

## LA OMSA HA RECIBIDO 1,032 AUTOBUSES

FLOTILLAS DE AUTOBUSES	CANTIDAD	FECHA	GESTIÓN
Etapa inicial	300	1998	Leonel Fernández
Adicionales en período inicial	316	1999	Leonel Fernández
Panamericanos 2003	314	2003	Hipólito Mejía
Última partida	102	2009	Leonel Fernández
<b>Total:</b>	<b>1,032</b>		

FUENTES: LIBRO HISTORIA DEL TRANSPORTE EN LA REPÚBLICA DOMINICANA, IGNACIO DITREN MEMORIAS DE LA OMSA 2010



FOTO: ORLANDO RAMOS

Comenta que por lo general debe esperar media hora y que antes pasaban con más frecuencia. Entiende que la degradación del servicio responde al deterioro de los vehículos. "Las unidades están deterioradas, hay fallas en el horario, no hay consistencia en el transporte", se queja.

Por tanto, ha recurrido a sólo usar el servicio cuando va de visita adonde su hermano, que vive en las proximidades del Hipódromo V Centenario, después de la última estación.

Al tiempo de recorrido se suma la espera, lo que dificulta cumplir con los compromisos de trabajo y estudio; y peor es si se daña la guagua, como le ha tocado a Paulino en varias ocasiones. "Si fuera con prisa, no podría tomarla", comenta.

"El Estado debería darle más prioridad al transporte colectivo, porque es una forma de que la ciudadanía se economice un dinero. Si le dan más unidades nuevas a la OMSA hay mejor transporte y es una forma de abaratar el costo de la vida de la ciudadanía porque ellas cobran RD\$10 y RD\$15 y hacen rutas largas", opina.

La agencia gubernamental muestra en su portal de Internet un movimiento de 146 unidades en operación en enero, 148 en febrero, 137 en marzo, 140 en abril y dos menos en mayo, lo que refleja un descenso de al menos ocho unidades en los últimos tres meses del citado período. De las 138 útiles en mayo, 120 operaban en los ocho corredores del Gran Santo Domingo y 18 hacían las ocho rutas de Santiago. Si ahora son 150, se ha producido una leve recuperación.

El corto período de servicio de las unidades de la OMSA queda mejor reflejado si se toma en cuenta que en 2010, a siete años de la adquisición de los 314 autobuses comprados para los Juegos Panamericanos de 2003, no llegaban a 200 las unidades en circulación. Según las memorias de ese año, febrero fue el mes con mayor cantidad de autobuses en operación, con 181, y en el extremo opuesto figura julio, con 153.

En las estaciones terminales de la OMSA se alcanzan a ver cientos de unidades abandonadas que no sólo acusan averías sino también mal trato. En 2010, se reportaron 300 colisiones, detalladas en el citado libro de memorias. En septiembre de ese año, por ejemplo, se reportaron 37 choques, a razón de 1.2 por día. Más adelante, en la lista de los autobuses detenidos por fallas mecánicas, la gran mayoría se encasilla en el renglón de problemas con el motor o con la transmisión.

Es martes 6 de agosto, cerca del mediodía, y la guagua ficha FB 50 permanece varada en la avenida 27 de Febrero, frente a una estación de gasolina. En ella sólo espera el chofer, lo que sugiere que hace rato que se deterioró y que cada pasajero tuvo que elegir otro

medio para llegar a su respectivo destino. Ha presentado problemas con el aire del compresor de los frenos. Ésta se ha quedado a medio camino hasta en 10 ocasiones por mes por distintas causas, aunque ya tenía como 30 días que no se averiaba, cuenta su chofer, quien espera el rescate de una unidad móvil de mecánica.

En un recorrido entre la prolongación 27 de Febrero y el puente Duarte, donde comienza Santo Domingo Este, sólo se ven pasar dos unidades en dirección opuesta. Este-Oeste.

Lo que en 1998 revolucionó como nuevo sistema de transporte público con inversión estatal—revolucionaria en cuanto a las condiciones óptimas de los autobuses, a la frecuencia regular de salida de las terminales y a la rapidez que permitía

el establecimiento de un carril exclusivo para ese sistema—, hoy representa una opción tan solo en virtud de su económica tarifa o por la extensión de las rutas. El precio que hay que pagar por estas dos ventajas es una prolongada espera en la parada, con el riesgo de que la próxima guagua pase tan llena que ya no esté en capacidad de llevar más pasajeros, lo que ocurre a menudo en horas pico.

