

Entaponado, me sobra tiempo para imaginar...

Marco Coscione

Según el informe “Situación Nacional de la Seguridad Vial 2023” del Observatorio de Seguridad Vial (OPSEVI), la Rep. Dominicana se encuentra lamentablemente entre los países con las mayores tasas de mortalidad y morbilidad causada por accidentes de tránsito.

Además, su capital¹ es una de las ciudades más congestionadas de la región: “*Los residentes de la ciudad enfrentan un promedio de 2 horas y 40 minutos de tráfico diario, lo que se traduce en pérdidas económicas de alrededor de \$36.000 millones al año, debido a la congestión por gastos de combustible, repuestos vehiculares y tiempo de las personas*”. Se calcula, en promedio, un gasto de mil pesos mensuales por vehículos solo en concepto de combustible extra por la congestión vial. A estos, se les suman otros mil pesos al mes por vehículo, por el desgaste prematuro de frenos, neumáticos, entre otros aspectos².

Sin embargo, los problemas no son solamente económicos. En 2016 (no encontré referencias más actuales), el informe “Movilidad y Educación Vial” realizado por la empresa Sigma Dos y comisionado por Domino’s, mencionaba que el 47% de las 800 personas encuestadas “*se estresa siempre, o muy a menudo, cuando se desplaza en algún vehículo por la ciudad. Otro 42% se estresa de vez en cuando, frente a 9,8% que dice que nunca lo hace*”; por otro lado, el “*60% de las personas se enoja por la situación del tránsito, y el 63% considera que el tráfico en Santo Domingo es peligroso*”³. Es decir, está claro que la salud mental, de los que vivimos en la capital y sufrimos sus tapones, no sale ganadora.

En la actualidad, también a raíz de la presentación del proyecto “Solución Vial y Ambiental: Avenida República de Colombia y su Entorno”, y una movilización espontánea en defensa (podríamos decir “preventiva”) del Jardín Botánico, el tema del tráfico insostenible en Santo Domingo ha vuelto al escenario, si es que en algún momento se ha bajado...

Por ello, entaponado en el tráfico capitalino, me puse a reflexionar sobre algunas de sus dimensiones; como simple ciudadano ávido de información, pero de ninguna manera como experto en urbanismo o tránsito vehicular. Porque no lo soy.

Me entretuve imaginando cómo sería el tráfico de la capital si se tomaran en cuenta algunos de los siguientes aspectos:

1) Mayor dispersión geográfica de las grandes empresas.

En su investigación, Sarah Batista Héctor García (2024: 4) indican que “*en apenas el 4.7% del territorio correspondiente al Polígono Central se encuentran el 76% de las principales empresas*

¹ “El X Censo Nacional de Población y Vivienda 2022, arrojó que el Distrito Nacional cuenta con una población de 1,029,110 habitantes, se encuentra en la región Ozama, abarca una superficie de 104.40 km² con una densidad poblacional de 9,857 hab/km². La población del Distrito Nacional representa el 9.6% de la población del País”, en: Batista y García (2024), “Distrito Nacional: Una Ciudad Hostil”, En Trópico, Revista de Arquitectura y Urbanismo.

² Véase: <https://7segundos.com.do/parte-3-santo-domingo-ciudad-donde-las-oportunidades-dan-alas-pero-el-trafico-las-corta/03/04/2024>

³ Véase: <https://www.diariolibre.com/actualidad/ciudad/el-transito-es-una-importante-causa-de-estres-y-enojo-en-santo-domingo-GB5223989>

de la ciudad”⁴, una concentración tan alta que obviamente repercute directamente en los flujos de transporte, especialmente en hora pico.

2) Incentivar mucho más el teletrabajo.

