

LA PRODUCCION CAMPESINA EN LA REPUBLICA DOMINICANA A PRINCIPIO DEL SIGLO XX*

Patrick E. Bryan

EN EL SIGLO XIX — Y CON TODA SEGURIDAD que anterior a él — la economía de la República Dominicana merecía describirse como diversificada y regional. Los agricultores de la República estaban envueltos en la producción de una diversidad de comestibles, los hateros de la región oriental estaban dedicados a la producción y exportación de cueros, otros agricultores recolectaban miel para la exportación, los leñadores tumbaban caoba y fustete para los mercados disponibles en Europa. Los pequeños agricultores de tabaco en el Valle del Cibao producían tabaco para suplir las necesidades del mercado local y llenar las demandas del mercado alemán, localizado particularmente en Hamburgo y Bremen. La economía estaba también regionalizada porque a pesar de existir cierto grado de diversificación en el interior de las regiones, el ganado dominaba en el este, la industria maderera en el sur, y la producción de tabaco en el norte.

No fue sino en las últimas décadas del siglo XIX cuando la República Dominicana imitó el ejemplo de sus vecinos, Cuba y Puerto Rico, iniciando el desarrollo de un complejo de plantación azucarera bajo el tutelaje del capital extranjero (de Inglaterra, Estados Unidos, Francia e Italia). Pero el desarrollo de la plantación en la República Dominicana devino, especialmente después de 1884, en una característica de la economía del sur y del sureste, y no del norte. Los cambios que ocurrieron en la economía de la República Dominicana a finales del siglo XIX, surgidos de los cambios en los patrones de conducta del capitalismo mundial, no alteraron de manera fundamental la naturaleza regionalizada y diversificada de la economía dominicana excepto en el sur donde hubo una tendencia acelerada hacia el monocultivo azucarero, las modernas fábricas azucareras, y un viraje radical de los patrones comerciales desde Europa hacia los Estados Unidos.

Pero la economía norteña no quedó intacta. Se estimuló la pro-

* Traducción: Emmanuel Espinal.

ducción para la exportación, en parte a través de las comunicaciones mejoradas, y parcialmente a través de la concientización de una élite mercantil nativa centrada alrededor de Puerto Plata y Santiago —la primera un puerto y la otra un pueblo situado en el centro de las tierras tabaqueras centrales de la República Dominicana— de que el crecimiento de la economía dominicana necesitaba, por lo menos, algún grado de colaboración con el capital extranjero y el estímulo a la importación de tecnología no disponible dentro de las fronteras nacionales de la República Dominicana.

En el norte, y particularmente en el valle del Cibao, el tabaco habría de perder su dominio ante el cacao. La demanda de cacao era alta tanto en relación al tabaco como al café, debido principalmente a los usos más amplios inventados para el cacao en los mercados de consumo en expansión de Europa y los Estados Unidos. Por ejemplo, en 1895 el consumo mundial total de cacao fue de 76,000 toneladas. La producción mundial de cacao se duplicó entre 1900 y 1910 desde aproximadamente 100,000 toneladas hasta aproximadamente 200,000 toneladas, mientras que entre los años de 1918 y 1923 se produjo un promedio de 692,000 toneladas por año. Entre 1903 y 1912, la demanda de cacao más que se duplicó en los Estados Unidos y Alemania, mientras que el consumo mundial más que se duplicó durante el mismo período.¹ Los términos favorables disponibles para el cacao, combinado con las dificultades encontradas en el mercado tabaquero de Alemania, sirvieron para alentar la producción de cacao en el norte. El cacao es un fruto eminentemente adecuado para la producción campesina, de manera que el incremento en la demanda de cacao no dislocó los patrones tradicionales de cultivo campesino en el norte, a pesar de la presencia de algunas grandes fincas de cacao.

La preocupación general de este artículo es llegar a algunas conclusiones sobre los efectos del crecimiento orientado hacia la exportación de la economía norteña. Las cinco secciones del artículo examinarán, primeramente, la relación del gobierno dominicano con el capital extranjero en el establecimiento de los ferrocarriles, y la importancia de las comunicaciones en el mantenimiento y desarrollo del crecimiento económico del Cibao; en segundo lugar, el crecimiento del latifundio en el norte; en tercer lugar, los problemas internos y externos de la industria del tabaco que hicieron más factible el desarrollo de cultivos alternos para la exportación dentro del contexto del mercado internacional. Se examinarán los factores específicos que favorecieron el surgimiento del cacao y algunos de los problemas más generales de los campesinos.

La Expansión de los Ferrocarriles

Se tenía la opinión generalizada de que el transporte de productos desde el interior a la costa representaba demasiado trabajo para hombres y animales. A menudo morían mulos y burros en caminos inundados que los aguaceros torrenciales hacían difíciles de mantener.² A finales del siglo XIX, se relacionaban las nociones sobre el mejoramiento del transporte a dos factores, además de la comodidad. El primero era el reconocimiento de que el transporte mejorado podría estimular la producción para la exportación; el segundo era la disponibilidad del ingenio a vapor y de especuladores extranjeros deseosos de invertir grandes sumas en el transporte en ultramar. Entre los años de 1866 y 1896, se otorgaron diez concesiones a inversionistas extranjeros para el establecimiento de líneas de ferrocarril.³ Estas concesiones reflejaban la importancia que daba el gobierno dominicano a la inversión de capital extranjero, a la ausencia de capital local para empresas de capital intensivo y la generosidad con la que el gobierno dominicano estaba dispuesto a tratar a los inversionistas de capital extranjero.

Una de las concesiones que hizo el gobierno dominicano, pero que cayó por la borda, fue a un norteamericano, el Sr. George Blake, en 1885. Al Sr. Blake le fue ofrecida una concesión por noventa y nueve años para construir un ferrocarril a través de la República — norte a sur — con líneas de ramificación, y la propiedad absoluta sobre tierras del gobierno de cuatro millas a ambos lados del ferrocarril, “alternativamente, desde el principio de la ruta”, incluyendo la caoba y otras maderas preciosas.⁴

En 1881, se otorgó una concesión a Allen Howard Crosby de Nueva York, “para la construcción y establecimiento de un ferrocarril a vapor... entre Santiago y un puerto de la Bahía de Samaná, con el derecho exclusivo de extender dicho ferrocarril a Montecristi, Puerto Plata y otros puntos del Cibao, y también para construir ramificaciones de la línea que conectarán la línea central con los pueblos del interior”.⁵ Esta concesión fue posteriormente adquirida, en 1883, por Alexander Baird, un miembro dirigente de la “gran familia de fabricantes de hierro de Escocia”.⁶ La compañía de Baird modificó el contrato para permitir el establecimiento de la línea entre Santiago y Samaná. A la nueva compañía le fue concedido el derecho de recibir el 7% de todos los impuestos de importación recibidos en el puerto de Sánchez, por un período de treinta y cinco años.⁷ La línea escocesa nunca alcanzó Samaná, pero terminaba en

Sánchez. En realidad, no había razones para extender la línea más allá de Sánchez ya que este pequeño pueblo y puerto proveía a la compañía con el 7% de sus derechos de importación, y estaba destinada a convertirse, parcialmente, a través de los esfuerzos de la Compañía, en el puerto principal para la exportación de cacao y en un rival de Puerto Plata en el negocio general de la exportación—importación. El Ferrocarril Samaná y Santiago fue formalmente incorporado en Edimburgo el 16 de enero de 1888, con un capital autorizado de 600,000 libras y capital emitido de 523,950 libras.

Dentro del área del Cibao, no había mayores obstáculos topográficos a la comunicación, de manera que la construcción del ferrocarril se realizó sobre tierra llana. Parece que el problema principal fue ocasionado por el cruce del Gran Estero, la gran “área pantanosa entre la península de Samaná y la isla principal”, que costó más de lo que se había anticipado.⁸ Finalmente en 1886 se abrió la línea al tráfico cuando se alcanzaron La Vega y Sánchez.

Otra concesión fue otorgada para la construcción de un ferrocarril desde Puerto Plata, en la costa norte, a Santiago en el interior, el principal centro de cultivo de tabaco. Esta línea tiene una historia mucho más contrastante. La primera parte de la línea se construyó con capital e ingenieros belgas, y cubría una distancia algo corta desde Altamira a Bajabonico —parte del viejo camino a Puerto Plata. El Ferrocarril Central Dominicano fue la primera línea diseñada para cruzar desde el norte hasta el sur —esto nunca sucedió— y fue financiada a finales del siglo XIX por préstamos de la firma bancaria holandesa Westendorp, que a su vez vendió sus intereses a la Santo Domingo Improvement Company de Nueva York.⁹ En el año de 1908 el gobierno dominicano tomó control completo del ferrocarril.

La esperanza de que el Ferrocarril Samaná—Santiago se encontrara con el Ferrocarril Central en Santiago, nunca se materializó debido a que a este último se le había dado una escala de 2 1/2 pies, mientras que el de la otra línea era de 1.10 metros, “debido probablemente a los declives excesivamente empinados encontrados en el cruce de la Cordillera Septentrional”.¹⁰ La consecuencia fue que la parte más densamente poblada del Cibao, entre Santiago y San Francisco de Macorís, no tuviera acceso directo al transporte por ferrocarril.¹¹ Una corta línea más lejana fue construida entre La Jina y San Francisco de Macorís con capital dominicano, y fue arrendada al

Ferrocarril Samaná—Santiago. No fue sino hasta el 1918 cuando se terminó la línea entre Moca y Salcedo.¹²

El ferrocarril, por tanto, fue construido principalmente con capital extranjero, fuera por préstamos al gobierno dominicano o implicando la inversión directa. Pero lo importante de estas líneas es que sirvieron más efectivamente a los intereses de la economía de exportación que a las necesidades del transporte interno. Entre estos dos ferrocarriles de escala angosta se conectaron unos con otros los municipios del interior, municipios que ya tenían alguna significación en términos del comercio de tabaco. El ferrocarril no fue responsable de crear nuevos municipios. Se cubrieron los pueblos y aldeas de Almacén, La Jina y Palmarejo, entre otros (una distancia de unas 42 1/2 millas).

