

**Ayuntamiento del Distrito Nacional**  
**DESPACHO DEL PRESIDENTE**  
**Santo Domingo, R. D.**

**Ayuntamiento del Distrito Nacional**  
**En Uso de sus Facultades Legales**

**Dicta la Ordenanza No. X/2020 que protege y prioriza la movilidad peatonal en el Distrito Nacional**

**Considerando:** Que el Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, aprobado mediante Resolución número 40/2020 del Concejo de Regidores del Ayuntamiento del Distrito Nacional, tiene la meta de hacer de Santo Domingo una ciudad más caminable. Esto último mandado en su Proyecto 15 (Aceras Completas DN), Estrategia 6 (vindicación universal de aceras), del Objetivo 2 sobre motivar una ciudad caminable, medida entre otras cosas, por *“la calidad de las aceras de la ciudad.”*

**Considerando:** Que el Plan de Ordenamiento Territorial-POT Capital 2030, del Distrito Nacional, aprobado mediante Ordenanza 09/2019, propugna un modelo de ciudad compacta, sostenible, resiliente, vivible, emprendedora y equitativa, y define el sistema vial de la ciudad con un enfoque de calles completas.

**Considerando:** Que en los artículos 19 y 20 de la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios se establece que la construcción, reconstrucción, mantenimiento y conservación de aceras es competencia y obligación de los ayuntamientos.

**Considerando:** Que el artículo 2 de la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios define al ayuntamiento como un organismo autónomo estableciendo que *“es una persona jurídica descentralizada, que goza de autonomía política, fiscal, administrativa y funcional, gestora de los intereses propios de la colectividad local...”*

**Considerando:** Que el Artículo 16 de la Ley 176-07 del Distrito Nacional y los Municipios, respecto a las autorizaciones y licencias municipales, indica que: *“Las licencias o autorizaciones otorgadas por otros organismos públicos no eximen a sus titulares de obtener las correspondientes licencias municipales, respetándose en todo caso lo dispuesto en las leyes sectoriales.”*

**Considerando:** Que el Artículo 7, Literal B, de la Ley 675 de Urbanizaciones y Ornato Público indica que, en calles y avenidas los carriles o *“filas”* tendrán un ancho de 2.50 metros. Que, además, dentro de las ciudades, los carriles vehiculares sobredimensionados son una causa de inseguridad ciudadana y accidentes al motivar incrementos de velocidad por parte de conductores de vehículos de motor. Y que el espacio invertido en carriles sobredimensionados podría sumarse a las aceras para aumentar su sección en tramos en los que esto sea necesario. De igual forma, que la reducción integral en la sección de vías contribuye a disminuir accidentes de tráfico por manejo temerario y que existen vías en las que los estacionamientos en márgenes de calle obstaculizan el tránsito.

**Considerando:** Que el artículo 9, Literal B, de la Ley 675 de Urbanizaciones y Ornato Público indica que, salvo excepciones en donde está normado diferente, los anchos de acera mínimos son equivalentes a 1/5 de la sección general de las calles, o a 1/4 de la sección general de las avenidas.

**Considerando:** Que el artículo 10 de la Ley 675 de Urbanizaciones y Ornato Público indica que la parte pavimentada de las aceras (área de circulación peatonal) *“tendrá un mínimo de 1.5 metros de ancho”* más espacio destinado a *“plantaciones o grama.”*

**Considerando:** Que el artículo 5 de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece que la acera está *“destinada exclusivamente para el uso de peatones.”*

**Considerando:** Que el artículo 219 de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece que *“toda persona que se sitúe en la calzada o zona de rodaje de una vía pública será sancionada”*; así mismo, establece que un sujeto es pasivo de multa por *“transitar por las aceras o vías con paquetes, muebles u otros objetos de tamaño superior al que se establezca por reglamento y que entorpezca la circulación de otros peatones.”*

**Considerando:** Que el artículo 237 de la Ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece que en República Dominicana está prohibido el estacionamiento o posicionamiento de vehículos sobre las aceras o en cruces de calle.

