

## LAS OBRAS PUBLICAS EN EL SANTO DOMINGO DE LA ANEXION.

*M<sup>ª</sup> Magdalena GUERRERO CANO*

A la llegada de los españoles a Santo Domingo, tras la Anexión de marzo de 1861, se encontraron un país en plena decadencia en todos los aspectos .

Serrano, a la sazón Capitán General de Cuba, hizo una visita a la isla, para en nombre de la Reina Isabel II, confirmar la “nueva provincia” española. Fruto del viaje fue un informe que envió a Madrid, en el que daba cuenta de la situación:

“completamente desorganizada... con escasísimos elementos que puedan servir para su futura reorganización. Sin Hacienda, sin Ejército, sin Justicia, sin administración, sin legislación definitiva, sin ninguna de las instituciones que constituyen el organismo de los pueblos cultos...”<sup>(1)</sup>.

Partiendo de esa realidad, era lógico su afán desmedido por reorganizar globalmente la “nueva provincia”<sup>(2)</sup>. Sin duda, el capítulo de Obras Públicas fue uno de los que hubo que abordar con más urgencia. La inexistencia de infraestructura de medios de comunicación y la escasa pobla-

---

(1) RODRIGUEZ DEMORIZI, Emilio: *Antecedentes de la Anexión a España*. Editora Montalvo, Ciudad Trujillo, R.D. 1955, pág. 245.

(2) Se pretendieron cubrir todas las necesidades presentadas, entre ellas las constructivas. Ver nuestros artículos: *La Fundación de Hospitales Militares en el Santo Domingo de la Anexión*; Presentado en el Congreso internacional de Historia Militar de Zaragoza, en 1988. Y *La ciudad de Santo Domingo a raíz de la Anexión a España*; presentado en las Jornadas de Andalucía y América de La Rábida de 1987. También preparamos un artículo sobre :La fundación de ferrocarriles en la época de la Anexión”, para el que tenemos la documentación recogida.

ción daban lugar a un aislamiento, tanto interior como exterior. Para el desarrollo de la isla se hacía necesario la puesta a punto de un apropiado plan de Obras Públicas.

### **Aspectos económicos y organizativos.**

Los caminos que existían estaban arruinados, no había ferrocarriles que transportaran la escasa producción isleña, el puerto necesitaba muchas reparaciones, la inexistencia o exigua iluminación de los faros dificultaba la navegación costera, etc. Pero la realidad era que en Santo Domingo, el ramo de Obras Públicas no tenía un local para oficina propia y hubo que alquilar una casa por la que se pagaban 360 pesos anuales<sup>(3)</sup>.

Además la falta de fondos era tanta que no había dinero ni para poner un sueldo a alguien que se encargara de la pagaduría de Obras Públicas. En junio de 1861, el Superintendente de la isla de Cuba había expuesto a Madrid la absoluta falta de recursos para Santo Domingo<sup>(4)</sup>. Por ello, en octubre se pedía que un empleado de Hacienda o del Gobierno Superior Civil prestara sus servicios "ad honorem". Pero debía garantizar sus responsabilidades con 6.000 pesos -después se redujeron a 3.000- en metálico o su equivalente en fincas. Aunque no siendo un servicio obligatorio, ningún empleado lo aceptaba, mucho menos con la obligación de prestar una fianza tan crecida, cuando no se conseguiría ni el interés del 2 o algo más por ciento. Además era una responsabilidad muy grande y el encargado se vería precisado a faltar al cumplimiento de su primer destino; y a tener gastos extras, cuando las obras se ejecutaran fuera del lugar de su residencia. Para el cargo se nombró a Juan M<sup>a</sup> Benzo, que era Oficial 4<sup>o</sup> de la Secretaría del Gobierno Superior Civil. Y por desempeñar el cargo de Tesorero-Pagador de Obras Públicas se decidió señalarle una asignación de 960 pesos anuales, como se había presupuestado también para él de la isla de Puerto Rico. A pesar de ello a los pocos meses, Benzo dimite, alegando enfermedad y es nombrado para el empleo, el agente pagador de patentes de Azua, Gregorio González Sanchez, al que se le asigna el mismo sueldo<sup>(5)</sup>.

Dadas las circunstancias expuestas, este ramo necesitaba aprontar fondos que hicieran frente a las muchas deficiencias que existían. Se puso manos a la obra; pero desde 1859 -Real Orden de 7 de mayo- estaba ordenado que no debía emprenderse ninguna obra pública, sin que previamente hubiera sido aprobada, con la presentación de planos y presu-

(3) Archivo General de la Nación de Santo Domingo. En adelante (AGN). Anexión, leg. 14.

(4) Archivo Histórico Nacional de Madrid. En adelante (AHN). Ultramar, leg. 3527.

(5) AGN. Anexión, leg. 9.

puestos que debían acompañar a la propuesta. Se debía especificar su necesidad o conveniencia. Sólo eximía de este trámite, el que circunstancias extraordinarias e imprevistas pudieran poner en grave peligro el interés público, si se aguardaba a obtener previamente la Real Aprobación. Luego sólo debían ser incluidas en los presupuestos para Obras Públicas las que cumplieran este requisito, debiendo quedar sin efecto toda variación que se introdujera en la plantilla de un presupuesto sin aprobación previa en Real Ordenanza o Instrucción. En Santo Domingo parece que el paso siguiente era realizar el proyecto definitivo, y finalmente se llevaba a cabo la obra.

