

## NOTAS SOBRE SANCHEZ Y EL FERROCARRIL, 1880–1930

*Por Carmen Amelia Castro y María del Carmen Columna*

### *Economía del Cibao a Finales del Siglo XIX*

DURANTE LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX el distanciamiento geográfico y la falta de vías de comunicación segregaron las regiones y las condiciones ecológicas definieron dos regiones económicas independientes: la del sur y la del Cibao. . . .“el Cibao y el sur se comportaron como dos países diferentes e independientes entre sí, al mismo tiempo, segregados política y socialmente. La falta de caminos hacía las comunicaciones entre estas dos regiones sumamente difíciles y, por ello, sus habitantes estaban ligados más directamente a los mercados compradores de sus productos que hacia el intercambio interregional. Como las dos regiones producían mercancías diferentes con distintos mercados, así vemos que mientras el Sur y Santo Domingo estaban orientados hacia Inglaterra, Curazao y Saint Thomas, el Cibao y Puerto Plata lo estaban hacia Hamburgo, Bremen y también Saint Thomas”.<sup>1</sup>

Las tierras del Sur son de baja productividad agrícola, por esto la tala de árboles madereros principalmente la caoba y la ganadería se constituyeron en la fuente económica de esta región. Pero estas actividades demandaban de poco personal y unas pocas familias acaparaban el quehacer productivo, la masa restante se dedicaba a la agricultura de subsistencia: víveres y frutos menores con sistemas de producción muy precarios. Y sólo en Azua se cultivaba y procesaba la caña de azúcar con el sistema del trapiche tradicional.

El Cibao por el contrario conocía bien el cultivo del tabaco desde el siglo XVIII y contaba con la riqueza productiva de sus tierras. Se dedicó a la agricultura e hizo del cultivo del tabaco su poder económico. Este tenía la ventaja que permitía la participación de muchas personas y la opción de una agricultura alternante con frutos menores en los meses restantes a su cultivo.

Su comercialización se realizaba a través de una complicada cadena de relaciones económicas que involucraban a la totalidad de la población cibaëña.

Diferente al Sur, donde el ganado se transportaba a sí mismo y la madera navegaba por los ríos, el tabaco tuvo que pasar las penalidades de una transportación inadecuada y difícil.

Santiago y sus alrededores se constituyeron en el centro de producción y en el almacén del tabaco de todo el Cibao, pero Santiago es una ciudad mediterránea, y el tabaco necesitaba salir al mar para su exportación, para esto se acomodaban las pacas en recuas que penosamente atravesaban la Cordillera Septentrional hasta llegar a Puerto Plata y de aquí embarcarlas al exterior. Pero aun a pesar de todos estos problemas de comunicación y transporte el tabaco se mantuvo como el principal producto de exportación de la economía cibaëña y fue el respaldo económico de toda la actividad política de los hombres de la región.

Según hemos descrito existían muy pocas relaciones comerciales y sociales entre el Sur y el Cibao, de manera que el regionalismo existente en el país atentaba contra los intereses generales de la nación y los intereses particulares de cada región por separado.

Esta situación se mantuvo durante muchos años hasta 1879 que sucedieron acontecimientos relevantes que cambiaron el orden económico del país.

En primer lugar, el auge de la industria azucarera moderna originada por las innovaciones tecnológicas que introducen los inmigrantes cubanos, fugitivos de la primera guerra de independencia (1868—1878), traen consigo sus capitales y los invierten en el cultivo a gran escala de la caña de azúcar; a los cubanos le siguieron los italianos, americanos. . .” y entre 1875 y 1882 se fundaron 30 haciendas de caña. . . de estos 30 ingenios sólo tres se hallaban en el norte. . . todos los demás se encontraban en el Sur”<sup>2</sup> y esto es así en cuanto que el Sur era una región favorable para este tipo de inversión: sus terrenos son llanos, los precios muy bajos y su población tenía conocimientos y tradición en cultivo de la caña de azúcar, así la introducción de avanzadas técnicas azucareras acompañadas de la mecanización del transporte interno desarrollaron una capacidad de producción que significó la base de la economía nacional a finales del siglo XIX.

Sin embargo, este éxito de los inversionistas azucareros representó una fuerte competencia para los cosecheros de tabaco, quienes debido al descuido de los cortes y asesoramientos permitieron que bajara su calidad y consecuentemente sus precios, quedando el tabaco dominicano totalmente desacreditado en el comercio exterior. Consecuentemente, la oligarquía cibaëña se vio precisada a darle un nuevo giro a la producción agrícola hacia otros productos cuyos precios y demandas fueron mayores que los ofrecidos por el tabaco; así surge el cultivo planificado del café y del cacao. Ambos productos permitían una producción individual en la que participaban todos los miembros de la familia. Aunque padecían de los mismos inconvenientes de transportación que el tabaco, fueron muchos los cafetales y cacaotales que prosperaron.

El café fue el primero en desarrollarse escogiendo Moca y sus alrededores para su cultivo, era considerado de muy buena calidad y ocupó un lugar prominente en el índice de exportaciones a finales de siglo, pero nunca llegó a cultivarse en gran escala como el azúcar y el tabaco. El fruto que realmente se popularizó en la región del Cibao fue el cacao, su exportación comenzó en el año 1888, y su curva de producción fue siempre ascendente y todavía en las primeras décadas de este siglo siguió siendo uno de los principales productos de exportación del país.

El gobierno de los azules favoreció hasta 1886 la expansión agrícola e industrial, pero el poder político pasó entonces a Ulises Heureaux el cual a pesar de sus excesos de poder fue receptivo a proyectos agrícolas progresistas y así en su gobierno se exporta con amplitud el café y el cacao, se permite la instalación de fincas modelos para el cultivo del tabaco, se prohíbe a los agricultores de frutos menores abandonar sus conucos, se triplica la producción de azúcar y, además, se favorecen las obras de fomento como fueron los ferrocarriles de Santiago—Puerto Plata y el de Sánchez—La Vega, facilitando con esto las actividades mercantiles del país rompiéndose además las barreras de comunicación existentes.

### *El Ferrocarril*

Ya teniendo una visión clara de cuál era la situación del Cibao y de cómo se estaba desarrollando su agricultura, proyectada ampliamente hacia la exportación, cabe señalar un factor que dificultaba enormemente esta actividad: la comunicación.

