internos, podrán

autoriza al vendedor a poner en conocimiento a la autoridad competente que el vehículo ha sido vendido y descargarse así de su responsabilidad ante cualquier violación a la norma o un accidente vial. El fardo de la prueba recae pues en el propietario registrado quien deberá demostrar que su vehículo fue usado sin su consentimiento expreso o tácito, todo esto sin perjuicio de la responsabilidad de terceras personas o compañías aseguradoras de conformidad a los establecido en otras leyes vigentes.

La ausencia del conductor abre entonces la vía para que el propietario, personal moral o física, sea el responsable del hecho y sea objeto de fiscalización por parte de la autoridad, empero nuevamente la poca especificidad del legislador siembra la duda ante un accidente donde participe un vehículo abandonado o mal estacionado su titular sea una entidad. En primer orden se podría afirmar que no existe responsabilidad de ningún tipo pero a menos que él mismo esté en un lugar inadecuado o prohibido, resulta

denunciar la transferencia del vehículo en cuestión ante dicha dependencia, mediante la presentación de los siguientes documentos:

- a) Una copia original del acto de transferencia debidamente legalizada por un notario público y registrado por ante el registro civil correspondiente;
- b) Una copia de la matrícula;
- c) Copias de las cédulas de identidad y electoral del vendedor y el comprador, más el pago de un impuesto de trescientos pesos dominicanos (RD\$300.00).

Artículo 2.- La Dirección General de Impuestos Internos hará constar en el expediente correspondiente al vehículo en cuestión, la denuncia de la transferencia, así como el nombre, apellido y generales de la ley del nuevo adquiriente, datos que deberán hacerse constar en cualquier certificación de propiedad que se expida sobre el vehículo.

Artículo 4.- La Dirección General de Impuestos Internos no aceptará la renovación de la placa, ni la inscripción de ninguna oposición de garantía, sobre el referido vehículo, hasta tanto el adquiriente del mismo no haya satisfecho el pago de los impuestos correspondientes a la transferencia del mismo, o lo que es lo mismo, no haya puesto el vehículo a su nombre.

Artículo 5.- Toda persona, sea física o moral, que haya denunciado la transferencia de un vehículo de motor, cuyo certificado de propiedad haya sido expedido a su nombre, podrá hacerse expedir una certificación en la que haga constar la transferencia, la cual podrá ser utilizada como medio legítimo de prueba sobre la propiedad y guarda del vehículo, para sustraerse de la responsabilidad civil y penal, ante cualquier reclamación por los d años y perjuicios ocasionados con el vehículo por él transferido.

procedente imputar culpa y responsabilidad; la Suprema Corte de Justicia a mantenido ese criterio³⁰⁰, dando apertura a la imputación de personas morales cuyos conductores no sean localizables.

Un segundo punto muy recurrente está relacionado con el caso fortuito o de fuerza mayor³⁰¹; la jurisprudencia dominicana asocia este tema con hechos o fenómenos naturales o de imposible previsión, siendo muy amplio y difícil de enumerar; sin embargo, se excluyen todos aquellos que impliquen fallas técnicas ya que el conductor tiene la responsabilidad de hacer las revisiones mecánicas correspondientes³⁰² que permitan verificar que se encuentra en perfecto estado para transitar por las vías.

Transformar las infracciones de tránsito en infracciones administrativas permitirá su exclusión del sistema judicial de forma idéntica a lo ocurrido en

³⁰⁰ *En un accidente de vehículos en que el camión al cual se estrelló el motorista estaba detenido, para determinar la incidencia de la falta de la víctima como causa generadora del accidente, debe ponderarse si el camión le obstruía el paso, si la ocurrencia fue de día o de noche y si el motorista portaba casco, caso en que las lesiones no habrían sido mortales. No. 5, Seg., Dic. 2010, B.J.1201.*

³⁰¹ *En este punto el Dr. Cano plantea Por el contrario, los procesos puramente fortuitos, inevitables para el sujeto, o aquellos que no revisten el carácter de acción, en la medida en que no pueden ser condicionados por la norma, carece de sentido conminarlos con una sanción. De este modo parece claro que las normas sancionadoras no pueden tener por objeto simples estados o procesos de la naturaleza, los cuales pueden ser valorados pero no prohibidos ya que no entran dentro de lo que se puede determinar, es decir, evitar a través de la incidencia de las normas. O, ¿es que acaso puede prohibirnos el Derecho “saltarnos un semáforo”, por ejemplo, cuando ha habido un fallo mecánico en nuestro vehículo que impide su detención o cuando invadimos el carril contrario debido al hielo de la calzada? Op. Cit.*

³⁰² *El hecho de explotar un neumático del vehículo envuelto en el accidente, no constituye un caso fortuito o de fuerza mayor, porque es responsabilidad de cada conductor hacer una revisión de su vehículo y verificar que se encuentra en perfectas condiciones. No.74, Seg., Nov. 2007, B.J. 1164. No constituye un accidente originado por un caso fortuito o de fuerza mayor, el ocasionado a raíz de la explosión o ruptura de un neumático. No. 22, Seg., Nov. 2012, B.J. 1224.*

otros países del área y en materia de control tributario³⁰³ y le otorgaría competencia para conocer la impugnación al Juzgados de Paz del domicilio donde se cometió e impuso la multa.

Las multas y/o contravenciones impuestas a un conductor del vehículo de motor o remolque pueden ser consignadas, según las circunstancias, al vehículo en el cual se realice la infracción o la falta, de forma tal que exista un vínculo que impida la evasión del pago. En caso que el conductor de vehículo de motor o remolque no proceda al pago de la multa correspondiente, el propietario del vehículo, cuyo nombre figura en la matrícula del mismo, debe ser la persona responsable a menos que presente los documentos traslativos de la propiedad fechados y registrados con fecha posterior al acta comprobatoria.

Las sanciones aplicables a los conductores por las infracciones serán: multa, suspensión de la licencia de conducir, inhabilitación temporal o definitiva para obtener licencia de conducir, cancelación de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor y prisión. Las penas privativas de libertad prescribirán dentro de un año. La prescripción comienza a contar a partir del

³⁰³ Para el año 2002 mediante Decreto No. 798 se realizó un intento para convertir las infracciones en faltas administrativas y otorgale facultad a la AMET para su emisión, cobro y administración, pero la Suprema Corte de Justicia lo declaró inconstitucional considerando que *Considerando, que, por consiguiente, en el caso que nos ocupa, la facultad que otorga el Decreto No. 798-02, del 14 de octubre del 2002, emitido por el Poder Ejecutivo, a favor de la Autoridad Metropolitana del Transporte (AMET), de emitir, administrar, cobrar y controlar las multas con motivos de las infracciones por violación a la Ley 241, sobre Tránsito de Vehículos, contraviene las disposiciones de los artículo 8, literal J, y 37, numeral 10, de la Constitución de la República, ya mencionados, toda vez que al ser la multa una pena, la misma necesariamente debe ser impuesta mediante sentencia condenatoria por un tribunal del orden judicial, después de un juicio público, oral y contradictorio en el que se haya garantizado el derecho de defensa;* Sentencia del Pleno, del 10 de noviembre del 2004 No.5; B.J. No. 1128.

día en que se ejecutó la última acción con relación al caso en que se trate, no obstante las sanciones de carácter pecuniario o multa prescriben a los cuatro años. Las penas establecidas han de ser acumulativas, no obstante, el cúmulo de las mismas no excederá en caso de prisión el máximo de los tres años según lo previsto en el Código Penal Dominicano.

Debido a que por mandato constitucional la administración pública no puede imponer sanciones que de forma directa o subsidiaria implique privación de libertad³⁰⁴ el no pago de las multas se convierte de pleno derecho en la suspensión del permiso de conducir hasta tanto realice, de esta forma se da cumplimiento al texto de la carta magna.

4.3 Reglamentos pendientes para la aplicación de la Ley de Tránsito.

Previamente en el desarrollo de esta obra se ha expuesto facultad del Ejecutivo para organizar la administración pública una vez el Parlamento ha creado la estructura mediante la aprobación correspondiente. Sea ésta atribución autorizada o no por la misma ley, no se le puede exigir al legislador reparar en cada uno de los detalles que conlleva la ejecución y/o puesta en funcionamiento de cualquier área del aparato estatal, de ahí que en muchos casos dentro de las disposiciones generales de observe el siguiente artículo: ***“Reglamentación. El Poder Ejecutivo debe elaborar el reglamento de aplicación de la presente ley en un plazo no mayor de noventa (90) días a partir de su promulgación”***. La referencia de todas las leyes en donde aparece el precitado texto es, sin exagerar, en extremo difícil de cuantificar, más aún

³⁰⁴ República Dominicana. *Constitución Política*. Artículo 40.17 Op. Cit.

cuando tal delegación se le otorga no al presidente sino a un funcionario como es el caso del Director de Tránsito Terrestre, al tenor de lo establecido en los artículos 29, 80, 111 de la Ley No. 241-67.

La falta del Congreso radicó en no haber establecido tiempo para la elaboración y promulgación de los reglamentos de aplicación, razón por la cual 49 años después brillan por su ausencia siete. Estos serán enumerados a continuación señalando a grandes rasgos cual sería a nuestro juicio el contenido que han de tener cada uno a fin de establecer la importancia que revisten para el desarrollo del subsector, a saber:

4.3.1 Interno de la Dirección General de Tránsito Terrestre

Debe establecer la estructura interna de la autoridad, dirección ejecutiva, subdirecciones, las direcciones técnicas, los departamentos de inspección, de investigación de accidentes, así como todas las demás dependencias necesarias para la aplicación de la Ley. También ha de abordar los asuntos meramente administrativos, jerarquías, de atención al usuario, oficinas regionales y provinciales, entre otros temas.

4.3.2 Escuela de Capacitación y Educación Vial

Se abordarán los aspectos relativos a la Escuela, su funcionamiento administrativo y operacional, la relación de esta entidad con las escuelas de conductores y los medios para fiscalizar su operación. Así mismo el reglamento deberá abordar la concreción de las acciones programáticas

vinculantes entre el Ministerio de Educación y la autoridad, a fin de que los alumnos y alumnas reciban orientación y capacitación en seguridad vial.

4.3.3 Concesiones de servicios de transporte público y conexos

Este reglamento prescribirá sobre las terminales de pasajeros públicos y privados, paradores viales de pasajeros, turismo y carga, terminales generadores, transferencia e intermodales de carga, transporte de encomiendas, gestorías, estacionamientos, talleres de reparación de vehículos, estaciones de servicios, servicios de grúa de arrastre y de plataforma, centros de reciclajes de componentes automotrices usados

Sera necesario regular los estudios de impacto ambiental y el área de influencia y aplicabilidad de las disposiciones del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales además de los mecanismos de regulación, control, inspección y supervisión de los terminales públicos y privados y paradores viales que integrarán el Registro Nacional de Terminales y Paradores Viales de Pasajeros, en cualquier ruta del servicio de transporte público.

Los medios para la obtención de los permisos para la instalación de los servicios conexos y la competencia municipal a través de los ayuntamientos en sus respectivas jurisdicciones a fin de que puedan construir, administrar, operar, mantener y explotar los terminales públicos de pasajeros urbanos e interurbanos, y paradores viales mediante administración directa o bajo el régimen de concesión en coordinación con la Dirección General

4.3.4 Inspección vehicular

Aquí se pretende regular el proceso de inspección, fechas, lugares y formas de ejecutarse, tarifas y horarios, normativas medioambientales, equipos técnicos e informáticos que deberán poseer los talleres autorizados, además de los aspectos aplicables a la inspección, tales como, el estado general del vehículos y sus accesorios, de las gomas y las ruedas del guía y sus varillas, de los frenos de servicio y de emergencia, de los asientos, de la carrocería, de las luces, del tubo de escape, del silenciador, nivel de emisión de gases del extintor de incendios, de la bocina, del material o juego de herramientas necesarias para efectuar cualquier reparación urgente, botiquín, neumático de repuesto, triángulo.

Se incluye en este reglamento el funcionamiento del Departamento de Inspección de Vehículos de Motor, su estructura jerárquica, funcional y administrativa, alcance regional, provincial y municipal, entre otras disposiciones.

4.3.5 Transporte privado para el servicio público

Se establecerá mediante este reglamento todo lo relacionado al transporte que es prestado a los estudiantes pertenecientes a establecimientos educativos públicos o privados, universidades y cualquier otra institución de carácter educativo, científico o cultural, por cuenta propia, o por terceros. Se incluye la tipología, capacidad, comodidad, seguridad, publicidad y color de los vehículos destinados al transporte estudiantil, en concordancia con lo previsto en las normas de control de calidad, así como los requisitos de capacitación,

permisos, supervisión y control de conductores y vehículos dedicados a esta actividad. Igualmente quedará regulado el servicio que se presta para movilizar a los usuarios dentro de la República considerados de interés turístico, en unidades con condiciones de comodidad y seguridad, el cual no tiene rutas definidas denominado Transporte Turístico.

4.3.6 Sistemas alternos de energía

Se prevé disponer sobre el uso del gas licuado de petróleo (GLP), biodiesel, gas natural y cualquier otro tipo de combustible que pueda ser utilizado por los vehículos de motor, los lugares habilitados para la instalación de estos equipos, y las normas de seguridad que se deberán llevar a cabo en su manipulación.

4.3.7 Transporte animal y su uso por las vías públicas

La particularidad nacional permite la convivencia entre los vehículos de motor y los de tracción animal. De hecho en la misma ciudad de Santo Domingo circulan libremente en todas direcciones y más aún éstos deambulan sin jinete por ciertas avenidas contrario a la norma vigente³⁰⁵, la cual no prevé qué hacer ante esta situación y el lugar de detención de los mismos.

³⁰⁵ Artículo 124.- Precauciones con animales. (Modificado por la Ley No. 12-2007 G. O. 10409)

a. Todo el que maneje un vehículo por la vía pública, al acercarse a otro tirado por animales, o a cualquier animal deberá tomar las precauciones razonables para evitar que los animales se asusten y para garantizar la seguridad de las personas, si hubiere alguna, a cargo de los mismos, y si fuere necesario, reducirá velocidad, o detendrá el vehículo y apagará el motor hasta que los animales hayan pasado.

b. Los dueños o encargados de animales no permitirán que los mismos caminen sueltos, o queden al cuidado de niños menores de catorce (14) años de edad, pasten o sean amarrados a las orillas de las vías públicas o en cualquier otra parte de una servidumbre de paso.

Conjuntamente con la Dirección General Ganadería, se espera establecer las condiciones para el transporte de los animales por las vías públicas, las condiciones de los vehículos, tamaño, higiene, horarios especiales para que los animales puedan transitar, entre otras disposiciones que aporten a la seguridad de la vía.

c. Toda persona que violare lo dispuesto en este artículo será castigada al pago de una multa *establecida por el tribunal competente en el monto comprendido entre la quinta y tercera parte del salario mínimo del sector público.*

CONCLUSIONES FINALES

1. Históricamente el tránsito y el transporte ha sido un sector determinante para el desarrollo nacional. El trayecto entre el origen y el destino, las condiciones viales y los medios que permiten surcar este espacio, representan en gran parte la visión que los inversionistas y nacionales tienen sobre la funcionabilidad o no de un Estado fuerte capaz de hacer cumplir las leyes. La importancia de los medios de transporte radica en su impacto en el crecimiento socio económico de la población en sentido general.
2. Se ha podido observar en una primera etapa, el subsector estuvo marcado por las concesiones otorgadas al sector privado para la construcción de vías y ferrocarriles sin ningún tipo de legislación hasta la promulgación de la ley sobre vías férreas. Los proyectos desarrollados tuvieron una vida útil relativa, pues el Ferrocarril Central Dominicano sólo duró cerca de 20 años de uso cuando se había proyectado que duraría cerca de 50 años y que empalmaría toda la geografía nacional. Sólo las vías de carácter privadas o cañeras sobrevivieron la investida del tiempo, mientras que para 1920 el automóvil inició un camino ascendente y hasta ahora indetenible.
3. El paso a este medio de locomoción, implicó la adopción de muchas medidas tendentes a su control, regularización y fiscalización; se crearon en diferentes etapas y gobiernos instituciones nacionales, provinciales,

municipales, privadas y mixtas a fin de lograr que el sub-sector contara con algún tipo de regulación, sin embargo la experiencia centralizadora nacional siempre marco la pauta, donde los decretos y resoluciones del Poder Ejecutivo disponen aspectos ínfimos y sin sentido nacional que van desde la impresión de tiques de peajes hasta la aprobación de las normas dictadas de forma local por los ayuntamientos. Esta concentración posibilitó la creación de la Secretaría de Estado de Transporte, la cual no cumplió su cometido y fue suprimida poco tiempo después permitiendo la desconcentración anárquica del sector.

4. Desde los inicios de la República, específicamente para el 1847 se dicta la primera norma que menciona o toca algún aspecto relacionado al tránsito, transporte y vialidad. Desde ese año hasta hoy el desarrollo legislativo ha estado marcado por el antagonismo entre las normas, la falta jerarquía entre ellas, lo que se ha traducido ausencia de planeación y coordinación de acciones.
5. Un claro ejemplo de esto lo constituye el caso del Decreto 178-94 de fecha 20 de junio, modificado por el Decreto 37-98 del 4 de febrero de 1998, mediante el cual se modificó el artículo 9 de la Ley 241-67, un hecho insólito dentro del estado de derecho, pues una disposición emanada del Poder Legislativo sólo puede ser derogada, abrogada o modificada por otra ley y no por el Presidente de la República.
6. Esa misma ley, posee contradicciones internas difíciles de explicar, tal

es caso del artículo 244 que deroga la ley 4809 de fecha 28 de noviembre de 1957 (anterior ley de tránsito de vehículos) dejando vigente la Ley No. 16 de fecha 16 de octubre de 1963, que establece los derechos o impuestos que deben pagar los ciudadanos por la expedición de las placas y las matrículas sin tomar en cuenta que el artículo 12 de ésta establece una escala con otros impuestos y por los mismos conceptos. Esta ley No. 16 fue a su vez modificada por la No. 28 de fecha 31 de mayo de 1979 manteniendo la dualidad y sin que hasta la fecha se haya derogado.

7. La misma situación ocurre con la nueva Ley Orgánica de la Policía No. 590-16 y los decretos Nos. 393-97 que crea la AMET y el 419-99 que instituye AMETRASAN, pues se parte del supuesto de que ambas son una misma institución cuando el Decreto No 238-01 no lo establece ni remotamente. En el artículo 37 de ley policial se reintegra hacia la policía preventiva las funciones de vigilancia del tránsito y el transporte señalándola como una policía especializada, sin embargo ambas instituciones no se han integrado. Amén de que esta unión deja en un limbo jurídico la Autoridad Metropolitana de Santiago. Esto es sólo una muestra de la situación que enfrenta el marco jurídico y normativo nacional en materia de tránsito y transporte.
8. La ausencia de un plan integral a permitido que en diferentes etapas del acontecer político una misma ley sea modificada hasta tres veces en un mismo año con una diferencia de días a semanas

9. En cuanto a la participación y funcionamiento de las instituciones que intervienen en la planificación y regulación, se debe destacar que la Oficina Técnica de Transporte Terrestre es responsable de la planificación del Transporte Urbano e Interurbano en las provincias del país, incluyendo la provincia Santa Domingo por que se supone que las competencias de AMET debieron cesar al crearse en el año 2001 esta nueva demarcación. Sin embargo, esta institución no cuenta con el personal humano y administrativo para poder ejercer esta función a cabalidad.
10. Los ayuntamientos están calificados legalmente para regular el tránsito y transporte en sus zonas urbanas e interurbanas, suprimiéndose la competencia de los órganos nacionales y entregando en manos de la policía municipal lo relacionado a la fiscalización. Este aspecto resulta tan complejo que hasta la fecha ningún ayuntamiento del país ha podido cumplir de forma cabal las nuevas atribuciones que le son conferidas por la Ley 176-07, la cual se ha convertido en una carga muy pesada por no tener los recursos para entrenar personal ni para adquirir los equipos necesarios que permitirían la imposición de las contravenciones.
11. En resumen no están establecidas con claridad la delimitación de las competencias de cada institución en lo que respecta al transporte urbano, tanto a nivel del Gobierno Central como en el ámbito municipal, generándose un “vacío institucional” cuya consecuencia inmediata es el

desorden en las actividades concernientes a la planificación, reglamentación, fiscalización y control del transporte público. En sentido general, el sistema de planificación del sub-sector tránsito y transporte terrestre en la República Dominicana carece de una efectiva coordinación y comunicación entre los responsables de la formulación y ejecución de programas y proyectos relacionados con el sector.