**Considerando:** Que el artículo 148 de la ley 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana establece que los ayuntamientos basados en estudios técnicos de ordenación urbana y circulación podrán dictar ordenanzas que reglamenten el tránsito y el estacionamiento de vehículos, siempre que no entren en conflicto con esta ley.

**Considerando:** Que la Ley 63-17 en su artículo 222 manda a los conductores que transitan por la vía pública declarando que *“estarán obligados a”*: (1) *“Ceder el paso a las personas que hayan iniciado el cruce por el paso de peatones correspondiente,* (2) *No rebasar a otro vehículo que se encuentre detenido o haya reducido la velocidad para ceder el paso a un peatón ante un paso de peatones,* y (3) *tomar todas las precauciones para procurar la seguridad de los peatones.”*

**Considerando:** Que, de acuerdo a mejores prácticas que sustentan, entre otras cosas, las premisas de la Nueva Agenda Urbana de ONU-Hábitat y los estudios de prosperidad urbana del mismo organismo, las aceras son el espacio de movilidad urbana e igualdad más importante de una ciudad, su estado condiciona el nivel de vida de sus ciudadanos y su vocación para atraer más inversión en favor de todas las personas.

**Considerando:** Que la Ley No. 05-13 o Ley General sobre Discapacidad en la República Dominicana, garantiza la igualdad de derechos y oportunidades a todas las personas con discapacidad.

**Visto:** Plan Estratégico del Distrito Nacional 2030, aprobado por Resolución número 40/2020.

**Visto:** Plan de Ordenamiento Territorial-POT Capital 2030, del Distrito Nacional, aprobado por Ordenanza 09/2019.

**Vista:** La Declaración Universal de los Derechos Humanos de la Organización de las Naciones Unidas, del año 1948.

**Vista:** La Ley No. 675-44 de Urbanizaciones y Ornato Público.

**Vista:** La Ley No. 6232 de Planificación Urbana.

**Vista:** La Ley No. 63-17 de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

**Vista:** La Ley No. 05-13 o Ley General sobre Discapacidad en la República Dominicana.

**Visto:** Decreto 284-91 conteniendo el Reglamento R-002 para Estacionamiento Vehicular en Edificaciones, Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones.

**Vista:** Resolución 15/89 emitida por Ayuntamiento del Distrito Nacional que contiene el Reglamento para el estacionamiento vehicular en Santo Domingo.

**Vista:** Resolución 21/96 emitida por el Ayuntamiento del Distrito Nacional que regula el cobro de arbitrios por concepto de la utilización de rampas de acceso.

**Vista:** Resolución 88/05 emitida por el Ayuntamiento del Distrito Nacional.

**Vista:** La Constitución Política de la República Dominicana, de fecha 13 de junio del 2015

Dicta una Ordenanza para reglamentar fundamentalmente las características integrales y el uso de las aceras para todo el ámbito del Distrito Nacional en el sentido siguiente:

### **Artículo 1: Definiciones**

1. **Vía pública o calle:** Espacio urbano de uso público destinado al tránsito de personas y vehículos, conformado por una calzada, por donde deben transitar los vehículos, motorizados y no motorizados, y las aceras, en ambos márgenes, por donde deben transitar los peatones; o aquel acceso que esté de algún modo sujeto a la servidumbre pública.
2. **Aceras:** Parte de una vía pública limitada por la línea del contén y la línea de propiedad adyacente o la ampliación de acera convenida, destinada a: El paso exclusivo de los peatones; la vegetación urbana, mobiliario urbano y otros recursos admitidos por el Ayuntamiento; servicios de tendido eléctrico aéreo o soterrado; equipamiento de saneamiento urbano oficial; y a la señalización urbana horizontal o vertical colocadas por INTRANT o el Ayuntamiento en calles y avenidas. Las aceras están compuestas, al menos, de una parte pavimentada ininterrumpida de circulación peatonal, y una franja destinada a jardinería, vegetación y servicios públicos mencionados.
3. **Estacionamientos en retroceso:** Estacionamientos en espacio privado que ameritan del espacio público de aceras y/o calles (calzada) para operar, y que por ende no pueden operar sin valerse del uso del espacio público. Estos, no deben confundirse con las rampas de acceso a propiedades.
4. **Rampas de acceso:** Punto de salida o entrada vehicular de una propiedad hacia o desde el espacio público de acera y calle (calzada).

