



El metro y los impactos de la integración del Sistema de Transporte en Santo Domingo, República Dominicana

Carl Allen



Introducción

El rápido crecimiento de Santo Domingo y un sistema de transporte público que es en gran medida de tipo informal han dejado a la ciudad con una capacidad inadecuada, una considerable congestión y con problemas de contaminación y de seguridad. Las ineficiencias del sistema de la ciudad y la limitada accesibilidad a los centros de trabajo y poblacionales son características de los países en vías de desarrollo.

En respuesta a estos problemas, la República Dominicana está emprendiendo un amplio proyecto de infraestructura, reforma e integración del transporte con un espíritu ambicioso y con sentido de urgencia. Los esfuerzos del país son coherentes con las directrices de la política expuesta en la Agenda 21, a fin de reconocer el importante rol que desempeña el transporte en el alivio de la pobreza, mientras se mitigan sus externalidades adversas sobre la salud y el medio ambiente.

La dirección del país está comprometida con desempeñar su debida función en los esfuerzos internacionales para alcanzar los objetivos de sostenibilidad que la comunidad global ha establecido, al mismo tiempo que garantiza que la República Dominicana se mantenga en vías de crecimiento y de prosperidad.

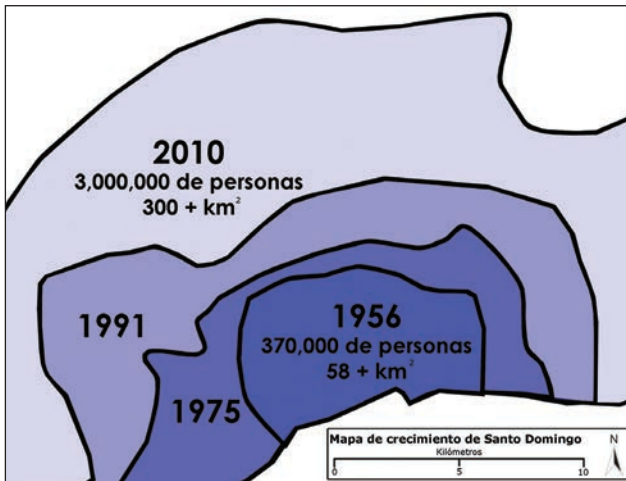
También existen riesgos inherentes al hacer cambios de diseño en el sistema actual de transporte de servicios y rutas, entre ellos una degradación de la calidad del servicio (real y percibida), la imposición de transbordos y la asignación de rutas indirectas.

En el análisis final, es evidente que la Línea 1 del metro en Santo Domingo está avanzando hacia las metas de desarrollo sostenible del Gobierno dominicano. Mediante la cuidadosa integración del autobús alimentador al sistema de transporte y un enfoque continuo en el logro del crecimiento del número de usuarios, los beneficios del metro, tanto para la población de Santo Domingo como para el medio ambiente, sin duda aumentarán.

I. Santo Domingo y sus problemas de transporte

Hasta fines del siglo xx, Santo Domingo se caracterizó por un crecimiento lento. Y la mayor parte de la población del país vivía en zonas rurales (Cajiao et al., 2008). Desde 1956, el tamaño y la población del área metropolitana han aumentado de unos 58 km² y 370,000 personas a un área de más de 300 km² y a una población estimada en poco menos de tres millones. El índice de crecimiento demográfico tiene un promedio anual de un 1.9% desde el año 2000 (ONE, 2010). El crecimiento del empleo en Santo Domingo también ha sido rápido, aumentando un 16% desde 2003 a 2008, de 1,050,000 a 1,217,000 puestos de trabajo (Cajiao et al., 2008).

Imagen 1
Mapa de crecimiento de Santo Domingo



Además del crecimiento demográfico y de la expansión del desarrollo, el crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) de un 7% por año de 2003 a 2007 (Geaneotes y Lansberg-Rodríguez, 2009) ha impulsado un incremento anual de automóviles particulares en circulación en todo el país de más un 4.5%, y un incremento anual en el total de vehículos motorizados

de más de 8.25% del año 2000 al 2008 (ONE, 2009). La expansión física y la motorización en Santo Domingo se refuerzan mutuamente, produciendo una mayor cantidad de viajes, una mayor duración de los viajes, e “incidiendo contra la adecuada oferta de servicios de transporte público” y generando más dependencia de los automóviles (Banco Mundial, 2002).

En Santo Domingo, se realizaron a diario más de tres millones de viajes motorizados en 2004. Un total de 280,000 de estos viajes tuvieron lugar durante la hora pico, y más de un 70% (196,000) de estos viajes se llevaron a cabo utilizando algún tipo de transporte público (OPRET, 2004). El sistema de transporte público existente en Santo Domingo está conformado por una variedad de medios, de los cuales únicamente unos pocos son realmente de propiedad pública. Antes de que se construyera el metro, el servicio nacional de autobuses, OMSA, era el único sistema intraurbano verdaderamente público en Santo Domingo. La OMSA proporciona el servicio de *voladoras* (autobuses de alta capacidad que transportan alrededor de 76 pasajeros) para entre 1.8 millones y 2.9 millones de pasajeros por mes (entre 60,000 y 93,000 pasajeros por día) y mantiene de 110 a 165 autobuses en funcionamiento cada mes (OMSA, 2009).

El resto del sistema de transporte público se basa en microbuses de propiedad privada que tienen capacidad para entre 7 y 15 pasajeros; *guaguas* (miniautobuses), que llevan de 16 a 30 pasajeros y *conchos* o *carros públicos* (automóviles públicos) con capacidad para entre 5 y 6 pasajeros.

La congestión del tráfico es probablemente el problema que se experimenta de forma más generalizada en el sistema de transporte de la ciudad y es el resultado del crecimiento en el número de automóviles particulares, de la expansión y del incremento de los viajes en la ciudad, junto con una flota de vehículos públicos que es ineficiente y tiene un exceso de oferta.