12. Al no existir una política precisa de regulación del sector, el talento humano y los recursos materiales que lo componen se encuentran dispersos con una ausencia extrema de eficacia y eficiencia, por lo que se debe recurrir a la subcontratación de funciones públicas para el cumplimiento de las funciones propias de las instituciones, como es el caso de Dekolor, empresa privada responsable de llevar a cabo todo el proceso de entrega de la licencia de conducir, siendo esta la única función propia de la Dirección General de Tránsito Terrestre a parte de la inspección vehicular. En otros casos se requiere que varias entidades públicas realicen las mismas funciones a fin de poder tener un mismo resultado, por el ejemplo la AMET, la DGTT y los Ayuntamientos pueden indistintamente colocar semáforos empero, a falta de alguno, *ninguno* es responsable.

13. Un análisis ponderado de los organigramas permite concluir la existencia de unidades disfuncionales, no necesarias y ajenas a las funciones propias estas instituciones, lo que se traduce en una dispersión del talento humano y de recursos financieros, en fin un gasto para el

contribuyente que impide la inversión en otros aspectos más prioritarios.

14. El sub sector presenta un transporte público de pasajeros servido por unidades de baja capacidad y con una vida útil promedio de 20 años lo que trae como consecuencia un servicio de transporte incomodo, costoso y deficiente tanto para el usuario como para el operador. También generan un alto índice de congestión vehicular en las vías de las ciudades principales, así como contaminación ambiental que redunde en disminución de la calidad de vida de los dominicanos. El transporte de mediana capacidad (minibuses y autobuses) es servido mayoritariamente por operadores y empresas privadas tanto para el servicio urbano e interurbano (a nivel nacional).

15. El Metro de Santo Domingo fue visualizado por la opinión pública como la panacea a la problemática del transporte. Algunos medios de comunicación entendieron que la solución era a corto plazo, sin embargo el proyecto final requiere de un plazo de 20 años para su consecución y 6 líneas. Hasta la fecha sólo 2 se encuentran en operación y la ampliación de la segunda se está construyendo, todos esto en un plazo de 12 años desde los inicios de la obra. Este plan, dirigido por la Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET), esta legamente enfocado en todos los ámbitos y no sólo en el establecimiento del Metro de Santo Domingo, sin embargo los resultados de la investigación arrojan que la OPRET se ha convertido única y exclusivamente el órgano ejecutor del proyecto "METRO" dejado

de lado los demás componentes incluidos en el decreto de su creación. Esto demuestra la debilidad institucional con que funcionan los órganos en la República Dominicana.

16. Por otro lado, el motoconcho se ha integrado de forma vertiginosa en el sistema de transporte urbano de todo el país, satisfaciendo la demanda de zonas de urbanización recientes o al interior de los sectores de clase media y de escasos recursos en los cuales no existen rutas de vehículos de cuatro puestas. El mismo está caracterizado por falta de seguridad, control, regulación y contaminación (ruido).

17. La propuesta de marco institucional y legal recoge toda la legislación nacional en materia de tránsito y transporte terrestre y lo presenta en un sólo proyecto, suprime las instituciones existentes y crea la Autoridad Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre como rector de la política nacional, sin dejar de compartir la responsabilidad con los actores locales y regionales de forma tal que no se ha una centralización sino una proceso de desconcentración progresiva tomando como modelo los esquemas ya vigentes en países como Colombia, Costa Rica, Argentina, Nicaragua, Panamá; en donde ya existe en muchos casos un Ministerio de Transporte como ente al más alto nivel de Gobierno con capacidad técnica y operativa para aportar soluciones al sector.

18. A lo largo de todo la tesis se pudo observar el nivel de responsabilidad que se le demanda al Estado para que adopte una política coherente,

derogue la Ley No. 241 y asuma un nuevo proyecto más acorde al siglo XXI. Es necesario destacar, tal y como se ha señalado, que sólo 5 años después el mismo Gobierno que promulgo la ley ya solicitaba su cambio por *obsolescencia*.

19. El personal humano y los recursos financieros se encuentran es extremo dispersos, en algunos casos sin ningún tipo de preparación especializada en su área de ejecución.

20. El caso de la Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses requiere especial atención pues, al igual que la OPRET, se encuentra ejecutando funciones que no están amparada en el decreto de su creación. Su objeto único es dar servicios de preparación, mantenimiento, reparación y despacho a la flota de autobuses de transporte público de la ciudad de Santo Domingo. Sin embargo nunca a cumplido con tal función sino que se convirtió en operadora de servicios de transporte asiendo las que antes tenía ONATRATE.

21. Auspiciar la municipalización de transporte urbano, con la asistencia financiera del Estado mediante la creación de infraestructura de apoyo y modernización gerencial del transporte no se ha producido adecuadamente, la participación de los usuarios es imprescindible y debe ser promovida por el Gobierno central y municipal, la comunidad debe contar con asociaciones independientes o grupos sectoriales, que velen por sus intereses y colaboren en la fiscalización de la calidad del

servicio y la prestación de éste.

22. Las acciones que implica la sectorización, integración y modernización del sistema de transporte público deben ser analizadas con relación a los impactos ambientales y al planeamiento del uso del suelo en cuanto a terminales, rutas de recorrido y corredores. Asimismo, las instituciones deben promover que la ciudadanía esté bien informada, a través de la transparente divulgación de los procesos de cambio. La ciudadanía debe participar en el proceso de modernización en conjunto con los operadores y las instituciones.

23. Es necesaria una nueva legislación que actualice la Ley No. 241 y sus leyes complementarias que enfatice sobre las responsabilidades del concesionario legítimo y de la administración, establezca procedimientos ágiles para la sanción al incumplimiento por parte de ambos bandos, procure una relación de transparencia mutua y coadyuve la erradicación de los servicios informales.

24. El Estado debe propiciar y estimular la conformación de entes operadores privados o mixtos, que den prioridad al transporte público de pasajeros que obedezcan a criterios modernos de administración y altos niveles de servicio, atendiendo a criterios sociales, de competitividad, de apertura de mercados, descentralización administrativa y crecimiento económico.

25. Los gobiernos locales deben incorporar la planificación del sistema en

sus planes de zonificación y uso del suelo, participando directamente de la implementación y de la toma de decisiones, haciendo las observaciones y correcciones que sean necesarias, reservando los terrenos necesarios y facilitando el desarrollo de las terminales, así como su accesibilidad, paradas y paradores intermedios e información al usuario. La autoridad nacional en conjunto con los Ayuntamientos deben planificar e implementar bahías de almacenamiento de autobuses en las carreteras, paradas y paradores, carriles y vías exclusivas para transporte público con la señalización adecuada.

BIBLIOGRAFÍA

Agencia Europea de Medio Ambiente. *Señales de la AEMA 2016: Hacia una movilidad limpia e inteligencia, transporte y medio ambiente en Europa*. Luxemburgo: Oficinas de Publicaciones de la Unión Europea, 2016.

Almoína, José. *Una Satrapía en el Caribe*. Segunda Edición. Santo Domingo: Editora Colé, 2000.

Ander – Egg, Ezequiel. *Técnica de Investigación Social*. Hvmantas: Buenos Aires, 1971.

Antonio Estache y Ginés de Rus Mendoza (Editores). *Privatización y Regulación de Infraestructura de Transporte: una guía para reguladores*. Alfaomega Colombiana – Banco Mundial, 2003

Asistencia Técnica Italiana, Metropolitana Milanese/ELC Electroconsult, Milan Italia, República Dominicana, 1991-1993.

Baud, Michel. *Historia de un sueño: los ferrocarriles públicos en la República Dominicana 1880 - 1930*. Fundación Cultural Dominicana: Santo Domingo. 1993.

Berlin Valenzuela, Francisco (Coord). *Diccionario Universal de Términos Parlamentarios*. Segunda Edición. México: Cámara de Diputados, 1998.

Cannata, Carlos Augusto; Gutierrez-Masson, Laura. *Historia de la Ciencia Jurídica Europea*. Madrid: Tecnos, 1996.

Cano Campos, Tomas. *La culpabilidad y los responsables en las infracciones de tráfico*. En DA. Revista de Documentación Administrativa nº 284-285, mayo-diciembre 2009, pp. 83-119 ISSN: 0012-4494.

_____. *Ordenación de Tráfico de vehículos y personas*. En Anuario de Derecho Municipal 2010 Madrid, 2011. ISSN: 1888-7392. N.º 4: 373-390

Carlos Larrazábal Blanco. *Manual de Historia de Santo Domingo y otros temas históricos*. Santo Domingo: Archivo General de la Nación, 2015.

Castillo Pantaleón, Juan Manuel. *Derecho del Tránsito Dominicano*. Segunda Edición. Santo Domingo: Editora Alfa y Omega. 1999.

Cesare Beccaria. *Tratado de los Delitos y las Penas*. Colección Historia Legal. Universidad Carlos III: Madrid, 2015.

De Jesús Domínguez, Jaime. *La Dictadura de Heureaux*. Editora Universitaria: Santo Domingo, 1986.

Ditrén, Ignacio. *Historia del Transporte en la República Dominicana: de la canoa de los Taínos al Metro*. Santo Domingo: Impresos Conadex, 2010.

Emiliano Tejera. *Gobernadores de la Isla de Santo Domingo*. En Boletín del Archivo Histórico de la Nación No. 18, Año 4, Volumen 4, Octubre de 1941.

Enciclopedia Británica. Tomo 28, L Edición, Enciclopedia Británica, Inc.: Chicago, 1992.

Enciclopedia de la República Dominicana. Tomo I. Editora Océano: España, 2005.

Enciclopedia Universal Ilustrada. Tomo XLIII. Editora Espasa – Calpe: Madrid, 1928. Pág. 1115

Estado Libre y Asociado de Puerto Rico. *Ley No. 22 de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico*. 7 de Enero de 2000.

Estados Unidos Mexicanos. *Constitución Política*. Diario Oficial s/n. 5 de febrero de 1917. (Última Reforma 27-1-2016)

Eugenio Pérez Montas. *La Ciudad del Ozama. 500 Años de Historia Urbana*. Quinta Ed. Santo Domingo, 2010.

Faxas, Laura. *¿El retorno del Estado? Procesos Sociodemográficos, Gestión Política y Transporte Urbano en Santo Domingo*. En Fermentum, Revista

Venezolana de Sociología y Antropología., vol. 12 núm. 34 mayo – agosto, 2002, pág. 237-270, Universidad de Los Andes, Venezuela.

Franco Pichardo, Franklin. *Historia Económica y Financiera de la República Dominicana*. Sociedad Editorial Dominicana: Santo Domingo, 2003.

Frank Moya Pons. *Manual de Historia Dominicana*. II Edición. Caribbean Publishers: Santo Domingo, 1997.

Fuertes López, Francisco Javier. *El Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico y Seguridad Vial*. Doctorado. Universidad de León: 2014.

García Roca, Javier. “*El Principio de la División de Poderes*” En Dialnet. Revista de Estudios Políticos Núm. 108. Abril – Junio 2000.

Goldstein, Mabel. *Diccionario Jurídico Consultor Magno*. Cadiex International: Colombia, 2010.

Hazard, Samuel. *Santo Domingo, su pasado y su presente*. Edición Sociedad Dominicana de Bibliófilos. Santo Domingo: 2012

Hermann, Hamlet. *Para Vencer el Caos: otro intento de organizar el transporte*. Santo Domingo: Amigos del Hogar, 2001.

Hernández Sampieri, Roberto, Et. Al. Metodología de la Investigación. Cuarta Edición. Mc Graw Hill, México: 2006.

Hidalgo, Tania. "Más del 80% de accidentes de tránsito se pueden prevenir". *Periódico Hoy* [Santo Domingo] 19 de noviembre de 2014, núm. 7913. Pág. 14 A.

Iraburu, José María. Hechos de los apóstoles de América (3ª edición). Pamplona: Fundación Gratis, 2003.

Laporta, Francisco J. *Globalización e Imperio de la Ley. Algunas dudas westfalianas*. En Anales de la Cátedra de Francisco Suarez. Edición 39. Universidad de Granada: 2005. ISBN 0008-7750.

Larrazábal Blanco, Carlos. *Manual de Historia de Santo Domingo y otros temas históricos*. Archivo General de la Nación: Santo Domingo, 2015.

Linante Vidal, Isabel. «*Interpretación y Modelos de Derecho. Sobre el Papel de La Intención en la Interpretación Jurídica*» en *Doxa*, nº 22, Universidad de Alicante: 1999.

Lizárraga Mollinedo, Carmen. *Propuestas teóricas y prácticas sobre la congestión del tráfico urbano y su tarificación*. En *Ekonomiaz Revista Vasca de Economía* No. 61. Año 2016.

Llanos, Mariana y Nolte, Deflef . “*Los Congresos en América Latina: legislaturas reactivas, potencialmente activas*”. En *Política, Revista de Ciencias Políticas* No. 47. Universidad de Chile: 2004.

Lozano, W. *La urbanización de la Pobreza*, FLACSO: Santo Domingo, 1997.

Made Serrano, Nicolás. *Metodología de la Investigación Científica*. Impresora Soto Castillo: Santo Domingo, 2008.

Martí de Eixala, Ramón. *Instituciones del Derecho Mercantil de España*. Séptima Edición. Librería de Álvaro Verdaguer: Madrid, 1875.

Michel Baud. *Historia de un sueño: los ferrocarriles públicos en la República Dominicana 1880 - 1930*. Fundación Cultural Dominicana: Santo Domingo. 1993.

Moya Pons, Frank. *Manual de Historia Dominicana*. II Edición. Caribbean Publishers: Santo Domingo, 1997.

Neil Salkind. *Métodos de Investigación*. Tercera Edición. México: Prentice Hall, 1999.

Pérez Montas, Eugenio. *La Ciudad del Ozama. 500 Años de Historia Urbana*. Quinta Edición. Santo Domingo, 2010, ISBN 8477828563

Petit, Eugene. *Tratado Elemental de Derecho Romano*. 23 Edición. México: Editorial Porrúa, 2007.

Raz, Joseph. «La intención en la interpretación», trad. de José Juan Moreso y Pablo E. Navarro, en *Doxa*, n° 20, Universidad de Alicante: 1997 pp. 199-233

Reino de España. *Código Penal Español*. Boletín Oficial del Estado 007-15-103-X, 11 de abril de 2016.

_____. *Constitución*. 27 de diciembre 1978. Agencia Estatal Boletín Oficial del Estado

República Argentina. Congreso Nacional. *Ley No. 11179 Código Penal*. 29 de octubre de 1921. Gaceta Oficial n/d.

_____. *Ley No. 24449 de Tránsito y Seguridad Vial*. 23 de diciembre de 1994. G. O. n/d.

_____. *Decreto No. 13-2015 de Ministerios del 10 de febrero de 2015*. Gaceta Oficial ND.

República Bolivariana de Venezuela. *Constitución*. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 36860. 30 de diciembre de 1999.

República de Chile. *Constitución Política*. Decreto Suprema No. 100. 17 de Septiembre de 2005.

República de Colombia. *Constitución Política*. Gaceta Constitucional No. 114. 6 de julio de 1991.

_____. Corte Constitucional. *Sentencia C-177/07*. 14 de marzo de 2007.

_____. Corte Constitucional. *Sentencia No. C-1145*. 30 de agosto de 2000

_____. Decreto 087-2011. Diario Oficial No. 47955 del 17 de Enero de 2011

_____. *Ley No. 769-2002 que expide el Código de Nacional Tránsito y Transporte y dicta otras disposiciones*. Diario Oficial 44893. 7 de agosto de 2002.

_____. Ministerio de Transporte. *Resolución No. 1500-2005*. Diario Oficial No. 45935 del 28 de junio de 2005.

República de Costa Rica. Congreso Nacional. *Ley No. 7331 de Tránsito por las Vías Públicas Terrestres*. 13 de abril de 1993. G. O. n/d.

_____. *Ley No. 4786, reforma la Ley-3155 y crea el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.* Gaceta Oficial ND. 5 de julio de 1971

República de Cuba. Asamblea del Poder Popular. *Ley No. 109-2010 Código de Seguridad Vial.* Gaceta Oficial No. 040. 1 de agosto de 2010.

República de Ecuador. Asamblea Nacional. *Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial.* Registro Oficial Suplemento 398. 07 de agosto de 2008.

República de Guatemala. Congreso Nacional. *Decreto 17-73 Código Penal.* 5 de julio de 1973. Diario Oficial. Artículo 127.

República de Nicaragua. Asamblea Nacional. *Ley No. 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito.* La Gaceta Año 118 No. 96. 27 de mayo de 2004.

_____. *Ley No. 641 Código Penal.* 13 de noviembre de 2007. Gaceta Oficial n/d.

_____. *Constitución Política.* La Gaceta No. 32-118. 18 de febrero de 2004.

_____. Ley No. 524 General de Transporte Terrestre. Gaceta Oficial 72 Año 109 del 14 de abril de 2005.

República de Panamá. Asamblea Nacional. *Constitución Política*. Gaceta Oficial No. 25176. 1 de noviembre de 2004.

_____. Ley No. 34-1999. Gaceta Oficial No. 23854. 28 de Julio de 1999.

_____. Presidencia de la República. *Decreto Ejecutivo No. 640 Por el cual se expide el Reglamento de Tránsito Vehicular*. Gaceta Oficial No. 25701 del 29 de diciembre de 2006.

República del Ecuador. Asamblea Nacional. *Código Orgánico Integral Penal*. Registro Oficial – Suplemento del 10 de febrero de 2004.

_____. *Constitución*. Registro Oficial No. 449. 20 de octubre de 2008.

República del Paraguay. Congreso Nacional. *Ley No. 5016 Nacional de Tránsito y Seguridad*. Reg. Oficial n/d. 16 de mayo de 2014.

República del Perú. Congreso Nacional. *Constitución Política*. 29 de diciembre de 1993.

República Dominicana. Asamblea Nacional. *Constitución Política 1966*. Gaceta Oficial 9614 del 28 de noviembre de 1966.

_____. Ayuntamiento del Distrito Nacional. *Resolución No. 80/2009 que crea la Normativa para la Regulación del Transporte Público y Taxi*. 18 de noviembre de 2009.

_____. Ayuntamiento del Distrito Nacional. *Las Calles de Santo Domingo*. Editora Cultural Dominicana, Santo Domingo: 1976.

_____. Banco Central. *Informe de la Economía 2015*. Santo Domingo: Impresos Banco Central, 2015. ISBN 1729-5513.

_____. Ley No. 38 Sobre Secretarías de Estado. G. O. S/N. 7 de junio de 1845.

_____. *Ley No. 2213 Código Civil Dominicano*. 16 de abril de 1884

_____. Congreso Nacional. *Ley No. 2274 Código Penal Dominicano*. 19 de agosto de 1884

_____. Ley No. 446 del 27 de mayo de 1926. G. O. 3756

_____ . Ley No. 548 del 22 de noviembre de 1926 que crea un cuerpo de policía especial compuesto de 12 agentes, subordinado a la Secretaría de Estado de Fomento y Comunicaciones, para el servicio en las carreteras y caminos G. O. 3807.

