

## LOS COMPLEJOS URBANOS EN LA FRONTERA DOMINICO-HAITIANA

HAROLDO DILLA ALFONSO\*

### Resumen

*Uno de los rasgos distintivos de las fronteras contemporáneas es la emergencia de regiones transfronterizas cuyas interacciones diversas trascienden los límites geopolíticos. Y dentro de ellas, la formación de complejos urbanos transfronterizos que actúan como centros de coordinación e intermediación. Este artículo presenta una definición conceptual de este último proceso y en particular centra su atención en la manera como ello se manifiesta en la frontera que comparten República Dominicana y Haití.*

**Palabras Clave:** Fronteras, ciudades, regiones, República Dominicana, Haití

### URBAN COMPLEXES IN THE DOMINICAN-HAITIAN BORDER

#### Abstract

*One of the most distinctive features of contemporary borders is the emergence of trans-border regions that transcend geopolitical boundaries. And within them, the formation of trans-border urban complexes that act as nodes of intermediation. This paper presents a conceptual definition of the latter process and particularly focuses on how it is reflected in the border shared by Dominican Republic and Haiti.*

**Keywords:** borders, cities, regions, Dominican Republic, Haiti

### LES COMPLEXES URBAINS À LA FRONTIÈRE DOMINICO-HAÏTIENNE

#### Résumé

*Un des traits distinctifs des frontières contemporaines est l'émergence des régions transfrontalières dont les diverses interactions transcendent les limites géopolitiques. Et en leur sein, la formation des complexes urbains transfrontaliers qui agissent comme centres de coordination et de médiation. Cet article présente une définition conceptuelle de ce dernier processus et se concentre en particulier sur la façon dont il s'évidence dans la frontière partagée par la République dominicaine et Haïti.*

**Mots clés :** frontières, cités, régions, République dominicaine, Haïti

## 1. Introducción

**E**l tema de las fronteras –y en lo que aquí concierne, de las fronteras internacionales– gana cada vez más espacio en las preocupaciones de las ciencias sociales. Y en buena medida es así porque las regiones fronterizas están proveyendo información de primer orden sobre las nuevas dinámicas de acumulación, en franca transgresión de líneas que fueron consideradas por siglos como determinaciones geopolíticas inviolables.

De hecho, una de las variantes de regionalización más ilustrativa de la presente etapa de la mundialización capitalista es el surgimiento de corredores y regiones que aglutinan territorios de dos o más países y que funcionan como espacios de acumulación, como ámbitos de dominación sociopolítica e ideológica y que eventualmente pueden derivar hacia la formación de identidades y representaciones colectivas espaciales. Se trata de procesos altamente funcionales al desarrollo capitalista contemporáneo, de cara a lo que Jessop (2003) ha explicado como un proceso de “re-escalamiento económico”, resultado del agotamiento parcial de la escala nacional.

Por consiguiente, no es sorprendente el hecho de que las fronteras resulten crecientemente zonas de alta densidad demográfica y de crecimiento urbano. Peña (2008) registra en su estudio 307 líneas fronterizas en torno a las cuales se ubican unas 900 ciudades de diferentes rangos demográficos, y aproximadamente un centenar de ellas forman pares íntimamente relacionados. Estas virtuales conurbaciones transnacionales han sido analizadas por diferentes autores y han dado lugar a un rosario de conceptos elaborados a partir de cada experiencia específica. Entre otros pudiéramos mencionar autores que, como Herzog (1990), Arreola (1996) y Alegría (1992 y 2008) para la frontera México/Estados Unidos; Urdaneta (2002) y Valero (2002 y 2008) para Venezuela/Colombia; Ehlers y Buursinks (2000) para Europa, Dilla (2007, 2008) para la franja dominico/haitiana y Peña (2008); han dado cuenta de este fenómeno desde diferentes ángulos. De aquí han salido conceptos como ciudades gemelas, ciudades binacionales, metrópolis transfronterizas, complejos urbanos binacionales, conurbaciones transfronterizas y sistemas metropolitanos binacionales. Regularmente se trataría de situaciones en que “... las ciudades fronterizas han resultado tan conectadas funcionalmente, que sus futuros están ineludiblemente ligados, independientemente de si los gobiernos nacionales pueden establecer procedimientos formales para incidir en los problemas fronterizos” (Herzog, 1990: 61).

Este ensayo intenta analizar este fenómeno en un contexto específico –la frontera dominico/haitiano– una frontera marcadamente desigual y diferente, caracterizada por una apertura muy intensa en términos

económicos y migratorios, pero muy rezagada en materia legal e institucional. En esta frontera se han ido formando corredores trasfronterizos que en algún momento de sus desplazamientos implican pares urbanos como los mencionados anteriormente y para los cuales he construido un concepto: complejos urbanos transfronterizos (CUT).

La motivación principal que anima la propuesta conceptual mencionada no es anclar una definición, sino abrir una polémica que trascienda la realidad de la frontera dominico/haitiana. Se trata de un concepto abierto, basado en indicadores cualitativos, relacionales y relativos, de manera que su intención no es dictaminar si una aglomeración urbana constituye efectivamente un sistema transfronterizo, sino solamente en qué medida y cómo (no) lo es. Dando por sentado, por supuesto, que no hablo de los sistemas parsonianos, organicistas y tendientes al equilibrio, sino que en el contexto que lo propone Grimson (2000) de sistemas relacionales basados en el conflicto.