### **Artículo 2: Objeto**

Esta Ordenanza tiene como objeto establecer el marco general para el diseño, remodelación, construcción y uso de las aceras del Distrito Nacional de conformidad a las siguientes premisas y principios:

1. Las aceras son el componente de la red vial más democrático de la ciudad.
2. Las aceras conectan a las personas con la ciudad y con otras personas.
3. Las aceras, al ser propiedad pública, son de uso inclusivo, no exclusivo.
4. Si las aceras no son confortables, la ciudad no es confortable.

5. Con aceras en buen estado menos personas usan autos para viajes cortos.
6. La economía de las ciudades se dinamiza cuando la gente sale a caminar, la gente camina cuando las aceras son seguras y confortables.
7. El deterioro de aceras produce abandono del espacio público y un clima de inseguridad por criminalidad y accidentes.
8. La ciudad se adapta a las aceras, las aceras no se adaptan a la ciudad. Por esto, las aceras siempre son continuas, no se desnivelan, fragmentan, escalonan, bloquean u ocupan.
9. Las calles (calzadas) son una extensión de las aceras, las aceras no son una extensión de estas.
10. El espacio que necesita la acera para ser amplia se toma, siempre que sea necesario, de la sección de la calle (calzada).
11. Las aceras escalonadas, estrechas, obstruidas, rotas, ocupadas o altas, son peligrosas para las personas, y devalúan la propiedad pública y privada.
12. Los estacionamientos en retroceso son peligrosos para los peatones porque usan la acera como espacio de circulación de vehículos de motor.
13. Elevar la altura de las aceras para evitar que los vehículos las ocupen priva de acceso a las personas; la ocupación vehicular de aceras es un problema de educación y fiscalización.
14. Las calles (calzadas) también son peatonales, si el nivel de aceras no es igual al de la calle, este debe igualarse con rampas en todas las esquinas y conectarse a cruces peatonales, asegurando la accesibilidad universal.
15. El cruce peatonal es una extensión de la acera.
16. Las aceras deben incluir alumbrado público que permita caminatas nocturnas seguras.
17. Las aceras deben integrar espacios verdes para su arborización siempre que se garantice un espacio de circulación peatonal mínimo confortable.
18. Las ciudades caminables traen calidad de vida y prosperidad a las poblaciones.

**Artículo 3: Ámbito.** Para los fines de esta Ordenanza, el ámbito de aplicación de la misma es todo el territorio del Distrito Nacional, definido mediante las leyes vigentes.

**Artículo 4: De las acciones y alcance.** Mediante la presente Ordenanza se establece que, en lo adelante, las premisas y principios antes mencionados se aplicarán en el diseño y ejecución de las aceras mediante acciones que incluyen, pero no se limitan a:

1. Ampliación de aceras tomando espacio de vías de tránsito vehicular (calzada) cuando sea necesario.

2. Eliminación de desniveles internos de aceras, rediseñando rampas de acceso, escalones, etc.
3. Igualación del nivel de acera con el nivel de calle siempre que sea aconsejable técnicamente.
4. Instalación de bolardos bajos de concreto en límite entre acera y calle cuando sea necesario para protección del peatón e impedir el acceso de vehículos de motor.
5. Instalación o reparación de recursos de iluminación nocturna.
6. Instalación de señalización podo táctil.
7. Ejecución de cruces peatonales en calles (calzadas), equipados con recursos pasivos de reducción de velocidad.
8. Reubicación/remoción de postes del tendido eléctrico y de datos, depósitos basura y demás obstáculos en tramos a intervenir.
9. Instalación de señalización horizontal y vertical en cruces.
10. Arborización, en complemento de la franja pavimentada, considerando el numeral 2 del Artículo 6 de esta Ordenanza. El marco de siembra será adecuado a la sección de las aceras y la selección de las especies.
11. Mobiliario urbano según sugiera el contexto.

