

PRIMICIAS EMPRESARIALES 1871—1880

(Allen Howard Crosby,
concesionario de varias obras.
Dicotomía comercio-agricultura.
Haciendas de caña y otras siembras).

José Augusto Puig Ortiz

La década del 70 del siglo XIX fue trascendente para la economía política mundial.

Se universalizaron entonces los medios y vías de transporte: barcos y ferrocarriles, rieles y puentes —fabricaciones cumbres de la era industrial de la época— y nuevas máquinas y herramientas y grandes estructuras de hierro para construcciones, que eran de uso cotidiano en Inglaterra, Alemania, Francia, Japón y Estados Unidos antes del decenio 1871—1880.

Condiciones locales, regionales, americanas y europeas influyeron para que nuestro país, comprometido por exportación e importación al sistema capitalista ya en fase imperialista y con un aporte inmigratorio notable, participara, por importación, de los nuevos factores de progreso que las innovaciones de la tecnología industrial producía en los países desarrollados al impulso de las fábricas de acero y de las máquinas de vapor, a las cuales se sumaría el uso del petróleo y de la electricidad, a finales del mencionado siglo XIX.

Aunque muchas de las empresas consignadas en este trabajo quedaron en proyecto y otras murieron en agraz, no por ello dejan de ser comienzos, en los cuales se utilizaría o se utilizó capital de exportación y tecnología extranjeros, marcando, algunas, pocas, hitos del incipiente neocolonialismo.

Aun a sabiendas de que de la prolijidad, como dijera Cervantes, se suele engendrar el fastidio, uno que otro punto —por ejemplo el de la carrilera de la zona baja de la ciudad de Puerto Plata— lo hemos tratado en forma exhaustiva. ¿Por qué? ¿Por los intrínquilis que comportó su composición? —¿Quién sabe? ¿O es que aquellos rieles que en razón de progreso marcaron las calles de nuestra entonces zona comercial, que de niño conocimos, dejaron huella que frente a

la ausencia de movimiento portuario y comercial, añoramos? Es posible.

... *Allen Howard Crosby*, norteamericano, con residencia en el año 1880 en 210 W 14 th Street, Nueva York,¹ fue pionero, introductor en el país de las nuevas vías de transporte: *rieles* y *puentes de hierro*, ocupándose también de la colocación de *faros* del mismo material y de la modificación del sistema de iluminación de los mismos. Tuvo, además, concesiones para un *tranvía Puerto Plata—Santiago* y para el establecimiento de un *ferrocarril Santiago—Samaná*. En Puerto Plata levantó el hermoso y ya centenario *faro de hierro* frente a la entrada de nuestro puerto, y presentó proyectos para *acueducto* y para un *punte de mampostería y hierro* sobre el Arroyo Los Mameyes.

La llegada de Allen Howard Crosby a Puerto Plata nosotros la relacionamos con el establecimiento que ya tenían en la ciudad desde 1870 los hermanos cubanos Carlos, Enrique y Diego Loynaz y Arteaga, específicamente con Carlos F. Loynaz. Enrique tuvo establecimiento comercial. Diego dirigió sus actividades en aquel tiempo al ramo de Seguros como agente de “La Equitativa”, de Estados Unidos de América², fue también, sin éxito, consignatario. Los Loynaz tenían firma comercial en Puerto Plata, la Loynaz Brothers³.

Basamos nuestra aserción sobre la orientación de Crosby: en noticia publicada en EL PORVENIR de fecha 24 de febrero de 1872, donde se refiere que Carlos Loynaz era socio de la casa *Loynaz & Crosby*, de Nueva York, y en las relaciones que tuvieron dichos señores en la ciudad de Puerto Plata en 1876.

Tanto la esposa de Carlos Loynaz, *Isabel Young Loynaz*, como la de Allen Howard Crosby, *Josefa McDonald Crosby*, norteamericanas ambas, tomaron parte, por sí y/o sus familiares, en los compromisos empresariales contraídos por sus esposos.

En efecto, fue precisamente *Isabel Young Loynaz* quien compró (?) el 9 de junio de 1874 —como consta en acta de sesión del Ayuntamiento de Puerto Plata de esta fecha—⁴, la mayoría de terrenos de Cafemba donde, “el 23 de abril de 1872 ante escogido concurso, se hizo con éxito la primera prueba de la locomatriz horizontal del Ingenio “La Isabel”, en Cafemba, propiedad de Carlos F. Loynaz”. La maquinaria (de vapor, importada de Estados Unidos de Norteamérica) la montó el hábil ingeniero cubano J. V. Paicurish.

Tenía buena centrífuga y un acabado tren jamaiquino de evaporación. “Ocupó el primer puesto en las industrias de este distrito”⁵. Fue en este ingenio “*Isabel*”, anteriormente llamado “Reforma”, y no en el “San Marcos” —como han dicho algunos—, ingenio propiedad también de Carlos Loynaz, donde se elaboró por primera vez en el país azúcar mascabada con máquina de vapor portátil⁶. El ingenio se inauguró el 17 de mayo de 1873 y, cosa asaz interesante, al día siguiente ya aparecía en el periódico local el siguiente “ANUNCIO. Azúcar Dominicana! Blanco y limpio, del Ingenio “La Isabel”, de C. F. Loynaz, Puerto Plata. Se vende en las tiendas nombradas “La Aurora”, “El Sol” y “La Estrella”, de Recaredo Arteaga. A 15 centavos libra”⁷.

En cuanto a *Josefa McDonald* Crosby, su esposo figura como agente de ella en las concesiones que obtuvo por Resolución Núm. 1702 del Poder Ejecutivo, de fecha 13 de septiembre de 1878, referida dicha condición en Considerando de la mencionada Resolución.

Además, cuando en los primeros meses de 1879 se suspendieron los trabajos en las concesiones que tenía Crosby, se alegó que fue por la muerte de Mr. Anthony *McDonald*, que era quien avanzaba los fondos. Y, a no dudar, que este Anthony McDonald debió ser familiar cercano —quizás padre o hermano— de *Josefa McDonald* Crosby. La noticia de su muerte y de la suspensión de los pagos consta en EL PORVENIR de fecha 7 de junio de 1879, número en el cual se indica, en otro suelto, que junto a Crosby eran “concesionarios del Gobierno de Santo Domingo (sic), por varias empresas importantes”, Mr. John Rakming y Richard *Young*, nombre este último que relacionamos con *Isabel Young*, la esposa de Carlos Loynaz.

Así como el ingenio de éste llevó el nombre de su esposa, el vapor que obtuvo Crosby, “armado en guerra, bajo el pabellón dominicano”, para el servicio del Gobierno y de los faros que construía, tuvo el nombre de su esposa: “*Josefa*”⁸.

La participación de la mujer norteamericana en asuntos de interés público de nuestro país, tuvo también otras vertientes, tales como: corresponsalía de algunos periódicos de Estados Unidos y pretendida construcción de casas con fines turísticos en Samaná a finales de la década en cuestión, asuntos que referimos en otro trabajo⁹.

Los primeros rieles en el país se colocaron en Puerto Plata en

1876, desde el muelle a casas comerciales. Por ellos corrían vagonetas, movidas por tracción animal, mulos, y excepcionalmente manipuladas por codo cigüeñal, pues las primeras locomotoras llegadas a nuestra República datan de 1883, para el ingenio "San Marcos", de Lithgow Brothers. El ferrocarril de éste se extendía hasta el muelle y el tren, locomotora y vagones, funcionó por primera vez el 28 de agosto de 1883. Se alabaron de este ingenio, además de sus locomotoras y vía férrea, su edificio de hierro y su hermosa chimenea.