Esta fue la causa de que el presupuesto elaborado en septiembre de 1862, para el siguiente año, fuera devuelto y hubiera que presentarlo nuevamente en diciembre, con las rectificaciones pertinentes. En el primer presupuesto no se había incluido ninguna cantidad para obras de carreteras y telégrafos, que sin embargo sí habían sido aprobadas anteriormente por la Reina. El motivo era que en ese año Obras Públicas no había recibido ninguna cantidad de las presupuestadas con ese objeto, por lo que no sólo no se podía llevar a cabo el proyecto definitivo de las obras ya aprobadas, sino tampoco realizar nuevos planos para nuevas propuestas.

El presupuesto definitivo destinaba a gastos ordinarios 19.680 pesos, de los que 5.590 fueron para personal (970 pesos para personal administrativo y 4.620 para personal facultativo), 8.740 para material, 3.600 para ligeras reparaciones de caminos existentes, 1.750 para puertos y faros (612 pesos para el torrero de 4ª clase para el faro de la capital, 900 para sostenimiento del faro de Santo Domingo y 238 para gastos de entretenimiento y recomposición en el aparato y torre). En capítulo aparte dedicado a nuevos proyectos, se incluía el crédito concedido el año anterior y no gastado por no haber sido abonado por el Tesoro, y cuya permanencia se solicitaba. Ascendía a 49.407 pesos que se distribuían en:

-Para estudios y levantamiento de planos de las carreteras de Samaná y del Cibao, dispuestas por el Real Orden de 6 de octubre de 1861, 2.600 pesos.

-Para los trabajos que se han de ejecutar en las de Samaná en todo el año, 19.600 pesos.

-Para los trabajos de las del Cibao, 10.000 pesos.

-Para la construcción de un puente sobre el río Ozama y 4 Kilómetros de "afirmado" en sus cabeceras, según Real Orden de 21 de enero de 1862, 17.207 pesos.

Como vemos había un interés especial por dotar a la isla de carreteras, sobre todo los puntos más distantes como era Samaná que hasta ese momento estaba aislada, y los lugares más apartados de la costa, a los que no se podía llegar por mar como era el Cibao. También consideraban

prioritario la construcción de un puente sobre el río Ozama, que permitiera el paso entre la ciudad de Santo Domingo, envuelta por el río, y el resto de la isla. Era evidente que consideraban de primera necesidad el favorecer la realización de obras que permitieran la fácil comunicación y transporte entre las distintas regiones. Así lo demuestra el que siendo el montante total del presupuesto de Obras Públicas 69.087 pesos (19.680 para gastos ordinarios, y 49.407 para nuevos proyectos); el 71'5% se dedicara a nuevas obras<sup>(6)</sup>.

El problema estuvo en que ya ese año el Tesoro no había entregado el dinero presupuestado anteriormente. La Superintendencia decía que la Hacienda no había librado las cantidades aprobadas en presupuesto, porque éstas estaban destinadas a realizar los proyectos de las obras aprobadas, y no directamente las obras.

En marzo de 1863 el Inspector de Obras Públicas reclama los fondos para la ejecución de los trabajos, alegando que las cantidades que se piden estaban incluidas en el presupuesto y son de legítimo abono, y anteriormente le habían dicho que no había inconveniente en entregárselos, siempre que mensualmente se rindieran cuentas justificadas; además de que era lógico que si se habían aprobado unas obras, las cantidades se invirtieran en su realización.

No se encuentra solución al gusto de todos y tiene que intervenir el Capitán General que pide información del asunto. La Contaduría General explica que siempre que la Inspección de Obras Públicas ha pedido fondos, se le han concedido las doceavas partes de las cantidades consignadas en presupuesto, y nunca por las que aparecen especialmente destinadas a estudios y proyectos. Aunque si es cierto que se le concedían fondos en la proporción expuesta y que corresponderían al crédito correspondiente a los seis primeros meses del año, con el fin de preparar el principio de las obras. El resto del dinero se entregaría una vez formados los expedientes y proyectos respectivos, y expedidas las ordenes oportunas para comenzar las obras; considerándose la primera entrega como parte del presupuesto total asignado.

Parece que el verdadero problema era que Obras Públicas quería hacerse con la administración total del presupuesto; mientras que Contaduría quería seguir manteniendo su control sobre todo el dinero invertido y por invertir; por eso iba entregando el dinero destinado a Obras Públicas en plazos, a la vez que exigía cuentas justificadas de como iba invirtiendo. Por eso entregaba una doceava parte del presupuesto total de una obra, para que se realizara el proyecto definitivo. Cuando éste estaba terminado y se daban las ordenes de comenzar las obras, era cuando Contaduría entregaba a Obras Públicas el resto del dinero o bien le hacía disponible el crédito presupuestado.

(6) AGN. Anexión, leg. 14.

Y a esto era a lo que se resistía Obras Públicas. Porque según la documentación, Contaduría advierte que debía tenerse en cuenta que los créditos hasta ese momento concedidos eran para las carreteras de Samaná y el Cibao y para el puente sobre el Ozama. Y no se podía invertir en el establecimiento del alumbrado marítimo, ni en ningún otro proyecto, porque éstos necesitaban caudal propio que aún no les había sido concedido. Es lógico que si se hace esta advertencia sea porque el motivo estaba presente. Obras Públicas quería administrar el dinero a su antojo, posiblemente para agilizar las obras.