“Los caminos que hay en la actualidad son simples trechos

abiertos a través de los bosques, o brechas por entre las montañas, o trillados laberínticos por las sabanas. Inútil es decir que no se aprovechan por el comercio, ni por la agricultura; y cuando, en algunos lugares, la necesidad obliga a transportar por ellos los frutos, es sacrificando una buena parte del valor de las mismas, en calidad y en precio, lo que apareja una pérdida efectiva en la riqueza nacional".<sup>3</sup>

Son muchos los testimonios que resaltan esta situación. Julio M. Cestero escribió su experiencia en un viaje por el Cibao en 1901 y se expresa de la siguiente manera: "Hacer caminos, he ahí una gran obra de empresa inmediata. Mientras los caminos sean estos pantanos interminables, estas veredas estrechas, estas agrias cuestas, el progreso no pasará por ellos".<sup>4</sup>

También H. Hoetink habla de este aspecto: "Exagerando un poco puede decirse que se usaban los mismos caminos que utilizaron los colonizadores. Atravesar los ríos podía conllevar a peligro de muerte; no pocas veces se redactaban testamentos antes del comienzo de algún viaje. . ."<sup>5</sup>

Creemos que es suficiente, para ilustrar hasta qué punto llegaban las dificultades para el desplazamiento dentro del país. Si eso era una sola persona en su montura que pasaba penurias indecibles, imaginemos lo que sería el transportar toda una cosecha de tabaco, de café o de cacao en estas condiciones. Era casi una aventura, un riesgo. Se salía con ella pero no se tenía la certeza de que llegaría a su destino y como todos sabemos, el comercio no es una actividad aleatoria sino que, por el contrario, demanda seguridad, garantía.

Presionados por esta situación los habitantes del Cibao "trataron de mejorar la condición de los caminos, su éxito empero, fue a lo sumo temporal; sólo Gregorio Riva logró en nuestro período, darle a los productos del Cibao una salida a la Bahía de Samaná por medio de la construcción de caminos y por la navegación del Yuna".<sup>6</sup> "El proceso que se seguía era el siguiente: se embarcaba la mercancía (cacao, café, tabaco. . .) en pequeñas canoas y se iba tirando con cuerdas (hombres y bestias tenían esta penosa misión) a través de todo el río hacia la Bahía de Samaná hasta Samaná, donde eran transbordados a las naves oceánicas".<sup>7</sup>

Esta solución, aunque más rápida, también estaba llena de riesgos. El clima de la región se caracteriza por constantes lluvias y una creciente del Yuna era cosa frecuente, de manera que había que

buscar otra salida más garantizadora.

Es cuando surge la idea visionaria de un ferrocarril que comunique el valle del Cibao con la Bahía de Samaná. Existieron varias concesiones a favor de la construcción de un ferrocarril que uniera el Cibao y la Bahía de Samaná pero que nunca pasaron de papeles. El contrato fue aprobado y firmado por Fernando A. de Meriño el 31 de mayo de 1881.

En abril de 1881 nos encontramos con un expediente a favor de W.H. Crosby que trata de una "concesión para la construcción de un ferrocarril desde Santiago al Yuna o Camú, o algún puerto de la Bahía de Samaná". En mayo de ese mismo año se confecciona el primer contrato de Crosby y el Estado Dominicano, contrato que no es más que la revalidación de la concesión ya otorgada a Crosby en 1879, con algunas condiciones pedidas por sus asociados.

Los trabajos del ferrocarril comenzaron en noviembre de ese mismo año por los ingenieros John de Cacy Duffey y Domingo González, llegados ese mismo mes a Santo Domingo, acompañados del señor Emilio Zeller, agente de los señores Crosby y H. Lee Smith.

Pero Crosby tuvo problemas y los solucionó en Europa, donde usando la concesión que estaba su nombre, la vendió en Glasgow en 1883 a un acaudalado llamado Alexander Bair, quien inmediatamente se organizó para el inicio de la obra, constituyendo la Compañía "Samaná and Santiago Railway Company".

El primer paso era la adquisición de los terrenos que iba a necesitar el ferrocarril y la elección del lugar donde iban a funcionar la terminal y el puerto. Sobre este hecho existen diferentes versiones que expondremos a continuación:

Según el reconocimiento que hicieron los escoceses en la Bahía se determinó que el lugar ideal para el muelle era Punta Santa Capuza "a cinco millas dentro de la Bahía en un llano costero y aguas de buen calado, propicias para el establecimiento de un puerto".<sup>8</sup>

Pero aún habiendo encontrado el óptimo emplazamiento, el puerto, almacén y terminal no se realizó aquí. Esto se debió a que el propietario de la vía, quien dirigía la construcción supo que algunos de sus ingenieros habían adquirido intereses de una porción del sitio de la proyectada ciudad. "Inmediatamente, el encolerizado escocés mudó sus oficinas a Las Cañitas, donde actualmente está situada

Sánchez y aunque fue necesario realizar grandes excavaciones y rellenos, se erigieron aquí los almacenes y la vía hasta Santa Capuza fue abandonada.<sup>9</sup>

Otra versión no confirmada dice que Gregorio Riva enterado de que los escoceses proyectaban hacer el ferrocarril en Santa Capuza, compró los terrenos que éstos iban a necesitar para luego especular con las tierras y sacar beneficios de esta operación. Pero la compañía se enteró de la maniobra y decidió comprar en otro lugar. Para esto negoció con la familia Hernández, propietaria de grandes extensiones de terreno en Las Cañitas, y arrendó los terrenos necesarios por 99 años, pagando la menor moneda existente (a mota de manera simbólica), sólo para validar el documento desde el punto de vista legal. De esta manera el resto de las propiedades de los Hernández adquirirían gran valor a la vez que los escoceses se evitaban comprar terrenos. Cual sea la versión real no importa ahora, el caso es que el nuevo emplazamiento no es satisfactorio. Varias opiniones expresan esta inquietud, Otto Shoenrich, en su libro *Un país con futuro* dice, refiriéndose a Sánchez, que "su situación en la bahía de Samaná no es favorable. Situada donde las montañas de Samaná forman el gran declive del gran estero, el lugar no se adapta para la expansión de asentamientos, la vecindad de la gran Marisma no es acogedora, aunque las constantes brisas del Este alejan sus emanaciones nocivas, y el puerto, que de por sí es tan bajo que los barcos se ven obligados a anclar a una milla de la costa. gradualmente va obstruyéndose con los sedimentos del Río Yuna".<sup>10</sup>