Para conocer "acerca de la concesión hecha por el Gobierno al Sr. Allen Howard Crosby para la construcción de un muelle en (el) puerto" de Puerto Plata, desde donde partirían rieles hasta las principales casas comerciales, celebró el cabildo de esta ciudad Sesión Extraordinaria en fecha 17 de mayo de 1876. Como el Ayuntamiento no tenía noticia oficial de la concesión, solicitó planos más explícitos que los presentados y escribió al Ministerio de lo Interior, a quien volvió a dirigirse en fecha 23 del mismo mes y año, publicando esta segunda comunicación en la prensa local, quizás como forma de descargo, pues el muelle se estaba construyendo.

En fecha 6 de junio de 1876 se aprobó el plano de este puerto (muelle hoy inexistente), levantado por el Ingeniero Civil Alfredo Betancourt, cubano que residía en la ciudad. Lo presentó personalmente el concesionario de la obra, a quien se le advirtió que las carrileras no debían salir del nivel del piso de las calles¹⁰.

De paso hacemos del dominio público que fue Alfredo Betancourt quien hizo el estudio del primer ferrocarril en el país, en Azua. Partió de Puerto Plata para Azua el 8 de julio de 1876, con teodolito propiedad del Ayuntamiento, aparato que le compró a éste el 19 de diciembre de 1876¹¹.

Tres semanas después de haber presentado Crosby al Ayuntamiento el plano de las carrileras del muelle, con el pretexto de copiarlo lo solicitó al Sr. Carlos Loynaz¹².

En fecha 4 de julio de 1876 se conoció oficio del Ministro de lo Interior sobre el muelle.

La Resolución que otorgaba privilegio a A. H. Crosby y sus asociados para la construcción de un muelle y un almacén —de zinc y columnas de hierro— en Puerto Plata, es la Núm. 1509, de fecha 31 de marzo de 1876. El concesionario cobraría derecho de muelle

“desde el día en que dé principio a los trabajos”. La concesión era por 20 años¹³.

En agosto del mismo año de 1876 al no estar haciéndose los trabajos conforme a lo convenido, así se lo comunicó Comisión del Ayuntamiento el día 13 al Sr. Crosby quien, diez días después, contestó “no estar concluida la colocación de los referidos rieles por haberle faltado cascajo y cal con que arreglarlas conforme a la aprobación del municipio y que tan pronto pueda conseguir estos materiales procedería a su realización”.

Aunque “el muelle —ubicado en el inicio más o menos de la calle del Comercio, hoy John F. Kennedy— principió a funcionar en el embarque el 25 de julio de 1876 y en el desembarque el 29 del mismo mes y año”¹⁴, y desde octubre de 1876 dispuso el Ayuntamiento, de acuerdo al contrato cobrar al Gobierno cien pesos mensuales¹⁵, (en compensación al perjuicio por la disminución de carretas), las carrileras no habían sido compuestas debidamente y el plano no estaba en poder del Ayuntamiento...

En fecha 23 de enero de 1877 Diego Loynaz informó “no poder remitir el plano de las carrileras y muelle, por no haberlo recibido de su hermano Carlos”.

El Ayuntamiento resolvió: “que se oficie al Gobernador a fin de que no libre Pasaporte al Sr. Carlos Loynaz mientras no presente fianza para la entrega del plano del muelle y carriles de esta ciudad, que pidió prestado al Ayuntamiento y que hasta la fecha no ha devuelto apesar de habérselo exigido en diferentes épocas”. El Cabildo “ofició al Sr. Loynaz transcribiéndole lo anterior”.

Un día después, el 24 de enero de 1877, Resolución Núm. 1601 del P. E., Crosby consiguió prórroga para sus compromisos; nueva prórroga le fue concedida el 15 de septiembre de 1877 y, privilegio inusitado, la Res. No. 1633 del Ministro de lo Interior, de fecha 19 de diciembre de 1877 (Colección de Leyes), dio autorización a Crosby —contraria a la condición 7 de su contrato— para cobrar a los comerciantes aunque el buque no atracara al muelle y a un aumento de las tarifas, lo cual fue motivo de protestas por el comercio de Puerto Plata. Por decreto de fecha 4 de mayo de 1880, Luperón, Presidente Provisional de la República, suprimió esta resolución del Ministro de lo Interior y el derecho de muelle y tarifas rigieron como anteriormente.

Referente a Loynaz, el 13 de marzo de 1877 resolvió el

Ayuntamiento “que si el Sr. Carlos Loynaz no cubrió pago por compra de terrenos en Cafemba, que se le anule la escritura que consta en Notaría”.

El 27 de marzo de 1877 Carlos Loynaz devolvió plano de los carriles del muelle y el secretario del Ayuntamiento le reintegró fianza.

Por último, en fecha 5 de junio de 1877, el Ayuntamiento “solicitó de la Alcaldía Constitucional copia del Acta extendida por esa oficina por la cual se anula la venta que el Ayuntamiento hiciera al señor Carlos Loynaz de terrenos rurales en Cafemba”¹⁶.

Conforme se ha podido notar, las relaciones empresariales Crosby—Loynaz estaban bastante identificadas.

Los cilindros abandonados del ingenio de Loynaz en Cafemba serían utilizados por Domingo Gracesqui en Muñoz¹⁷.

En fecha 23 de mayo de 1876; mientras construía el muelle y carriles en Puerto Plata, Allen Howard Crosby solicitó al Ayuntamiento seis meses para presentar Plano de Acueducto para la ciudad, desde el Arroyo Los Mameyes. Se le concedieron cuatro meses, sin la exclusividad que él pretendía, pero fue al cabo de un año, el 4 de mayo de 1877, cuando presentó pliego de proposiciones, que estudiaron los Regidores Ildelfonso Mella Brea y Emiliano Martínez, no aceptándolo, en fecha 8 de mayo, porque “no hay ventajas para la comunidad” y “la proposición es absurda”. Definitivamente el Ayuntamiento rechazó el pliego de condiciones el 31 de julio de 1877, “por no ser suficientemente explícito”...

Para la construcción del Acueducto existían antecedentes. En agosto de 1873 estuvo en Puerto Plata el empresario Mr. James Sheppard, llegado en el vapor americano Santo Domingo, quien pretendía construir el acueducto trayendo agua desde el mismo Arroyo Los Mameyes. En esa ocasión el Ayuntamiento celebró Sesión Extraordinaria con asistencia del Gobernador pero no hubo consenso y de acuerdo a suelto de periódico de la época, Sheppard “quería el privilegio para negociarlo”¹⁸.

Otro antecedente, en julio de 1875, fue Contrato con el Ingeniero Hidráulico *Armando Gauterot*, que vivía en Puerto Plata. El contrato fue rescindido¹⁹. En septiembre de este año, Eduardo Saustegui y Eduardo Hernández presentaron proyecto con planos²⁰.

Posteriormente a Crosby hubo otro proyecto, presentado por Chery Coen (9 de febrero de 1879), y a finales del siglo pasado hizo buen estudio el Ing. Adolfo Ferret, de los Constructores del Ferrocarril Central Dominicano.

El acueducto de Puerto Plata fue construido por los Srs. McGregor y San Floben e inaugurado el 26 de julio de 1901. Actualmente la toma principal de agua del acueducto de Puerto Plata procede del río Sosúa.

En fecha 29 de enero de 1877, Resolución Núm. 1603, Buenaventura Báez concedió a los Srs. Hamilton, Lee Smith, William Pickering Talboya, súbditos de Su Majestad Británica, y a los Srs. Allen Howard Crosby, agente de la señora Josefa McDonald Crosby y W. Stanard Wood, naturales de los Estados Unidos de Norteamérica, “privilegio exclusivo de construir, establecer, y usar en provecho propio una vía de transporte, por cables de alambre (WIRE TRAMWAY), que recibirá el movimiento por la fuerza del vapor, entre las ciudades de San Felipe de Puerto Plata y Santiago de los Caballeros, cuyo uso conservarán por el término de cincuenta años, que se contarán desde el día que la dicha vía se abra a la circulación”. Los concesionarios se obligaban a construir la vía en el término de dos años y a presentar al Ministro de lo Interior los estudios—planos y descripciones— en los primeros seis meses del primer año. Comenzarían los trabajos en este primer año²¹.