Inmediatamente Intendencia se muestra dispuesta a entregar a la Inspección de Obras Públicas la parte señalada en presupuesto para estudios y proyectos definitivos de las carreteras de Samaná y el Cibao, que ascendía a 2.600 pesos. También previenen que no se podía señalar dotación a otros presupuestos hasta que se aceptaran las propuestas y se levantarán los planos, proyectos y expedientes respectivos<sup>(7)</sup>.

Todo esto sucedía en la primavera de 1863. Cuando realmente podían empezar las obras era pleno verano. En agosto se declaró la guerra de Restauración. Con ella otro proyecto frustrado, el de Obras Públicas. Igual que otros ramos, sólo encontraría dificultades a partir de ese momento.

Ello no impidió que en octubre del mismo año, un Real Decreto regularizara la ejecución de las Obras Públicas en las provincias de Ultramar<sup>(8)</sup>. Quedaba ordenado que la Dirección de Obras Públicas, y donde no existiera esta Dirección, una Comisión Facultativa nombrada por el Gobierno Superior Civil, procediera a formar un plan de Obras Públicas, que sería costeado por el Estado. El plan comprendería: Carreteras, líneas telegráficas, faros, puertos y otras obras. Los trabajos que se quisieran agregar a este grupo se tendrían que proponer a Madrid. Se regularizaba toda la tramitación en Santo Domingo y Madrid, hasta el comienzo de la obra. Siempre que hubiera crédito consignado en el presupuesto y éste no pasara de 20.000 pesos para Puerto Rico y Santo Domingo, sólo se tenía que comunicar a Madrid el coste total, la memoria facultativa y los pliegos de condiciones para la construcción. El crédito correspondiente a cada obra sería fijado por los gobernadores y Capitanes Generales.

De las obras extraordinarias que se cubrieran con el presupuesto y que no pasaran de 1.000 pesos, no había que mandar expediente a Madrid. Aunque si el de los progresos que se hicieran<sup>(9)</sup>.

Pero realmente tanta normativa fue inútil en Santo Domingo, porque para abril de 1863 las obras no habían comenzado, según da cuenta el Capitán General Rivero al Ministro de Ultramar:

(7) AGN. Anexión, leg. 8.

(8) AGN. Anexión, leg. 15.

(9) AGN. Anexión, leg. 12.

“Esta situación precaria del Tesoro dio lugar en su mayor parte al movimiento republicano que acaba de efectuarse porque los oficiales de las reservas del país tienen grandes atrasos en sus haberes, y las obras públicas que debían dar impulso al comercio y la agricultura de aquella parte del territorio cambiando su faz en un aspecto risueño, no se han principiado todavía”<sup>(10)</sup>.

En agosto comenzó la guerra de Restauración con sus circunstancias difíciles y azarosas; se impuso que las obras se declararan totalmente paralizadas en enero de 1864. Y su reanudación no se preveía cercana, porque se exigía que el país estuviera en entera tranquilidad para ello, lo que no se dió<sup>(11)</sup>.

Respecto al personal de Obras Públicas, también estuvo incluido en los ambiciosos planes que para todos los ramos se hicieron en las isla. Cuando se decidió que los ingenieros civiles sustituyeran a los militares también quedó fijada la plantilla:

- 1 Director que fuera Inspector de distrito.
- 2 Inspectores de Departamento de fueran Ingenieros jefes de 1ª clase.
- 2 Ingenieros primeros.
- 3 Ayudantes.

Pero en septiembre de 1863 nos volvemos a encontrar con otro cambio de planes. Había que reducir la plantilla, y así se comunica al Ministerio de Ultramar, en contestación a la Real Orden de 14 de septiembre. Se proponía que el Director y los Inspectores de Departamento que hubieran debido residir en Santo Domingo y Santiago de los Caballeros<sup>(12)</sup>, “en cuanto a las circunstancias especiales de esta provincia” queden por los pronto reducidos a un solo Ingeniero Jefe de 1ª clase<sup>(13)</sup>. Esta plantilla era la que se incluía en el Presupuesto para pagas del personal de Obras Públicas. Además de un delineante y un escribiente<sup>(14)</sup>.

Obras Públicas también tuvo que afrontar el problema de la escasez de mano de obra. Hubo que acudir a los pocos dominicanos que conocían algún oficio, prestaciones laborales forzosas<sup>(15)</sup>, algunos soldados peninsulares<sup>(16)</sup> y a presos que realizaran trabajos forzados<sup>(17)</sup>.

(10) Archivo del Congreso de los Diputados de Madrid; sobre el abandono de Santo Domingo. Documentación del Ministerio de Ultramar, pág. 7.

(11) AGN. Anexión, leg. 29.

(12) AHN. Ultramar, leg. 3540.

(13) AGN. Anexión, leg. 15.

(14) AGN. Anexión, leg. 14.

(15) AHN. Ultramar, leg. 3525.

(16) Archivo General de Indias de Sevilla. En adelante (AGI). Cuba, leg. 956 A.

(17) AGN. Anexión, legs. 11 y 29.

## Proyectos prioritarios

En las Instrucciones Secretas que el gobierno de Madrid envió a Rivero en junio de 1862, hay una Real Orden de 14 de octubre anterior, dedicada específicamente a disponer las obras prioritarias que debía realizar Obras Públicas en la isla:

-Primero, la carretera que pondría en contacto a la capital de Santo Domingo con la bahía de Samaná.