### UNA OPCIÓN PARA EL BOLSILLO

Desde el inicio de la conversación con Diego Paulino han pasado 28 minibuses de transporte interno de pasajeros, sin contar los microbuses y los carros del concho, que constituyen un sistema ya descontinuado en muchos países, debido a la multiplicación de los efectos contaminantes y a la escasa capacidad de pasajeros.

Por fin pasa la ficha 03011 y son ya las 11:11 de la mañana. Luego, con intervalos más cortos, pasan otras dos unidades. La programación de la OMSA establece que la frecuencia de salida de los autobuses debe estar en el rango de los 5 y los 15 minutos. Pero no hay una cantidad suficiente de unidades para cumplir con esto.

De todas maneras, para Rafael Moisés, usuario del corredor 27 de Febrero, este servicio es preferible porque recorre en un vehículo y en 40 minutos la distancia que le llevaría 50 minutos a bordo de tres carros de concho. Paga sólo RD\$15 pesos en un vehículo con aire acondicionado, aunque defectuoso, en vez de RD\$75.

El problema está en que cada vez menos personas pueden disfrutar de esta ventaja, por la escasa reposición de las guaguas que salen de servicio, el uso intensivo de las unidades hábiles y los problemas de administración y gerencia.

### CHATARRAS

Entre 2009 y 2010, la institución se descargó de 361 autobuses declarados chatarras, coincidiendo esa fecha con los 11 años de la inauguración del primer corredor, el de la avenida 27 de



FOTO: ORLANDO RAMOS

### "HASTA AQUÍ LLEGARON"

Son las 12:15 de la tarde y un autobús de la OMSA se detiene en la estación ubicada frente a las oficinas administrativas de la Prolongación 27 de Febrero, procedente del kilómetro 13 de la Autopista Duarte. El letrero de "RD\$15" indica que tiene aire acondicionado. A partir de ahí van llenos los 35 asientos de esa unidad.

No se trata de una hora pico y el autobús avanza rápido. A las 12:27 ha llegado a la intersección con la Isabel Aguiar, en Pintura, y el climatizador, aunque en funcionamiento, sólo alcanza para paliar el calor.

A las 12:48, en esquina de la avenida Winston Churchill, la guagua está llena a máxima capacidad. Quienes se quedan deben gritar tan fuerte que se oiga en el extremo delantero porque la luz de aviso que se activaba con un cordón ya no funciona.

A las 12:58 la guagua arriba a la parada de la Máximo Gómez. Cada vez que el conductor frena, se escucha un ruido seco y crujiente por debajo del piso, como si los muelles y otras piezas estuvieran desprendiéndose; pero no pasa nada.

Luego de tomar la avenida México el autobús pasa a Santo Domingo Este. A la 1:21 ha cruzado el puente Mella y ahora baja a la avenida España y por ella toma la autopista Las Américas. Afuera llueve y adentro una gotera cae cerca del pasímetro y del asiento de la cajera, el agua se cuele por las orillas de la escotilla superior o "sunroof".

Ya es la 1:35 y la OMSA avanza por el Puente Juan Carlos, donde la avenida España se convierte en Charles de Gaulle. El pasillo se vacía y la guagua se interna por la marginal Las Américas, por donde ya las paradas no tienen bancos ni toldos para cubrir del sol y la lluvia. El recorrido termina a la 1:48 en la terminal del Hipódromo V Centenario, con unos cuantos pasajeros. "Hasta aquí llegaron", grita la cajera.

Febrero, en enero de 1998. A esto se agrega que antes del descargo de estos bienes la OMSA permanece por meses y por años con esas guaguas desahuciadas en las partes traseras de sus estaciones de control y despacho.

En un conteo inexacto y a distancia se pueden contar más de 70 unidades

paralizadas en la terminal de la Prolongación 27 de Febrero, otras cerca de 50 en las proximidades del Hipódromo V Centenario, unas 15 en el kilómetro 13 de la avenida Independencia, donde comienza el corredor del mismo nombre, y algunas 20 en la estación del kilómetro 9½ de la Autopista Duarte.