

# NUESTRA VIEJA CIUDAD.



... de ...  
42, 12, 1971

... de ...  
No. 12, a. 71, 24 Julio y 25 Julio, 1971

## NUESTRA VIEJA CIUDAD

... de ...  
... de ...

... de ...  
... de ...



## NUESTRA VIEJA CIUDAD

Ponencia presentada por el Ing. José R. Báez López—Penha en la Mesa Redonda sobre Planeamiento Urbano celebrada en la Universidad Nacional Pedro Henríquez Ureña durante los días 6, 7 y 8 de julio de 1971.

## NUESTRA VIEJA CIUDAD.

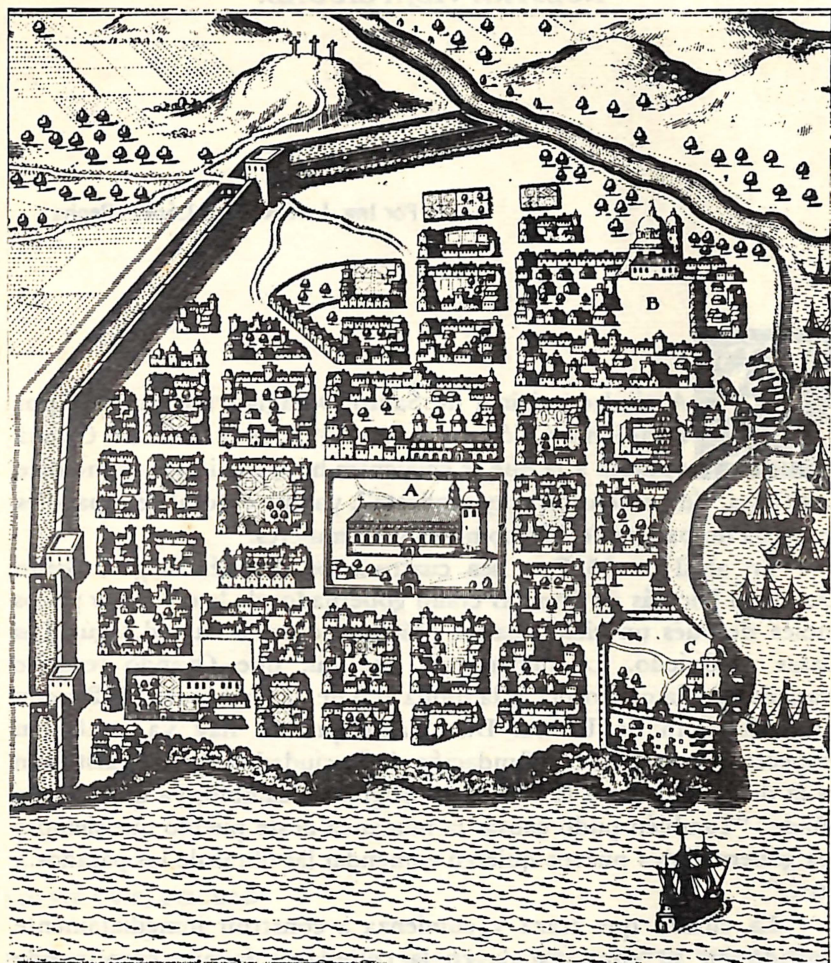
Por Ing. José R. Báez López—Penha



A ciudad original de Santo Domingo fue fundada por Bartolomé Colón en el año 1498, en la orilla del Ozama opuesta a la que se encuentra hoy. Debió ser, como dice Las Casas, “de extensión muy modesta”, ya que el total de españoles en la isla no pasaba de 300 hombres y 30 mujeres.

En abril de 1502, o sea cuatro años después, llega a Santo Domingo Nicolás de Ovando como gobernador de la colonia y pocos meses después un ciclón barrió prácticamente la ciudad, según Las Casas y Oviedo. La destrucción fue tal, que Ovando resuelve trasladarla a la otra orilla, y la funda el 5 de diciembre de 1502 según Fray Cipriano de Utrera. Dice Palm que no hay ya confusión respecto a la fecha de la fundación de la ciudad, lo que sí existe aún es la duda respecto a la causa que originó el cambio, ya que Oviedo añade: “También pudo causar la mudanca deste pueblo que siempre los gobernadores nuevos quieren enmendar las obras de los pasados... etc...”.

La ciudad que traza y comienza a construir inmediatamente Ovando en su corta estada en la colonia es la que corresponde actualmente al polígono que incluye las calles Las Damas, Isabel la Católica, Arzobispo Meriño y Hostos, con el Hospital de San Nicolás de norte a sur, y Restauración, Emiliano Tejera, Mercedes desde la capilla de los Dávila o los Remedios, hasta Hostos, Luperón, parte del Conde y parte de Padre Billini de este a oeste.