A mi juicio, no se puede pensar solamente en cambiar los horarios de ingreso al trabajo o a los colegios. Además, diferencias de media hora o una hora, finalmente podrían no tener el impacto esperado. Sin embargo, evitar por completo que una persona se traslade por trabajo sí puede tener un gran impacto. Al final, si una persona no quiere trabajar, no trabaja ni en la oficina ni en la casa. El hecho de que esté calentando una silla en la oficina, no significa que esté trabajando. Está claro que hay trabajos que necesariamente necesitan presencialidad, pero también hay muchos otros que se pueden llevar a cabo desde la casa, sin ninguna necesidad de desplazarse, durante horas, en el tráfico de la capital. La productividad de un trabajador, finalmente, se mide con metas e indicadores claros y evaluaciones asociadas a dichas metas, no en base a las horas presenciales en una oficina.

3) Digitalizar cada vez más trámites.

Tanto en el sector público, como en las empresas privadas... para que se puedan llevar a cabo directamente online desde la comodidad de la casa y sin necesidad de desplazamientos; pero incluyendo un acompañamiento serio a través de call centers humanos y no de robots, que al final nunca solucionan nuestras inquietudes.

4) Aplicar el enfoque de “Tránsito Adaptativo” a la semaforización.

Para entendernos, los llamados “semáforos inteligentes”; como los que, en los últimos años, está aplicando la ciudad de Montevideo para disminuir las situaciones de congestión de tránsito en varios puntos críticos; a través de un software “Full Adaptive” de Inteligencia Artificial, los semáforos de los cruces más problemáticos de la capital uruguaya cambian en función del flujo de tránsito que haya en cada horario en particular. La Intendencia de Montevideo implementó esta innovación a partir de una plataforma de consolidación de datos de movilidad creada especialmente para ello, con información de Waze, el Sistema de Transporte Metropolitano (STM) y el Centro de Gestión de Movilidad (CGM)⁵.

5) Fiscalizar y monitorear con propósito.

Esto a través de la instalación de equipos de fiscalización automática en los puntos críticos, pero también usando un sistema de monitoreo constante, con el fin de rankear los avances y las mejoras viales, relacionándolas de forma pública y transparente con la conducta de los automovilistas, especialmente en las principales intersecciones de la ciudad. Castigar a los conductores no sirve si, al mismo tiempo, no visibilizamos y premiamos las mejoras que la ciudad esté experimentando en términos de conducta más responsable. No cabe duda de que, además, para multiplicar las buenas prácticas, hay que seguir invirtiendo en educación vial, pero de verdad, tanto con los ciudadanos como con los policías de tránsito.

6) Aumentar progresivamente el uso de nuevas flotas públicas de buses eléctricos.

⁴ Batista y García (2024), “Distrito Nacional: Una Ciudad Hostil”, En Trópico, Revista de Arquitectura y Urbanismo.

⁵ Véase: <https://montevideo.gub.uy/area-tematica/movilidad/transito-adaptativo>

Tanto grandes, como medianos y pequeños (con aire acondicionado), en las principales avenidas “troncales” y calles de Santo Domingo, obviamente a través de una importante inversión pública, así como se hizo con el metro. Solo para mencionar algunas avenidas y calles de Norte a Sur: Isabel Aguilar, Gregorio Luperón, José Núñez de Cáceres, República de Colombia y Fernando Alberto Defilló, Wiston Churchill, Abraham Lincoln, Tiradentes, Ortega y Gasset, Máximo Gómez, Juan Pablo Duarte, Albert Thomas, Francisco del Rosario Sánchez, Venezuela, Sabana Larga, San Vicente de Paúl, Charles de Gaulle, Freddy Beras Goico.

Y Este-Oeste: Avenida España, Jacinto de los Santos, Iberoamericana, 25 de Febrero, Ecológica Prof. Juan Bosch, Padre Castellanos, Pedro Livio Cedeño y Luis Amiama Tió, Reyes Católicos, De Los Próceres, Kennedy, Charles Summer y Jacinto Ignacio Mañón, Gustavo Mejía Ricart, Roberto Pastoriza, 27 de Febrero, Rómulo Betancourt, Sarasota, Cayetano Germosén, Independencia, y 30 de Mayo – Avenida George Washington.