_____ . *Ley No. 2700 Sobre Medidas de Emergencia.* Gaceta Oficial No. 7242 del 31 de enero de 1951.

_____ . Ley No. 3455 de Organización Municipal. Gaceta Oficial No. 7521 del 29 de enero de 1953.

_____ . Ley No. 3528 Sobre servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona urbana de la ciudad de Santo Domingo. G. O. 7554. Del 22 de abril de 1953.

_____ . *Ley 165-1966 que crea la Dirección General de Tránsito Terrestre.* Gaceta Oficial No. 8977 del 28 de marzo de 1966.

_____ . Ley No. 241-67. Gaceta Oficial 9068 del 28 de diciembre de 1967.

_____ . *Ley No. 541-69 Orgánica de Turismo.* G. O. 31 de diciembre de 1969

_____. Ley No. 609-1974 que crea un permiso especial para conducir motocicletas en zona rural. G. O. 9324.

_____. *Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios*, del 17 de julio del 2007. Gaceta Oficial No. 10426.

_____. *Ley No. 41-08 De función pública y crea la Secretaria de Estado de Administración pública*. G. O. No. 10458 del 16 de enero de 2008.

_____. Ley No. 34-1999. Gaceta Oficial No. 23854 del 28 de Julio de 1999.

_____. Ley No. 76-00 que Crea el Consejo de Regulación y Administración de Taxis. Gaceta Oficial No. 10060 del 19 de septiembre de 2000.

_____. *Ley No. 87-01 que crea el Sistema Dominicano de Seguridad Social*. G. O. 10086. 05 de septiembre de 2001.

_____. *Ley No. 137-11 Orgánica del Tribunal Constitucional y de los procedimientos constitucionales*. G. O. No. 10622. 15 de junio de 2011.

_____. Ley No. 195-2011. Gaceta Oficial No. 10631 del 3 de agosto de 2011

_____. *Ley No. 560-2016 Orgánica de la Policía Nacional.*
G. O. n/d. 15 de julio de 2016.

_____. Presidencia de la República. Decreto No. 1951 de
fecha 22 de febrero de 1972. Gaceta Oficial No. 9254.

_____. *Decreto No. 1382.* Gaceta Oficial No, 9389 del 23 de
octubre de 1975.

_____. *Decreto No. 1260.* Gaceta Oficial No. 9513 del 31 de
Octubre de 1979.

_____. *Decreto No. 230-87.* Gaceta Oficial 9704 del 29 de abril
de 1987.

_____. *Decreto No. 489-87.* Gaceta Oficial 9719 del 21 de
octubre de 1987.

_____. *Decreto No. 393-97.* Gaceta Oficial No. 9963 del 15 de
diciembre de 1997.

_____. *Decreto No. 448-97.* Gaceta Oficial No. 9966 del 21 de
octubre de 1997.

_____. *Decreto No. 419-99.* Gaceta Oficial No, 10026 del 17 de septiembre de 1999.

_____. *Decreto No. 618-00.* Gaceta Oficial No. 10057 del 28 de agosto de 2000.

_____. *Decreto No. 238-2001* Gaceta Oficial No. 10072

_____. *Decreto No. 250-07 que crea el Fondo para el Desarrollo de Transporte.* G. O. 10417. 4 de mayo de 2007.

_____. *Decreto No. 477-05.* Gaceta Oficial No. 10340 del 11 de septiembre de 2005

_____. *Reglamento No. 3001 de 1977* G. O. 9447, que establece un tipo de licencia para conducir que se denominará "Licencia de Ciclomotores

_____. *Dirección General de Impuestos Internos.* Norma 06-2007

_____. *Norma General No. 03-2013 PARA LA APLICACIÓN DEL IMPUESTO DE CIRCULACIÓN VEHICULAR (ICV).* 24 de junio de 2013

_____. Oficina para el Reordenamiento del Transporte.
Diagnostico del Sub-sector Tránsito y Transporte Terrestre. Mayo 2006.

_____. Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Normativa para la operación del transporte de motoconcho*. Santo Domingo: 2010. Pág. 9. ISBN: 978-9945-8751-2-6

_____. Oficina Nacional de Estadísticas. *VIII Censo Nacional de Población y Vivienda 2002*. Santo Domingo: Impresora ONE, 2003

_____. Suprema Corte de Justicia. 8 de marzo del 2000; Boletín Judicial . 1072. Págs. 286-287).

_____. Tribunal Constitucional. *Sentencia TC/061/2012* de fecha 09 de noviembre de 2012

_____. *Sentencia No. TC/174/14*. 11 de agosto de 2014.

_____. *Sentencia No. TC/0021/15*. 26 de febrero de 2015.

República Francesa. Congreso Nacional. Código Civil. G. O. n/d.

_____. *Ley No. 683-92 Código Penal*. 22 de Julio de 1992. Gaceta Oficial n/d.

Roberto Hernández Sampieri, Et. Al. *Metodología de la Investigación*. Cuarta Edición. México: 2006. Pág. 3-16

Salkind, Neil. *Métodos de Investigación*. Tercera Edición. México: Prentice Hall, 1999.

Semaly-Bceom-MBG, «Estudio de un sistema de Transporte Rápido de Masas en Santo Domingo», Informe 1, Estudio de pre factibilidad de 4 opciones técnicas, ms, Santo Domingo, enero 1999.

Sención Villalona, Augusto. *Historia Dominicana: desde los aborígenes hasta la guerra de abril*. Alfa y Omega: Santo Domingo, 2010.

SERCITEC-DELCAN, Estudio de Transporte Urbano de Santo Domingo, a la demanda de SEOPC/BIRF, Informe Técnicos varios, Santo Domingo, 1999

Sólozabal Echavarría, Juan José. “*Sobre Principios de Separación de Poderes*”. En Dialnet. Revista de Estudios Políticos Núm. 24. Noviembre – Diciembre 1981. Pág. 230-231.

Suarez Santana, Marcos. *El Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico Vial*. Tesis. Universidad De Las Palmas de Gran Canaria: 2007.

Tejera. Emiliano. Gobernadores de la Isla de Santo Domingo. En Boletín del Archivo Histórico de la Nación No. 18, Año 4, Volumen 4, Octubre de 1941.

Unión Europea. Parlamento y Consejo. *Directiva 2007/46/CE por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos*. Diario Oficial L. 263. 9 de octubre de 2010.

W. Lozano. "Procesos de urbanización, modelos de desarrollo y clases sociales" en *La Urbanización de la Pobreza*. FLACSO: Santo Domingo, 1997. Pág. 13.

Citas Web:

[¿Qué pasó con Uber en América Latina?](http://internacional.elpais.com/internacional/2016/03/29/argentina/1459267881_098381.html) Periódico El País. España. [en línea] 29 de marzo de 2016. Disponible en web: http://internacional.elpais.com/internacional/2016/03/29/argentina/1459267881_098381.html [Consulta: 11 de noviembre de 2016]

["Gobierno instala semáforos inteligentes en Santiago y Santo Domingo"](http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=93260). El Nuevo Diario, Lunes, 3 de Marzo 2008. Edición Online. Disponible en web: <http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=93260> [Consulta: 26 de octubre de 2016]

[Alicia Ortega. "Semáforos inteligentes se queman en la prueba"](http://noticiassin.com/2015/09/semaforos-). El informe. 4 de septiembre de 2015. Disponible en web: <http://noticiassin.com/2015/09/semaforos->

[inteligentes-se-queman-en-la-prueba-y-hombre-queda-en-la-quebra-fruto-de-un-error-policial/](#) [Consulta: 26 de octubre de 2016]

Banco Central de la República Dominicana. Departamento de Cuentas Nacionales y Estadísticas Económicas. Producto Interno Bruto. [en línea] Disponible en Web: http://www.bancentral.gov.do/estadisticas.asp?a=Sector_Real [Consulta: 1 de septiembre de 2014]

[Banco Central de la República Dominicana. Departamento de Cuentas Nacionales y Estadísticas Económicas. Producto Interno Bruto. \[en línea\] Disponible en Web: http://www.bancentral.gov.do/estadisticas.asp?a=Sector_Real](#) [Consulta: 1 de junio de 2014]

[DE LA ROSA, Adalberto. "Amet y Obras Públicas inician cambio en tramo de la avenida Lope de Vega". Diario Libre \[en línea\] Disponible en web: http://www.diariolibre.com/noticias/ciudad/amet-y-obras-publicas-inician-cambio-en-tramo-de-la-avenida-lope-de-vega-BY4515737](#) [Consulta: 27 de octubre de 2016]

[Delgado, Esteban. "Impuesto de 2 pesos a gasolina y gasoil superan RD\\$2,000 millones. La DGII y el Ministerio de la Presidencia no han informado oficialmente el monto y uso de los recursos". Periódico el Dinero. 23 de marzo de 2015. \[En línea\] Disponible en: http://www.eldinero.com.do/10509/impuesto-de-2-pesos-a-gasolina-y-gasoil-superan-rd2000-millones/](#) [Consulta: 24 de octubre de 2016]

Dirección General de Impuesto Internos. Boletín Parqueo Vehicular 2015. En línea. Disponible:<http://dgii.gob.do/informacionTributaria/estadisticas/parqueVehicular/Documents/ParqueVehicular2015.pdf>

EFE. “República Dominicana record Guinness como lugar más peligroso para transitar por carretera”. Periódico el Día. En línea. Web: <http://eldia.com.do/republica-dominicana-tiene-record-guinness-como-lugar-mas-peligroso-para-transitar/> [visto: 12 de octubre de 2014]

Estatados Unidos Mexicanos. Poder Judicial. AMPARO DIRECTO 1121/79. FARMACIA DE CUAUTLA, S. A. 10 de septiembre de 1980. Semanario Judicial De La Federacion, Séptima Epoca, VOLUMENES. 139-144, SEXTA PARTE, P. 39 Disponible en: <http://info4.juridicas.unam.mx/const/tes/7/10/4590.htm> [Consulta: 28 de octubre de 2016] Texto editado.

GÓMEZ, Juan Julio. “Quejas por cierre tramo de avenida Lope de Vega.” El Nacional. [en línea] Disponible en web: <http://elnacional.com.do/quejas-por-cierre-tramo-de-avenida-lope-de-vega/> [Consulta: 27 de octubre de 2016].

Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses. Ejecución Presupuestaria. [en línea] Disponible en Web <http://www.omsa.gob.do/Transparencia/Presupuesto/tabid/106/Default.aspx> [Consulta 11 de julio de 2011]

[Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses. Organigrama. \[en línea\] Disponible en Web: http://www.omsa.gob.do/Portals/0/images/organigrama.jpg \[Consulta: 23 de noviembre 2011\]](http://www.omsa.gob.do/Portals/0/images/organigrama.jpg)

Oficina Nacional de Estadísticas. *En Tablas y Gráficas: Evolución Poblacional y Territorial del Santo Domingo.* [en línea] Disponible en Web: www.one.gob.do/index.php?module=uploads&func=download&fileId=1866 [Consulta: 12 de octubre de 2013]

[Oficina para el Reordenamiento de Transporte. Estadísticas Institucionales. \[en línea\] Disponible en Web: http://opret.gob.do/Documentos/Estad%C3%ADsticas%20Institucionales/12.-%20Informe%20Mensual%20de%20Demanda%20Diciembre%202015.pdf \(Consultado: 12 de enero de 2016\)](http://opret.gob.do/Documentos/Estad%C3%ADsticas%20Institucionales/12.-%20Informe%20Mensual%20de%20Demanda%20Diciembre%202015.pdf)

Oficina Técnica de Transporte Terrestre. *Estadísticas Institucionales.* [en línea] Santo Domingo. Pág. 18. Disponible el Web http://www.ottt.gov.do/media/48270/resumen_ejecutivo_estadisticas_a_marzo_2014.pdf [Consulta: 21 de noviembre de 2015]

Oficina Técnica de Transporte Terrestre. Estadísticas Institucionales. [en línea] Santo Domingo. Pág. 18. Disponible el Web <http://www.ottt.gov.do/Transparencia/Estad%C3%ADsticas/tabid/112/Default.aspx> [Consulta: 21 de noviembre de 2011]

Oficina Técnica de Transporte Terrestre. Organigrama. [en línea] Disponible en Web:
www.ottt.gov.do [Consulta: 29 de noviembre 2015]

Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. [en línea] Número de referencia OMS: **WHO/NMH/NVI/15.6**. Disponible en web:
http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/
[Consulta: 12 de noviembre de 2016]

Oscar Figuero “Políticas de desarrollo y políticas de transporte urbano: Coherencia y Contradicciones” En Flacso. Disponible en Web
<http://www.flacso.org.ec/docs/sfccfigueroa.pdf> (Consulta: 23 de diciembre 2015)

Pantaleón, Doris. “El Drama de los Accidentes”. Listín Diario [Santo Domingo] 26 de agosto de 2010 [en utom] Disponible en Web <http://www.listin.com.do/la-republica/2010/8/26/156277/EI-Estado-gasta-RD1200-millones-en-accidentados> [Consulta: 10 de marzo de 2011]

Ramón Morrison. *De cada 100 muertes 85, de motocicletas* en Acento.com.do [En línea] Disponible en Web <http://acento.com.do/2016/opinion/8333724-de-cada-100-muertes-85-de-motocicletas/> (Consulta: 22 de marzo de 2016)

Taxistas en alerta: la Justicia determinó que la conducción de vehículos de Uber es legal. Periódico La Gaceta. Argentina. [en línea]. 24 de octubre de 2016. Disponible en Web:

<http://www.lagaceta.com.ar/nota/704681/sociedad/taxistas-alerta-justicia-determino-conduccion-vehiculos-uber-legal.html> [Consulta: 11 de noviembre de 2016]

[República de Nicaragua. Misión del Ministerio de Transporte e Infraestructura. \[en línea\] Disponible en web: http://www.mti.gob.ni/index.php/ministerio/mision-y-vision](http://www.mti.gob.ni/index.php/ministerio/mision-y-vision) (Consultado: 13 de marzo de 2016)

[República de Panamá. Autoridad de Tránsito y Transporte. Historia del Tránsito. \[en línea\] Disponible en Web: http://www.transito.gob.pa/historia/historia-del-transito](http://www.transito.gob.pa/historia/historia-del-transito)

[República de Panamá. Autoridad de Tránsito y Transporte. Historia del Tránsito. \[en línea\] Disponible en Web: http://www.transito.gob.pa/historia/historia-del-transito](http://www.transito.gob.pa/historia/historia-del-transito) (Consulta 4 de abril de 2016)

República Dominicana. Observatorio de Seguridad Ciudadana. *Boletín Estadístico Enero Diciembre 2015*. [en línea] Disponible en web: http://www.mip.gob.do/images/docs/Programas/Boletines/Bolet%C3%ADn_2015.pdf [Consulta: 26 de octubre de 2016].

República Dominicana. Autoridad Metropolitana de Transporte. *Resumen Estadístico 2015*. [en línea] Santo Domingo. Disponible en Web <http://transparencia.amet.gob.do/estadisticas/#1460475061738-e163dbbe-8369> [Consulta: 21 de octubre de 2016]

República Dominicana. Consejo del Poder Judicial. Entrada y Salida de los Asuntos (Estadísticas) 2014. En Línea. Disponible en Web: http://poderjudicial.gob.do/documentos/PDF/publicaciones/boletines_estadisticos/2014/enero-diciembre/31_32_Paz_Especiales_de_Transito.pdf [Consulta: 23 de octubre de 2015]

República Dominicana. Tribunal Constitucional. Sentencia TC/126/2013. 2 de agosto de 2013. Disponible en Web: <https://www.tribunalconstitucional.gob.do/sites/default/files//documentos/Sentencia%20TC%200126-13%20C.pdf> (Consulta: 2 de agosto de 2016)

ANEXOS

A. Glosario

Concho: Taxis colectivos de 5 a 7 pasajeros. Es la denominación establecida para los automóviles de cuatro puertas utilizados para el transporte público de pasajeros cuya capacidad es de seis ocupantes más el conductor.

Recursos Materiales: son los denominados activos no financieros, es decir, las inversiones realizadas a través de las adquisiciones (bienes de capital) que aumentan los activos de las instituciones del sector público en un período dado, tales como: compra de maquinarias y equipos, inmuebles y construcción de obras por terceros que sirven para producir otros bienes o servicios, sin agotarse en el primer uso, tienen una duración superior a un año y están sujetas a depreciación. Incluyen las adiciones, mejoras y reparaciones que contribuyen con los proyectos de inversión realizados por terceros y los activos intangibles, así como los equipos de comunicaciones.

Maquinarias y Equipos: Son las inversiones en bienes y sus adiciones y reparaciones extraordinarias realizadas por contrato. Constituyen equipos los muebles y maquinarias de oficina, vehículos. Son bienes durables para la producción, no se consumen rápidamente en el proceso productivo como los materiales y otros artículos.

Equipos y Transporte: Son las inversiones y reparaciones en equipos de transporte terrestre: automóviles, autobuses, camiones, camionetas, motocicletas, entre otros. Asimismo, incluye elevadores, ascensores, escaleras mecánicas, grúas, grúas horquillas, entre otros.

Equipos de computación : Comprende la adquisición y reparación de equipos de procesamiento de datos, pantallas, impresoras, computadoras, unidades de cinta, unidades de disco entre otros.

Equipos de comunicación y señalamiento: Señalamiento, adquisición y reparación de equipos de comunicación como: plantas transmisoras, receptores de radio, equipos de televisión, video y audio, aparatos telegráficos, teletipos, torres de transmisión, centrales y aparatos telefónicos y demás equipos de comunicación. Incluye equipos de señalización: de rutas, de calles, boyas, balizas. Instalaciones como: torre de transmisión, centrales telefónicas y aparatos telefónicos.

Equipos y muebles de oficinas: Son las adquisiciones y reparaciones de equipos y muebles de oficina tales como: mesas, escritorios, sillas, armarios, estantes, banquetas, muebles de diseño especial, archivos, alfombras; equipos de oficina, fotocopiadoras, máquinas de escribir, calculadoras, sumadoras, registradoras, relojes para control, máquinas para contabilidad, enceradoras, refrigeradores, equipos de aire acondicionado, reguladores de temperatura, estufas, radios, televisores, cocinas, dictáfonos, hornos, aspiradoras, mesas

especiales de diseño, reglas T, reglas de cálculos, compases entre otros.

Inmuebles: Son las adquisiciones de bienes inmuebles ya existentes que por sus características no pueden ser considerados dentro de las restantes partidas. Incluye la compra de terrenos, edificios y otros tipos de activos afines. Entre estos se encuentran:

Terrenos

Son las compras de terrenos, cualquiera que sea su destino, tales como: terrenos para edificios, viviendas, locales, construcción de carreteras, aeropuertos, adquisición de terrenos y latifundios destinados a colonización o reforma agraria.

Edificios

Inversiones destinadas a la adquisición de edificios. El concepto edificio incluye todas las instalaciones unidas permanentemente y que forman parte del mismo, las cuales no pueden instalarse o removerse sin romper las paredes, techos o pisos de la edificación. Incluye edificios para oficinas públicas, edificios y otros no especificados.

Construcciones y Mejoras

Construcciones públicas de beneficio local, regional o nacional; mejoras, ampliaciones y reparaciones de carácter estructural; incluye los gastos de supervisión e inspección de las construcciones realizadas por terceras personas. Se entiende por mejoras, ampliaciones y reparaciones aquéllas que tengan como finalidad mantener o reponer los bienes deteriorados, de forma que puedan seguir siendo utilizados y prolongar la vida útil del bien, de tal manera que aumente la eficacia en la cobertura de las necesidades derivadas de la prestación de servicios.

