El ferrocarril La Vega-Sánchez y los cambios urbanos en el nordeste dominicano*

Juan Ricardo Hernández Polanco **

Conformación del mundo urbano nordestano

La economía regional

A final del siglo XIX la economía dominicana sufrió algunos cambios, los cuales contribuyeron a que se produjeran giros importantes en la producción nacional que estaba marcada por las economías regionales. La región Sur, caracterizada por la producción de madera para la exportación, la región cibaeña, dominada por la producción de tabaco y en la región Este predominaba el ganado y luego las plantaciones azucareras.

De 1875 en adelante, la producción azucarera tendió a predominar en las exportaciones, como consecuencia de las inversiones realizadas por cubanos y norteamericanos. La industria azucarera se extendió prácticamente por todo el país. No obstante, el tabaco continuó siendo el principal producto de exportación de la región del Cibao, situación esta que comenzó a variar por la

* Conferencia pronunciada en el local de la Academia Dominicana de la Historia la noche del jueves 5 de agosto de 2005.

** Miembro correspondiente nacional de la Academia Dominicana de la Historia.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

pérdida de competitividad del tabaco en los mercados internacionales, debido a su mala calidad y la caída de los precios, provocando que de manera reiterada grandes cantidades del rubro se quedaran sin vender. Todo lo contrario pasaría más tarde con el cacao, convirtiéndose éste en uno de los principales productos de exportación del país y en el más importante de la región del Cibao y muy particularmente del nordeste de la República Dominicana.

Uno de los escollos de la agricultura dominicana lo constituyeron, durante siglos, la mala condición de los caminos, lo cual, en combinación con los medios de transporte existentes, dificultaba la llegada a tiempo y en buenas condiciones de los productos de exportación a los puertos. Caminos intransitables, productos transportados en animales y las recurrentes lluvias, representaron un verdadero obstáculo para que la agricultura dominicana se conectara con el mercado exterior. Durante décadas, el medio de transporte por excelencia tanto en la zona rural como en la urbana fueron las recuas ganado equino y mular. Éstas lograron sobrevivir más allá del establecimiento del ferrocarril. En la zona rural, las recuas continuaron utilizándose para transportar los productos, esta vez a las estaciones del tren. Mientras que en las ciudades, se usaban para tirar las carretas, transportar mudanzas y como recolectoras de los desechos sólidos. Los recueros llegaron a convertirse en un "grupo profesional", personas dedicadas por entero a sus tareas, gozaban de una imagen positiva y moralmente recomendable, a tal punto que servían de puente entre las personas en cuanto al envío de dinero.[1]

1. H. Hoetink. *El pueblo dominicano, apuntes para su sociología histórica* (1850-1900). Santiago de los Caballeros, UCMM, 1985, p. 76.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Las alteraciones sufridas por la estructura productiva agraria se verifican con mayor nitidez si observamos la tendencia seguida, en cuanto a la cantidad de quintales exportados por año de diferentes productos en un determinado período. En 1880 se exportaron 137, 175 quintales de azúcar, 2,420 de cacao y 31,000 de tabaco. Nueve años después el panorama era el siguiente: 397,204 quintales de azúcar, 11,777 de cacao y 46,797 de tabaco. A principios del siglo XX encontramos que en 1905 se exportaron 48,169 toneladas de azúcar, 13,107 de cacao y 5,232 de tabaco; en 1915, 102,801 toneladas de azúcar, 20,223 de cacao y 6,235 de tabaco.[2] A todas luces, se evidencia una reducción en la cantidad de toneladas exportadas de tabaco, todo lo contrario ocurría con el cacao. Mientras que la industria azucarera se mantenía sólida como el principal producto de exportación, condición que se fortaleció durante y después de la Ocupación Militar Norteamericana de 1916. Si bien el café se encontraba entre los principales productos de exportación, voluntariamente lo hemos obviado priorizando el cacao por ser el principal producto de exportación en la región bajo estudio.

A finales del siglo XIX y principios del XX, en la economía dominicana se inauguró y se fortaleció un sistema capitalista abiertamente dependiente de los Estados Unidos; cada vez más las relaciones comerciales con Europa se reducían. La dictadura de Ulises Heureaux sirvió de escenario para reorientar la economía dominicana hacia los Estados Unidos; esta disposición se conectó

2. Luis Gómez. *Relaciones de producción dominantes en la sociedad dominicana 1875-1975*. Santo Domingo, Alfa & Omega, 1984, pp. 63 y 76.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

con el interés marcado del gobierno estadounidense, con el propósito de reducir mucho más la presencia europea en América. Por tanto, la dinámica interna de la economía nacional terminó regida por los intereses y las demandas del mercado externo, fundamentalmente el norteamericano.

En tal sentido, tuvimos progresivamente una presencia de productos norteamericanos en el mercado nacional en desmedro de la producción local. Las importaciones de productos alimenticios estadounidense, tales como mantequilla, bacalao, queso, harina, jamón, aparecían en los establecimientos comerciales dominicanos. En tanto que, la población se quejaba de la mala calidad de estos productos, pero en el largo plazo su presencia tuvo un efecto cultural, pues se produjeron rupturas significativas en los hábitos alimenticios de los dominicanos residentes en las ciudades y en la zona rural. Por tanto, la presencia norteamericana fue financiera, militar, política y cultural.

El hecho de que el cacao terminara teniendo primacía sobre el tabaco y el café, se explica justamente porque su nivel de demanda en el mercado exterior fue aumentando en virtud de la elaboración de un amplio abanico de derivados del mismo. La inclinación del consumo externo determinaba la prosperidad o la declinación de la agricultura nacional.

La demanda de cacao, si bien estimuló la aparición de grandes fincas, no afectó las pequeñas plantaciones que tradicionalmente venían trabajando los campesinos. Eran plantaciones de escasa inversión y tecnológicamente atrasadas:

"*Igual que sucedía con el tabaco y el café, la preparación del cacao para el mercado de exportación se consideraba inadecuada. Una de las consecuencias fue que el cacao*

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

dominicano recibía a menudo precios más bajos que el cacao de otras regiones productoras del mundo. No se puede ignorar que el campesino no recibía ningún entrenamiento particular en cuanto al cultivo de estos productos y en lo concerniente a su preparación para el mercado mundial. Es más, de no haber sido por la competencia internacional posterior en el cacao, hubiera habido pocos incentivos para mejorar los métodos de producción."[3]

La producción de cacao se transformó en el principal producto de exportación del nordeste, lo cual fue posible por la instalación de algunas casas comerciales extranjeras en las ciudades de la región y la construcción del Ferrocarril La Vega-Sánchez, convirtiéndose este medio de transporte en un agente agilizador del proceso de transportación de la producción. Además, rompió con el aislamiento entre localidades que a causa del mal estado de los caminos hacía muy difícil movilizarse de un lugar a otro; sin embargo, con la puesta en funcionamiento del tren los habitantes de la región viajaban con mayor frecuencia de una localidad a otra, promoviendo el intercambio comercial.

De manera que el auge alcanzado por el cacao no respondió a una política de Estado. Los campesinos producían sin ningún acompañamiento técnico, prácticamente en condiciones primitivas. Sembrar, esperar que el fruto creciera y comenzara a producir. Un elemento a su favor eran las condiciones climatológicas de la zona.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

3. Patrick E. Bryan. "La producción campesina en la República Dominicana a principio del siglo XX". *Eme-Eme*, Vol. VII, No.42, Santiago de los Caballeros, mayo-junio de 1979, p. 50.

Solamente la gran demanda del producto a nivel mundial logró que República Dominicana se mantuviera entre los principales países exportadores de cacao.

El Ferrocarril La Vega-Sánchez constituyó un factor determinante en el auge de la producción de cacao y en los cambios económicos, sociales y demográficos que se produjeron en la región nordeste, desde finales del siglo XIX hasta principio del siglo XX.

Las malas condiciones de los caminos mantenían a las diferentes localidades incomunicadas, situación que se agudizaba cuando éstas no estaban situadas en la cercanía del mar, pues el transporte marítimo permitía romper el aislamiento. Localidades como La Vega y San Francisco de Macorís, entre otras, tenían serias dificultades para colocar su producción agrícola en los puertos, y sufrían pérdidas permanentes de productos por no poder llegar a tiempo a las embarcaciones. De ahí que, se valoraba la construcción de vías de comunicación que facilitaran la accesibilidad a los puertos como el mecanismo idóneo para el desarrollo de la región. En tal sentido, los sectores dirigentes se plantearon fórmulas para enfrentar la situación: mejoramiento de caminos por parte de particulares, construcción de carreteras y vías férreas, y canalización de río Yuna.

El Yuna se utilizaba normalmente para transportar productos hacia el puerto de Samaná a través de canoas y lanchas. Su condición de río navegable era reconocida por diferentes extranjeros y dominicanos que visitaban la región. Uno de los integrantes de la Comisión de Investigación de los Estados Unidos que nos visitó en 1871, informaba al respecto:

"*El río Yuna es el medio principal de comunicación que hay entre la parte oriental de La Vega Real y el mundo exterior. Tiene cerca de doscientos a doscientos cincuenta pies de ancho*

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

hasta Cotuí, pero ordinariamente sólo es navegable en canoas que fabrican los nativos".[4]

Este río representaba una alternativa para la región del Cibao conectarse con el mercado exterior, el cual se venía utilizando desde el siglo XVIII. Los medios de transporte que se deslizaban por su caudal estaban controlados por Gregorio Riva. En el 1875 se decía que entre 20 y 30 botes se utilizaban para transportar productos agrícolas hacia el puerto de Samaná en el 1875:

"*En ese año, La Compañía de navegación del Yuna, bajo la dirección de Gregorio Riva, obtuvo una concesión para mejorar la transportación navegable a través de los ríos Yuna y Camú, a cambio de un monopolio por un período de 50 años.*"[5]

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

4. Emilio Rodríguez Demorizi. *Informe de la Comisión de Investigación de los E.U.A. en Santo Domingo en 1871*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 1960, p. 196. Es lamentable que esa condición de río navegable que poseía el Yuna la haya perdido. Preocupa aún más, la reducción vertiginosa de su caudal, como consecuencia del uso indiscriminado por parte de particulares y de los ayuntamientos de los agregados de construcción existentes en el mismo. Se destaca, además, la contaminación de sus aguas por las actividades mineras que se desarrollan, tanto en Cotuí como en Bonao.

5. Michael Baud. *Historia de un sueño, los ferrocarriles públicos en la República Dominicana, 1880-1930*. Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana, 1993, p. 24. El caso de Riva refleja que la práctica gubernamental de utilizar el Estado para beneficiar a los líderes locales y regionales se viene arrastrando desde el siglo XIX. Riva aprovechó su monopolización del transporte por el río Yuna para establecer tarifas antojadizas en los precios del transporte, lo cual generó amplias protestas por parte de los comerciantes de la región. Por la misma debilidad institucional del Estado los servicios funcionan a partir de las reglas que establecen algunos, y no en función de normas claras.

No poseemos datos que indiquen hasta qué punto la compañía de Riva mejoró el transporte de productos agrícolas por el río Yuna, sí se sabe que este comerciante integró nuevas unidades de navegación. Más adelante, Riva llegó a sugerir que se construyera una carretera de Monte Plata a Samaná para conectar el norte con el sur. Como se puede observar, el Cibao, y de manera particular el nordeste, continuaba sin vías y medios de transporte estable para colocar sus productos en los puertos.

Fracasados estos intentos entramos en la fiebre de los ferrocarriles, tanto privados como públicos. Para tales fines, se acudió a compañías extranjeras, pues si bien todos estaban ansiosos de contar con medios para transportar sus productos, el gobierno y los comerciantes nacionales no poseían capital suficiente para realizar el tipo de inversión que demandaba la construcción de un ferrocarril. En 1879 se realizó la primera concesión a inversionistas británicos y norteamericanos. En 1881 la concesión fue ampliada, dándole participación al Gobierno Dominicano, comprometiéndose éste a dedicar el 10% de las importaciones nacionales y el 50% de los derechos de exportación del puerto de Samaná a la construcción del ferrocarril; este dinero sería cobrado directamente por los empresarios.[6] A todas luces, los beneficios a obtener por la compañía constructora eran inmensos. El gobierno quedaba simplemente como un propiciador

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

6. Michael Baud. *Ibídem*, p.37. La construcción de los ferrocarriles estaba revestida de situaciones muy parecidas a las que se registran en la actualidad en diferentes dependencias estatales, porque de igual manera, los políticos buscaban sus beneficios personales tratando de que le asignaran la construcción de un determinado ramal y las compañías extranjeras trataban de evadir los impuestos.

de la obra, ofreciendo y comprando terrenos por donde se preveía que pasaría la línea férrea.