De manera sucinta defino los CUT a partir de siete cualidades:

a. Cercanía geográfica de dos centros urbanos fronterizos, lo suficiente como para compartir un mismo espacio ambiental y una serie de recursos naturales vitales para la vida de las ciudades. Ello no implica necesariamente adyacencia en sentido estricto.

b. Las ciudades englobadas en estas relaciones transfronterizas están expuestas a tantos roles de intermediación como espacios en que se constituyen, y de ahí su fuerte connotación heterotópica. Son componentes de corredores y regiones transfronterizas en los que ostentan roles subordinados de coordinación de activos procesos de acumulación e intercambios socioculturales.

c. Regularmente muestran una fuerte interdependencia económica, de manera que las actividades económicas primarias de cada ciudad se derivan de la relación con la otra. Pero siempre se trata de una relación asimétrica, con una parte más vulnerable y sometida al intercambio desigual.

d. Existen relaciones sociales primarias intensas entre los pobladores de ambas ciudades. Son prácticas sociales que revelan tantas solidaridades como cálculos egoístas de beneficios, pero al margen de todo ello, son una de las fuentes de energía más importante que tiene un CUT. Fue a esto a lo que Oscar Martínez (1994:60) apuntó cuando disertó sobre una dimensión identitaria de “fronterizos transnacionales”, afirmación ciertamente polémica pero sin recurso a la cual no pueden ser explicados los CUT y las subjetividades que les animan y les permiten sobrevivir a todas las contingencias, políticas y mercuriales.

e. Compartición, formal o informal, de servicios comerciales, sociales, religiosos, lúdicos, culturales, etc.

f. Relacionamientos institucionales formales –eventuales o sistemáticos– desde el Estado y desde la

sociedad civil, tendientes a garantizar servicios u otras actividades que necesitan el concurso de ambas partes. En ocasiones estas entidades fronterizas son capaces de desarrollar vigorosos procesos de paradiplomacia cuando descubren aspectos que, compartidos, incrementan sus fortalezas económicas o identitarias.

g. Percepción compartida de necesidad mutua, lo que no excluye la existencia de representaciones negativas (racistas, chovinistas, etc.) del otro.

## 2. Los poblados urbanos en la frontera dominico/haitiana

Existen tres pares de ciudades adyacentes a lo largo de la frontera: Dajabón/Ouanaminthe en el norte (y que constituye el binomio urbano más conocido de la franja), Comendador/Belladere en el centro y Pedernales/Anse a Pitre en el sur. Al mismo tiempo hay otras parejas de ciudades fuertemente relacionadas pero que están ubicadas a distancias oscilantes entre 5 y 15 kilómetros. Aquí se ubicarían los casos de Pedro Santana/Cerca la Source, Hondo Valle/Savanete y Jimaní/Fond Parisien.

Una característica común a estos CUTs es la aglomeración de la población en la ciudad haitiana, lo que establece un fuerte desbalance demográfico. Aunque no existen datos estadísticos creíbles del lado haitiano, algunos cálculos basados en observaciones y estimaciones indican que estas ciudades pueden contener entre dos y cuatro veces la población de la ciudad dominicana, y que además reportan tasas de crecimiento muy aceleradas. Aunque esta aglomeración de población en el lado pobre de una frontera es una situación usual, lo distintivo de ésta es que la aglomeración de población del lado haitiano (y en particular en sus ciudades) significa la aglomeración de población pobre e indigente en territorios carentes de los servicios mínimos y un incremento de la presión demográfica sobre el borde y sus recursos naturales.

Aunque las ciudades dominicanas ubicadas en el borde son pobres –sus porcentajes de población pobre oscilan entre un 30 y un 70% de la totalidad de sus habitantes– tienen habilitaciones mínimas de servicios, gobiernos locales que funcionan regularmente y un orden urbanístico básico. Las ciudades fronterizas haitianas, en cambio, distan mucho de satisfacer los requisitos mínimos de viabilidad de la vida urbana, y tanto su morfología como sus niveles de bienestar recuerdan más a inmensas aldeas que a ciudades propiamente dichas.

Si exceptuamos a Ouanaminthe y a Belladere (que poseen centros urbanos identificables y alguna habilitación) los poblados haitianos son aglomeraciones de personas en torno a callejones irregulares cruzados por canales de aguas negras; sin servicios de agua, energía, salud pública o recogida de basura; y regularmente con gobiernos locales simbólicos que no reciben recursos de ningún tipo. Todas poseen una plaza central donde se agolpan los edificios públicos, la iglesia católica y

algunos comercios mayores, y que resulta una explanada casi siempre sin asfaltar e invadida de basura. Se trata en realidad de aglomeraciones semi-urbanas cuyas dinámicas demográficas solo pueden ser entendidas en relación con las ciudades dominicanas fronterizas.

Pudiera afirmarse que los poblados haitianos operan, en varios sentidos, como barrios pobres sui generis de las ciudades dominicanas. Por un lado, las economías de estas últimas utilizan a sus contrapartes haitianas en los procesos de producción e intercambio de la misma manera como un downtown lo hace respecto a sus barrios pobres en cualquier ciudad: como mano de obra devaluada y desprotegida. Por otro, los haitianos tienden a comportarse frente a la ciudad dominicana siguiendo un sistema cotidiano de desplazamiento urbano similar a como un habitante de una favela lo hace frente a los distritos centrales y de clase media de su propia ciudad: hurgan en ellos para encontrar medios de sobrevivencia (mendicidad, empleos no calificados), consumen sus servicios públicos disponibles (principalmente de salud pública) y eventualmente disfrutan sus discretas elegancias en momentos de esparcimientos lúdicos.

