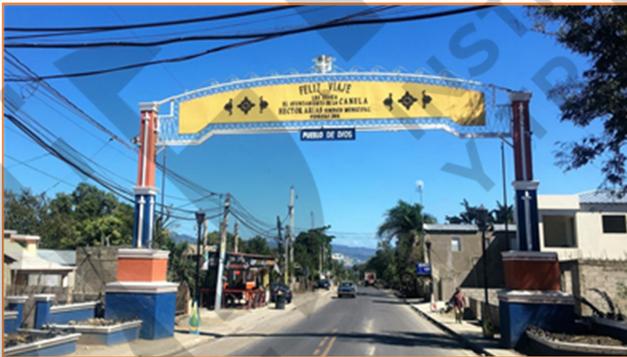


INFORME TÉCNICO

EVALUACIÓN VIAL CARRETERA LA CANELA – PIEDRA GORDA DISTRITO MUNICIPAL LA CANELA, SANTIAGO, R. D.



Realizado por: Arq. Cecilia Guzmán
Arq. José Luis Burgos

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ABRIL 2019, REPÚBLICA DOMINICANA



Tabla de Contenido

1. INTRODUCCIÓN	2
2. SITUACIÓN ACTUAL	4
3. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES	7
4. ANEXOS	10



INTRAMET
INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO
Y TRANSPORTE TERRESTRE



1. INTRODUCCIÓN



INTRODUCCIÓN

La vía analizada es una de las carreteras que comunica las Provincias Santiago y Valverde, tramo comprendido entre las comunidades La Canela y Piedra Gorda (Ver Figura 1), la cual posee un alto flujo vehicular, incluyendo vehículos de carga que transportan productos agrícolas y dos rutas de transporte público interurbano: los minibuses de la ruta Santiago-La Canela-Amina y los carros de la ruta Santiago-Guatapanal-Jinamagao.

Esta evaluación se realiza a solicitud del Sr. Leonardo Grullón, Director de la Junta Distrital de La Canela, quien procura colaboración en el proceso de regularización del tránsito y la presencia de agentes de la Dirección General de Seguridad de Tránsito y Transporte Terrestre (DIGESETT) para la fiscalización de esta zona. En reunión con las autoridades del Distrito Municipal también se hizo referencia sobre la necesidad de organizar el transporte de mototaxis y el análisis de varios puntos en el recorrido de la carretera.

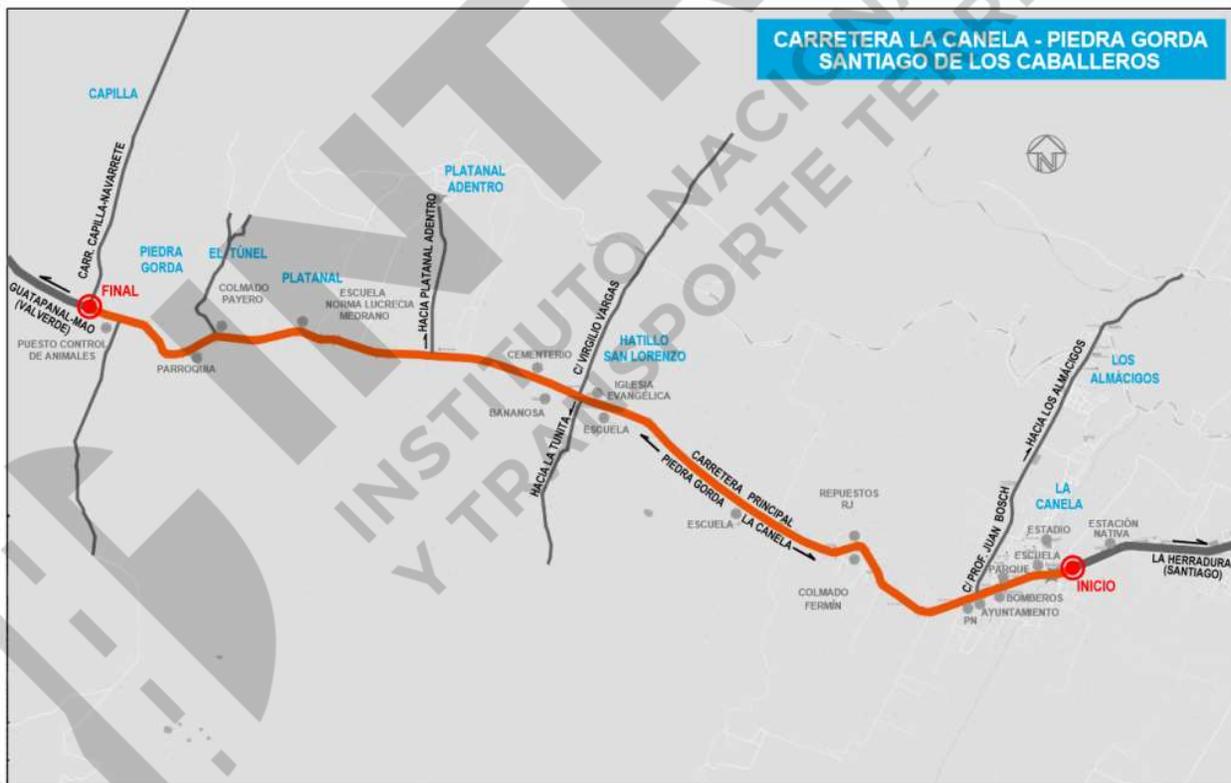


Figura 1. Carretera La Canela – Piedra Gorda



2.SITUACIÓN ACTUAL



SITUACIÓN ACTUAL

El tramo en estudio posee una longitud de 10.00 Kms y una sección transversal de 7.20 mts de calzada con un carril de 3.60 mts en cada sentido de circulación. En el tramo principal del Distrito Municipal La Canela la sección de la vía se amplía a 10.00 mts, con una longitud de 675.00 mts.