Este medio de transporte fue concebido para recorrer el tramo de Santiago a Samaná, pero nunca llegó a este último lugar. El puerto utilizado fue el de Sánchez, originalmente conocido como Las Cañitas. En principio, la ruta que recorrió el ferrocarril fue la siguiente: Sánchez-La Vega; más adelante, extendió sus redes hacia San Francisco de Macorís, Salcedo y Moca, logrando conectarse con el Ferrocarril Santiago-Puerto Plata. Los rieles también tocaron comunidades como Pimentel y Almacén; a esta última, luego se le asignó el nombre de Villa Riva en honor a Gregorio Riva. La puesta en funcionamiento de manera definitiva del ferrocarril se logró en el 1884, debido a la escasez de mano de obra, la interferencia de los torrenciales aguaceros y la consecuente crecida de los ríos Yuna y Camú, entre otros factores.[7] No obstante, a la ciudad de La Vega llegó en el 1887. Por las razones que hemos expuesto, fue muy traumático lograr el desplazamiento normal de esta máquina en el marco de la ruta concebida.

Así que la puesta en funcionamiento del ferrocarril tendría un impacto importante en las actividades agrícolas y en los centros urbanos de la región. El puerto de Sánchez alcanzó la condición de puerta del nordeste y de ciudades como La Vega, Moca y, en cierta medida, de Santiago.

Las tierras por donde atravesaba el ferrocarril adquirieron mayor valor económico, pero además muchas personas se

7. Debido a que el tema de los ferrocarriles no es el eje fundamental de esta investigación, hemos obviado ofrecer mayores detalles sobre su construcción. Al respecto, los trabajos citados de Baud, Hoetink, Domínguez, entre otros, ofrecen una amplia gama de información.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

interesaron por comprar terrenos cercanos a los rieles. En sentido general, la agricultura regional tuvo un activamiento importante, tanto que presumimos que la cobertura agrícola se amplió significativamente, pues terrenos dedicados a la crianza de animales pasaron a ser cultivados.

Puesto que el cuerpo movilizador de las actividades agrícolas era la demanda existente en los países capitalistas, el ferrocarril posibilitaba colocar de manera rápida los productos en los destinos previamente establecidos, asegurando obtener mejores precios. Este nuevo medio de transporte, además de ser más ágil y seguro que las recuas, se consideraba fácil, barato y cómodo. En un periódico de la época se planteaba:

"*Es justo confesar que el ferrocarril de La Vega a Sánchez ha contribuido de manera significativa a aumentar la producción de estos dos artículos (cacao y café), debido a que el modo de transporte fácil alienta al agricultor y estimula el comercio para dar un fuerte incentivo al cultivo de estos artículos*".[8]

Los pequeños y grandes agricultores sintieron realizado un sueño con la puesta en funcionamiento del ferrocarril; ya tenían lo que les faltaba, según su percepción; por tanto, el aumento de las exportaciones no se hizo esperar.

8. *El Eco del Pueblo*, 3 de mayo de 1891, "Producción del Cacao y el Café". Citado por Patrick E. Bryan en su referido artículo, p.36. Durante décadas las elites políticas, sociales y económicas concentraron sus energías en lograr la instalación de un ferrocarril. La concreción de esa idea terminó beneficiando al comercio regional y a la producción de cacao.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Cantidad de toneladas de cacao transportada por el ferrocarril La Vega-Sánchez[9]

Año	Cantidad
1888	385
1892	850
1896	1,515
1900	4,024
1904	5,980
1911	11,521

Estas cifras evidencian que de más en más el cacao fue ocupando un lugar preponderante en los productos transportados por el tren. De manera que la ascendencia del cacao se fortaleció con la llegada de este nuevo medio de transporte, el cual estimuló a compañías extranjeras vinculadas al producto para instalarse en el país.

La producción de cacao se convirtió en un eje transversal en el devenir histórico de la región, situación que tendió a fortalecerse con la puesta en funcionamiento del ferrocarril. La economía campesina orientada hacia el autoconsumo fue descuidada por los campesinos para dedicar sus esfuerzos a la siembra de cacao. De manera que, el cacao distorsionó la vida social del mundo rural nordestano, pues en ausencia de determinados productos fue necesario acudir a las ciudades para adquirirlos. Pero además, los campesinos comenzaron a depender de los intermediarios que les ofrecían dinero para las cosechas, pero a elevados intereses.

9. Patrick E. Bryan. *Ibídem*, p.36.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

El citado Patrick E. Bryan aseguró:

"La producción campesina, que puede asociarse fácilmente con la diversificación de cultivos, devino más en más ligada al mercado de exportación, y menos ligada con la subsistencia. La producción de cacao no arruinó la producción campesina sino que la transformó desviando al campesino, alejándolo de la producción de subsistencia hacia la exportación".[10]

La dependencia prácticamente total de los productos de exportación contribuyó a que los campesinos establecieran vínculos desventajosos con los comerciantes de las ciudades, pero además las actividades comerciales de éstas se fortalecieron a consecuencia de que los campesinos paulatinamente sembraban menos y consumían más productos importados. Los campesinos producían apoyados en una escasa utilización de tecnología, pues no tenían recursos para hacer inversiones; por tanto, sus productos eran de menor calidad y los precios dependían de los intermediarios. Eran escasos los campesinos que poseían recursos para desplazarse a través de los difíciles caminos a vender sus productos. Los que lograban hacerlo tenían un elevado costo de producción, lo cual reducía los beneficios finales que generaba el cacao. No obstante, desde comunidades alejadas de los centros de operación ferroviaria, los campesinos, en ocasiones, transportaban sus cosechas en recuas para evadir a los intermediarios. Desde Cevicos y Cotuí los campesinos se desplazaban a Pimentel a vender sus productos: cacao, arroz y café. De paso, compraban mercancías: ropa, aparejos, sogas, machetes, etc.

10. Patrick E. Bryan. *Ibídem*, p.48.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Además de las pequeñas plantaciones campesinas, existían las grandes plantaciones, que eran una combinación de varias actividades agrícolas, por ejemplo:

"*Antonio Martínez, quien explotaba desde hacía nueve o diez años una finca en los Bejucos, Distrito Pacificador. Dicha unidad productiva era llamada 'Finca Ana María'; y fue calificada como 'el establecimiento agrícola más extenso y acabado en toda la jurisdicción'. Allí laboraban 200 colonos. Se producían 1,200 quintales de cacao y había potreros.*

Manuel M. Ventura, propietario de una finca en Honduras, Distrito Pacificador, con 7,000 tareas de yerba Páez y guinea, 1,800 reses, 1,500 cerdos y con matas de cacao.

Francisco Bloise, en la Ceiba, Salcedo. Tenía sembradas 14,000 matas de cacao, que producían anualmente 200 quintales; matas de café que permitían recolectar 100 quintales. También había 100 tareas de cañaverales, 480 de potreros con yerba Páez, y 320 de pasto natural."[11]

Los grandes productores lograban colocar a mejores precios su producción de cacao, pues podían evadir el establecimiento de relaciones comerciales con los intermediarios, quienes cobraban altos intereses financieros en la realización de sus transacciones. Además, estos productores desarrollaban múltiples actividades agrícolas, con las que compensaban determinadas pérdidas, por lo que terminaron hegemonizando la producción de cacao en la región, porque los pequeños productores no tenían capital suficiente para soportar los daños producidos por los fenómenos naturales (lluvias, sequías), y la caída de los precios en el mercado internacional.

11. Jaime de Jesús Domínguez. *La sociedad dominicana a principios del siglo XX*. Santo Domingo, Editora Taller, 1994, pp. 262,263 y 266.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Debido a los factores mencionados, se fue generando un proceso de concentración de la tierra en orden ascendente, lo cual, en cierta medida, propició que muchos campesinos terminaran transformados en jornaleros en las grandes fincas de cacao, de café, ganado, y otros como empleados en los establecimientos comerciales urbanos. El ferrocarril no solamente estimuló la producción del cacao en los campos del nordeste, sino que durante su construcción fue una de las primeras fuentes de trabajo asalariado que se registró en la región, a tal punto que llegó a ser motivo de preocupación la ubicación laboral de los jornaleros ferroviarios cuando estaba a su término la construcción de la vía. Es posible que una gran parte de éstos emigraran hacia las ciudades, incorporándose al mundo laboral urbano.

Las actividades comerciales de compra y venta de productos y las industriales fueron agobiando a los campesinos que, forzados por la incompetitividad de su producción, emigraron hacia las ciudades. La descomposición de la economía rural sirvió de alimento a la economía y a la población de muchas ciudades, las cuales históricamente habían representado reducidos núcleos poblacionales.

Ciudades, economía y ferrocarril

La fundación de las ciudades que actualmente conforman la región nordeste no ha sido un proceso horizontal, más bien cada una se fue constituyendo a partir de la conjugación de varios factores que determinaron su fundación. Un hecho sintomático es la presencia de ríos en las cercanías de estos centros urbanos. En Cotuí, el río Yuna, en San Francisco de Macorís, el Jaya, entre otras localidades con fuentes acuíferas cercanas.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

De los centros urbanos más importantes de la región en términos demográficos y económicos, el primero en ser constituido fue Cotuí en el 1505; su fundación formó parte de la estrategia económica, política y militar del gobernador Nicolás de Ovando, pues dada la existencia de oro a flor de tierra fue necesario fundar la Villa del Cotuí, como se le conoció en principio, llegándosele a llamar la Mejorada Villa del Cotuy. Este núcleo poblacional operaba como centro de extracción de oro, donde se utilizaba mano de obra indígena y africana, bajo la dirección de algunos españoles. Cuando este modelo económico fue abandonado, los pobladores de la villa precisaron mudarse hacia los terrenos más fértiles de la zona, las cercanías del caudaloso río Yuna. En tal sentido, la agricultura y la crianza de ganado (vacuno y de cerda) se convirtieron en las principales actividades económicas de los criollos residentes en el Cotuí de entonces.

Samaná fue fundada en el siglo XVIII, específicamente en el año 1756. Sus primeros pobladores fueron canarios. Durante el siglo XIX, en el período de la Ocupación Haitiana, el gobierno de Boyer trajo negros de los Estados Unidos y parte de ellos los ubicó en Santa Bárbara de Samaná. Esta ciudad, históricamente se ha caracterizado por su potencial agrícola y pesquero. Es un punto estratégico dentro de la geografía nacional por lo que algunas potencias intentaron anexárselo en varias ocasiones, contando con la simpatía de los gobiernos entreguistas de nuestro país. La agricultura y la pesca terminaron controlando las actividades económicas de esa localidad. La importancia y cobertura geográfica de la provincia de Samaná era tal que ciudades como Río San Juan, Nagua y Sabana de la Mar, políticamente pertenecieron por muchos años a la misma.

San Francisco de Macorís fue fundado en 1778, corriendo el mismo derrotero que las anteriores en cuanto al medio de vida de sus pobladores: agricultura y ganado. Macorís fue poblado

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

paulatinamente por personas que emigraban de Santiago, Cotuí y La Vega, convirtiéndose en una zona próspera en términos agrícolas, por la alta calidad de sus suelos, lo cual, asociado a la belicosidad de sus habitantes, le convirtió rápidamente en uno de los centros urbanos más importantes de la región.

Localidades como Salcedo,[12] Castillo, Sánchez, Pimentel, Matanzas, Cabrera y Villa Riva si bien se fueron conformando durante décadas, fue a final del siglo XIX que adquirieron su fisonomía definitiva por efecto del ferrocarril y la economía agroexportadora desarrollada en la región. El hecho de constituirse alrededor de factores no controlados por su dinámica interna contribuyó a que su prosperidad dependiera directamente del mercado exterior. Esta situación es lo que explica que con la pérdida de protagonismo del ferrocarril, muchas de estas ciudades quedaran en condiciones deplorables.