En fecha 9 de diciembre de 1877 Crosby propuso al Ayuntamiento de Puerto Plata, por intermedio de su apoderado Víctor E. de Varona, “hacer un puente en el *Río del Pueblo* (Arroyo Los Mameyes), de hierro y mampostería, tan ancho como el que está haciendo actualmente en la Capital en el río Ozama”, para lo cual pidió: “un privilegio de veinte años para cobrar 5cts. de portazgo por la entrada y salida inclusive, de cada animal que entre con carga; cinco cts. por cada vehículo; un centavo por cada cerdo y dos centavos por cada res que entre en piara para el consumo; quedando libres del portazgo los animales y vehículos que conduzcan pertrechos de boca o guerra por cuenta del Gobierno”...

El hermoso y centenario puente sobre el Arroyo Los Mameyes, *Puente de la Guinea*, de ladrillo y hierro, fue construido en 1878–1879, pero no por Crosby. Efectuada su restauración en el año, se celebró su reinauguración en su centenario el día 27 de agosto de 1979. Los empresarios de la construcción fueron: Antonino

Achalandabaso, Esteban y Manuel Piola; maestros constructores: José Pantaleón Reyes Brea, Julián Santiago y Lorenzo Modesto²².

En cuanto al *punte sobre el río Ozama*, aludido por Crosby, la concesión para su construcción es de fecha 20 de abril de 1877, Resolución Núm. 1609. Era de hierro; levadizo. Del derecho de pasaje por el puente abonaría al Municipio de Santo Domingo el 25%. Fue inaugurado y bendecido el 28 de abril de 1878. En 1883 una fuerte avenida lo deterioró bastante y el 5 de septiembre de 1884 fue destruído completamente por terrible huracán²³.

En relación con el *Faro de Puerto Plata*, levantado por Crosby e iluminado por primera vez el 9 de septiembre de 1879, referimos a trabajo nuestro al respecto²⁴.

En 1879 —Decreto Núm. 1741, 25 de enero— Allen Howard Crosby y Mr. H. Lee Smith fueron concesionarios para construir un *ferrocarril de Santiago a Samaná*. Los trabajos los inició el Ingeniero Civil Jesús M. Castillo. La compañía se disolvió por quiebra de Mr. G. F. Wilson, “que había de tomar acciones en la empresa por valor de tres cuartas partes del capital”. “El infatigable Sr. Crosby” organizó nueva compañía con el Gral. Daniel Buterfield a la cabeza y “otros hombres de pro”, reunió un equipo de ingenieros para dirigir los trabajos y contó entre sus ayudantes “a un tal Mr. Wood, como algo conocedor del país”.

En los primeros días de marzo de 1880 llegó en el vapor Santo Domingo A. H. Crosby, con Mr. W. S. Wood y Mr. J. Boyton, expertos en materia de ferrocarriles. Se marcharon de inmediato para Santiago y desde allí partieron para Samaná. En abril de este año, según noticias llegadas en el último vapor americano, estaba suscrito el capital, de \$3 millones de pesos, para el ferrocarril Santiago—Samaná²⁵...

A finales de 1879 se revivió la idea de unir vialmente a Puerto Plata con el Cibao.

EL PORVENIR del 3 de enero de 1880 da cuenta de una reunión celebrada en Puerto Plata por “personas caracterizadas” de esta ciudad, Santiago y La Vega, para conocer de un proyecto de vía de comunicación que uniría las tres ciudades. Empresario y presentador del proyecto: Washington Lithgow.

Los concesionarios harían una *carretera* en el término de tres años, comenzando antes de uno y reservándose “el derecho de

establecer rieles en la misma línea para acarrear los frutos del interior, tan pronto haya aumentado la producción hasta el extremo de abastecer un ferrocarril. Al comercio no se impondrá contribución alguna y los recueros podrán transitar por él”.

Se dedicaría para su construcción “el cinco por ciento del producto de los derechos de importación y exportación que por la Aduana de Puerto Plata se causaren por los diez primeros años del contrato; cinco por ciento que devolverá con usura la Compañía durante los cuarenta años siguientes que estipula el contrato en la forma de un diez por ciento sobre el neto producido por la empresa”.

En el número siguiente EL PORVENIR alaba que la primera concesión del Gobierno (del Provisional, presidido por Luperón) sea la construcción del camino Puerto Plata a Santiago, advirtiendo que no “se olviden las laboriosas, libres y heroicas previsiones de *la expeditación de los ríos Yuna y Camú*, iniciada hace poco y bastante adelantada ya por el infatigable y meritísimo ciudadano Gregorio Rivas”²⁶...

El contrato con Washington Lithgow y Cía. —empresa con asiento en la ciudad de Nueva York cuyo presidente se encontraba de paso en Puerto Plata— fue firmado el 31 de diciembre de 1879²⁷.

En 1873 se inauguró en Puerto Plata una Panadería Mecánica Rolland²⁸, que se sumó a las convencionales existentes de Ulpiano Córdoba, Ignacio Guerra, Damián Bosch y Wals²⁹. Convencionales también existían en la ciudad: molinos de viento para moler maíz (Charles A. Babb), chocolatería (Ramón V. Lovatón), Tejar (Antonino Achalandabaso), “tabaquería” o pequeña manufactura cigarrera (José Agustín Escarramán...) y otras industrias de artesanía.

Desde 1877 funciona Fábrica de Jabón en Puerto Plata, de *Pellier y Cía.*, que en septiembre de 1879 se reforma y varía la razón social a *J. Llompert y Cía*³⁰.

Existe constancia de que por lo menos *desde 1879 se explotaba la sal gema en Neyba*.

En abril de 1879 se dio principio en Barahona a los trabajos del ferrocarril desde el puerto de la ciudad a las *minas de sal*, donde están ocupados 300 hombres del país³¹.

En diciembre de 1879 “el *Dr. Roe* informa que vendrá en

próximo vapor con todas las maquinarias necesarias para dar principio a la explotación de las ricas minas de oro que él descubrió en el interior”³².

Cuando en 1874 se habilitaron los puertos de Monte Cristy y Samaná, Puerto Plata, Santiago y La Vega —sobre todo las dos últimas— sufrieron el impacto de la disminución de las transacciones comerciales. Los especuladores de la Línea Noroeste se dirigieron a Monte Cristy en vez de a Santiago y tanto los establecimientos de esta ciudad como los de La Vega dejaron de recibir los productos de Jarabacoa, Cotuí, Macorís (San Francisco), y El Almacén (hoy Villa Rivas), que tomaron la vía natural del Yuna...

Agréguese, que “aquel enjambre de sobèrbios exportadores”, que iban antes de hacer anualmente sus compras a San Thomas y traían gran surtido de mercancías, que aumentaban el tráfico, redujo las transacciones a dos o tres casas importadoras, que no introducían en abundancia artículos de consumo.

El cultivo y exportación del tabaco, verdadera sangre nutricia presupuestaria, fue sostén económico, pero sólo un sector se beneficiaba. Su economía principal era: cultivadora, procesadora y exportadora del producto en hoja, en rama. La producción cigarrera, manufacturera, era limitada, para el consumo interno regional. En forma de andullo tradicionalmente se comercializaba con Haití. La factoría de Santiago, cultivadores e intermediarios compartían ganancias con el capital extranjero invertido en su producción y comercialización por anticipos o avances, reduciendo el margen de beneficio. Antes de diez años, en 1888, el azúcar sobrepasó los niveles de producción y exportación del tabaco.