Distrito Municipal La Canela:

- En el tramo comprendido entre el puente y la Calle Prof. Juan Bosch, la calzada presenta remoción del pavimento en el lado derecho, en sentido Este-Oeste, por la construcción del Acueducto Ciudad Juan Bosch – La Canela.
- En la entrada del puente, vehículos se estacionan en la acera y en la calzada, en el sentido Oeste-Este (frente a la Cafetería Manuel), provocando congestión vehicular.
- En la intersección de la Carretera Principal / Calle Prof. Juan Bosch, existe un Cuerpo de Semáforo fuera de servicio.
- Las lámparas decorativas ubicadas en la acera, obstaculizan la circulación peatonal.

*Ver Anexo 1, Levantamiento Fotográfico

- El transporte público urbano se realiza en la modalidad de mototaxis (198 unidades), distribuidos en 13 paradas, cuyos conductores no están identificados, no utilizan el casco protector y sólo el 15% posee licencia de conducir, según datos suministrados por las autoridades municipales.
- La señalización horizontal presenta desgaste en un 50%, flechas direccionales mal ubicadas y pasos peatonales incompletos. En algunos tramos de la Carretera La Canela-Piedra Gorda la señalización presenta desgaste en un 80%. Ver Anexo 1, Levantamiento Fotográfico.
- Falta señalización vertical, algunas de las señales existentes están deterioradas y otras no cumplen con los estándares de señalización establecidos en el Manual del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC). Ver Anexo 1, Levantamiento Fotográfico.



Esta carretera posee tres curvas, donde es frecuente la ocurrencia de siniestros viales, según datos suministrados por las autoridades municipales; estas son:

*Ver Anexo 2, Localización Curvas Fuertes, Carretera La Canela-Piedra Gorda

1- Distrito Municipal La Canela:

En el Distrito Municipal La Canela existe una curva fuerte, denominada por la comunidad "**Curva de Menín**", cuya señalización horizontal presenta desgaste y no posee la señalización vertical correspondiente.

2- Paraje Platanal:

En este paraje existe una curva, en la cual está ubicado el Centro Educativo Norma Lucrecia Medrano, donde los vehículos transitan a alta velocidad (observado durante la evaluación), a pesar de tener reductores de velocidad tipo Boyas y señalización horizontal de paso peatonal, acción que representa un gran peligro para los estudiantes.

3- Paraje Piedra Gorda:

En este paraje se observan curvas fuertes y continuas, con depresión del terreno en el lado izquierdo y cuneta en el lado derecho en sentido Este-Oeste, las cuales poseen señalización horizontal desgastada y no tiene la señalización vertical ni la protección correspondiente.

*Ver Anexo 1, Levantamiento Fotográfico



3. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES



CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

Luego de haber identificado la problemática que afecta la movilidad en la Carretera La Canela – Piedra Gorda, se recomienda lo siguiente:

Acciones Recomendadas:

- Reparación del pavimento removido por la construcción del Acueducto Ciudad Juan Bosch – La Canela.
- Completar Señalización Horizontal:
 - Señalizar los pasos peatonales.
 - Eliminar flechas direccionales señalizadas en sentido contrario de la vía y colocarlas en el sentido correspondiente.
 - Proporcionar mantenimiento continuo a la señalización horizontal, especialmente en los reductores de velocidad tipo Lomo, líneas de bordes blanca y línea central amarilla divisoria de sentido de circulación, para mantener a los conductores en el carril correspondiente en las curvas y tramos requeridos.
- Poner en funcionamiento el semáforo existente en la intersección Calle Principal / Calle Prof. Juan Bosch, sólo con luz en destello.
- Prohibir el estacionamiento de los vehículos en la acera y en la calzada frente a la Cafetería Manuel ubicada en la Carretera Principal (entrada del puente) en sentido Oeste-Este.
- Reubicar las lámparas colocadas en las aceras que obstruyen la circulación peatonal.
- Completar la señalización vertical:
 - Señales de **Límite de Velocidad** (Velocidad Máxima en el trayecto de la carretera), y **Velocidad Reducida** a 200 mts. antes de las zonas requeridas, según indique el Manual de Señalización (MOPC).
 - Señal de **Puente Angosto**
 - Señal de **Estrechamiento Asimétrico de la Carretera**
 - Señal de **Pare**, en las calles que intersectan con la vía principal



- Señal de **Zona Escolar**, próximo a los centros educativos
- Señal de **No Estacione**, próximo al puente y frente Instituciones Públicas, tales como: Ayuntamiento, Bomberos, Policía Nacional, etc.
- Señal de **Reductores de Velocidad**
- Señal de **Curvas Suaves, Fuertes y Sinuosas**, según corresponda
- Señal de **No Rebase**
- Señal de **Chevron**
- Reubicar en el lado correspondiente la señal de Lomo existente en la Carretera Principal (frente a Repuestos La Canela), ya que está ubicada en el sentido contrario de la vía.
- Ajustar las señales verticales que no se corresponden con los estándares: Señal Lomo en Piedra Gorda y Señal Cruce de Vehículos Pesados en el recorrido de la Carretera La Canela–Piedra Gorda.