Antes del ferrocarril, la agricultura de subsistencia y la ganadería porcina y vacuna durante siglos fueron los agentes predominantes de la economía de estos centros urbanos y sus respectivas zonas rurales.

La segunda mitad del siglo XIX fue el período de arranque definitivo para algunas ciudades y la existencia real para otras, todo como resultado de un modelo económico agroexportador. En ese sentido, los datos demográficos presentados en el cuadro siguiente son bastantes elocuentes.

12. Los nombres de las ciudades del nordeste han sufrido cambios en su devenir histórico: A Salcedo originalmente se le conoció como Juana Núñez; Pimentel era denominado Barbero; Villa Riva, conocido desde el siglo XVIII como Almacén del Yuna, pues se encontraba ubicado a orillas de este río, el cual servía de vía de transporte y ese poblado se utilizaba como centro de acopio de mercancías para la exportación. Ese espacio comercial fue recuperado con la puesta en funcionamiento del ferrocarril en el siglo XIX. A la ciudad de Nagua, en un principio se le

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Cantidad de habitantes de las ciudades del nordeste, segunda mitad del siglo XIX[13]

Ciudad	Año	Cantidad de Habitantes
Samaná	1824	2,209
	1846	1,000
	1851	1,721
	1865	5,000
	1871	300
	1898	6,000
San Francisco de Macorís	1846	1,400
	1851	800
	1865	16,000
	1871	1,000
	1898	30,000

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

denominaba Boca de Nagua, luego, Julia Molina. A la muerte de Trujillo se recuperó su nombre original, esta vez como Nagua. Hasta 1946 el verdadero centro comercial de la zona era Matanzas; a partir de la fecha, a consecuencia del terremoto y el maremoto, el poblado fue perdiendo primacía, producto de la emigración. Muchos de sus comerciantes se trasladaron hacia Nagua, lo cual combinado con la fundación de la Arrocera Julia Molina, fue convirtiendo a Nagua en un núcleo poblacional y comercial de cierta significación. A la ciudad de Sánchez se le conocía como Las Cañitas, pasando de ser un reducido poblado sin mucha importancia a un centro comercial de primera con la creación del ferrocarril.

13. Este cuadro fue elaborado a partir de las siguientes fuentes: En el caso de Samaná, consultamos a: David Dixon Porter. *Diario de una misión secreta a Santo Domingo, 1846*. Santo Domingo, Sociedad Dominicana

Ciudad	Año	Cantidad de Habitantes
Cotuí	1824	1,776
	1842	800
	1846	500
	1865	5,000
	1871	500
	1898	10,000
Salcedo	1889	400
	1898	2,000
Sánchez	1898	1,000
Matanzas	1898	2,000
Villa Riva	1898	2,500
Cabrera	1898	2,000

de Bibliófilos, 1978, p.170. Roberto Marte. *Estadísticas y documentos históricos sobre Santo Domingo, 1805-1890.* Santo Domingo, Museo Nacional de Historia y Geografía, 1984, pp. 55 y 63. Emilio Rodríguez Demorizi. *Informe de la Comisión de Investigación de los E.U.A. en Santo Domingo en 1871.* Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 1960, p.189. Bernardo Vega y Emilio Cordero Michel. *Asuntos dominicanos en archivos ingleses.* Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana, 1993, p. 41. Padre Meriño. *Elementos de geografía física, política e histórica de la República Dominicana.* Santo Domingo, Sociedad Dominicana de Geografía, 1984, p.150. San Francisco de Macorís: David Dixon Porter. *Ibídem*, p.184. Roberto Marte. *Ibídem*, p. 63. Emilio Rodríguez Demorizi. *Ibídem*, p.195. Bernardo Vega y Emilio Cordero Michel. *Ibídem*, p. 33. Emilio Rodríguez Demorizi. *Papeles de Pedro Francisco Bonó.* Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 1980, p. 263. Aunque la cifra ofrecida por

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

La cantidad de habitantes de los principales centros urbanos del nordeste en el siglo XIX debe ser asumida con cierta desconfianza atendiendo a que los mismos responden a la percepción de viajeros, autoridades locales y sacerdotes, pues no existía el sistema de censos, que si bien arrastran errores tienden a colocarse más cerca de la realidad. Sin embargo, estas cifras ofrecen una panorámica de la dinámica demográfica de estos centros urbanos. Es importante significar que las cantidades de habitantes presentadas se refieren solamente a los cascos urbanos de las localidades, los que, por su tamaño, era posible "contar"; el resto de la población se encontraba dispersa entre los montes desarrollando prácticas agrícolas de subsistencia y cazando animales. En estas cifras se observa una movilidad poblacional permanente, lo cual responde a que hacia esta región se desplazaban masas poblacionales importantes de otros puntos del país y del extranjero, aunque, muy pocas de las fuentes consultadas ofrecen explicación de los cambios demográficos de estas localidades. Asumamos estos datos como una simple apreciación, la cual de por sí arrastra muchas imprecisiones.

El caso de Samaná se explica a partir de su condición de ciudad-puerto que era un refugio accesible para extranjeros y criollos. Así, también, por la política agraria desarrollada por los haitianos, durante

Bonó es de 1881, ésta coincide con la de Meriño que es de 1898. Padre Meriño. *Ibídem*, p.153. Cotuí: Roberto Marte. *Ibídem*, pp. 53, 67 y 63; Emilio Rodríguez Demorizi. *Ibídem*, p. 195. Padre Meriño. *Ibídem*, p.134. David Dixon Porter. *Ibídem*, p. 163. Salcedo: Hugo Eduardo Polanco Brito. *Salcedo y su historia*. Santiago de los Caballeros, UCMM, 1980, p.103. Padre Meriño. *Ibídem*, p.143. Sánchez: Padre Meriño. *Ibídem*, p.150. Villa Riva: Padre Meriño. *Ibídem*, p.153. Matanzas: Padre Meriño, *Ibídem*, p.153. Cabrera: Padre Meriño, *Ibídem*, p.154.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

el período en que mantuvieron ocupado nuestro territorio (1822-1844), durante el cual trajeron una gran cantidad de negros norteamericanos, quienes marcaron el devenir histórico de Samaná, sobre todo en términos demográficos-culturales. Definitivamente, era un centro urbano donde predominaban los extranjeros. Las ciudades situadas en las costas o en las orillas de ríos caudalosos funcionaron durante siglos como centros de intercambio comercial para la venta de ganado y productos agrícolas, razón que las hacía atractivas para residir en ellas.

San Francisco de Macorís, Cotuí y Salcedo, en términos demográficos, dependían de la migración de campesinos buscando buenas tierras y mejores condiciones para la crianza de ganado. También servían estas ciudades de refugio a grupos políticos perseguidos por los contrarios. En el caso de Macorís se observa una supremacía poblacional, producto de la migración de santiagueros y mocanos hacia esta localidad para desarrollar actividades agrícolas. Los demás poblados adquirieron personalidad con la entrada en el escenario regional del ferrocarril y la preeminencia del cacao como principal producto de exportación.

Los residentes urbanos tenían fuertes conexiones con el mundo rural; muchos "*dormían en la ciudad y trabajaban en el campo*". En tal sentido, la alimentación de los centros urbanos y de la zona rural era similar: carne, plátanos, arroz y habichuelas. La ciudad era el centro de poder político y social; en ella se cultivaron las elites sociales que controlaban los gobiernos locales. El Estado Dominicano no tenía un control institucional del territorio, a consecuencia de lo dificultoso que resultaba comunicarse de una ciudad a otra y mucho más de una región a otra. De igual manera, no existía un ejército nacional que se encargara de controlar e imponer el orden en las comunidades. Por tanto, en cada localidad o región los grupos económicos colocaban sus intereses particulares

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

por encima de una política nacional de Estado. En términos políticos, el Estado se expresaba a través de los ayuntamientos, siendo éstos los encargados de recaudar los impuestos, sustentar la educación, entre otros servicios sociales. Por eso, los comerciantes de las ciudades realizaban acuerdos con los ayuntamientos, en los que los primeros asumían la construcción de algunas obras públicas a cambio de beneficios económicos como cobro de impuestos.

De acuerdo con los datos ofrecidos por Meriño, la mayor parte de las ciudades del nordeste a finales del siglo XIX tenían un marco institucional considerable, el cual variaba dependiendo de la categoría territorial de la época. De todos modos, los ayuntamientos eran el espacio institucional colectivo, el "*palacio presidencial local*", donde participaban las elites urbanas. En un período en el que las estructuras partidarias que hoy conocemos no existían como tales, los comerciantes y los terratenientes eran los sectores que en combinación con los caudillos locales y regionales capitalizaban las expresiones de poder que representaban los ayuntamientos.

Definitivamente éstos se convirtieron en las entidades normatizadoras de las localidades, reglas que en cierta medida representaban puntos de fisuras entre lo urbano y lo rural. En un país caracterizado por revoluciones, insurrecciones y revueltas, los ayuntamientos eran una expresión de "*orden*". Refiriéndose a los mismos, Bonó establecía:

"*...son la áncora de orden para la sociedad estremecida, la única reserva del principio de autoridad pública que se nota.*"[14]

14. Emilio Rodríguez Demorizi. *Papeles de Pedro Francisco Bonó*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 1980, p.186.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Como se puede observar en el siguiente cuadro, las demás instituciones con presencia en las localidades tenían mayores posibilidades de depender de los conflictos políticos permanentes del país y respondían además a las necesidades del modelo económico agroexportador. En las decisiones tomadas por algunos ayuntamientos se percibe claramente una intención urbanizadora, en la línea de organizar y reglamentar las actividades lúdicas, las ventas nocturnas, la circulación de animales en las ciudades, control de precios, cobro de impuestos, control de las actividades comerciales para evitar actos ilegales. Había una intención clara de acomodar la vida urbana en función de normas, lo cual rompía con la vida rural, donde no existían los códigos formales. La vida rural estaba regida por las costumbres y la tradición.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Marco institucional de las ciudades del nordeste a finales del siglo XIX[15]

Localidad	Instrucciones
Cotuí	Jefatura Comunal, Ayuntamiento, Alcaldía, Subdelegaciones de Hacienda y de Correos, Oficial Civil.
Salcedo	Jefatura Comunal, Ayuntamiento, Alcaldía, Subdelegaciones de Hacienda y de Correos, Oficial Civil.

15. Padre Meriño. *Ibídem*, pp. 134, 143, 149,150 y 154.

Localidad	Instrucciones
Samaná	Gobernación Política, Comandancia de Armas, Ayuntamiento, Juzgado de Primera Instancia, Alcaldía, Administración de Hacienda, Administración de Correos, Aduana, Capitanía de Puerto y Oficial Civil.
Sánchez	Jefatura Comunal, Ayuntamiento, Alcaldía, Administración de Rentas Unidas, Administraciones de Hacienda y de Correos, Aduana, Capitanía de Puerto y Oficial Civil.
San Francisco de Macorís	Gobernación Política, Comandancia de Armas, Ayuntamiento, Tribunal de Primera Instancia, Alcaldía, Administración de Hacienda, Administración de Correos y Oficial Civil.
Villa Riva	Jefatura Comunal, Ayuntamiento, Alcaldía, Subdelegaciones de Hacienda y de Correos, Oficial Civil.
Matanzas	Jefatura Comunal, Ayuntamiento, Alcaldía, Subdelegaciones de Hacienda y de Correos, Oficial Civil.
Cabrera	Sindicatura Municipal, Jefatura Cantonal y Alcaldía.
Castillo	Sindicatura Municipal, Jefatura Cantonal y Alcaldía.
Pimentel	Sindicatura Municipal, Jefatura Cantonal y Alcaldía.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

La presencia de los ayuntamientos era la expresión más nítida de la emergencia de elites sociales, económicas y políticas en el ámbito de las ciudades, las cuales abarcaban una dimensión territorial reducida, y los miembros de los ayuntamientos resultaban ser también los detentadores del poder económico, lo cual redimensionaba el peso social de las mismas. Su función tenía un carácter cohesionador frente al desorden y el caos dominante.