B. Esquema del Proyecto de Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre

ÍNDICE

LIBRO PRIMERO: DISPOSICIONES GENERALES, OBJETO, DEFINICIONES, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL TRÁNSITO Y EL TRANSPORTE TERRESTRE.

TITULO I: DISPOSICIONES GENERALES.

CAPITULO I: OBJETO, DEFINICIONES, PRINCIPIOS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE DE TERRESTRE

LIBRO SEGUNDO: ADMINISTRACIÓN Y COMPETENCIAS.

TITULO I: POTESTADES Y PRINCIPIOS DE ACTUACIÓN.

CAPITULO I: COMPETENCIAS.

CAPÍTULO II: DE LA AUTORIDAD DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPÍTULO III: DE LA OFICINA NACIONAL DE SISTEMAS INTEGRADOS DE TRANSPORTE RÁPIDO MASIVO (ONSITRAM)

CAPITULO IV: INSTITUTO NACIONAL DE CAPACITACIÓN Y SEGURIDAD VIAL.

LIBRO TERCERO: DEL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE, CONDUCTORES Y ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS

TITULO I: DISPOSICIONES RELATIVAS AL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE, CONDUCTORES Y ESTACIONAMIENTOS PÚBLICOS.

CAPITULO I: DEL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS DE MOTOR Y REMOLQUES.

CAPITULO II: DEL REGISTRO NACIONAL DE CONDUCTORES.

CAPITULO III: DEL REGISTRO NACIONAL DE ESTACIONAMIENTOS DE SERVICIO PÚBLICO.

CAPITULO IV: DE LOS REGISTROS DE VEHÍCULOS ESPECIALES DE TRACCIÓN HUMANA Y ANIMAL

CAPITULO V: REQUISITOS PARA EL REGISTRO Y CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS BAJO EL RÉGIMEN DE ADMISIÓN TEMPORAL

LIBRO CUARTO: USO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUES EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

TITULO I: DEL PERMISO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE PARA TRANSITAR EN LAS VÍAS PÚBLICAS

CAPITULO I: DE LAS PLACAS PARA VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUES.

CAPITULO II: CANCELACIÓN DE LA AUTORIZACIÓN PARA TRANSITAR CONCEDIDA CON RELACIÓN A UN VEHÍCULO DE MOTOR O REMOLQUE

CAPITULO III: DE LAS MOTOCICLETAS Y MOTONETAS EN LAS VÍAS PÚBLICAS.

LIBRO QUINTO: DE LA VENTA Y TRASPASO DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE.

TITULO I: DISPOSICIONES PARA LA VENTA Y TRASPASO DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE

CAPITULO I: VEHÍCULOS DE MOTOR Y REMOLQUE DESTINADOS A LA VENTA.

CAPITULO II: TRASPASO DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUE.

CAPÍTULO III. FALTAS ADMINISTRATIVAS CONTRA LA INSCRIPCIÓN, AUTORIZACIÓN PARA TRANSITAR, TRASPASO E IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR O REMOLQUES.

LIBRO SEXTO: DE LA LICENCIA DE CONDUCIR Y EL PERMISO DE APRENDIZAJE.

TITULO I: DISPOSICIONES RELATIVAS AL PERMISO DE APRENDIZAJE Y LAS LICENCIAS DE CONDUCIR.

CAPITULO I: DE LAS ESCUELAS PARA CONDUCTORES DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

CAPITULO II: PERMISO DE APRENDIZAJE Y LICENCIA DE CONDUCIR, EXPEDICIÓN, EXPIRACIÓN, RENOVACIÓN Y OTRAS TRANSACCIONES

CAPÍTULO III. CANCELACIONES O SUSPENSIONES.

LIBRO SÉPTIMO: DISPOSICIONES SOBRE SEGURIDAD VIAL.

TITULO I: DE LOS CONDUCTORES.

CAPITULO I: REGLAS DE LA CONDUCCIÓN.

CAPITULO II: REGLAS Y SEÑALES PARA SALIR, DOBLAR Y DETENERSE, DETENCIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE VEHÍCULOS, INICIO DE LA MARCHA.

CAPITULO III: REGLAS PARA TRANSITAR LOS VEHÍCULOS.

CAPITULO IV: CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIAGUEZ.

CAPITULO V: DE LA VELOCIDAD.

TITULO II: DE LOS VEHÍCULOS.

CAPITULO I: REVISIÓN TÉCNICO MECÁNICA Y DE EMISIONES DE VEHÍCULOS DE MOTOR.

CAPITULO II: REQUISITOS DE EQUIPAMIENTO DE LOS VEHÍCULOS DE MOTOR.

CAPÍTULO III. DE LA EMISIÓN DE SONIDOS.

TITULO III: DE LAS VÍAS PÚBLICAS.

CAPITULO I: NORMAS GENERALES DE LA SEÑALIZACIÓN DE SEMÁFOROS, SEÑALES Y MARCAS.

CAPITULO II. CONSERVACIÓN Y USO DE LA VÍAS PÚBLICAS.

TITULO IV: DE LOS PEATONES Y PASAJEROS.

CAPITULO I: DISPOSICIONES SOBRE PEATONES.

CAPITULO II: DISPOSICIONES SOBRE PASAJEROS.

TITULO V: ACCIDENTES.

CAPITULO I: DISPOSICIONES SOBRE LOS ACCIDENTES.

TITULO VI REGLAS MISCELÁNEAS.

CAPITULO I REGLAS MISCELÁNEAS.

LIBRO OCTAVO: DEL SERVICIO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

TITULO I: DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPITULO II: DE LA CLASIFICACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES.

CAPITULO III: DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE.

CAPITULO IV. SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHÍCULOS DE MOTOR.

CAPITULO V: DISPOSICIONES RELATIVAS AL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPITULO VI: DE LA CALIDAD EN EL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO.

CAPITULO VII: NIVELES DE CALIDAD PARA EL SERVICIO DE AUTOMÓVIL DE ALQUILER.

TITULO II: DE LAS MODALIDADES DEL TRANSPORTE PRIVADO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE PASAJEROS.

CAPITULO I: TRANSPORTE ESCOLAR.

CAPITULO II. TRANSPORTE PRIVADO DE PASAJEROS MODALIDAD TURÍSTICA.

TITULO III: DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA.

CAPITULO I: FUNDAMENTOS Y CLASIFICACIÓN DEL TRANSPORTE DE CARGA.

CAPITULO II: DE LAS DIMENSIONES Y PESO DE LOS VEHÍCULOS Y DE SUS CARGAS.

TITULO V: DE LOS SERVICIOS CONEXOS AL TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPITULO I: DISPOSICIONES GENERALES.

CAPITULO II: DE LOS TERMINALES DE PASAJEROS PÚBLICOS Y PRIVADOS.

TITULO III: CONCESIONES DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

CAPITULO I: DE LAS CONCESIONES DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS.

CAPITULO II: DE LAS ORGANIZACIONES PARA LA OPERACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO.

CAPITULO IV: DE LAS TARIFAS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE.

LIBRO NOVENO DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES DEL TRÁNSITO.

TITULO I DE LA CLASIFICACIÓN, TIPIFICACIÓN Y MEDIDAS PREVENTIVAS.

CAPITULO I DISPOSICIONES GENERALES DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES DEL TRÁNSITO.

CAPITULO II: SANCIONES.

CAPITULO III. SISTEMA DE DENUNCIA Y CITACIÓN SIMULTÁNEAS.

LIBRO DÉCIMO: DISPOSICIONES GENERALES, TRANSITORIAS Y DEROGACIONES.

CAPÍTULO I: DISPOSICIONES GENERALES.

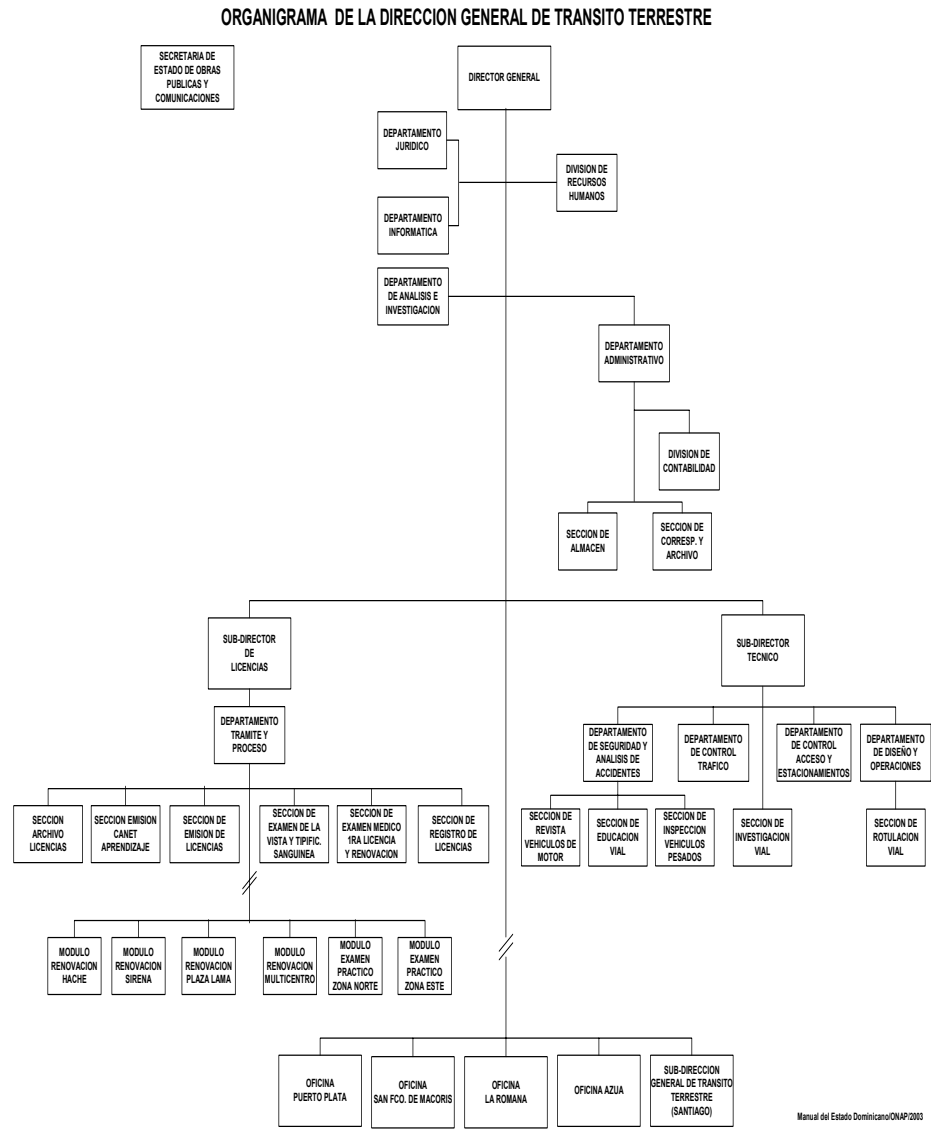
CAPÍTULO II: REGLAMENTOS.

CAPITULO III DE LAS JERARQUÍAS DE LAS NORMATIVAS LEGALES.

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

CAPÍTULO V DEROGACIONES.

C. Organigrama de la Dirección General de Tránsito Terrestre



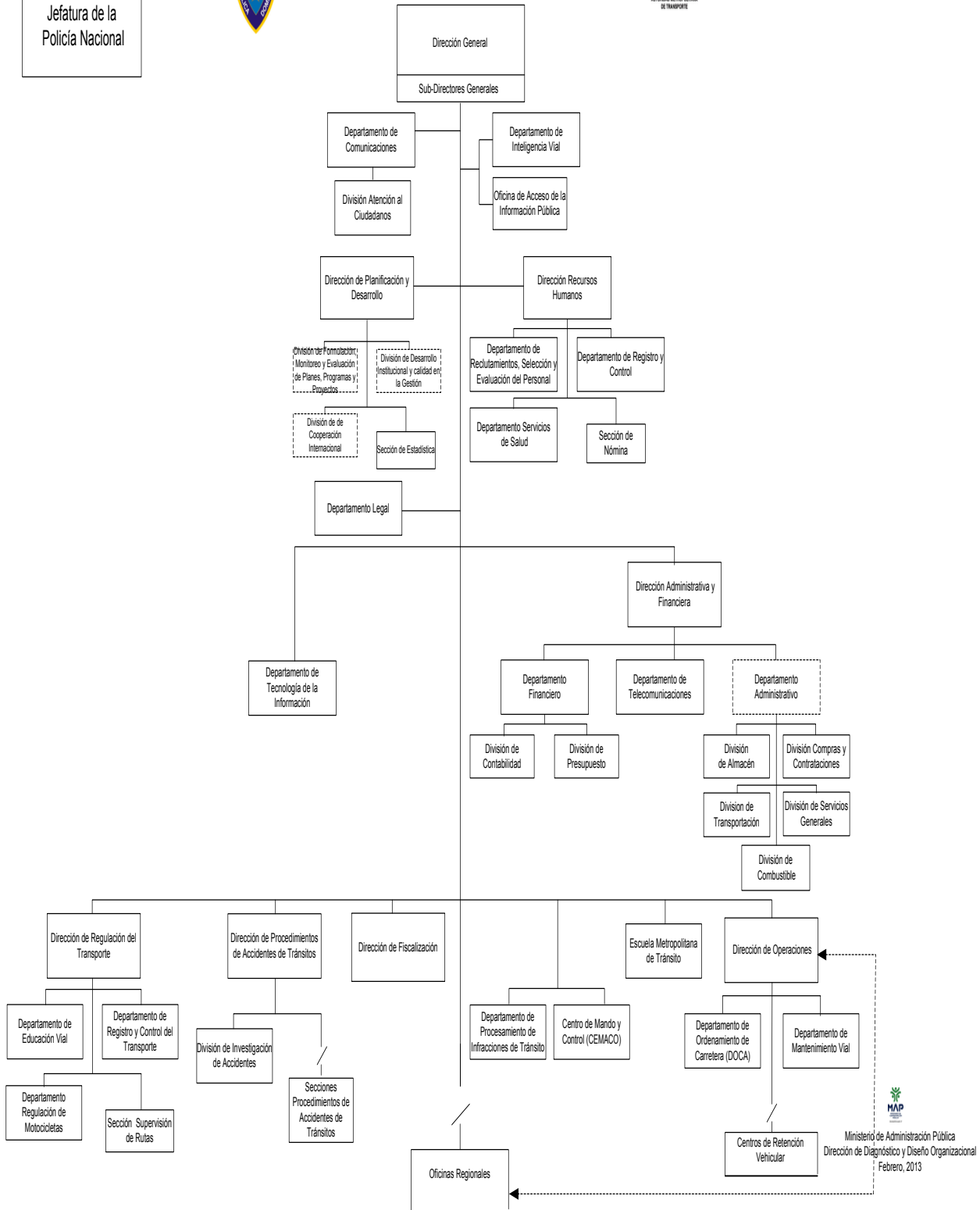
D. Organigrama Autoridad Metropolitana de Transporte



Organigrama Propuesto Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)

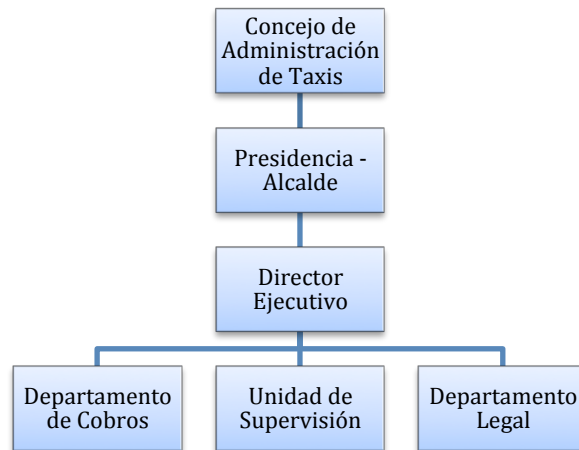


Jefatura de la
Policía Nacional



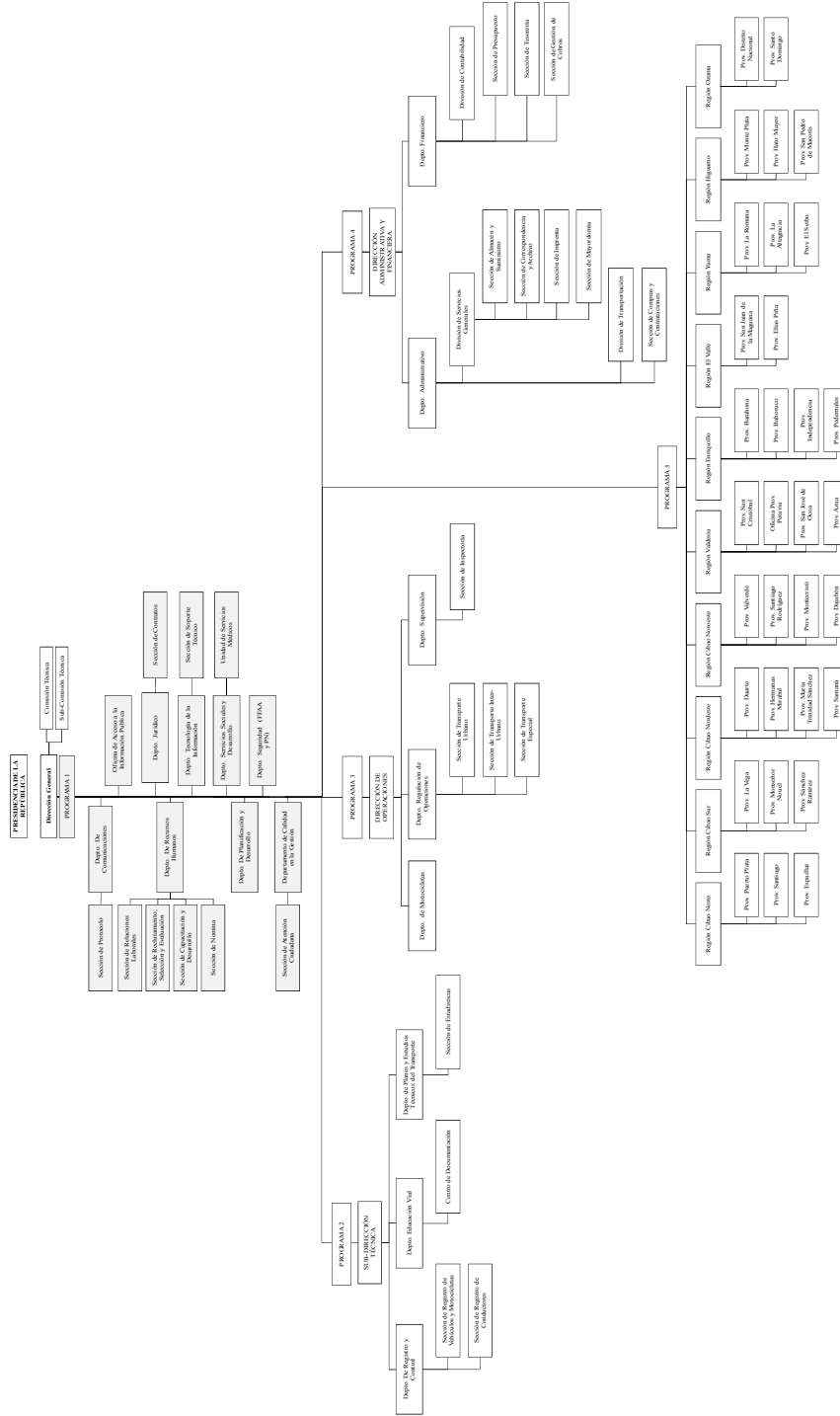
Ministerio de Administración Pública
Dirección de Diagnóstico y Diseño Organizacional
Febrero, 2013

