

Para mi querida Dr. Pedraza

Henríquez y Carvajal.

Muy afectuosamente

Dr. Faouzi

**VIAJE OFICIAL POR EL INTERIOR  
DE LA REPUBLICA**



BN  
917.293  
A174v  
1918  
e.4

B. N  
917.293  
A 174v  
1918  
e.4

VIAJE OFICIAL POR EL INTERIOR  
DE LA REPUBLICA

Con la muy honrosa y grata compañía del Lieut. Commander C. C. Baughman, Encargado de las Secretarías de Estado de Fomento y Comunicaciones y de Agricultura e Inmigración, y del señor A. J. Collet, Director de Obras Públicas, emprendimos un interesantísimo viaje al interior de la República, con el propósito de estudiar las obras públicas en curso de construcción y considerar cuidadosamente los importantes proyectos que ocupan la atención del Gobierno. Nos animaba al mismo tiempo, el afán, ya incontenible, de pulsar bien de cerca las

fuerzas vivas del país y de palpar las espléndidas condiciones que predominan en el territorio nacional y que auguran un riente porvenir para nuestra tierra.

El día 10 de Agosto, en las primeras horas de la mañana, un veloz automóvil nos condujo por sobre los primeros 16 kilómetros de la Carretera Central hasta Los Alcarri-zos, primera aldea unida ya a la Capital de la República por la gran arteria cuyo estudio constituía uno de los motivos esenciales de este viaje. Esperábannos ya, bien enjaezados, sendos robustos mulos, originarios de las famosas regiones de Azua y San Juan y sobre cuyas espaldas emprendimos la marcha hacia el inmenso y pletórico corazón de la República. La ruta seguida nos llevaba, las más de las veces, al pié de la línea definitiva que ha de servir de eje al próximo tramo de la Carretera Duarte, de una longitud de 20 kilómetros, ya comenzados, y que dará a la línea una longitud de 36 kilómetros, tomando a la ciudad Capital como punto de origen. El trazado, a partir de los Alcarri-zos, va muy bien localizado sobre la alti-



Llegada a Los Alcarizos  
en automóvil.



En Los Alcarizos, listos  
para marchar hacia el  
interior del país



Cruzando la Cordillera  
Central.

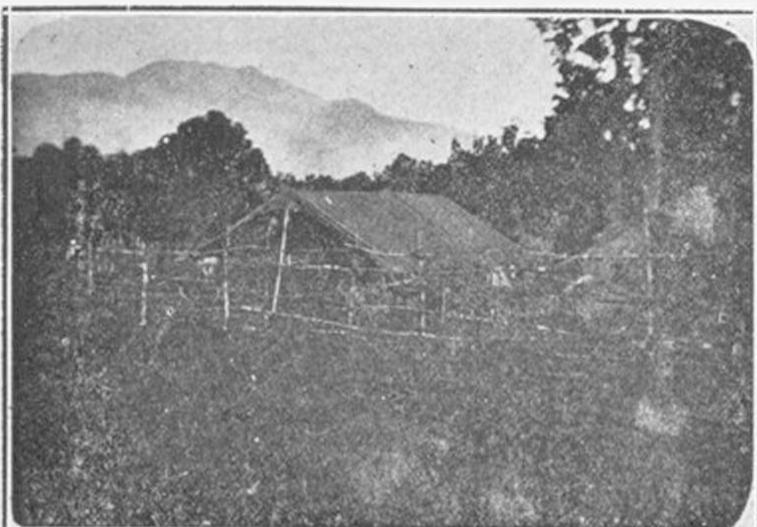


planicie que desaguan los ríos Isabela y Jaina. Desde los puntos comprendidos entre los kilómetros 24 y 25, en inmediaciones de Piedra Gorda, la vista domina las cumbres de Mariana Chica y a sus pies el exuberante valle del río Isabela, uno de los panoramas más preciosos que podrá contemplar el viajero, desde su carro, dentro de breves meses.

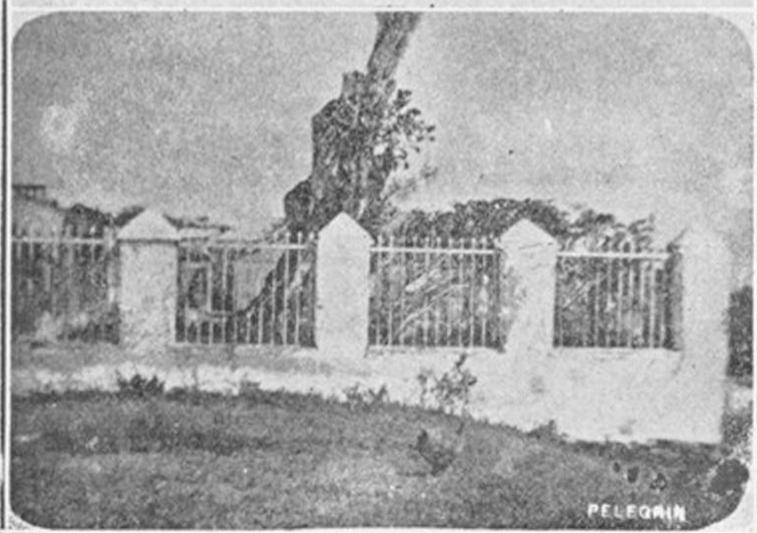
En las Nazas fuimos alcanzados por Mr. Beaty, Ingeniero Jefe de la Brigada de Localización, quien nos acompañó en la ruta, hasta el siguiente día, y quien nos suministró interesantes datos sobre el estudio que viene realizando. Siguiendo casi al pié de la línea localizada, la marcha continuó por el valle del Jaina, cruzando los arroyos Novillero y Básimo y continuamos por la margen izquierda de aquel río hasta la confluencia de él con el río Guanaitos. La línea sube sobre la margen oriental del Guanaitos y continúa ascendiendo hasta Sabana Grande, en las primeras estribaciones de la Cordillera Central. Aquí nos sorprendió la noche, después de una laboriosa jornada sobre el barro blando y pastoso de los Guanaitos, empeora-

do aun más por el fuerte aguacero que nos empapó hasta la médula de los huesos. Ar-  
mamos nuestras tiendas; un vivo fuego ani-  
mó el campamento; cenamos admirablemen-  
te y un sueño reparador vino a calmar las  
fatigas del primer día de viaje.

A la mañana siguiente emprendimos la  
ascensión de la Cordillera Central. La línea  
se desarrolla en elegantes series de zig-zags  
hasta alcanzar la cumbre, después de un de-  
sarrollo de 51.5 kilómetros de Los Alcarrizos,  
o sea una distancia de 68 kilómetros de la  
Capital. Aquí el trazado obtiene la cota  
máxima, representa por una elevación de  
294 metros sobre el nivel del mar, al pie de  
una ceiba, cerca de la cabezada del arroyo  
Puerto, a 1.5 kilómetros, aproximadamente,  
a la izquierda del camino real, senda que  
pasa a mayor elevación junto al conocido  
*Pino Herrado*, que marca la línea divisoria  
entre las provincias de Santo Domingo y La  
Vega. A medida que ascendíamos gozába-  
mos gradualmente de la suave y deliciosa  
temperatura de las alturas y de la confor-  
tante brisa de los opulentos pinares. Ya en



Primera noche al pié de  
la Cordillera Central.



El histórico Niapero del  
Santo Cerro.



la cumbre, al pié del famoso *Pino Herrado*, quedamos sobrecojidos de admiración ante el espectáculo maravilloso que dominaba nuestra vista asombrada. El majestuoso valle del Yuna se extiende con toda la magnificencia de su vegetación lujuriosa, y el espíritu se abisma en la contemplación de la naturaleza bella y fecunda. Este valle del Yuna, con su dilatada extensión, con sus bosques seculares, sus tierras maravillosas y sus ríos innumerables, está llamado a ser un factor importantísimo en el desenvolvimiento de la riqueza nacional.