En 1846, cuando el teniente norteamericano Porter visitó la República Dominicana observó que la ciudad de Cotuí tenía 140 casas; a pesar de la pobreza generalizada anotó que muchos tenían "*ollas*" de carne, y otros simplemente subsistían. Precisamente, en la concentración de bienes aparentemente irrelevantes está el origen de la constitución de las elites urbanas que en lo adelante controlarían las actividades comerciales. Para 1856, San Francisco de Macorís tenía 300 casas y bohíos, situación que varió en 1871, cuando solamente se registraron 200 casas. En 1889, Salcedo poseía 100 casas. Las viviendas en el siglo XIX eran de "*tabla de palma y el techo lo hacen de las hojas del mismo árbol (yagua), el piso es de tierra y a veces le ponen encima un piso de madera*".[16] Por tanto, la arquitectura urbana respondía al predominio de componentes rurales. Por la cantidad de viviendas podemos inferir que el área ocupada por las ciudades era extremadamente pequeña y que la mayor parte de la tierra la ocupaba la agricultura, los bosques, las sabanas, las montañas.

Estamos frente a ciudades que no podemos comparar con la situación actual; éstas carecían de todo tipo de servicios sociales;

16. Con relación a la cantidad de viviendas y su tipología hemos consultado las mismas fuentes citadas para el caso de las estadísticas poblacionales.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

las personas suplían sus necesidades de agua de los ríos que atravesaban o bordeaban estos núcleos poblacionales; se alumbraban con mecheros, velas, jumeadoras, lámparas de keroseno, etc. No obstante, la aglomeración de viviendas, con su templo religioso y en algunos casos una autoridad civil con funciones militares, era el símbolo de lo urbano en la República Dominicana del siglo XIX.

Las transformaciones urbanas que se produjeron en el siglo XX en la República Dominicana tienen su punto de partida en la penetración del capitalismo en la zona rural, a través de las plantaciones de azúcar, cacao, café y de los ferrocarriles. Según Sagawe:

"El sector capitalista no solamente fomentó, a través de las agroexportaciones y el ferrocarril, la erección de ciudades pequeñas en una manera directa, sino que las plantaciones vinculadas a la exportación expulsaron a los campesinos..."[17]

En el nordeste, el Ferrocarril La Vega-Sánchez y el auge que alcanzó el cacao, como principal producto de exportación de la región, fueron dos factores determinantes para transformar las ciudades existentes y propiciar la creación de otras. Las ciudades pasaron a ser los verdaderos centros de poder económico, lo cual fortaleció definitivamente su condición histórica en cuanto centro del poder político. En las ciudades se decidía el futuro político del país; aunque la mayor parte de la población residía en la zona rural, los "administradores" de la política criolla operaban en las ciudades,

17. Thorsten Sagawe. "Algunos datos sobre el origen de los centros urbanos en La Española, Puerto Rico y Cuba." *Eme-Eme,* Vol. XVIII, Nos.86-88, Santiago de los Caballeros, abril 1991, p.42.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

a pesar de tener su base de sustentación política en la zona rural. De igual manera, los centros de operaciones de las grandes compañías instaladas en el país y sus respectivos intermediarios estaban ubicados en las ciudades.

Los cambios urbanos están determinados por la economía agroexportadora; por tanto, la dinámica urbana respondía a los intereses y demandas de las exportaciones y las importaciones. De ahí que, las ciudades atravesadas por las redes del ferrocarril y las ubicadas en la costa tenían una prosperidad dependiente de ese medio de transporte, lo que explica que cuando el tren entró en decadencia estas ciudades perdieron importancia. Esta coyuntura solamente fue superada por aquellas ciudades que lograron desarrollar una estructura industrial y sobre todo comercial, que continuó operando más allá de la fiebre del cacao y el ferrocarril.

Antes de la puesta en funcionamiento del ferrocarril, Sánchez era un puerto y una localidad sin importancia. La construcción de la vía férrea demandó una gran cantidad de mano de obra, la cual no era posible conseguir en la región, pues los campesinos estaban imbuidos en sus quehaceres agrícolas. Pero, sobre todo por la dificultad de comunicarse y de transportarse de una comunidad a otra. Era más fácil traer mano de obra del extranjero que asumir los costos de transportación de una ciudad a otra, debido al mal estado de los caminos. Esta situación precisó traer obreros de diferentes islas, población que resultó ser determinante en la conformación de la ciudad de Sánchez. Los haitianos se dedicaron a la agricultura y labores propias del ferrocarril. Mientras que los canarios y los árabes se concentraron en las actividades comerciales. El comercio que se desarrolló en Sánchez tenía una amplia presencia de los extranjeros. Otros vinieron como mano de obra especializada, carpinteros, mecánicos, entre otros; los ingenieros y todos los técnicos eran extranjeros. En la medida que el ferrocarril

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

permitió una comunicación más fluida entre las diferentes ciudades de la región y el atractivo que generaba el movimiento económico en el puerto de Sánchez, desde el Cibao Central comenzaron a llegar inversionistas agrícolas, comerciantes y obreros en sentido general. Sánchez se convirtió en un centro de acopio poblacional y de estímulo al crecimiento de la población urbana de otras localidades, pues a través de su puerto entraban las mercancías que vendía el comercio local de las mismas.

"*Este hecho crea un movimiento comercial ascendente en dos sentidos: uno, desde los centros de producción agrícola hacia el muelle de Sánchez, para luego ser embarcado hacia el exterior; el otro sentido inverso corría desde el muelle, donde se recibían los productos elaborados importados, hacia el interior, donde eran distribuidos a las diferentes casas comerciales interesadas.*"[18]

De manera que, el cacao y en menor medida el café se exportaban, generando una dinámica en las zonas rurales de las ciudades, de concentración del campesino en la producción de estos rubros en desmedro de la agricultura para el autoconsumo, lo cual les convertía en aceptables clientes del comercio urbano, produciéndose cambios importantes en la cultura campesina. El comercio urbano se cimentó sobre la base de las nuevas demandas de consumo planteadas por la población vinculada a la economía agroexportadora y la introducción al país de nuevos productos por compañías comercializadoras, aprovechando la situación creada por la economía agroexportadora.

18. Carmen Amelia Castro y María del Carmen Columna. "Notas sobre Sánchez y el ferrocarril, 1880-1930". *Eme-Eme*, Vol. VI, No. 36, Santiago de los Caballeros, mayo-junio, 1978, p. 77.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

El eje sostenedor de las localidades del nordeste estaba constituido por la producción agrícola para la exportación, la importación de productos comestibles, de construcción, entre otros, y su consecuente comercialización. Todo lo anterior originó la formación de grupos sociales netamente urbanos. Por un lado, los grandes comerciantes exportadores e importadores, extranjeros y dominicanos, y, por el otro, sectores sociales medios, expulsados de la zona rural por la propia dinámica de la economía agroexportadora, quedando confinados a asumir labores propias de los nuevos servicios demandados por la ciudad, lo cual permitió un paso definitivo de lo rural a lo moderno, visto como sinónimo de urbano, donde se expresaban los nuevos ingredientes culturales que nos llegaban a través de la importación de la modernidad.

El cuadro siguiente es más que elocuente para mostrar la diversidad de profesiones que se practicaban en los núcleos urbanos del nordeste en las primeras décadas del siglo XX. Los comerciantes se presentan como el grupo social hegemónico en las ciudades; por tanto, la dinámica política-social y económica no se puede explicar al margen del comercio local. Este panorama laboral presenta la emergencia de un artesanado urbano, como son los casos de los zapateros, herreros y carpinteros, entre otros. Esta especialización desembocó en el establecimiento de verdaderos talleres artesanales y en la formación de gremios obreros. También se instalaron centros de procesamientos de alimentos y bebidas: panaderías, alambiques, destilerías, dulcerías y chocolateras, todo en respuesta a las demandas urbanas, marcadas por el ferrocarril que incitaba a viajar, conocer otras ciudades y países. De ahí que fuera necesario asumir prácticas culturales urbanas como el usar zapatos, determinadas modas, instalar lugares de alojamiento y expendio de comida.

El número de empleados públicos aumentó significativamente en la medida que se fueron ampliando los servicios institucionales,

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

y los caudillos políticos encontraron un espacio para colocar a sus seguidores; lo anterior asociado con la multiplicidad de empresas existentes; el mismo ferrocarril representaba una fuente de empleo permanente, convirtiéndose el trabajo asalariado en un mecanismo de motivación para emigrar a las ciudades, dando como resultado la organización de los obreros y artesanos. En el 1897 se fundó el Gremio de Braceros del Muelle de Sánchez.[19] En esta misma localidad, en 1913, se instaló una fábrica de camisas denominada "La Oriental", cuyos obreros realizaron un paro laboral por no estar de acuerdo en trabajar dos horas por la noche.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Principales oficios urbanos a principios del siglo XX[20]

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Barberías	2	Cotuí	
	1	Samaná	
	2	Sánchez	
	1	Salcedo	
	6	San Francisco de Macorís	
	1	Castillo	
	1	Cabrera	14

19. Roberto Cassá. *Movimiento obrero y lucha socialista en la República Dominicana, desde los orígenes hasta 1960*. Santo Domingo, Fundación Cultural Dominicana, 1990, p. 79. Igualmente, Jaime de Jesús Domínguez, *Ibídem*. El tema del movimiento obrero requiere una investigación particular en esta región.

20. Enrique Deschamps. *La República Dominicana, directorio y guía general, 1907*. pp. 227, 228, 229, 231, 236, 237, 300, 301, 317, 322, 331, 332.

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Carpinteros	3	Cotuí	
	2	Sánchez	
	3	Salcedo	
	9	San Francisco de Macorís	
	2	Matanzas	
	3	Cabrera	
	2	Pimentel	
	1	Villa Riva	**25**
Comerciantes	31	Cotuí	
	45	Samaná	
	12	Sánchez	
	27	Salcedo	
	80	San Francisco de Macorís	
	7	Villa Riva	
	12	Matanzas	
	14	Cabrera	
	16	Castillo	
	10	Pimentel	**254**
Destilerías	1	Cotuí	
	4	Salcedo	
	2	Pimentel	**7**

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Farmacias	1	Cotuí	
	2	Samaná	
	1	Salcedo	
	3	San Francisco de Macorís	
	1	Pimentel	**8**
Sastrerías	1	Cotuí	
	6	Samaná	
	1	Sánchez	
	1	Salcedo	
	4	San Francisco de Macorís	
	1	Villa Riva	
	1	Pimentel	**15**
Plateros	1	Cotuí	
	2	Samaná	
	1	Sánchez	
	2	Salcedo	
	1	Villa Riva	
	1	Cabrera	
	1	Castillo	
	1	Pimentel	**10**

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Herrerías	1	Cotuí	
	2	Salcedo	
	2	San Francisco de Macorís	
	1	Castillo	
	1	Pimentel	7
Zapaterías	4	Cotuí	
	4	Samaná	
	2	Sánchez	
	1	Salcedo	
	5	San Francisco de Macorís	
	1	Villa Riva	
	1	Cabrera	
	1	Castillo	
	1	Pimentel	20
Chocolateras	1	Samaná	
	1	Sánchez	
	1	Salcedo	
	3	San Francisco de Macorís	6
Ebanistas	2	Sánchez	
	1	Samaná	3

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Modistas	2	Samaná	
	2	Sánchez	
	2	Salcedo	
	2	Pimentel	**8**
Panaderías	3	Samaná	
	1	Sánchez	
	7	San Francisco de Macorís	
	3	Villa Riva	**14**
Hoteles	3	Sánchez	
	2	San Francisco de Macorís	**5**
Tabaquerías	1	Sánchez	
	1	Salcedo	
	4	San Francisco de Macorís	
	2	Villa Riva	
	3	Pimentel	
	1	Castillo	
	2	Matanzas	**14**
Alfarerías	3	Salcedo	
	2	San Francisco de Macorís	
	1	Cabrera	**6**

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Ocupaciones y/o Centros Laborales	Cantidad	Ciudad	Total
Talabarterías	1	Salcedo	
	4	San Francisco de Macorís	5
Alambiques	3	San Francisco de Macorís	3
Sombreros	2	San Francisco de Macorís	2
Teñerías	1	San Francisco de Macorís	1
Baudelerías	2	Sánchez	2
Latonerías	1	Sánchez	1
Fondas	1	Samaná	1
Notarios	2	San Francisco de Macorís	2
Médicos	2	Samaná	
		Sánchez	3

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Como era de esperarse, las principales casas comerciales se instalaron en las ciudades atravesadas por los ramales del ferrocarril y en la ciudad-puerto. En las demás localidades se ubicaron "agentes" representantes de las mismas, los cuales eran la conexión usuraria entre los grandes comerciantes y los campesinos. Cada uno de estos comerciantes no solamente se limitaba a la importación y la exportación de mercancías y productos, sino que también en su mayoría tenían inversiones inmobiliarias y agrícolas, y otras actividades comerciales colaterales. De tal manera, que un comerciante tenía bajo su dependencia directa e indirecta una gran cantidad de personas,

empleados fijos, ocasionales, pequeños comerciantes y campesinos. Esa red económica se traducía en lo social y podía alcanzar la esfera de lo político. Tenemos el caso de la firma comercial Huot & Sevez establecida en Samaná, la cual, además de importar y exportar productos, era propietaria de una fábrica de chocolate, una de hielo, una de galletas y una panadería. Un grupo comercial de esta índole en una ciudad de reducido tamaño demográfico y territorial representaba un verdadero poder económico.