Mejoras Puntuales:

- En la **Curva #1 (Menín)**, Distrito Municipal La Canela, colocar:
 - Señal No Rebase
 - Señal de Chevron
 - Captafaros reflectivos para mayor visibilidad

*Ver Anexo 3a, Señalización Curva #1 (Menín), Carretera La Canela-Piedra Gorda

- En la **Curva #2**, Paraje Platanal, (Entorno al Centro Educativo Norma Lucrecia Medrano) colocar:
 - Bandas reductoras antes de la curva, en ambos sentidos de circulación
 - Reforzar los reductores de velocidad, agregando dos líneas de Boyas a las tres líneas existentes
 - Captafaros reflectivos para mayor visibilidad
 - Señales de Curva, Zona Escolar y Reductores de Velocidad

*Ver Anexo 3b, Señalización Curva #2 (Platanal), Carretera La Canela-Piedra Gorda



- En la **Curva #3**, Paraje Piedra Gorda, colocar:
 - Señal de curva correspondiente
 - Señal de Chevron
 - Guardavías para seguridad vehicular
 - Captafaros reflectivos para mayor visibilidad

*Ver Anexo 3c, Señalización Curva #3 (Piedra Gorda), Carretera La Canela-Piedra Gorda

- Se recomienda la colaboración del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) en los departamentos correspondientes, para:
 - Organizar el Transporte Público Urbano en la modalidad de mototaxis.
 - Impartir charlas de educación y seguridad vial para concienciar a los ciudadanos, especialmente choferes del transporte público urbano e interurbano.
 - Orientar a los conductores en el proceso de obtención y renovación de la licencia de conducir.

***Todas las señales deben ser realizadas de acuerdo a los lineamientos técnicos para el diseño, confección e instalación, establecidos en el Manual de Señalización Vial del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).**

Ver Anexo 4, Gráficos Señalización Vertical.



4. ANEXOS



Anexo 1:

Levantamiento Fotográfico



Anexo 1.

Levantamiento Fotográfico



Equipo Técnico del INTRANT evalúa problemática en la Carretera La Canela-Piedra Gorda, Municipio de Santiago.



Distrito Municipal La Canela



La sección de la vía en el tramo principal del Distrito Municipal La Canela, es de 10.00 mts.

La sección estándar de la carretera es de 7.20 mts.



Reductores de velocidad tipo Lomo ubicados en Centros Educativos e Instituciones Gubernamentales.





- 1-** Vehículos estacionados en la acera y en la calzada frente a cafetería ubicada en la entrada de un puente estrecho, sentido Oeste-Este.
- 2-** Lámparas ubicadas en las aceras, obstaculizan la circulación peatonal.
- 3-** Cuerpo de Semáforo fuera de servicio.
- 4-** Señal vertical de Lomo ubicada en el sentido contrario de la vía.





Pasos Peatonales señalizados con una sola línea y Flechas Direccionales en el sentido contrario de la vía, frente a la Junta Distrital.



Señalización horizontal indefinida, en la intersección Carretera Principal / Calle Prof. Juan Bosch.



Pavimento removido por la construcción del acueducto.



Curva #1 (Menín), Distrito Municipal La Canela



En esta fuerte Curva se observa que la señalización horizontal presenta desgaste y no posee la señalización vertical correspondiente.



Curva #2, Paraje Platanal



Escuela Básica Norma Lucrecia Medrano, ubicada en una curva del Paraje Platanal.

En las imágenes se observan reductores de velocidad tipo Boayas y señalización horizontal de Paso Peatonal.



Curva #3, Paraje Piedra Gorda



En estas imágenes se observan curvas fuertes y continuas, con una depresión por el lado izquierdo y una cuneta por el lado derecho, en sentido Este-Oeste, sin la señalización horizontal ni vertical correspondientes.



Señalización Vertical



En el recorrido por la Carretera La Canela - Piedra Gorda se pueden observar algunas señales verticales deterioradas, con visibilidad obstruida por ramas de árboles y tubos doblados o chocados.

También señales verticales que no cumplen con los estándares de señalización o colocación de las mismas.