Las compañías ferrocarrileras no emprendieron ellas mismas el cultivo de tierra para proveer carga a sus vagones ya que podían depender de la producción campesina del interior para proveer la carga necesaria:

*La compañía ferrocarrilera (la Compañía Escocesa) no parece haber hecho nada ella misma para abrir el territorio intermedio y, en consecuencia, hay poco tráfico excepto desde La Vega, Salcedo y San Francisco de Macorís.*¹³

El pueblo de Sánchez, cercano a la boca de la Bahía de Samaná, debía su importancia por completo a la decisión de hacerlo la terminal del ferrocarril. Hasta en el año de 1914, se le describía sencillamente como una “colección de almacenes y tiendas”, con comerciantes que realizaban “un comercio de importación y exportación relativamente grande en conexión con los distintos pueblos en la vía del ferrocarril”¹⁴. Los almacenes de Sánchez almacenaban géneros alemanes, franceses, de Estados Unidos y británicos para ser transportados por ferrocarril al interior. Desde ese puerto se embarcaba cacao, tabaco, café, cera, cueros, campeche y cochetes de caoba, traídos desde Santiago, Moca, La Vega, Cotuí y Almacén.¹⁵

Pero el ferrocarril era tanto una bendición como una calamidad. El enorme trabajo que implicaba tender los carriles, era una bendición para los desempleados del Cibao.¹⁶ En 1892, aproximadamente 400 dominicanos estaban empleados bajo contrato con el Ferrocarril Central Dominicano en el echado del terraplén. Pero, por otro lado, el Ferrocarril Escocés empleaba mano de obra no dominicana, impor-

tada desde Escocia y de las Indias Occidentales Británicas, de manera que el trabajador dominicano no podía cosechar toda la ventaja de la inversión realizada por la compañía extranjera.¹⁷ El ferrocarril abrió las tierras del interior para un cultivo más extendido, pero simultáneamente elevó el valor de la tierra más allá del alcance de los menos dotados.¹⁸ El progreso del ferrocarril atrajo los moradores de la ciudad para comprar tierras en el campo “para dedicarse al cultivo de éste o aquel producto”.¹⁹ Por otro lado, la introducción del ferrocarril eliminó efectivamente una parte significativa del sistema tradicional de transporte por burros y mulos, cuyos propietarios fueron dejados con el negocio mucho más pequeño y menor remunerado de transportar los géneros desde los centros agrícolas a las estaciones más cercanas. En 1895, fue señalado por Enrique Bonó (un norteño) que el ferrocarril se había desarrollado a costa de la “industria criolla del transporte”.²⁰

El transporte criollo no podría, no con la mejor buena fe del mundo, competir con la capacidad del ferrocarril para transportar géneros voluminosos sobre áreas relativamente distantes, a 30 millas por hora,²¹ con sus siete locomotoras, cinco coches de pasajeros y sesenticuatro vagones de carga. No solamente que era más barato transportar mercancías en grueso por ferrocarril, sino que los costos de transporte que tenían que soportar los comerciantes y embarcadores de la República Dominicana estaban sujetos a fluctuaciones ocasionales a su favor, ya que las dos líneas competían una contra la otra, o más bien, según los puertos de Sánchez y Puerto Plata competían por el dominio del comercio del Valle del Cibao. No era el transporte de pasajeros lo que importaba, sino el movimiento de mercancías; en palabras de Hostos, “los trenes de carga... reciben pasajeros; y los trenes de pasajeros... tienen el objetivo principal de (llevar) cargas”.²² En el año de 1889, los cargos por flete de tabaco desde La Vega a Sánchez eran de \$20 la tonelada; desde Moca a Sánchez de \$16, y desde Santiago a Sánchez de \$12 por tonelada.²³ Dado que no había conexión directa entre Santiago y La Vega por ferrocarril, ni tampoco desde Moca, se puede concluir que el ferrocarril Samaná—Santiago disminuía los fletes del tabaco desde estos centros a manera de desviar la mayor carga posible hacia la línea de La Vega—Sánchez, que depositaría los productos de exportación en el puerto de Sánchez en la Bahía de Samaná, en lugar de Puerto Plata. Puede deducirse también que a la proyectada línea desde Puerto Plata a Moca vía Santiago, se le haría difícil competir con el Ferrocarril Samaná—Santiago. En 1909, el Ferrocarril Central redujo

sus propias tarifas de fletes en un cincuenta por ciento para atraer a los embarcadores de tabaco.²⁴

Para 1891, los embarcadores de tabaco, café y cacao estaban utilizando el transporte de ferrocarril en provecho de un movimiento de género fácil, barato y cómodo. Se hizo la afirmación de que se había estimulado la producción por la disponibilidad de dicho transporte:

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.²⁵

La existencia de líneas de ferrocarril a través de tierras no cultivadas alentó la producción de cacao y café a ambos lados del ferrocarril desde La Vega a Sánchez.²⁶

En 1905, el Ferrocarril Central transportó 6,152,705 kilos de tabaco; y en 1906, 4,244,614 kilos.²⁷ En 1911, transportó 4,446,984 kilos de cacao, aproximadamente el 22% de la cosecha de cacao, aproximadamente el 40% de la cosecha de café, y sobre el 90% de la del tabaco.²⁸ En 1909, se cubrieron 59,762 pasajeros y 149,653 millas de carga.²⁹ El ferrocarril Samaná—Santiago movió el grueso del cacao al puerto de Sánchez, pero también transportó café y tabaco.

CUADRO 1
Ferrocarril Samaná—Santiago: Transporte de Mercaderías, 1907—1912 (Toneladas)

| Años | 1907 | 1908 | 1909 | 1910 | 1911 | 1912 |
|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|
| Cacao | 6,146 | 11,004 | 8,097 | 8,470 | 11,521 | 13,033 |
| Tabaco | 1,665 | 968 | 1,550 | 1,210 | 637 | 1,342 |
| Café | 48 | 80 | 117 | 148 | 248 | 305 |
| Total | 7,859 | 12,052 | 9,764 | 9,828 | 12,406 | 14,680 |

Fuente: B.I.A., RG 350, SD 17087—8, Report on the twenty—sixth Ordinary General Meeting of Shareholders of the Samana and Santiago Railway Co. Ltd., April 11, 1913.

En 1911, el Ferrocarril Británico transportó 19,004 pasajeros, y 22,591 toneladas de géneros. Los ingresos en ese año totalizaron 31,627 libras. Más que cualquier otro producto, fue el incremento en el cacao lo que contribuyó a la expansión de carga por ferrocarril. En 1888, el ferrocarril había transportado solamente 385 toneladas de cacao, para 1892 la cifra se había más que duplicado a 850 toneladas; en 1896, la cifra se mantenía en 1,515 toneladas; en 1900, 4,024; en 1904, 5,980; en 1911, 11,521 toneladas. En el último año, la utilidad neta para el año, después de pagar los intereses por bonos y alquiler en la línea arrendada, fue de 30,977 libras. Los dividendos pagados por acciones ordinarias para el período 1907 a 1911 indican una inversión rentable para los accionistas, que recibieron 5% en 1907; 6 1/2% más una prima de un 10% en 1908, y 6% en 1911.³⁰ La mayoría de estas acciones eran controladas por Alexander Baird y familia.³¹ Los balances generales de la compañía de 1909—1916 no indican que las utilidades fueran reinvertidas en Santo Domingo.³² Las compras de equipo tenían que ser hechas (inevitablemente) fuera de la República Dominicana.

El Ferrocarril Central, que transportaba géneros a y desde Puerto Plata, era relativamente próspero a pesar de la competencia del ferrocarril británico. Los géneros eran llevados a veces por carretera a Salcedo, la terminal del ferrocarril escocés a Sánchez, en vez de colocarlas en el ferrocarril del gobierno para el transporte a Puerto Plata, debido a las tasas más bajas del ferrocarril británico. Pero en 1910, se informó que había hecho un neto de más del 5 1/2 por ciento de interés en su capital de \$1,322,557.23, y en ese año hubieran sido mejores sus ingresos de no haber sido las cosechas de cacao y café especialmente desalentadoras.³³ La prosperidad de ese año resultó del corte de los cargos de flete para el tabaco —Moca a Puerto Plata, \$13 por tonelada y Santiago a Puerto Plata, \$10 por tonelada. Al Ferrocarril Central le tomaba siete horas cubrir la distancia desde Puerto Plata a Santiago, un viaje largo e incómodo para los pasajeros,³⁴ pero no para los géneros.

Además de los ferrocarriles establecidos en las plantaciones de azúcar en el sur de la República, estas dos líneas eran las únicas que fueron realmente construidas, representando el ferrocarril británico un capital de aproximadamente un cuarto de millón de libras esterlinas para el año de 1914. Era una inversión que el gobierno británico consideró que valía ser protegida, especialmente durante la grave guerra civil de 1914 cuando los crecientes disturbios políticos en la República afectaron la operación del ferrocarril. En junio de 1914, se

señaló que debido a la situación política había un valor de unas 400,000 libras de mercaderías británicas echadas en Sánchez que no podían ser movidas al interior. Sin embargo, el gobierno británico se inclinó por depender de los Estados Unidos para proteger su inversión principal en la República Dominicana.

Los ferrocarriles de la República Dominicana no generaron capital para el desarrollo interno, ni tenían intención de hacerlo. Los ferrocarriles fueron construidos para servir al crecimiento del sector exportador—importador, y esta función se realizaba con relativa eficiencia, dando servicio a ese centro triangular de producción en el Cibao que producía tabaco, y después cacao y café. Los ferrocarriles también enlazaron efectivamente los centros productivos del norte—Santiago, Moca, Salcedo— con el exterior, y con ello dio vigor adicional a la agricultura campesina y la vida urbana. El Ferrocarril Samaná—Santiago virtualmente creó el pueblo de Sánchez, convirtiéndolo de una aldea de unas cuantas chozas en los años de 1870, en un pueblo de puerto significativo y rival del ya establecido Puerto Plata, debido a su localización en la terminal del ferrocarril.

