

HISTORIA DE LAS CARRETERAS EN REPUBLICA DOMINICANA

Las carreteras dominicanas tienen todas menos de un siglo. Noventa años las más viejas, a lo sumo. La primera carretera que se abrió la construyó el gobierno de Ramón Cáceres entre 1909 y 1910 y no tenía un largo mayor de dieciocho kilómetros. Iba desde el centro de la ciudad capital hasta Los Alcarrizos.

En esos mismos años, el gobierno abrió también una carretera hacia San Cristóbal que todavía a la muerte del Presidente Cáceres, en 1911, no pasaba del río Haina.

La construcción de la principal carretera del país, la Duarte, comenzó en 1917 y terminó cinco años después, en 1922. La ceremonia de su inauguración tuvo lugar en La Cumbre, en medio de una selva virgen y lluviosa llena de helechos, yagrumos y sablitos.

A partir de entonces, las carreteras se convirtieron en uno de los principales motores del crecimiento económico del país. La carretera Duarte, por ejemplo, conectó la capital de la República con la parte central del Valle del Cibao, la parte más rica del interior.

Las otras dos carreteras principales, la Mella (que conecta la ciudad de Santo Domingo con la región oriental) y la Sánchez (que la enlaza con el Suroeste) también impactaron la economía de esas zonas que hasta entonces sólo podían comunicarse con la Capital por medio de goletas y bergantines de cabotaje.

Hasta que se construyeron esas carreteras, mucha gente viajaba por tren entre Puerto Plata y Santiago, o viajaba por mar desde Puerto Plata a Santo Domingo. Otras personas preferían navegar en goletas y bergantines desde la Capital hasta San Pedro de Macorís y La Romana para evitarse una larga vuelta por tierra cruzando los cañaverales.

Todavía a finales del gobierno de Horacio Vásquez, muchos viajeros seguían transportándose en goleta desde Barahona hasta Santo Domingo.

Con el tiempo, las carreteras principales fueron extendiéndose hasta alcanzar lugares entonces tan remotos como Dajabón, Higuey o Jimaní. Con el tiempo, también, los gobiernos empezaron a construir ramales desde las carreteras y ciudades principales hacia ciertas regiones productivas que mantenían un tráfico significativo de personas y mercancías.

Ese fue el caso de las carreteras que enlazan a Santiago con San José de las Matas, a Moca con Salcedo, a Moca con Santiago, a La Vega con Jarabacoa y Constanza, a Puerto Plata con Sosúa, a Santiago con Puerto Plata, y así sucesivamente.

Las carreteras llegaron más tarde a aquellos puntos que antes servían los ferrocarriles, pero a medida que estos caminos de hierro fueron haciéndose obsoletos, los gobiernos fueron reemplazándolos, primero, con caminos vecinales y, luego, con carreteras asfaltadas.

Dos ejemplos de esa sustitución son las rutas Sánchez–San Francisco de Macorís, vía Nagua, y Santiago–Puerto Plata, vía Navarrete–Altamira–Bajabonico (hoy Imbert).

El proceso de construcción de una red vial para estimular el crecimiento económico ha sido gradual, ininterrumpido y acumulativo. Desde que se inauguró la carretera Duarte todos los gobiernos han ejecutado algún programa de construcción de carreteras.

Muchas de esas carreteras siguen la huella de antiguos senderos indígenas o de viejos caminos de herradura.

Los caminos de herradura han sido la guía de numerosos caminos vecinales que fueron luego modernizados y hoy constituyen carreteras locales y regionales de gran importancia.

La construcción de caminos vecinales también han gozado de la atención de todos los gobiernos pues a medida que la sociedad dominicana ha ido democratizándose asimismo han venido creciendo los reclamos locales y regionales para que sus callejones y caminos de herradura sean asfaltados o reparados.

Comunidades que antes vivían en gran pobreza porque no podían sacar sus frutos al mercado sin sufrir grandes pérdidas de post-cosecha, se han convertido hoy en pujantes centros de producción y acumulación de riqueza.