-Después se reconocía como más importante de atención preferente la canalización del río Yuma desde Samana hasta el punto en que dejara de ser navegable.

-La construcción de un ferrocarril desde Santiago de los Caballeros hasta el punto más conveniente del curso del río Yuma<sup>(18)</sup>.

En el momento en que aparece la Real Orden, los estudios de los proyectos estaban ya concedidos, y se recomendaba muy especialmente que se activaran tanto cuanto fuera posible.

-También se consideraba de importancia la construcción en la capital de un puente que uniera las dos orilla del río Ozama, para lo que se mandaba hacer los estudios previos indispensable.

Aprobado el sistema de alumbrado marítimo por Real Orden de 22 de mayo anterior, se recomendaba que se preparara para llevarlo a efecto<sup>(19)</sup>.

En estas instrucciones también se señalaba que debido al estado en que se encontraba el tesoro y las numerosas cargas que pesaban sobre las Cajas de Cuba, no se podían dedicar cantidades considerables a Obras Públicas. Por lo que se aconsejaba imponer el servicio de prestaciones personales redimibles en dinero. Servicio que no debía resultar extraño en país que había “tenido que vivir con las armas en la mano”.

A estas Instrucciones contestaba Rivero, dando cuenta del estado del país. Exponía como los “caminos eran sendas abiertas en la espesura”. Respecto al río Yuma lo consideraba como un proyecto para no descuidarse, aunque existía el impedimento de que del personal de Obras Públicas, sólo se podía contar con el Inspector y un delineante para iniciar los estudios del terreno. Consideraba que había que posponer la construcción del puente sobre el río Ozama a los otros proyectos. Respecto al alumbrado marítimo, la principal dificultad era la falta de personal, tanto técnico como de mano de obra, porque

“... los moradores de este país... perdieron la costumbre y el amor al trabajo con la guerra que por espacio de 18 o 20 años se vieron precisados a sostener contra Haití...”<sup>(20)</sup>.

(18) AGN. Anexión, leg. 4.

(19) AHN. Ultramar, leg. 3525.

(20) AHN. Ultramar, leg. 3525.

## Carreteras y caminos

Para el proyecto que se consideraba prioritario, la carretera que debía unir Santo Domingo con el Cibao y Samaná, se hicieron diversos estudios. Se concluyó que lo más apropiado era que el mismo ramal de carretera fuera la que pasando por el Cibao, llegara a Samaná.

El 24 de julio de 1862, según una Real Orden de octubre anterior, se ordenó al Inspector de Obras Públicas que se llevaran a cabo estas obras con “toda actividad y venciendo cuantos obstáculos se presentaran”. Pero como hemos visto más arriba, fue más el movimiento y transporte de papeles que el de tierras. Se presentaron dificultades en la forma en que la Real Hacienda debía realizar los libramientos. Y el proyectos se fue posponiendo. En enero de 1864 se declaró la paralización de las obras. Estas ya no se llevarían a cabo<sup>(21)</sup>.

También se planteó en julio de 1862 la necesidad de reparar el camino en la orilla del Ozama, que desde Santo Domingo conducía a la fuente que surtía de agua a la guarnición. Como el transporte se realizaba con un carro, era necesario un camino que permitiera su paso. Obras Públicas realiza una inspección y emite un informe de que “no es camino carretero, ni presenta vestigios de haberlo sido nunca, ya que es una senda de difícil paso incluso para los caballos”. Considera que es necesario hacer el camino, pero la obra es de tal consideración que la debe hacer Obras Públicas y no entrar en la competencia de los Ingenios militares, simplemente por ser el ejército el que más lo frecuentara.

Al mes siguiente se plantea que el camino de Ronda del recinto de la ciudad de Santo Domingo, se halla interceptado entre la ermita de los Remedios y el cuartel de la Fuerza. Los vecinos que vivían en aquella parte de la población habían levantado cercas de mampostería y vallas provisionales. Se pretendía averiguar si dichos vecinos tenían algún derecho legal adquirido para la construcción de las vallas.

Se concluyó que sí hubo permiso porque el camino estaba derruido por ese lado a causa de los “tiempos, las guerras y los terremotos”. Además se había derrumbado la muralla junto al río y había quedado a la vista del transeunte un gran precipicio. Con estas vallas se evitaba que el derrumbamiento progresara hasta afectar a los cimientos de las casas inmediatas y que el resto del camino se inutilizara.

Los propietarios no ponían impedimento en derribar las vallas levantadas cuando se reparan las fortificaciones. Por los que nada impedía que se volviera a rehabilitar el tránsito por el camino de Ronda cuando se quisiera.

(21) AGN. Anexión, leg. 24.

(22) AGN. Anexión, leg. 28.



Se ordenó destruir los obstáculos del camino, previas indemnizaciones. Se había ordenado restaurar toda la fortificación, y el ejército consideraba esta corrección necesaria para la buena defensa de la plaza<sup>(22)</sup>

Ya entrado el año 1863, se plantea que las cuestas que conducen al río están intransitables. Conviene que se reparen para evitar los repetidos lances que ocurren al subir o bajar el ganado que es conducido a beber.

Mandaban formar un proyecto y presupuesto de las reparaciones que consideren necesarias, que se aprueba a los pocos meses. Pero se ordena que no se hagan más gastos de los indispensables para ponerlo transitable y que se suprima todo trabajo que no sea de nivelación o regulación de la pendiente y su consolidación<sup>(23)</sup>.