E. Organigrama Concejo de Administración y Regulación de Taxis ³⁰⁶

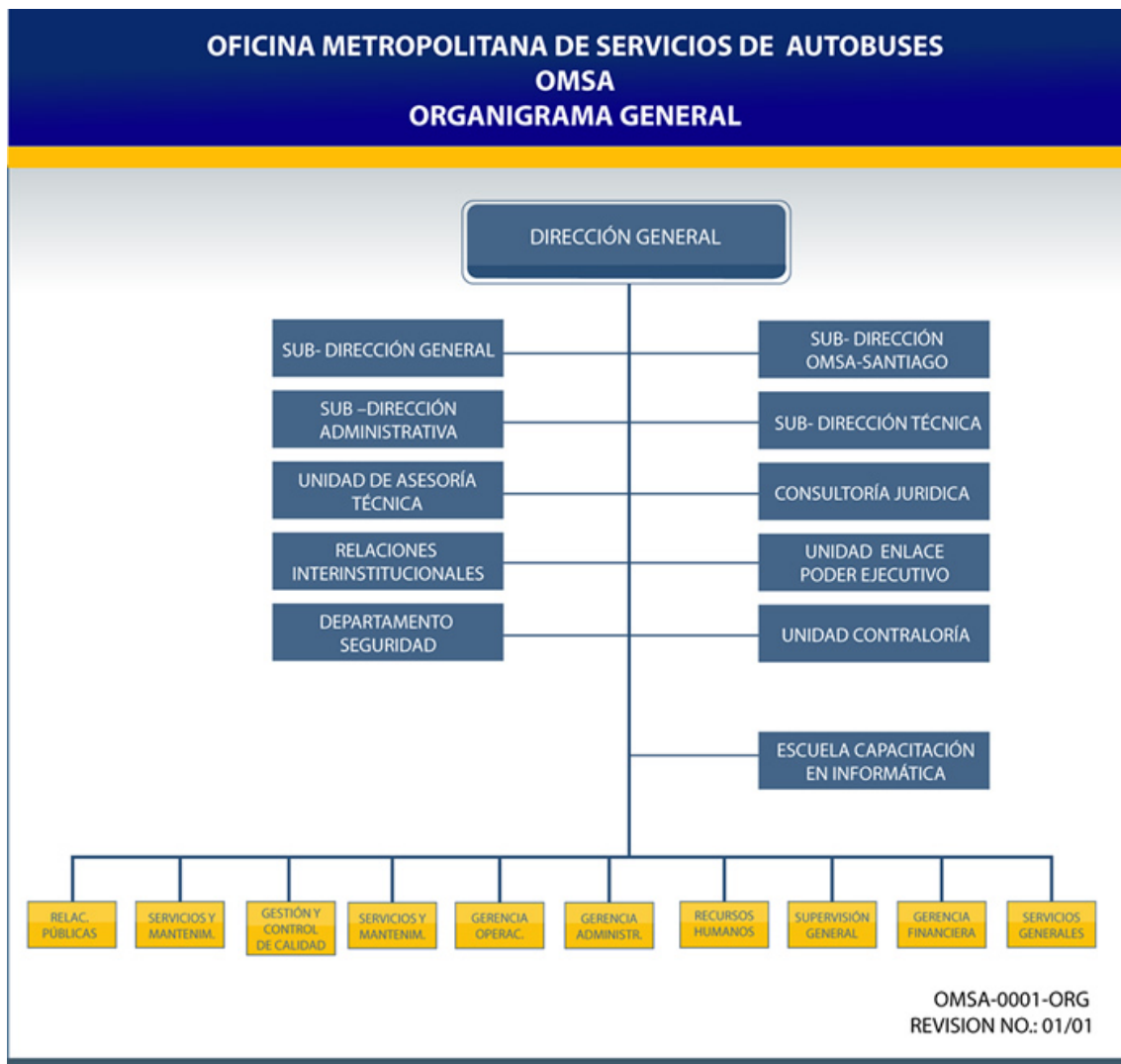


³⁰⁶ Tomado de Consejo de Administración de Taxis de Santiago. Disponible en Web <http://ayuntamientosantiagoord.com/departamentos/consejo-de-administracion-y-regulacion-de-taxis-cart/> [Consulta: 23 de noviembre 2013]

F. Organigrama Oficina Técnica del Transporte Terrestre



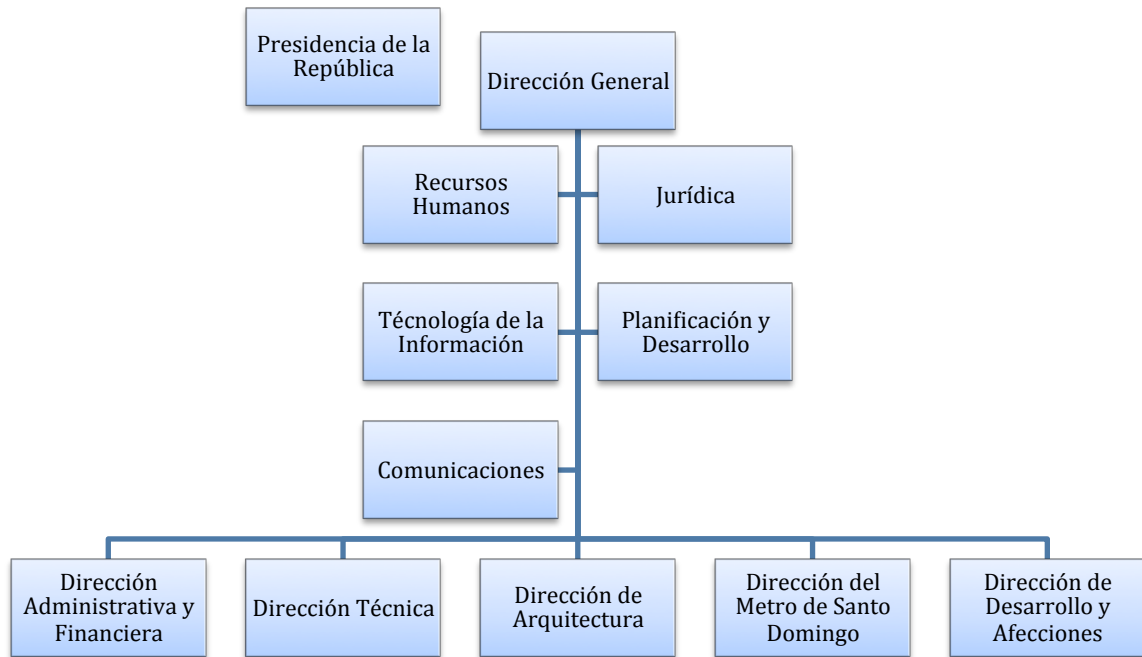
G. Organigrama Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses



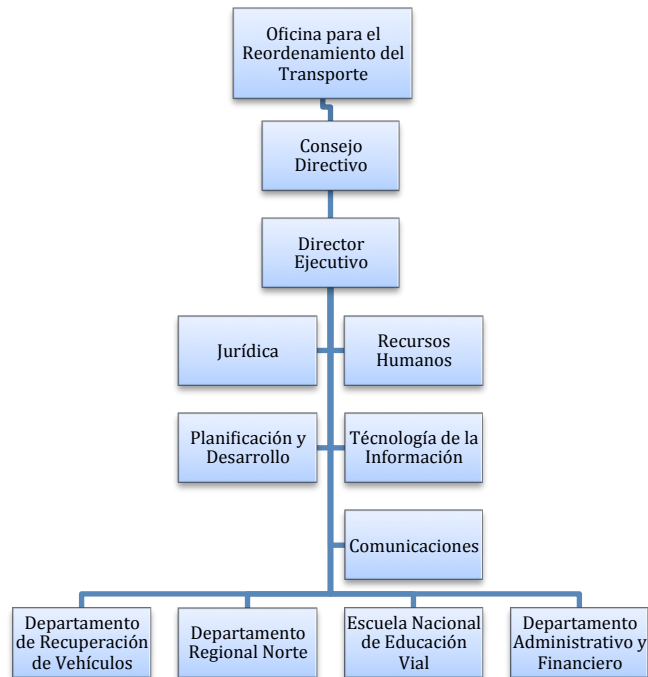
307

³⁰⁷ Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses. *Organigrama*. [en línea] Disponible en Web: <http://www.omsa.gob.do/Portals/0/images/organigrama.jpg> [Consulta: 23 de noviembre 2011]

H. Organigrama de la Oficina para el Reordenamiento del Transporte



I. Organigrama Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre³⁰⁸



³⁰⁸ Oficina para el Reordenamiento del Transporte. *Organigrama*. [en línea] Disponible en Web: http://www.opret.gov.do/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=29 [Consulta: 17 de agosto 2015]

J. Compilación legislativa relativa al tránsito, transporte y vialidad

Año		Disposición	Notas
1847	17 de junio	Ley No. 105 Autoriza a la Diputación Provincial de Santiago para la apertura de un camino público entre Santiago y Puerto Plata	
1848	13 de junio	Ley No. 143 Autoriza un peaje a cada bestia que transite por cualquiera de las vías de que conducen desde Santiago a la de Puerto Plata	
1865	22 de marzo	Resolución No. 835 Concediendo al señor T. S. Heneken privilegio para establecer un ferrocarril de San Cristóbal hasta el río Ozama (Santo Domingo)	
	22 de marzo	Resolución No. 836 Concediendo al señor T. S. Heneken privilegio para establecer un ferrocarril en Neyba	
	22 de marzo	Resolución No. 837 Concediendo al señor T. S. Heneken privilegio para establecer un ferrocarril de Santiago a Samaná	
1867	7 de febrero	Resolución del P.E. No. 999 Concediendo al Señor William L. Carzneau el permiso necesario para establecer un camino para camellos desde las minas de cobre al río Nigua.	
	22 de mayo	Decreto Ley del Congreso No. 1039 Según el artículo 1, se le da continuidad la ley del 17 de julio de 1847 para la construcción del carretera Santiago Puerto Plata y el establecimiento del peaje.	Se incluyen otros ayuntamientos para que aporten
	3 de agosto	Decreto del P. E. No. 1071. Autorizando al Señor Félix Montecattini para establecer un ferrocarril de la Ría del Ozama, atravesando Haina, hasta terminar en Cuayo Medina en San Cristóbal.	Esta concesión es a 99 años y se estipula para el transporte de personas y cosas.
	20 de agosto	Resolución del P.E. No. 1075 concediendo al Sr. Sully Dubrei, permiso para hacer una carretera desde el río Yuna hasta la ciudad del Santiago de los Caballeros.	Concesión a 20 años. Peaje incluido debiendo ser aprobado por el Gobierno.

Año		Disposición	Notas
1871	2 de mayo	Resolución del P. E. No. 1387 Concediendo el privilegio al general Valentín Ramírez Báez el derecho de establecer una línea férrea del Azua al puerto de Tortuguero.	Declarada caduca por Resolución No. 1472 de fecha 31 de mayo de 1875.
1874	29 de septiembre	Resolución del P. R. No. 1325 Concediendo a José Manuel Glas la empresa de abrir un camino de Santiago a Puerto Plata.	
	10 de noviembre	Resolución del P. R. No. 1342 Concediendo privilegio a los señores Espin y Todd para el establecimiento de locomotoras de vapor entre Monte Cristi, Maguaca, Guayubin y Santiago.	Locomotoras que marchen si la necesidad de rieles.
1875	3 de febrero	Ley No. 1378 sobre ayuntamientos	Se establece la Función de Promover la apertura y limpieza de caminos y vías públicas
	6 de abril	Resolución del P. R. No. 1387 Concediendo privilegio para que los señores Abelardo Recio y W. R. Thorman establezcan una vía férrea entre el puerto Torguero de Azua y la ciudad	
	8 de abril	Resolución del P. R. No. 1389 Concediendo privilegio a los Señores Rafael Santana y Juan Bautista Morel para utilizar, luego de mejorar el camino carretero del Seybo a la Romana.	La concesión implica que deberán reconstruirlo para que los carros puedan transitar.
	10 de abril	Resolución del P. R. No. 1399 Concediendo privilegio al señor Joaquín Saviñon para utilizar, luego de mejorar el camino carretero del Seybo a la Guaza.	La concesión implica que deberán reconstruirlo para que los carros puedan transitar.
1878	1ro. De junio	Resolución de Gobierno Central No. 1672 Concesión para construir un tranvía o ferrocarril y un puente desde el Rio Jaina al Puerto.	El ferrocarril o tranvía tiene un carácter comercial

Año		Disposición	Notas
			público.
	25 de junio	Resolución No. 1685 Concesión para construcción de un tranvía o ferrocarril desde el puerto de Tortuguero a la ciudad de Azua.	Aprobada por el Congreso mediante Resolución No. 1686 de fecha 28 de junio de 1878.
1879	25 de enero	Decreto del P.E. No. 1741 Concesión para el establecimiento de una línea férrea de vapor de Santiago a Samaná.	Comercial público
	31 de diciembre	Resolución del Gobierno Provisional No. 1824. Concesión para establecer una vía carretera de Puerto Plata a Santiago y la Vega.	
1881	31 de mayo	Resolución de P.E. No. 1942 Concediendo a Sr. Crosby derecho para establecer un Ferrocarril entre Samaná y Santiago.	
	7 de junio	Resolución del P. E. Concediendo al Señor W. Lighgow el derecho de establecer una carretera de Puerto Plata a Santiago y la Vega.	
	16 de noviembre	Resolución del P. E. No. 1957 Concediendo al Señor Edward B. Hall el derecho de establecer un ferrocarril de Santo Domingo a Azua.	
1882	26 de mayo	Res. de P. E. No. 2005 Construcción de Vía Férrea para el transporte de Sal en la Común de Neyba.	Ampliada Mediante Resolución del P. E. No. 2440 de fecha 15-3-1886 para que la vía pueda llegar hasta el Lago Enriquillo.
	23 de junio	Ley No. 2014 sobre ayuntamientos	Se establece la Función de Promover la apertura y limpieza de caminos y vías públicas
	1ro. De julio	Resolución del P. E. No. 2072, Concediendo al señor H. Thomasset, el derecho de establecer un sistema de	Aprobada por el Congreso Nacional el 6 de

Año		Disposición	Notas
		<p>tranvías en la Capital</p> <p>La empresa deberá establecer sobre la vía, carros o vagones tirados por fuerza animal u otra, que no sea de vapor, para conducir de tránsito o de un extremo a otro de la ciudad, pasajeros, efectos de comercio, aguas, basuras, maquinarias, etc.</p>	<p>septiembre de 1882 y anulado el 25 de junio de 1883</p> <p>Este derecho fue prorrogado en fecha 11 de diciembre de 1882 para que se ponga en funcionamiento antes del 30 de agosto de 1883. Resolución del P.E. No. 2095.</p>
		<p>Resolución del P. E. No. 2080 Concediendo al señor G. Petit-Pierre Pellion el derecho para construir un tranvía en la ciudad de Azua (Para transportar productos agrícolas).</p>	
	15 de noviembre	<p>Resolución del P. E. Núm. 2087 Concediendo a las señoras Cambiaso Hermanos el derecho de establecer un ferrocarril en San Luís. (Ferrocarril Cañero)</p>	
1883	12 de marzo	<p>Resolución No. 2106 Concesión para establecer un ferrocarril en el ingenio Italia</p>	<p>Ferrocarril Cañero</p>
	8 de junio	<p>Res. No. 2123 del P. E. Establecer una vía férrea entre la maquinaria de la Finca Francia y los terrenos de Manganagua.</p>	<p>Ferrocarril Particular</p>
	9 de junio	<p>Res. No. 2124 del P.E. Establecer una vía férrea ente sus colonias.</p>	<p>Ferrocarril Cañero</p>
	18 de junio	<p>Res. No. 2126 del P.E. Establecer una vía férrea entre Puerto Plata y el Río Muñoz.</p>	<p>Ferrocarril Cañero</p>
	06 de julio	<p>Decretos No. 2160 del Congreso Nacional concediendo a los municipios de Santiago y La Vega, el 10% de los derechos de importación que se causen por la aduana de Puerto Plata, para la apertura de un camino al litoral</p>	
	14 diciembre	<p>Res. No. 2193 del P. E. Concediendo permiso a Juan Serralles para establecer una ferrocarril.</p>	<p>Ferrocarril Cañero</p>

Año		Disposición	Notas
1884	2 de enero	Res. del P. E. No. 2194 Concediendo a C. M. Mayanas y Co. permiso para construir una vía férrea que, partiendo del puerto de Santo Domingo se dirija hacia las fincas de caña en San Carlos.	Ratificado por el Congreso Nacional mediante Res. 2258 d/f 2 de julio 1884.
	11 de febrero.	Decreto del P. E. No. 2198 Que ordena la delineación de nuevas calles paralelas a las Murallas de Santo Domingo debido al aumento de la población de la ciudad.	
	20 de febrero	Decreto del P. E. No. 2200. Declarando que le derecho para fabricar en las nuevas calles, se acordará por el Gobierno.	
1885	25 de abril	Res. del Congreso Nacional No. 2323 otorgando al Sr. Gorge H. Blake la concesión para el establecimiento de un ferrocarril que atravesase la República de Norte a Sur. Desde Las Calderas hasta Manzanillo. 99 años de concesión.	
	28 de julio	Resolución del P. E. No. 2381, Concediendo al señor H. Thomasset, el derecho de construir una vía férrea entre Santo Domingo y San Cristóbal. Por 90 años.	Ratificada por el C. N. Por res. No. 2448 de fecha 26-5-1886 Declarada Caduca Por resolución del Pdte. R. No. 2577 de fecha 10 de julio de 1887.
	8 de agosto	Resolución del P. E. No. 2391 Aprobando las tarifas y pasajes del ferrocarril Santiago, Samaná. .	
1886	28 de mayo	Resolución del P. E. No. 2451. Concesión otorgada a la compañía ferrocarril central de Santo Domingo para establecimiento de una línea férrea de las Calderas a Manzanillo.	Ver la 2323. Aprobado por el C. N Res 2461 de fecha 1 de junio de 1886 Anulada por el P. E. Res. 2729

Año		Disposición	Notas
			de fecha 23 de abril 1889. Anulada por el C. N. Res. 3181 de fecha 14 de junio de 1892.
	9 de julio	Ley No. 2484 sobre conservación de vías férreas y las líneas telegráficas.	
1887	18 de julio	Res. No. 2578 Concesión para la construcción del Ferrocarril San Cristóbal – Santo Domingo.	Prorrogada por el P. E. En fecha 15 de abril 1889. Res. 2728. Prorrogada otra vez en fecha 25 de junio de 1890. Res. 2921. Prorrogada otra vez en fecha 3 de junio 1891 Res. 3025. Anulada por el C. N. Res. 3210 de fecha 25 de junio de 1892.
1888	11 de enero	Resolución del Consejo de Secretarios Estado No. 2611. Prohibición de transitar dentro de los rieles a las personas.	
1889	30 de abril	Res. del P. de la R. No. 2864 Concesión al Sr. Eduard Woolf Abrams para construir una Línea férrea de vapor entre el Puerto de la Romana y la ciudad del Seibo.	Carácter Público. Modificado por la Resoluciones Nos. 2953 (11-8-1890) y 2982 del 6-2-1891 Aprobada por el C. N. Res. 3020 de fecha 29 de