Latifundio y Minifundio

El mercado de exportación favorable para algunos productos, y la disponibilidad de transporte moderno, estimularon la participación de los grandes propietarios de tierra en la producción en el norte. Estas fincas más grandes eran de dos tipos —aquellas que ponían énfasis en un producto particular y las que estaban envueltas en la producción de una variedad de productos para la exportación. A menudo, el latifundio era propiedad de extranjeros que habían hecho residencia en la República Dominicana.

En 1898, se afirmaba de manera confidencial que “mucho capital extranjero había sido invertido en cacao en los años recientes, y la producción (se había) multiplicado en cinco veces en la última década”.³⁵ Firms chocolateras francesas invirtieron directamente en la República Dominicana. Para 1914, había “importantes plantaciones, propiedad de un súbdito francés, entre Cabo Macao e Higüey”.³⁶ Una de las plantaciones más grandes de cacao estaba situada en el lado sur de la Bahía de Samaná, cerca de Sabana de la Mar, y pertenecía a una compañía chocolatera suiza que también fabricaba chocolate en la República.³⁷ El Sr. Brugal cultivaba unos 1,950 acres de cacao en el distrito de Navas, que producía un rendimiento de 300,000 quintales o aproximadamente el 2 1/2 por ciento de la cose-

cha de cacao del Cibao en el año de 1910. El valor total de la propiedad se estimaba en \$76,000.³⁸ Para el año de 1900, había en el área de Samaná dos grandes plantaciones de cacao.³⁹

Por tanto, el cacao se cosechaba en grandes haciendas, a pesar de que los colonos más juiciosos tendían a diversificar la producción. La finca Brugal, por ejemplo, también producía algodón (15 quintales), y café (400 quintales). El Sr. Enrique Loinaz, un súbdito británico, vendió aproximadamente 100 quintales de cacao de su cosecha de invierno, pero también produjo café y criaba vacas y cerdos.⁴⁰

El tabaco también se cultivaba en grandes haciendas. En 1889, Manuel de Jesús Mercado firmó un contrato con Mssrs. Eugen Bunge, de Westendorp y Groskamp, un grupo de banqueros de Amsterdam, para establecer una gran finca que rendiría 2,000 quintales de tabaco, "sembradas, cultivadas, cosechadas y preparadas según es la práctica en la isla de Cuba", construyendo, con esta intención en mente, 20 ranchos de 60 varas cada uno, empleando 100 peones. Esta finca de tabaco se manejaba bajo la supervisión técnica del Sr. W.C. Van der Veen, "un agricultor experimentado en el campo del tabaco, habiendo estado comprometido en esa industria por muchos años en Sumatra, donde el tabaco es una rama de comercio y cuyas hojas compiten... con aquellas de Cuba, Brasil, Virginia y las nuestras..."⁴¹ Los trabajos de preparación estaban supuestos a comenzar en octubre de 1889. Para enero de 1890, la Finca Palmar tenía empleados sobre 200 peones, algunos en el corte y limpieza de montañas señaladas para el cultivo de tabaco, otros en la construcción de ranchos y pozos:

*Allí se pagan mil y más pesos semanalmente por el trabajo realizado, con lo cual esa vecindad se gana el sustento, y las manos ociosas que anteriormente carecían de ocupación encuentran trabajo.*⁴²

El Sr. Van der Veen también operaba una plantación de tabaco que llamaba "La Camelia". Tenía 1,000 tareas (600 acres) cultivadas, conteniendo un millón de plantas, y se esperaba que estos acres produjeran entre 2,500 y 3,000 quintales de tabaco. Había, según está informado, introducido en el cultivo, cosecha y preparación de la hoja, grandes innovaciones y mejoras, y había importado semillas de alta calidad desde Sumatra. La finca Camelia se había convertido en una de las más importantes fuentes de trabajo para el desempleado.

Van der Veen fue provisto con un cuerpo de policía para mantener el orden en la hacienda.⁴³

El éxito de los pequeños agricultores en la cosecha de algodón tentó a un número de agricultores más grandes a volverse hacia el algodón. Para 1912, solamente en Montecristi, sobre 800 acres de tierra estaban cubiertas de algodón.⁴⁴ En ese año, los hacendados más grandes estaban sembrando entre cuarenta y ochenta acres de algodón. Una compañía americana, *la West Indian Plantations Company*, era propietaria de tres cientos acres de tierra algodonera en Montecristi en el año de 1911, y para 1914 tenía 500 acres sembrados de algodón. En 1913, la compañía vendió su cosecha completa a Gran Bretaña a veinticinco centavos por libra; pero había sido ofrecida a treinticinco centavos si pudiera asegurarse una calidad fija y una cantidad uniforme.⁴⁵ Se estimaba que estaban disponibles de 150,000 a 200,000 acres de tierras algodoneras adecuadas en Montecristi, y de que esa provincia, con su marga arenosa y liviana y terreno de capa vegetal virgen y profunda, llevaría al establecimiento de una industria algodonera y textil viable en la República Dominicana, especialmente si se hicieran esfuerzos por irrigar el suelo.⁴⁶

La existencia del latifundio tenía algunas implicaciones para la estratificación social en el norte. Además del crecimiento de una clase latifundista en el norte, surgía allí de manera constante una relación más clásicamente capitalista entre patronos y empleados. Esta situación fue facilitada por la aparición en el norte de un proletariado rural móvil que dependía del trabajo de plantación para un ingreso. En 1890, hubo una sequía extendida en el Cibao, y se esperaba que para finales de septiembre se concluiría la cosecha de tabaco:

*será entonces cuando no sabremos donde la gran masa de jornaleros encontrará trabajo, viviendo, como lo están, únicamente de sus salarios diarios y sin poseer nada.*⁴⁷

El desempleo en el norte contribuyó a la expansión de la vagancia y la inundación de las ciudades por ciudadanos "desordenados". "La vagancia", se lamentaba *El Eco del Pueblo*, "se está esparciendo en el campo; en las pulperías y a lo largo de las carreteras públicas hay grupos de desempleados, inclinados al desorden y al vivir de la rapiña."⁴⁸ En ese año —un período de severa sequía— 300 de tales peones ociosos fueron desplegados como una fuerza de trabajo por Ferreras y Mercado para el corte de campeche. Otro total no especifi-

cado sería empleado en el transporte de la madera a puntos centrales.⁴⁹

Otra posible fuente de mano de obra para el latifundio era el campesino que deseaba suplementar su ingreso; pero el campesino norteño, que cultivaba su propia tierra, no era muy posible que estuviera disponible cuando más se necesitaba, ya que su cosecha y la del latifundio coincidían.

En general, el latifundio del norte podía absorber una parte de la fuerza de trabajo desempleada. Pero el modo de producción típica en el norte continuaba siendo el minifundio en vez del latifundio. Una gran parte del cultivo de productos de exportación en el norte descansaba sobre los hombros del campesino.

Estamos informados que en San Francisco de Macorís “el trabajo se ha hecho una religión entre nuestros campesinos, la mayoría de los cuales han dejado de ser tributarios para hacerse propietarios independientes”, y también de que el producto principal de San Francisco de Macorís era el cacao.⁵⁰ La falta de consistencia en la calidad del tabaco, el cacao, el café y otras exportaciones norteñas se atribuía al hecho de que la mayoría de los productores eran campesinos. En la producción anual, “toman parte pocos grandes colonos y muchos pequeños colonos.”⁵¹ La producción campesina se alejaba constantemente del tabaco y se volvía más hacia el cacao. Las razones son primeramente que había una demanda mayor por otros productos —notablemente el cacao— que gozaba de mayor demanda en los mercados internacionales de mercaderías y en segundo lugar porque había alguna inseguridad en el mercado principal para el tabaco dominicano.

El Problema del Tabaco

Los mercados de Hamburgo y Bremen eran los principales centros de la exportación de tabaco dominicano. Las quejas contra la inconstancia del mercado alemán era tan frecuentes como agrias. Para los años de 1890 se había hecho práctica común condenar el monopolio alemán del mercado del tabaco, y la habilidad de los comerciantes alemanes para determinar los precios del tabaco dominicano.

Se adoptaron cuatro soluciones concurrentes al problema del tabaco. La primera era diversificar la producción dentro del contexto de la demanda internacional; la segunda era buscar mercados alterna-

tivos; la tercera era empeñarse por mejorar la calidad del tabaco dominicano; la cuarta era fiscal.

La primera solución era un rechazo instintivo hacia un producto que “a cada momento falsifica su posición económica.”⁵² El tabaco se había convertido en el fruto traicionero, “origen de todas las catástrofes comerciales del Cibao”. Entre las alternativas que surgieron estaban el cacao y el algodón, siendo el anterior mucho más exitoso que el último. A pesar de la opinión de que el algodón no era “la cosecha del pobre” un gran número de pequeños productores se embarcaron en el cultivo de algodón —limpiando el terreno ásperamente, rasgando el suelo con una azada, e insertando las semillas. La cosecha a la que aspiraba esta tecnología atrasada no era verdaderamente abundante. Las exportaciones de algodón crecieron, pero quizás principalmente por los esfuerzos de las grandes unidades.⁵³

CUADRO 2
EXPORTACIONES DE ALGODON,
1908 – 1911 (Lbs)

| Año | Montecristi | Puerto Plata | Total |
|--------------|----------------|----------------|----------------|
| 1908 | 15,462 | — | 15,462 |
| 1909 | 47,720 | — | 47,720 |
| 1910 | 103,600 | 31,966 | 155,566 |
| 1911 | 130,870 | 212,364 | 343,262 |
| Total | 297,660 | 244,350 | 642,010 |

Fuente: D/S Hathaway, op. cit.