F.A. Ober externa la misma opinión cuando dice: "Sánchez en sí es simplemente como una raya gris formada por edificios contra colinas o cerros oscuros, cubiertos todos de montes, hay pocas playas hermosas, pero atractivas viviendas de retiro abrigadas entre las colinas, que ofrecen un aspecto general de depresión y tristeza. Esto no es debido a la falta de ocupación o de trabajo (pues éste es el pueblo más activo de la Costa Norte), sino a su situación o lugar donde se halla. La bahía es tan baja en este punto, que el vapor ancla a unas dos millas de la orilla, efectuándose el desembarco en un pequeño remolcador perteneciente a la compañía ferrocarrilera".<sup>11</sup>

Además de los inconvenientes ya mencionados, los moradores del lugar hablan de otros más, como son los mosquitos y los continuos derrumbamientos a que está condenado el terreno, pero aún a pesar de estas dificultades se construyen las instalaciones del ferrocarril del puerto y las viviendas del personal que vino a trabajar en la construcción.

El problema del emplazamiento no fue el único que se les presentó a los escoceses, sino que ya en la construcción misma de la vía las cosas no iban saliendo como se pensó “siendo la primera un pantano de nueve millas de largo, con una profundidad, a veces, de quince a veinte pies que fue necesario rellenar”<sup>12</sup> y sobre este mismo asunto se dice: “el gran estero al Oeste de Sánchez resultó ser más difícil de cruzar que lo que los ingenieros habían calculado. Engulló toneladas de rocas y miles de libras esterlina”.<sup>13</sup>

Y es por esto que el costo aumentó mucho más de lo estimado, “El ferrocarril, debido a los enormes gastos de ubicación y a la escasez de obreros especializados, ha costado como dos millones y medio de dólares”.<sup>14</sup>

Pero, pudiéndose salvar todos los obstáculos, se inauguró en 1886 el tramo del ferrocarril comprendido entre Sánchez y La Vega, equivalente a 62 millas. Originalmente se había proyectado desde Samaná a Santiago pero nuevos inconvenientes se presentaron “cuando los terrenos públicos prometidos por el gobierno no se materializaron. El entusiasmo de los promotores se enfrió y los trabajos de construcción del ferrocarril cesaron al llegar a La Vega”.<sup>15</sup>

Pero aun así se le fueron agregando varios ramales, de manera que la vasta región del Cibao tuviera una salida para sus productos de exportación, y en 1892 se inauguró la línea hasta San Francisco de Macorís.

“En 1907 el ferrocarril Samaná—Santiago renunció a sus derechos del porcentaje de impuestos de importación a cobrarse en Sánchez, en consideración de un pago realizado por el Gobierno y acordó construir una línea ramal hasta Salcedo y seguir después hasta Moca. Una línea desde Las Cabullas, en la vía principal, hasta Salcedo fue construida prontamente y abierta al tráfico, pero la extensión hasta Moca fue postergada por disturbios civiles y no fue completada sino hasta 1917”.<sup>16</sup>

También fue construida con capital dominicano, una línea desde La Gina hasta San Francisco de Macorís, y arrendada al ferrocarril Samaná—Santiago operando como un ramal de esa vía.

El Ferrocarril está formado de los siguientes tramos:

Sánchez—La Vega . . . . . 62 Millas

Ramal a San Fco. de Macorís . . . . .	7 Millas
Ramal a Salcedo . . . . .	11 Millas
Ramal a Moca . . . . .	7 Millas
Ramal a Gina . . . . .	11 Millas
Total . . . . .	98 Millas =157 Kms.

Por otra parte, la Compañía posee seis locomotoras, dos coches de viajeros y cuarenta carros de carga, con talleres mecánicos grandes y bien equipados en el puerto, donde también hay remolcadores a vapor y una flota de barcazas.

De esta manera el ferrocarril se convirtió en una brecha de desarrollo y fue lo que abrió las puertas del Cibao al mar.

Esa monstruosa máquina, suma de hierro, de ruidos, de humo y movimiento, que despertaba el asombro de todos a su paso, fue un elemento determinante en la expansión económica del Cibao.

### *Gregorio Riva*

La figura de Gregorio Riva, aunque poco conocida por las nuevas generaciones, jugó un importante papel en el desarrollo de la Región del Cibao incidiendo de manera decisiva en el origen de la ciudad de Sánchez.

Fue, sobre todas las cosas, un comerciante emprendedor y progresista, pero eminentemente comerciante.

Establecido en La Vega, se dedicó al comercio de exportación, pero vio que los costos de sus operaciones mercantiles desde ese punto le resultaban muy caras por el puerto de Puerto Plata. Como buen comerciante se planteó nuevas posibilidades para el transporte de sus productos decidiéndose por explotar la oferta que el caudaloso Yuna le hacía.

Fue por esto que en 1866 se dirigió al Congreso con el fin de conseguir una concesión que le permitiera canalizar las aguas del Yuna, quedando así comunicado el Cibao con la Bahía de Samaná mediante el uso de canoas. El término de la solicitud pide: "el privilegio de la canalización del Yuna y Camú haciendo estos ríos navegables por embarcaciones menores remolcadas por vapores de ríos".<sup>17</sup>

La concesión fue otorgada en fecha 10 de abril de 1875.



Aunque éste fue un gran paso para toda la región, lo fue más significativo aún para la economía personal de Riva, quien se dedicó a comercializar con ella a precios desorbitantes. Sobre esto aparece el siguiente documento donde los firmantes de ella se quejan, diciendo: “no hay razón de ser para que subsista una tarifa tan exagerada, toda vez que ellos, los concesionarios —a pesar de los casi cinco años que lleva ya la concesión otorgada— no han cumplido con lo que ella prescribe, pues no existen las lanchas, vapores, canalización del río y todo aquello que se comprometieron hacer, encontrándose hoy en completo abandono las entradas del río cuyas bocas se hallan obstruidas por la aglomeración. . . que los fletes de Samaná a San Antonio del Yuna son más elevados que los que hacen los vapores de las líneas interoceánicas de Europa a Samana”.<sup>18</sup>

También se dedicó Gregorio Riva a la explotación de los bosques de caoba a lo largo del Yuna, haciéndola navegar por el mismo río y exportándola hacia Alemania. Pero esta empresa fracasó a causa de una tormenta que estropeó uno de los cortes, ocasionándole graves pérdidas.

