

VIAJAR ANTAÑO ERA UN ACONTECIMIENTO SOCIAL

Ernesto Armenteros S.

En los años 20 avanzaron mucho los sistemas de viajar que unían a San Pedro de Macorís no solamente con las demás ciudades del país, sino también con puntos del exterior.

Macorís contaba con el puerto más importante, más asequible y más cómodo de toda la costa sur, ya que el ancho estuario del río Higüamo, en la ría de su nombre, prestaba refugio seguro a los buques de distinta procedencia que cada vez eran de mayor calado.

Santo Domingo no ofrecía con su puerto en el río Ozama, estrecho y de desembocadura algo molesta, tan buen refugio ni tenía unos muelles tan amplios como los de San Pedro de Macorís,

A la Sultana del Este empezaron a llegar barcos de todas las nacionalidades: norteamericanos, alemanes, franceses e ingleses lo que proporcionó bastante vida y actividad comercial a San Pedro. La mayor parte de estos barcos eran de carga solamente, pero los había también de pasajeros y carga que hacían frecuentes viajes, especialmente desde los puertos de Norteamérica a San Pedro de Macorís y a algún otro puerto de la República Dominicana. Además, utilizaban bastante el puerto de Puerto Plata que brindaba buen abrigo a los buques de determinado calado. Estos barcos eran movidos por vapor producido en calderas que se alimentaban con carbón de piedra.

También se utilizaron goletas de alto porte, bergantines, que conducían principalmente madera desde distintos puertos de los Estados Unidos a San Pedro de Macorís, madera que era utilizada por aquellos tiempos en la construcción de las casas.

TRANSPORTE AÉREO

Bien entrada la década de los 30, se añadió otro aliciente para viajar a la República Dominicana utilizando a San Pedro de Macorís como puerto de escala en nuestro país. Fue la aparición de una línea de aviación formada por hidroaviones, llamada Nirba, iniciales de New York, Rio and Buenos Aires Lines, compañía de hidroaviones o de aviones que acuatizaban solamente, pero no podían aterrizar. Estos hidroaviones, salían de Miami, tocaban en el puerto de Nuevitas en el extremo más oriental de la isla de Cuba, a veces en Puerto Príncipe, y después en San Pedro de Macorís. De San Pedro de Macorís seguían hacia Puerto Rico, en donde acuatizaban en San Juan, luego a Puerto España en la isla de Trinidad, y de ahí continuaban su ruta hacia Recife en el Brasil, Río de Janeiro, Montevideo y Buenos Aires, en donde terminaba este periplo de aviación.

Eran los principios de la aviación comercial, y como hemos dicho, los aparatos que utilizaba esta compañía eran hidroaviones de dos y de cuatro motores, normalmente del tipo Catalina, construidos por una fábrica dirigida por el ingeniero de origen ruso, Igor Sycorsky, que llegó a tener mucha producción y gran fama.

Los aviones de dos motores, en algunos casos, podían aterrizar en tierra también, ya que estaban dotados de ruedas que entraban y salían a la discreción del piloto y mediante un mecanismo que llevaban, y se utilizaban no para la carga sino para algunas conexiones que se hacían desde determinados puntos principales, al interior de los países. Por ejemplo, había una línea que conducía desde el puerto de La Guaira a Guanta, Caripito y Puerto España, uniendo así a la vecina República de Venezuela.

Eran unos aviones pequeños que tenían capacidad para unos 12 pasajeros que iban cómodamente sentados en sillones de mimbre, seis de cada lado de la nave ya que eran de un estrecho fuselaje y en el medio, o sea entre sillón y sillón de cada línea, un pequeño pasillo para entrar y salir y para acudir a los servicios sanitarios.

Los aviones Catalina y Sycorsky que en principio eran pequeños, fueron aumentando de tamaño y estaban formados por compartimentos que tenían cada uno de ellos dos versiones o dos frentes, uno a cada lado del avión, con un pasillo intermedio, y dentro de cada compartimento existían dos sillones, uno mirando al frente y otro mirando atrás, con una pequeña mesa en medio, sentándose los pasajeros a ambos lados, cara a cara. La mesa se utilizaba para servir los refrigerios y también para colocar periódicos y material de entretenimiento mientras duraban los vuelos.

En el caso de estos hidroaviones se utilizaba también el puerto de San Pedro de Macorís en la República Dominicana, debido a la amplitud de las vías o estuario del puerto y a que no era tan concurrido por otra clase de naves en el momento de aterrizar o amarizar o elevarse los aviones.