El trazado definitivo que viene ejecutándose baja la cumbre de la Cordillera Central siguiendo las inflecciones del arroyo Juan Manuel y del arroyo Vuelta, pasando por las inmediaciones de la confluencia de éstos, a una distancia no mayor de 80 metros del antiguo camino real. Dentro de breves días el trabajo habrá alcanzado la aldea de Piedra Blanca, al pié de la margen derecha del arroyo Maimón, importante afluente del Yuna. En este punto la línea tiene una longitud de 78 kilómetros de la Capital, con

una cota de 182 metros sobre el nivel del mar; y su desarrollo total será 6 kilómetros más corto que el estudio ejecutado por el Ingeniero Howland en 1913. Véase, pues, que el trazado del Ingeniero Beaty representa, descontados los gastos del nuevo estudio, una grande economía comparado con la localización primitiva.

Los estudios seguirán sin interrupción hasta el Bonaó y luego se atravesará el río Yuna y se empalmará con los 20 kilómetros ya estudiados desde La Vega al Rincón, cuya construcción será comenzada muy en breve. El desarrollo de la Gran Carretera Duarte, comprendida entre la Capital y la Vega, no bajará, pues, de 125 a 130 kilómetros.

La segunda noche acampamos en el Bonaó y a la mañana siguiente atravesamos el Yuna, uno de los más importantes ríos de la República, que desagua una cuenca inmensa y que vierte sus aguas en la opulenta Bahía de Samaná, después de haber fecundado tierras que son un prodigio de riquezas incalculables. A las 2 p. m. de este tercer día de viaje, llegamos a Los Pinos, al-



En la Carretera de La  
Vega a Moca.



El Ferrocarril Central  
Dominicano en Moca.



En el Hipódromo de  
Santiago.

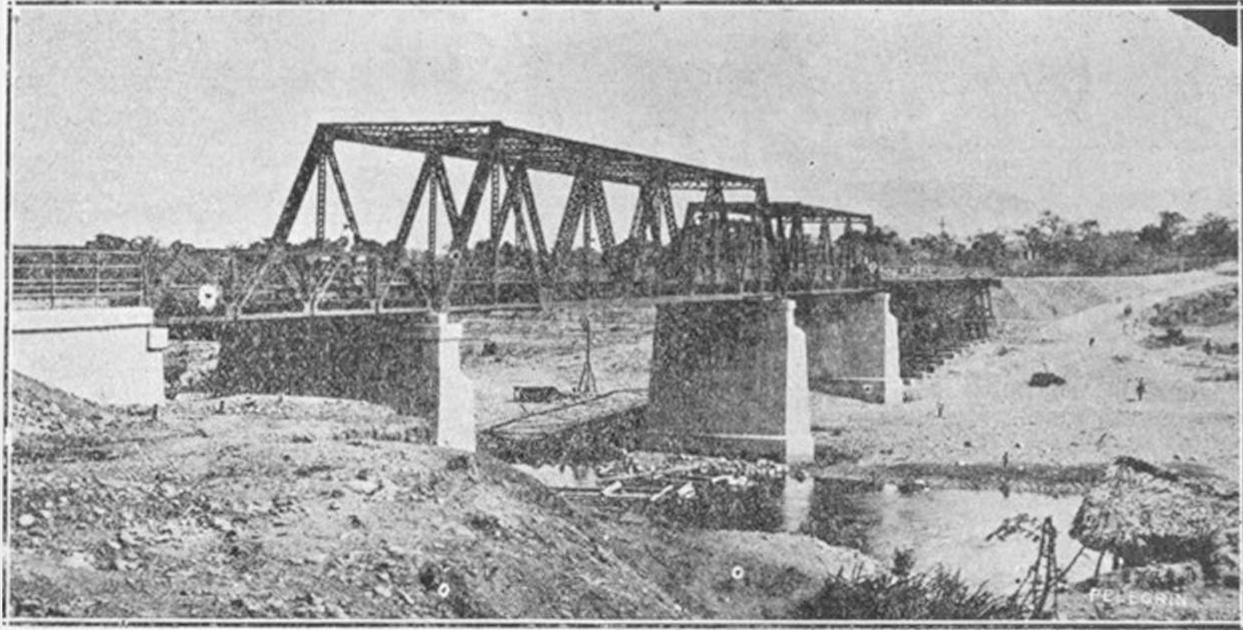


dea inmediata a La Vega, en donde tiene su asiento un valioso aserradero en que se laboran los pinos que crecen en las montañas vecinas. Un automóvil de la Oficina de Obras Públicas de La Vega, nos esperaba allí. Dejamos nuestros excelentes mulos, atravesamos las pampas de Pontón y arribamos a la ciudad ribereña del Camú, después de haber empleado no más de 25 horas combinadas de viaje.

A la mañana siguiente, día 13, el mismo automovil nos condujo a Moca recorriendo rápidamente los 21 kilómetros de esta carretera, bien macadamizada, y de la que sólo queda por hacer, según pudimos constatar, el 20 por ciento del total de la obra. El contratista Ingeniero A. L. Harris, viene realizando un buen trabajo y pretende concluir la macadamización de la obra dentro del plazo estipulado en su contrato. Los estribos para los puentes sobre los ríos Camú, Verde y Licey están listos para recibir las respectivas superestructuras de acero pedidas a los Estados Unidos. El contratista de estos puentes, Ingeniero Alfonseca, no ha podido con-

cluir las obras dentro del plazo fijado en su contrato, pues aun cuando ha concluído los sólidos estribos de los tres puentes contratados, no ha sido posible, por el malestar general producido por la guerra europea, recibir en tiempo oportuno el acero necesario para la montura de los puentes. Se tiene, empero, la firme creencia de que en breve quedarán terminadas estas obras, y que este tramo de la Carretera Duarte estará abierto oficialmente al servicio público, dentro de un plazo más o menos corto.

En el trayecto de esta pintoresca carretera, la amabilidad del Ingeniero Benedict, Encargado por la Oficina de Obras Públicas de los trabajos en la provincia de La Vega, nos proporcionó una bella sensación estética. Guiando personalmente y con maestría el carro, el Ingeniero Benedict nos hizo ascender a la cúspide del Santo Cerro, siguiendo el camino que la iniciativa local y el ardor religioso de la tradicional leyenda, han realizado sobre los flancos del empinado Cerro. Con el radiador en completa ebullición ascendimos hasta el pié del níspero legenda-



Puente sobre el río Yaque, en Santiago de los Caballeros.