## Faros

Entre los diversos aspectos que Serrano consideró a propósito de reformas, tras su visita en julio de 1861 a la isla de Santo Domingo, estaba el alumbrado marítimo de las costas. Sin duda esta mejora no beneficiaría sólo a la isla dominicana, sino también a las otras Antillas, entre las que sería más fácil y segura la navegación.

Por eso el 6 de noviembre de 1861 remite a Madrid el expediente y planos formados por una comisión nombrada a tal efecto. Se componía de ingenieros comisionados por la dirección de Obras Públicas de Cuba y oficiales de la Armada: comandante de los buques de guerra y capitanes mercantes que más nevegación tuvieran por aquellas costas. Los marinos eran los comandantes del Isabel la Católica, el Francisco de Asís y Velasco y los capitanes del Cárdenas y del Cuba. Adquiridos los datos necesarios y conociendo los lugares hicieron la propuesta del establecimiento de los faros necesarios. También aconsejaba que la clase de aparatos más apropiados eran los del sistema de Mr. Leonor Bresner, hermano del que por esas fechas eran secretario de la Comisión de Faros de Francia. Y daban el orden de preferencia que creían aconsejable seguir en su construcción.

El plan elaborado resultó deficiente por la dilatada extensión de las costas, pero de momento se pensó que podría satisfacer la más precisa seguridad para la nevegación.

Los faros propuestos y su orden de preferencia fueron:

- 1) El faro de cabo Engaño, a 18° 34' de latitud Norte y 62° 9' de longitud Oeste, con aparatos de 2º orden de Fresnell, luz giratoria con eclipse de minuto en minuto y 58 metros de elevación sobre el nivel del mar.
- 2) Faro de cabo Cabrón, a 19°21' de altitud Norte y 62° 59' de longi-

(23) AHN. Ultramar, leg. 6160.

tud Oeste, con aparatos de 1º orden de Fresnell, luz fija en todas direcciones y 58 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-3) Faro de la isla Saona, a 18º 11' de latitud Norte y 62º 21' de longitud Oeste, con aparatos de 3º orden de Fresnell, luz fija en todas direcciones y 28 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-4) Faro de Santo Domingo, a 18º 27' de latitud Norte y 62º 37' de longitud Oeste, con aparatos de 4º orden de Fresnell, luz fija en todas direcciones y 11 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-5) Faro de punta Salinas, a 18º 15' de latitud Norte y 64º 24' de longitud Oeste, con aparatos de 3º orden de Fresnell, luz fija con destellos de 2 en 2 minutos y 33 metros de elevación sobre el mar.

-6) Faro del islote de "Altº Vela", a 17º 29' de latitud Norte y 65º 25' de longitud Oeste, con aparatos de 2º orden de Fresnell, luz en todas direcciones y 45 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-7) Faro de Puerto Plata, a 19º 48' de latitud Norte y 64º 31' de longitud Oeste, con aparatos de 3º orden de Fresnell, luz fija con destellos de 2 en 2 minutos y 3 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-8) Faro de Punta Balandra, a 19º de 10' de latitud Norte y 63º 00' de longitud Oeste, con aparatos de 5º orden de Fresnell, luz fija con destellos de 2 en 2 minutos y 14 metros de elevación sobre el nivel del mar.

-9) Faro de Punta de la Granja, a 19º 55' de latitud Norte y 65º 27' de longitud Oeste, con aparatos de 3º orden de Fresnell, luz fija en todas las direcciones y 28 metros de elevación sobre el nivel del mar.

A primeros de 1862, al plan propuesto se le otorga el visto bueno por el Ministerio de Marina y se manda que se remita a informe de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos. El Ministerio de Fomento lo estima como suficiente por el número de faros para la navegación, aunque serían necesarias más luces. La Comisión de faros encuentra suficiente el número de éstos y bien estudiado el proyecto. Y la Reina comunica su aprobación del plan al Ministerio de la Guerra y Ultramar para que éste lo comunique al Capitán General de Cuba<sup>(24)</sup>.

Pero como las sumas a invertir por el Estado eran considerables, se recomendó seguir el mismo orden y regularidad con que se encontraba establecido este ramo en la península, tanto en la formación de proyectos como en la adquisición de los aparatos en el extranjero.

Finalmente aparece una Real Orden (21 de mayo de 1862) para que el Comisario Regio de Hacienda proceda a la formación de proyectos para el alumbrado marítimo de la isla. Pero la comunicación tarda en llegar a esta autoridad, que hasta agosto no comienza a gestionar cantidad alguna para la formación de estos proyectos. Por esta tardanza, Obras Públicas quería administrar todo el dinero destinado a su ramo, sin dis-

(24) AGN. Anexión, leg. 14.

tinguir las asignaciones destinadas a los diferentes proyectos, o ir resolviendo los problemas en el orden en que se iban presentando.

A finales de 1862, hay dos Reales Ordenes (20 de octubre y 15 de diciembre) anunciando los nuevos faros que van a aparecer; para evitar que pueda ocurrir algún incidente y perderse algún buque, por la ignorancia de los nuevos faros que puedan encontrar en su derrotero<sup>(25)</sup>.