Reunión en el Ayuntamiento del Distrito Municipal de La Canela



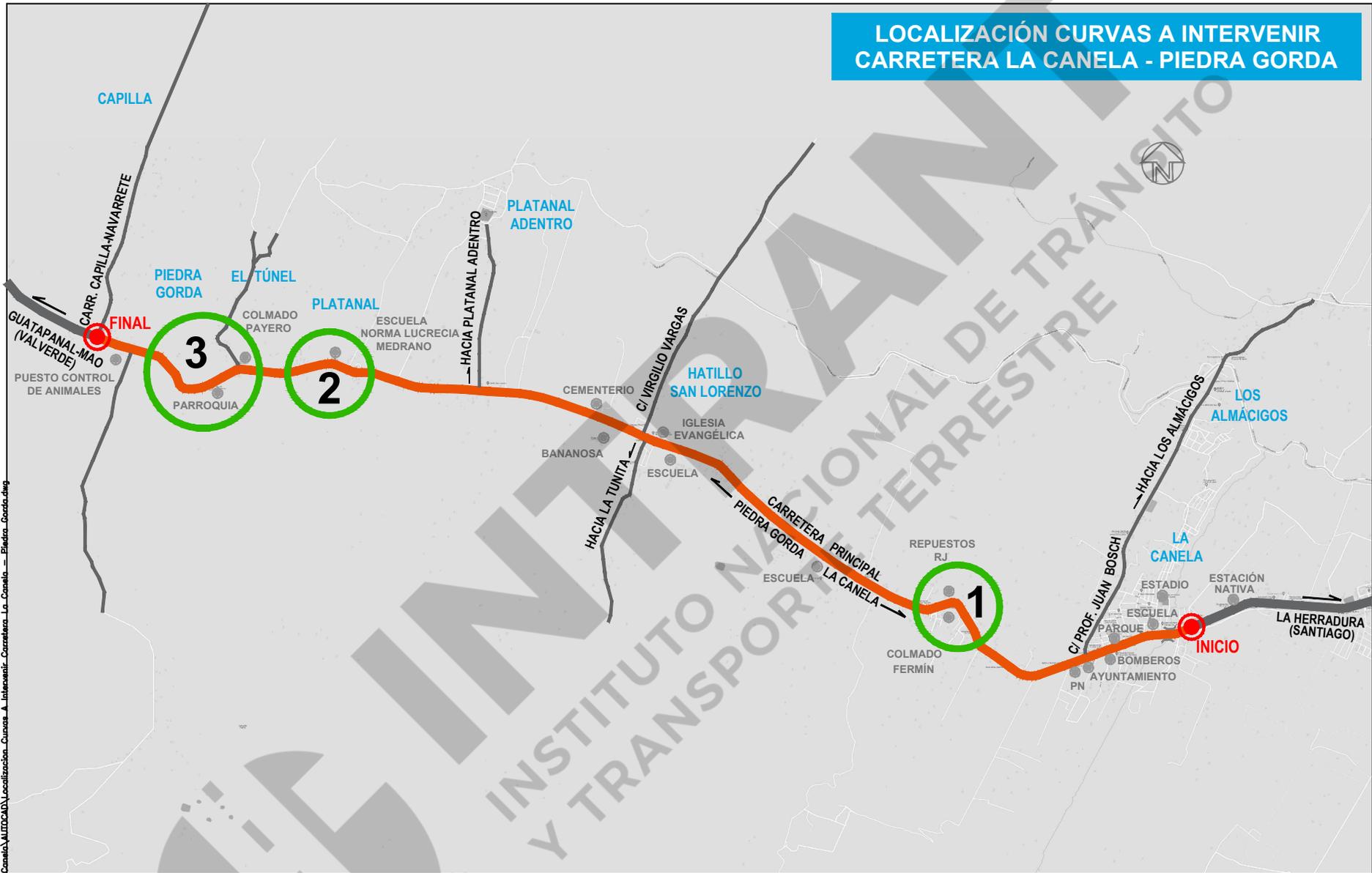
Equipo Técnico de la Dirección Movilidad Sostenible del INTRANT-Santiago en reunión con autoridades del Distrito Municipal de La Canela, el Sr. Leonardo Grullón, Director Distrital, Regidores y Funcionarios de la Junta Distrital.



Anexo 2:

Localización Curvas a Intervenir

LOCALIZACIÓN CURVAS A INTERVENIR CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA



C:\Users\Cecilia Guzman\Desktop\INTRANT 2019\2-TRABAJO TERMINADO 2019\4-ABRIL\3-LG
 Planificación y Localización Curvas a Interventir - Carretera La Canela - Piedra Gorda.dwg

LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Carretera La Canela - Piedra Gorda
	Inicio y Final Área de Estudio
	Hitos de Referencia
	Curvas a Interventir



EVALUACIÓN CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA SANTIAGO DE LOS CABALLEROS

ELABORADO: ARQ. CECILIA GUZMÁN
 REVISADO: ING. ALEXANDRA CEDEÑO
 APROBADO: ING. CLAUDIA FRANCESCA DE LOS SANTOS

ESCALA: N/A

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
 ABRIL 2019, REPÚBLICA DOMINICANA