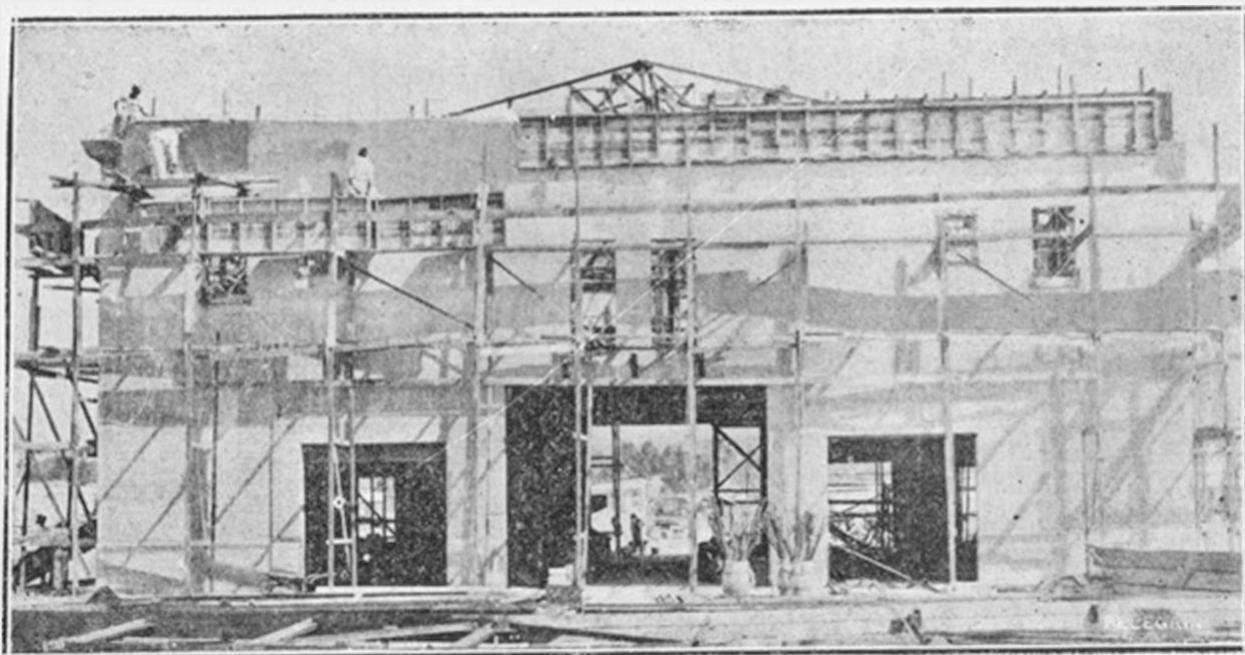


rio, a la puerta misma del sobrio templo. Desde la cresta de este nuevo Monte Sinaí, se ve tendida, como una verde alfombra, la llanura espléndida del incomparable valle de La Vega Real. El panorama es maravillosamente bello, y sobre la llanura esmeraldina que cubre una vegetación exuberante, vense destacar, en magnificente profusión, las ricas haciendas, los diminutos cortijos y las incipientes aldeas; y dominado el horizonte, las manchas grises, casi en perfecta línea recta, de las rientes y pujantes poblaciones de Moca, Salcedo y San Francisco de Macorís,

A nuestro arribo a Moca nos aguardaba Mr. J. T. Collins, Director General del Ferrocarril Central Dominicano, con un tren especial que nos condujo enseguida a Santiago, adonde arribamos a las 12.30 del mismo día. En la tarde hicimos una visita al Puente del Yaque recientemente abierto al servicio público. Es una buena obra con todo el aspecto de la solidez requerida. Nos pareció, sin embargo, que los aproches podrían ser lastimados con fuertes crecidas

del río y que los accesos constituídos por caballetes o armaduras de madera, requerirán en el futuro ser construídos totalmente de hormigón armado.

El día 14, a las 7 de la mañana, tomamos el tren para Puerto Plata, a donde arribamos a las 11 a. m. Ibamos en tren especial y por esta circunstancia tuvimos un viaje más rápido de lo ordinario. En Puerto Plata visitamos las importantes obras del muelle y de la aduana. El muelle fué concluído y aceptado provisionalmente en marzo del año en curso. Consiste en un brazo de 334 metros que se interna dentro de la bahía. A partir de la playa, la primera sección está formada por un sólido terraplén de 150 metros de longitud, protegido por taludes revestidos de piedras. La segunda sección es de concreto armado, con una longitud de 60 metros y una anchura de 9 metros. La sección terminal, o sea el muelle propiamente dicho, es una buena construcción de concreto armado con una longitud de 124 metros y una anchura de 29 metros y consiste en un gran piso de concreto que descansa



Nueva Aduana de Puerto Plata, en construcción.



sobre fuertes grupos de pilotes, del mismo material, hincados en el fondo de la bahía.

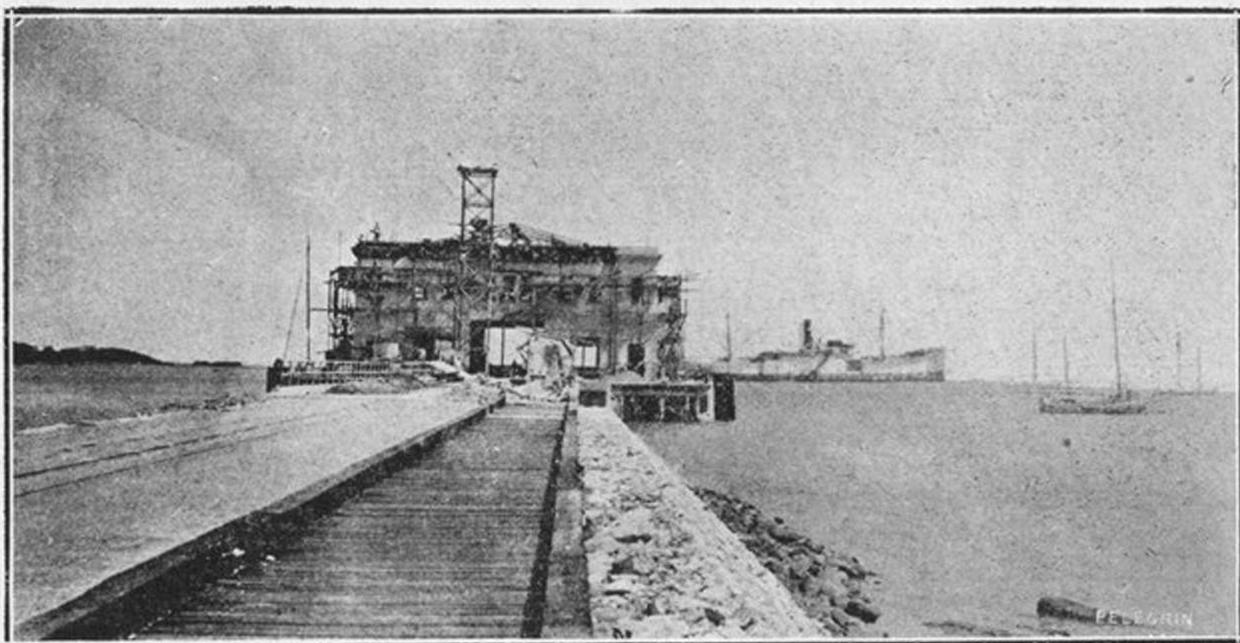
La aduana y el tinglado o depósito, actualmente en curso de construcción, van montados sobre este muelle, en el extremo más saliente de la obra. La aduana es un edificio de concreto armado de dos pisos, cuya planta mide 20 por 22 metros. El piso bajo será destinado para almacén y el piso alto para oficinas. El depósito o tinglado será todo de acero con 78 metros de largo por 22 metros de ancho y está ya muy adelantado. El dragaje del puerto acusa una cantidad de 220,000 metros cúbicos extraídos del fondo; pero aún será necesario dragar una cantidad adicional, para obtener la profundidad requerida.

También hicimos un recorrido por los principales caminos que parten de Puerto Plata para el interior, el de Santiago y el de Sosúa y Yásica. En ambos antiguos caminos reales se vienen realizando notables trabajos con la aplicación de las tasas de caminos. En una reunión celebrada con el Gobernador interino, señor Carlos Ginebra, y el



Síndico Municipal Lcdo. Luis Durán de la Concha, se cambiaron impresiones con respecto a los trabajos de estos caminos, especialmente con referencia al de Yásica. Apuntó el Lieut. Comm. Baughman la conveniencia de aumentar la tasa acordada por la Ley de Caminos, fijándola en \$2.00 por año, en vez de \$1.00, como viene recolectándose. La tasa de 25 centavos por trimestre, y por individuo, resulta desproporcionada comparándola con la prestación personal de un día de trabajo, también trimestralmente. La labor de un hombre o peón fluctúa entre 60 y 80 centavos por día, y por eso casi todos prefieren pagar a razón de 25 centavos trimestral, el peso anual de la tasa. El aumento, pues, de ésta a \$2.00 por año vendrá a equilibrar mejor la disposición de la Ley y a duplicar los ingresos o fondos destinados a los caminos.