**El faro de Santo Domingo.**- Independiente de este plan de iluminación de costas, existía en la capital de Santo Domingo desde antiguo un faro, que ahora se quiso restaurar. Se necesitaban 1.500 pesos para la renovación del aparato y mampara, y 1.188 para levantar la casa destinada a almacén y vivienda del torrero<sup>(26)</sup>. Pero la Intendencia General no los incluye en sus presupuestos y alega que son gastos extraordinarios, por lo que se hacía indispensable la oportuna formación de expediente que había de pasar todos los trámites de la ley y elevarse al gobierno de Madrid<sup>(27)</sup>.

Por ello se hace un nuevo presupuesto para la reparación inmediata del faro, que asciende a 300 pesos y que se desgaja:

-Por 25m. de pavimento y faro de tabla de pino a 2 pesos..	50
-Por 10 m. de faro de zing en piso a .....	30
-Por 6 cristales que faltan en la linterna .....	6
-Por recomponer 6 lámparas .....	6
-Por recorrer las uniones y reponer los pernos.....	93
-Por dar dos manos de pintura al óleo a toda la torre.....	<u>115</u>
suma .....	300 <sup>(28)</sup> .

Pero a los pocos días al Inspector de Obras Públicas hace presente al Capitán General el mal estado en que se hallan las mamparas del faro que necesitan una reparación urgente. Propone que se remitan a la Habana, porque siendo una necesidad urgente que si no se cubre, puede ocasionar graves perjuicios. Según la Contaduría General los gastos ascenderían a 100 pesos fuertes:

-Por recomposición de tubos, tuercas y demás de las 8 lámparas y recomposición de los depósitos.....	48 pesos.
-Por los ocho reflectores .....	36 pesos.
-Por los gastos de transporte.....	16 pesos.

(25) AGN. Anexión, leg. 4.

(26) AGN. Anexión, leg. 18. En 1863 se propondría nuevamente con un presupuesto de 250 pesos.

(27) AGN. Anexión. leg. 8.

(28) AHN. Ultramar, leg. 3540.

Y Obras Públicas no tenía fondos para este gasto. La Intendencia General previniendo los siniestros y graves perjuicios a que se podía dar lugar, considera que 100 pesos era un precio módico y que los beneficios que reportaría serían de mayor trascendencia. Así, lo declara gasto de urgencia y eleva al Superintendente de Hacienda la concesión de un crédito extraordinario<sup>(29)</sup>.

El Inspector también había propuesto la creación de dos nuevas lámparas porque con las dos que ya tenía el faro había escasa luz. La innovación supondría 300 pesos.

El Capitán General informa a Madrid que ha autorizado el gasto inmediato de los 100 pesos, sin perjuicio de mayores gastos, además de creer que puesto que los buques pagan una cantidad por tonelada, como derecho de faro, podría duplicarse este importe. Además que estando señalados 900 pesos anuales para el encendido del faro, sería oportuno conseguir otros 900, mediante un crédito, para el encendido de las nuevas lámparas.

En abril de 1863 la Reina accede a aprobar el presupuesto de los 100 pesos, y en junio de los 300 pesos para reparación del faro. En mayo la Subsecretaría y Junta Superior de Hacienda procede a aceptar la propuesta del Capitán General<sup>(30)</sup>, que es aprobada por la Reina en octubre<sup>(31)</sup>.

La aprobación de los gastos estaba justificada por el peligro que suponía el que el faro de Santo Domingo no tuviera buena iluminación. Conscientes de ello, en el plan de alumbrado marítimo de las costas, se había propuesto un faro de 4º orden, aparato fijo, luz fija en todas direcciones, altura del foco luminoso sobre el nivel del mar 11 metros, alcance 10'6 millas y torre de esqueleto pintada de rojo. Este faro estaba asignado al lugar de la batería de San José, próxima a la punta occidental del río Ozama. Pero pensaban que estaría mejor situado en la punta de la Torrecilla, que era la más oriental del río, en latitud Norte 18º 27' y longitud Oeste del meridiano de San Fernando 63º 37', porque es la que más avanza hacia el Sur en el fondeadero del Placer de los Estudios. Y como el aparato del faro estaría montado sobre una torre esqueleto, sería fácil trasladarla al punto indicado<sup>(32)</sup>.

## Puertos

De todos los puertos, al que se concedió más importancia fue al de Santo Domingo. Fue el primero que se quiso reparar, porque por él se

(29) AHN. Ultramar, leg. 3540.

(30) AHN. Ultramar, leg. 3540, y AGN. Anexión, leg. 13.

(31) AGN. Anexión, leg. 26.

(32) AHN. Ultramar, leg. 3540.

mantenía la relación con las otras islas y con España, a él llegaban los buques-correo y era él de la capital de la isla.

**Muelle.**- El Inspector de Obras Públicas hizo un informe sobre el estado del muelle del puerto, en el que daba cuenta del deterioro en el que había caído, haciendo el tránsito incomodo y poco decoroso. Aconsejaba como conveniente destinar 1.000 pesos fuertes a esta atención, a fin de practicar los más apremiantes reparos, mientras se elevaba a la Soberana aprobación el proyecto de mejora general que se debería realizar.

Pero el Negociado contestó que era más favorable que se formara de una vez el presupuesto del costo a que pudiera ascender la reparación total del muelle. Porque las obras parciales no remediaban nada y si suponían gastos inútiles<sup>(33)</sup>.