Durante los siglos XVII y XVIII la ciudad se va extendiendo hacia el sur hasta el mar y hacia el oeste, primero hasta la actual calle Santomé con el Hospital de San Andrés y el Hospital de San Lázaro, este último totalmente alejado de la ciudad dado el tipo de sus pacientes, y luego sigue hasta las murallas que la limitan por el oeste. Por el norte, en principio no pasó de la calle Mercedes, que como sabemos es el límite norte del plano inclinado ligeramente hacia el sur, evitando las violentas diferencias de nivel que la separan del segundo plano o terraza que se encuentra más o menos a la altura de la cota 27 en las inmediaciones de las murallas que la limitaban por la parte norte. San Antón, San Miguel, El Jobo, y San Lázaro, con El Embudo, La Noria y Salsipuedes, aparecen posteriormente y casi podría decirse que por generación espontánea en la estrecha e irregular faja de terreno ubicada entre el primer farallón y las murallas antes citadas. Tres pequeños templos de piedra tapia y ladrillo se construyen en la zona.

Con excepción de estos últimos, los materiales usados en las construcciones fueron de malísima calidad, abundando además la madera para estos fines, constituyendo desde su principio un arrabal en potencia.

El siglo XIX encuentra a la ciudad de Santo Domingo todavía dentro de sus murallas densificando su construcción en su parte sur-oeste, y la vieja común de San Carlos descolgándose por su calle Real queriendo alcanzar el ángulo noroeste de las murallas por el Fuerte de la Concepción.

Las salidas de la ciudad se hacían generalmente por el lado oeste y por la Puerta del Conde en la mayoría de los casos; varios caminos se iniciaban en este punto en direcciones diferentes y todos coinciden hoy con los trazados de varias de las calles de la ciudad actual. El camino de Guibia, partía del Baluarte del Conde y seguía la dirección de la actual Av. Independencia, el camino de Santana seguía la orientación de la calle Enrique Henríquez; otro camino que subía hacia La Esperilla, coincide hoy con la calle Julio Verne; el camino del Cibao, es exactamente la dirección de la calle 30 de Marzo, así como el camino de San Carlos, o sea la calle Real, es la actual calle 16 de Agosto. Otro camino seguía paralelo a la muralla hacia el norte, coincidiendo con el tramo norte de la calle Pina y la actual calle Emilio Prud-Homme. La actual Avenida Mella y la calle Vicente Noble marcan exactamente el curso que seguía el camino de Galindo. Por la Puertecita, pequeña abertura hecha en la muralla

cerca de la Iglesia de Santa Bárbara, se salía también aprovechando la cercanía del camino de Galindo, dando a todos ellos los frentes de estancias y pequeñas fincas que tiempo después serían urbanizadas, como por ejemplo, la de Lugo y su tejar, Loló Pichardo, Ricardo Piñeyro, Damián Báez, La Primavavera, El Carmelo, Vicini, Marín, por nombrar algunas en el camino de Guibia. La Estancia de Polanco y el tejar, La Generala, Gazcue, La Aguedita, la Vda. Arvelo y Santana en el camino del mismo nombre, repitiéndose esto en cada una de las otras salidas de la ciudad.

Como se ve la ciudad creció dentro de sus muros muy lentamente, y es indudable que contribuyeron negativamente en su desarrollo económico—social y físico, factores de todos conocidos como son primeramente, la pobreza crónica de la colonia, las sucesivas invasiones y dominaciones extranjeras, nuestras continuas y estériles luchas, después de las guerras de Independencia y Restauración y por último, el casi total aislamiento con el resto de la República y el exterior.

Recordemos de paso que es en 1923 cuando se vence el paso de La Cumbre y el Número para unir al Cibao y a la región sur de la República con la ciudad capital, y más tarde aún cuando se termina la carretera Mella que se tiende sobre el llano que la separa de la región este del país.

Es en el primer cuarto de siglo XX cuando la ciudad se asoma tímidamente por fuera de sus murallas. Primeramente se abren por el lado oeste para dar paso a las prolongaciones hacia el oeste de las calles San Pedro, Misericordia, Padre Billini y la del Arquillo, que con la Canela, Pina, Estrelleta, Número, Cambronal, Las Carreras, Mella y Sabana Larga forman el polígono que se llamó Ciudad Nueva.

Varios años después y por la parte norte se arrastran Villa Francisca, Villa Esmeralda y Ensanche Cánada, hacia las alturas de Galindo y Galindito, o sea el terreno ubicado entre el límite este de San Carlos hasta el camino de Galindo (Vicente Noble).