La segunda solución era pragmática y diseñada como la tercera para evitar que se hiciera pedazos la economía (y la sociedad) del Cibao. Casi totalmente dependiente del mercado alemán que compraba sobre el noventa por ciento de la cosecha de tabaco dominicano, los colonos dominicanos así como los especuladores, fueron enfrentados con el problema adicional del proteccionismo alemán que resultó en la imposición de un fuerte impuesto de 70 marcos alemanes en cada quintal de tabaco importado en 1879. La consecuencia había sido una crisis comercial masiva en el Cibao, y mucho

tabaco quedó sin exportarse. Es más, a menudo era más sensato no exportar. Cuando los precios eran favorables —y eso se estaba haciendo cada vez más raro— se exportaba casi toda la cosecha, pero ante precios bajos se dejaría podrir mucho tabaco, debido a que el costo de preparar y empacar se calculaba que era mayor al ingreso previsto por las ventas a ultramar.⁵⁴

El gobierno fue consecuente con el ánimo político del Cibao; y ese estado de ánimo era en parte un reflejo de las condiciones del mercado alemán, cuya muy lamentada inestabilidad dictaba el descubrimiento de nuevos mercados. Tan temprano como el año de 1879, el gobierno dominicano había buscado un acuerdo con los Estados Unidos —trataron nuevamente en 1884 y 1891— por el cual el último acordaría por un Tratado de Reciprocidad llevar el tabaco dominicano al mercado de los Estados Unidos, a cambio de concesiones hechas a las importaciones de Estados Unidos. Es más, los Estados Unidos estaban mucho menos entusiasmados con esto que la República Dominicana, y Alemania continuó dominando el comercio de tabaco de la República.⁵⁵

Los dominicanos trataron de ganar acceso al mercado holandés. Las fincas de tabaco desarrolladas por el Sr. Van der Veen estaban diseñadas para producir tabaco para el mercado de Amsterdam, pero desafortunadamente el intento atrevido del Sr. Van der Veen no funcionó a largo plazo.⁵⁶ La competencia internacional también contribuyó a empeorar el problema. Java, por ejemplo, estaba produciendo mayores cantidades de tabaco de más alta calidad a precios competitivos. Un análisis elaborado en 1912 sobre la industria del tabaco dominicano sugería una ausencia general de viabilidad, en la cual el exportador de tabaco estaba en situación de perder aproximadamente veinte centavos por cada cien libras de tabaco embarcado, mientras que el agricultor recibía solamente un promedio de \$3.50 por cien libras.⁵⁷ Y aún así, a pesar de los problemas del tabaco, todavía se veía como un producto vital para la sociedad del Cibao, en tanto que proporcionaba más empleo general para un gran número de personas —los campesinos produciendo en sus propias haciendas, los trabajadores empeñados en empacar, preparar, seleccionar y transportar el producto. La economía del Cibao parecía comprometida en gran medida a la continuación de la producción del tabaco para la exportación, y la producción local de cigarrillos y cigarras. Dado este compromiso, se tenían que hacer esfuerzos para mejorar la calidad del tabaco dominicano de forma que el producto pudiera competir

de manera más efectiva con otros tabacos producidos alrededor del mundo.

De estas consideraciones surgió la tercera solución —el mejoramiento de la calidad del tabaco dominicano, a manera de hacer el producto de la nación más competitivo en ultramar. El mejoramiento de la calidad era un problema difícil, debido a que mientras el control de la calidad en los grandes establecimientos era una realidad perceptible, la masa de los pequeños agricultores era a veces indiferente a la calidad, desconocedores de los medios para mejorar los métodos de producción, y carentes de conocimientos sobre el tipo de tabaco que el mercado extranjero estaba presto a aceptar. Se hicieron distintos esfuerzos a finales del siglo XIX para mejorar las técnicas de sembrar y cosechar tabaco. El caso del Sr. Van der Veen no es sino un ejemplo de distintos esfuerzos para asegurar la competitividad del tabaco dominicano. En 1890, se introdujeron un número de agricultores cubanos (desde Jamaica) para sembrar tabaco en Guayacanes, empleando la destreza, experiencia y conocimientos cubanos. Los cubanos que huyeron a Santo Domingo durante y después de la Guerra de Diez Años por la independencia contra España, habían contribuido desde los años de 1870 con sus conocimientos al cultivo de tabaco en Santo Domingo. Algunos de estos cubanos asumieron posiciones gerenciales en la fabricación de cigarros y cigarrillos, que se realizaba tanto en el norte como en el sur de la República.⁵⁸

Se publicaron directrices en los periódicos locales para informar a los agricultores tabaqueros los métodos más efectivos de sembrar y cosechar tabaco.⁵⁹ La mayoría de estas directrices se referían a la cura y clasificación, ya que los compradores en ultramar a menudo señalaban la calidad como la razón principal por los bajos precios ofrecidos para el tabaco dominicano. En 1879, los consignatarios de tabaco dominicano en Bremen escribieron a sus “corresponsales en Puerto Plata que no aceptarían más consignaciones de tabaco dominicano, ya que, debido a la necesidad de un cuidado apropiado en el cultivo de la planta y en la preparación de la hoja, no podía venderse sino con una fuerte pérdida”.⁶⁰

El problema de calidad continuó plagando la República Dominicana. En 1910, el representante de la República en Hamburgo comentó acerca de los colores jaspeados de la hoja de tabaco importada de la República Dominicana —algunas hojas eran rojas, otras verdes, y otras amarillas. La textura de la hoja era comparable a la cera.⁶¹ Es más, la premura del agricultor dominicano por cosechar su

fruto para la exportación se demostró contra-productiva en la medida en que las cotizaciones para los primeros embarques de tabaco afectaban adversamente los precios de los de más alta calidad que vendrían después. Uno de los problemas —además de los de curación y clasificación— era la variedad de la semilla que estaba siendo sembrada. Un productor en La Vega, el Sr. García, pudo obtener en el año de 1911 alrededor de 0.37 marcos por un medio kilogramo cuando el resto de Santiago consiguió solamente 0.19 marcos, debido a la mejor preparación de su tabaco. Una opinión sobre la situación era que “los colonos ya saben por experiencia que a menos que ellos puedan darle al tabaco condiciones suficientes para alcanzar 40 marcos por quintal en Hamburgo, sería mejor que volvieran su atención al cultivo de algo más rentable, ya que cualquier venta realizada a precios por debajo de los 40 marcos por quintal significa una pérdida segura para los embarcadores.”⁶²

El gobierno dominicano adoptó soluciones fiscales de corto plazo. En mayo de 1888 se pasó una resolución que estaba encaminada a desalentar la exportación sobreacelerada y la negligencia en la preparación de las exportaciones de tabaco, cargando fuertes impuestos de exportación al tabaco durante los meses de marzo a junio.

Sin embargo, las leyes, los decretos y las protestas parecen haber fracasado en producir efectos saludables sobre la producción. Una de las consideraciones principales a ser tomadas en cuenta en la explicación del fracaso de la política para mejorar el cultivo de tabaco era que los campesinos cultivaban el tabaco en su modo tradicional, mezclado con otros productos, y estaban especialmente alejados del alcance de las disertaciones en *El Eco del Pueblo* sobre los métodos de cultivar tabaco. Para el campesino dominicano que estaba viviendo en La Jina o Navarrete, los requisitos de los comerciantes en Hamburgo o Bremen apenas merecerían una consideración seria. El estaba, si acaso, más agudamente consciente de la presión inmediata ejercida sobre él por el intermediario dominicano. Tampoco estaba confinada al tabaco la indiferencia evidente por la eficiencia técnica. Los campesinos dominicanos acostumbraban aguar la extracción de miel que “producía una fermentación que reducía (la miel) a un 50% de su valor potencial”. Los recipientes, que eran empleados, tampoco estaban limpios. Al preparar la cera para la exportación, los campesinos no le extraían todas las impurezas.⁶⁴

Empero, el tabaco continuaba siendo un producto de exportación importante, a pesar de la tendencia a estancarse. Entre los años

de 1880 y 1885 las exportaciones se mantuvieron alrededor de las 5,000 toneladas, y promedió sobre las 8,000 toneladas entre los años de 1905 y 1916, debido en parte a la producción des acostumbradamente alta entre los años de 1909 y 1911.

El Surgimiento del Cacao

El cultivo de cacao llegó a dominar la producción campesina en el norte debido a una combinación de condiciones climáticas favorables, la demanda internacional del producto, la disponibilidad del transporte, y la frustración con el tabaco.⁶⁵ El siguiente cuadro demuestra el crecimiento de las exportaciones de cacao sobre el período de 1881 a 1916.

CUADRO 3
Exportaciones de Cacao 1881–1916
(Toneladas)

| Año | Exportaciones |
|------|---------------|
| 1881 | 172 |
| 1885 | 363 |
| 1889 | 659 |
| 1892 | 1,000 |
| 1909 | 14,000 |
| 1912 | 20,500 |
| 1916 | 21,000 |

Fuente: Bureau of the American Republics, *Handbook*, op. cit., p. 17, para los números de finales del siglo XIX, y G. Pulliam, *The Chocolate Age* (Pan-American Bulletin), from B.I.A., op. cit., SD-270-8, para los números del siglo XX.

A pesar del crecimiento marginal en el cultivo de tabaco —se abrieron, por ejemplo, nuevas tierras tabaqueras en Montecristi— las continuas dificultades de mercadeo en Alemania tentó a un número de colonos a alejarse de la producción de tabaco hacia el cacao. En contraste con Trinidad, donde el cultivo de cacao fue en parte una consecuencia de la declinación del azúcar, y donde las plantaciones antieconómicas fueron convertidas en prósperas fincas de cacao,⁶⁶ en la República Dominicana, el crecimiento en el cultivo del cacao no alteró de manera sustancial la continuación de los cultivos campe-

sinos en el norte, y sumó, en efecto, a una intensificación de la producción campesina para llenar las necesidades del mercado de exportación. La producción de cacao no compitió con el surgimiento de la producción azucarera sino que la acompañó, la una en el norte y la otra en el sur y el sureste.