**Artículo 5: De las prioridades.** Mediante esta Ordenanza se establecen los tramos prioritarios para las nuevas intervenciones de aceras. Los parámetros para identificar las zonas de prioridad serán los siguientes:

1. **Zonas vulnerables.** Tramos colindantes, o internos, de zonas con altas concentraciones de personas en estado de vulnerabilidad. Facilitando su desplazamiento y haciéndolo más seguro, e idealmente buscando conectar estos enclaves con estaciones de transporte, espacios públicos cercanos, centros de salud, abastecimiento u otros espacios de demanda.
2. **Zonas institucionales.** Tramos en las inmediaciones de centros de salud, educativos o dependencias públicas prioritarias.
3. **Zonas comerciales.** Tramos en áreas de uso notablemente comercial y recreacional cuyas aceras al momento no facilitan óptimamente recorridos peatonales recreativos.
4. **Rutas de alta conectividad.** Tramos más extensos que conectan poblaciones entre sí y con polos laborales, comerciales, recreativos e institucionales de demanda, o con estaciones del transporte público.
5. **Tramos de aceras frente a nuevas construcciones públicas o privadas.** Frentes de terrenos en los que se estén llevando a cabo remodelaciones o construcciones.

**Artículo 6: De normas universales.** Independientemente del sector en que se encuentren, las siguientes normas aplicarán para las aceras dentro del Distrito Nacional:

1. De conformidad con la Ley 675-44 de Urbanizaciones y Ornato Público, Artículo 7, Literal B, las aceras que se diseñen, construyan y reconstruyan en el Distrito Nacional tendrán un ancho igual a la quinta parte de la sección total de la calle, comprendida por vía (calzada) más aceras, o la cuarta parte de la sección total de la avenida, comprendida por vía (calzada) más aceras, según se trate de calles o avenidas respectivamente. Cuando esta aplicación implique un incremento de sección de acera, el espacio necesario será tomado de la calzada, cuyos carriles podrán ser rediseñados o reducidos en ancho a un mínimo de 2.50 metros, según lo estipulado por la ley mencionada. Adicionalmente, y donde las normativas lo indican, las aceras podrán crecer, por ampliación, sobre propiedad privada. El incremento de ancho de la acera pública, cuando crezca hacia la calzada, se aplicará a todo el lado de la cuadra a que pertenece el tramo a reconstruir.
2. En todo caso se procurará que la parte de la sección de acera pavimentada o destinada a la circulación peatonal, sea igual o mayor de 2.4 metros.
3. De conformidad con la Ley 675-44 de Urbanizaciones y Ornato Público, en su Artículo 10, dicha parte pavimentada será complementada con área adicional de “*plantaciones o grama.*”
4. La parte pavimentada será libre de obstáculos e interrupciones, con una superficie de rodadura en concreto, no resbaladiza y de alto albedo. Su acabado de concreto sólo será combinado con otros materiales cuando se aplique a señalización horizontal, cuando esté destinada a temas de discapacidad motora o visual, o a indicaciones mayores de tránsito destinadas a proteger al peatón.
5. La colocación y exhibición en la acera pública de elementos iluminados, señales no de tránsito, avisos, rótulos, marcas, anuncios o dispositivos, deberá estar autorizada por el Ayuntamiento del Distrito Nacional, y se hará de manera tal que no provoque confusión, obstáculo o interrupción de la visibilidad o el libre tránsito de los peatones.
6. Quedan prohibidas las estructuras estáticas, esto incluye, pero no se limita a, quioscos, puestos de venta, mesas o exhibidores sobre aceras y demás espacios públicos, a menos que sean de permanencia efímera y previamente aprobadas por el Ayuntamiento del Distrito Nacional.
7. Se prohíbe el estrechamiento de las aceras del Distrito Nacional fuera del marco de la Ley 675-44 de Urbanizaciones y Ornato Público.
8. Se prohíbe la fragmentación, el cambio de pavimentos, elevación del nivel o inclinación de las aceras frente a accesos de propiedades, esto, para garantizar un recorrido peatonal en un nivel homogéneo y seguro.
9. Se limita la altura de aceras respecto del nivel de calles a un rango entre cero y 15 centímetros. Aceras en donde se identifique o estime el riesgo de que vehículos de motor ocupen su superficie, deberán estar equipadas con bolardos de concreto, de altura no mayor a 40 centímetros, espaciados a 1.5 metros.
10. En nuevas intervenciones, se procura el ancho de accesos vehiculares a propiedades a seis (6) o tres (3) metros lineales, según sean estos accesos dobles o simples respectivamente.