Grandes y pequeños establecimientos comerciales se convirtieron en símbolos urbanos, sobre todo por el tipo de mercancías que ofrecían, las que no podían obtenerse en la zona rural, artículos de carácter suntuario, nuevos alimentos, etc. La burguesía comercial, que estaba emergiendo en las ciudades, asociada con las grandes firmas internacionales, se encargaba de decidir qué usar, qué comprar. En lo adelante, la diferenciación social no solamente se expresaría en la ubicación geográfica (los de la ciudad y los del campo), sino en términos de clases sociales, a raíz de la constitución de los sectores hegemónicos vinculados al comercio y la agricultura en contraposición a sectores subalternos representados por peones, artesanos, empleados públicos y privados y jornaleros. Esta situación se traduciría a las organizaciones sociales urbanas: en muchas ciudades "los de abajo" formarían sus organizaciones en respuesta a la exclusión manifiesta en las sociedades de la elite, cuyos espacios organizativos eran verdaderos símbolos de ostentación social. Éstas no se propusieron ningún nivel de cuestionamiento a las estructuras sociales, su acción social estaba orientada a la diversión, ayuda mutua, beneficencia y algunos casos de oposición a un determinado gobierno, o la Ocupación Militar Norteamericana de 1916.

El abanico de organizaciones, surgido en las ciudades a finales del siglo XIX y principio del siglo XX, expresaba su crecimiento

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

económico y la heterogeneidad de sectores sociales que compartían el territorio urbano. De acuerdo con Rodríguez Demorizi,[21] el estado de situación era el siguiente: Sánchez poseía 4, entre sociedades y clubes; San Francisco de Macorís 11, de las cuales 2 estaban formadas por mujeres; Cotuí 3, de las cuales 1 era de mujeres, Pimentel 1; Salcedo 3; Samaná 7 y Cabrera 1. En el caso de las mujeres, durante la Ocupación Norteamericana, en el nordeste se formaron organizaciones patrióticas[22] de damas; las cuales realizaron una importante labor nacionalista. Este fenómeno se manifestó en San Francisco de Macorís, Sánchez y Cotuí.

Durante la Ocupación Militar Norteamericana (1916-1924), se propició un nivel de modernización del Estado: desarticulación de los caudillos locales y regionales; esto, asociado con los altos precios de los productos de exportación, le imprimió mayor dinamismo a las actividades agrícolas y comerciales del país y la región. No obstante, la modernización comportó la construcción definitiva de carreteras y puentes, dejando el ferrocarril de ser la única vía de comunicación interna. La supuesta modernización significó una desnacionalización definitiva de la producción; por tanto, los beneficios en una gran parte, eran repatriados. De igual manera, la mano de obra tendió a extranjerizarse, como consecuencia de la industria capitalista, que demandaba cierta

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

21. Emilio Rodríguez Demorizi. *Sociedades, cofradías, escuelas, gremios y otras corporaciones dominicanas*. Santo Domingo, Academia Dominicana de la Historia, 1975, pp. 14, 27, 36, 37 y 41. Se hace necesario realizar una investigación sobre la práctica social de estas organizaciones.

22. Al respecto, véase: Ricardo Hernández. *Deshilachando la historia: mujeres, resistencia e intervención norteamericana*, mimeo, s. l., s.f.

especialización. Los requerimientos de mano de obra calificada explican el auge que alcanzó la educación durante la ocupación, la cual tenía como propósito sanear los canales económicos y políticos para que las inversiones norteamericanas circularan sin obstáculos.

El cuadro siguiente recoge las principales casas comerciales de la región, todas diseminadas en ciudades vinculadas directamente al ferrocarril; cada una desarrollaba diversas operaciones comerciales y algunas también se dedicaban a realizar transacciones financieras. Éstas representaban la válvula de entrada y salida de las actividades comerciales que en definitiva transformaron las ciudades y los campos de esta región.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Casas comerciales de la región[23]

Nombre	Año de Fundación	Actividad Comercial	Cantidad de empleados	Ciudad
Carlos M. Mejía Hijo	1905	Importación de artículos ferreteros	8	San Francisco de Macorís
Salomón H. Heded	1896	Importador, exportador y adquisición de bienes raíces.	---	San Francisco de Macorís
Carlos F. De Moya	1916	Farmacia, imprenta y papelería	4	San Francisco de Macorís
Timoteo Polanco	1878	Importaciones y exportaciones	5	San Francisco de Macorís
B. Grullón y Cía	1893	Importaciones y exportaciones	5	San Francisco de Macorís

23. *El libro azul*. Santo Domingo, UASD, 1976, pp. 127,147, 148, 162, 163, 165 y 166. Este trabajo fue una guía comercial preparada por el gobierno interventor en el 1920, con el propósito de promover las principales casas comerciales del país, a fin de atraer inversiones, pero sobre todo para promover las inversiones norteamericanas.

Nombre	Año de Fundación	Actividad Comercial	Cantidad de empleados	Ciudad
Moya Hermanos	1919	Importaciones y exportaciones. Traían muebles de Europa y los Estados Unidos y realizaban transacciones bancarias	20	Sánchez
G. A. Brea	1919	Importaciones y exportaciones	6	Sánchez
Gineste & Chanel	1904	Importaciones y negocios bancarios	---	Sánchez
B. Sangiovanni	1904	Importaciones y negocios bancarios	---	Samaná
P. Sangiovanni	1904	Importaciones y exportaciones. Importaba desde Europa y Estados Unidos, licores, calzados, y sombreros.	---	Samaná
Hout & Sevez	1904	Importaciones y exportaciones	130	Samaná
Hermanos Ramis	1911	Importaciones y exportaciones	10	Pimentel

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Las cifras aportadas por el Primer Censo Nacional, realizado en el 1920, revelan un salto importante en la educación, si partimos de que a finales del siglo XIX, las instituciones escolares se podían considerar inexistentes en muchas localidades. A la fecha del censo se registraron en Salcedo 13 escuelas, Cotuí 17, Cabrera 7, Matanzas 7, Castillo 5, Pimentel 5, Villa Riva 10, San Francisco de Macorís 36, Sánchez 8 y Samaná 16. La instalación de centros educativos y de otros equipamientos sociales en los municipios se convirtieron también en símbolos de distinción social en los mismos.

Los datos del censo, con relación a los principales centros urbanos de la región, evidencian un aumento súbito en la cantidad de habitantes en esas localidades. El crecimiento demográfico se manifestó en la zona rural y en la urbana. El centro urbano donde se sintió con mayor fuerza la llegada de inmigrantes fue Sánchez, por ser el escenario principal de las operaciones comerciales que sustentaban el andamiaje económico agroexportador. Toda la vida de esta ciudad se desenvolvía alrededor de su puerto, lo que explica que el 62.89% de sus habitantes residieran en el casco urbano, pues el principal medio de vida estaba ubicado en la ciudad. Sánchez era un conglomerado formado por extranjeros y dominicanos. A su puerto entraban nueve barcos cada semana a embarcar cargas. Las demás ciudades denotaban una masa poblacional urbana importante, todo a consecuencia del paso del ferrocarril por su jurisdicción y sus implicaciones comerciales.

Otra ciudad, cuyo crecimiento demográfico y económico solamente se puede explicar a partir del péndulo del ferrocarril, es Pimentel, que pasó del anonimato a un centro comercial preponderante, donde se acopiaba toda la producción agrícola de las localidades circundantes, principalmente de Cotuí y Cevicos. El Censo de la población de la común realizado en el 1919 ofrece los siguientes datos: En el centro urbano había 310 casas y en las secciones, 606. De igual manera, 5 sastrerías, 3 carpinterías, 4 zapaterías, 2 barberías, 1 imprenta, 5 talleres de costura, 1 taller de mecánica, 4 sombrererías, entre otros centros laborales. Además, registra el censo, 5 tabaqueros, 9 sastres, 13 carpinteros, 5 barberos, 7 panaderos, 4 sombrereros, 2 hojalateros, 1 mecánico, 8 zapateros, 1 pintor, 3 tablajeros, 3 talabarteros, 1 herrero, 15 costureras y 67 agricultores, para un total de 143 jornaleros, agricultores y obreros, de los cuales un 53.8% era mano de obra dedicada a profesiones propias de la ciudad y surgidas por la

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

dinámica económica desatada dentro de la lógica agroexportadora. Existían, además, 56 comerciantes, 2 farmacias, 2 hoteles, 2 mercados de leche, 2 mercados de carnes, 1 periódico (*El Eco*), así como también 2 médicos, 2 dentistas, 2 farmacéuticos, 1 notario y 1 comadrona.[24] Estamos frente a una localidad donde los sectores sociales urbanos hegemonizaban todo su quehacer económico. Pimentel era un centro comercial por excelencia

Cantidad de habitantes por comunes, 1920[25]

Comunes	Total de Habitantes	Total Urbano	% Urbano
Cotuí	22,095	1,036	4.7
Pimentel	5,937	1,290	21.7
Salcedo	11,867	1,887	15.9
Samaná	8,918	1,656	18.6
Sánchez	4,889	3,075	62.9
San Francisco de Macorís	42,232	5,188	12.3

No solamente Sánchez y Pimentel fueron impactadas fuertemente por la economía agroexportadora; Cotuí, Samaná y Salcedo, terminaron asumiendo un rol de suplidoras de los centros comerciales, constituyendo la periferia del polo de desarrollo

24 *Censo de la población y otros datos de la común de Pimentel*. Pimentel, Imprenta "El Eco", 1919, pp. 6, 9 y 10.

25 *Primer Censo Nacional de República Dominicana, 1920*, 2ª. ed., Santo Domingo, UASD, 1975, pp. 142, 143.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

agroexportador, centralizado en los rieles del ferrocarril. Desde éstas, se transportaban los productos agrícolas que oxigenaban las transacciones comerciales que circulaban por el tren.

San Francisco de Macorís logró combinar una amplia producción agrícola, principalmente cacao, y una elite comercial que terminó controlando los hilos de la economía regional. Por tanto, conjuntamente con Sánchez, se encontraba para la fecha entre los nueve centros urbanos más importantes del país, en términos demográficos, según el censo de 1920. Ambas ciudades constituyeron los polos fundamentales del modelo agroexportador regional.

Impacto de la dictadura trujillista en la fisonomía urbana del nordeste

La "prosperidad", que se venía hilvanando en las ciudades del nordeste alcanzó su máxima expresión en las primeras tres décadas del siglo XX y entró en declive en 1929, a consecuencia de la crisis general del capitalismo. Si el estado de los precios en el mercado mundial fue un factor determinante para la economía agroexportadora dominicana, su caída se reflejó de manera precipitosa a nivel interno.

A lo anterior se suma la clara tendencia, manifestada por los norteamericanos y fortalecida por Trujillo, de convertir a Santo Domingo en una verdadera metrópolis, lo cual se expresaba en la instalación de servicios, priorización del puerto de la ciudad, en desmedro de las demás ciudades del país. Santo Domingo vino a ser el principal centro económico y político del país, todo esto como la expresión de una visión centralizadora del Estado y del desarrollo,

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

promovida por los intereses económicos agroexportadores. Esta ciudad fue convertida en una especie de enclave. La construcción de carreteras permitió concentrar todas las operaciones de importación y exportación en un solo puerto; los demás comenzaron a tener un carácter secundario, generándose rupturas significativas en las economías regionales.