**Muelles flotantes.**- Una posible solución fue el adaptar los muelles flotantes que se habían hecho en Estados Unidos, por valor de 22.310 pesos, destinados a Jardinillos en Cuba. Pero las muchas corrientes que allí había y los cayos hacían imposible su utilización. A finales de 1862 el Capitán General de Cuba ordena enviarlos desde los almacenes de Casa Blanca, donde estaban depositados, a Santo Domingo<sup>(34)</sup>.

Rivero, Capital General de Santo Domingo había advertido que no servirían porque estaban deteriorados, y había que verlos en seco y su traslado no compensaría y supondría un gasto inútil. Sin atenderlo, le son enviados en junio de 1863, previo el informe de la Junta de Caminos, Canales y Puertos.

Según la descripción, los muelles no podían estar más deteriorados: faltaban 15 tanques de los 22 que constaban en el inventario, sólo había visibles 13, las andas, cadenas grandes y pequeñas parecían estar completas, y los tablones largos, travesaños, vigetas y tablones estaban apilados de forma que no era posible contarlos.

A pesar de ello, fueron trasladados a Santo Domingo y allí se presenta el problema de que dado que en su puerto sólo hay un pequeño muelle, es difícil el atraque de barcos. Por lo que son trasladados a las margenes del Ozama y no se sabe que utilidad darles; aunque la opinión general es que se saquen a tierra todos los materiales<sup>(35)</sup> y se depositen en el almacén de efectos de Obras Públicas, hasta que se puedan utilizar en alguna obra<sup>(36)</sup>.

A Madrid se comunica que casi todas las maderas de los flotadores están podridas y supondría muchos gastos su reparación. Además de que

(33) AGN. Anexión, leg. 24.

(34) AGN. Anexión, leg. 17.

(35) AHN. Ultramar, leg. 3540.

(36) AGN. Anexión, leg. 24.

un puerto como éste necesita un muelle fijo que tenga la posibilidad del atraque de todos los barcos que el calado permita. Y los materiales del muelle flotante se utilizarían en otros menesteres: los flotadores se emplearían para boyas, calafateos y otros servicios; los tablones y vigetas en pavimentar un tinglado para la descarga de las mercancías o el muelle fijo que existe al que convendría recomponer el revestimiento que está en mal estado. Estas propuestas son de agosto de 1863, pero en octubre se propone que las maderas sean empleadas en los reparos de las fortificaciones de la ciudad, pues no se encuentran tablones de ninguna clase. A lo que se accede<sup>(37)</sup>.

***Dragado del puerto.***- El Capitán General el 3 de junio de 1863, informa que la barra del río Ozama se obstruye de día en día por la acumulación de las basuras de los buques y de las arenas.

Hasta 1844 había tenido la barra más de 15 pies de profundidad y para esas fechas sólo tenía 13, habiendo fondo de piedra a 10 pies, por lo que el calado podía ser de 15 pies o 15'5. En consecuencia pide que se destine una draga a aquel puerto para que proceda a su limpieza, y así se permita la entrada de buques de mayor calado.

El negocio considera el dragado conveniente, pero lo pospone hasta que se aclare la situación bélica<sup>(38)</sup>.

## Fuentes

En la ciudad de Santo Domingo era muy difícil aprovisionarse de agua, haciéndolo la mayor parte de los vecinos en pozos y yendo a recogerla al río Ozama. Las escasas fuentes estaban fuera de la ciudad y a ellas se acudía en busca de agua potable. Con este fin se ordenó arreglar un camino, que facilitara el transporte del agua, como hemos visto más arriba.

También se ordenó al Inspector de Obras Públicas que se hiciera un presupuesto para la recomposición general de la fuente de la orilla derecha del Ozama, de cuyas aguas se surtían todos los buques que llegaban al puerto. Y como el Fisco cobraba un derecho de guarda sobre dichas embarcaciones; parte de ese dinero se podría dedicar a arreglar la fuente que estaba en muy mal estado. Pero esta orden se dio en septiembre de 1864, y aunque parece que se hizo algo fue una ligera chapuza, que dejó la fuente prácticamente en igual estado en que se encontraba<sup>(39)</sup>.

(37) AGN. Anexión, legs. 17 y 18.

(38) AHN. Ultramar, leg. 3540.

(39) AGN. Anexión, leg. 25.

## Vías fluviales

Era idea común tanto del gobierno de Madrid, como de las autoridades españolas en la isla, el aplicar medidas que favorecieran la fácil salida a los puertos costeros de los productos del interior de la isla, sobre todo del Cibao. Con este fin se pensó en canalizar los ríos de forma que permitieran la navegación de barcos hasta el punto al que pudiera llegar otra vía de comunicación por tierra, bien carreteras, bien el ferrocarril como hemos visto más arriba.

**Canalización del Yuna.** Según uno de los planes declarados como preferentes, en octubre de 1861 el Ministerio de la Guerra y Ultramar remite una instancia dirigida a la Reina por D. José Mompuye y Duart, pidiendo autorización para canalizar el río Yuna “por medio del vapor”. Así la Dirección de obras Públicas de la Habana daría curso y ultimaría el expediente según la legislación que regía en esa materia<sup>(40)</sup>.

Parece que se hicieron algunos arreglos, porque en diciembre de 1862, dada la urgencia en permitir la fácil salida de los productos del Cibao -y no obstante la Real Orden de 22 de marzo anterior, mandando hacer los estudios de un ferrocarril- la Reina ordena recomponer el camino que une a Santiago de los Caballeros con el punto en que “empieza a ser navegable el río Yuna”. Y buscar un ingeniero en Cuba, sin esperar a que el ingeniero militar destinado en Santo Domingo termine los proyectos en que está ocupado<sup>(41)</sup>.