11. En aceras con un nivel superior al de la calle, el acceso vehicular se llevará a cabo por medio de una rampa sobre el canal de escorrentía frente al contén. Esto, tomando todas las medidas técnicas para garantizar que el agua siga corriendo debajo de dicha rampa.
12. Se prohíben en aceras los depósitos de residuos sólidos de propiedades adyacentes, así como paneles de servicios domiciliarios de control de telefonía, data o energía.
13. Cuando las redes de distribución eléctrica y demás servicios autorizados provistos por medio de cables sean o deban necesariamente ser aéreas, los postes en ningún caso bloquearán o dificultarán la libre circulación peatonal, debiendo estos dejar un margen para libre circulación peatonal sobre la zona pavimentada de las aceras, mínimo, de 1.5 metros. El mismo margen deberá observarse para casos de instalación de otros equipos eléctricos, mecánicos o hidráulicos que prestan un servicio público y que por imposibilidad técnica validada por el Ayuntamiento del Distrito Nacional no se puedan instalar en otro lugar.
14. Se instruye a la Secretaría Técnica y las direcciones de Infraestructura y Planeamiento Urbano de este Ayuntamiento del Distrito Nacional a diseñar en conjunto nuevas aceras para casos de construcción y reconstrucción de estas; Asimismo, a brindar asesoría a propietarios y usuarios que deseen hacer migrar sus modelos de estacionamientos y/o rampas o accesos vehiculares, hacia modelos funcionales más amigables al peatón, implicando esto, pero no limitándose a, la asesoría para un rediseño de estacionamientos que al momento estén en retroceso, y para reducción de ancho de acceso o rampa vehicular según sea el caso; así mismo, brindar asesoría para la ubicación dentro de la propiedad privada o edificios públicos, de los puntos de acopio de residuos sólidos que les correspondan. Esto último, no limitará la facultad del Ayuntamiento del Distrito Nacional de remover estructuras o puntos de acopio de residuos sólidos, que sirven a propiedades privadas o edificios públicos, del espacio público cuando así lo determine.

**Artículo 7:** Modificación. La presente Ordenanza, modifica provisiones específicas de ordenanzas o resoluciones municipales anteriores que le sean contrarias.

**Artículo 8:** Difusión. Ordenar como al efecto ordena, que la presente Ordenanza sea comunicada a la Administración Municipal para su conocimiento.

Dada en la Sala de Sesiones Lic. Emilio Demorizi del Palacio Municipal del Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los xxxxx (xx) días del mes de xxxx del año dos mil veinte (2020).

**Lic. Victor E. Ogando**  
Presidente del Concejo de Regidores  
Del Distrito Nacional

**Licda. Betsy A. Cespedes R.**  
Secretaria del Concejo de Regidores  
Del Distrito Nacional