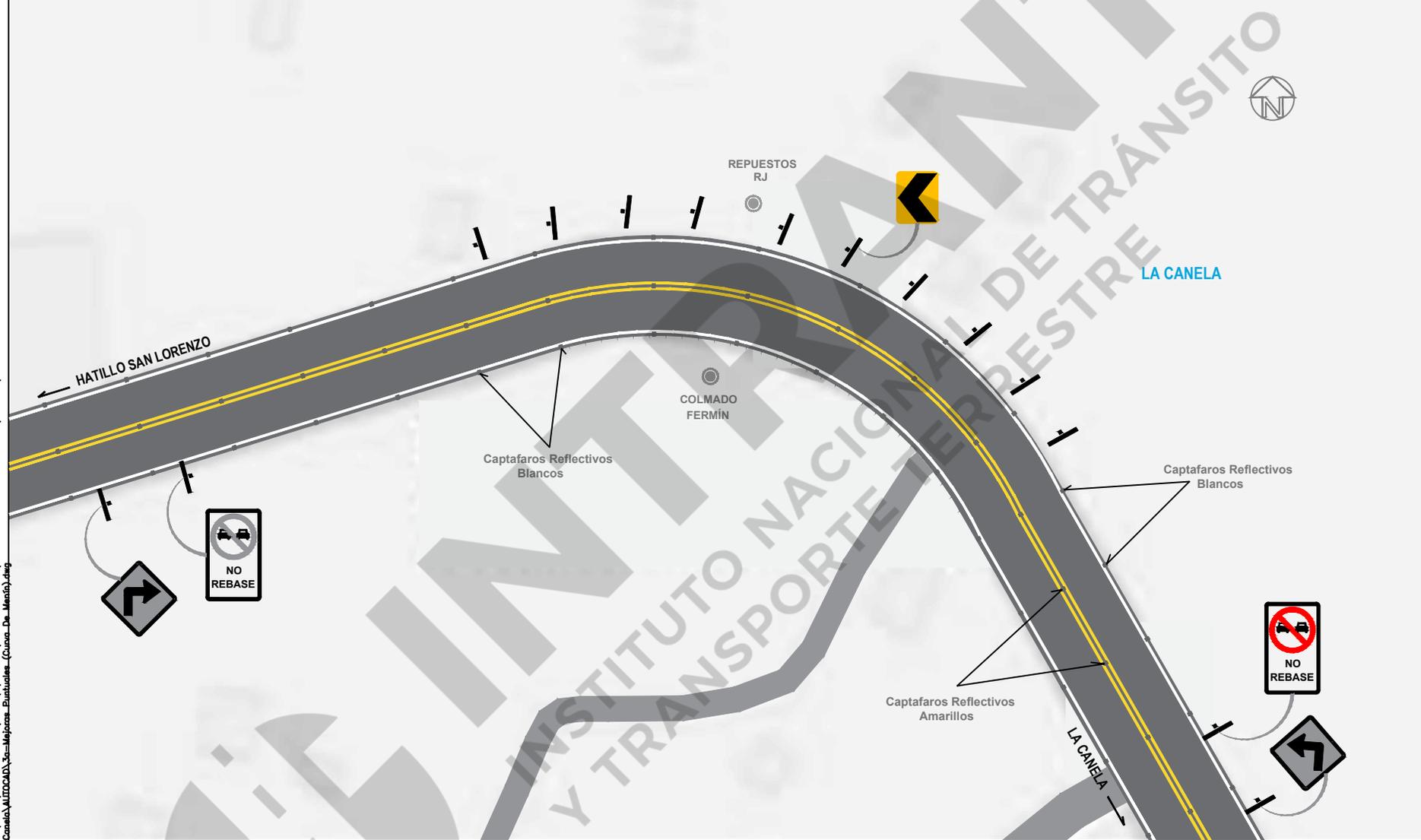


Anexo 3:
Mejoras Puntuales



**PROPUESTA SEÑALIZACIÓN CURVA # 1 (MENÍN)
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**

C:\Users\Cecilia Guzman\Desktop\INTRANIT\2-INTRANT 2019\2-TRABAJO TERMINADOS 2019\4-ABRIL\3-Lg
Carretera La Canela y Piedra Gorda - Mejoras Estructurales - Curso De Menín.dwg



LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Hitos de Referencia
	Captafaro Reflectivo Amarillo (Propuesto)
	Captafaro Reflectivo Blanco (Propuesto)

LEYENDA SEÑALES VERTICALES	
EXISTENTES	PROPUESTAS



**SEÑALIZACIÓN CURVA #1
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**

ELABORADO: ARQ. CECILIA GUZMÁN
REVISADO: ING. ALEXANDRA CEDEÑO
APROBADO: ING. CLAUDIA FRANCESCA DE LOS SANTOS

ESCALA: N/A

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ABRIL 2019, REPÚBLICA DOMINICANA



**PROPUESTA SEÑALIZACIÓN CURVA #2 (PLATANAL)
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**



PLATANAL

ESCUELA
NORMA LUCRECIA MEDRANO

Bandas Reductoras

Captafaros Reflectivos Blancos

Boyas Existentes

Boyas Propuestas

Captafaros Reflectivos Amarillos

Captafaros Reflectivos Blancos

Bandas Reductoras

HATILLO SAN LORENZO

PIEDRA GORDA

C:\Users\Cecilia Guzman\Desktop\INTRANT 2 - INTRANT 2 - TRABAJOS TERMINADOS 2019\4 - ABRIL\3 - LG
Carretera La Canela - Piedra Gorda - Mejoras - Estudios - (Curso - Lot - Bordes).dwg

LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Hitos de Referencia
	Boyas Existentes
	Boyas Propuestas
	Captafaro Reflectivo Blanco (Propuesto)
	Captafaro Reflectivo Amarillo (Propuesto)
	Bandas Reductoras Propuestas

LEYENDA SEÑALES VERTICALES	
EXISTENTES	PROPUESTAS



**SEÑALIZACIÓN CURVA #2 (PLATANAL)
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**

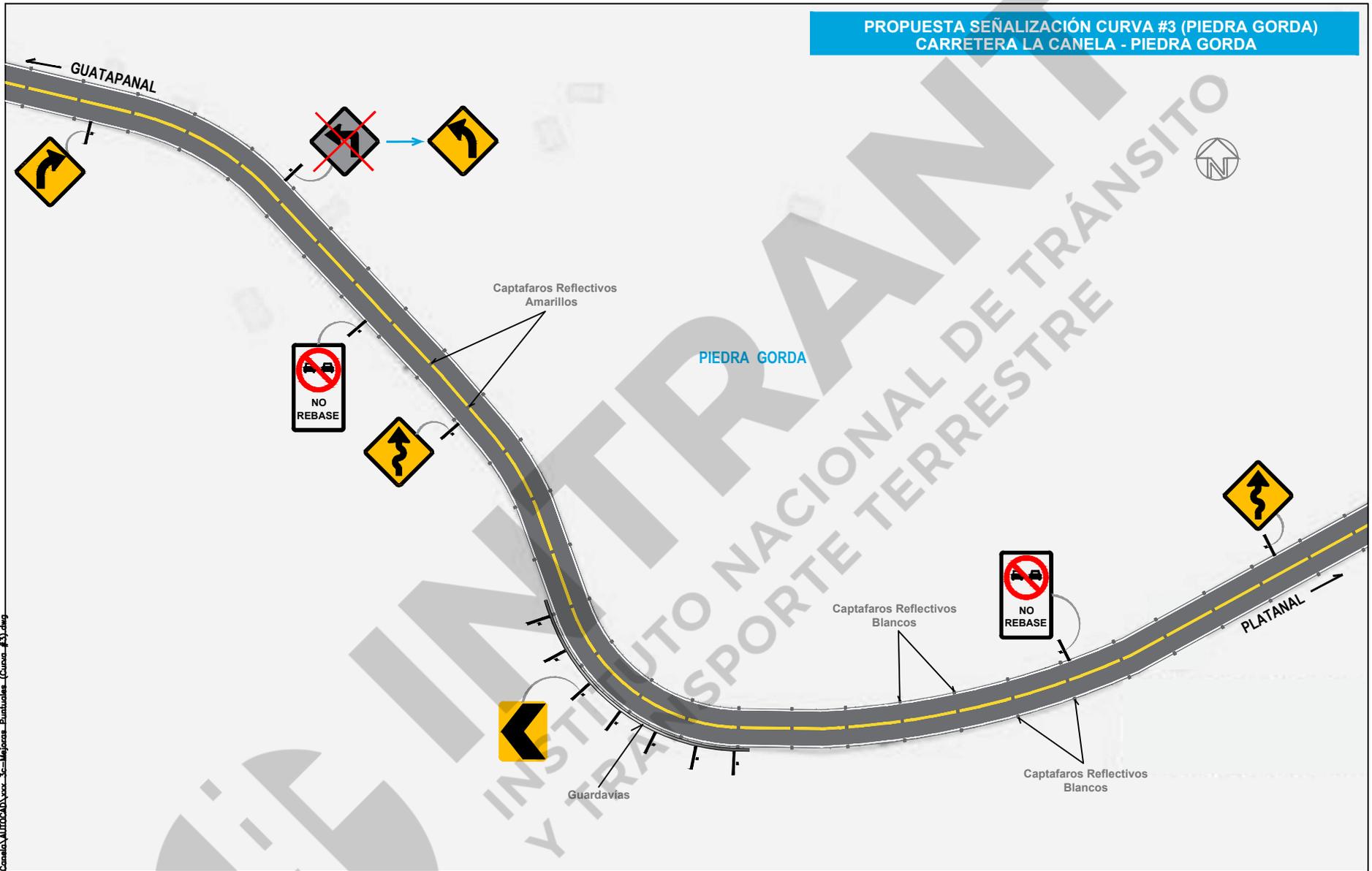
ELABORADO: ARQ. CECILIA GUZMÁN
REVISADO: ING. ALEXANDRA CEDEÑO
APROBADO: ING. CLAUDIA FRANCESCA DE LOS SANTOS