La demanda internacional de cacao era, desde luego, tan alta que los agricultores debieron haber previsto, ciertamente, un futuro muy rosado. El indicador más claro de la influencia de la demanda externa sobre la producción agrícola dominicana a finales del siglo XIX, fue el énfasis cambiante del tabaco al cacao en el Valle del Cibao. En 1891, por ejemplo, la provincia de Moca, conocida por mucho tiempo como una productora de tabaco, se demostró estar abandonando de manera constante el cultivo de tabaco en favor del cacao, y en menor medida del café. El tabaco estaría por ser reemplazado en distintas áreas por el cacao y el café “que vendrá a servir como base de la actividad mercantil”.⁶⁷ Alguna de la tierra puesta bajo cultivo de cacao era tierra recién cultivada. Después de 1907, por ejemplo, se informó que

*Las plantaciones criollas de cacao han aumentado grandemente en número y extensión, y miles de nuevas matas de cacao han sido sembradas en tierras anteriormente baldías en el Cibao y en las llanuras del Seybo.*⁶⁸

El cacao no solamente devino en la cosecha de pago en efectivo principal del norte, sino que además restringió el desarrollo de otras, incluyendo el café:

*La atención concedida al cacao ha detenido el desarrollo de otros productos por lo menos en el Cibao. Así, el cultivo de café, que hace algunos años prometía un rápido crecimiento, ha permanecido casi estacionario.*⁶⁹

El cultivo de cacao es muy adecuado a una economía tipo campesina, a pesar del hecho de que toma algunos años antes de que las matas comiencen a dar fruto y aproximadamente quince años antes de que alcancen madurez. Requiere relativamente poco trabajo, y puede ser cultivado exitosamente con otras cosechas tales como el café; no requiere —especialmente en comparación con la producción comercial de azúcar— empleo masivo de capital, o de tecnología. Cuando la demanda era alta, como lo fue en los últimos años del siglo XIX y a principios del siglo XX, se podía esperar que la ganancia

valiera el esfuerzo. El cultivo del fruto no necesariamente alteraba el estilo de vida del campesino. En el Cibao los productores campesinos continuaron viviendo vidas simples "aún con pocas de que las comedias ordinarias de la vida", ocasionalmente criando cerdos y chivos para pagar por sus gastos de subsistencia.⁷⁰ La producción campesina de cacao en la República Dominicana era, sin lugar a dudas, menos eficiente que la producción en gran escala, donde se ponía una atención más meticulosa a la calidad de la semilla, el espaciamiento adecuado de las matas, y la clasificación. Pero lo que se necesitaba en esencia, era tierra adecuada para la producción de este producto. Las instalaciones para el secado no necesitaban ser esmeradamente acabadas:

*Durante la estación de la cosecha de cacao, los granos son esparcidos delante de cada cabaña rural, en las calles de cada pueblo...*⁷¹

Cada mata, completamente fructífera, podría rendir entre tres y cuatro libras de cacao, y la ganancia estimada era de un 35 al 40 por ciento por año por cada mata. Las pequeñas plantaciones rendían en promedio entre cincuenta y cien barriles, cada uno de los cuales se estimaba en 1911 que valía \$8.00. Podemos deducir de estos números, que en 1911 el ingreso bruto de un pequeño productor podría estar entre \$400 y \$800. Por otro lado, había que considerar el riesgo de bajos precios o de precios inestables. En 1907, por ejemplo, el producto promedio por finca se estimaba entre quince y veinte quintales (1,521 a 2,028 lbs.), y el precio por quintal en \$7 a \$11,⁷² lo que significaba que de la producción anual el campesino podría esperar ganar entre \$105 y \$140, o entre \$165 y \$220 por el año. En otras palabras, a pesar de lo favorable del mercado mundial en general, la inestabilidad de los precios podrían tener efectos imprevisibles sobre el cosechero de tabaco.

Si la producción de cacao hubiera sido emprendida conjuntamente con la producción de subsistencia, las penurias del campesino no hubieran sido tan graves. Hay evidencia para sugerir que muchos campesinos dejaron de producir las cosechas de subsistencia casi totalmente y comenzaron a dedicarse exclusivamente a la producción de cacao. En cierto sentido, el monocultivo de cacao en el norte de la República complementaba el monocultivo de azúcar en el sur.

*Los pequeños agricultores, que anteriormente cultivaban frutos para el consumo de sus familias frecuentemente están desatendiendo todo por el cacao, y comprando artículos comestibles que muy bien podrían estar cultivando ellos mismos.*⁷³

La producción campesina, que puede asociarse fácilmente con la diversificación de cultivos, devino más y 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 de exportación.

La alta concentración en la producción de cacao se refleja en su distribución. Tan temprano como en el año de 1891, la provincia de Samaná se había hecho muy dependiente del cacao —aunque había también producción de coco. De acuerdo con un informe:

*Samaná debe hoy su existencia económica y comercial actuales al cultivo de cacao. De no haber sido por el cacao que hoy compone su producción principal... su comercio y pequeñas industrias se hubieran desplomado.*⁷⁴

En ese año la provincia de Moca estaba poniendo crecientes cantidades de tierra bajo cultivo, “que habían crecido prodigiosamente y rápido...”⁷⁵ Para 1910, el cacao era el producto de exportación principal del puerto de la provincia de Puerto Plata.⁷⁶ En 1908, la provincia Espaillat se describía como completamente cultivada de cacao.⁷⁷ La producción de cacao siguió la línea de la Cordillera Septentrional en esa provincia, y proporcionaba la actividad agrícola y comercial principal en las comunas de Yásica, Bajabonico, Altamira, Blanco y Cerro de Novas.⁷⁸ Lo que sigue dará alguna idea de la medida en que la provincia de La Vega estaba dedicada a la producción de cacao, dividida por sección, y mostrando el número de acres por cada artículo.

CUADRO 4
Utilización de la Tierra en La Vega (Acres)

| Secciones | Frutos Menores | Cacao | Hierba |
|--------------|----------------|-------|--------|
| Piralejo | 392 | 2492 | 672 |
| Las Cabuyas | 1500 | 1796 | 910 |
| Hospital | 540 | 1320 | 390 |
| Arroyo Hondo | 260 | 2240 | 720 |
| El Coco | 1800 | 3940 | 630 |
| Río Verde | 2956 | 5820 | 205 |
| La Jagua | 1160 | 1940 | 210 |

(Sigue)

Cont. Cuadro 4

| | | | |
|--------------|---------------|----------------|---------------|
| S. José | 1680 | 7620 | 690 |
| Los Limones | 1680 | 5300 | 340 |
| Bacui | 1360 | 2780 | 680 |
| Bonagua | 2810 | 2190 | 380 |
| Las Hierbas | 2720 | 12240 | 565 |
| Mirador | 2270 | 9290 | 436 |
| Barranca | 576 | 560 | 595 |
| Tavera | 1220 | 2480 | 1670 |
| Jagua Dulce | 480 | 890 | 1820 |
| La Ceyba | 620 | 4580 | 1810 |
| El Tablón | 1300 | 9520 | 1280 |
| Licey | 1670 | 1660 | 800 |
| Botija | 1200 | 2600 | 640 |
| Jimayaco | 4580 | 1660 | 1280 |
| Guaco | 2070 | 2180 | 320 |
| Javanal | 1890 | 3800 | 1485 |
| Binendes | 2780 | 620 | 1620 |
| Soto | 2430 | 3780 | 1890 |
| Jamo | 840 | 4400 | 740 |
| Santana | 880 | 5480 | 875 |
| Manguir | 1180 | 3160 | 940 |
| Total | 50,404 | 106,198 | 24,630 |

Fuente: A.G.N., S.I.P. *Memoria*, 1911, p. 103.

La producción de cacao empleaba mayor cantidad de espacio de tierra que el pastoreo y la producción de subsistencia, las otras dos actividades económicas importantes en La Vega. Para ser más específicos, el cacao utilizaba el 58 por ciento del espacio de tierra y ocupaba el doble de la cantidad de espacio de tierra de la producción de subsistencia, y cuatro veces el espacio de tierra de pastoreo de ganado. En algunas secciones, la producción de cacao dominaba completamente sobre todas las demás actividades.

En realidad, como en todas las áreas donde existe una fuerte dependencia de una cosecha particular para exportación, distintas provincias de la República sufrían de explosiones y desplomes estacionales. En efecto, el cacao sufría del mismo tipo de estación muerta de la que tradicionalmente sufre el azúcar. Este principio fue ilustrado por otro centro de producción de cacao del Cibao, San Francisco de Macorís, que informó en el año de 1910 sobre una

“decadencia” económica inducida por la estación muerta. Esta decadencia

No es nada más que el efecto natural de un movimiento agrícola en la región que se paraliza así en este período. Esto es inevitable debido a que mientras que el cacao continúe siendo la especialidad absoluta de nuestros campesinos y no se destinen amplias áreas al cultivo de otros productos de manera que algunos puedan alternar con otros en todos los momentos del año, no hay esperanza de aspirar a una prosperidad más permanente y efectiva.⁷⁹

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 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. Los esfuerzos por mejorar los métodos de producción fracasaron, precisamente, debido a la gran variedad de campesinos envueltos en la producción. En 1906, se estaba empezando a reconocer que el cacao dominicano no era competitivo.⁸⁰ Pero el mercado, en su mayoría, estaba seguro. Por tanto, los esfuerzos por mejorar la calidad encontraron el éxito evasivo.

A menudo se vinculó el futuro económico del país al cacao en lugar del azúcar. En algunos años este producto fue un rival cercano del azúcar, como sugieren los números para los años de 1905 y 1906.

CUADRO 5
Comparación de Exportaciones, 1905—1906
(Porcentajes)

| Producto | Año 1905 | Año 1906 | Producto | Año 1905 | Año 1906 |
|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Azúcar | 48 | 37 | Pieles | 2 | 2 |
| Cacao | 32 | 35 | Maderas | 2 | 1 |
| Tabaco | 7 | 13 | Cera | 1 | 2 |
| Bananas | 4 | 5 | Otros | 2 | 2 |
| Café | 2 | 3 | | | |

Fuente: A.G.N., Hacienda y Comercio, *Memoria* 1907.

Seis años después, en 1912, las exportaciones de azúcar fueron el 47 por ciento del total y el cacao el 34 por ciento.