El regreso a Santiago lo hicimos también por ferrocarril, en el carro automóvil movido por gasolina de la Administración de la Empresa. El Ingeniero Collins, Manager del Ferrocarril, condujo el carro du-



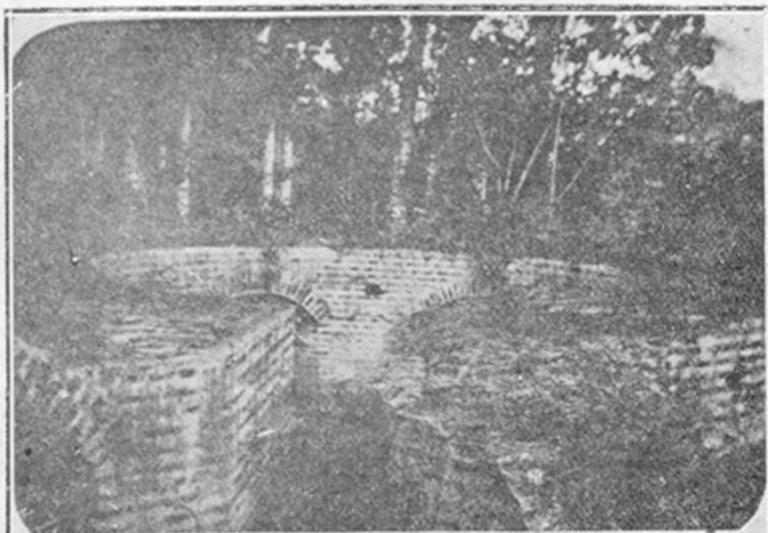
Muelle y Aduana de Puerto Plata.



rante el regreso, que efectuamos en 3 y media horas. Este fué un viaje muy cómodo que nos permitió observar la vía, rápida pero totalmente. A partir de la estación de Puerto Plata, la línea se desarrolla sobre un terreno casi llano, en una distancia de 5 kilómetros, hasta la estación de San Marcos, al pie del río del mismo nombre. Aquí comienza el famoso primer tramo de, aproximadamente, 3 kilómetros de fuerte pendiente que sube a la estación de La Sabana, con una rasante máxima de 10 %. La cota de La Sabana es de 334 metros sobre el nivel del mar. Véase, pues, el gran desnivel entre La Sabana y Puerto Plata, una distancia de muy poco más de 8 kilómetros. De La Sabana a La Agüita, la línea tiene unos 3 kilómetros sobre una altiplanicie casi a nivel. Desde La Agüita el terreno baja bruscamente unos 170 metros en un trayecto de 1.5 kilómetros. Este es el segundo famoso tramo con pendiente máxima de 10 por ciento. Desde Barrabás la vía se desarrolla con rasantes permitidas hasta alcanzar a Bajabonico, en el kilómetro 18. Esta

estación es la terminal de la línea originariamente construída por los capitalistas belgas que tuvieron a su cargo el establecimiento del ferrocarril. Los 50 kilómetros de Bajabonico a Santiago fueron construídos por la Santo Domingo Improvement Company, en el período comprendido entre 1893 y 1897. La pendiente máxima de esta considerable sección de la vía es de 3.5 por ciento, inferior al límite a que es posible llegar con las locomotoras de adhesión.

Los dos tramos arriba mencionados, San Marcos-La Sabana y La Agüita-Barrabás, con rasantes de 10 por ciento, requirieron desde el primer momento, el establecimiento de un riel central de cremallera, pues era imposible, por lo peligroso y alto costo de operación, realizar el tráfico por pendientes tan pronunciadas, con las locomotoras de adhesión usadas en el resto de la vía. La fuerza tractora de la locomotora de vapor ordinaria está limitada por el factor de adhesión, o coeficiente de fricción, entre las ruedas motrices y los rieles; y depende principalmente del peso que gravita



Ruinas de la Vega Real



En el automóvil del Ferrocarril Central Dominicano. De pie: Mr. Collet; sentado atrás: Lieut Comm. Baughman; sentados delante: Ingenieros Collins y Acevedo.



sobre las ruedas motrices y de la condición de los rieles. Por lo tanto, es evidente que la fuerza de arrastre de la locomotora con ruedas de adhesión queda limitada, no por la fuerza de la máquina, expresada en caballos de vapor, sino por la fuerza adhesiva entre las ruedas motrices y los rieles; y que si el empuje o la fuerza de la barra de tracción, necesaria para subir una carga dada sobre una pendiente determinada, excede a dicha fuerza de adhesión, las ruedas de la máquina simplemente resbalarán, patinando, sin conseguir poner el tren en marcha. Hay que tener en cuenta que el tiro de la barra tractora aumenta asombrosamente con cada incremento en la pendiente. Vese, pues, cuán fácil y prontamente se llega a un límite en que la pendiente es demasiado fuerte para arrastres ordinarios; y la práctica ha fijado la rasante máxima en el 5 por ciento. Desde la inauguración del ferrocarril estos dos tramos de cremallera constituyeron la gran pesadilla de todas las administraciones y la causa principalísima del desbarajuste económico de la empresa y del desprestigio

de la vía. No se concibe cómo pudo adoptarse, técnicamente, el sistema de cremallera cuando la topografía del terreno permitía otra mejor solución. Asegúrase que los capitalistas belgas no pudieron utilizar este equipo de cremallera en algún país montañoso de Sur-América, en donde infructuosamente proyectaron la construcción de una vía férrea; y que encontraron en Santo Domingo la oportunidad de colocar equipos y materiales ya adquiridos.

El tráfico por esta sección de la vía fué siempre molesto, dilatado y peligroso para los intereses y las vidas. El costo de operación fué siempre excesivo. Las máquinas de cremallera y el tercer riel central de engranaje, llegaron a un estado lamentable que hacía ya imposible el funcionamiento del ferrocarril. Las condiciones de la vía eran desastrosas cuando el Gobierno confió al competente Ingeniero J. T. Collins, la Dirección General del Ferrocarril, en Enero de 1917. De entonces acá, tanto el material fijo como el rodante, han sido notablemente mejorados y el servicio ha adquirido una re-

comendable eficacia. Hace más de un año adquirióse una locomotora de tipo Shay, de 42 toneladas, y frenos y engranaje especiales, que garantiza el servicio sobre la rasan- te de 10 por ciento entre San Marcos y La Sabana. La cremallera, tercer riel central, ha sido pues eliminada de esta sección. Más tarde la Empresa adquirió otra locomotora del mismo tipo para la mejor marcha del servicio. La otra sección de cremallera entre La Agüita y Barrabás, ha sido total- mente suprimida y una nueva línea, bien localizada, ha sido construída en sustitución de aquella. Desde principios del año fiscal 1917-1918 quedó terminada la obra de este desvío, con una longitud aproximada de 5 kilómetros y una pendiente, reducida, de 3 por ciento. Este desvío fué construído con rieles nuevos de 30 kilos por metro lineal, traviesas nuevas y buen balasto. La loca- lización tiene fuertes curvas y un tramo en lazo abierto muy bien trazado. Con este desvío es ya posible conducir el mismo tráfi- co que siempre ha venido realizándose entre Barrabás, Santiago y Moca. El nuevo puente

de acero sobre el río Bajabonico es una sólida construcción, ya en servicio desde los primeros días del mes de julio. La administración sostiene 3 y 4 trenes de carga diariamente, rindiendo un buen servicio al comercio; habiendo cesado ya las quejas por este concepto. El servicio de pasajeros no ha podido aumentarse a más de tres trenes por semana, debido a la escasez de material rodante y a las excepcionales circunstancias que han impedido importarlo; pero este servicio será atendido y mejorado a la mayor brevedad posible.