Al poco tiempo se dedicó a explorar la zona de Los Haitises donde exportó el guano a Estados Unidos y realizó grandes siembras de coco.

En 1879 el gobierno de Heureaux había hecho una concesión a favor del norteamericano A.C.H. Crosby para construir una línea férrea entre Santiago y Samaná. Este último propuso a Riva cediera los derechos que le había concedido el Congreso para la canalización del Yuna a fin de que se instalara el nuevo ferrocarril, y Riva los cedió.

Se dice que el Sr. Riva cedió esos derechos porque deseaba que la comunicación desde y hacia la Bahía de Samaná fuera más efectiva para bien de la región.<sup>19</sup> La *Enciclopedia Dominicana* afirma que él “aceptó esta empresa, creía que la misma traería progreso a la región. . . abandonó sus otros negocios y se dedicó a dirigir los trabajos del ferrocarril de Samaná—Santiago porque lo consideraba un jalón de progreso para la patria”.<sup>20</sup> No dudamos que realmente se estaba dando un gran paso en pro del desarrollo del Cibao.

Sin embargo, esta admirable preocupación y actitud de sacrificio no debe ser vista sin un poco de escepticismo. La concesión de Riva a favor del “progreso” fue a cambio de una indemnización que cobraría después de construida la línea férrea y habilitado el puerto (después de todo, era un negocio con menos riesgos que la

navegación del Yuna en cuanto a pérdidas se refiere). Y así fue. "El gobierno designó a Riva Administrador de Rentas Unidas, para que cobrara su indemnización mediante el retiro del 10% de los derechos de importación. Riva, aunque no le gustaba la política, aceptó el cargo para cobrar sus intereses".<sup>21</sup>

La indiscutible sagacidad de este individuo en los negocios se demuestra aún más con las tierras de Santa Capuza y la fundación de Sánchez. Lo que anteriormente mencionamos al hablar del ferrocarril como una simple versión ahora lo presentamos como una hipótesis.

La versión dice que el lugar escogido por los escoceses para la terminación del ferrocarril era Santa Capuza pero que un inversionista, conocedor de los planes de la compañía constructora, se adelantó comprando las tierras a muy bajo precio para luego vendérselas a los escoceses triplicando su valor original. Se dice que el escocés que dirigía la compañía, conociendo esta maniobra, abandonó el plan del sitio decidiéndose por un paraje llamado "Las Cañitas". Este inversionista debió ser nada menos que Gregorio Riva.

Existen varias razones que nos conducen a pensar esto pero hay un dato que corrobora la hipótesis.

Las razones para no dudarlo se basan en recordar la manera en que él se hizo de su capital original cuando al llegar de Puerto Rico sin finalizar sus estudios de ingeniería se dedicó al tráfico de papeletas haitianas por Fort Liberté. También se basan en recordar su agilidad y riesgo para proyectos nunca antes realizados, proyectos comprometedores pero siempre remunerativos y, sobre todo, porque no es de dudarse que él conociera bastante bien los planes de los escoceses ya que con quien tuvo que tramitar la concesión del Yuna fue con Crosby a quien, a su vez, Heureaux le había concedido la construcción del ferrocarril. Fue algo así como un negocio entre los dos, tanto que fueron juntos a Glasgow a vender su proyecto el cual les fue comprado por Alexander Baird.

Pero el argumento en que nos basamos para elaborar esta hipótesis es la cita de Hoetink refiriéndose a Las Cañitas: "Este lugar, situado en el margen suroeste de la Bahía de Samaná era, por hallarse en terreno pantanoso y por el peligro de derrumbamientos, mucho menos apropiado que Santa Capuza, propiedad del gran animador del proyecto Gregorio Riva; un capricho del Director General de la Compañía, un escocés, determinó el futuro de Sánchez".<sup>22</sup>

Ahora nosotros nos preguntamos: ¿Por qué si Gregorio Riva era el “gran animador del proyecto” no llegó a un acuerdo con la compañía del ferrocarril si sus tierras eran mucho más apropiadas? ¿Por qué ese “capricho” del escocés de irse precisamente a Las Cañitas la cual se hallaba en “terreno pantanoso” con “peligro de derrumbamientos”? Estas preguntas quedan contestadas si aceptamos la versión como cierta.

Ahora bien, no es nuestro propósito desvirtuar la imagen de este individuo dedicado, trabajador y progresista como lo fue Don Gregorio Riva. Sólo que después de analizarlo no nos atrevemos a decir con tanto esmero que Riva abandonó todos sus negocios para dirigir los trabajos del ferrocarril sólo porque lo consideraba “un jalón de progreso para la Patria”. Más bien podemos decir que el Cibao se favoreció por coincidir sus intereses como región, con los de Gregorio Riva como comerciante.

No obstante es indiscutible que aún siendo Riva un dedicado a sus negocios personales, era también una persona de gran sentido cívico y de cooperación a nivel regional. Y cualesquiera que fuesen sus intereses motores no dudamos que también se hiciese querer entre los que lo conocieron ya que se preocupó por conservar una imagen noble ante sus conciudadanos. Tiene el honor de ser el primer dominicano a quien se le erigió una estatua en su nombre.

Hoetink, refiriéndose a las malas condiciones de los caminos a finales de la década del 70, dice así: “. . . sólo Gregorio Riva logró en nuestro período darle a los productos del Cibao una nueva salida a la Bahía de Samaná por medio de la construcción de caminos y por la navegación del Yuna”.<sup>23</sup>

Además de estos dos grandes proyectos y los mencionados anteriormente como la exportación del guano de los Haitises, la caoba del Yuna y la promoción del cultivo de cacao, Riva dejó diferentes obras por diferentes puntos del Cibao.