La utilidad del cacao —exceptuando el mal año ocasional— tentó al gobierno a vincular una política inmigratoria con los cultivos en pequeña escala para la exportación. Ignorando la presencia de jornaleros desempleados en las provincias norteñas —cuya mano de obra necesitaba el latifundio—, el gobierno dominicano ofreció tierras del Estado en condiciones atractivas para interesar a “colonos” de ultramar. En junio de 1905, se pusieron a disposición de los inmigrantes tierras “adecuadas para el cultivo de cacao” a cambio de un depósito de \$2.00 por hectárea como garantía. La tierra así proporcionada estaba supuesta a ser llevada bajo cultivo al final de un plazo de diez años, y el depósito de garantía original debía ser regresado al colono en relación con la velocidad con la que la superficie total fuera llevada bajo cultivo. En 1911, el Ministro de Relaciones Exteriores dominicano enfatizó en una Conferencia Comercial Pan Americana que las tierras privadas también estaban disponibles, igualmente bien adaptadas al cultivo de cacao, y que podrían ser compradas a precios que variaban “de acuerdo con la proximidad de estas tierras a las ciudades y carreteras, etc. Uno puede comprar a muy bajos precios las tierras no cultivadas de cacao, que a pesar de estar alejadas de los centros poblados, están dentro de fácil alcance”. Una inversión de \$100 podría lograr poco más de 186 acres de buena tierra de cacao, disponible principalmente en la zona de cacao —la parte oriental del Seybo, la parte sureña de la provincia de Samaná, los valles del Yuna y el Camú, cerca de Cotuí; Bonao y La Vega, las provincias del Pacificador, Espaillat, Santiago y varias zonas de la provincia de Puerto Plata. Había también una pequeña zona en la provincia sureña de Azua, “pero sin lugar a dudas, La Vega, Moca y San Francisco de Macorís forman el triángulo dentro del cual y a cuyos alrededores están localizadas las mejores tierras de cacao en la República Dominicana, especialmente cerca de Salcedo”.⁸¹ Fue precisamente en estas áreas (omitiendo la zona de Azua), que el transporte por ferrocarril había recibido más atención, y por tanto se demostró extremadamente útil para proveer de mercadeo rápido a través de los puertos de Puerto Plata y Sánchez.

Problemas Campesinos

Había tres problemas principales con los cuales tenían que enfrentarse los campesinos. El primero era la fluctuación de los precios; el segundo era la turbulencia política durante los años de

1900 a 1916, y el tercero era lo que se conocía como la “crianza libre”, un patrón de pastoreo que dejaban sin protección las cosechas de los campesinos. Los peligros naturales, y la fluctuación estacional en la producción de los campos de cacao eran también importantes, pero no serán discutidos completamente.

Uno de los peores años para los productores de cacao fue el año de 1910, cuando hubo violencias extendidas en las regiones productoras de cacao, especialmente en San Francisco de Macorís, donde pequeñas bandas “infundían terror a los habitantes pacíficos de las áreas rurales”.⁸² En mayo de 1909, hubo un levantamiento en Montecristi y en Santiago, y la formación de gavillas (bandas tipo guerrilla) en las provincias de La Vega, Espaillat y Pacificador.⁸³ El Secretario de Estado de Interior acusó específicamente a criminales refugiados y a perturbadores del orden público por la turbulencia. Pero el levantamiento coincidió con una severa depresión tanto en los mercados de tabaco como de cacao. Sucedieron dos cosas —primero, hubo inundaciones generalizadas que destruyeron cosechas y ahogaron animales; en segundo lugar, los precios del cacao y el tabaco declinaron súbitamente en el mercado de exportación. Mientras que en el año de 1908 se exportaron unos 19,047.030 kilos de cacao a un valor promedio de 22.41 centavos por kilo, en 1909 se exportaron solamente 14,820,324 kilos a un precio promedio de 18.61 centavos por kilogramo. El secretario reconoció que factores como éstos habían conducido a alguna inquietud. En 1907 la producción fue solamente de 10,174,580 kilos pero los precios habían crecido de 15.55 centavos en 1906 a 29.37 en 1907, de manera que una cosecha desalentadora había sido más que compensada por los precios crecientes; pero la crisis fue pospuesta hasta 1909—1910 cuando una declinación súbita fue acompañada por una caída en los precios en el mercado mundial. No es descartable que los problemas económicos campesinos, o las dificultades en la economía campesina en el norte, contribuyeran a una más amplia participación en la acción política violenta durante este período. Las relaciones de explotación que existían entre campesinos y especuladores hacían peor la situación.

Es también cierto que las cosechas campesinas estaban constantemente en peligro durante el período de 1900—1916, ya que los ejércitos de los caudillos no mostraban ningún respeto particular por las cosechas de los agricultores.⁸⁴ Quizás sea una indicación de la intensificación de la estratificación social como una totalidad, el que el Secretario de Estado de Interior en 1909 pudiera haber descrito al campesino dominicano como “vicioso”, “holgazán”, poco inclinado

a respetar la propiedad. La evidencia sugiere, sin embargo, que era la propiedad del campesino la que no se respetaba.⁸⁵

Además de los caudillos merodeadores, los campesinos se enfrentaban al ganado de libre pastoreo. Se colocó sobre el agricultor la carga de tirar empalizadas para mantener *fuera* el ganado errante, ya que el ganadero no tenía ninguna obligación de mantener su ganado *dentro* de cercas. Es cierto que con la inmigración de los cubanos a la República Dominicana en los años de 1870 se hicieron grandes adelantos en la ganadería organizada,⁸⁶ pero el problema del ganado suelto continuaba plagando a los agricultores. La inmigración de cubanos sí aseguró para algunas áreas de la República el establecimiento de crianza de ganado detrás de confines cercados, "porque hasta entonces nuestros ricos ganaderos mantenían deambulando a su ganado en las extensas sabanas... Estamos seguros de que les sería difícil a los dueños de nuestros viejos hatos tomarse una taza de leche diaria, antes de la introducción de los "potreros".

Durante la ocupación haitiana de 1822—1844, se hicieron esfuerzos para enfrentar el problema del ganado destructor de siembras, el viejo problema de ganadería versus intereses agrícolas, una reminiscencia más propia de la Mesta española que de una República caribeña del siglo XIX. Con la demanda creciente de ultramar por productos agrícolas dominicanos, surgió nuevamente el viejo problema.

Se señalaba en el año de 1890 que un sistema de organización agrícola que no proporcionaba ninguna protección a la agricultura disuadiría a los agricultores inmigrantes de venir a las playas de la República. Una sociedad de inmigrantes enfocaba su atención en el año de 1890 sobre los problemas de la agricultura, vista como una contradicción entre los intereses ganaderos y de colonos, la inseguridad en la tenencia y la ausencia de conocimientos agrícolas:

Hay tres problemas principales (de la agricultura): Primero, la lamentable confusión que existe entre la industria agrícola y la industria ganadera, debido a la ausencia de una demarcación clara entre las dos: de esta manera, la primera, que es la fuente real de la riqueza pública y la base más sólida de la prosperidad de la Nación se vuelve víctima de la segunda, que aunque a un nivel secundario es también fuente de prosperidad, que como existe hoy es más perjudicial que útil a la sociedad y al Estado; en segundo lugar, la falta de seguridad que el pequeño agricultor tiene vis—à vis— su propiedad, debido a

*una aplicación defectuosa de las leyes que existen para protegerlo; y todo esto produce desaliento, inactividad y otros problemas serios derivados de estos; el tercero es la ausencia de conocimientos agrícolas y el grave apego a la rutina; los métodos de cultivo son comparables a aquellos empleados hace trescientos años, excepto en los casos de las grandes haciendas, de manera que la producción no es lo que debía ser.*⁸⁷

Se hicieron una cantidad de recomendaciones,⁸⁸ la más importante de las cuales fue que las zonas agrícolas debían ser claramente definidas —cuatro a cinco millas en circunferencia alrededor de los poblados, y una a tres millas a los lados de las carreteras.

El problema de los intereses ganadero—agrícola continuó hasta bien entrada la primera década del siglo XX. En el año de 1912 se describió la “crianza libre” como el “mayor obstáculo y el peor enemigo de la agricultura y la industria”.⁸⁹ Aún donde se habían levantado empalizadas lograban penetrar los cerdos.⁹⁰ La ley, se admitía, favorecía “al criador, que holgazanea la mayor parte de su tiempo en su hamaca”.⁹¹

Entre el cuarenta y el cincuenta por ciento de los casos registrados como juzgados ante las cortes de la República Dominicana (1906—1910), surgieron de conflictos entre los agricultores y los criadores, como lo indica el cuadro siguiente:

CUADRO 6
Casos que Implicaban Intereses Agrícolas y Ganaderos

| Año | No. Total de Casos * | Agricultores y Criadores | Porcentaje |
|------|----------------------|--------------------------|------------|
| 1906 | 1,714 | 817 | 49.6 |
| 1907 | 1,885 | 951 | 50.4 |
| 1908 | 2,244 | 991 | 44.1 |
| 1909 | 3,074 | 1,266 | 41.1 |
| 1910 | 3,061 | 1,290 | 42.1 |

Fuente: A.G.N., Hacienda y Comercio, Estadísticas, 1906—1910.

Después de 1870 la producción campesina intensificó el carácter neo-colonial de la economía dominicana. El cultivo de cacao en particular, sujetó grandes áreas de tierra cultivable al monocultivo que no estaba cimentado, necesariamente, en empresas de plantación, sino en la concentración incrementada de lotes campesinos fragmentados dedicados exclusivamente a la producción de cacao. Mientras que las plantaciones en el sur enfocaban la producción sobre la caña de azúcar y el azúcar, las haciendas campesinas en el norte se dedicaban al cacao en negligencia de otros productos. El modo de producción, a pesar del latifundio que emergía, no cambió radicalmente. La presencia del capital extranjero en la producción estaba limitado en su mayor parte a proporcionar una red ferroviaria para el transporte de la producción campesina, y la apertura de la tierra no cultivada en favor de la agricultura.