El 16 de Agosto, día glorioso de nuestra Restauración política, lo pasamos en Santiago. El Comité de la Cruz Roja Francesa tenía preparado un acto para esa noche en el «Teatro Colón», de aquella ciudad. Hablarían el Sr. Cabral y el Lic. Travieso. Pocas horas antes fué invitado el Lieut Comm. Baughman, a que dijera al público de Santiago algunas palabras. Accedió gustoso el Encargado del Departamento de Fomento y en pocos momentos escribió un corto discurso que tradujo al español y que el Sr. Baugh-

man leyó clara y distintamente, en nuestro idioma, con el beneplácito del público que supo apreciar, sinceramente, el esfuerzo y simpatía, al expresarse en un idioma que aún no posee en perfección. El Lieut. Comm. Baughman, reseñó a grandes rasgos la santa labor de la Cruz Roja, que tiende la mano misericorde así al amigo como al enemigo —no importa su credo— si está herido o le aflige la desgracia. Después habló de lo que significa el 16 de Agosto para la República y de la amplia senda que se ofrece a su progreso evolutivo. Advirtió que «la falta de coordinación entre las entidades y la falta de cooperación entre los individuos, dió como triste resultado, que el país fuese llevado al tumulto y a la revolución. No existían comunicaciones adecuadas y esta fué la causa de que se cometieran muchos crímenes». Declaró que «se hacen esfuerzos constantes para recaudar todas las entradas nacionales de la manera más completa y honrada» y que el mismo esfuerzo se hace para aplicar y gastar dichos fondos. «Se considera que el mayor beneficio se ob-

tendrá abriendo al trabajo la mayor porción del territorio nacional con carreteras y ferrocarriles y fomentando y estimulando la agricultura. La obra más importante es naturalmente, la construcción de la gran carretera que conectará el Norte con el Sur de la República. Los grandes beneficios que se palparán a la conclusión de esa vía, están lejos de toda ponderación. Unificará los pueblos facilitando la comunicación y el intercambio. El estudio de la vía está casi concluído y el comienzo de los trabajos no es asunto de meses sino de semanas».

Refiriéndose a la labor del Departamento de Agricultura informó que hay al presente veintidos Instructores distribuidos en la República y que este número será aumentado a cuarenta dentro de poco tiempo, tan pronto sea posible conseguir personal competente. «Existe ya instalada una Estación Experimental en la Capital con Sub-Estaciones recién instaladas en Monte Cristi y Constanza. Es para mí de grandísimo placer anunciar a ustedes que una gran Estación Experimental será muy pronto instalada en

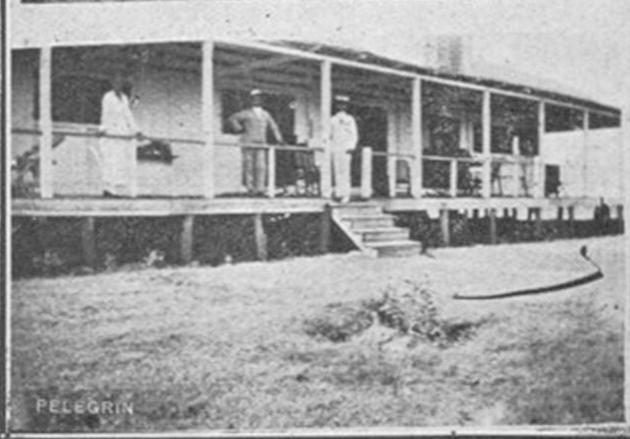


En el camino de Monte  
Cristí.

De derecha a izquierda:  
Lieut. Comm. Baugh-  
man, Director Collet,  
e Ingeniero Acevedo.



Avería de un neumá-  
tico, en el camino de  
Monte Cristi.



Residencia de Mr.  
Harris, en Monte Cristi.

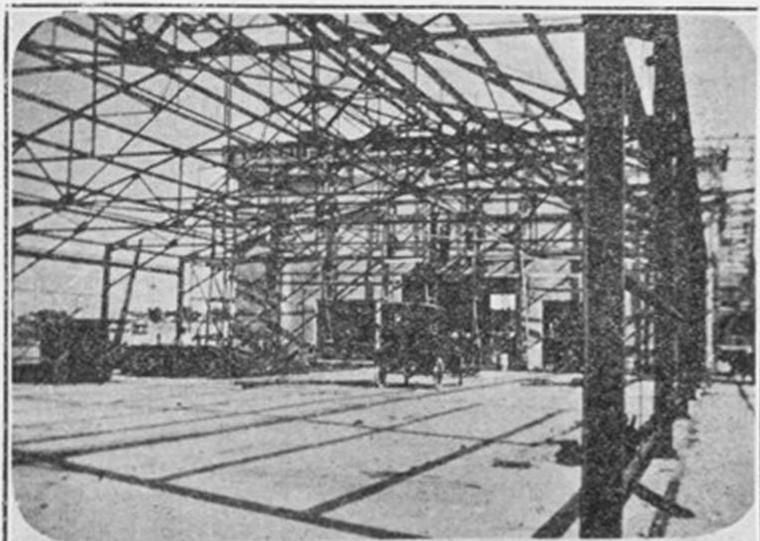


la vecindad de Santiago, con un experto en tabaco y varios instructores competentes». Y concluyó su discurso con estas bien pensadas frases: «El Gobierno Central se dá cuenta del gran trabajo necesario para cambiar un estado de desorden en otro de paz y de progreso, lo cual no se puede obtener sin la cooperación y la buena voluntad del pueblo dominicano. . . . Para obtener la buena cooperación es necesario que exista el deseo de ambas partes y yo puedo asegurar a ustedes que ese deseo existe de parte del Gobierno Central».

El día 17, a las 7 de la mañana, partimos en automóvil para las regiones noroestanas. Hasta Navarrete, una distancia de 25 kilómetros, la carretera está muy adelantada. Los primeros 13 kilómetros van macadamizados y a los 12 restantes se les va depositando una capa de cascajo. La nivelación está casi totalmente concluída. El trabajo se ejecuta por administración, pero no incluye los tres puentes de concreto armado que se levantarán sobre los ríos Jacagua, Quinigua y Las Lavas, comprendidos en es-

te trayecto. Los planos de estos puentes están definitivamente listos y se han solicitado ya proposiciones para su construcción.

A partir de Navarrete, continuamos por el antiguo camino real, pasable y en buena condición en esta época del año, con excepción de algunos malos y profundos baches que nos obligaron a ponerle las cadenas a las ruedas motrices del carro. Esta sección central de 40 kilómetros ha sido nuevamente localizada sobre terrenos más altos y más abundantes en piedras y cascajo. Hace dos meses comenzó la construcción de esta sección, adjudicada a los contratistas Señores Albert & Harris. En esta sección está ubicado el puente de concreto armado sobre el río Navarrete, cuya ejecución se comenzará en breve bajo nuevo contrato. El extremo occidental de esta sección empalmará con el extremo oriental del tramo de 50 kilómetros de camino de tierra, construido desde Monte Cristi en años anteriores. Este considerable tramo de 50 kilómetros está en la actualidad en buen estado; pero probablemente se desmejorará mucho en épocas lluvio-



Aduana y Tinglado en construcción en Puerto Plata.



Muelle de Monte Cristi.