Valga anotar que, aun cuando en esta madeja de relaciones comunitarias es posible encontrar todo tipo de vínculos y prácticas sociales, las relaciones originadas en el mercado resultan predominantes. Y que en todos los casos (aunque con intensidades diferentes) ellas están condicionadas por la desventaja haitiana y las configuraciones ideológico/culturales nacionalistas de ambos lados. En consecuencia, las percepciones mutuas de los habitantes de estas ciudades están marcadas por el reconocimiento de imprescindibilidad sobre bases utilitarias y al mismo tiempo por una “distancia mental” que distingue dos culturas, dos composiciones raciales, dos historias y dos condiciones socioeconómicas diferentes y con frecuencia percibidas como antitéticas.

De cualquier manera debe destacarse que cada uno de estos complejos urbanos transfronterizos está marcado por condiciones particulares –cualidades de los corredores donde se ubican, las texturas socioculturales, las dimensiones económicas y demográficas, etc.– que determinarán sus peculiaridades como sistemas sociales y políticos, la intensidad de sus relacionamientos internos y las propias actitudes de sus actores.

## 3. La dinámica transfronteriza y la nueva geografía insular.

Tras la limpieza étnica realizada por el dictador dominicano Rafael Leónidas Trujillo en 1937 en la franja fronteriza al costo de miles de muertos, la línea que separa a República Dominicana de Haití quedó cerrada. Sus portones y patrullas militares sólo permitían el paso de un tráfico comercial insignificante y de contingentes de braceros haitianos previa concertación –altamente lucrativa– de los mandos militares de ambos países. Entre las poblaciones de ambos lados no existían

relaciones directas, y en ocasiones, ni siquiera contactos visuales.

Esta situación varió en los 1990s debido a razones políticas y económicas en las que no me detengo ahora. En consecuencia, se activó un creciente tráfico binacional y transfronterizo y la migración haitiana se dirigió a una variedad mayor de sectores productivos y de servicios, una buena parte urbanos. La franja fronteriza devino un área de intensos contactos de diversas naturalezas.

La expresión más importante fue el intercambio comercial, y en particular las exportaciones dominicanas hacia su vecina occidental. Si en 1996 República Dominicana exportó a Haití menos de 25 millones de dólares, en 2008 se exportaron 569 millones. Si sumáramos a esta cifra los intercambios informales que no se registran (y que incluyen la mayor parte de las exportaciones haitianas a RD, el volumen de tráfico (excluyendo el tráfico criminal) pudiera llegar a cerca de 800 millones (Dilla, et. Al., 2010). Aunque una parte muy importante de este contacto es un típico comercio internacional, que sólo usa a la frontera como un lugar de paso, otras modalidades se expresan como comercio transfronterizo que involucra fuertemente a las comunidades ubicadas en la franja. En este caso se encuentran las ferias urbanas comerciales –que tienen lugar en unos ocho puntos, principalmente en los poblados ubicados del lado dominicano- así como una decena de mercados agrícolas donde la principal actividad es la venta de productos agropecuarios haitianos a los comerciantes dominicanos. En el mapa

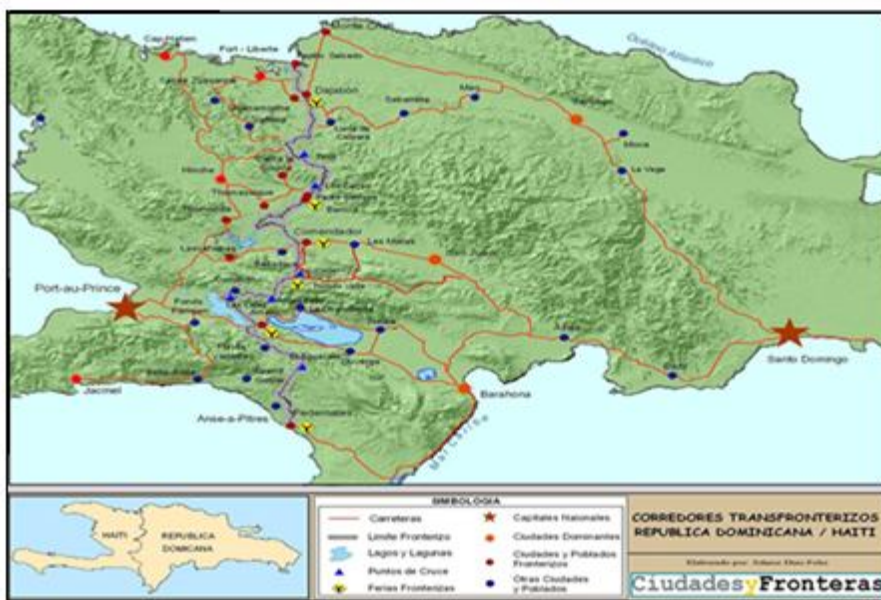
1 puede observarse la localización de estos mercados a lo largo de las cinco provincias dominicanas que se despliegan en la frontera.

La intensidad de la actividad comercial ha conducido a la aparición de al menos cuatro corredores, definidos aquí como los ejes transfronterizos (usualmente acomodados por la geografía física y la infraestructura vial) a través de los que circulan, de manera regular y en cantidades significativas, mercancías (bienes, dinero, fuerza de trabajo), información y eventualmente contactos sociales y políticos, entre varias zonas ubicadas a ambos lados del borde (Félix Et. Al., 1997). En el mapa 2 puede observarse el trazado de estos cuatro corredores.