ESCALA: N/A

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
ABRIL 2019, REPÚBLICA DOMINICANA



**PROPUESTA SEÑALIZACIÓN CURVA #3 (PIEDRA GORDA)
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**



C:\Users\Cecilia Guzman\Desktop\INTRANT\2-INTRANT 2019\2-TRABAJO TERMINADOS 2019\4-ABRIL\3-Lg
Carretera La Canela y Piedra Gorda - Curva #3.dwg

LEYENDA	
SÍMBOLO	DESCRIPCIÓN
	Hitos de Referencia
	Captafaro Reflectivo Amarillo (Propuesto)
	Captafaro Reflectivo Blanco (Propuesto)
	Guardavías (Propuesto)

LEYENDA SEÑALES VERTICALES	
EXISTENTES	PROPUESTAS



**SEÑALIZACIÓN CURVA #3
CARRETERA LA CANELA - PIEDRA GORDA**

ELABORADO: ARQ. CECILIA GUZMÁN
 REVISADO: ING. ALEXANDRA CEDEÑO
 APROBADO: ING. CLAUDIA FRANCESCA DE LOS SANTOS

ESCALA: N/A

DIRECCIÓN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
 ABRIL 2019, REPÚBLICA DOMINICANA



Anexo 4:

Gráficos de Señalización Vertical
Manual de Señalización Vial, MOPC, R. D.
Manual on Uniform Traffic Control Device, MUTCD

Señalización Vertical Reglamentaria

R-17 "VELOCIDAD REDUCIDA"

Esta señal se empleará en aquellos sitios donde por alguna circunstancia sea necesario efectuar una disminución en la velocidad normal de circulación de la vía.

La situación de esta señal dependerá de la velocidad de circulación y de aquella a la cual se debe disminuir.

Se instala en las zonas de aproximación a áreas pobladas de importancia, en cruces y en cualquier otro tramo de vía reglamentado, o condición de la misma que lo amerite.

Esta señal se usa acompañada de la señal R-18 Velocidad Reducida a 200 mts.

2-43



2-44

R-18 "VELOCIDAD REDUCIDA A 200 MTS."

Esta señal se usa para indicar que a la distancia especificada en la misma se encontrará una señal de Velocidad Reducida (R-17), la cual regira en el tramo que comienza en ese punto.

2-45



NOTA: Para dimensiones de círculo
ver R-3

2-46

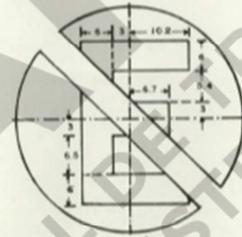
R-6
"NO ESTACIONE"

Esta señal se utilizará para reglamentar las zonas en donde por causas especiales se prohíbe el estacionamiento de vehículos. El alcance de esta prohibición puede ser restringido mediante una leyenda inscrita en la parte inferior de la señal.

Deberá colocarse con una inclinación no menor de 45° ni mayor de 60° con respecto a la línea del borde de la vía, de forma que sea visible por el tráfico que se acerca.

En caso de contener flechas, éstas deben señalar en la dirección correcta de la zona restringida. En caso de zonas muy largas, se deben instalar señales intermedias con flechas que señalan en ambos sentidos.

2-21



2-22

R-1
"PARE"

La colocación de las señales "PARE" debe efectuarse en los casos y sitios siguientes:

- Intersección de una vía secundaria con una vía principal.
- Intersección de una calle de cualquier tipo con una carretera principal.
- Intersección de dos vías principales donde no existe control por medio de semáforos.
- Calles y vías de entrada a una carretera, avenida principal o autopista donde no existan zonas de aceleración.
- Intersecciones sin semáforos dentro de un área controlada por semáforos.
- Cruce a nivel con vías férreas donde se requiera esta señal en acatamiento a disposiciones legales o de las autoridades del tránsito.
- Otras intersecciones donde la alta velocidad, la visibilidad restringida o el crecido número de accidentes indican la necesidad de un control mediante una señal de este tipo.