**Canalización del Yaque del Norte.** En enero de 1862, el Ayuntamiento de Santiago de los Caballeros eleva una petición al Capitán General. Alegaban que cada vez era mayor la decadencia del comercio en su ciudad, cuando la posible solución sería hacer navegable el río Yaque desde Guayacanes hasta su desembocadura en la bahía de Manzanillo, por medio de un “vapor chato y los lanchones que fueran necesarios”. La obra no presentaría dificultades en la parte científica, y se podría financiar mediante una sociedad anónima. Piden que se estudie la posibilidad de su ejecución por un ingeniero civil, que ellos mismos se ofrecen a buscar. Después someterían a la aprobación superior el plano, la nómina de accionistas que prestasen el capital y el reglamento de la sociedad.

La petición se basaba en que entre los medios practicables para favorecer la riqueza de los pueblos, estaba el de facilitar la exportación de los productos y la posibilidad de proveerse de los que no les brinde la natura-

(40) AHN. Ultramar, leg. 3540.

(41) AGN. Anexión, leg. 4.

leza. Si la región del Cibao contara con buenas vías de comunicación había tomado ya un “vuelo rapido hacia la prosperidad”. Y aunque no estuviera a la altura de Cuba y Puerto Rico, si tendría un comercio que hasta ese momento no ha podido sostener.

Además de que se había inutilizado el camino que conducía a Puerto Plata, a causa del deterioro por el paso del tiempo y por las lluvias, con lo que la cosecha del año anterior estaba en los almacenes, y sin duda, a ella se uniría la próxima. Y había cargamentos enteros de mercancías en las aduanas de Puerto Plata. Todo ello contribuía a la ruina de los comerciantes, a los que se les cumplían los plazos sin poder pagar los créditos que habían solicitado.

El Capitán General concede autorización para que busquen un ingeniero que haga los planos, siempre que den conicimiento de los pormenores de la empresa. Les pone un plazo de seis meses, transcurridos los cuales, quedara la autorización como nula. Y así fue, porque el proyecto no se llevó a cabo<sup>(42)</sup>.

**Puente sobre el Ozama.** Otro proyecto prioritario fue la construcción de un puente que uniera las dos orillas del río Ozama en la ciudad de Santo Domingo. Hasta entonces se venía utilizando una barca.

En octubre de 1861 la Reina, por medio de una carta del Ministerio de Guerra y Ultramar dirigida al Capitán General Santana, ordenaba que aprovechando la estancia en Santo Domingo de los ingenieros dependientes de la Dirección de Obras Públicas de Cuba, se levantara los planos de un puente que se adaptara por su sistema a aquel tipo de terreno. El proyecto elaborado se debía remitir a Madrid.

Pero en julio siguiente Santana contesta que en el presupuesto general del año no hay consignadas cantidades para ese objeto, por lo que no se podía llevar a cabo<sup>(43)</sup>.

En octubre de 1863, ya en plena guerra de Restauración, los “enemigos” retiraron la barca, y entonces se piensa hacer un puente volante sobre el Haina, “donde estaba la barca”. Pensamos que era el puente equivalente al que se pretendió proyectar anteriormente. Los materiales que se necesitarían eran: 2 botes o lanchas de la mayor longitud, cuyos costados fueran verticales, 3 anclas de 2 quintales de peso, 150 metros de cabo de ancla, 100 metros de amarra, 500 en trincas, 1 bote auxiliar, remos, toneletes, etc. para tres embarcaciones, brea, estopa, útiles de calafate, carpintero para atender las averías de las ambarcaciones, 24 viguetas de 7 a 8 metros de largo y 0'20 por 0'20 de escuadra, 12 idem de la misma escuadra y de una longitud un poco mayor que la manga de las

(42) AGN. Anexión, leg. 11.

(43) AHN. Ultramar, leg. 3540. y AGN. Anexión, leg. 14.



embarcaciones, 100 tablas de metros de largo y 0'30 por 0'045, un quintal de clavos surtidos, 6 metores, 2 erik o gatos y 2 palanquetas; además de carros para conducir todo el tren y marineros, carpinteros y calafates<sup>(44)</sup>. A pesar de ser un trabajo de mucha menos envergadura que el que se pensó en primer momento, este proyecto tampoco se llevó a término.

Porque en noviembre de 1864 tenemos noticias de que no sólo no se había construido ningún puente, sino que la barca que había sustituido a la que anteriormente se había empleado para cruzar el río, ahora estaba semidestruida. Y su contratista Juan Dols pedía que le eximieran de recomponerla. Se acogía a que por Orden Superior había tenido que transportar objetos muy pesados, incluso carreteras cargadas de habituales llamamientos militares<sup>(45)</sup>. En vista de lo expuesto se decide indemnizarlo con 56 pesos para los gastos de reparación<sup>(46)</sup>.

Estos fueron los proyectos considerados como más urgentes; la guerra los abortaría en su mayor parte. Poco quedó de tantas ilusiones. Los fondos que realmente se invirtieron fueron a parar a instrumentos bélicos y a mantener a unos militares en una guerra más contra los elementos naturales y la guerrilla que contra un ejército convencional.

---

(44) AGI. Cuba, leg. 966 A.

(45) AGN. Anexión, leg. 30.

(46) AGI. Cuba, leg. 951 A.