Estos corredores se organizan como sistemas urbanos en los que las ciudades (y sus entornos) poseen roles funcionales jerarquizados que pudieran resumirse en tres tipos:

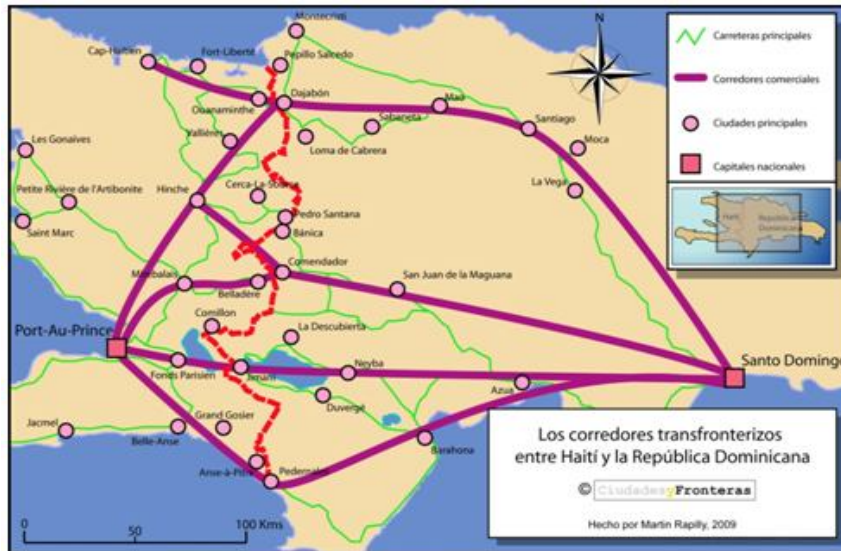
- Las ciudades dominantes, que actúan como centros principales de provisión de servicios y mercancías y destino final o intermedio de la mayor parte de las mercancías importadas. Es aquí donde se produce la acumulación de las ganancias provenientes de los tráficos comerciales. La magnitud de estas ciudades depende de la importancia comercial del corredor. En el caso dominicano esta función puede ser ejercida por la propia capital (una ciudad de tres millones de habitantes) o por ciudades medianas que no rebasan los 100 mil habitantes.

MAPA 1





MAPA 2



- Las ciudades secundarias, ubicadas en los ejes del corredor y que pueden beneficiarse de este aportando algunos servicios y mercancías, aunque también pueden asumir costos notables en los ámbitos demográfico y ambiental. Sus perfiles fronterizos son más difusos y asumen otras funciones en sus respectivos contextos locales e incluso regionales que pueden ser más relevantes que los primeros.

- Las ciudades limítrofes que actúan como puertos terrestres y asientos de ferias comerciales y que hemos denominado ciudades factorías en alegoría a las ciudades asiáticas que en la colonización temprana servían de intermediarias entre el capital comercial europeo y el continente. Estas ciudades reciben beneficios marginales en relación con la magnitud de los tráfcos y de hecho aunque en todas ellas han aumentado los volúmenes de transacciones bancarias –un indicador del mayor movimiento financiero- también todas ellas mostraban una abismal desigualdad entre ahorros e inversiones, lo que indicaba una fuerte descapitalización. Por lo general son ciudades pequeñas del lado dominicano, la mayor de las cuales reportaba unos 20 mil habitantes, mientras que del lado haitiano son centros más poblados pero en condiciones de pauperización que analizaremos más adelante.

Cada uno de estos corredores es una construcción socio-histórica específica que a su vez determina –como antes decía- el tipo de relación de los CUTs que contiene.

Para poner un ejemplo, pudiéramos decir que el corredor cuantitativamente más importante –que conecta ambas ciudades capitales (Santo Domingo y Puerto Príncipe) y por donde transita el 40% de las mercancías registradas- es también el menos interesante

desde un ángulo sociológico. Su ciudad factoría del lado dominicano –Jimaní- es un emplazamiento fundado en los 1950s como parte de los proyectos colonizadores fronterizos. En la actualidad es un pequeño poblado que no llega a los 10 mil habitantes sin la habilitación comercial y de servicios mínima y con el 70% de la población bajo condición de pobreza. Más que un mercado, la ciudad es un pasillo por el que transitan largas caravanas de camiones que cruzan cada día en ambas direcciones sin detenerse más que para atender los trámites aduaneros o migratorios. Se trata de un típico “no-lugar” en el sentido descrito por Augé (1996).

La situación del segundo corredor en importancia comercial es muy diferente. Se trata del corredor hegemonizado por Santiago de los Caballeros en República Dominicana y Cabo Haitiano en Haití (las dos segundas ciudades) y que está señalado por las dos ciudades factorías emblemáticas de la frontera: Dajabón del lado dominicano y Ouanaminthe del lado haitiano. Es un corredor muy extenso y que incluye más de una decena de ciudades medianas de ambos países. Pero al mismo tiempo es un corredor muy concentrado pues a pesar de los volúmenes de mercancías que circulan en ambas direcciones (y de la diversidad de procedencias), este corredor se sirve casi exclusivamente del binomio urbano Dajabón/Ouanaminthe –donde se aloja tanto el segundo puerto fronterizo como la mayor feria urbana de toda la franja fronteriza. Y es esta feria la que, a diferencia del caso de Jimaní, permite a los habitantes de ambas ciudades involucrarse en el comercio de manera muy activa.