Esta señal deberá colocarse en el lugar en que los vehículos deban detenerse, y debe ser complementada con una línea de parada en el pavimento.

Las señales "PARE" no deben colocarse en intersecciones controladas por semáforos, ya que produce confusión tener ambos tipos de control. Tampoco debe emplearse cuando varias corrientes de tránsito que concurren a una intersección son de volúmenes aproximadamente iguales; si éstos son considerables, debe recurrirse a una solución de semáforos.

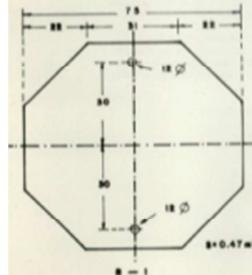
Las señales "PARE" no deberán ser usadas para controlar la velocidad. Como regla general, la distancia a que se debe colocar la señal de la intersección debe estar comprendida entre 5.00 y 7.00 mts; para casos de radios muy altos, dicha distancia podrá elevarse hasta un máximo de 15 mts. Su altura y distancia lateral debe hacerse de acuerdo a lo dispuesto en el acápite 2.1.3.

Donde existan líneas en el pavimento destinadas a cruce de peatones, la señal se colocará cuando menos a 1.00 mts. antes del paso de peatones y observando siempre las distancias a la intersección anotadas arriba.

Cuando se emplee una sola señal de "PARE" se colocará del lado derecho de la vía. En intersecciones canalizadas, la señal "PARE" puede ser más efectiva si es colocada en la isleta de canalización.

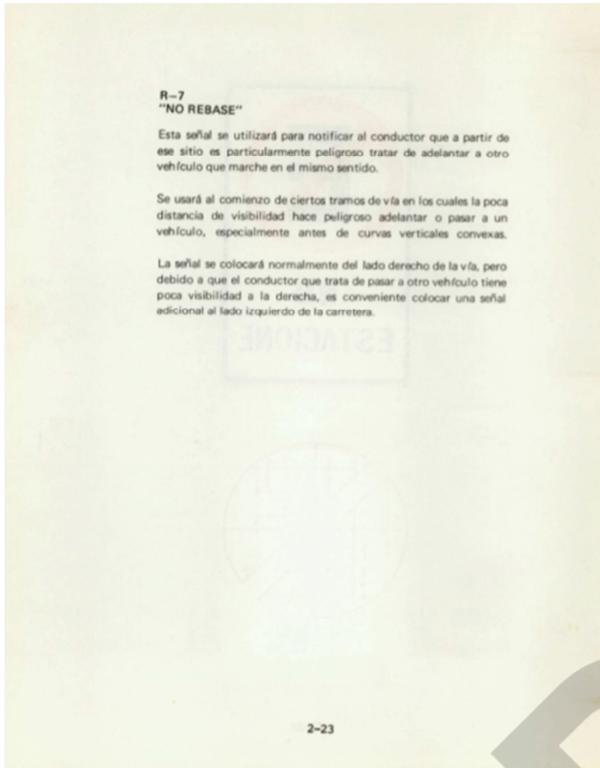
Se entenderá, por regla general, que la señal "PARE" irá colocada en la vía secundaria o en la de menor volumen de tránsito.

2-11

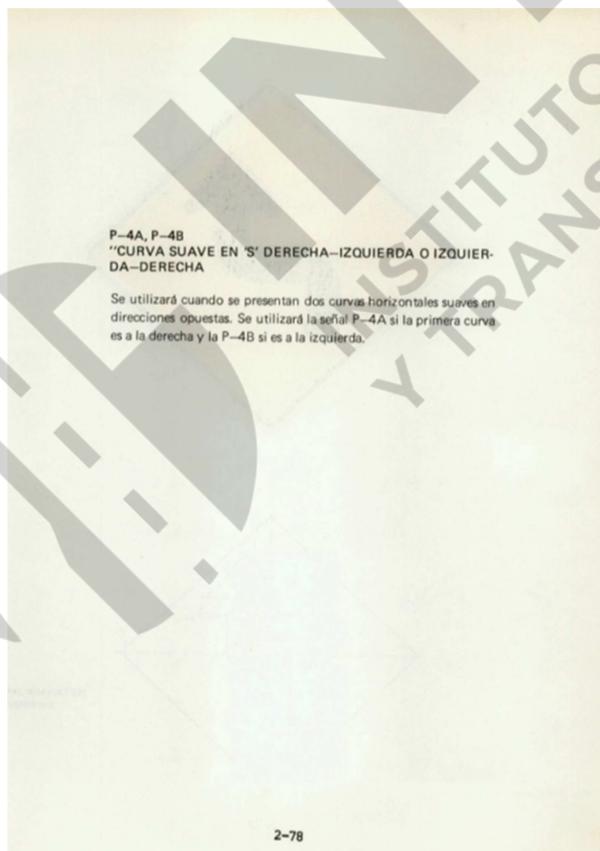


Nota: Dimensiones de señales R-1 a R-3 en centímetros

2-12



Señalización Vertical Preventiva



P-28
"ZONA ESCOLAR"

La presencia de esta señal indicará al conductor que debe disminuir la velocidad, pues existen niños que atraviesan la vía.

Debe colocarse en las proximidades de las escuelas, zonas escolares y en sitios donde se haya ubicado una parada de autobuses escolares. Esta señal podrá complementarse con la señal R-12, que fijará el límite máximo de velocidad.