Se exportaba también caoba, café y cacao; los frutos en poca escala.

Para patrocinar la agricultura existía en Puerto Plata desde 1873 la *Junta de Fomento*.

En julio de 1875 se recibieron “instrumentos de agricultura de Norte América para premiar a los agricultores que más se distinguieran”, y el día 13 —del mismo mes y año— se resolvió “instalar la Tercera Revista Nacional el 1º. de octubre”³³.

El 9 de noviembre de 1875 dispuso el Ayuntamiento “que los *inspectores de agricultura* comuniquen cuáles agricultores tienen más labores”.

Dos semanas después —cooperación loable— el Sr. José Valls Wilson obsequió al Ayuntamiento de Puerto Plata un saco de semillas de tabaco de Cuba para distribuir las entre los cosecheros de este producto. Aparte de Puerto Plata y Santiago, algunas de estas semillas se enviaron a La Vega y San Cristóbal, donde también se cultivaba la valiosa hoja³⁴.

El mundo cosmopolita puertoplateño, vigente desde principios del siglo XIX³⁵, tuvo en esta década un aporte inestimable: la emigración cubana. Más de mil cubanos había en Puerto Plata en 1873, cantidad que aumentaría³⁶.

La inmigración, considerada necesaria por Hostos, Bonó, Espailat y Luperón, tuvo otros defensores entre los cuales, sin la nombradía de aquellos, citamos al munícipe puertoplateño Emiliano Martínez Sardá —tío de nuestro famoso y patriota Presbítero Lic. Rafael C. Castellanos Martínez—, quien hizo proposición al respecto. Aunque sólo uno de sus cuatro acápite, el segundo, trata sobre el tema, transcribimos su proposición, resumida, por considerarla en todos sus puntos digna de cita.

En la sesión del Ayuntamiento de Puerto Plata, de fecha 2 de mayo de 1877, el regidor Emiliano Martínez propuso y fue acogida favorablemente:

“Primero: Se solicita por medio de nuestro Representante y de la Cámara misma, dicte una ley en que se determine y se declare ahora y para siempre como renta de los Municipios el derecho de patentes. Que en este sentido se le escriba a los demás Municipios de la República, excitándolos a solicitar la concesión de igual beneficio.

“Segundo: Que no existiendo hasta ahora en la República una ley sobre emigración, que a la vez que proteja al que del extranjero viene a invertir capital en este suelo, a darnos luces y más tarde hijos a la Patria, le preste garantía amplia y necesaria de que debe gozar en pueblos libres y en los que como el nuestro se hace indispensable:

Propone: una vez que hasta ahora este Distrito ha sido y seguirá siendo el más favorecido por la emigración, este Ayuntamiento, interesado más que ningún otro, solicita por medio de su representante y de la misma Cámara, dicte una ley que llene esta necesidad, ley adecuada a nuestras costumbres y a las ideas avanzadas de la época.

“Tercero: que imperando la Ley sobre La Libertad de Imprenta,

que anualmente se nombren los jueces que han de componer el Jurado de Imprenta, en los primeros días de Enero.

“Cuarto:... la ruina del país tiene su origen en las revueltas... Propone: sea uno de los ramos de la enseñanza pública, la instrucción explicativa de la Constitución vigente del Estado... para inspirar en los educandos el santo amor a la patria y en la obediencia a las leyes, virtudes sin las cuales, lejos de ser buenos ciudadanos se convertirían en miembros degenerados de la sociedad...”

Aunque disminuía en sus entradas, ascendían las de Puerto Plata a \$12.000 anuales, siendo sus gastos de \$6,000. Con la diferencia, aún a costa de su progreso particular, Puerto Plata auxiliaba a “sus hermanos del interior del Cibao y aún de toda la República por ciertos conceptos, armándolos y defendiéndolos, reparando sus buques, reponiendo sus fortalezas y cuarteles, albergando sus comisiones, despachando a sus representantes y tendiendo, en fin, fraternalmente la mano a Santiago y La Vega”³⁷...

La prensa incitaba a las labores agrícolas en Puerto Plata, indicando que la merma de las importaciones aduanales aumentaría con el establecimiento del Ferrocarril Santiago—Samaná, pues la carretera Puerto Plata—Santiago era muy costosa.

En consecuencia, aducían, el día en que el comercio no sea bastante para proporcionar los medios de subsistencia, *sólo la agricultura* podrá brindar ayuda, proporcionando trabajo y bienestar.

Se expresa entonces que, “siguiendo al Ozama y a Azua”, Puerto Plata se apresta a emprender empresas agrícolas... “Todo lo más granado e inteligente del gremio comercial de esta plaza mira con interés hacia los campos que circundan la población... Por doquiera se fomentan nuevas empresas... Más allá de “La Industria”, con su famosa y gallarda chimenea, en Souflé, se fomenta una finca de 30,000 matas de cacao”³⁸.

En tanto, por Decreto de fecha 18 de mayo de 1880, Luperón creó una *Junta de Agricultura* en cada cabecera de Municipio.

Samaná, con auge agrícola marcado, se sumó a los afanes progresistas de la época, gracias a la actividad propagandista del incansable Don Gregorio Rivas.

Una *hacienda de cacao* era fomentada, con celo e inteligencia

práctica, por J. R. Bosch. La finca era de 225 tareas. Las primeras cien matas databan de ocho a diez años, las últimas —cinco mil— fueran sembradas en septiembre de 1878. Tenía, además, frutos menores, caña, arroz, millo y setenta colmenas. Era manejada con cuatro peones. Bosch tenía otra hacienda, con 7,000 a 8,000 matas de cacao.

También los Srs. Cascabelli y Silverbery tenían de 8,000 a 12,000 matas de cacao, y en el partido de "Los Cacaos" y la "Sección Americana" había muchos cacaotales pero que, mal sembrados, no daban gran rendimiento.

Dos haciendas de caña se estaban fomentando: una por los Srs. J. M. Glas y M. A. Román, y otra por los Srs. Grullón y Julio Fondeur. Esta se llamaba "El Progreso" y estaba situada en Rancho Español, aquella "La Gumersinda", en Cabeza de Toro³⁹.

Referente a cacao en Puerto Plata, además de la siembra de Souflé mencionada, tenía buena finca en Arroyo Francés, Federico L. Villanueva, fruto que también sembró cerca de la ciudad⁴⁰.

Se abogaba por el cultivo del *trigo* en el país, razonando que la opulencia, civilización y poder de Estados Unidos de Norte América se debía a él, cuya industria era la reina de las industrias, pues las demás ramas de ella no eran más que su cortejo. Que los molinos eran baratos y de fácil uso y se podía exportar el grano; que su cultivo no producía las dificultades del azúcar ni la inversión que requería levantar ingenios⁴¹ ...

Como indicador de las exportaciones de la época, el siguiente: "El 10 de octubre de 1879 salió (de Puerto Plata) el vapor alemán SAXONIA vía San Thomas con 4,838 pacas y serones de tabaco, 522 horquetas, 266 sacos de café y 20 sacos de cacao"⁴².

Recomendamos:

a) que desde el 7 de octubre de 1879 hasta el 31 de agosto de 1880, Puerto Plata es Capital de la República de Gobierno Provisional presidido por el General Gregorio Luperón;

b) que en la segunda semana de febrero de 1880 se constituye la *Compañía de Crédito de Puerto Plata*, entre el Ministro de Hacienda y los Srs. Ginebra Hermanos, Cosme Batlle, Lithgow Brothers, Antonino Achalandabaso y Juan Llompert;

c) que esta compañía de crédito facilitaba mensualmente al Gobierno \$16,000 para cubrir raciones de Puerto Plata, Santiago y La Vega, que montaban a \$13,700; la diferencia se dedicaba a gastos extraordinarios. En el primer mes —octubre— se utilizó para cancelar deudas de la pasada administración con el comercio de la localidad.