Este corredor implica la vinculación del nordeste haitiano con el noroeste dominicano bajo la hegemonía

económica del eje Santiago de los Caballeros/Cabo Haitiano, segundas ciudades de sus respectivos países, con poblaciones superiores al medio millón de habitantes, y situadas a 142 y 70 kilómetros del borde respectivamente. Estas ciudades –con el claro predominio de Santiago– operan como centros de provisión de servicios técnicos y comerciales, así como centros de almacenamiento y acopio/distribución de las mercancías que circulan en ambas direcciones. Sería posible afirmar que aquí se está creando una zona económica binacional con niveles de interpenetración muy superiores a los restantes corredores.

El auge económico del corredor ha motivado el incremento de las actividades de servicios y la proyección de inversiones mayores en un enclave multimodal que contendría plantas de ensamblaje y almacenes, los que extenderían el radio de acción del portón comercial de Dajabón a otras zonas de Haití e incluso a otras zonas del Caribe, como es el caso potencial del oriente cubano. Si finalmente fuera posible rehabilitar el puerto de Manzanillo –un excelente puerto de aguas profundas a solo 15 kilómetros de Dajabón– asistiríamos a un avance espectacular en la integración económica transfronteriza.

Debe anotarse que un impulso fundamental a este proceso fue dado por la cooperación de la Unión Europea en la construcción de una carretera moderna que une a Cabo Haitiano con Dajabón. La anterior carretera, muy arruinada por décadas de uso sin mantenimiento, implicaba que la travesía de una a otra ciudad (de solo 70 kilómetros) demoraba entre tres y cinco horas. En la actualidad el viaje dura menos de una hora, lo que además de abaratar y facilitar el transporte de mercancías y comerciantes, ha motivado un incipiente flujo turístico de la clase media de Cabo Haitiano hacia Santiago.

Pero posiblemente el dato de mayor valor cualitativo sea la instalación de una zona franca industrial (maquila) en el lado haitiano del borde, lo cual ha sido intensamente estudiado por Traub–Werner (2008). La zona franca CODEVI (Compagnie Development Industrie) fue establecida en el 2003 por el Grupo M, un grupo relativamente nuevo en el selecto concierto del gran capital dominicano que posee varias maquilas en la zona de Santiago de los Caballeros. Actualmente posee unos 4 mil empleados y proyecta una expansión hasta 15 mil en dos años. La función del establecimiento en Ouanaminthe es asumir parte del proceso de confección y de esa manera aprovechar algunos espacios que Haití posee, en su calidad de nación menos desarrollada, en el mercado norteamericano y que se reflejan en la Hemispheric Opportunity Through Partnership Encouragement (HOPE) del 2006. Y al mismo tiempo aprovechar la desregulación y bajos salarios haitianos, de la misma manera que, por su ubicación sobre la frontera<sup>1</sup>, puede disfrutar una serie de servicios personales, técnicos y comerciales del lado dominicano. Un ejemplo de cómo el capital privado logra aprovechar

las ventajas comparativas de cada lado de un borde e incrementar las ganancias diferenciales.

La existencia de esta planta y su expansión en los próximos años recalca el contenido económico globalizado de esta configuración regional. Este contenido ya está presente en los intercambios pues de hecho muchos de los productos comercializados transitan por circuitos internacionales complejos, pero la zona franca de Codevi agrega a esta dimensión una relación más explícita y de carácter productivo que pudiera ser incrementada en el futuro con el establecimiento de almacenes comerciales que aprovecharían las franquicias fronterizas para actuar en la región del Caribe.

El rol de Dajabón en este proceso sigue siendo el de la ciudad factoría, la ciudad limítrofe que aunque alberga intensas transacciones, sólo es un lugar marginal de acumulación. Pero es indudable que su posición ha mejorado notablemente, y ello es evidente en la proliferación de los servicios (hospedajes, bancos y casas financieras, restaurantes, servicios técnicos diversos) y en el surgimiento de una clase media local ligada al comercio. Y aunque su rol de intermediación principal se relaciona con el noroeste haitiano y en especial con su vecina Ouanaminthe, esta ciudad ha asumido roles de mayor centralidad respecto a su entorno provincial, rebasando su función de capital política para devenir paulatinamente un centro de provisión de servicios y mercancías.

#### 4. El complejo urbano Dajabón/Ouanaminthe

Probablemente el caso de CUT más notable y mejor conocido sea el binomio Ouanaminthe/Dajabón. Estas dos ciudades siempre han existido en estrecha relación. De hecho, ambas fueron fundadas en la misma época, primera mitad del siglo XVIII, y desde entonces se obtienen crónicas que hablan del intenso contacto y a la vez de la distancia cultural y socioeconómica de ambas poblaciones. Y hasta la masacre de haitianos de 1937, el borde señalado por el río Masacre era más una intención que un hecho, los cruces eran cotidianos y era usual que los dominicanos cruzaran a disfrutar las alegrías de una Ouanaminthe que aventajaba a Dajabón en instalaciones y elegancia.

La ciudad de Ouanaminthe es la más dinámica económicamente de la franja fronteriza haitiana. Antes de la apertura comercial de 1992 era un pequeño poblado de unos 15 mil habitantes, casi todos los lugareños se dedicaban a la agricultura. La trama urbana semejava un huso con una gran plaza central. Casi no tenía vínculos con su vecina Dajabón y su relación principal era con otras ciudades haitianas:

“Las evocaciones de los residentes locales – afirma Traub-Werner (2008:217)- son bucólicas:

era un pequeño pueblo donde todo el mundo se conocía, libre de vicios urbanos como los bares, el crimen y la prostitución. Estaba estructurado alrededor de cuatro calles con electricidad (entre 6 y 12 horas diarias) y tenía un acueducto que servía a quienes vivían en el centro. Los militares tenían allí una fuerte presencia y componían la mayor guarnición fuera de Puerto Príncipe...”.