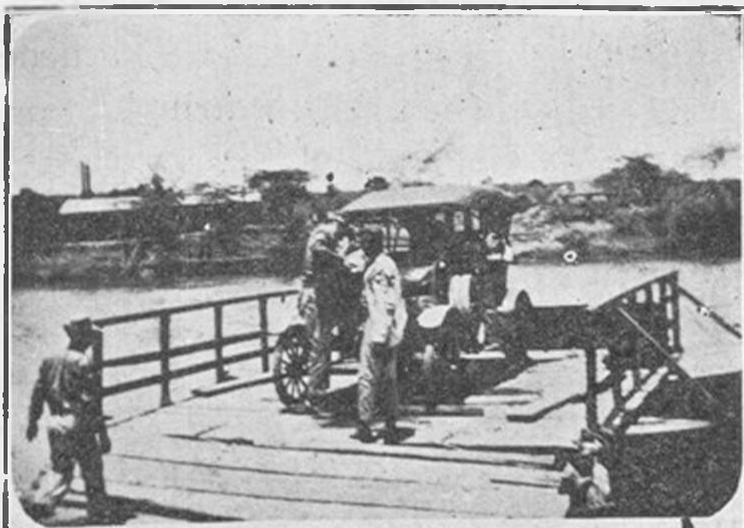
sas, por no tener la superficie macadamizada, lo cual irrogaría un costo excesivo, por la casi absoluta escasez de piedras en todo el trayecto de la vía.

Arribamos a Monte Cristi a las 11.30 y continuamos viaje por el camino real, cruzando el río Yaque en la barca actual y llegando hasta El Copey y Dajabón a orillas del Masacre, río internacional que divide las dos Repúblicas, Dominicana y Haitiana. Volvimos inmediatamente a El Copey y atravesando los Esteros, llegamos al mismo fondo de la Bahía de Manzanillo, llamada a ser algún día el famoso puerto de toda la región noroestana. Cuando esté construído el puente sobre el Yaque, obra ésta ya autorizada y en ejecución los estudios preliminares, y se continúe la Carretera Central hasta Dajabón, con un ramal al fondo de la bahía, y se tienda un puente internacional sobre el Masacre; y un sistema de irrigación científico humedezca las caldeadas llanuras—que un ardiente sol abrasa y calcina—y los páramos desolados cubiertos de cactus, se conviertan en ricas haciendas prósperas, en-

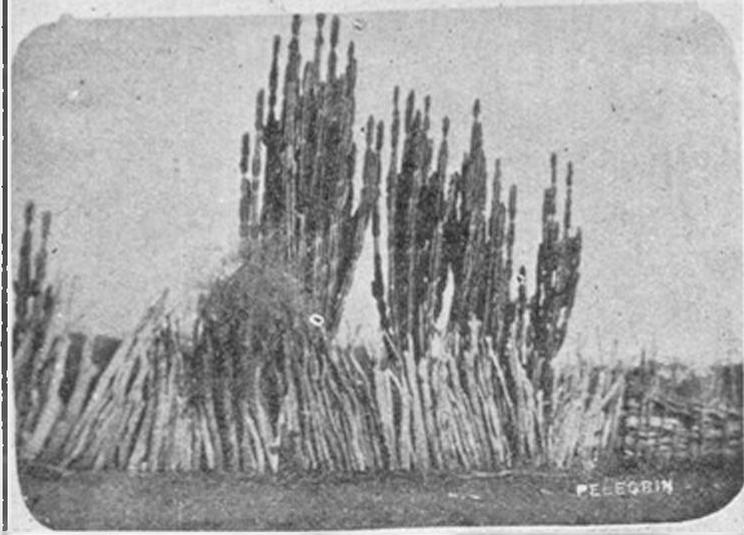
tonees habrá sonado la hora del despertar de una región considerada hasta ayer como la Vendée dominicana, pero en donde palpitan, indiscutiblemente, valiosos gérmenes de vigor y de trabajo, que contribuirán, de una manera espléndida, al brillante porvenir que conscientemente vislumbra ya la República.

A la mañana siguiente visitamos los extensos campos de algodón, que con tanto éxito cultiva el Sr. T. Harris a orillas del Yaque; atravesamos de nuevo el río y arribamos a Monte Cristi, en donde se celebró una reunión en la oficina del Comandante, con el Gobernador de la Provincia, el Presidente y el Síndico del Ayuntamiento. Cambiáronse impresiones sobre tópicos agrícolas y de fomento. Se discutió el arreglo y mejoramiento del camino de Dajabón y se acogió con entusiasmo el proyecto de aumento de la tasa de caminos. Visitamos el puerto y el muelle. Este último será objeto de inmediatas reparaciones.

Regresamos velozmente ese mismo día a Santiago, llegando al entrar la noche. A



Atravesando el río  
Yaqué del Norte, en la  
Barca, en el camino de  
Monte Cristi a Dajabón.



Los cactus desolados  
de la región noroesteña.



la siguiente mañana, día 19, tuvo efecto una entrevista con el Gobernador y altas personalidades del Ayuntamiento y de la Cámara de Comercio, tratándose cuestiones de verdadero interés para el desarrollo de aquella comarca. En la tarde tomamos un automóvil para Moca, por el actual camino real. Los planos definitivos de esta carretera, importante sección de 20 kilómetros de recorrido, están listos desde el año pasado y los trabajos empezarán a la mayor brevedad posible, habiéndose dado ya los pasos preparativos. Esta vía llevará dos puentes de concreto armado, de regular importancia, sobre los ríos Licey y Pontezuela. Sumando, pues, el desarrollo total de la Carretera Duarte, que conectará la ciudad Capital con el Bonaó, La Vega, Santiago, Navarrete y Monte Cristi, vemos que su longitud será de 286 kilómetros, que podrán reducirse a 280 kilómetros, por la nueva localización que viene realizándose del lado norte de la Cordillera Central. A la moderada velocidad de un carro Ford, carro ideal para largos viajes, la distancia entre la Capital y Mon-

te Cristi podrá salvarse cómodamente en 10 horas.

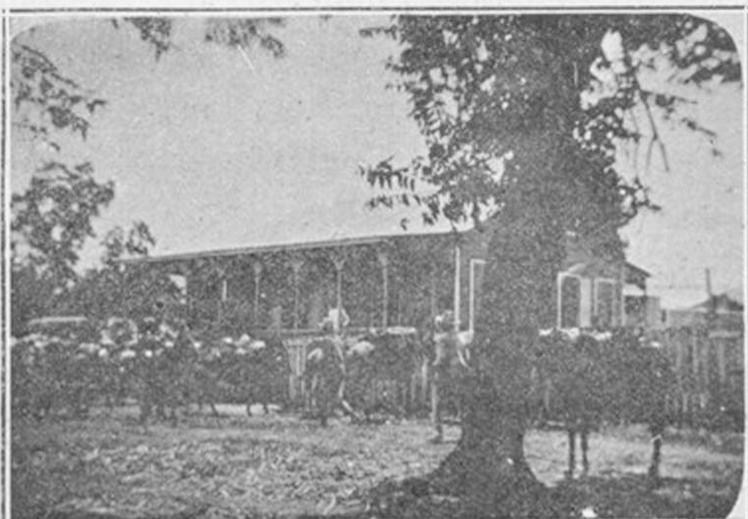
Pasando por Moca, donde hicimos una breve escala, continuamos hacia La Vega, que alcanzamos muy temprano todavía aquella tarde. El día 20 celebráronse dos interesantes entrevistas. La una con los Administradores de las líneas ferrocarrileras, Señores Collins y McFadzean, en que se discutió seriamente la cuestión de tarifas, con miras de ajustar de una manera razonable la actual discrepancia de los fletes con las distancias entre las estaciones; para tratar así, con más justicia, los intereses de los pueblos que se sirven de dichas vías. Dicha entrevista fué, sin duda, la primera de su índole que se ha celebrado en beneficio de los intereses de aquellos pueblos. La otra entrevista tuvo efecto con las autoridades civiles y municipales de la ciudad. Se discutieron muchos puntos de interés público, pero sobre todo se habló largamente de los trabajos, a punto de iniciarse, de la Carretera Central, hacia el Sur de La Vega. Cuestionado el Lieut. Comm. Baughman con re-

ferencia al tiempo que se empleará para unir a la Capital con La Vega por medio de la gran vía, aseguró a la reunión que para mediados del año 1921 podrá viajar perfectamente en automóvil desde Santo Domingo hasta Monte Cristi.