Trujillo concentró las inversiones urbanas en Santo Domingo e implementó una política agraria de despojo de tierras, expulsando hacia las ciudades una gran cantidad de campesinos; muchos de ellos migraron hacia la capital. Las principales industrias se establecieron en esta ciudad, convirtiéndose en el principal centro de demanda de mano de obra.

El crecimiento demográfico de las ciudades del nordeste no colapsó, más bien se mantuvo en ascenso, pues la política agraria de la dictadura desarrolló grandes expropiaciones en esta región, principalmente en Cotuí y Matanzas, actualmente conocida como Nagua. En esta última localidad se instaló la Factoría Julia Molina, convirtiéndola en una inmensa plantación arrocera. La producción se sustentaba en mano de obra gratuita obtenida de los presos que eran traídos de diferentes puntos del país, muchos de los cuales murieron en los pantanales arroceros. En cierta medida, este emporio agrícola atrajo a muchas personas a Nagua. Tanto en el caso de Cotuí, como en el de Nagua, los expropiados emigraron en parte hacia San Francisco de Macorís y hacia los centros urbanos a los que pertenecían.

La vocación monopólica del dictador Trujillo deprimió las inversiones de extranjeros y dominicanos; además, la economía regional pasó a estar extremadamente permeada por los intereses del dictador. Los comerciantes prósperos tenían dos vías de

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

sobrevivir en el marco de la dictadura: plegarse a la misma, o marcharse del país. De ahí que las ciudades bailarían el ritmo del dictador, no en función del desarrollo de las fuerzas productivas.

El dictador llenó las ciudades de construcciones que eran la expresión de una simbología; por tanto, tenían una función reproductora de su figura. Las construcciones respondían a una convicción del dictador: dividir el país en antes y después de Trujillo. Éstas contribuyeron a aumentar el atractivo urbano, que junto a la represión y el desinflamiento de la vida rural estimularon el flujo migratorio hacia las ciudades, que posteriormente se convirtieron en barrios marginales. En este período, muchas ciudades del nordeste comenzaron a romper definitivamente las fronteras de su centro histórico. A consecuencia de que "*Trujillo desarrolló la concepción de lo urbano como símbolo de progreso y como mecanismo de apuntalamiento y reproducción del poder*".[26] La segregación espacial en las ciudades se expresó de manera nítida, debido a que las elites sociales y los sectores medios ocupaban determinadas fracciones espaciales y los que se fueron integrando al mundo urbano ocupaban las áreas periféricas.

Realmente el paisaje arquitectónico cambió sustancialmente en el país y, de manera particular, en el nordeste las construcciones rompieron con las anteriores elaboradas en madera. Trujillo fomentó en términos intensivos el uso del cemento en la construcción. Las ciudades pasaron de una ausencia casi total de edificaciones relevantes a la presencia ostentosa de las mismas, que en definitiva era la expresión de la dictadura.

26. César Pérez. *Urbanización y municipio en Santo Domingo*. Santo Domingo, INTEC, 1996, p. 77.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

En Samaná se construyeron alrededor de 12 edificios, los cuales fueron ocupados por oficinas públicas, hospitales y escuelas y 245 casas de madera, aluminio y/o zinc. En Cotuí, cinco nuevos edificios para oficinas públicas, escuelas y hospitales; en la Provincia Duarte se construyeron 11 edificaciones para los mismos fines. Esta situación se reprodujo en las demás ciudades.

La construcción de esta cantidad de viviendas en Samaná[27] se debió a que la ciudad prácticamente fue reconstruida por el dictador, puesto que el 13 de octubre de 1946 un incendio la destruyó, devorando de 80 a 100 casas. Según la prensa de la época, el siniestro se inició en el almacén de cocos del comerciante Zorah Paiwonsky y de ahí se extendió por toda la ciudad. El fuego no pudo ser controlado por la ausencia de agua y una adecuada organización de los bomberos. José Coplin González, quien era miembro del Cuerpo de Bomberos de esa localidad cuando ocurrió el fuego, sostiene una versión contraria, pues establece que Trujillo le solicitó RD$14,000 pesos prestados al mencionado comerciante, a lo que éste se negó, de donde se colige que la ciudad fue incendiada por el dictador, para de esta manera descabezar a los comerciantes de la zona que en su mayoría eran extranjeros. De acuerdo con Coplin González, el Cuerpo de Bomberos de Samaná salió a sofocar el fuego, pero los militares los golpearon impidiéndoles hacer su trabajo. Las nuevas viviendas fueron entregadas a discreción por el tirano, quedándose muchos propietarios sin lugar para vivir.

27. Godbout, Santiago. *Historia parroquial de Santa Bárbara de Samaná*. Santo Domingo, Amigo del Hogar, s/f. pp-81-88. Este autor, apoyado en el periódico *La Información* de Santiago, relata el incendio de Samaná como un hecho fortuito. No obstante, en una entrevista realizada a José Coplin González, se revela lo contrario. De ahí, la importancia de las fuentes orales, en cuanto a recoger percepciones de la realidad no registradas en las fuentes oficiales y mucho menos en la prensa.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Fuera del ámbito urbano, se construyeron carreteras y puentes que dejaron definitivamente comunicadas a la mayoría de las ciudades de la región. Estas obras se pueden valorar como piezas agregadas a las localidades, porque en ningún momento representaron un mejoramiento de los niveles de vida de las mismas; de ahí que ampliaron las puertas de las ciudades para continuar facilitando la llegada de los campesinos a las mismas.

Cantidad de habitantes residentes en los principales municipios del nordeste, según censos de 1935 y 1950[28]

	Censo de 1935			Censo de 1950		
Comunes	Total	Urbano	% Urbano	Total	Urbano	% Urbano
San Francisco de Macorís	53,259	10,000	18.8	72,468	16,083	22.2
Pimentel	7,005	2,203	31.4	10,559	3,387	32.1
Salcedo	20,077	3,327	16.6	31,414	4,667	14.8
Cotuí	33,415	1,405	4.2	42,881	2,312	5.4
Samaná	12,281	1,638	13.3	19,007	2,480	13.0
Sánchez	6,848	3,952	57.7	9,334	3,129	33.5

De manera que, a pesar de los mecanismos represivos dispuestos por la dictadura trujillista se mantuvo un flujo migratorio de cierta importancia hacia las ciudades. Así lo reflejan las cifras intercensales, en el caso de San Francisco de Macorís, donde se manifestó un crecimiento modesto de la población urbana, de

28. Oficina Nacional de Estadística. *II Censo Nacional de Población de 1935*. Ciudad Trujillo, 1946. *III Censo Nacional de Población de 1950*. Ciudad Trujillo, 1950.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

18.78% en 1935 a 22.2% en 1950. Sin embargo, pasó a ser el centro urbano más importante de la región a consecuencia de la desarticulación paulatina de las estructuras económicas que le dieron vida a la ciudad de Sánchez. Los grupos económicos de San Francisco de Macorís aprovecharon su potencial agrícola y comercial para conectarse con el nuevo centro de exportación, la ciudad de Santo Domingo.

Ciudades como Salcedo y Samaná tuvieron un decrecimiento demográfico. Muchos comerciantes abandonaron la región y las actividades comerciales se estancaron como resultado de la crisis del ferrocarril y de la represión trujillista. Pimentel creció, pero su prosperidad no se mantuvo por mucho tiempo, pues Cotuí, de donde asistía una gran cantidad de personas a comprar y vender en esa localidad, con la construcción de las carreteras, orientó su comercio hacia otras ciudades. Además, de diversas localidades migraron personas que terminaron controlando el comercio cotuisano.

Al final de este período intercensal se registraron nuevos núcleos urbanos en la región, con una población considerable como, es el caso de Julia Molina (actual Nagua) con 2,578 y Río San Juan con 741 habitantes, según el censo de 1950. Localidades como Castillo, Villa Riva, Cabrera, entre otras, continuaron creciendo alrededor de un comercio de pequeña escala y la agricultura de subsistencia.

El censo de 1950 nos aporta datos interesantes sobre el *modus vivendi* de las ciudades del nordeste. Veamos el caso de San Francisco de Macorís, donde se expresan con mayor claridad las tendencias que definitivamente atravesaron a los demás centros urbanos.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Tipo de ocupación por sexo, 1950[29]

Ocupación	Varones	Hembras
Profesionales y técnicos	136	---
Artesanos	1,708	---
Gerentes, administradores	369	---
Oficinistas y trabajadores afines	219	---
Vendedores y similares	758	---
Choferes	197	---
Industrias manufactureras	---	235
Comercio	---	161
Servicios	---	997

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Aparentemente el panorama que se presenta en el cuadro anterior es un tanto parecido a lo que nos presentó Deschamps a principios del siglo XX: un desarrollo del artesanado, carpinteros, ebanistas, entre otros. Pero no es del todo similar, pues el hecho de que se registraran 197 choferes es la expresión de la incorporación de una gran cantidad de automóviles, operando en desmedro del ferrocarril, pues éste fue perdiendo primacía. Se percibe además la consolidación de una burocracia que podía ser pública y privada, la cual se fortaleció durante la dictadura. El Estado aparece como un importante empleador. Los 758 vendedores eran personas

29. *III Censo Nacional de Población de 1950*. Ciudad Trujillo, 1950.

dedicadas a la venta de productos ambulantes, como las "marchantas"; esta labor, introducida por los árabes en el país, para la fecha tenía una presencia considerable; personas dedicadas a labores fuera de la economía formal, personas que operaban por cuenta propia, nos indica que había falta de empleos y que la marginalidad comenzaba a asomar.

Por otro lado, la fuerza laboral femenina aparece vinculada a algunas actividades manufactureras y de servicios domésticos, prostitución, elaboración de alimentos, costureras, secretarias, entre otras labores, lo que expresa una segregación del trabajo por género, propio de la época. Además, es la expresión de mujeres que se atrevieron a desafiar las coordenadas machistas de la sociedad incorporándose al mundo del trabajo. Es la manera de la estructura socioeconómica de una sociedad colocar a los sectores sociales en función de lo que son sus demandas y los valores que les interesa promover.

El hecho de que para este período la mayoría de los centros urbanos importantes de la región tuvieran un mercado público, refleja la presencia de una población urbana demandante de productos agrícolas y de pequeños y medianos agricultores dispuestos a vender, vía intermediarios o directamente, sus productos, sembrados para tales fines o excedentes de su producción para el autoconsumo. El mercado público posibilitaba que los del "pueblo", sumergidos en sus ocupaciones cotidianas, conservaran algunas costumbres que arrastraban de la zona rural.

La cobertura de algunos servicios básicos nos puede permitir comprender los diversos conflictos sociales urbanos suscitados por demandas de agua, luz eléctrica, escuelas, etc. Esto así, porque la oferta de los servicios no avanzaba al mismo ritmo del crecimiento poblacional en la región.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Por décadas, todos los centros urbanos suplieron sus necesidades de agua acudiendo a las fuentes acuíferas existentes en su alrededor. En el censo de 1950 se visualizan las múltiples fuentes de abastecimiento de agua de los residentes urbanos del nordeste.

Servicio de agua en la región, 1950[30]

Fuente de Abastecimiento de agua	Cantidad de viviendas urbanas por fuente en la región	%
Agua del acueducto dentro de la vivienda	911	9.5
Agua del acueducto fuera de la vivienda	1,522	16.0
Llave pública	3,121	33.3
Tanque	1,344	14.1
Pozo o aljibe	968	10.1
Río, arroyo o cañada	1,654	17.3
Manantial	71	0.7

El estado del servicio de agua evidencia el tímido impacto de la "modernidad" trujillista en lo urbano; las ciudades del nordeste tenían su fisonomía fundamentada en el territorio ocupado, pero carentes

30. Estos datos y los siguientes sobre los servicios sociales fueron obtenidos también del *III Censo Nacional de Población del 1950.*

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

en términos reales de los verdaderos servicios que demandan las ciudades. Para 1950 solamente el 9.5% de las 9,533 viviendas urbanas existentes en los perímetros urbanos de la región tenían agua de acueducto en su interior. Este servicio estaba en ciernes; solamente en algunas ciudades existían acueductos; por tanto, se percibe que la oferta no estaba generalizada, más bien se ofrecía con un carácter comunitario; por ello, el 33.3% de las viviendas obtenían el agua de una pluma, o llave pública. Se nota además que el peso específico de los ríos o cañadas continuaba siendo alto. La oferta del servicio de agua se hacía con escaso uso de la tecnología, de ahí que las fuentes tradicionales continuaran siendo determinantes.