Con la apertura comercial fronteriza la faz del poblado comenzó a cambiar. Aparecieron almacenes de mercancías, bancos, casas de cambio, alquileres de habitaciones, enjambres de motos que dan servicio de taxi, y flotas de camiones de carga. Pero la apertura comercial, como dijo un informante a Traub-Werner, “hizo estallar la estructura social del pueblo” que comenzó a crecer con la recepción de personas provenientes del campo y de otros poblados, regularmente personas muy pobres en busca de oportunidades, pero también de negociantes que se han convertido en una nueva élite local y que controlan la actividad más lucrativa del comercio binacional en manos de los haitianos: el canje de monedas. Al comenzar el siglo actual, Ouanaminthe tenía unos 30 mil habitantes, de los que solamente un tercio era originario de la ciudad, y hoy se calcula que tiene entre 50 mil y 80 mil habitantes<sup>2</sup>.

El 91% de sus hogares estaba bajo la línea oficial de pobreza, mientras que un 68% subsistía en condiciones de indigencia (BID/Habitat, 2001). Desde 1998 los generadores de luz eléctrica habían colapsado. No había servicio de acueducto -excepto un tanque en mal estado que daba agua un día a la semana a la parte más vieja de la ciudad- y una parte significativa de los hogares se abastecían de agua directamente del río Masacre<sup>3</sup>. Tampoco existían alcantarillas cloacales, lo que determinaba que el 65% de los hogares arrojaba las aguas negras a la calle. Como el depauperado ayuntamiento no proporcionaba un servicio mínimo de recogida de desechos sólidos, la mayoría de los vecinos quemaban directamente la basura, mientras que un 10% arrojaba los desechos a la vía pública. Muy pocas calles estaban asfaltadas. INESA (2002), por su parte, informa de un analfabetismo superior al 70% de la población adulta, de la presencia de solo tres médicos y 60 camas hospitalarias, y de un 25% de los niños en edad escolar que no asistían a la escuela.

Aunque del lado oriental, Dajabón es también una ciudad pobre y con una inversión pública insuficiente, el nivel de habilitación de la ciudad es incomparablemente superior: posee un hospital público, un sistema de enseñanza pública hasta el nivel preuniversitario, un instituto politécnico y una sede universitaria privada. La mayoría de los hogares tiene agua por tubería y luz eléctrica y una parte considerable de sus calles están pavimentadas. El 39% de sus cerca de 20.000 habitantes vivía en la pobreza en el año 2002, lo que había significado una reducción de cerca del 20% desde 1993.

La ciudad había crecido a un 3,3% anual en la última década intercensal, principalmente debido a la fuerte inmigración de campesinos pobres que se aglomeraban en los barrios marginales del sur, pero con un mínimo de regulación y de acceso a servicios básicos. Y, al mismo tiempo, comenzaban a surgir urbanizaciones de clase media como reflejo de la estratificación socio-espacial de la ciudad.

Como anotaba antes, el principal vínculo económico entre ambas ciudades es la actividad comercial que transcurre por el corredor en que ambas se insertan. Y en particular la inmensa feria urbana que tiene lugar en Dajabón los lunes y viernes de cada semana y que implica la aglomeración en las calles de Dajabón de unos miles de personas, compradores y vendedores de ambas nacionalidades. Mientras del lado de Ouanaminthe, la ciudad es visitada por decenas de camiones que cargan con los productos alimenticios para el abastecimiento del nordeste haitiano. Tampoco son desdeñables otros contactos económicos como puede ser la contratación cada día de varios centenares de haitianos que trabajan en Dajabón o en sus campos aledaños como son los trabajos domésticos, construcción, agricultura, servicios diversos. Algunos dominicanos, por otra parte, poseen inversiones menores en Ouanaminthe (las más destacadas son almacenes comerciales) y de manera aislada hay también haitianos con inversiones en la ciudad dominicana.

Este desbalance de las partes ha inducido otra forma usual de relación: el consumo de servicios sociales. Los haitianos acuden frecuentemente a los servicios médicos dominicanos y en menor medida también a algunos servicios educacionales, sobre todo cursos técnicos. Por su parte, los dominicanos acostumbran a usar subrepticamente los servicios religiosos haitianos.

Las relaciones formales de las organizaciones son más inestables. Existen contactos oficiales entre agencias estatales de ambas partes en torno a temas específicos, en particular cuando ocurren crisis. Estos contactos han envuelto usualmente a los militares, las autoridades de migración y los ayuntamientos. En este último caso, durante algún tiempo el ayuntamiento de Dajabón contribuyó con sus equipos a la recogida de desechos sólidos en Ouanaminthe, previendo que la acumulación de basura pudiera generar un cuadro epidémico en la zona.

Pero es más frecuente encontrar estos contactos en el plano de la sociedad civil organizada, y en particular entre organizaciones que trabajan en el área de los derechos humanos o los intercambios culturales. Es usual dar con instituciones homólogas transfronterizas, aunque regularmente la parte dominicana actúa como cabeza de la relación.

Para los habitantes de Dajabón la pobreza de Ouanaminthe, físicamente visible desde su misma ciudad, es percibida como una amenaza que la propaganda antihaitiana se ha encargado de enraizar

en la psicología social de la comunidad local, sin olvidar que fue aquí donde comenzaron las matanzas de haitianos en 1937 y que entonces, y durante décadas, la propia ciudad fue proclamada como la principal avanzada de la dominicanización.