“En Samaná construyó un almacén de mampostería, trajo una colonia de chinos de Caba para producir ladrillos y cal destinado a la edificación de escuelas, iglesias, el cementerio de Moca, etc. . . , llevó una imprenta con la que publicó un boletín sobre agricultura y comercio dedicado a los campesinos”.<sup>24</sup>

Cuando exploró la zona de los Haitises encontró vestigios submarinos y humanos y los envió al Museo de Londres.

Heureaux lo destituyó del puesto que ocupaba por problemas que tuvo con la administración de los fondos del ferrocarril. Cansado y sin riquezas murió el 19 de diciembre de 1889.

Hoy "Villa Riva", antiguamente llamada "Almacén" por ser el gran almacén que se construyó en el camino del ferrocarril, le debe su nombre al progresista empresario Gregorio Riva Guzmán.

### *Migraciones*

El gobierno de los azules mostró desde sus inicios su política a favor de la inmigración. Inclusive antes de tomar el poder "Luperón decía ya en 1875 que era de opinión que la República necesitaba por sobre todo inmigrantes".<sup>25</sup>

En 1880, en su gobierno, "Meriño quiso que se negociara un empréstito de 12 millones de francos (N. unos 2.4 millones de dólares) que se emplearían en financiar la introducción de inmigrantes que ayudaran a desarrollar la agricultura y la industria del país".<sup>26</sup>

"De las iniciativas tomadas por el gobierno para fomentar la inmigración, puede deducirse la ideología que motivaba la actitud oficial: el desarrollo y progreso económico del país son estimulados por la atracción de inmigrantes con preparación, preferiblemente acaudalados, preferiblemente de Europa".<sup>27</sup>

Un último argumento a favor de la migración fue el presentado por Bonó en 1884 en el "Eco del Pueblo"; "éste era de opinión que para la construcción de grandes obras, como el ferrocarril en el Cibao, hubiera sido lo correcto atraer obreros extranjeros (que luego pudieran quedarse en el país). . ." <sup>28</sup> Heureaux compartía esta misma manera de pensar. Y lo cierto es que la construcción del ferrocarril Santiago—Samaná estuvo en manos de una compañía escocesa que trajo a la ciudad de Sánchez, estación terminal de la vía y lugar del puerto, todo el personal administrativo necesario, ingenieros y técnicos de la nueva empresa.

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 de 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.

Un movimiento similar a éste fue presentado por las migraciones que acudieron a Sánchez.

El movimiento económico mercantil, con la fuente de trabajo que éste representaba, hizo que migraran al lugar numerosas familias de diferentes puntos del Cibao; algunos como productores de los frutos de exportación, otros como comerciantes, médicos, abogados. . . se movilizaron a esta ciudad pues consideraron que ofrecía mejor mercado para sus servicios. Además de esta clase profesional se le suma la clase obrera que acudió a esta zona para participar en la construcción de la vía.

Aparte de este movimiento del interior del Cibao a Sánchez, existía también el producido por los inmigrantes. Las actividades comerciales de exportación traían consigo, además de los escoceses constructores, un sinnúmero de extranjeros dedicados al comercio o a operaciones financieras, bancos y agencias navieras. Otro grupo de extranjeros de las Antillas Menores. Muchos de éstos llegaron a Sánchez como constructores—carpinteros o como sirvientes para las refinadas familias escocesas que necesitaban una servidumbre de habla inglesa. Muchos otros eran simples probadores de suerte.

Hoetink calcula que para 1887 habían en Sánchez alrededor de 2,000 almas, sin contar los escoceses de la compañía. “La cuarta parte de ellos eran dominicanos, otra cuarta europeos, y la mitad inmigrantes de las Islas Vírgenes, Las Turcas y Curazao”.<sup>29</sup>

Entre las familias y firmas comerciales dominicanas que fueron a establecerse a Sánchez están los Moya, Demorizi, Rodríguez, Leroux, Abreu, Cocco, Joubert, Grullón, Bodden, Languasco, Gautreaux, Ariza. . .

Los apellidos extranjeros que se arraigaron allí movidos por el quehacer comercial fueron, entre otros, Grieser (prusiano), Boyrie, Channel y Perrat (franceses), Hagen (alemán), Puente, Ayuso, Rasmusen, Sander, McLeiland. . .<sup>30</sup>

“En las inmigraciones podemos mencionar aportes positivos como la inversión de capital extranjero en nuestro suelo, mano de obra preparada y experimentada y la existencia de un ejemplo económico, doméstico y cívico de la población circundante,”<sup>31</sup> en el caso de inmigrantes de alto grado socio—cultural. Pero “el flujo de extranjeros causó también sentimientos vagos de malestar que tenían que ver con la temida desaparición del ambiente conocido y de

confianza.<sup>32</sup> Sin embargo, Sánchez se mostró siempre receptivo al extranjero; y, de hecho, tenía que ser así, pues, en esencia, tanto su clase más alta (la comercial) como su clase más baja (la obrera) estaban constituidas por personas no nativas del lugar.

Las movilizaciones que provocaron desequilibrio fueron las migraciones internas a nivel obrero. La construcción del ferrocarril y el puerto despertó en muchos campesinos el interés por trabajar allí. Estas movilizaciones produjeron intranquilidad, ya que la misma inestabilidad que estos inmigrantes sentían en un ambiente nuevo, lejos de sus familias, los conducía a gastar el dinero que habían ganado en diversiones vanas, como el juego y el alcohol, terminando por convertirse en personas vagas y corruptas. Esto sucedió en todo el Cibao a finales del siglo XIX. En los alrededores del ferrocarril también.

Es precisamente la mezcla de todo esto lo que hizo de Sánchez una ciudad de sabor tan peculiar. Los sancheros de hoy recuerdan aquel sabor con nostalgia. Para explicarnos la imagen de la ciudad en torno a su vida y movimiento, una señora de 75 años nos dijo: "Sánchez era una pequeña New York. El mismo espíritu, el mismo movimiento, la misma heterogeneidad de gente. Es cuestión de escala".<sup>33</sup>

### *Desarrollo Económico y Social*

La palabra movimiento, con toda la creación, energía e impulso que encierra su significado, es suficiente para describir y comprender la población de Sánchez desde 1886 a 1930.