La Compañía de Crédito de la ciudad de Santo Domingo apenas alcanzaba para cubrir los gastos de su Provincia; igualmente así ocurría con las compañías de Azua, El Seybo, Samaná y Monte Cristy con sus respectivas jurisdicciones⁴³.

La suma que facilitaba la Compañía de Crédito de Puerto Plata al Gobierno era menor, en \$2,000, que la presupuestada cinco meses antes para la Contaduría Particular de Hacienda de Puerto Plata por el competente y probo ciudadano Francisco Xavier Amiama, Ministro de Justicia e Instrucción Pública y Comisionado Especial de Hacienda en las Provincias y Distritos del Cibao del Gobierno de Cesárea Guillermo. En efecto, en comunicación pública de fecha 5 de octubre de 1879, del Comisionado al ciudadano Maximiliano Grullón, nombrado Contador Particular de Hacienda, consta que Amiama había proveído a la Administración de Santiago \$1,200 de los \$5,000 presupuestados; a la de La Vega \$900 de \$3,400 presupuestado; a Monte Cristy \$500, de \$2,000 presupuestado, y a Puerto Plata \$500, de \$7,500 presupuestado⁴⁴.

La Hacienda pública cuando el Gobierno Provisional fue modificada. “Los derechos de importación montaban de cuarenta y cinco hasta sesenta por ciento... y fueron reducidos a treinta y cinco por ciento; y tanto los pueblos como el comercio recibieron un alivio inmediato. En cambio, los derechos sobre algunos productos de exportación sufrieron un aumento que era indispensable para mantener el equilibrio económico”. El azúcar y la cera pagarían un 100% más (de 25 ctvos. antes, pagarían 50 ctvos. por qq); el tabaco, el café y el cacao, 50% más (50 ctvs. antes, pagarían 75 ctvos. por qq).

Es evidente que Luperón, perteneciente ya a la burguesía comercial, una vez en el poder favoreció a su clase. La inversión en la retribución de impuestos Luperón la justifica expresando que los elementos más pudientes del país eran los rurales... pues no pagaban al Estado ni por sus haciendas, ni por sus productos, ni por sus crías de toda clase de ganaderías, ni por sus bestias de carga ni de paseo⁴⁵ ...

El Ministro de Hacienda fue desde octubre 7 de 1879 hasta

febrero de 1880, Maximiliano Grullón, fecha en que renunció. Ocupó la Cartera, por Decreto No. 336 (El Porvenir, 25 de febrero de 1880), Rodolfo R. Boscowitz. Contador Particular de Hacienda: Miguel Andrés Peralta. Directiva del Tribunal de Comercio de Puerto Plata, electa en noviembre de 1879: Presidente, Federico L. Villanueva; Conjueces: G. H. Heinsen y Juan Llompert; suplentes: E. Hatchmann y Francisco Pardo; secretario: Ignacio Gutiérrez Hidalgo, abogado⁴⁶.

Si bien la empresa azucarera de Carlos Loynaz, que introdujo en el país las máquinas de vapor para la producción, en abril de 1873 en Puerto Plata, apenas duró unos años, la siembra de caña se generalizó de nuevo.

De 1873 es también el “Ingenio del Sr. Socorrás en Muñoz (al Este de Puerto Plata) cuya producción de la primera zafra se calculó en por lo menos mil barriles de moscabado”⁴⁷.

Fue a partir de 1877 cuando tomó auge la producción de azúcar en el país, ascendiendo —por cálculo de producción— en 1879 a 233,000 qq., elaborada casi en su totalidad en el Sur. Correspondiendo: a la provincia de Santo Domingo —alrededores y campos aledaños a la Capital—: 163,000 qq., en los ingenios *Esperanza*, *La Caridad*, *Angelina*, *Las Damas*, *Constancia*, *Bella Vista*, *La Elena*, *Asunción*, *Santa Teresa*, *Isabel María*, *San Cristóbal* y *Sabana Grande de Boyá*; a Azua: 60,000 qq.; y a San Pedro de Macorís y a Puerto Plata, 5.000 qq. en cada una.

La producción anotada de Puerto Plata provenía del ingenio “La Providencia”, (al Este de la ciudad, en Muñoz, propiedad del Ing. J. W. Baralt).

Se calculaba que la producción nacional para 1880 ascendería a 400,000 qq. o talvez más, porque se estaba levantando varias haciendas en Santo Domingo, Azua, Samaná y Puerto Plata⁴⁸.

Los empresarios de los ingenios *Esperanza* (1875), *La Caridad* (1876), *Angelina* (de Macorís, 1876) y *Las Damas*, eran, respectivamente, Joaquín M. Delgado, cubano; Evaristo Lamar, cubano; Juan Amechazurra, cubano, y William Read, norteamericano, de boston⁴⁹.

En interesante trabajo el sociólogo Del Castillo⁴⁹, da noticias, con detalles, de otros ingenios de finales del siglo XIX, algunos posteriores a la década sobre la cual tratamos: *La Fe*, *Dolores*, *San*

Luis (hoy Ozama), San Isidro Labrador, Jainamosa, La Francia, La Duquesa, Consuelo (Macorís, 1882), Cristóbal Colón (1882), Santa Fe (1882), Puerto Rico, Italia (hoy Caei, 1882), Quisqueya (1890...), San Marcos (Puerto Plata, 1883).

Referente a Puerto Plata, además de pormenores del ingenio "San Marcos", dice que "Miguel Andrés Peralta y Enrique Hatchmann habían fomentado desde 1879 el ingenio "La Industria", que luego se llamará "Mercedes", bajo un esquema tecnológico híbrido que incorporaba unidades de la era industrial a un sistema todavía manufacturero".

Hatchmann, informamos, formaba parte de la casa comercial Ginebra Hermanos⁵⁰, cuyo accionista principal, José Ginebra, fue el dueño del ingenio "Mercedes".

En relación con Azua, transcribimos el siguiente dato: "El día 18 de los corrientes (febrero 1880) ha partido de esta ciudad (Puerto Plata) con destino a La Habana... el Sr. Francisco Xavier Amiama, con el importante objeto de realizar la empresa de las máquinas centrales para la elaboración del azúcar... en Azua"⁵¹.

En cuanto a las predicciones para Samaná, 1880, ya hemos referido quiénes eran los empresarios y los nombres de sus haciendas.

En Puerto Plata, en 1880, aparte de los dos ingenios citados: "La Providencia" y "La Industria", existían dos más: "La Rosa" y "La Luisa".

Se anuncia, además, a principios de este año, que un puertorriqueño pensaba establecer una industria de 42 caballos de fuerza, probablemente en Isla Cabra (*paraje* de la Sección Guzmancito, municipio de P.P., como a 15 kms. al Oeste de la ciudad, en el litoral, frente al cual está la Isla Cabra, de 200 a 300 tareas, en parte cultivable) y llanos de Maimón (Sección de Puerto Plata colindante con la anterior)⁵².

"Están dispuestos a plantar hacienda de caña (en abril de 1880) el Sr. D. José Ginebra y el Sr. T. G. Levy, apoyado en poderosa casa de Nueva York que le ha ofrecido ayuda"⁵³.

En este mismo mes de abril, el día 17, el General Gregorio Luperón —a la sazón Presidente del Gobierno Provisional—, constituye una sociedad con Enrique Hachtmann, Miguel Andrés Peralta

(dueños del ingenio "La Industria") y R. R. Boscowitz, que compra y fomenta terrenos en San Marcos y Cafemba, y, luego, los sembrados originales del ingenio "Isabel", en Cafemba, de Carlos Loynaz. La primera hacienda toma el nombre de "El Progreso" y la segunda, la que fue de Loynaz, el de "Nuevo Progreso". La caña es enviada para su molienda al ingenio "La Industria".