Esto genera una situación paradójica. Mientras que por un lado ninguna ciudad fronteriza dominicana recibe tal cantidad de visitantes haitianos los días de ferias, tampoco ninguna otra es tan cuidadosa en garantizar la salida de todos cuando concluye la jornada comercial. A diferencia de otras ciudades fronterizas, en Dajabón no habita ningún haitiano, y aunque estos concurren al hospital de la ciudad (con el beneplácito mayoritario de los dajaboneros, según De Jesús, 2007) esta concurrencia, así como el consumo de otros servicios, es relativamente menor que en otras ciudades limítrofes. Es lo que llamaríamos una vecindad administrada y coaccionada.

Esta última condición, así como la magnitud de los intercambios económicos --que deberán incrementarse en el futuro inmediato según madure la región económica binacional--, determinan el predominio de una relación complementaria más que competitiva, con costos claramente menores que los beneficios. Esto explica que en la encuesta de De Jesús (2007) esta ciudad mostrara resultados notablemente favorables a la interacción económica con los haitianos. Cerca del 70% los consideraba necesarios, y una misma proporción creía que iban a ser más pobres si dejaban de entrar a la ciudad, mientras que el 88% afirmaba que sin feria binacional habría repercusiones muy negativas. El 46% opinaba que el desarrollo de Dajabón no podía separarse del de Ouanaminthe, aunque en el plano de la interacción personal o familiar predominaba el rechazo hacia los haitianos.

## 5. Conclusiones

Evidentemente la situación antes descrita alude a un proceso mundial de re-funcionalización de las fronteras internacionales y que viene implicando fuertes contactos locales precedentes a los intentos más institucionalizados de integración. Una precedencia que pudiera implicar costosas soluciones de continuidad cuando los tipos de nexos e intercambios que se producen en los ámbitos locales son posteriormente reprimidos por las integraciones “desde arriba”, tal y como lo ha explicado Jaquet (2008) para la experiencia de la Triple Frontera sudamericana.

Sin embargo, a pesar del reconocimiento que este tipo de experiencias ha tenido en los estudios sobre fronteras, y que he mencionado al comenzar este artículo, habría que aceptar que aún son pocos los estudios empíricos sobre el tema que nos permitan una aprehensión crítica más vasta. Evidentemente los conceptos que se han ido configurando dan cuenta de procesos específicos, y en ocasiones también de

configuraciones ideológicas que apuntan con más fuerza al “deber ser” que a los procesos reales. Esto es evidente tanto en algunas conceptualizaciones provenientes de las academias norteamericana y europea como en las reacciones nacionalistas formuladas desde América Latina.

La idea de los CUTs a partir de los estudios realizados en la frontera dominico/haitiana, argumenta sobre la existencia de sistemas urbanos transfronterizos, una virtual integración fragmentada y parcial dada en el ámbito local. Y al mismo tiempo, propone una visión sistémica que incorpora las contradicciones y los conflictos (emanados de la desigualdad de las partes y del propio intercambio desigual) como partes inseparable de su dinámica. De igual manera, los CUTs no pueden ser entendidos fuera de una configuración sistémica mayor constituida por las regiones y corredores --y por consiguientes como subsistemas insertos en sistemas de redes urbanas más amplias-- que cumplen roles específicos de acuerdo con el tipo de región y asumen la desigualdad de la relación transfronteriza.

La evaluación de un fenómeno de esta naturaleza tiene razones prácticas muy poderosas. Si la interrelación urbana dada en estos casos están intensa, entonces resultaría imprescindible proponer formas conjuntas de gestión de un conjunto de cuestiones económicas, socioculturales y ambientales de las que difícilmente pueden ocuparse tanto los proyectos integracionistas centralizados como la relación transfronteriza que ocurre en los fueros exclusivos del mercado.

## Notas

1 La maquila ocupa 400 mil metros cuadrados de territorio haitiano y 150 mil del dominicano, por lo que una parte del borde queda dentro de una instalación privada.

2 La zona franca de Codeví ha potenciado la inmigración. Los salarios de la planta son muy bajos, por lo que la población de Ouanaminthe prefiere alistarse en los menesteres del comercio, cuyos circuitos manejan. Por tanto, una parte muy importante de los empleados fabriles son de otros pueblos que se amontonan en los paupérrimos barrios pobres de la ciudad. Por consiguiente, aunque Codeví ha proveído empleos e ingresos, no ha ayudado a disminuir la pobreza extrema en Ouanaminthe, sino que paradójicamente la ha incrementado.

3 La situación del agua refleja dramáticamente la asimetría implícita en la relación transfronteriza. Dajabón, posee varios acueductos que abastecen a cerca del 90% de la población urbana. El mayor de ellos toma el agua del curso superior del río Masacre, antes de que este se convierta en la línea divisoria de ambos países y de ambas ciudades. A esa misma altura, el río es aprovechado por varios canales de riego, lo que determina una reducción sustancial del caudal de agua



al nivel en que esta agua puede ser aprovechada por los vecinos de Ouanaminthe. Debido a que el río cruza frente a ambas ciudades, varios drenajes de Dajabón vierten sus aguas contaminadas en la corriente, por lo que el río que los habitantes de Ouanaminthe pueden usar es en realidad una corriente menguada y contaminada, sin control sanitario alguno. Ninguno de los dos gobiernos ha intentado una regulación más justa, y en particular los sucesivos gobiernos haitianos han mostrado un desinterés irresponsable en el asunto (Bernardote, 2002).