Una situación parecida ocurría con el servicio sanitario, pues de la cantidad de viviendas citadas solamente el 2.5% utilizaban inodoro y un 94.5% letrinas. Por lo que las posibilidades de una buena salubridad urbana resultaba un tanto imposible, situación que se complicaba aún más, si tomamos en cuenta que los saberes populares eran la fuente por excelencia para acudir a la curación de los problemas de salud, debido a la escasez de médicos y de centros hospitalarios.

La cobertura del alumbrado expresa más claramente el nivel de atraso tecnológico de estas ciudades; 2,329 viviendas estaban conectadas al servicio eléctrico, equivalente al 2.4%; en cambio, 7,186 utilizaban gas keroseno, equivalente al 75.3%. En principio, en los centros urbanos donde existía el servicio eléctrico, se logró por el esfuerzo de inversionistas o de los ayuntamientos. Sus beneficiarios eran las familias residentes en el centro de la ciudad, que generalmente formaban parte de las elites locales. En la región, las primeras ciudades en recibir mecanismos de iluminación diferentes a los utilizados en la zona rural estaban atravesadas por el ferrocarril. En 1886 se instaló el alumbrado público en San

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Francisco de Macorís, concesión otorgada por el gobierno central a inversionistas privados. Igualmente la ciudad de Sánchez, mediante la gestión de su Ayuntamiento en el 1889, recibió los faroles para el alumbrado público, servicio que se cobraba a los beneficiarios: los ubicados en la calle Rosario pagaban 20 centavos y los residentes en otras áreas, 15 centavos.[31] La instalación de faroles en las plazas públicas fue asumida como una tarea primordial "contra las tinieblas" por las elites locales de la región. Su puesta en funcionamiento fue objeto de grandes celebraciones en las ciudades.

En la primera mitad del siglo XX se acudió a la adquisición de plantas eléctricas en algunas ciudades de la región; no obstante, la cobertura del servicio continuó siendo reducida. Un caso muy difundido fue el del comerciante Carlos María Mejía Báez en San Francisco de Macorís, quien en 1926 compró dos plantas eléctricas y estableció un contrato con el Ayuntamiento para su puesta en funcionamiento, donde se especificaba el horario en que se mantendrían encendidas las mismas. De igual manera, en Cotuí el señor Pepe Viana en 1936 instaló una planta eléctrica; ésta fue sustituida en el 1943 por otra comprada por el Ayuntamiento municipal; ambas funcionaban con un horario previamente establecido. El gobierno local reglamentó el cobro de la energía eléctrica mediante una ordenanza del 19 de enero de 1949; el costo oscilaba entre RD$1.50 y RD$15.00. En la ciudad de Sánchez, el Ayuntamiento se encargó de comprar en el 1939 una planta eléctrica.

31. Ana María Méndez Gómez, *et. al. Años de luz, historia de la iluminación y de la electricidad en la República Dominicana, 1492-1993*. Santo Domingo, CDE, 1994, pp. 31 y 32.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Las calles de las ciudades del nordeste eran polvorientas y cuando llovía se tornaban intransitables; donde solía asfaltarse una calle, se elegía una de las del centro de la ciudad, quedando por décadas las demás en condiciones de verdaderos caminos vecinales. En muchos casos más que de calles, se puede hablar de callejones, trillos habilitados por los pobladores.

Privilegiar el centro histórico de las ciudades para construcciones, asfaltado, electrificación, etc., fue creando una segregación del espacio, en función de la accesibilidad a los servicios urbanos, del tipo de vivienda y del modo de vida de los nuevos pobladores.

Por lo visto, al final de la dictadura trujillista los servicios urbanos estaban en condiciones precarias, lo cual se convirtió en el talón de Aquiles de los pobladores urbanos en las décadas venideras, pues la cantidad de habitantes urbanos continuó aumentando. Cada nueva demarcación barrial que se constituía generaba un aumento proporcional en el déficit de servicios sociales urbanos.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Política agraria y crecimiento urbano

Como secuela de lo anterior, en los años sesenta la población urbana tuvo un crecimiento sin precedentes, y alcanzó su máxima expresión en la década de los ochenta, profundizando, aún más, la crisis de los servicios en las ciudades del nordeste. Los flujos migratorios que se abrieron durante la dictadura trujillista no encontraron muros de contención en los años siguientes, pues la política agraria y social de la semidictadura de Balaguer allanó los caminos para que una mayor cantidad de hombres y mujeres emigraran a la ciudad de Santo Domingo, lo cual no impidió que a las ciudades del nordeste continuaran emigrando campesinos.

Población urbana en algunos municipios del nordeste[32]

	Censo de 1935			Censo de 1950			Censo de 1950		
Comunes	Total	Urbana	% Urbana	Total	Urbana	% Urbana	Total	Urbana	% Urbana
San Francisco de Macorís	103,010	27,050	26	126,127	44,271	35	175,487	108,485	63
Pimentel	12,900	4,890	37	15,965	5,823	36	19,921	10,587	53
Salcedo	36,240	6,810	19	40,026	8,919	22	45,788	12,775	28
Cotuí	60,640	4,540	7	74,724	7,653	10	86,578	42,500	49
Nagua	46,360	6,180	13	60,194	14,126	23	60,749	26,013	43
Samaná	25,230	3,920	15	30,901	4,541	15	41,113	8,543	21
Sánchez	17,810	4,260	24	22,519	6,326	28	23,481	10,714	45
Totales	302,190	57,650	19	370,456	91,659	25	453,117	219,617	48

32. Oficina Nacional de Estadísticas. *IV Censo Nacional de Población y Vivienda, 1960*. pp. 85, 86, 89, 94, 95; *V Censo Nacional de Población y Vivienda, 1970*. pp. 2, 4, 5, 6, 7 y *VII Censo Nacional de Población y Vivienda, 1993*. pp. 14, 15, 16.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Ese aumento desproporcionado de la población urbana tiene su explicación en múltiples factores estructurales que se originaron en las ciudades y en la zona rural. La introducción de nuevas tecnologías en la zona rural fue un componente expulsador de mano de obra hacia las ciudades. Si tomamos en cuenta que el arroz es uno de los cultivos donde se manifestó con mayor fuerza los cambios tecnológicos y la región del nordeste, ya en el 1935 tenía cultivada más del 21.4% del área total de tareas que para la época estaban poseídas por el cultivo de este cereal a nivel nacional. La preponderancia de ese rubro en esta región se mantuvo en ascenso, pues para 1960, en la misma se cultivaba alrededor del 29.3% de la producción nacional. El proceso de preparación de la tierra, siembra, limpieza y corte del cultivo demandó por muchos años una gran cantidad de mano de obra. Con la penetración paulatina del capitalismo en el campo, los jornaleros fueron desplazados por maquinarias, las cuales desarticularon el mundo laboral rural, pues el manejo de éstas requería un nivel técnico, habilidades y sobre todo menos personas sobre el terreno.

De acuerdo con el censo agropecuario de 1960,[33] en las cinco provincias de esta región habían: 2, 780 arados, 1,184 despulpadoras, 286 cultivadoras, 258 desgranadoras, 484 rastras, 357 camiones, 85 sembradoras, 158 tractores y 38 trilladoras. Esta irrupción tecnológica se sintió en las zonas arroceras de la región y en las dedicadas a otros cultivos.

Nuevamente lo moderno llega como un agregado del conjunto; por tanto, distorsiona la dinámica interna. La tecnología se aplicó

33. Oficina Nacional de Estadísticas. *V Censo Nacional Agropecuario, 1960*. p. 309.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

en la zona rural sobre la base de un sesgo clasista: reducir los costos de producción de los grandes productores, lo cual trajo consigo no solamente la expulsión de mano de obra, sino la exclusión de los pequeños agricultores debido a que perdieron competitividad en el mercado, por lo que, los inmigrantes hacia las ciudades no necesariamente eran campesinos sin tierra. La tecnología los excluyó por carecer de un capital significativo y del apoyo del Estado. De acuerdo con Duarte,[34] los que emigraron a las ciudades eran campesinos de tierra propia y de pequeñas propiedades. La tecnología es un fenómeno incentivado por el Estado, a tal punto, que entre 1969 y 1973 el Estado Dominicano invirtió 69.3 millones de pesos en compra de tractores y otras maquinarias agrícolas.[35]

De lo anterior se deduce que la política agraria del Estado Dominicano arrastraba profundas contradicciones; por un lado, auspiciaba la reforma agraria y, por el otro, creaba las condiciones para que las elites militares y civiles se beneficiaran de la política social y económica del Estado. Entre 1960 y 1984 se realizaron en la región 79 asentamientos entre colectivos e individuales, lo cual no logró detener a los campesinos, pues las entregas de tierras se convirtieron en actividades proselitistas que perseguían mantener la base social de la semidictadura balaguerista (lo mismo ocurrió con el PRD) para asegurar su reproducción en el poder. Por tanto,

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

34. Isis Duarte. *Capitalismo y superpoblación en Santo Domingo, mercado de trabajo rural y ejército de reserva urbano*. Santo Domingo, Codia, 1980, p. 241.

35. Datos del Banco Central de la República Dominicana, citado por José Oviedo. En *Economía y política en R. D.: 1966-1980, 1966-1978, el régimen balaguerista, tendencias y crisis*. Ceresd, No. 11, Santo Domingo, UASD, 1981, p. 301.

no se crearon las condiciones sociales y económicas para que los asentamientos se convirtieran en empresas rentables y generadoras de prosperidad entre los campesinos.

Quienes verdaderamente se beneficiaron de los canales de riego, de las presas, de los préstamos del Banco Agrícola y de otras fuentes de financiamiento del sector agrícola, fueron los grandes productores agrícolas, generándose una concentración de la tierra en menos manos y un aumento de los pequeños productores. El propio Estado creó las condiciones para un flujo permanente de emigrantes hacia las ciudades y de éstas hacia los Estados Unidos.

La lucha por la tierra, caminos vecinales, escuelas y buenos precios librada por los campesinos,[36] fundamentalmente en la década de los ochenta, fue la expresión de un sector social que no estaba dispuesto a dejarse vencer por la modernidad. Este período sintetiza las grandes luchas de las organizaciones campesinas enfrentado terratenientes, invadiendo tierras del Estado, luchando en contra de los desalojos auspiciados por el Estado en zonas mineras y por efecto de la construcción de obras hidraúlicas y defendiendo el medio ambiente. Las movilizaciones rurales tampoco lograron reorientar el curso de la crisis del sector agropecuario, quedándose en algunos logros puntuales.

Precisamente, el entrecruzamiento de los factores presentados y otros, como la reducción del poder adquisitivo del peso

36. El testimonio de un campesino al respecto es un ejemplo elocuente de la frustración que experimentaban éstos por la ineficiencia estatal y el oportunismo de los partidos políticos: «*Tenemos 20 años luchando, reclamando porque se nos mejoren los caminos, que nos construyan una escuela, una clínica rural (...), para las elecciones recibimos visitas de candidatos y nos prometen...*". *El Jaya*. San Francisco de Macorís, diciembre 1986, p. 6.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

dominicano y la reducción del porcentaje del sector agropecuario en el producto interno bruto de nuestro país, nos permite explicar el aumento de la población urbana en las ciudades del nordeste. San Francisco de Macorís y Sánchez, que desde el siglo XIX se presentaban como los principales centros urbanos, en términos demográficos y económicos, mantuvieron su curso, debido a la concentración de la tierra y la conservación de su atractivo como puntos de llegada para migrantes de otras localidades. A pesar de abrirse una amplia corriente migratoria desde Sánchez, a consecuencia de la quiebra del ferrocarril y su consecuente pérdida de importancia como ciudad-puerto, continuaron llegando migrantes hacia Sánchez, esta vez para incorporarse como pescadores y agricultores.

En San Francisco de Macorís, si bien por razones políticas y económicas muchos migraron hacia la ciudad de Santo Domingo, el flujo de inmigrantes no dejó de llegar. De ahí que, la población urbana pasó de un 26.2% en 1960 a 63.0% en el 1993; la cantidad de habitantes se triplicó, dando como resultado el surgimiento de nuevos barrios. Por un lado, las inversiones inmobiliarias del sector privado y, por el otro, la emergencia de los barrios marginados.