Tenían siembra de caña a finales de la década del 70 los Srs. Federico Finke, Gregorio Artilles, Martín Peralta y Luis Matías⁵⁴; igualmente, Paquito Borrero, héroe de las guerras de Cuba, y un grupo de ciudadanos del Puesto Cantonal de Blanco, hoy Municipio de Luperón.

El plantío del patriota cubano, que estaba en sitio cercano y codiciado de la ciudad, crónica de la época lo describe así:

...“Al doblar la loma que remata la punta de Cafemba tiene un predio de caña en cuyo medio se levanta un modesto batey, con un trapiche de hierro movido por fuerza animal y un fondo de 64 galones montado sobre un horno de mampostería”, Paquito Borrero. El trapiche acababa de recibirlo de los Estados Unidos y sus cargas de melao las vendía al alambique propiedad de los Srs. Ginebra y Pierret en la ciudad. La crónica alababa la laboriosidad de Borrero, “digno de que un socio progresista lo ayude”. Agregando, que el infatigable Gracesqui comenzó igual que Borrero “y hoy utiliza los cilindros abandonados del ingenio que plantó en San Marcos el Sr. Carlos Loynaz, con los que puede moler hasta cien bocoyes, merced a la ayuda del señor H. Smidt”⁵⁵. Los terrenos de Borrero en Cafemba, 1 1/4 peonías, fueron comprados por Luperón en 1883⁵⁶.

El ingenio de Domingo Gracesqui, "La Rosa", en Muñoz Arriba, fue iniciado en 1874, apenas con \$500 facilitados por un amigo para la compra del terreno. Gracesqui, norteamericano, llegó a Puerto Plata con ocupación de carpintero. Del tesón mostrado por él para levantar su hacienda existe crónica⁵⁷. En 1880 "La Rosa" era una de las principales industrias del Distrito de Puerto Plata⁵⁸.

En Blanco (hoy Municipio Luperón), en abril de 1880, “para atraer al extranjero progresista que quiera establecer allí el Ingenio Central”, “los laboriosos habitantes de aquel puesto cantonal —estimulados por el Sr. Isidro Polanco, Alcalde Constitucional, y el Coronel Bartolo Alvarez, a quien el Gobierno acaba de nombrar Comandante de Armas de lugar—, se dedican a sembrar caña”...

Exaltaban las condiciones locales: bahía con “seguro abrigo a los buques de todo calado” y “terrenos llanos y alimentados por varias lagunas que nunca se agotan”, donde crecía la caña lozana y abundante. Existían en Blanco, además, “*montes de yaya*, que pueden suministrar madera para todos los envases”⁵⁹.

De dos haciendas de caña más de aquella época existen vestigios, comprobados por nosotros. Una en el paraje *Los Caños (Maimón)*, como a 12 kms. al E. de la ciudad, la otra en Rincón de Yásica (Sabaneta de Yásica), como a 50 kms. al O. de la población de Puerto Plata.

De la primera existen restos de aparatos de hierro y, además, *en el sitio, de origen mucho mas antiguo, pared de mampostería como de 20 metros de longitud* —cuya extensión era mayor—, de posible origen colonial. *Probablemente corresponde al Ingenio San Bartolomé del Valle de Maimón, que fue uno de los cinco ingenios que existieron en Puerto Plata en el siglo XVI.* (Ver p 411 de: Emilio Rodríguez Demorizi, NUEVA FUNDACION DE PUERTO PLATA, Editora Arte y Ciencia, C. por A. Santo Domingo, República Dominicana, 1975). Estos vestigios se encuentran en finca propiedad actual de Guillermo Brugal.

De la segunda hacienda, en predios propiedad hoy del Dr. José Kingsley y de Manuel Aldavín: restos de maquinaria, quizás de caldera, empotrada en mampostería; pozo de ladrillo y cimientos de construcción. En el patio de la casa del Sr. Aldavín existían dos grandes fondos.

En Los Caños, luego, a principios del presente siglo, tuvo alambique Melitón Gómez, puertorriqueño.

La hacienda de Rincón de Yásica aseguran “era del Vale Julián Reyes, de San Cristóbal”. Alguien la ha relacionado con propiedad de Rodolfo R. Boskowitz⁶⁰...

Por ser factoría principal de la época, abundaremos sobre el ingenio “LA INDUSTRIA”. Resumimos sus datos:

Empresarios: Enrique Hatchmann y Miguel Andrés Peralta.
Administrador: Luis Souffront.

Inició las siembras en 1879. Tenía 1,400 tareas sembradas de caña.

El edificio medía 170 x 45 x 15 (altura) pies, y estaba dividido en tres partes: a) purguero, b) sala de pailas, c) maquinarias.

- a) una viguería montada en mampostería, podía sostener 140 bocoyes;
- b) 4 pailas, con un recibidor de 700 galones; 5 grandes enfriadores de mampostería capaces de contener 15 bocoyes de azúcar. *Caldera de vapor*, de fuego indirecto; sobre ella 3 clarificadores capaces de contener 1,800 galones de guarapo;
- c) la máquina, de 40 caballos de fuerza, procedía de R. DEELY & Cía. (de Nueva York, la misma casa suplidora de las piezas del Faro de Puerto Plata, JAPO), fue montada por M. Morris.

El piso de la construcción era de hormigón.

“Pero —dice la prensa de la época— en lo que sobresalen la habilidad y el talento del albañil que ha dirigido toda la obra, el inteligente *Lorenzo Modesto*, es en la construcción de la chimenea. Este soberbio monumento construido todo de ladrillo, y sujeto a una regla de talud, es decir que va minorando en su elevación, mide 13½ pies en su base; el zócalo es de 15 pies de altura, en que principia a erguirse este gigante de piedra que no habrá absorbido menos de 70,000 ladrillos, hasta llegar a 80 pies de altura. (Nueva coincidencia: la misma altura que tiene el faro de hierro de Puerto Plata). Su construcción es de un sistema especial, pues, a más de la corriente del tubo, tiene comunicación de aire en toda su extensión, por medio de claraboyas que mantienen las paredes siempre frescas”⁶¹.

El 29 de julio de 1880 se probaron maquinaria y caldera. Maquinista: Alexander Francisco. Fueron invitados por los dueños los ingenieros Baralí y D. González para presenciar el acto y emitir su juicio. Se alaba de nuevo la hermosa chimenea, “pues, sabido es, que las chimeneas de hierro, relativamente delgadas para facilitar su colocación, quedan inútiles después de 3 ó 4 cosechas, pues se oxidan y, al caerse el moho por efecto del calor, suelen abrirse”⁶².

El 5 de agosto de 1880 se dio principio a la zafra. En septiembre ya embarcaba sus mieles y azúcares en los vapores Santo Domingo y Etna⁶³.

Para esta misma fecha hay noticia de que “la hacienda “La

Luisa" comenzará sus molindas según sus dueños el mes entrante pues la colocación de la máquina toca a su término"⁶⁴.

Anteriormente, cuando hablamos de la colocación de los primeros rieles en el país, dimos algunos datos sobre el ingenio "San Marcos", de los hermanos Lithgow.

José del Castillo, citado por nosotros, reproduce que la instalación de esta industria "fue saludada con entusiasmo por los puertoplateños, quienes se admiraban de sus "edificios de hierro", su "majestuosa chimenea", su vía férrea que iba del ingenio al puerto y especialmente las locomotoras llegadas en 1883 y bautizadas como *Puerto Plata y San Marcos*". A no dudar que fuera el conjunto y sobre todo las locomotoras el motivo de alegría de la población, pues de carrileras, majestuosas chimeneas y edificaciones de hierro conocía Puerto Plata.