En ese preciso momento en que comienza a desbordarse la ciudad fuera de los muros que la circundan buscando más aire y mayor amplitud como era lógico pensar, el diseño inadecuado de sus manzanas y el loteo de las mismas, crea el ambiente propicio para que unos años después se inicie uno de los más graves problemas de arrabalización que existe en nuestra ciudad, “las cuarterías en la parte atrás”.

En San Carlos ya en 1911 están urbanizados los ejidos de ese Ayuntamiento siguiendo el plano del Ing. Hawland, y se arriendan luego los solares a particulares, siempre y cuando se comprometan a construir a más tardar un año después de firmado el contrato.

Este fue el comienzo de lo que luego se convirtió en una verdadera y loca carrera de urbanizaciones si es que se nos permitiera todavía llamarle así a una determinada extensión de terreno sub-urbano alterado en su virginidad únicamente por la colocación de una serie de hitos demarcadores de la alineación de las futuras calles y algunas veces estableciendo los linderos entre los lotes que componían las manzanas. El Ayuntamiento de esa época aceptaba la carga que constituía la construcción y mantenimiento de todos los servicios previo pago de un pequeño impuesto por Km. de calle.

Así nos encuentra el año 1930, y los efectos del ciclón de ese mismo año hacen que se modifiquen las reglamentaciones vigentes sobre "Construcciones y Urbanizaciones" pero no en la medida que era necesario, sobre todo en la parte correspondiente a urbanizaciones, probablemente porque el ciclón no afectó la planta física, sino lo que estaba colocado sobre ella; y nuestra ciudad siguió creciendo en área y a ritmo acelerado; seguíamos ensamblando las urbanizaciones que surgían, pero sin ningún plan ni meta específica, por carecerse entonces como se carece hoy, de planes claros y precisos que nos guíen.

Sin embargo, a partir de 1932, en un corto período de tiempo al hacerse cargo como dirigentes políticos de algunos departamentos personas inteligentes y sobre todo muy permeables a los razonamientos técnicos, se inicia una etapa que aunque modesta en sus logros, dada la estrechez económica de la época, no por eso menos positivos y que influyen de manera determinante en la futura evolución de la ciudad como puede constatarse hoy día.

Me refiero a la Av. Colombina, actual George Washington; a la Av. Municipal, hoy Amado García; a la Av. Máximo Gómez, y a la Av. Fabrè Gèfrard ahora Abraham Lincoln.

La primera se inicia con el trazado del tramo comprendido entre la antigua Plaza Colombina, hoy Parque Hostos y el Balneario de Guibia después de luchar hasta vencer el egoísmo y las ideas retrógradas de muchos de los propietarios de la zona. De seguida se confecciona el proyecto y luego se ejecuta la construcción de la Av. Municipal, nombre que toma por lindar por uno de sus lados con los

terrenos que fueron ejidos del antiguo ayuntamiento de San Carlos, uniendo ésta por primera vez de una manera directa dos de los núcleos más populosos de la ciudad en esa época, la parte alta de San Carlos con la parte alta de Villa Francisca, o sea de la actual calle 30 de Marzo hasta la Av. Duarte y luego su prolongación hasta el sitio donde algunos años después se instaló la incineradora de desperdicios.

Casi al mismo tiempo se inicia el trazado de la Av. Máximo Gómez desde la Av. Independencia hasta las inmediaciones del Río Isabela ampliando de 18 a 30 metros el ancho de la faja que se había destinado para la futura calle Central del Ensanche Independencia ubicado entre la Av. Independencia y la actual calle José Contreras, así como la ampliación a los 30 metros de una de las calles del Ensanche La Fe No. 2 y de las Villas Agrícolas; en los terrenos que se encuentran entre la José Contreras y la actual 30 de Marzo el trazado no tuvo problemas con excepción de uno de los propietarios de ideas semejantes a los de la Avenida George Washington.

En la fecha que nos estamos refiriendo, no se construye la Av. Máximo Gómez como luce hoy de la zona de 30 metros ya del dominio público, solamente se pavimentan 6 metros sobre rasante y desagües provisionales, pero se aseguró la faja de tierra necesaria para su futuro desarrollo.

La construcción de las pistas del aeropuerto "General Andrews" interrumpió poco tiempo después y por muchos años esta vía, impidiendo el tránsito vehicular y peatonal, pero este inconveniente tenía que ser, como lo fue momentáneo, ya que ese tiempo podría considerarse como un instante en todo lo que le falta por vivir a nuestra ciudad; tanto es así que los que la trazamos y abrimos originalmente la vimos cerrar y luego abrir de nuevo para disfrutarla con todo el vigor de su pleno desarrollo.