Se descuidó la agricultura de subsistencia, hubo desempleo estacional y un mayor movimiento hacia los centros urbanos. Pero la población sin tierra del norte pudo encontrar trabajo —aunque estacionariamente— en empresas más grandes de cacao, algodón y tabaco. La intensificación de la actividad económica en el norte redujo la presión en los norteños para migrar al sur a las plantaciones azucareras, donde las condiciones de trabajo eran probablemente mucho peor. La vulnerabilidad de la economía norteña a los precios fluctuantes de ultramar —ya experimentado en el caso del tabaco— no se eliminó con el viraje hacia el cacao, ya que las condiciones de comercio se volvieron nuevamente contra los productores cuando Africa Occidental, en particular, comenzó a producir grandes cantidades de cacao para la exportación después de 1910.

NOTAS

1. C.Y. Shepard, *The Cocoa Industry in Trinidad, Some Economic Aspects*. Port of Spain, Trinidad, 1932, Pt. IV, p. 3.
D.H. Urquhart, *Cocoa*, Logman, Green & Co. London, 1956, p. 175 and Robert C. Greenhill, *Britain and The Cocoa Trade in Latin America before 1914*. Working Papers No. 8, Business Imperialism Series. University of Cambridge, Table 1, p. 31.
2. *El Eco del Pueblo*, 12 de enero de 1889, "La Próxima Cosecha".
3. H. Hoetink, *El Pueblo Dominicano: Apuntes para su Sociología Histórica*, Universidad Católica Madre y Maestra (UCMM). Santiago, República Dominicana, 1971, p. 98.
4. Department of State (D/S) Despatches from United Consuls in Santo Domingo,

- Dominican Republic, 1837–1906. Microfilm Series T–56, Roll 11, Astwood to Assistant Secretary of State Hunter, No. 215, March 30, 1885.
5. Scottish Record Office, Edinburgh, BT62/1694/1, January 16, 1888. Samana and Santiago Railway Company, Limited. Copia del Contrato y Acuerdo asentados en y ejecutados por y entre Alexander Baird... y William Taylor, para y a nombre de una Compañía que se propone ser formada, llamada Samana and Santiago Railway Company Limited.
 6. *The Bullionist*, July 19, 1884, in Council of Bondholders (C/B) Santo Domingo, Extracts, (5 volumes), Vol. 3, March 1878–Nov. 1893, f. 154.
 7. *South American Journal*, March 17, 1888, in C/B Extracts, Vol. 3, f. 310.
 8. William von Royen, "Transportation in the Dominican Republic," *Economic Geography*, Vol XIV, 1938. Clark University Press, p. 294.
 9. H. Hoetink, *El Pueblo Dominicano*, op. cit., p. 99.
 10. Von Royen, op. cit., p. 294.
 11. Ibid., p. 294
 12. Hoetink, *El Pueblo Dominicano*, op. cit., p. 99.
 13. F.O. 369/729, 1914. "Report on the Dominican Republic", Inclosure to Despatch No. 19, Fischer to Sec. of State, Feb. 13, 1914.
 14. ibid.
 15. ibid.
 16. Se subrayó la importancia del ferrocarril como fuente de empleo cuando las cosechas de los campesinos fueron inundadas o atacadas por la sequía. En 1890, se expresó el deseo de que el Ferrocarril Central empezara a echar pronto los rieles de manera que se pudiera encontrar ocupación a la masa de jornaleros desempleados cuyos medios de existencia estaban en peligro debido a la sequía prolongada en el Cibao. *El Eco del Pueblo*, 30 de agosto de 1890, "La Seca en el Cibao".
 17. En el año de 1914 se emplearon aproximadamente 600 trabajadores de las Indias Occidentales Británicas en el ferrocarril. Los trabajos especializados eran realizados por empleados escoceses. F.O. 369/729, 1914, "Report...", op. cit.
 18. En 1888, se tuvo que formar una asociación para "vencer sobre una base moral las dificultades que surgirían entre las empresas ferrocarrileras y los dueños de tierra sobre la cuestión de por cuáles tierras habrá de pasar el ferrocarril". *El Eco del Pueblo*, 15 de enero de 1888.
 19. Eugenio María de Hostos, citado en Hoetink, *El Pueblo Dominicano*. Op. cit., p. 101. Eugenio María de Hostos, un exilado puertorriqueño, pasó varios años en la República Dominicana donde era más conocido por su trabajo en la educación, y por su periodismo vigoroso. Era un observador escrupuloso de la industria azucarera y durante la

crisis de 1884 ofreció un análisis a profundidad de las debilidades del sistema de plantación. En el campo político buscaba la libertad de Cuba y Puerto Rico y trabajó, dentro de este contexto, por la unidad en el Caribe Español.

20. Citado en *ibid.*, p. 100.
21. D/S Correspondence, American Legation Santo Domingo, 1912, op. cit. Inclosure to Despatch No. 166, June 26, 1912, Russel to Sec. of State, "Brief Sketch of Samana—Santiago Railway Co. Ltd."
22. Citado en Hoetink, *El Pueblo Dominicano* op. cit., p. 100.
23. *El Eco del Pueblo*, 18 de abril de 1889, "Ferrocarril de Samaná a Santiago a los comerciantes del Cibao, 1 de abril de 1889".
24. D/S Records of the Department of State Relating to the Internal Affairs of the Dominican Republic, 1910—1929, Microfilm Series M-626, Rolls 46—68 (Economic Matters), Roll 47. Federico Velázquez to Pulliam, March 12, 1910.
25. *El Eco del Pueblo*, 3 de mayo de 1891, "Producción del Cacao y del Café".
26. Archivo General de la Nación (AGN), Secretaría de Relaciones Exteriores (S.R.E.) "Memoria que al Presidente de la República presenta el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, 1908", p. 24.
27. D/S American Legation in Santo Domingo, Miscellaneous Communications Received and Sent, Vol. 795/23, Edward Hall to Dawson, Aug. 29, 1906.
28. A.G.N., Secretaría de Hacienda y Comercio, "Memoria que al Presidente de la República presenta el Secretario de Estado de Hacienda y Comercio, 1911". Santo Domingo, 1912.
29. *ibid.*
30. D/S, American Legation, General Correspondence, 1912, Pt. VI, "Brief Sketch of the Samana—Santiago Railway Co., Inclosure to Despatch No. 166, Russell to Sec. of State, June 26, 1912.
31. Scottish Record Office, BT62/1694/1, op. cit. List of Persons holding Shares in the Samana—Santiago Company Limited, 1888—1917.
32. *ibid.*, Balance Sheets, 1909—1916.
33. Great Britain, Foreign Office (F/O) 371/1132, 1911, Murray to Sec. of State, No. 27, April 23, 1911.
34. F.O. 371/3228, 1918, Fisher to Sec. of State, "Report on recent tour through Consular District", Inclosure to Despatch No. 68, Nov. 28, 1917.
35. R.T. Hill, *Cuba and Porto Rico with other islands of the West Indies*. London, 1898, pp. 256—257.
36. British Parliamentary Papers (P.P.) Accounts and Papers (A/P) 49/93, 1911. Consul—General Murray on the Trade and Commerce os S. Domingo, p. 17.

37. *ibid.*
38. A.G.N., Secretaría de lo Interior y Policía (S.I.P.), Memoria que al Presidente de la República presenta el Secretario de Estado de lo Interior y Policía, 1910. Santo Domingo, 1911.
39. *El Eco del Pueblo*, 19 de septiembre de 1891.
40. F.O. 371/2371, 1915, Fisher to Secretary of State No. 27, June 24, 1915.
41. *El Eco del Pueblo*, 20 de octubre de 1889.
42. *ibid.*, 26 de enero de 1890, "La Finca del Palmar".
43. *ibid.*, 15 de febrero de 1890, "La Agricultura".
44. D/S, Correspondence American Legation, *op. cit.*, pt. V 1912, Charles Hathaway Jr. to American Minister, March 1, 1912. Inclosure, "Report on Cotton Production in the Dominican Republic".
45. Se apareó el algodón de isla de mar con una semilla indígena que podía producir de una a tres libras por planta, y ofrecer un rendimiento promedio de 5,000 a 5,500 libras por acre. Se podía comprar terrenos algodoneros adecuados (por acre) entre tres y seis dólares, y limpiados a un precio de entre ocho y quince dólares, y recogidos por \$1.00 (D/S American Legation, *Miscellaneous Communications Received and Sent*, May 9, 1908 to Nov. 15, 1911, W.W. Russell, American Minister, to Baird, Aug. 30, 1911). A una tasa de 2,500 matas por acre, rindiendo cada una un promedio de tres libras, se podría cosechar aproximadamente 7,500 libras de algodón. Dado el precio de 4 1/2 centavos ofrecido por la demostadora en Puerto Plata, independientemente de la calidad, tal sembradío podría producir un valor de \$337.50 de algodón. (*Ibid.*) El estimado más bajo de ganancia por acre era \$45.00 (Charles Hathaway Jr., "Report on Cotton...", *op. cit.*) El comerciante dominicano podía vender el algodón de su nación en Nueva York entre 14 y 23 centavos por libra, y en el mercado inglés entre 17 y 18 centavos, en los años 1911-1912. Se estimaba que el costo de demostación y embalaje era de 75 centavos por 100 libras. Los precios del algodón dominicano no podían compararse favorablemente con el algodón (isla de mar) de San Vicente y Antigua (treintiocho y treinticuatro centavos respectivamente), debido, probablemente, a su pobre preparación. El embarque de algodón era un monopolio de Mssrs. Lembeke y Compañía en Puerto Plata. Eran propietarios del equipo de demostación y otras maquinarias para el procesamiento de algodón, y evidentemente que en un buen año estaban preparados para ganar sustancialmente desde su posición de embarcadores únicos.
46. Hathaway, *op. cit.*
47. *El Eco del Pueblo*, 26 de enero de 1890.
48. *ibid.*, 18 de abril de 1889.
49. *ibid.*, 12 de enero de 1889, "Nueva Industria en Santiago".
50. A.G.N., S.I.P., Memorias, 1910, enclosing Memoria del Gobernador de Pacificador al Secretario de lo Interior y Policía.