Zonas donde antes sólo se practicaba una agricultura de subsistencia fueron dedicadas a la agricultura comercial en un tiempo muy corto gracias a la construcción oportuna de un camino vecinal o una nueva carretera.

Regiones en donde antes sólo crecían el cactus y la guazábara, hoy producen millones de dólares gracias a las vías de comunicación que facilitaron la creación de granjas y fincas dedicadas en muchos casos hacia la exportación.

Sin esas carreteras no se explicaría hoy el desarrollo de las zonas arroceras del país, ni tampoco la creación de una industria procesadora de tomates, o la multiplicación de las granjas de pollos y huevos, para sólo mencionar algunas actividades económicas que no funcionarían eficientemente sin la flexibilidad que aportan las carreteras.

Las carreteras son uno de los más importantes ingredientes del desarrollo económico. Sin ellas no es posible explicar las enormes transformaciones que ha experimentado la República Dominicana en los últimos cien años.

Tenemos estudios que muestran la relación directa que existe entre la construcción de carreteras y el desarrollo económico dominicano, pero este no es un fenómeno local sino mundial.

Antes de las carreteras para vehículos de motor, existieron los ferrocarriles y, en muchos países cuya geografía así lo permitía, también se construyeron canales fluviales para facilitar la comunicación y el transporte de productos y personas entre regiones y ciudades.

En el caso dominicano, las carreteras desplazaron a los ferrocarriles o, para decirlo de otra manera, el camión desplazó al tren de carga, mientras el autobús y el carro hicieron lo mismo con el tren de pasajeros.

Los vehículos de motor son más flexibles en distancias cortas, como es el caso de esta pequeña media isla que ocupa la República Dominicana. Hay toda una economía del transporte que puede ser estudiada utilizando ejemplos nacionales.

Existen hoy comunidades y regiones que han perdido sus carreteras y están acumulando grandes pérdidas que cuando se agregan impactan negativamente en el producto nacional bruto. No existe ninguna justificación para que esas carreteras no sean construidas o reparadas de inmediato.

Tomemos, por ejemplo, el caso de la carretera de Constanza, vía Casabito, por la cual baja gran parte de los vegetales y las flores que consume el país. Esta carretera es de la mayor prioridad nacional, pero le han pasado tres administraciones gubernamentales sin que se corrija su rápido y creciente deterioro.

La de Constanza–Jarabacoa que debería servir de vía alternativa a la de Casabito, tiene ya más de treinta años en el mayor descuido. Se han realizado varios estudios para su reconstrucción, pero otras prioridades siguen

posponiendo su reconstrucción.

Tenemos carreteras abandonadas, como la de Piedra Blanca–Rancho Arriba, o San José de las Matas–Monción, o Sabana de la Mar–Miches, que son igualmente prioritarias para el comercio y la agricultura, así como para abrir esas zonas al turismo.

Hay zonas turísticas que esperan por sus carreteras nuevas, como es el caso de Samaná–Santo Domingo, o Punta Cana–Uvero Alto, o una vía panorámica que enlace el nuevo aeropuerto de El Catey con las playas de El Valle y Playa Rincón en la península de Samaná.

Otras están pendientes de terminación como la vía El Seibo–Miches, la gran Autovía del Este y la carretera Baní–San Cristóbal. También están pendientes las vías de circunvalación de las ciudades de Santo Domingo y Santiago, que en vez de ser avenidas pueblerinas deberían ser verdaderas autopistas o beltways como ocurre en otras partes del mundo moderno.

Por su intenso uso hay carreteras que desde hace muchos años demandan con urgencia ser ampliadas como ocurre con el tramo Moca–Licey–Santiago, que debería tener cuatro vías, o la ruta Moca–Tamboril–Santiago, o la vía Moca–Salcedo–San Francisco de Macorís, o el tramo Sánchez–Samaná que también deberá tener cuatro vías para digerir el tráfico que creará el eje de desarrollo que producirán el nuevo aeropuerto de El Catey con los nuevos hoteles de Playa Rincón y otros puntos de Samaná.