Lo mismo sucedió con el trazado y construcción de la Av. Fabre Gefrard, la actual Abraham Lincoln: ya no existen problemas con los propietarios y ven alegres pasar por dentro de los espesos campechales y los dilatados pastos al tránsito y al nivel como precursores de futuras y más grandes realizaciones.

En 1937 la Oficina Técnica del Consejo Administrativo, en su afán de contener o por lo menos controlar y regular las urbanizaciones estudia sobre el terreno y luego presenta a la consideración del Consejo donde fue aprobado, un esquema de lo



que hubiera podido ser la ciudad al incorporarle toda el área comprendida entre los límites de ésta en ese momento y las avenidas que por el oeste y el norte circunvalarían la futura ciudad. Todos los terrenos al oeste y al norte de estas avenidas se consideraban sub-urbanos hasta el camino de Herrera y el Río Isabela respectivamente. Dentro del esquema y como lineamientos generales se establecía la prolongación de la Amado García hacia el oeste. En el cruce de esta vía con Máximo Gómez se ubicaría un gran jardín alrededor del cual se desarrollaría un centro cívico y comercial, desde donde partían dos diagonales, una de las cuales encontraba la carretera Duarte a la altura del Km. 5 1/2 que conjuntamente a la prolongación de la Amado García, constituiría una penetración con muchas mayores ventajas que la actual Av. J. F. Kennedy, la que hasta ahora no ha podido pasar de su encuentro con la Barahona. La segunda se dirigía desde el centro antes mencionado hacia la parte sur de un gran parque que circundaba una gran área residencial la cual rodeaba además el centro cívico y comercial. Por otra parte, la prolongación de la Av. Bolívar se trazaría siguiendo el borde del farallón a manera de mirador, y toda la faja de terreno abrupto que se encontraba entre la prolongación mencionada y la hoy calle Contreras sería jardín. Las diferencias de nivel entre ambas serían salvadas por dos pases a desnivel.

Las autoridades municipales de la época llegaron a asignar la suma de dinero necesaria para comenzar a bordear las vías principales y de este modo obligar a los urbanizadores a ceñirse a este trazado; pero en este caso también cabe decir como Oviedo en tiempos de la fundación de la ciudad, "También pudo causar la mudanca deste pueblo los gobernadores nuevos que quieren enmendar las obras de los pasados, etc."

Muchos años después de este intento fallido, el Arquitecto Vargas Mera asesorado por Anatole Solow, después de estudios mucho más profundos que el anterior y con metas más definidas, pero también con mayores inconvenientes que vencer por los vastos intereses creados al paso de los años, realiza un estudio sobre el planeamiento de la ciudad que se aprueba y se pone en ejecución. Muy poco tiempo después y por decreto se mutila el plan en una de sus más interesantes facetas, eliminando la totalidad de las zonas verdes.

Y así con planes mutilados y legislaciones inadecuadas llegamos al presente que contemplamos, con un futuro incierto, si no tomamos y llevamos a la práctica de una manera tenaz y continuada las medidas de lugar.

A pesar del balance negativo de nuestro relato se vislumbra ahora una esperanza con caracteres de palpable realidad; por una parte, la Comisión Temporal de Ornato Cívico acaba de terminar los trabajos de remodelación en algunos sectores de la ciudad de Ovando con el propósito de hacer ver a los propietarios de esos sectores cómo podría lucir nuestra vieja ciudad, y el beneficio que tanto ellos como todos los que vivimos en ella derivaríamos. Por otra parte y de manera muy especial quiero referirme al proyecto de ley con sus reglamentos correspondientes que estudia el Congreso Nacional actualmente, estructurado en la parte correspondiente a planeamiento urbano por un grupo de arquitectos y técnicos en Planificación Urbana después de ser sometido a vistas públicas donde otros técnicos en las mismas áreas discutieron, ratificaron y rectificaron conceptos hasta quedar lo suficientemente estudiado para esperar de él, después de su aplicación, los más fructíferos resultados.

Ojalá que los pequeños inconvenientes que se han originado en el curso de su vista en el Congreso Nacional puedan ser eliminados rápidamente para que cuanto antes esté en vigor. No es arriesgado presumir que esta ley bien aplicada podría minimizar los males que confronta hoy nuestra ciudad, evitarle en el porvenir otros mayores y mejorarla en todos sus aspectos para bienestar de todos los que la tengan como su acogedor y grande hogar, para la tranquilidad espiritual y gozo de los que hasta ahora hayamos luchado por su suerte y por último para honra de los jóvenes técnicos que indudablemente la proyectarán esplendorosa hacia el futuro. Que así sea.

J. R. BAEZ LOPEZ—PENHA. Ingeniero y urbanista. Ex—Rector de la Universidad de Santo Domingo. Dirección particular: Calle 7, No.33, Arroyo Hondo. Santo Domingo.