El único inconveniente que se registró en más de una ocasión consistió en que en las épocas de grandes lluvias el río arrastraba muchos troncos, algunos de ellos semi-hundidos y más de un caso se dio que mientras el hidroavión hacía el recorrido sobre las aguas del Higüamo para tomar fuerza antes de elevarse, tropezara con algún que otro tronco semi hundido y siendo necesario paralizar la nave y hacerle las reparaciones correspondientes.

La circunstancia de ser Macorís el puerto que comunicaba a la República con el exterior, tanto por vía aérea como por vía marítima, dio gran vida y prosperidad a la población. Infortunadamente para San Pedro de Macorís la compañía que efectuaba los viajes aéreos y que había dejado de ser la Nirba o la New York, Rio and Buenos Aires Lines en los primeros años, —para pasar a ser la Pan American Airways que adquirió la primera compañía muy poco tiempo después de fundada aquella—, tuvo la facilidad de cambiar sus aviones (hidroaviones), por aviones terrestres y poder aterrizar entonces en un aeropuerto o aeródromo que fue construido en Santo Domingo en una parte que hoy ya está urbanizada, situada, más o menos, en el kilómetro 6 ó 7 de la carretera Duarte, hacia el Cibao.

Al producirse la construcción de este aeródromo, y el cambio de los hidroaviones por aviones terrestres, el aeropuerto de San Pedro de Macorís quedó sin uso y produjo una pérdida de importancia y un descenso en el comercio a aquella ciudad.

DISMINUCIÓN DE TRÁFICO MARÍTIMO

Lo mismo sucedió, aunque por razones distintas, con las comunicaciones por vía marítima. El Generalísimo Trujillo dispuso por mediación del ingeniero puertorriqueño Feliz Benítez Rexach, la construcción del puerto de Santo Domingo, especialmente el rompeolas principal y unos rompeolas auxiliares que protegían la entrada y el puerto de los grandes oleajes.

Además, se construyeron extensos muelles a lo largo del río Ozama y frente al Placer de los Estudios, y entonces los barcos empezaron a utilizar el puerto de Santo Domingo mucho más que el de San Pedro de Macorís, produciéndose un nuevo daño a San Pedro de Macorís.

VESTUARIO DEL VIAJERO

Hemos relatado someramente las distintas formas de viajar que existieron en la República, especialmente desde San Pedro de Macorís a los demás puertos del mundo, hasta nuestros días. Falta ahora describir cómo ha ido evolucionando el vestuario, así como la importancia y la forma de viajar de los distintos viajeros.

En los tiempos del cayuco, del pequeño transporte por pequeños veleros y a lomo de mula, no hay que esforzarse mucho para indicar la vestimenta que se usaba. Los viajes se realizaban solamente por personas fuertes, jóvenes y para el vestuario no se exigía gran cosa, más que protegerse, según fuese el sistema de viaje, contra el ataque de los mosquitos o la posibilidad de tener que nadar.

Con la aparición de los automóviles ya empezó a darse cierta importancia a los viajeros que sallan de la ciudad hacia otras ciudades. Salir de San Pedro de Macorís para llegar a Santo Domingo era un acontecimiento y las personas se proveían de la mejor ropa de que podían disponer y, por decirlo así, se endomingaban para llegar a la ciudad capital.

Los viajes en barcos de pasajeros o de carga y pasajeros eran costosos para la época, aunque los valores que se pagaban por los pasajes podrían hoy considerarse ridículos por lo bajos, en comparación con lo que se paga actualmente en cualquiera de los cruceros de lujo que surcan los mares del Caribe. Quiero decir con esto que normalmente sólo viajaban las personas de determinada solvencia económica y también se hacía con gran aparato. En primer lugar, había que llevar un amplio equipaje formado normalmente por baúles o una especie de cajones-armarios de los que se disponía de mucha variedad, para poder colocar en ellos una extensa vestimenta: trajes, zapatos, sombreros, corbatas, sin faltar los bastones y los paraguas.

La salida o llegada de los barcos con pasajeros constituía un acontecimiento; mientras más antigua la fecha más importante, ya que a medida que iban pasando los años se concedía menos atención a estos desplazamientos.

Acudían al muelle a despedir o a recibir a los que llegaban, numerosos familiares y amigos, y muy frecuentemente se celebraba la llegada o se despedía la partida con alguna que otra fiesta.

Para los viajes por avión o por hidroavión habla que proveerse de maletas en lugar de los inmensos baúles-armarios que se utilizaban para barcos, y reducir aleo la cantidad de vestimenta con que se viajaba. Se llevaba ropa, pero en menor cantidad y de la mejor que uno disponía. También las despedidas en los aeropuertos eran bastante ceremoniosas ya que acudían familiares y amigos a la despedida y como solamente viajaban las personas pudientes, normalmente aquello parecía una recepción o una soirée de gran gala.

El Caribe, 10 de enero de 1987, p. 17.