Roderick Arthur, famoso maestro constructor criado y formado en Puerto Plata, principal artífice de las "casas victorianas puertoplateñas", fue quien colocó, a perfección, la vía férrea del ingenio "San Marcos". Desde éste, en la Sección San Marcos, con una extensión aproximada de tres kilómetros, pasando por el paraje Las Flores, llegaba al muelle, construido en 1876—1877 por Crosby⁶⁵.

Las edificaciones de hierro —que se debieron en general a que la transformación industrial exigió de grandes espacios cubiertos brindándoles la laminación del hierro la solución—, se conocieron en Puerto Plata desde los inicios de la década del 70.

El primero de los varios almacenes de hierro de Puerto Plata fue importado por Cocco & Cía. en 1872, de Inglaterra vía Hamburgo; el hermoso *mercado público*, con sendas torres de remate piramidal agudo en sus cuatro esquinas, importado de Hamburgo en 1875 fue inaugurado en 1876 y abierto al público el 25 de marzo de 1877; abarcaba una manzana; tenía esta *empresa de servicio público*, como accionistas a: Abraham C. de León, Ildefonso Mella Brea —responsable de la obra—. C. Klusner, Gregorio Luperón, E. Hatchmann, W. Heinsen y Gustavo Zeller; el muelle tenía amplia edificación de hierro; *el matadero*, otra empresa de servicio público, de columnas de hierro y celosías de madera, había inaugurado el 16 de junio de 1877; empresarios: Ginebra Hermanos, constructor: Segundo Imbert. Otras construcciones, de hierro y ladrillo, inauguradas antes de la construcción del ingenio San Marcos fueron: el Puente de la Guinea, el 27 de agosto de 1879, y El Faro, el 9 de septiembre de 1879. Estas

dos edificaciones centenarias, hoy puestas en valor, son atractivos monumentos de la ciudad. Otras construcciones de hierro de la época: los enverjados del Cementerio Municipal (1877) y del Parque Central (1878), éste removido.

(En la década del 90 se construirían: el “viejo muelle de carga” —de mampostería y hierro— en Punta Fortaleza, el “muelle de pasajeros”: glorieta de hierro en mitad de la bahía; ambas edificaciones inexistentes; y la *Estación del Ferrocarril Central Dominicano*, enteramente de hierro, aún en pie aunque arruinada, inaugurada el 16 de agosto de 1897)⁶⁶.

Allen Howard Crosby, constructor de muelle con carrileras en Puerto Plata en 1876 y empresario que levantó nuestro Faro en 1879, fue pionero también, aunque modesto, pero pionero al fin, de *edificaciones en Puerto Plata en relación con el aprovechamiento de los baños de mar*, lo cual adquiere valor de leyenda ante los actuales proyectos turísticos millonarios en nuestras costas, por el Departamento INFRATUR del Banco Central de la República.

La “casa de baños públicos” que construyó Crosby, con exigencia de plano y de tarifa de cobro, estuvo situada en la “Playa Norte” de la ciudad, cerca de la “La Poza del Castillo”, entre el inicio de las calles San Felipe y actual José del Carmen Ariza, colindando con el patio de la casa No. 36 de la calle Sánchez, que es por cierto una de las pocas muestras de casas de estilo anglo-antillano de la ciudad.

En relación con esta peculiar y nimia empresa citamos los siguientes testimonios, de los Libros de Actas de sesiones del Ayuntamiento de Puerto Plata.

En fecha 10 de julio de 1877 “Allen Howard Crosby solicita permiso para dar principio a una casa de baños públicos en el mar frente a la morada del Señor Zeller”. En fecha 24 de julio de 1877 se le concedió sitio —detrás de la casa del Señor Julio Rost— y que enviara plano y tarifa. El 9 de septiembre del mismo año Crosby “pone a disposición del Ayuntamiento producido de los baños de mar los domingos, durante cinco años, para cooperar a la creación de un hospital en esta ciudad”. El 11 de septiembre de 1877 personalmente Crosby puso a disposición del Ayuntamiento “tres pesos pagados el domingo por los bañistas del mar”⁶⁷ ...

Con juicio emitido por nosotros en otra ocasión terminamos este ensayo:

Es interesante comprobar, digno de análisis profundo, que el afán progresista de la década del setenta (del siglo pasado) desbordaba el espíritu y reverberaba en la conciencia hasta encontrar razón en el Gobierno Provisional de Puerto Plata, 1879—1880; reverberaba en la conciencia porque Puerto Plata fue en ese lapso, paradójicamente, un verdadero hervidero político, revolucionario, con asonadas continuas que se prolongaron esporádicamente después del Provisorio hasta la Revolución de Moya en 1886.

Es el apogeo de la ciudad norteña sobre el mar político nacional, donde navegaba airoso con dotación selecta y las velas del prestigio desplegadas el bajel del genio de *Gregorio Luperón*^{6 8}.

José Augusto Puig Ortiz

Puerto Plata, octubre de 1979

NOTAS:

1. Periódico EL PORVENIR núm. 366, 25 de septiembre de 1880, *EP*.
2. *Ibidem*, núm. 44, 9 de noviembre de 1872.
3. *Ibidem*, núm. 3, 1^o de febrero de 1872. En el Censo de Puerto Plata de 1871 (Archivo Municipal PP), hecho en los primeros meses de dicho año, Diego estaba ausente de la ciudad pues no figura empadronado. Carlos y Enrique, con 28 y 26 años —casados con Isabel Loynaz, americana, y Juana Castillo, cubana— respectivamente, figuran como comerciantes. *Enrique Loynaz del Castillo*, Coronel del Ejército Libertador Cubano, nació en Puerto Plata. Carlos no tuvo descendencia. Diego casó tres veces y tuvo 14 hijos.
4. Archivo del Ayuntamiento de Puerto Plata. Libros de Actas de las sesiones (AAPP—LAS).
5. *EP* núm. 9, 16 de marzo de 1872.
6. *Ibidem*.
7. *EP* núm. 18, 18 de mayo de 1872.
8. Colección de Leyes, Decretos y Resoluciones emanados de los Poderes Legislativo y Ejecutivo en la República Dominicana. "*Josefa Crosby*", buque dominicano propiedad de Crosby entregado al Gobierno dominicano por su dueño el 13 de septiembre de 1876 (Art. 3 de la Resolución del P.E. núm. 1702).
9. Puig Ortiz, José Augusto, *Tráfico marítimo en Puerto Plata 1871—1880 y asuntos conexos. Casos Internacionales*. Texto inédito.
10. AAPP—LAS de las fecha citadas.
11. *Ibidem* de fechas 11 de julio 1876, 1^o de octubre 1876, 7 de noviembre 1876 y 19 de diciembre 1876.