Es fácil imaginar a los ingleses llegando en sus embarcaciones movidas por velas o por grandes hogueras de carbón, desembarcando innumerables baúles, cajas, equipos, materiales. . . con esa preocupación implícita de si habían traído todo lo necesario, de si habían importado una continuación de Glasgow. Estos pálidos personajes de lenguaje extraño y de perfectos relojes, primero se desconciertan con la belleza y el exotismo del paisaje y luego, sonrojados por el sol y el calor de esta nueva tierra, comienzan su faena edificando almacenes, viviendas, oficinas, la estación, el muelle. . . con madera importada, con carpinteros importados, con clavos y tornillos importados, con planos y estilos importados.

Pero su calor y sudor son aún más intensos cuando tienen que deslizar yardas y yardas de hierro por las vírgenes planicies del Gran

Estero, Arenoso, Pimentel, La Gina, hasta La Vega. Labor agobiante pero lucrativa.

Es fácil imaginar también cómo por esa brecha por la cual casi se puede ver el resplandor del mar e intuir todo su contenido promisorio comienza un largo peregrinaje: comerciantes, jornaleros, carpinteros, profesionales, educadores. . . tabaco, cacao, café, madera, dinero.

Todos juntos allá, en ese pedazo de tierra accidentada y blanda, levantan sus construcciones: viviendas, almacenes, comercios, oficinas.

De esta doble migración, de este doble movimiento nace un pueblo, emprendedor desde su comienzo, pues ya en 1886, cuando apenas tiene 1,000 habitantes y 180 viviendas, reclama reconocimiento y dignidad. Este es el texto de la carta que sus moradores envían al Presidente Heureaux:

Las Cañitas, 28 de abril de 1886

Ciudadano Presidente:

“Los que suscriben, habitantes del puesto de Las Cañitas en el pleno uso de sus derechos civiles y políticos, tienen a bien a honra exponeros.

Que siendo de pública notoriedad el grande incremento de esta población la que hoy por hoy cuenta con un número de casas y bohíos que alcanzan a ciento ochenta y con un crecido número de moradores según firmas expresadas en la presente solicitud sin estar en ellas comprendidos los extranjeros y empleados de la compañía del ferrocarril, cuya cifra se eleva hasta setenta, teniendo además una casa destinada a servir de Templo Católico.

Que partiendo de esta población los trabajos del ferrocarril de Samaná y Santiago, cuyo puerto se había de habilitar muy en breve pues cuenta ya con el edificio que ha de servir de Aduana por cuya causa se aumenta de día en día el número de sus habitantes.

Y como hasta ahora ha permanecido en clase tan sólo de puesto no cuenta más que con una autoridad para imponer el sostenimiento del orden y garantizar los intereses de sus asociados.

Ante ese Alto Cuerpo, por su órgano, Ciudadano Presidente, suplican que esta interesante población obtenga la gracia de ser erigida en común y sea dotada de un Juez Alcalde que venga a compartir con nuestro digno Jefe de Puesto, la delicada misión que le está encomendada.

Suscríbense de V., Ciudadano Presidente, con sentimientos de elevada consideración.

José V. Demorizi, Nicolás M. Hernández, Estanislao Ramos, Pedro A. Florimón, Emilio Rodríguez Demorizi. . ."34

Su reclamo fue oído y el 21 de junio de 1886 "La Sección de Las Cañitas se enorgullece de convertirse en "La Común" de Sánchez y se enorgullece además de ser el puerto más activo de la costa norte. "Las magníficas facilidades de embarque y desembarque con que cuenta esta Común, para la enorme cosecha de frutos de una gran parte del Cibao y de las costas de la bahía escocesa hacen de este puerto uno de los más importantes de la República".35

Se enorgullece de su gente que al oír el pito que tocaban los escoceses para crear rutina de puntualidad salían prestos a dar inicio a las labores del día. Para los muelleros esta señal quizás no significaba nada pues estaban desde la noche anterior descargando uno de los tantos vapores que normalmente llegaban al puerto.

El ferrocarril, rebosante de cargas y pasajeros, sale puntualmente dejando atrás su silbido.

Los comerciantes abren sus puertas para dar paso a los numerosos e impacientes compradores: Dentro de las firmas más reconocidas están:

Manuel Moya e hijos, C. por A. (1900)

Hermanos Moya

Chanel

Cirilo & C.A.

José Abi-karran (1915)

J. Enrique Leroux (Fábrica de Hielo)

Nicolás Melex (Comerciante)

Antonio Vergés (Fábrica de chocolate)

Enrique Leroux (Descargadores de arroz)

Jample (Farmacia)



François F. Seves (Comerciante)  
Aurelio Millan (Panadería)  
Zúniga Nicolás (Comerciante)  
Saturnino Sánchez (Panadería)  
María F. Colón (Panadería).<sup>36</sup>

Los campesinos vienen de Los Haitises con sus cayucos llenos de víveres; otros bajan las lomas cercanas en bestias, con sus árganas llenas de yuca, plátanos, batatas, huevos, pollos y naranjas pues encuentran buen mercado en el pueblo.

Hay comida, movimiento, dinero. Y por esto se explica que en Sánchez hubieran tres bancos comerciales: National Bank, Banco Nacional y Royal Bank. Este último fue instalado el 21 de febrero de 1912. El edificio que lo alberga pasó a ser ruinas el 30 de noviembre de 1932, a causa de un incendio ocurrido cuando operaba en él una farmacia.

Al prosperar la ciudad se explica que en 1907 existiera un cuerpo consular acreditado en la ciudad.

Sr. Armando Marión—Landais, Cónsul . . . . .	Cuba
A. Cirilo López, Vice—Cónsul . . . . .	España
J.C. Ariza, Cónsul . . . . .	E.U.A.
Luis Boyrie, Cónsul . . . . .	Francia
A. Crince, Cónsul . . . . .	Noruega

Junto con el progreso económico las personas se preocupan por asociarse con fines altruistas. Se funda la Logia Masónica “Progreso Dominicano No. 21”, la Logia “Odd Fellows”, la Cámara de Ruth (institución femenina), o bien con fines recreativos en el “Club Internacional” o por motivaciones de tipo mágico como “El Centro Espiritista de Rosita Mondesí”.

Más tarde en 1923 se fundaron las Cámaras de Comercio, de Agricultura, Industrial y Comercial de la Común para así cooperar con toda la obra de progreso.