51. A.G.N., S.R.E., Memoria que presenta al Presidente de la República el Secretario de Estado de Relaciones Exteriores, 1911, inclosing, Informe del Consul-General en Hamburgo, p. 96.
52. *El Eco del Pueblo*, 19 de sept. de 1891.
53. Para cultivo de cacao vea adelante pp. 34.
54. D/S, General Correspondence, op. cit., Pt. VII, 1913, Charles Hathaway, "Report on Tobacco", Inclosure to Letter of Mr. Sullivan to Don Eliseo Grullón, Minister of Foreign Affairs, December 31, 1913.
55. Los Estados Unidos no tomaron tabaco crudo de la República Dominicana precisamente porque el tabaco era una industria agrícola importante en los Estados Unidos, y la mayoría de las hojas de tabaco empleadas por los fabricantes norteamericanos eran obtenidas o bien al interior de las fronteras de los Estados Unidos mismos, o a través de sus gigantes corporaciones que invertían en las áreas productoras de tabaco en ultramar.
56. De acuerdo con un informe en 1892, "las haciendas de tabaco formadas con capital holandés... han sido abandonadas, habiendo la experiencia enseñado a los colonos que estaban interesados en ellas, que el costo de cosechar tabaco de la semilla de Sumatra en suelo de Santo Domingo es demasiado alto para permitir una especulación remunerativa. Se cultivó una cantidad apreciable de tabaco y a pesar de que una parte pequeña de la misma demostró ser de la calidad requerida, la mayoría de la cosecha dio una hoja de grado inferior y más bajo valor". P.P., A/P 45/KVIV, 1893-1894, No. 1240, Annual Series, Acting consul-general Tweedy to Earl Roseberry, May 8, 1893.
57. Suponiendo que el comerciante clasificara de manera apropiada el tabaco, y embarcara el tabaco por ferrocarril (Santiago a Puerto Plata a \$10 por tonelada), sus gastos sumaban a \$2.35 por 100 lbs. Habiendo comprado el tabaco a los agricultores a un promedio de \$3.50, el valor del tabaco en el punto de embarque era \$5.85 por 100 lbs. Los gastos de embarque, flete, comisiones y gastos en Hamburgo eran de \$1.75 por 100 lbs. El precio en el mercado alemán para el tabaco dominicano era de \$7.50 por 100 lbs.
En forma de cuadro:

| | | |
|--|-------------|-------------|
| El agricultor recibe | \$ 672,000 | |
| Trabajadores y ferrocarril-carretera a puerto de mar | \$ 621,200 | |
| Gastos en Alemania | \$ 336,000 | |
| Valor en Alemania | \$1,440,000 | \$1,629,200 |
| Pérdida a comerciante | \$ 189,200 | |

Fuente: Hathaway.

58. P. P.. A/P 33/LXIX, 1882, Report by Mayor Stuart on Santo Domingo, P. 15.
59. Por ejemplo, *El Eco del Pueblo*, 9 de junio de 1888. "La cosecha debe tener lugar después de un período de sequedad". Cada línea colgante de tabaco debe, se sugería, mantenerse separada una de la otra para permitir la circulación libre de aire entre ellas. Mientras se seque el tabaco en los ranchos, no deben haber fuegos cercanos, "ya que además del peligro de fuego, el calor y el humo... le hacen mucho daño al tabaco." El tabaco debe ser descolgado únicamente después que esté completamente seco, un proceso que debe realizarse temprano en la mañana y nunca al anochecer, para asegurar que haya poca humedad al momento de embarque ya que podría causar putrición. Deben seleccionarse cuidadosamente los distintos grados de tabaco antes de colocarlos en los serones.
60. P.P. A/P 33/LXXIX, 1882. Major Stuart, op. cit., p. 15.
61. A.G.N., S.R.E., Memoria, Informe del Cónsul—General en Hamburgo, 1910.
62. P.P. A/P 45/XCIV, 1893—1894, op. cit. Commercial Report on Puerto Plata, 1893, Lister to Consul—General Tweedy.
63. *El Eco del Pueblo* acogió con agrado el Decreto Congressional sobre el tabaco, fechado mayo 17 de 1888, y reprodujo el Decreto en su edición del 22 de junio de 1888.

Por cuanto: se reconoce que una de las razones por los bajos precios cotizados a nuestro tabaco en los mercados de su destino es la premura, con la cual el tabaco cosechado primero es embarcado, y cuya fermentación perjudica los de mejor tipo que llegan después...

Decreta: Cada quintal de tabaco que, a partir del año en curso y posteriormente, sea embarcado de los puertos de Puerto Plata, Montecristi, y cualquier otro puerto de la República, en los meses de marzo, abril, mayo y junio, pagará un peso con cincuenta centavos de derecho de exportación... En los demás meses del año, continuará pagando setenticinco centavos por quintal de acuerdo con la tarifa vigente.

64. A.G.N., S.R.E., 1910. Cónsul—General en Nueva York al Secretario de Estado, *Informe*, (Anexo 1), 1910.
65. Tanto el cacao como el tabaco prosperan donde haya un mínimo de 1.279 a 3.000 m/m de lluvia por año, así como una temperatura entre 23.9 a 26.9 grados centígrados (74 a 79 grados fahrenheit). El fresco campo norteño que se extiende a lo largo de la costa norte, y la Cordillera Central con su lluvia regular, proporcionaban el contexto climático dentro del cual estas cosechas podrían ser exitosamente cultivadas, a pesar de algunos peligros climáticos ocasionales —tiempo caprichoso— y el resto ocasional de enfermedades, por ejemplo *steriostoma depressum*. En la costa nororiental a menudo la lluvia promedia 93" pero el promedio declina progresivamente hacia el oeste. En gran parte del Valle del Cibao, la caída de lluvia varía de 1016 m/m (40" a 60"). La zona de cacao, tabaco y café —La Vega, San Francisco de Macorís, Espaillat, Moca y Salcedo, está incluida en esta región climática. Vea W.F. Buck, (U.S. Dept. of Agriculture, *Agriculture and Trade of the Dominican Republic*, 1972.
66. C.Y. Shepard, op. cit. pt. IV, p. 3. The Cacao Industry in Trinidad, Some Economic Aspects, Port Spain, Trinidad, 1932, pt. IV, p. 3.

67. *El Eco del Pueblo*, 19 de sept. de 1891.
68. P.P. A/P 49/93, 1911, op. cit., p. 17.
69. Ibid., p. 17.
70. D/S Decimal Files. File No. 18/9943, M862, Roll 711. Lithgow to Hon. Assistant Secretary of State, Nov. 5, 1907, "Tobacco in Santo Domingo: Its Commercial and Economical Relations to the Country."
71. P.P., A/P 49/93, 1911, op. cit., pp.16—17.
72. P.P., A/P 46/92, 1907. Report of Vice—Consul Rowley on the Trade and Commerce of Santo Domingo, (No. 3842), p. 19.
73. P.P., A/P 49/93, 1911, op. cit., p. 16.
74. *El Eco del Pueblo*, 19 de septiembre de 1891.
75. Ibid.
76. A.G.N., S.I.P. Memoria que presenta el Sec. de Estado del Interior y Policía al Presidente, 1910.
77. A.G.N., S.I.P., Gobernador de La Vega al Sec. de Estado de Interior y Policía, 1909.
78. A.G.N., S.R.E., Memoria que presenta el Sec. de Estado de Relaciones Exteriores al Presidente, 1908, p.24.
79. *El Tiempo*, 21 de nov. de 1910.
80. Mientras que el cacao de Trinidad estaba logrando precios de trece pesos en Le Havre, y el de Maracaibo veinticuatro, el producto dominicano alcanzaba solamente de ocho a Diez pesos. (A.G.N., S.R.E., *Memorias*, Memoria que el Sec. de Estado de Relaciones Exteriores presenta al Cónsul General en Hamburgo, 1907).
81. Pan American Union, Proceedings of the Pan—American Commercial Conference, Paper of the Dominican Minister, Mr. Emilio C. Joubert, Feb. 13—17, 1911. Washington D.C., pp. 259—260.
82. *Listín Diario*, 28 de feb. de 1910. "Mensaje (del) Presidente al Congreso Nacional".
83. A.G.N., S.I.P. *Memoria*, 1910.
84. Aunque no es de ninguna manera un productor campesino, el efecto potencial de la inestabilidad política se demuestra en el ejemplo del Sr. Loinaz (originalmente un inmigrante cubano). Durante la guerra civil de 1914, se apropiaron de un valor aproximado de \$21,995 de su ganado. También se tuvieron pérdidas en cacao y café debido a que por estar el ejército del Gral. Jesús Mercado (también un agricultor de cacao), acampado cerca de su propiedad y cruzando continuamente su hacienda, era imposible reunir la cosecha hasta que había sido arruinada en su mayoría. (F.O. 371/2371, 1915. Fisher to Sec. of State, No. 27, June 24, 1915).

28. Inclusive de oficiales del gobierno —los Jefes Políticos— que supuestamente (Listín Diario, 27 de enero de 1914) robaban a la gente de su ganado, y arrestaban arbitrariamente a los ciudadanos, etc.
86. Bernardo Pichardo, *Resumen de Historia Patria*, Santo Domingo, R.D., Quinta Edición, 1969, p. 244.
87. *El Eco del Pueblo*, 18 de nov. de 1890, “Sociedad Promotora de Inmigración.”
88. En 1884, el Presidente Heureaux había señalado que una de las funciones principales de la Policía Rural era garantizar los derechos de los agricultores y de los ganaderos, de manera que “estas dos industrias básicas puedan prosperar en hermandad, y sin antagonismos”. (*Gaceta Oficial*, marzo 24 de 1884.) Obviamente, la política no fue por completo exitosa.
89. A.G.N., S.I.P., *Memoria*, 27 de febrero de 1912.
90. *Ibid*, 1910.
91. A.G.N., S.R.E., *Memoria*, 1905, Tejera to Sec., 26–27.