El 21 nos trasladamos a San Francisco de Macorís por el Ferrocarril Escocés. En la Oficina del Comandante se reunieron las autoridades de la Provincia y se discutió preferentemente la construcción de la Carretera de Salcedo a Moca. Visitamos la Cárcel Pública de la ciudad y quedamos muy bien impresionados de la pulcra limpieza y de la excelente organización allí reinante. Es, innegablemente, la cárcel mejor atendida en el país. Hicimos una corta excursión en auto por el camino de Salcedo hasta la valiosa hacienda de cacao de los Sres. Martínez. Aquí se ha realizado un buen trabajo, en el arreglo de este camino y se han construído sólidas alcantarillas de concreto. El Lic. Viterbo Martínez ha sido el director de este trabajo, llevado a cabo con un gran espíritu de iniciativa y de interés regional.

El Encargado Baughman, aconsejó no dar grande impulso a los trabajos, hasta tanto la Oficina de Obras Públicas haya realizado el estudio de la vía, fijando el trazado técnicamente. Quizás para Enero pueda disponerse del personal competente necesario para dichos estudios.

Regresamos a La Vega en el tren de la tarde. El día 22, a las 2 p. m. volvimos a ensillar nuestros olvidados mulos y emprendimos el viaje de retorno por las abruptas regiones vecinas al núcleo central de nuestro gran sistema orográfico. Nos acompañó hasta Jarabacoa el Ingeniero Benedict, complaciente y fino, y quien hizo muy agradables nuestras breves estadas en La Vega. Vadeamos el río Camú unas cinco veces y después del último cruce ascendimos penosamente las montañas de «El Puerto» y de «Buena Vista», siguiendo sus laderas, aprovechando los desfiladeros, dominando por último la alta cresta y entrando resueltamente en la región de los magníficos pinares. En dos horas habíamos ascendido al redor de 450 metros sobre el Valle de La



En La Vega, preparando el viaje de retorno vía Jarabacoa, Constanza y San Juan.



El Lieut. Comm. Baughman en su mulo, camino de San Juan.



Vega y la temperatura habíase transformado fresca y agradable. A poco cruzamos el río Jimenoa y al oscurecer acampamos en Jarabacoa, de clima delicioso, convertido en uno de los más concurridos refugios veraniegos. En la noche celebramos una reunión con las autoridades locales y se discutió la instalación telefónica con La Vega y el arreglo del camino que habíamos recorrido esa misma tarde. La línea telefónica será construida en seguida y respecto al camino se ofrecieron los servicios de un ingeniero para que dirija los trabajos en la penosa ascensión de la montaña «El Puerto», al pie del último cruce del río Camú.

Muy temprano del siguiente día emprendimos la ruda y fatigosa subida de «El Barrero» y admirábamos la hermosa cuenca del Jimenoa. El camino serpentea sobre los flancos y sobre las crestas, ofreciendo a la vista bellos panoramas. A nuestra izquierda, a no más de 3 kilómetros, se despeña el Jimenoa dando origen a las famosas cataratas de su mismo nombre. La precipitación del viaje de retorno nos imposibi-

litó visitar este portento hidráulico; pero podemos asegurar, por informes de un competente colega que visitó las cataratas hace algún tiempo, que la fuerza que éstas desarrollan puede valorarse en 15,000 caballos, energía digna de consideración y estudio para usos industriales.

Atravesamos nuevamente el Jimenoa, a gran distancia de las cataratas; y luego ascendimos las montañas de «El Quemado» y cruzamos el río Tireo, no muy lejos de sus cabezadas. Trepamos la «Loma del Valle», que en suave y gentil declive desciende del lado sur, sirviéndole de frontera a la maravilla del Valle de Constanza. Caía la tarde, y con la delicia de la hora, y de la fresca temperatura de la región, recorrimos los 10 o 12 kilómetros que separan la aldea de las últimas estribaciones que acabábamos de descender. El valle se extiende con una magestuosidad breve pero grandiosa. Dominado por las alturas que lo circundan y lo estrechan, parece que la Naturaleza tuvo orgullo al trazarlo. No tiene, no, la amplitud ni la vegetación lujuriosa del Valle del



Campos de algodón de  
Mr. Harris en  
Monte Cristi.



Camino de Jarabacoa.



Hacia Constanza.



Yuna, ni la soberbia extensión del Valle del Yaque; pero sus escasos 30 kilómetros cuadrados de superficie están a una altura de 1,200 metros sobre el nivel del mar, y la pureza de sus aires embalsamados y la agradable temperatura de su pampa, aún en los calurosos días estivales, hacen del pequeño valle una verdadera maravilla de la República. Acampamos al pie de la aldea, sobre la margen oriental del arroyo que la baña, y aquella noche, 23 de Agosto, sopló un fuerte viento frío que estremecía nuestras tiendas y que nos hizo pensar en las primeras ráfagas invernales de los países del Norte. Recordábamos la cálida atmósfera de las ciudades de la costa, la horrorosa temperatura de la Capital en estos ardientes meses de agosto y septiembre, y sentíamos la íntima satisfacción de gozar, en pleno verano, la delicia de dos o tres noches semi-invernales. Nos aseguraron que en diciembre y enero se congela el agua; luego, la temperatura baja de 0°.

El Departamento de Agricultura ha dado ya los primeros pasos para el cultivo del

trigo en este valle y en las montañas que lo circundan. Se está instalando una Estación Experimental agronómica para el cultivo especial de este grano y de otros productos propios de las zonas templadas.

A la mañana siguiente levantamos nuestras tiendas y salimos para Constanza. Pronto dejamos el valle que habíamos atravesado longitudinalmente y entrábamos otra vez en la región de montañas. El camino se va esfumando lentamente hasta quedar convertido en una diminuta senda en donde las cabalgaduras marchan unas detrás de las otras. Este camino es la misma trilla abierta por los indios para comunicar el Cibao con la Maguana. Esta trilla se re-truece siguiendo las empinadas laderas, faldeando las estribaciones, ocultándose para cruzar los pequeños cursos de agua, venciendo los desfiladeros y zig-zagueando hasta dominar los firmes. Ante la vista asombrada surge a cada minuto, del fondo del paisaje, un panorama maravillosamente bello. Llegamos a la cúspide del monte «Chinguela» y desde la enhiesta altura se domina

uno de los espectáculos más soberbios del mundo. No hay para que trasladarse a Suiza, ni a Italia, ni a Sur-América con el afán del turista ávido de contemplar las maravillas de la naturaleza. Aquí tenemos maravillas tan soberbias como es posible encontrarlas en otros países privilegiados. Hasta ayer, un patriótico entusiasmo me impulsaba a hablar incondicionalmente, de la belleza de mi país; pero hoy puedo exclamar, el alma henchida de gozo, categórica y conscientemente: «Santo Domingo es la tierra más bella»; y ahora, cuando he palpado, cuando me he abismado en la contemplación gloriosa de sus espléndidos valles y de sus montañas prodigiosas; cuando he pulsado los gérmenes de vida y redención que atesora, es cuando mi amor al terruño adquiere nuevos alientos, y se afirma en mi espíritu la profunda convicción de su incomparable porvenir.