En esta época, Sánchez es un pueblo joven, las personas son jóvenes y su juventud se traduce en alegría, trabajo, acción, dedicación y diversión. Los escoceses traen sus mallas y raquetas y juegan al tenis en sus ratos de ocio, toman el té a las cinco en tacitas de porcelana importada o de vez en cuando se recrean en pequeñas lanchas excursionando en la bahía.

Los dominicanos prefieren jugar a los gallos o beisbol, juego este último introducido por los americanos cuando la intervención en 1916.

Unas veces se iba al cine en la casa de Don José del Carmen Ariza y fueron muchas las veces que los habitantes de Sánchez aplaudieron las compañías de teatro y los grandes circos que tenían cita obligada aquí en sus recorridos por el país. Se dice que un día el movimiento del muelle se vio interrumpido hasta tanto un elefante cruzara toda la pasarela. El pueblo entero se asomó a verlo.

En otras ocasiones escoceses y dominicanos se mezclaban en fiestas en casa del administrador o en el Club Internacional para bailar juntos habaneras, polkas, danzones y danzas acompañados por la banda municipal del pueblo.

En Sánchez se hablaba frecuentemente el francés y el inglés y algunas veces el alemán, además del español y el cocolo. Habían tres hoteles: el "Hagen", el "Hamburg" y el "Tres Naciones", donde se hospedaban tanto los extranjeros que llegaban en los barcos, como los dominicanos que venían del interior del país ya fuera para ir a la Capital, embarcarse al extranjero o hacer algunas negociaciones de compras, fletes, ventas, embarques. . .

El correo llegaba y partía con regularidad. "Muchas de estas oficinas han sido trasladadas a nuevos y amplios locales y es constante el propósito de mejorar esos servicios".<sup>37</sup>

La ciudad estaba conectada por radio—telégrafo con el resto del país y el exterior desde 1913.

Existía amplia preocupación por la educación: según el censo de 1920 "saben leer 1,625. No saben leer 1,577, menores 1,687". Entre los maestros se pueden anotar: Mercedes Heureaux, Garrido, Carmela Shephard (aún viva esta última), mientras los ingleses tenían profesores particulares para sus hijos.

Pero la educación, sin ser académica, llegaba hasta las clases más humildes. Todavía hoy se comenta los buenos modales y la discreción de la servidumbre, que en su mayoría estaba constituida por negros que venían de las islas y que a su vez emigraron del sur de los Estados Unidos. Su lenguaje no obstaculizó la rápida asimilación del grupo que sobrevivió, ya que se dice que murieron muchos por inadaptación.

El pueblo era básicamente católico aunque la gran cantidad de extranjeros que acudieron al lugar habían traído sus propias religiones, por eso hay una Iglesia Metodista fundada en 1908 por el Rvdo. S.E. Mills, la Iglesia Protestante, la Wesleyana, además de la Católica.

La patrona del pueblo era Santa Rita en cuya fiesta se celebraba un novenario con música; el penúltimo día se hacía un velatorio y al día siguiente se sacaba una procesión con su imagen.

Pero como Sánchez lleva el nombre del Patricio "Francisco del Rosario Sánchez", Lilís sugirió que al pueblo le correspondía como patrona la "Virgen del Rosario"; aceptaron el cambio y aún hoy ella recibe ofrendas de flores, velas y promesas. Muestra de esta devoción la constituye la capilla con que ofrendó Doña Trina Moya a la Virgen por haberle concedido un milagro para su hija.

Debe ser fácil imaginar el desarrollo de la vida en medio de la bonanza económica. . . "La Vega y Sánchez con el cacao, favorecidos por los ferrocarriles, también se convirtieron en bulliciosos centros comerciales en donde día tras día se levantaban nuevos edificios y almacenes y las familias que tenían intereses comerciales se enriquecían de la noche a la mañana."<sup>38</sup>

Fueron muchos los beneficios que se obtuvieron de embarcar millones de sacos de café, tabaco, arroz, "cacao Sánchez" como se le llamaba, el cual llegó a ser famoso en Europa principalmente en Alemania. Por esto el pueblo de Sánchez tuvo el dinero para comprar máquinas de coser, pianos y vitrolas; muebles franceses y alemanes de finísima elaboración; jamones, mantequilla danesa, membrillos y turrone; sedas, encajes y damascos franceses; finas vajillas de porcelana y plata alemana; vinos, cervezas y champans de factura europea; alfombras y mimbres, y todas las demás exquisiteces que la clase económica pudiente se podía dar el lujo de poseer. Las damas recibían sus modelos de París y los catálogos para fabricar domésticamente sus réplicas. Las casas eran engalanadas con lujo verdaderamente señorial.

El progreso iba cada día en aumento. El final de la Guerra Mundial en 1918 tuvo su impacto positivo en la economía nacional, pues aumentaron considerablemente los precios del azúcar, tabaco, café y cacao.

Esta bonanza en la vida económica entre los años 1918—1921 es

conocida con el nombre de “Danza de los Millones”, época en que la prosperidad caracterizó el comercio.

Pero este auge duró poco, demasiado poco quizás. Los precios del azúcar y del cacao, sufrieron alteraciones imprevistas en 1921, debido a que la producción azucarera europea que había sido diezmada con los bombardeos de la Primera Guerra Mundial, se empezaba a recuperar y de repente hubo una saturación en el mercado mundial que concluyó con la caída vertical de los precios de \$27.50 a \$2.00 la tonelada de azúcar.

Lo mismo ocurrió con el cacao: los desastres económicos que sobrevivieron con la Guerra Mundial, dejaron casi sin mercado ese producto y de ahí que las pérdidas sufridas estancaron su cultivo y arruinaron a muchos exportadores de la rica almendra,<sup>39</sup> y así la región azucarera del Sur, como la cacaotera del Cibao, sufrieron grandes daños en su economía.

“Los comerciantes se vieron obligados a cancelar muchos de sus pedidos pero más de la mitad de los mismos ya habían llegado y tenían que pagarlos. Al no poder venderlos, muchos comerciantes tuvieron que buscar arreglos con sus acreedores para saldar en pagos parciales las deudas contraídas tanto en el extranjero como con los mayoristas locales. La Danza de los Millones había terminado”.<sup>40</sup>

Las depresiones económicas de 1921 y 1930, unidas a la inauguración de la carretera Duarte en 1922, se conjugaron hundiendo al pueblo de Sánchez en una crisis que aún hoy no ha sido capaz de superar. Esta carretera, construida durante la Ocupación Americana, 1916–1924, produjo grandes transformaciones en materia de transportación.