Año		Disposición	Notas
			mayo de 1891
	10 de mayo	Resolución del Vice Pdte. No. 2737. Concesión otorgada José Caminero para establecimiento de una línea férrea de las Calderas a Manzanillo.	Aprobado por el C. N Res 2819 de fecha 5 de septiembre de 1889 Ampliada mediante Resolución No. 2854 del P. E. 31 de marzo 1890 y por el C. N. 27 de mayo. Res. 2829. Prorrogada por el C.N. en fecha 14 de mayo 1892 Res. 3157
	28 de agosto	Resolución del P. De la R. No. 2828. Concesión a los Sres. Lithgow para prolongar hasta el río Muñoz la vía férrea ya construida desde el ingenio central San Marcos, en Puerto Plata.	Aprobada por el C N. Res. 2925 de fecha 29 de junio de 1890.
1890	14 de mayo	Resolución del C. N. No. 2873 Aprobando los contratos para la construcción del Ferrocarril Central Santo Domingo – Puerto Plata.	
	16 de mayo	Ley No. 2876 Declarando de Utilidad Pública un ferrocarril que parta de la ciudad de Puerto Plata hasta Santo Domingo, que se denominará Ferrocarril Central de Santo Domingo.	
	13 de junio	Resolución del P. R. Concediendo a José A. Pichardo el derecho de establecer en Azua un Tranvía. Pudiendo ser tirado por vapor o fuerza animal.	
	23 de junio	Ley No. 2919 Sobre ayuntamientos	Se establece la Función de Promover la apertura y limpieza de caminos y vías públicas

Año		Disposición	Notas
1891	4 de abril	Resolución del P. de la R. No. 2994. Concesión a Carlos M. Rojas y Compañía para establecer un ferrocarril que comunique las provincias de Santiago, La Vega y Espaillat.	
1891	12 de julio	Res. del C. N. No. 3037. Aprobando la concesión de la vía férrea dentro del Ingenio Santa Fe.	Particular.
	12 de julio	Res. del C. N. No. 3038. Aprobando la concesión de la vía férrea de Guibia a Haina, (Transporte de mercancías).	Particular.
	15 de junio	Res. el P. E. No. 3043 Concesión para la construcción de un puente de hierro en el Río Jaina.	
	24 de agosto	Res. del P. E. No. 3091 Autorizando la empresa Ferrocarril Central Dominicano a admitir pasajeros y carga en el primer tramo de construcción de San Marcos a Puerto Plata.	
1891	18 de noviembre	Res. de P. E. No. 3100. Prorroga de dos años para concluir los trabajos del Ferrocarril Central Dominicano.	
1892	30 de enero	Res. del P. E. No. 3115 Concesión a la Srta. Carolina Gautreau el derecho de establecer una empresa de coches-ómnibus movidos por fuerza animal en Santo Domingo.	
	23 de abril	Res. del P. E. No. 3142 Concesión para establecer un tranvía en la Ciudad de Santiago de los Caballeros.	Aprobado por el C. N. Res. No. 3196 de fecha 22 de junio 1892. Modificada por el C. N. Res. 3259 d/f 7-2-1893
	31 de mayo	Res. del P. E. No. 3169 Concesión para establecer una vía férrea desde la Sábana de la Guaraná hasta San Francisco de Macorís.	Transporte de personas y mercancías. Aprobado por el C. N. Res. No. 3199 de fecha 23 de junio

Año		Disposición	Notas
			1892. Prorrogado por el P. E. En fecha 21 de agosto de 1893. Res. 3327
1893	16 de marzo	Res. del P. E. No. 3270 Concesión para construir un puente sólido sobre el río Higuamo de San Pedro de Macorís.	Particular.
	18 de marzo	Resolución del P. E. No. 3271. Concesión otorgada a Samuel A. Fowle y compartes para establecimiento de una línea férrea de las Calderas a Manzanillo.	Aprobada por el C. N. Res 3281 de fecha 21 de abril 1893 Prorrogada por el P. E. Y aprobada por el C. N. Res. Nos. 3498 29 de marzo 1895. No. 3537 20 de junio 1895. Declarada Caduca por Resolución del Poder Ejecutivo en 1904. G. O. 1560 del 24 de septiembre de 1904.
	21 de abril	Res. del P. E. No. 3282. Autorización para extender el Ferrocarril dentro del Ingenio la Fe.	Particular
	6 de junio	Res. del P. E. No. 3291. Autorización para extender el Ferrocarril dentro del Ingenio Encarnación.	Particular
	27 de junio	Res. del P. E. No. 3303 Concesión para establecer una Línea férrea entre Villa Duarte y la Bahía de San Lorenzo.	Declarada Caduca por Resolución del Poder Ejecutivo en 1904. G. O. 1560 del 24 de septiembre de 1904.
	27 de junio	Res. del C. N. No. 3304 Aprobando en	

Año		Disposición	Notas
		contrato para la construcción y explotación del ferrocarril de Puerto Plata a Santiago de fecha 28 de enero de 1893.	
	4 de julio	Res. del C. N. No. 3318 aprobando las concesiones dadas por le P. E. A los señores Santiago Mellor y J. B. Vicini para establecer vías férreas en los ingenios Porvenir y la Encarnación.	
	10 de julio	Res. del C. N. No. 3320. Concesión para establecer un tranvía en San Pedro de Macorís.	Sobre vías férreas. Declarada Caduca por Resolución del Poder Ejecutivo en 1904. G. O. 1560 del 24 de septiembre de 1904.
	29 de noviembre	Res. del P. E. No. 3362 Concesión para vía férrea azucarera en Azua.	Aprobada por el C. N. En fecha 14 de abril 1894 Res. No. 3388
1894	17 de octubre	Res. del P. E. No. 3464. Concesión Ferrocarril Santiago Moca.	
1895	6 de abril	Res. del P. E. No. 3504 Concesión a Juan I. Jiménez y Co. el derecho de establecer dos líneas de ferrocarril en Montecristi.	Aprobada por el C. N. Res. 3543 de fecha 25 de junio 1895.
	28 de junio	Res. del C. N. No. 3551 Aprobando el contrato entre la Santo Domingo Improvement y el Estado para la construcción de una línea del Ferrocarril entre Puerto Plata y Bajabonico.	
	27 de junio	Ley para la construcción de vías férreas. No. 3553.	
1896	3 de enero	Res. del P. E. No. 3599. Permitiendo que el Ferrocarril del Ingenio Consuelo atraviese el lugar denominado Los Platanitos.	
1897	9 de agosto	Res. del C. N. No. 3747 Aprobando el contrato entre la Santo Domingo Improvement y el Estado para la extender construcción de una línea del	

Año		Disposición	Notas
		Ferrocarril Central entre Santiago y Moca.	
1900	6 de febrero	Res. del P. E. No. 3952 que aprueba la tarifa del Ferrocarril Tortuguero – Azua.	
	12 de junio	Res. del C. N. No. 4017. Concesión otorgada a Ramón Cáceres y compartes para establecer un ferrocarril entre La Vega y Moca.	Prorrogada por el C. N. Res. NO. 4174. 29 de junio de 1901.
1901	10 de enero	Res. de P. E. No. 4098. Concesión otorgada al Richard Soelner para establecer un ferrocarril de Monte Cristi a Santiago.	
1901	19 de febrero	Res. del C. N. No. 4115. Concesión otorgada al Ayuntamiento del Seybo para establecer un Ferrocarril desde La Romana al Seybo.	Primera Concesión otorgada a una entidad pública. Traspasada mediante Res. del C. N. No. 4172 a Olaff TETERLAUND.
	22 de octubre	Res. del C. N. No. 4208 que aprueba el Contrato entre el ayuntamiento de Santiago y Eladio Victoria para establecer un tranvía.	Declarada Caduca por Resolución del Poder Ejecutivo en 1904. G. O. 1560 del 24 de septiembre de 1904.
1902	19 de abril	Decreto del P. E. Que aprueba una concesión otorgada a Juan M. Baquesnes para construir un ferrocarril de Santo Domingo a San Cristóbal G. O. No. 1445 del 19 de abril de 1902	Prorrogada el 5 de julio de 1902 por Decreto del P. E. Traspasada a la Santo Domingo Southern Railroad y aprobado por decreto del P. E. Gaceta Oficial No. 1489 de fecha 2 de marzo de 1903.

Año		Disposición	Notas
			Resolución del P . E que concede un plazo a la Santo Domingo Santhern Rail Company, con relación al establecimiento de un ferrocarril de Santo Domingo a San Cristóbal G. O. Núm. 1565 del 29 de Octubre 1904.
	22 de noviembre	Decreto del P. E. Otorgando una Concesión al Lic. Francisco Leonte Vázquez para establecer un ferrocarril entre Moca, La Vega y Santiago. G. O. 1475 de Fecha 22 de noviembre de 1902	Declarada Caduca por Resolución del Poder Ejecutivo en 1904. G. O. 1560 del 24 de septiembre de 1904.
1903		Concesión otorgada al Ayuntamiento de Montecristi para establecer un ferrocarril de Monte Cristi a Santiago. G. O. No. 1499 del 27 de junio de 1903.	
1904	9 de enero	Concesión otorgada al General Damián Báez para construir un ferrocarril desde sus propiedades hasta el puesto de Tortuguero G. O. No. 1524 del 9 de enero de 1904.	
	9 de julio	Concesión otorgada a H. Gooding Field para establecer un ferrocarril de Manzanillo a Santiago. G. O. 1549 del 9 de julio de 1904	
1905	8 de septiembre	Resolución No.. 4608 Que dicta reglas para la construcción de carreteras. G. O.	
	7 de diciembre	Concesión otorga a E. A. Blaton para la construcción de un ferrocarril de Santo Domingo a San Cristóbal.	Aprobada por el C. N. Número 1960 del 30 de mayo de 1906 Prorrogado por el C. N. El 17 de abril de 1907.

Año		Disposición	Notas
			Res. Núm. 1780.
1906	11 de abril	Resolución del P. E. No. 4653 que aprueba un contrato celebrado con Horacio Vásquez para construir el primer tramo del ferrocarril Moca-Monte Cristy.	
	27 de julio	Resolución No. 4694 DEL Congreso Nacional que Aprueba el establecimiento de una línea de automóviles en Santo Domingo concesión a cargo de Pedro Marin	
1907	27 de marzo	Ley de Caminos G. O. No. 1775	
1908	27 de noviembre	Resolución del P. E. No. 4867 para la apertura y conservación de los caminos públicos.	
1910	4 de junio	Resolución de C. N. No. 4925 que autoriza el impuesto anual para los vehículos.	
1911	8 de julio	Ley Núm. 5002 Sobre Franquicias Agrarias	Derecho a construir vías, operar fuerza motriz, ferrocarriles, construir puentes
1912	12 de marzo	Ley Núm. 5047 declarando de utilidad pública la construcción de un camino ferroviario entre Barahona y Neyba.	
	13 de abril	Ley No. 5061 que apropia fondos para la construcción del camino Higuey a Chavón	
	12 de agosto	Decreto de P. E. No. 5157 que agrega el servicio del ferrocarril central al despacho de comunicaciones de la Secretaria de Fomento.	
	4 de abril	Resolución No. 5164 Del P. E. Que autoriza a The Central Romana Inc. a establecer un ferrocarril de acuerdo con la Ley de Franquicias Agrarias del 26 de Junio	
1913	16 de marzo	Ley No. 5206 que declara de utilidad pública la construcción de la carretera Santo Domingo-Macorís G. O. 2385	
	19 de abril	Ley No. 5210 declara de utilidad pública la apertura de la calle Gral. Valverde de	

Año		Disposición	Notas
		la ciudad de Santiago. G. O. 2393	
	02 de junio	Resolución Del P. E. No. 5242 que autoriza a la Sosua Plantation Co., a establecer un ferrocarril. G. O. 2415	
	26 de julio	Resolución del P. E. No. 5254 que ordena que la administración del Ferrocarril Central sea arrendada en subasta pública. G. O. 2422	
1914	20 de noviembre	Decreto No. 5379 que establece condiciones para desempeñar la administración del Ferrocarril Central. G. O. 2559	
1915	28 de julio	Decreto No. 0095 contrato celebrado con Adriano Muñoz para construir un tranvía en Santiago. G. O. 2628	
	28 de julio	Decreto No. 096 contrato celebrado con Gustavo Félix para establecer un tranvía en Barahona. G. O. 2628	
	11 de septiembre	Decreto No. 0098 contrato celebrado con José María Bernard para establecer un tranvía en San P. de Macorís. G. O. 2641	
1915	09 de enero	Resolución No. 5397 que autoriza a Santa Fe Plantation And Sugar Company para construir, mantener y usar un ferrocarril. G. O. 2575	Resolución No. 5488 que autoriza a FE PLANTATION AND SUGAR COMPANY a extender su línea férrea G. O. 2734 de fecha 21/08/1916
	24 de julio	Decreto No. 0008 contrato celebrado con el Lic. Horacio V. Vicioso para construir un tranvía en la ciudad de Santo Domingo, Etc. G. O. 2627	Modificado por el Decreto No. 0221 de fecha 05 de abril e 1916. G. O. 2699
	28 de julio	Decreto No. 95 Contrato celebrado con Adriano Muñoz para construir un tranvía en Santiago G. O. 2628	
	11 de septiembre	Decreto No. 98 Contrato celebrado con José María Bernard para establecer un tranvía en San Pedro de Macorís. G. O. 2641	

Año		Disposición	Notas
1916	30 de junio	Resolución No. 5482 que autoriza a The Central Romana a establecer un ferrocarril de acuerdo con la Ley de franquicias de 1911. G. O. 2720	
1917	10 de febrero	Resolución No. 31 que apropia fondos para el ferrocarril central dominicano. G. O. 2777	
	13 de marzo	Resolución No. 43 orden que apropia fondos para la construcción de la carretera Duarte. G. O. 2788	
	15 de septiembre	Resolución No. 79 que encarga al departamento de obras públicas de concluir la carretera de Santiago a Navarrete. G. O. 2839	
	08 de diciembre	Orden 101 Que promulga la Ley de carreteras y reglamentos para Automóviles. G. O. 2864	
1918	17 de abril	Resolución No. 149 que establece reglamentaciones para proteger los intereses del Ferrocarril Central Dominicano. G. O. 2901	
	14 de mayo	Resolución No. 162 que impide la alteración de las tarifas de los ferrocarriles. G. O. 2909	
	17 de junio	Resolución No. 173 orden relativa a la continuación de la carretera Duarte. G. O. 2917	
	18 de septiembre	Resolución No. 212 que modifica la Ley de caminos. G. O. 29461	
1919	08 de enero	Ley No. 252 que modifica la Ley de carreras y el reglamento de Automóviles. G. O. 2985	
	13 de octubre	Ley No. 340 que apropia fondos para la construcción de la carretera Azua – Barahona. G. O. 3056	
	07 de noviembre	Ley No. 351 que destina cierta suma para carreteras y puertos. G. O. 3063	
1920	16 de abril	Ley No. 459 se destina de los fondos nacionales, no comprometidos de otro modo la suma de \$ 200,000.00 para gastos en la carretera Santo Domingo-Hato Mayor-Higüey-Macorís. G. O. 3110	
	29 de abril	Ley No. 468 se destina de los fondos nacionales no comprometido de otro modo la suma de quince mil pesos para la construcción del camino Santo	

Año		Disposición	Notas
		Domingo-Bani-Azua-Barahona. G. O. 3113	
	19 de mayo	Ley No. 478 fondos destinados para el camino Azua, San Juan, Comendador. G. O. 3119	
	28 de mayo	Ley No. 485 Que modifica la Ley de Caminos del 14 de junio de 1912. G. O. 3121	
	02 de septiembre	Ley No. 534 destinando valores para la construcción de la carretera Santo Domingo Monte Cristi. G. O. 3149	
	09 de noviembre	Ley No. 558 que destina la suma de \$225,000.00 de los fondos de la República Dominicana depositados en manos de la Guaranty Trust Company para la carretera Santo Domingo – Monte Cristy. G. O. 3168	
1921	19 de enero	Ley No. 593 Ley de carreteras y reglamentos para Automóviles. G. O. 3189	
	19 de marzo	Ley No. 615 que enmienda la ley de caminos. G. O. 3206	
	27 de junio	Ley No. 640 que destina fondos para la construcción de la carretera Santo Domingo Monte Cristi. G. O. 3233	
	26 de julio	Ley No. 656 apropiación para el Ferrocarril Central dominicana. G. O. 3242	
	03 de octubre	Ley N. 674 Asignación para el camino de Macorís, Hato Mayor, Seybo e Higüey. G. O. 3262	
	21 de octubre	Ley No. 680 asignación para el camino de Santo Domingo - Monte Cristy. G. O. 3267	
1922	22 de marzo	Ley No. 728 fondos adicionales para la construcción del camino Santo Domingo-Monte Cristi. G. O. 3310	
	29 de marzo	Ley No. 732 Que enmienda a la ley de carreteras y reglamentos para Automóviles. G. O. 3312	
1923	30 de abril	Resolución No. 55 autoriza al ayuntamiento de la común de San Pedro de Macorís, para que, con el objeto de construir el Camino Carretero Macorís-Soco, ejerza el derecho de dominio eminente. G. O. 3427	

Año		Disposición	Notas
	10 de noviembre	Resolución No. 106 autoriza la Industria Azucarera Dominicana, C. Por A., para la construcción de una línea ferra, con destino al transporte de sus productos, efectos de construcción y todo material necesario al fomento de su industria. G. O. 3491	Línea Férrea particular
	01 de diciembre	Decreto No. 113 fijando los derechos de vehículos de motor. G. O. 3487	
1924	24 de julio	Resolución No. 13 continuación del programa de obras públicas consistente en la terminación de las carreteras Sánchez y Mella. G. O. 3562	
	18 de agosto	Decreto No. 17 autorización al Andres Sugar Company, C. por A., para que construya un ramal de la vía férrea. G. O. 3573	
	05 de septiembre	Decreto No. 22 autorización a la The Central Romana, Incorpored, a la prolongación de la línea férrea que le que permitida a construir, en fecha 29 de agosto De 1923. G. O. 3576	
	22 de diciembre	Ley No. 89 se transfieren a favor del Art. 1407, (mantenimiento de la carretera Duarte entre Santo Domingo y Navarrete). G. O. 3606	
1925	26 de enero	Decreto del P. E. que autoriza el desvío de una línea férrea Andres Sugar Company, C. por A. (Central Boca Chica);	
	17 de octubre	Ley No. 249 de los fondos general de la nación se destina mensualmente la suma de 50.000.00 para continuación de la carretera nacionales Duarte-Luperón, Mella y Sánchez hasta Comendador. G. O. 3693	
	28 de noviembre	Ley No. 287 se autoriza al poder ejecutivo para que pueda disponer en calidad de préstamo la suma de 35.000.00 de la cantidad votada para la carretera Higuey-Macao. G. O. 3706	
1926	19 de febrero	Ley No. 369 de los fondos "no comprometidos" del tesoro nacional, se destina la suma de hasta 200.000.00 pesos para la construcción de un puente sobre el rio "HIGUAMO" que	

Año		Disposición	Notas
		unirá la carretera "MELLA" G. O. 3731	
	15 de marzo	Decreto No. 382 se crea un cuerpo de policía especial, subordinado a la Secretaria de Estado de Fomento y Comunicaciones, para el servicio en las carreteras y caminos, el cual tendrá como misión principal velar por fiel cumplimiento. G. O. 3736	
	22 de noviembre	Ley No. 548 se crea un cuerpo de policía especial compuesto de 12 agentes, subordinado a la secretaria de estado de fomento y comunicaciones, para el servicio en las carreteras y caminos G. O. 3807	
	27 de mayo	Ley No. 446 de los fondos del tesoro nacional comprometidos de otro modo, de vota la cantidad de \$10.000.00 (DIEZ Mil Pesos Oro) para la continuación de la carretera de Santiago a San José de las Matas. G. O. 3756	
	27 de mayo	Ley No. 458 de los fondos generales de la nación se destina la suma de 40.000.00 pesos oro para continuar el camino carretero de Cotuí a empalmar con la carretera Macorís - Rincón. G. O. 3756	
	27 de mayo	Ley No. 459 de los fondos no comprometidos de la nación se vota la suma de \$40.000.00 para ser destinados a la construcción de la carretera Hato Mayor-Sabana de la Mar. G. O. 3756	
	14 de septiembre	Decreto No. 503 se consideran caminos del estado la carretera "Duarte" desde la ciudad de Santo Domingo hasta la de Monte Cristy; La carretera "Sánchez", desde la misma ciudad de Santo Domingo y la carretera Mella. G. O. 3788	
	16 de septiembre	Ley No. 510 de los fondos generales de la nación no comprometidos de otro modo, se vota la suma de cuarenta mil pesos oro, (\$40.000.00) para la construcción de la carretera Vega-Jarabacoa. G. O. 3792	