El arroyo Guamancaje y el río Jaya dejaron de ser fronteras naturales de la ciudad en la década de los setenta, pues surgieron los barrios marginados Ugamba, Los Jibaritos, Vista del Valle, el Barrio Azul; también contribuyó a la ruptura de la frontera histórica la construcción de varias urbanizaciones. En la década de los ochenta, las inversiones del sector inmobiliario se fortalecieron con la entrada en el escenario comercial de los francomacorisanos residentes en los Estados Unidos. En la medida que esto ocurría, el valor del suelo urbano aumentaba. Por tanto, llevó a la práctica la ocupación de terrenos por parte de inmigrantes, o de residentes en

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

la ciudad sin posibilidades de adquirir terrenos al precio establecido; de esta manera surgen los barrios Gregorio Luperón, Salvador Then, Getzemaní, Willian Mieses, San Francisco de Asís y Caamano Deñó.[37] Uno de los pobladores de este último barrio puntualiza de qué manera llegó al mismo:

"*Yo soy de Limón del Yuna, me encontraba en donde mi mamá, cuando oí que estaban cogiendo solares busqué un colín y arranqué para acá. Cogí un solar y fui la primera en fabricar*"[38]

Cotuí presenta un crecimiento brusco de un 7.5% de personas residiendo en la zona urbana en 1960 a un 49.1% en 1993; este salto solamente tiene explicación por la ocurrencia de grandes transformaciones en el campo cotuisano. La población de la ciudad se multiplicó por ocho en cantidad de habitantes. Dos hechos provocaron la despoblación de amplias áreas de la zona rural del municipio de Cotuí.[39] Las explotaciones mineras de oro y plata en la comunidad de Pueblo Viejo provocaron el desalojo de campesinos residentes en las comunidades de Las Lagunas, Hatillo, Sabana Rey, entre otras; muchos de esos campesinos fueron a residir en la ciudad de Cotuí.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

37. Para más información sobre el surgimiento de nuevos barrios y otros aspectos de la vida urbana de San Francisco de Macorís consúltese: Rosa A. María y José Raúl Fernández. *Lineamientos de políticas de desarrollo urbano para la ciudad de San Francisco de Macorís*. Santo Domingo, CONAU/CEUR/PUCMM, 1998.

38. Núñez, Bernardo. "Piden a gobierno evite desalojo", *El Jaya*. San Francisco de Macorís, Primera quincena, noviembre, 1988, p.12.

39. En el caso particular de Cotuí, véase: Ricardo Hernández. *Los movimientos sociales en el municipio de Cotuí, 1975-1993*. Santo Domingo, Comisión Presidencial de Apoyo al Desarrollo Provincial, 2000.

De igual manera, la construcción de la Presa de Hatillo provocó el desalojo de alrededor de 2,500 familias, éstas también en una proporción considerable pasaron a residir en la ciudad de Cotuí. La pérdida de rentabilidad trajo consigo la desaparición de otras comunidades como La Palmilla, Sabana Grande; sus habitantes emigraron a la periferia urbana, o a la ciudad de Santo Domingo. Precisamente uno de los primeros barrios marginados de esta ciudad fue Pueblo Nuevo formado por personas desalojadas de sus tierras por Trujillo. Aunque en los años sesenta y setenta surgieron los barrios El Dorado, Los Tocones (marginado) y La Gallera, es en la década de los ochenta que Cotuí sufre un desbordamiento definido de sus fronteras urbanas históricas. De esta manera, surgen los barrios marginados La Altagracia, Libertad, Vista del Valle, San Martín, entre otros.

Salcedo[40] no tuvo un crecimiento tan elevado como Cotuí y San Francisco de Macorís, pero su población urbana aumentó de 18.8% en 1960 a 28.1% en 1993; la crisis de la agricultura tradicional, expresada en la disminución de los precios del café y el cacao, contribuyó a que los campesinos de las zonas altas y llanas de este municipio emigraran hacia la ciudad, aumentando el número de unidades barriales, donde influyó también la inversión del Estado en edificaciones. Para el 1990 la ciudad tenía 12 barrios, es decir, 4 más que los existentes anteriormente. El crecimiento de la ciudad de Salcedo ha sido lento, pero sostenido, presentando elevados niveles de arrabalización en los barrios marginados.

40. Para algunos aspectos del desarrollo urbano de Salcedo, consúltese: Julio Corral *et. al. Lineamientos de políticas de desarrollo urbano para la ciudad de Salcedo.* Santo Domingo, CONAU/CEUR/PUCMM, 1999.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

Nagua tiene un crecimiento parecido al de Cotuí. La población urbana de esta localidad ascendía en 1960 a un 13.3%, llegando a alcanzar en 1993 un 43.1%. Uno de los flujos migratorios importantes que recibió Nagua ocurrió después del terremoto del 1946, que afectó con mucha fuerza a Matancita, cuando parte de sus habitantes emigraron hacia esta localidad. Luego la instalación de la finca arrocera Julia Molina por parte de Trujillo implicó movilizar una gran cantidad de personas de otros puntos del país, ya fuera en condición de presos, militares, funcionarios, etc. Además, la finca se estructuró sobre la base de grandes desalojos en las comunidades. Baoba del Piñal, El Pozo y Telanzas. En tal sentido Rafael Chaljub Mejía afirma: "*Las cosas se hicieron a punta de terror, de bala, ahorcamientos, de despojos, violencia desenfrenada de la que Trujillo sabía dirigir*".[41] De ahí, muchas personas emigraron a la ciudad de Nagua y a otras de la región y del país. Sin embargo, aún después de la muerte de Trujillo, la producción arrocera continuó atrayendo muchas personas hacia la zona rural de Nagua; por tanto, cuando el sector arrocero entró en crisis, los jornaleros, pequeños y medianos productores del cereal fueron emigrando hacia la periferia de la ciudad.

Por su parte, la ciudad de Samaná ha tenido un crecimiento lento; es un municipio predominantemente agrícola, lo cual, compartido con la pesca parece que ha evitado abrir amplios flujos de migración. La ubicación geográfica de la ciudad, bordeada por montañas, dificulta su crecimiento. Al inicio de los años setenta, el gobierno de los "12 Años de Balaguer" se planteó construir una avenida-malecón; para tales fines, decidió destruir la mayor parte

41. Entrevista a Rafael Chaljub Mejía.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

de las viviendas de estilo victoriano que sobrevivieron al incendio provocado por Trujillo.

Los desalojados[42] fueron ubicados en barracones con una sola llave de agua y una sola letrina para cientos de familias. Las casas eran tasadas y pagadas de manera antojadiza. Este desalojo afectó meridianamente la memoria histórica de esta ciudad obligando a muchos a emigrar, incluyendo los comerciantes más importantes de la ciudad. Simplemente lo que se perseguía era adecuar la ciudad a los requerimientos del turismo. Al parecer, las ciudades deben desempeñar el rol que la globalización les asigna. En este caso, convertir a Samaná en una ciudad de "resorts" turísticos.

El crecimiento urbano desorbitante que ha tenido la región nordeste, se expresa nítidamente en las cifras censales, pasando de 57,650 pobladores urbanos en 1960 a 196, 321 en 1993 con lo que prácticamente se triplica la población urbana de esta demarcación. Esta oleada humana ha tenido un impacto ecológico significativo en los ríos, arroyos y costas que bordeaban las ciudades y de igual forma en los terrenos con vocación agrícola, muchos de los cuales han terminado absorbidos por el modelo de urbanización predominante, el cual se fundamenta en una ausencia generalizada de políticas de desarrollo urbano asumidas por los gobiernos locales y mucho menos por el gobierno central. Como entre el espacio urbano y el rural no hay una frontera definitiva, esta se establece transitoriamente en función de la presencia de edificaciones y servicios. Por tanto, ninguna autoridad municipal sabe hasta dónde llegará su respectiva ciudad. Los gobiernos locales no planifican el

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

42. Entrevista a Cervantes Marino Barba Beevers.

futuro de sus ciudades y mucho menos se detienen en el diseño de programas que contribuyan al equilibrio ecológico de las mismas.

De ahí que, el río Jaya en San Francisco de Macorís dejó de ser frontera urbana cuando sus riberas fueron pobladas, convirtiéndose esta importante fuente acuífera en un depósito permanente de desechos sólidos, aguas servidas y tratadas, pasando de una fuente de alimentación de la ciudad a una fuente de contaminación de la misma, situación esta provocada no sólo por los migrantes, sino por una estructura económica con una visión utilitarista del espacio, negando las posibilidades de la planificación. De esta manera, los sectores sociales que hegemonizan el sector inmobiliario en contubernio con el gobierno local son los responsables principales del deterioro de este río.

Una situación parecida ocurre con el río Yuna, que si bien no atraviesa la ciudad de Cotuí, es su principal fuente acuífera; sus riberas han terminado convertidas en vertederos por parte del gobierno local de Cotuí. A esa situación se le suma la de los arroyos Hicaco, Capacho, Tawique, la cañada la Librada que son verdaderos depósitos de desechos sólidos y aguas de todo tipo. El gobierno local está desempeñado un rol totalmente contrario al que le asignan las leyes dominicanas con relación a la ecología urbana.

En la costa, la emigración ha tenido sus efectos; en Nagua gran parte del área de la ciudad que colinda con el mar, en un principio estaba poblado por árboles de uva de playa y manglares, de manera que el crecimiento del casco urbano de este municipio ha devorado parte de uno de los hábitats más importantes del ecosistema. Los campesinos[43] percibieron que la orilla del mar no la quería nadie,

43 Entrevista a José Amado Merigildo Pérez.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

eran terrenos abandonados; por tanto, se ubicaron en esta área. Cuando ocurrían ciclones, estas personas eran desalojadas y ubicadas en otros lugares. Detrás de ese grupo reubicado llegada otro y se ubicaba en el mismo lugar, hasta que muchos se hicieron sedentarios en las costas. Lo mismo ha ocurrido en Río San Juan, donde la constitución de algunos barrios ha precisado la eliminación de los manglares. De nuevo, la lógica del capital inmobiliario lleva a que los más pobres utilicen terrenos al margen, sin medir el costo ecológico.

A esta ruptura ecológica se le suma la precariedad de la situación de los servicios básicos en las ciudades. Como hemos planteado anteriormente, la cobertura de los servicios no se corresponde con el crecimiento demográfico de las ciudades; por tanto, constituyen una de las motivaciones principales de la lucha social urbana protagonizada por las organizaciones cívicas. Los datos que nos ofrece el Censo de Población y Vivienda de 1981, sobre los servicios sociales nos aportan algunas pistas para comprender los conflictos sociales urbanos en esta región.

De 35,680 viviendas existentes en las áreas urbanas[44] de la región, 29, 404 (82.4%) tenían tipo de alumbrado eléctrico y 6,276 (17.6%) utilizaban fuentes no eléctricas para alumbrarse. Solamente, 15,825 (44.3%) poseían agua por tubería dentro de la vivienda, 10,433 (29.2%) la recibían por tubería, pero fuera de la vivienda y 9,622 (27%) no se abastecían de agua por esta vía. En cuanto a la disposición de servicio sanitario, 8,299 (23.2%) tenían inodoros, 23,265 (65.2%), letrinas y 4,316 (12.1%) no disponían de servicio

44. Oficina Nacional de Estadísticas. *VI Censo Nacional de Población y Vivienda de 1981*. pp. 328, 329, 332, 333, 336, 337.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia

sanitario. De seguro que este déficit abierto en el servicio de energía eléctrica, agua y servicio sanitario se agudizó en el discurrir de los años ochenta, pues no se ventilaron planes estatales para reducirlo. Estos servicios, además de deficitarios son de muy mala calidad, fundamentalmente el de agua y energía eléctrica.

El déficit de estos servicios se explica con el aumento sostenido de la cantidad de habitantes por kilómetro cuadrado en la región bajo estudio, pasando de 88 habitantes en 1960 a 121 en 1981. Ese aumento poblacional tiene mayor peso en la zona urbana, producto de los flujos migratorios campo-ciudad, por lo que desde los años ochenta los conflictos sociales protagonizados por los sectores populares se manifestaron con mayor fuerza en las zonas urbanas.

Proyecto de Digitalización
Academia Dominicana de la Historia