Esto afectó profundamente la compañía del ferrocarril en los años siguientes pues se le hizo muy difícil competir con los camiones los cuales abarataron los fletes carreteros ya que los camiones iban hasta las fincas y recogían allí mismo los fletes y los encaminaban hasta los muelles, facilitando la labor de traslado y embarque.

De esta forma fue decreciendo la importancia del ferrocarril y “veinte años después de la Ocupación, los ferrocarriles resultaban demasiado costosos de mantener y sus operaciones demasiado rígidas para las necesidades del país”.<sup>41</sup>

Esta progresiva decadencia culminó con la quiebra de la

compañía escocesa “Santiago—Samaná Railway Company”, y el 27 de agosto de 1940 a las 3:30 p.m. los dominicanos celebraron el primer aniversario de la nacionalización de dicha compañía, pasando al gobierno dominicano bajo el nombre de “Ferrocarriles Unidos Dominicanos” y que incluía además la línea férrea Santiago—Puerto Plata llamada hasta ese momento “Ferrocarril Central Dominicano”. Bajo esta nueva dirección siguió operando 10 años más hasta que en 1950 se descontinúa su uso comercial; y así con la paralización del ferrocarril se paralizó también el progreso de la ciudad de Sánchez.

## **BIBLIOGRAFIA**

1. La Economía Dominicana y el Partido Azul, Frank Moya Pons, Revista Eme—Eme, Estudios Dominicanos No. 28.
2. El Pueblo Dominicano 1930—1900, H. Hoetink, págs. 22, 23.
3. La República Dominicana, Reseña General, José Ramón Abad, pág. 170.
4. Un Viaje por el Cibao en 1901, Tulio M. Cestero, Revista Eme—Eme Estudios Dominicanos No. 3.
5. El Pueblo Dominicano, H. Hoetink 1850—1900, pág. 90.
6. El Pueblo Dominicano, 1850—1900, pág. 90.
7. Santo Domingo, Un País con Futuro, Otto Schoenrich, pág. 183.
8. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, pág. 93.
9. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, pág. 93.
10. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, pág. 93.
11. F.A. Ober, en la Estela de Colón, Reseña Geográfica, Emilio Rodríguez Demorizi.
12. F.A. Ober, en la Estela de Colón, Reseña Geográfica, Emilio Rodríguez Demorizi.
13. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, pág. 183.
14. F.A. Ober, en la Estela de Colón, Reseña Geográfica, Emilio Rodríguez Demorizi.
15. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, pág. 183.
16. Otto Schoenrich, Santo Domingo, Un País con Futuro, págs. 183, 184.
17. Br. Eduardo Julia, Trabajo Sociológico sobre Sánchez, UASD.
18. Br. Eduardo Julia, Trabajo Sociológico sobre Sánchez, UASD.
19. Entrevista con el Sr. Mario Concepción, La Vega.
20. Enciclopedia Dominicana.
21. Enciclopedia Dominicana.

22. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano 1850—1900, pág. 100.
23. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano 1850—1900, pág. 90.
24. Enciclopedia Dominicana.
25. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano 1850—1900, pág. 71.
26. Frank Moya Pons, Manual de Historia Dominicana, pág. 396.
27. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano, pág. 71.
28. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano, pág. 74.
29. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano, pág. 100.
30. Emilio Rodríguez Demorizi, Samaná Pasado y Porvenir, págs. 46, 47.
31. Hostos en Santo Domingo, pág. 95.
32. Harry Hoetink, El Pueblo Dominicano, pág. 71.
33. Entrevista con Doña Gilda Hagen Vda. Abreu, Sánchez, R.D.
34. Emilio Rodríguez Demorizi, Samaná Pasado y Porvenir, págs. 249, 250.
35. El Libro Azul.
36. Directorio de Deschamps, El Libro Azul.
37. Primer Censo Nacional 1920.
38. Frank Moya Pons, Manual de Historia Dominicana, pág. 480.
39. Primer Censo Nacional 1920.
40. Manual de Historia Dominicana, Frank Moya Pons, pág. 487.
41. Frank Moya Pons, Manual de Historia Dominicana, pág. 493.
42. También fueron entrevistadas las siguientes personas:
  - Sr. Emilio Rodríguez Demorizi
  - Sr. Jorge Martínez Lavandier
  - Sr. Mario Concepción
  - Sra. Mina Hagen Vda. Moya
  - Sra. Gilda Hagen Vda. Abreu
  - Srta. Carmela Sheppard
  - Sra. María Gómez Vda. Moya
  - Sra. María Grieser Vda. Tavárez
  - Sra. Eugenia Bodden de Guzmán
  - Sr. Alfredo Hatchett

## DOCUMENTO

### *CIRCULAR DEL PRESIDENTE DE HAITI, JEAN PIERRE BOYER, DEL 17 DE FEBRERO DE 1830, LIMITANDO EL JUEGO DE GALLOS EN SANTO DOMINGO.—*

A los Comandantes de las Provincias de la Parte Este.

“Cuando me trasladé a la Parte Este para operar su reunión a la República, me encontré que allí había la costumbre de dar en arrendamiento las galleras, o sea lugares para el combate de gallos. Este tipo de arrendamiento ha continuado hasta hoy, pero reconocemos que no ha aportado sino ingresos débiles al Estado y no pueden compensar los inconvenientes que de ello resulta, por lo que requiero del Secretario de Estado de hacer suprimir esos arrendamientos a la expiración de sus términos, y este funcionario deberá transmitir instrucciones sobre el particular a los diferentes administradores bajo sus órdenes.

Como me ha sido informado por los habitantes de la Parte Este realizan lidias de gallos hasta en los días laborables, yo le ordeno por la presente de que estas lidias de gallos no deberán tener lugar durante la semana, sino solamente los domingos y los días de fiesta legal. Ud. queda responsable de la ejecución de esta orden y me acusará recibo de esta circular.” (Pradine, Linstant. *Recueil de Lois et Actes du Gouvernement Haitienne* Vol. V. París: A. Durand, 1860—1866.)

Fdo. Boyer