Año		Disposición	Notas
1927	21 de noviembre	Ley No. 838 de los fondos generales de la nación se vota la suma de \$4,000.00 para ser invertidos en mejoras del camino de Banica - las Matas de Farfán. G. O. 3918	
	21 de noviembre	Ley No. 835 aprueba la resolución dictada por el ilustre ayuntamiento de la común de Hato Mayor, creando un impuesto sobre gasolina. G. O. 3920	
	13 de septiembre	Ley No. 731 modifica la partida para la construcción del camino Villa Mella-La Victoria. G. O. 3898	
	27 de junio	Resolución No. 708 aprueba la resolución dictada por el ilustre ayuntamiento de la común de Barahona, estableciendo un impuesto sobre consumo de gasolina. G. O. 3877	
	27 de junio	Ley No. 698 se designa una suma de 500,000.00 de los fondos generales de la nación para la construcción del puente sobre el Rio Higuamo y del muelle del puerto de Monte Cristi. G. O. 3872	
	21 de noviembre	Ley No. 854 se destina de los fondos generales de la nación la suma de \$6,000.00 para el arreglo del camino de Azua y Peralta. G. O. 3919	
	21 de noviembre	Resolución No. 841 aprueba la ordenanza dictada por el ilustre ayuntamiento de la común de San José de Ocoa, creando un impuesto sobre consumo de gasolina dentro de los límites de esa común. G. O. 3920	
	21 de noviembre	Resolución No. 828 aprueba la ordenanza por ayuntamiento de la común de peña creando un impuesto sobre consumo de gasolina. G. O. 3920	
	21 de noviembre	Resolución No. 831 aprueba la ordenanza dictada por el ilustre ayuntamiento de la común de Hato Mayor, creando un impuesto sobre vehículos. G. O. 3920	
	21 de noviembre	Resolución No. 824 aprueba la ordenanza dictada por el ilustre ayuntamiento de la común de Matanzas, creando arbitrio sobre	

Año		Disposición	Notas
		mercancías, provisiones y gasolina. G. O. 3920	
1928	26 de mayo	Ley No. 953 de los fondos de la nación se apropia la suma de (\$62.053.00) para la continuación de la carretera "Azua-Barahona". G. O. 3975	
	04 de septiembre	Ley No. 999 se declara nacionalizados los cruces de las carreteras del estado a través de las poblaciones de la República. G. O. 4010	
	11 de septiembre	Decreto No. 1002 y 1003 autorización a la compañía The Central Romana, Inc. construya la prolongación de la línea férrea. (La Romana). G. O. 4016	
	13 de diciembre	Ley No. 1072 sobre carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 4040	
1929	15 de noviembre	Ley No. 1215 los párrafos (G) y (H) Del art. 34 de la Ley N° 1072 sobre carreteras y tránsito por las mismas, modificados por la Ley N° 1149, del 10 de junio del año en curso. G. O. 4155	
1930	02 de octubre	Decreto No. 47 se autoriza a la compañía agrícola Dominicana, C. por A., a que construya, con destino al transporte de sus productos y propiedades. G. O. 4338	
1931	12 de diciembre	Decreto No. 282 autorización a la The Central Romana Inc., los derechos adquiridos por ella en la calidad de empresa agrícola, a construir con destino al transporte de sus productos y propiedades. G. O. 4421	
1932	11 de noviembre	Ley No. 395 que el tránsito de vehículos de llantas solidas de gomas y de acero por las carreteras y calles causa un daño considerable. G. O. 4522	
	25 de noviembre	Decreto No. 585 a partir de la publicación del presente decreto queda prohibido el tránsito de camiones y camionetas por la carretera de Santiago Puerto Plata. G. O. 4527	
1933	27 de enero	Ley No. 438 ley que regula el tránsito de vehículos por las calles y carreteras. G. O. 4544	
	06 de febrero	Ley No. 446 modificación del artículo 20 de la ley sobre carreteras y tránsito por	

Año		Disposición	Notas
		las misma. G. O. 4549	
	9 de septiembre	Ley No. 562 Derecho de Tránsito en los Puentes Generalísimo y San Rafael	
	27 de septiembre	Reglamento No. 828 cobro de impuesto de tránsito sobre los puentes "Generalísimo Trujillo" y "San Rafael" G. O. 4615	
	27 de septiembre	Reglamento No. 826 reglamento para el cobro de impuesto de tránsito sobre los puentes "Generalísimo Trujillo" y "San Rafael". G. O. 4615	
	10 de noviembre	Ley No. 607 reforma de la tarifa para el tránsito sobre los puentes "Generalísimo Trujillo" y "San Rafael". G. O. 4625	
	10 de noviembre	Decreto No. 848 autorización a la agencia de correos y telégrafos de guayacanes para vender y recibir tickets para el tránsito sobre el puente "San Rafael". G. O. 4625	
1934	26 de octubre	Ley No. 773 reforma del artículo de la ley sobre carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 4730	
	12 de mayo	Reglamento No. 985 reglamento sobre el derecho de tránsito por el puente Ramfis. G. O. 4679	
	27 de diciembre	Decreto No. 1152 derecho de tránsito por el puente sobre el Rio Nizao. G. O. 4750	
	15 de febrero	Ley No. 649 reforma del párrafo 2 del art. 30 de la ley sobre carreteras y tránsito por la misma. G. O. 4654	
	25 de mayo	Ley No. 689 derechos de tránsito sobre los puentes. G. O. 4686	
	31 de diciembre	Ley No. 803 tránsito de vehículos de los altos funcionarios. G. O. 4751	
1935	04 de julio	Ley No. 937 Ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 4812	
	04 de octubre	Ley No. 998 modificación a la ley de carreteras y tránsito por las mismas, numero. G. O. 4838	
1937	23 de julio	Ley No. 1351 modificación del párrafo n), del artículo cuatro y párrafo p) del artículo quinto de la ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 5052	

Año		Disposición	Notas
	27 de diciembre	Ley No. 1445 derecho de tránsito por los puentes. G. O. 5110	
1938	11 de marzo	Ley No. 1474 Ley de Vías de Comunicación	Es importante destacar que los artículos 29 – 44 destacan todo lo referente a la construcción y concesión de ferrocarriles y tranvías.
	17 de junio	Decreto No. 2314 emisión de tickets para el tránsito por los puentes del estado. G. O. 5185	
	14 de junio	Ley No. 1535 derecho de tránsito por la cumbre en la carretera Luperón. G. O. 5195	
	06 de agosto	Ley No. 1546 ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 5208	
1939	09 de noviembre	Ley No. 169 liberación del pago del derecho de tránsito creado por la ley no. 1535, de fecha 14 de Julio de 1938. G. O. 5378	
	24 de marzo	Decreto No. 239 emisión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 5293	
	22 de diciembre	Decreto No. 499 impresión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 5399	
1940	04 de abril	Ley No. 245 ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 5439	
	9 de junio	Ley No. 474 distribución de las rentas municipales provenientes de los impuestos sobre alcoholes, gasolina, carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 5602	
	6 de marzo	Ley No. 418 prohíbe el tránsito de camiones y camionetas particulares por la carretera Luperón. G. O. 5568	
	26 de marzo	Decreto No. 1580 que autoriza a la común de Villa Isabela a establecer y explotar un servicio de transporte en el Paso Castañuelas la Loma. G. O. 5727	

Año		Disposición	Notas
	12 de mayo	Decreto No. 1676 que crea e integra la Comisión Nacional de Transporte y Control del Petróleo, y sus atribuciones. G. O. 5748	Modificado por el Decreto No. 1759-1944
	22 de enero	Decreto No. 1461 impresión de tiquetes para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del Estado. G. O. 5699	
	03 de agosto	Decreto No. 143 que autoriza el tránsito de carreteras, mulos, bueyes y toda clase de vehículo y animales de tiro y de cargas, por todos los caminos y carreteras de la República. G. O. 5782	
	20 de abril	Decreto No. 1624 emisión de tiquetes para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 5738	
	13 de febrero	Decreto No. 1514 decreto que pone bajo el control del Gobierno toda clase de operación comercial que se realice con automóviles, camiones, camionetas, vehículos de motor nuevos o usados, así como con gomas y tubos para los mismos. G. O. 5708	
	14 de marzo	Reglamento No. 1554 reglamento que controla y rige la venta de gasolina y la circulación de automóviles, ómnibus o autobuses. G. O. 5722	
	3 de agosto	Decreto No. 143 que autoriza el tránsito de carreteras, mulos, bueyes y toda clase de vehículo y animales de tiro y de cargas, por todos los caminos y carreteras de la República. G. O. 5782	
1943	27 de marzo	Decreto No. 1066 que autoriza una emisión de tiquetes para el impuesto de tránsito por puentes del Estado. G. O. 5895	
	17 de marzo	Decreto No. 1051 que autoriza el tránsito de carretas, mulos, bueyes y toda clase de vehículo y animales de tiro y de carga, por todos los caminos y carreteras de la República. G. O. 5891	
	22 de julio	Decreto No. 1290 que agrega un párrafo al Art. 1 del decreto N° 1051, que autoriza el tránsito de carretas, mulos, bueyes y toda clase de vehículos	

Año		Disposición	Notas
		y animales de tiro y de carga por todos los caminos y carreteras. G. O. 5949	
	14 de diciembre	Decreto No. 1600 que pone a cargo de la comisión nacional de transporte y control del petróleo, la expedición de permisos para las operaciones relativas a vehículos de motor y accesorios a que se refiere el decreto N° 1024. G. O. 6011	
1944	04 de marzo	Decreto No. 1759 que da fuerza de decreto a la resolución n° 58 de la comisión nacional de transporte y control del petróleo que establece la velocidad a que deben marchar los vehículos de motor por caminos y carreteras. G. O. 6047	
	26 de junio	Decreto No. 2010 que da fuerza ejecutoria la resolución n° 60 de la Comisión Nacional de Transporte y Control de Petróleo. G. O. 6102	
1945	13 de febrero	Decreto No. 2470 que autoriza la impresión de tiquetes para el impuestos de tránsito por puentes del estado. G. O. 6216	
	15 de abril	Ley No. 560 que agrega un párrafo al Art. 3 de la Ley de carreteras y tránsito por las mismas. No. 245.	
	29 de agosto	Decreto No. 2935 que autoriza una emisión de tiquetes para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 6322	
	29 de octubre	Decreto No. 3072 que suprime el control del petróleo y sus derivados, y establece atribuciones a la Comisión Nacional de Transporte. G. O. 6847	Derogado por el Decreto No. 3666-1946.
1946	15 de marzo	Ley No. 1132 de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 6414	
	27 de julio	Decreto No. 3666 que suprime la Comisión Nacional de Transporte.	
	02 de agosto	Ley No. 1231 ley que modifica el apartado c) del art. 10 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 6486	
	02 de noviembre	Ley No. 1276 Ley que agrega un acápite al penúltimo no. 4 del artículo 3 de la ley de carreteras y tránsito por las	

Año		Disposición	Notas
		mismas. G. O. 6526	
1947	13 de enero	Ley No. 1326 que agrega dos párrafos finales al artículo 3 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 6566	
	14 de enero	Decreto No. 4110 que autoriza la impresión de tiquetes para la aplicación del impuesto de tránsito de vehículo por el puentes del estado. G. O. 6570	
	26 de enero	Ley No. 1333 que modifica el apartado f) del artículo 4 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas, NO. 1132. G. O. 6575	
	02 de febrero	Ley No. 1346 que modifica el párrafo I del art. 3 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 6579	
	29 de marzo	Ley No. 1391 que agrega un párrafo III al artículo 3 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas, NO. 1132. G. O. 6604	
	30 de mayo	Ley No. 1427 que suprime los impuestos o derechos fiscales por tránsito de vehículos sobre los puentes del estado y por la cumbre de la carretera Luperón. G. O. 6635	
	24 de agosto	Ley No. 1506 que agrega un numero 6 al apartado (f) del artículo 17 de la ley de carreteras y tránsito por las misma. G. O. 6681	
	21 de junio	Ley No. 1453 que modifica el capítulo II de la Ley no. 1132 de carreteras y tránsito por la mismas. G. O. 6647	
	13 de julio	Ley No. 1481 que introduce nuevas modificaciones a la ley de carreteras y tránsito por la mismas. G. O. 6661	
	06 de diciembre	Ley No. 1597 sobre derechos de tránsito por los puentes del estado. G. O. 6719	
	30 de diciembre	Decreto No. 4867 que sujeta al pago de derechos el tránsito de vehículos por el puente Federico de Jesús García. G. O. 6729	
1948	14 de febrero	Decretos No. 4940 que autoriza la impresión de tiquetes para la aplicación del impuesto de tránsito de vehículos	

Año		Disposición	Notas
		por puentes del estado. G. O. 6753	
	04 de marzo	Decretos No. 4981 que sujeta al pago de los derechos establecidos por la ley 1597, el tránsito de vehículos por el badén "Nizao". G. O. 6761	
1949	29 de agosto	Ley No. 2097 que modifica al apartado r) del artículo 2 de la ley de carreteras y tránsito por las mismas, No. 1132 G. O. 6980	
	03 de diciembre	Ley No. 2178 que modifica el apartado W) del artículo 5 de la Ley de carreteras y tránsito por las mismas. G. O. 7037	
1950	18 de julio	Ley No. 2450 que atribuye a la policía nacional la policía de carreteras. G. O. 7150	
	21 de diciembre	Ley No. 2556 sobre tránsito de vehículos. G. O. 7213	
1951	16 de mayo	Decreto No. 7383 que autoriza la impresión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 7291	
	15 de junio	Ley No. 3004 que agrega tres párrafos al artículo 58 de la ley sobre tránsito de vehículos No. 2556. G. O. 7308	
	18 de septiembre	Ley No. 3081 que agrega un párrafo (I) al artículo 175 de la ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7330	
	18 de noviembre	Ley No. 3125 Que modifica el capítulo II de la ley No. 2556 sobre tránsito de vehículos. G. O. 7353	
	26 de diciembre	Ley No. 3154 Que modifica varios artículos de la ley No. 2556, sobre tránsito de vehículos. G. O. 7370	
1952	25 de abril	Ley No. 3278 Que agrega un párrafo al artículo 201 de la ley de vías de comunicación. G. O. 7422	
	26 de abril	Ley No. 3281, que agrega un párrafo al artículo 4 de la ley no. 2556, sobre tránsito de vehículos. G. O. 7419	
	02 de julio	Ley No. 3331, Que agrega el párrafo IV al artículo 58 de la ley No. 2556, sobre tránsito de vehículos. G. O. 7444	
	09 de agosto	Ley No. 3359, Que agrega un artículo (150 bis) a la ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7458	

Año		Disposición	Notas
	09 de agosto	Ley No. 3361 Que modifica el artículo 93, de la ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7458	
	06 de septiembre	Ley No. 3376 Que modifica los artículos 67 y 68 de la ley de Vías Comunicación No. 1474. G. O. 7468	
	27 de septiembre	Ley No. 3388, Sobre tránsito de bicicletas. G. O. 7475	
1953	28 de marzo	Ley No. 3508 que modifica el artículo 31 de la ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7545	
	18 de abril	Ley No. 3528 sobre el servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona urbana de Ciudad Trujillo. G. O. 7554	Modificado por la Ley No. 4388 del 25 de febrero de 1956. G. O. 7949.
	22 de abril	Decreto No. 8981 que integra la Comisión de Transporte Urbano. G. O. 7556	
	10 de junio	Ley No. 3573 Sobre Tránsito De Vehículos. G. O. 7574	
	30 de agosto	Ley No. 3627 Que reforma el artículo 204 de la ley de vías de comunicación. G. O. 7604	
	09 de octubre	Ley No. 3651 Que Modifica El Artículo 68 De La Ley De Vías De Comunicación. G. O. 7615	
	09 de noviembre	Ley No. 3672 Que modifica el capítulo II de la Ley de Tránsito de Vehículos No. 3573. G. O. 7626	
	09 de noviembre	Ley No. 3679 que agrega un párrafo al artículo 214 de la Ley de vías de comunicación. G. O. 7625	
1954	15 de febrero	Ley No. 3765 Que Agrega Varios Párrafos Al Artículo 91 De La Ley De Vías De Comunicación. G. O. 7659	
	30 de abril	Ley No. 3809 el artículo 204 de la ley de vías de comunicaciones. G. O. 7689	
	5 de junio	Resolución No. 3820 Del Congreso Nacional, Que Aprueba el contrato suscrito entre El Estado y la Compañía Constructora Elmhurst, C. Por A., para la construcción de dos secciones de la carretera Duarte. G. O. 7693	

Año		Disposición	Notas
	1 de julio	Resolución No. 3864 del congreso nacional que aprueba un contrato con el Ing. José Delio Guzmán para la construcción de la carretera, Barahona Enriquillo. G. O. 7717	
	2 de octubre	Decreto No. 240 que autoriza la impresión de 30.000 tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del Estado. G. O. 7757	
	10 de diciembre	Decreto No. 1351 que dispone el cobro de derechos de tránsito de vehículos por ciertos puentes del Estado. G. O. 7924	
	16 de diciembre	Decreto No. 1349 que autoriza la impresión de tickets para aplicación del impuesto de tránsito por el puente del Estado. G. O. 7930	
	28 de diciembre	Ley No. 4017 ley sobre tránsito de vehículo No. 4017. G. O. 7784	
1955	8 de febrero	Decreto No. 625 que autoriza la impresión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 7801	
	11 de febrero	Ley No. 4051 que modifica los artículos 66 y 69 de la ley no. 4017 sobre tránsito de vehículos. G. O. 7803	
	10 de marzo	Ley No. 4069 que deroga el artículo 13 de la ley no. 3528 sobre el servicio de transporte de pasajeros dentro de la zona urbana de Ciudad Trujillo. G. O. 7813	
	21 de abril	Ley No. 4117 De seguros obligatorios contra daños ocasionados por vehículos de motor. G. O. 7828	
	28 de junio	Ley No. 4197 Que modifica los ordinales 3 y 12 del artículo 2, y los artículos 29 y 35 de la ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7857 28/06/1955	
	28 de junio	Ley No. 4195 que modifica los ordinales 3 y 12 del artículo 2, y los artículos 29 y 35 de la Ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 7857	
	6 de octubre	Ley No. 4297 que agrega un párrafo al artículo 15 de la Ley No. 4017 sobre tránsito de vehículos. G. O. 7899	