12. Ibidem del 27 de julio de 1876.
13. Colección de Leyes...
14. AAPP—LAS del 9 de enero de 1877.
15. Ibidem, 17 de octubre de 1876. El edificio de la *Aduana*, construido en 1872, estaba frente al muelle, en esquina contraria (Ver, Puerto Plata: la Conservación de una ciudad... p. 173 y EP núm. 33, 31 de agosto 1872 y núm. 9. Año 2do. del 20 de marzo de 1873. En este número se expresa: "Da gusto visitar las oficinas interiores de la *Aduana* de esta ciudad: limpieza, elegancia, "apropos" y cuanto más pueda apetecerse; cada departamento con su denominación, en claros y lujosos letreros suspendidos en las entradas respectivas".
16. AAPP—LAS de las fechas citadas.
17. EP núm. 344, 24 de abril de 1880.
18. Ibidem núm. 33, 17 de agosto de 1873.
19. AAPP—LAS del 23 de junio de 1875.
20. Ibidem, del 13 y 27 de septiembre de 1875.
21. Colección de Leyes...
22. Detalles, con fotografías del puente y de los trabajos de su puesta en valor —por José Augusto Puig Ortiz— en Suplementos de EL CARIBE, de fechas 3 de diciembre de 1978 y 21 de julio de 1979.
23. Colección de Leyes...; Efemérides Dominicanas Vergés—Vidal (El Caribe).
24. Puig Ortiz, José Augusto, *El Faro de Puerto Plata*. Texto inédito. (En este trabajo: datos documentales del uso del petróleo en Puerto Plata desde 1876). La Resolución que autorizó al Sr. Crosby a establecer un faro en Puerto Plata es la núm. 1637, de fecha 12 de febrero de 1878.
25. EP, fechas: 13 de marzo, 17 de abril, 23 de mayo, 27 de noviembre, 4 de diciembre, de 1880 y 22 de enero de 1881.
26. Ibidem núm. 329, 10 de enero de 1880.
27. Ibidem. Aparece abarcando 4 columnas del periódico. Es la Res. No. 1824, Colec. Leyes.
28. Ibidem, núm. 25. Año 2do. 22 de junio de 1873.
29. Ibidem, 6 de mayo 1872.
30. Ibidem, núm. 327, 27 de diciembre de 1879.
31. Ibidem, núm. 335, 21 de febrero de 1880 y núm. 291 del 12 de abril de 1879.
32. Ibidem núm. 327, 27 de diciembre de 1879.
33. AAPP—LAS de fechas 9 de julio y 13 de agosto de 1875. A la última asistieron el Gobernador, la Junta de Fomento y el Comandante de Armas. Sobre la Revista Nacional o Feria Agrícola o Feria Pública —que se celebró el 10 y no el 1º de octubre— datos en las sesiones del 8, 26 y 27 de octubre y 16 de noviembre 1875.

34. Ibidem, 23 de noviembre de 1875.
35. Ver Puig Ortiz, José Augusto, *Emigración de Libertos Norteamericanos a Puerto Plata en la primera mitad del siglo XIX: la Iglesia Metodista Wesleyana*. Editora Alfa y Omega, Santo Domingo, R.D., diciembre de 1978. Capítulo: *Génesis del cosmopolitismo en Puerto Plata*, p. 21–30.
36. EP núm. 46. Año 2do. 16 de noviembre de 1873.
37. Ibidem núm. 345, 1^o de mayo de 1880. Por Decreto 1771, 19 de mayo de 1879, habilitó el Presidente Cesáreo Guillermo el puerto de La Romana, considerando que la crianza, la agricultura y el comercio se desarrollan cada vez más en la provincia del Seybo...
38. EP, núm. 344, 24 de abril de 1880.
39. Ibidem, núm. 320, 8 de noviembre de 1879. De artículo extenso, titulado La Agricultura en Samaná.
40. Ibidem, núm. 342, 10 de abril de 1880.
41. Ibidem, núm. 291, 12 de abril de 1879.
42. Ibidem, núm. 316, 11 de octubre de 1879.
43. Ibidem, núms. 334 y 337 del 14 de febrero y el 6 de marzo de 1880, respectivamente.
44. Ibidem: "Alcance" al núm. 315 de EL PORVENIR, de fecha 5 de octubre de 1879; hoja tabloide de 4 columnas totalmente ocupada por la extensa comunicación. Amiama se encontraba en Puerto Plata desde el 23 de septiembre de 1879; al otro día de esta comunicación se inició en P.P. el movimiento revolucionario que derrocó a Cesáreo Guillermo.
45. Luperón, Gral. Gregorio, *Notas Autobiográficas y Apuntes Históricas*, Tomo III, p. 57. Editora de Santo Domingo, S.A. (Sociedad Dominicana de Bibliófilos, Inc.) Santo Domingo, República Dominicana, 1974. Decreto sobre Arancel, EP núm. 326, 20 de diciembre de 1879.
46. EP núm. 322, 22 de noviembre de 1879.
47. Ibidem núm. 32. Año 2do., 16 de agosto de 1873. Para esta época había en P.P. varios cubanos de apellido Socarrás. Puede tratarse o de Francisco o, mejor aún, de José R. Socarrás, que en el *Censo de Puerto Plata de 1875*, está radicado en "Sabana Grande" —Sección próxima a la de Muñoz—, con cultivos. Junto a él y su familia, en la misma Sección tres familias cubanas más. Total de cubanos, incluyendo niños, 19 personas. Socarrás estaba casado con Luisa Rodríguez, cubana; tres hijos: Eliana, Camilo y Flora.
48. EP, 27 de septiembre de 1879. Datos tomados de la Revista Agrícola e Industrial, cuyos cálculos fueron facilitados por Hipólito Billini, Cónsul dominicano en Nueva York.
49. Del Castillo, Lic. José, *Las Inmigraciones y su aporte a la cultura dominicana —Finales del siglo XIX y principios del XX*. Suplementos del LISTIN DIARIO, de fechas 25 de agosto y 1^o de septiembre de 1979.
50. AAPP—LAS, 24 de abril de 1877.
51. EP núm. 335, 21 de febrero de 1880.
52. Ibidem núm. 340, 27 de marzo de 1880.

53. Ibidem núm. 343, 17 de abril de 1880.
54. Ibidem núm. 342, 10 de abril de 1880.
55. Ibidem núm. 344, 24 de abril de 1880.
56. Archivo de la Dirección de Registro y Conservación de Hipotecas de Puerto Plata.
57. EP núm. 359, 7 de agosto de 1880.
58. Ibidem.
59. Ibidem núm. 344, 24 de abril de 1880. En el paraje aludido, llamado Las Lagunas de Luperón, cercano a la población, en 1883: Luperón, R.R. Boscowitz, Eugenio Generoso de Marchena y E. Hachtmann, constituidos en sociedad, gastaron varios miles de pesos, en compra de terrenos, maquinarias y edificación de mapostería, para hacienda de caña que fomentaron, llamada "La Aurora". La empresa no tuvo éxito y se disolvió en 1887. Hasta hace unos años podían localizarse los cimientos de las edificaciones.
60. De un lado aparte las motivaciones nacionales que indujeron a la proliferación de la siembra de la caña de azúcar en Puerto Plata, compartimos el criterio de que "en la década del 70 del siglo pasado, como consecuencia de la combinación de una coyuntura internacional favorable (guerra cubana, afectando al principal-exportador de azúcar de caña, guerra franco-alemana de 1870, ambos países los mayores productores de azúcar de remolacha y la guerra civil norteamericana y sus efectos sobre las plantaciones de la Louisiana) y de la cristalización de las condiciones internas adecuadas (la terminación de la segunda guerra dominicana de independencia), surgió en la República Dominicana la industria azucarera moderna". José del Castillo (Apud).
61. EP núm. 355, 10 de julio de 1880.
62. Ibidem, núm. 359, 7 de agosto de 1880.
63. Ibidem, núm. 366, 25 de septiembre de 1880.
64. El ingenio "La Luisa" era propiedad de Luisa Mercadé Vda. Finke e hijos (Federico, William y George). Federico Finke era el Administrador. Estaba ubicado en Muñoz, en parte del terreno donde hoy se desarrolla el complejo turístico de las villas de Playa Dorada.
65. Ver Robert Gamble y José Augusto Puig Ortiz, *Puerto Plata: la conservación de una ciudad. Inventario. Ensayo Histórico-Arquitectónico*, (p. 210-212). Editora Alfa y Omega, 1978, Santo Domingo, República Dominicana.
66. Ibidem, p. 172-182.
67. Ibidem, p. 180.
68. Ibidem, p. 184.