En América Latina, el ejemplo de Santiago de Chile es seguramente muy interesante. Con las actuales 2.555 unidades, Santiago se posiciona a nivel mundial como la primera ciudad con más buses eléctricos fuera de China; para fines de 2025, se espera que la cifra supere los 4.400.

Esta implementación debe acompañarse con infraestructuras dignas y adecuadas para las paradas (con la suficiente sombra) y las aceras, especialmente para las conexiones con las estaciones de metro, y con un sistema de señalización (online y en las calles) y mapas claros de las todas rutas, vinculado, por lo menos, a GoogleMaps.

7) Corredores exclusivos.

Un buen funcionamiento de los buses públicos, en las grandes ciudades, depende también de la creación de carriles exclusivamente dedicados a ellos (o “corredores”); los ejemplos de ciudades como Curitiba (pionera en este sentido) y Bogotá (con todas las problemáticas de sobredemanda que está viviendo el sistema del “Transmilenio”) son interesantes casos de éxito escalables, aunque sabemos que la conformación de la ciudad de Santo Domingo quizás no ofrezca las mismas condiciones espaciales y urbanísticas que otras ciudades, como las mencionadas. Sin embargo, son experiencias que se pueden tomar en consideraciones al momento de planificar corredores esenciales para la capital dominicana.

8) Acuerdos clave con los gremios

La implementación creciente de buses públicos será imposible sin una negociación firme, eficaz y resolutive, que termine en un acuerdo positivo y transparente, con todas (o por lo menos las principales) agrupaciones y sindicatos de transporte colectivo (léase “conchos” y otros). En 2025, ya se no es tolerable seguir aceptando ciertas conductas (¿7 personas en un carro sin cinturón de seguridad? ¿parar en cualquier parte de la calle?) y hay que romper con esta dinámica de impunidad a cambio de no se sabe qué. Para llegar a ello, obviamente, es necesario dejar de lado los egos y los cálculos de partido; así como necesaria será también una importante inversión pública, con el fin de fortalecer un sistema de transporte integrado metro-buses, y el mantenimiento de los empleos; inversión que debe incluir desarrollo de capacidades que hagan rápida y efectiva la transición del personal del transporte público del futuro.

9) “Pico y placa”

Solo una vez que se hayan implementado alternativas reales y eficaces de transporte público, medidas de “pico y placa” pueden realmente ser efectivas, ya que, al generarse un aumento de la demanda de transporte público, también puede saturarse el sistema actual y así aumentar el tiempo de espera para todos los usuarios.

10) El metro de la 27.

Poner en marcha las obras para **una nueva línea del metro que pase por debajo de la Avenida 27 de Febrero**, arteria clave del tráfico en la capital, y que siga también por Santo Domingo Este. Quizás esta misma línea se podrá conectar, un día, con un tren de superficie que llegue hasta el aeropuerto.

11) Desincentivos económicos

Y finalmente, tener el coraje de establecer también desincentivos económicos contundentes a la importación de vehículos, especialmente durante periodos plurianuales determinados, con estudios que evalúen su impacto real: *“Según los datos del Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Gran Santo Domingo se realizan 3,097,106 viajes diarios en el GSD de los cuales el 42% se realizan en transporte privado, 36% transporte público, 21 a pie y menos del 1% en bicicletas”*. Por otro lado, *“realizando el cálculo de la tasa de crecimiento del vehículo privado y los jeeps desde el año 2018 y hasta el 2023 el resultado asciende a un crecimiento de un 33.19% en tan solo 5 años, con una tasa de crecimiento anual de 5.89% constante año tras año”* (Batista y García, 2024: 15).

Sumando, además, medidas de economía circular para impulsar un consumo y uso más responsable de los recursos y residuos, en contra del crecimiento sin límites, que ya ha demostrado su falacia y solo nos está llevando al fracaso como civilización.