Año		Disposición	Notas
	29 de octubre	Ley No. 4320 que agrega un segundo párrafo a los artículos 56 y 157 de la Ley No. 4017, sobre tránsito de vehículos. G. O. 7909	
	06 de diciembre	Ley No. 4341 Que modifica varios artículos de la ley no. 4117, de seguros obligatorios contra daños ocasionados por vehículos de motor, y deroga el artículo 6, de la misma ley. G. O. 7922	
	29 de diciembre	Decreto No. 1376 que modifica el apartado B) del artículo 1 del decreto no. 1351, sobre tránsito de vehículos por los puentes del estado. G. O. 7929	
	30 de diciembre	Ley No. 4348 Que modifica el artículo 1 de la ley no. 1597, sobre cobro de derechos de tránsito de vehículos por los puentes del Estado G. O. 7923	
1956	18 de febrero	Ley No. 4388 que modifica el artículo 10 de la Ley No. 3258 de 1953, sobre servicio de transporte de pasajeros en Ciudad Trujillo. G. O. 7949	
	31 de agosto	Ley No. 4533 que modifica el artículo 141 de la Ley No. 4017, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8025	
	7 de septiembre	Decreto No. 1879 que autoriza la impresión de sellos de documentos y tickets para tránsito por puentes del estado. G. O. 8019	
	13 de octubre	Ley No. 4563 sobre señales para el uso de las vías públicas. G. O. 8055	
	12 de diciembre	Resolución No. 4596 del congreso nacional, que aprueba la convención y sus anexos, sobre la circulación por carretera, y el protocolo relativo a señales de carreteras, suscrito en Ginebra, Suiza, En El Año 1949. G. O. 8096	
1957	28 de enero	Decreto No. 2424 que autoriza una emisión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del estado. G. O. 8088	
	29 de junio	Ley No. 4711 que modifica la ley sobre tránsito de vehículos, en algunas disposiciones. G. O. 8139	
	3 de agosto	Ley No. 4733 Que Modifica El Artículo 49 (Zona Marítima) de la Ley No. 1474,	

Año		Disposición	Notas
		De 22 de Febrero de 1938, sobre vías de comunicación. G. O. 8149	
	9 de agosto	Ley No. 4743 que modifica el artículo 102 de la Ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 8153	
	1 de diciembre	Ley No. 4809 Ley Sobre Tránsito De Vehículos. G. O. 8192	
1958	28 de marzo	Decretos No. 3645 que autoriza la impresión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del Estado. G. O. 8232	
	29 de junio	Decreto No. 3888 que crea la Secretaría de Estado de Comunicaciones y Transporte y dicta otras disposiciones. G. O. 8260	
	14 de agosto	Decreto No. 5051 autoriza la impresión de tickets para la aplicación del impuesto de tránsito por puentes del Estado. G. O. 8395	
	27 de septiembre	Ley No. 5221 que agrega un párrafo al artículo 2 de la ley sobre tránsito de vehículos No. 4809 del 28 de Noviembre 1957. G. O. 8406	
1959	26 de marzo	Resolución No. 2/60 tarifa de salario mínimo por hora, de carácter nacional, para los servicios conexos con el transporte. G. O. 8471	
	5 de mayo	Ley No. 5128 del 5 de mayo de 1959, que reforma el artículo 204 de la ley de vías de comunicación No. 1474. G. O. 8357	
	12 de junio	Ley No. 5149 que modifica el artículo 224 de la ley de vías de comunicación. No. 1474 del 22 de Febrero de 1938. G. O. 8371	
1960	2 de diciembre	Ley No. 5437 que agrega un apartado al párrafo III del art. 146 de la Ley sobre tránsito de vehículos No. 4809. G. O. 8527	
	8 de diciembre	Ley No. 5447 que deroga la Ley No. 1597, del 6 de diciembre de 1947, y sus modificaciones, sobre derecho de tránsito por los puentes del Estado, y establece a la vez una tasa mensual de circulación de vehículos por puentes y badenes del estado, autopistas,	

Año		Disposición	Notas
		carreteras, calles y caminos públicos. G. O. 8529	
1961	3 de febrero	Ley No. 5480 Que introduce en la Ley No. 1474, de vías de comunicación, del 22 de Febrero de 1938. G. O. 8548	
	21 de abril	Ley No. 5528 que modifica nuevamente la parte final intitulada "Primas a cobrar en el servicio de valores declarados", del art. 204 de la ley de vías de comunicación. G. O. 8570	
	14 de mayo	Ley No. 5539 que modifica varios artículos de la Ley No. 1474, sobre vías de comunicación. G. O. 8574	
	16 de junio	Ley No. 5548 que restablece en todas sus partes el artículo 204 de la ley de vías de comunicación, y deroga las leyes No. 5497 del 17 de Febrero de 1961 y 5528, de Abril 19, 1961. G. O. 8581	
	31 de diciembre	Ley No. 5771 que deroga y sustituye las leyes No. 2022 y No. 3749, sobre accidentes producidos por vehículos de motor. G. O. 8637	
1962	12 de julio	Ley No. 5984 que modifica al artículo 30 de la ley no. 4809, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8679	
	18 de septiembre	Ley No. 6041 que agrega un párrafo II del art. 115 de la Ley No. 4809, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8695	
	18 de septiembre	Ley No. 6044 que modifica el art. 43 de la Ley No. 4809, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8695	
	16 de octubre	Ley No. 16 que modifica el art. 2 de la Ley No. 4809, del 28 de Noviembre de 1957, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8796	
1963	12 de septiembre	Ley No. 67 que modifica el artículo 118 de la Ley No. 1474, sobre vías de comunicación, del 22 de Febrero de 1938. G. O.	
	19 de octubre	Ley No. 19. Que modifica la Ley No. 4809 sobre tránsito de vehículos de motor.	
	4 de noviembre	Ley No. 41 que deroga la Ley No. 3765, del 15 de Febrero de 1954, que agrego los párrafos II, III, IV y V al art. 91, de la Ley No. 1474, sobre vías de	

Año		Disposición	Notas
		comunicación, y el art. 4 de la misma Ley No. 5480, del 3 de Febrero de 1961. G. O. 8805	
	4 de noviembre	Ley No. 42 que deroga el párrafo III del art. 2 de la Ley No. 4809, del 29 de Noviembre de 1957, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8805	
	4 de diciembre	Ley No. 79 que modifica nuevamente el ordinal 4 del art. 2 de la Ley No. 4809, del 28 de Noviembre de 1957, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8814	
1964	23 de abril	Ley No. 220 que prohíbe con ciertas excepciones, la concesión de exoneración de derechos e impuestos sobre automóviles y toda clase de vehículos de motor destinado al transporte de persona o carga. G. O. 8854	
	27 de abril	Ley No. 228 modifica el párrafo II agregado al art. 115 de la Ley No. 4809, tránsito de vehículo por la Ley No. 6041, Del 18 de Septiembre de 1962. G. O. 8855	
	14 de julio	Ley No. 325 que introduce modificaciones en la Ley No. 4309, sobre tránsito de vehículos. G. O. 8874	
	7 de noviembre	Ley No. 482 que crea fondos especial para la construcción de puentes y carreteras, y dicta otras disposiciones. G. O. 8903	
	24 de noviembre	Ley No. 502 Que regula la expedición de placas de los automóviles de servicio privado. G. O. 8906	
1965	15 de febrero	Ley No. 615 que dispone la no incautación de las licencias para manejar vehículos de motor, en casos de infracciones a la Ley sobre tránsito de vehículos. G. O. 8928	
	13 de marzo	Ley No. 668 que restablece la previsión original del art. 60 de la Ley de vías de comunicación No. 1474. G. O. 8935	
	31 de marzo	Ley No. 684 que modifica el capítulo II, del título II de la Ley No. 1474, de fecha 23 de Febrero de 1938, sobre vías de comunicación. G. O. 8939	
	17 de enero	Ley No. 106 que regula el tránsito de	

Año		Disposición	Notas
		vehículos en área de maniobras del aeropuerto internacional de Punta Caucedo. G. O. 8968	
1966	28 de marzo	Ley No. 165 Que crea la Dirección General de Tránsito Terrestre G. O. 8977.	
1967	25 de noviembre	Ley No. 222 que establece un sistema de señalamiento del tránsito en las vías públicas del País. G. O. 9063	
	28 de diciembre	Ley No. 241 de tránsito de vehículos. G. O. 9068	
1968	13 de abril	Decreto No. 2299 que concede incorporación al Comité Nacional de Seguridad de Tránsito. G. O. 9092	
	7 de diciembre	Ley No. 387 que impone sanción a las personas que coloquen grapas o quemem neumáticos en las calles o carreteras de la República. G. O. 9114	
1969	17 de diciembre	Ley No. 527 que modifica los artículo 135 y 138 de la Ley No. 241 de Tránsito y Vehículo del 28 de Diciembre de 1967. G. O. 9194	
1970	27 de julio	Ley No. 593 que agrega un párrafo al art. 175 de la Ley de tránsito y vehículos No. 241 del 28 de Diciembre de 1967. G. O. 9194	
	14 de septiembre	Reglamento No. 156 sobre las dimensiones, peso y carga de los vehículos que se autorizan a transitar por las vías públicas. G. O. 9200	
1971		Ley No. 160	
1972	20 de enero	Decreto No. 1951 que crea e integra una Comisión encargada de elaborar un anteproyecto de ley, tendente a sustituir la Ley de Tránsito y Vehículos No. 241, de fecha 28 de diciembre de 1967. G. O. 9254	
	20 de marzo	Ley No. 284 que modifica el inciso f) del artículo 35 de la Ley de Tránsito y Vehículos No. 241, de fecha 28 de diciembre de 1967. G. O. 9258	
	22 de septiembre	Decreto No. 2675 que establece que el derecho de peaje se cobrara en las estaciones de pago existentes en una sola dirección de tránsito. G. O. 9279	

Año		Disposición	Notas
1974	1 de enero	Ley No. 609 que crea un permiso especial para conducir motocicletas en zona rural	
	01 de febrero	Decreto No. 4263 que establece una tarifa nacional de precios por quintales para el transporte de carga desde Santo Domingo a las distintas localidades del país. G. O. 9328	
	01 de octubre	Decreto No. 150 que crea e integra una Comisión para estudiar todo lo relativo a la Colectivización del Transporte Urbano en el Distrito Nacional. G. O. 9355	
1975	23 de octubre	Decretos No. 1382 que prohíbe la expedición por la Dirección General De Rentas Internas, de nuevas matriculas para vehículos destinados al transporte urbano. G. O. 9389	
1977	7 de mayo	Ley No. 592 que agrega un artículo 2 a la Ley No. 124, del 10 de mayo de 1971, que modifico en parte el artículo 135 de la Ley sobre tránsito de vehículos No. 241, del 28 de diciembre de 1967. G. O. 9432	
	02 de noviembre	Ley No. 690 Que agrega un párrafo al inciso 12 del artículo 2 de la Ley No. 4809, del 28 de noviembre de 1957, sobre tránsito de vehículos. G. O. 9451	
1978	05 de abril	Ley No. 585 que crea los Juzgados de Paz Especiales de Tránsito. G. O. 9431	
	21 de abril	Ley No. 592 que agrega un artículo 2 a la Ley No. 124, del 10 de mayo de 1971, que modifico en parte el artículo 135 de la Ley sobre tránsito de vehículos No. 241, del 28 de diciembre de 1967. G. O. 9432	
1979	15 de marzo	Ley No. 28 que modifica los acápite 1), 4) y 12) del artículo 2 de la Ley 4809, sobre tránsito de vehículos, del 28 de noviembre de 1957. G. O. 9498	
	13 de septiembre	Ley No. 56 que modifica el acápite 4, inciso a) del artículo 31 de la Ley No. 241, sobre tránsito de vehículos. G. O. 9511	
	06 de febrero	Decreto No. 1505 que crea e integra una comisión asesora de la Oficina	

Año		Disposición	Notas
		Nacional de Transporte Terrestre. G. O. 9524	
	14 de febrero	Decreto No. 1530 que establece una tarifa nacional de los precios para el transporte de la carga y hacia Santo Domingo y las distintas localidades del país. G. O. 9524	
	02 de junio	Decreto No. 1793 que autoriza al Ayuntamiento del Distrito Nacional a aumentar en RD\$0.05, la tarifa para el transporte urbano en el Distrito Nacional. G. O. 9533	
	02 de junio	Decreto No. 1795 que ordena a la Oficina Nacional de Transporte Terrestre proceder a la adquisición gradual y progresiva de los automóviles del transporte urbano de la ciudad de Santo Domingo de Guzmán. G. O. 9533	
	10 de abril	Resolución No. 267 que aprueba el Convenio Sobre Transporte Terrestre suscrito entre los gobiernos de la Rep. Dominicana y la Rep. de Haití. G. O. 9552	
	01 de abril	Decreto No. 2353 que crea la Junta Directiva de la Oficina Nacional de Transporte Terrestre (ONATRATE). G. O. 9552	
	29 de junio	Decreto No. 2536 que designa el 26 de junio de cada año como "Día del Transporte Colectivo". G. O. 9556	
1982	16 de diciembre	Ley No. 58 que establece un impuesto para la expedición de placas privadas. G. O. 9602	
1984	03 de diciembre	Ley No. 247 que crea el Juzgado de Paz Especial de Tránsito para la provincia de San Pedro de Macorís. G. O. 9651	
1986	31 de octubre	Ley 56-86-15 que modifica el Art. 213 de la Ley No. 241, de fecha 29 de septiembre de 1967, sobre tránsito de vehículos. G. O. 9697	
1987	26 de febrero	Ley No. 17-87 que establece una nueva escala en los impuestos a pagar por concepto de placas de vehículos de motor. G. O. 9705	
	28 de marzo	Decreto No. 152-87 que restablece el tránsito terrestre a través de la frontera	

Año		Disposición	Notas
		Dominico-Haitiana, a partir del 1ro de abril de 1987. G.O. 9707	
1988	29 de abril	Decreto No. 215-88 Que suspende por un año de importación de varios artículos, incluyendo vehículos para el transporte de personas, y dicta otras disposiciones. G. O. 9733	
1989	07 de julio	Ley 56. Que introduce modificaciones a la Ley 241 del 1967, sobre tránsito de vehículos, y dicta otras disposiciones. G. O. 9763	
1992	16 de diciembre	Ley 61 que modifica varios artículos de la Ley No. 241 de 1967, sobre tránsito de vehículos. G. O. 9849.	
1994	17 de junio	Decreto No. 178-94 Que establece medidas provisionales sobre el uso y pago de placas para vehículos de motor. G. O. 9887	
1995	26 de junio	Decreto 148-95 que prohíbe el tránsito de vehículos pesados por la nueva avenida prolongación República de Colombia. G.O. 9907	
	09 de julio	Decreto 157-05. Que crea e integra el Consejo Dominicano del Transporte, el cual funcionará como organismo consultivo del Poder Ejecutivo. G. O. 9908.	
1996	20 de mayo	Decreto 162-96 que prohíbe el tránsito de vehículos pesados cargados de clinker por la red vial de la zona Noroeste. G.O. 9924	
1997	10 de septiembre	Decreto No. 393-97 Que crea e integra la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET). G. O. 9963	
1998	02 de febrero	Que modifica el Decreto No. 178-94. G. O. 9974.	
	10 de marzo	Ley 90-98 que crea el Juzgado de Paz Especial de Tránsito de la Provincia del Seibo. G.O. 9977	
	11 de agosto	Decreto No. 293-08 Que modifica el Decreto No. 393-97 que crea la Autoridad Metropolitana de Transporte. G. O. 9996	
1999	17 de febrero	Decreto 45-99 que autoriza a la Dirección General de Tránsito Terrestre a Diseñar, Administrar, Vender y	

Año		Disposición	Notas
		Custodiar cualquier formulario necesario para el proceso de expedición de licencias de conducir. G.O. 10008	
	17 de septiembre	Decreto 419-99, Que crea la Autoridad Metropolitana De Transporte de Santiago (AMETRASAN). G. O. 10026	
	16 de diciembre	Ley 114-99 que modifica los artículos 49, 51, 52, 106, 109, 153 y 161 de la Ley No. 241 del 1967, sobre tránsito de vehículos. G.O. 10031	
2000	28 de agosto	Decretos No. 618-00 Que crea el Fondo Especial de Compensación destinado a mejorar el transporte de pasajeros y de carga. G. O. 10057	
	28 de agosto	Decretos No. 619-00 Que crea e integra la Comisión Nacional de Seguimiento a la solución de los problemas del transporte de pasajeros y de carga. G. O. 10057	
	19 de septiembre	Ley No. 76-00 Que crea el Consejo de Administración y Regulación de taxis en cada municipio del país. G. O. 10060	
2001	14 de febrero	Decreto No. 238-01 que transfiere la competencia hasta ahora atribuida al Departamento de Tránsito de la Policía Nacional, a la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET), y la competencia atribuida a la Policía Nacional en materia de custodia y vigilancia de las cárceles nacionales, a la Procuraduría General de la República. G. O. 10072	
	08 de junio	Ley No. 102-01 que prohíbe el tránsito de todo tipo de vehículos pesados por el puente-badén sobre el río Chavón, de la carretera La Romana-cruce de Bayahibe. G. O. 10090	
	20 de septiembre	Decretos No. 949-01 Que crea e integra el Consejo Nacional de Transporte del Plan Renove. G. O. 10102	
2002	14 de octubre	Decreto No. 798-02 que pone a cargo de la Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET) la gestión atinente a todos los procesos de las multas por infracciones de tránsito: emisión, administración, cobro y control de	

Año		Disposición	Notas
		dichas multas. G. O. 10174	
2003	19 de agosto	Decreto No. 794-03 que crea una comisión con calidad y poder para la elaboración del régimen relativo a las multas por infracciones de tránsito compuesta por los Secretarios de Finanzas, Obras Públicas y Comunicaciones y el Director de la AMET. G. O. 10230	
	20 de agosto	Decreto No. 811-03 que limita el uso de las placas oficiales en las Fuerzas Armadas, únicamente a los vehículos de los miembros contemplados en el artículo 7 de la Ley No. 241, sobre tránsito de vehículos de motor, modificada por la Ley No. 114-99. G. O. 10230	
	20 de agosto	Decreto No. 812-03 Que aprueba el reglamento para transporte turístico terrestre de aventura (JEEP SAFARI) G. O. 10230	
	20 de agosto	Decreto No. 814-03 Que aprueba el Reglamento para el negocio del alquiler de vehículos. G. O. 10230	
	20 de agosto	Decreto No. 817-03 Que Aprueba El Reglamento Para Transporte Turístico Terrestre De Pasajero. G. O. 10230	
2005	26 de febrero	Ley No. 90-05 que regula la asignación de placas oficiales, diplomáticas, consulares y exoneradas	
	11 de septiembre	Decreto No. 477-05 Que crea la Oficina para el Reordenamiento del Transporte.	
2007	04 de mayo	Decreto No. 250-07 Que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre. G. O. 10417	
	05 de septiembre	Ley No. 225-07 que modifica el Art. 9 de la ley No. 241 del año 1967, sobre tránsito de vehículos, modificado por las leyes Nos. 56-89 y 495-06. G. O. 10439	
	10 de octubre	Decreto 583 Que modifica los literales b) y c) del art. 3 del Decreto No. 250-07, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET)	
2008	02 de abril	Decreto No. 65-08 Que modifica los literales b) y c) del art. 3 del Decreto	

Año		Disposición	Notas
		No. 250-07, que crea el Fondo de Desarrollo del Transporte Terrestre (FONDET) G. O. 10460	
2009	03 de junio	Ley No. 174-09 que introduce modificaciones a la Ley de Tránsito de Vehículos, no. 241 del 1967, y sus modificaciones; y a la Ley No. 202-04, Ley Sectorial de Aéreas Protegidas. G. O. 10523	
2011	02 de junio de 2011	Decreto No. 349-11 Que pone a cargo de la Oficina Técnica de Transporte Terrestre, fijar la tarifa de los pasajes de los vehículos de transporte público en todo el territorio nacional.	
	3 de agosto	Ley 195-11 que regula la asignación de placas oficiales, diplomáticas, consulares y exoneradas.	
	15 de agosto	Decreto No. 466-11 que crea la comisión para la ejecución del proyecto de implementación del sistema de tránsito inteligente en la República Dominicana, que incluye la modernización equipamiento y construcción del edificio de la AMET digital.	
	15 de noviembre	Decreto No. 708-11 Que modifica el artículo 1 del Decreto No. 477-05 que crea la Oficia para el Reordenamiento del Transporte	

Siglas: P. E. = Poder Ejecutivo
C. N. = Congreso Nacional