2-130

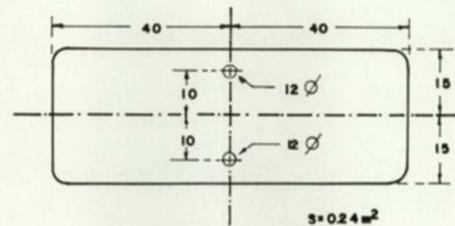


2-131

P-38
"DESPACIO"

El empleo de esta señal generalmente se reducirá a las zonas urbanas y se colocará en los sitios donde no es necesario que los vehículos efectúen una detención completa, sino únicamente que disminuyan la velocidad.

2-150



2-151

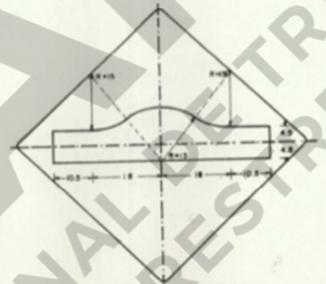
P-15
"LOMO"

Esta señal se utilizará para indicar la proximidad de una elevación perpendicular al eje de la calzada.

El uso del lomo y de la señal correspondiente es estrictamente urbano. No obstante, en caso de controles militares que lo exijan, se instalará esta señal a ambos lados de la vía.



2-100



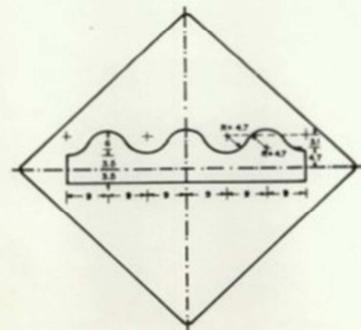
2-101

P-14
"PAVIMENTO IRREGULAR (ESCALERILLAS)"

Se empleará cuando en el perfil de la carretera existan irregularidades bruscas que sean lo suficientemente abruptas para crear una condición peligrosa, causar molestias considerables a los pasajeros, causar desplazamientos de la carga o desviar el vehículo de su curso normal cuando viaja por esa sección de carretera a una velocidad 25% mayor que la establecida en dicha sección. No debe abusarse de su empleo, utilizándola sólo en los casos verdaderamente peligrosos.



2-98



2-99

P-198
"ESTRECHAMIENTO ASIMETRICO DE LA CARRETERA"

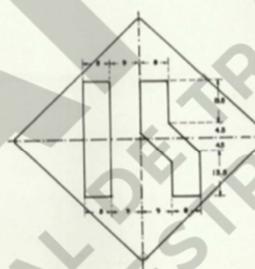
Esta señal se utilizará para indicar una reducción de la carretera debido a la ocupación temporal de un lado de la calzada, así como cuando haya material depositado a la derecha.

El símbolo invertido servirá para indicar la transición del lado izquierdo.

Puede indicar reducción de carriles o simplemente de las dimensiones de la sección transversal.



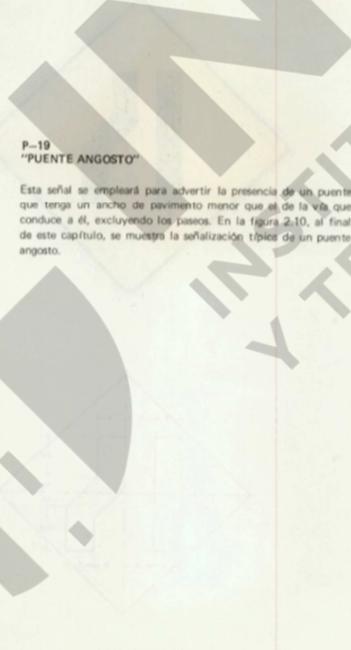
2-110

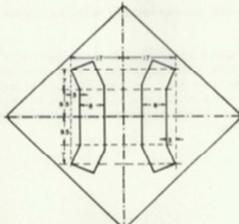
2-111

P-19
"PUENTE ANGOSTO"

Esta señal se empleará para advertir la presencia de un puente que tenga un ancho de pavimento menor que el de la vía que conduce a él, excluyendo los pasos. En la figura 2.10, al final de este capítulo, se muestra la señalización típica de un puente angosto.



2-112

2-113

Chevron Alignment Sign

Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD (Pag. 109)



W1-8

Truck Crossing Sign

Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD (Pag. 129)



W11-10

Anexo 5:

Copia Comunicación - Solicitud Distrito Municipal La Canela



Fundado el 27 de julio del año 1997. RNC: 4-02-06382-7 TEL: (809)336-0007.
"AÑO DEL FOMENTO A LAS EXPORTACIONES"

Junio 29, 2018

A la : Lic. Claudia Franchesca de los Santos
Directora Instituto Nacional de Transito
INTRANT

Del : Sr. Leonardo Manuel Grullon Jorge
Director Junta Distrital La Canela

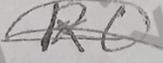
Vía : Sr. Rafael Antonio Domínguez
Enc. Departamento de Transito
Del Ayuntamiento de La Canela.

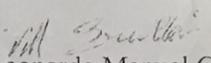
Asunto : Solicitud

Distinguida Directora:

Después de un cordial saludo, me remito a su superior despacho con el fino propósito de solicitarle que interponga de su buenos oficio a fin obtener su colaboración para el acompañamiento militar e inspectores en el proceso de regularización del transito en este Distrito Municipal, así como de gestionar de la Dirección General de Seguridad de Transito y Transporte Terrestre (DIGESETT), la designación de dos agente para el ordenamiento del mismo en la Canela.

En espera de su pronta colaboración, sin más preámbulo se despide:


Rafael Antonio Domínguez
ENC. Dep. De Transito


Sr. Leonardo Manuel Grullon Jorge
Director