El descenso de la «Chinguela» es lento y penoso. Al pié del maciso gigante, cuya bajada requiere más de una hora, corre el río del Medio, que serpentea entre las empi-

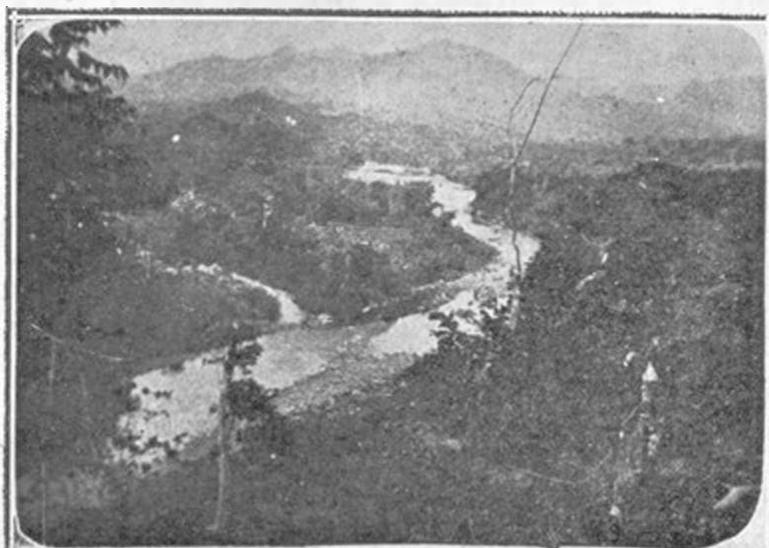
nadas faldas de los picachos. Vadéase el cañón del río para enseguida trepar trabajosamente la alta montaña de la «Fortuna», de más de 1,500 metros sobre el nivel del mar. Sigue después el estrecho sendero desarrollándose en elegantísimas curvas sobre las laderas casi verticales, mostrando al atónito viajero hondos y profundos precipicios y paisajes de singular hermosura. Al anoecer alcanzamos el caserío de «Las Cañitas» y acampamos a la orilla del arroyo vecino. En esta altura la noche fué deliciosa, entre los arrogantes pinos que cubren lujuriosamente aquellos montes.

Muy temprano, el día 25, levantamos nuestro campamento y continuamos ascendiendo y descendiendo incesantemente y vadeando el río más de una treintena de veces. A ratos la topografía es tan abrupta que la trilla desaparece al bajar al río, por arrancar las montañas sobre las márgenes en verdaderos acantilados como cortados a cincel, por donde se abre paso la corriente; siendo necesario, si a la vez pintoresco, caminar centenares de metros por el mismo

lecho pedregoso del río. A medio día habíamos dejado atrás los grandes barrancos, los desfiladeros peligrosos, y entrábamos en las rientes vegas del Río del Medio, Buí y Palomino. Toda esta región está muy cultivada y nos llamó la atención lo relativamente densa de su población. Después atravesamos regiones menos exhuberantes en donde los agricultores han tenido que excavar numerosas regolas para irrigar sus labranzas. Obscureciendo cruzamos el Yaque del Sur y armamos nuestro campamento sobre su margen derecha. Al siguiente día ascendimos la Sierra del Agua, dejando a nuestras espaldas la cuenca del Yaque, las hermosas vegas del río del Medio y la región sumamente montañosa que nos separaba de Constanza. Bajamos la Sierra para más luego vadear el río Mijo y entrar de lleno en el extenso valle de San Juan de La Maguana o Gran Valle Occidental. La riqueza de este valle es proverbial, no obstante la sequedad de algunas secciones donde cactus desolados levantan sus brazos espinosos, como pidiendo la misericordia de

un aguacero bienhechor. Un poco antes de la hora meridiana entramos a la Villa de San Juan, sobre la pampa que se eleva unos 300 metros sobre el nivel del mar. Habíamos invertido un período combinado de 30 horas entre La Vega y San Juan, al traves de la abrupta y magnificente naturaleza del maciso central de la República.

En San Juan abandonamos, ya por última vez, nuestros heroicos y excelentes mulos, y dos horas después de nuestro arribo, un automóvil veloz nos deslizaba cómodamente por las llanuras. A poco, iutenta detenernos el paso el río Yaque del Sur, que logramos vadear, sin abandonar nuestros asientos, con la ayuda de algunos moradores de ambos sexos que acudieron a empujarnos el carro a través del lecho pedregoso del río. Pronto quedará vencido este obstáculo con la construcción del puente, ya en estudio, y cuyo emplazamiento quedará a pocos metros más abajo del actual cruce del río, en un punto que parece señalado por la naturaleza, pues en el centro del lecho se levanta una gran roca que servirá admira-



Río del Medio, entre Constanza y San Juan. Hay que vadearlo más de una treintena de veces.



Vadearlo el río Yaque del Sur en automóvil. Vecinos del lugar, de ambos sexos, se ocupan en empujar los carros.



blemente de asiento a la pila central de la estructura. El antiguo camino real de San Juan ha sido mejorado en los últimos meses, y por lo menos en los tiempos de seca, se conservará bastante bien para el tráfico de automóviles. Empalma con la carretera de Azua en el kilómetro 15. Al viajar por este tramo macadamizado apenas ver cómo la maleza ha invadido las cunetas y los paseos, formando a ambos lados un tupido bosque que apenas deja espacio suficiente para el carro. No se concibe, francamente, que con meritorio tezón se arreglen los antiguos caminos reales y que con criminal desidia se abandone a la maleza un tramo de carretera que debía tenerse orgullo en mantener limpia y completamente expedita.

Después de cinco horas llegamos a Azua con los últimos resplandores del día. A la mañana siguiente, día 27, celebróse una reunión en la Oficina del Gobernador a la que asistieron los miembros del Ayuntamiento, las delegaciones de las Juntas de Caminos y también una delegación especial del Gobernador de Barahona. Se discutió

la conveniencia y necesidad de construir un buen puerto para las regiones del Sur y casi todas las opiniones estuvieron en favor de «Puerto Viejo», como el mejor llamado a satisfacer las aspiraciones de toda la región Sudoeste. Luego se trató de los trabajos emprendidos para mejorar las condiciones del camino entre Barahona y Azua para hacerlo viable para automóviles. El Encargado de Fomento esbozó un plan para laborar con capataces e inspectores competentes y anunció el proyecto de aumentar la tasa de caminos. Con entusiasmo fueron acogidas estas ideas; y después de visitar brevemente el puerto, emprendimos la marcha hacia Baní, a donde llegamos con dos horas de retardo, debido a repetidas averías en los neumáticos del automóvil. Aquí celebróse otra reunión que giró sobre las proyectadas mejoras al camino de la Capital y sobre el estudio que hace practicar actualmente el Ayuntamiento para la irrigación del Valle de Baní. Aconsejó al Encargado de Fomento de no llevar a la práctica el proyecto inmediatamente, sino esperar a que el Gobierno

ponga en vigor una Ley de Irrigación en que se viene trabajando hace algún tiempo, para que así puedan aprovecharse las ventajas y providencias que se crearán en la nueva Ley.

Salimos de Baní a las 3 p. m. del mismo día y a poco en la plena de Paya, nos sorprendió un fuerte temporal que nos empapó el carro y nos descompuso el camino, retardando la marcha. Oscuro ya caímos a la Carretera del Oeste, kilómetro 22, y prontamente entramos a la Capital, después de un recorrido de 17 días por todo el Cibao, por las regiones noroestanas y por el Sudoeste del país.

Hemos visitado los centros de población más importantes; hemos estado al habla y en hermosa vinculación de ideales con las entidades dirigentes del país; hemos pulsado las grandes necesidades y los vehementes anhelos de una gran parte del territorio nacional; hemos analizado las obras públicas en construcción y en proyecto; hemos recorrido la República de Sur a Norte y la hemos atravesado desde el valle del Yuna al gran Valle de San Juan; hemos admi-

rado su riqueza y su belleza imponderables; hemos aprendido a amarla con mejores sentimientos en el corazón y con más resistentes energías en el espíritu; y ahora, al regresar y al llevar al papel estas inconexas notas de viaje, deseamos expresar, de un modo preciso y honrado, que tenemos, en la actualidad, más que nunca, una fé incommovible en el pujante y glorioso porvenir de la República. Por encima de los escombros y las ruinas de nuestros desaciertos, se alzará, magestuosamente, el busto de la Patria de Duarte, orlado con las palmas de la Paz e iluminado por las antorchas de la Civilización y de la Libertad.

Septiembre 9, 1918. — Santo Domingo, R. D.