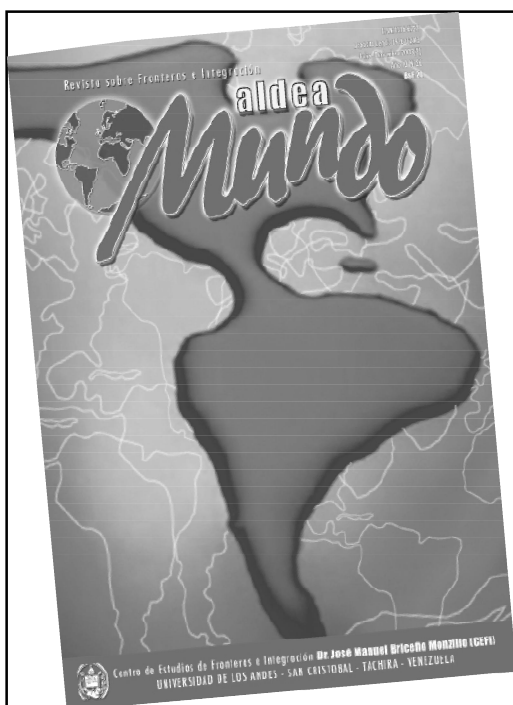
### Referencias bibliográficas

- ALEGRIA, Tito. (1992). *Desarrollo Urbano en la Frontera México-Estados Unidos. Una interpretación y algunos resultados*. Colección Regiones. CONACULTA, México.
- ALEGRIA, Tito. (2008). "¿Existen las metrópolis transfronterizas?: El caso de Tijuana/San Diego". En Dilla (Coord.) *Ciudades en la Frontera*. Editora Manatí. Santo Domingo. Pp127-166.
- ARREOLA, Daniel. (1996). "Border-City: Idée Fixe", *The Geographical Review* No.86, pp. 356-369, July.
- AUGE, Marc. (1996). *Los no Lugares. Espacios del anonimato*, Gedisa, Barcelona.
- BERNARDOTE, Guy. (2002). "Problématique de l'aménagement de la rivière Massacre". En : R. Mathelier, Coord. *Connaitre la frontière*. Editions Inesa.
- BID/HABITAT. (2001). *Etudes urbaines en études de faisabilité de la réhabilitation/extension du réseau d'eau potable de Ouanaminthe*. Commune de Ouanaminthe, Février.
- DE JESÚS, Sobeida. (2007). "¿Cómo son percibidos los haitianos en la frontera?", en H. Dilla y S. De Jesús. *Frontera en transición, Ciudades y Fronteras*, Santo Domingo.
- DILLA, Haroldo. (2004). "Intercambio desigual y complejos urbanos binacionales en la frontera dominicana con Haití", *Revista Estudios Fronterizos*, Vol. 5, No. 9, enero-junio, Universidad Autónoma de Baja California.
- DILLA, Haroldo. (2007). *Border Urban Intermediation in Dominican Republic*, Ecole Polytechnique Federale de Lausanne, Lausanne.
- DILLA, Haroldo. (2008). "Los complejos urbanos transfronterizos en la frontera dominico/haitiana", en *Ciudades en la Frontera. Aproximaciones críticas a los complejos urbanos transfronterizos*. Fundación Ford, SIECA, PADF, UNIBE. Santo Domingo. Pp.168- 210.
- DILLA, Haroldo, et al. (2010) *La frontera dominico haitiana, Ciudades y Fronteras*, Santo Domingo.
- EHELERS, N and J. BUURSINK. (2000). "Binational Cities: People, Institutions and Structures". En: *Borders, Regions and People* (Edit. By M. Van der Velde and H. Van Houtum). Pion Limited, London. Pp. 185-201.
- FÉLIX, Gustavo, et al. (1997). "Desarrollo regional y servicios al productor en los corredores fronterizos del norte de México". En *Desarrollo fronterizo y globalización*, (Edit. por García de León y Mungaray), ANUEIS, México.
- GRIMSON, Alejandro. (2000). "Fronteras políticas vs. Fronteras Culturales? K." En: A. Grimson, Comp., *Fronteras Nacionales e identidades*. Editorial Ciccus, Buenos Aires.
- HERZOG, Lawrence. (1990). *Where North Meets South*, University of Texas.
- INESA. (2002). *Frontière et système urbaine*, Document de Travail, Port au Prince.
- INESA. (2003). *Les pratiques sociales de transformation de l'espace urbain : le cas de l'intermédiation frontalière Ouanaminthe-Dajabon*. Document de travail, Port au Prince, octobre.
- JAQUET, Héctor. (2008). "Más allá de la fronteras, las fronteras : una aproximación socioespacial a las situaciones fronterizas de Misiones, Argentina" en *Ciudades en la frontera* (Coord. por H. Dilla), Ciudades y Fronteras, Santo Domingo.
- JESSOP, Bob. (2003). "The Political Economy of Scale", In *Globalization, Regionalization and Cross Border Regions*, (Edit. By M. Perkmann and N. Lin Sum), Palgrave. London.
- MARTÍNEZ, Oscar. (1994). *Border People: Life and Society in the US-Mexico Borderland*, Tucson, The University of Arizona Press.
- PEÑA, Sergio. (2008) "Los retos de la planificación transfronteriza", en *Ciudades en la frontera* (Coord. por H. Dilla), Ciudades y Fronteras, Santo Domingo.
- TRAUB-WERNER, Marion. (2008) "La globalización, el libre comercio y la frontera haitiano/dominicana" En *Ciudades en la Frontera* (coord. por H. Dilla), Ciudades y Fronteras, Santo Domingo.
- URDANETA, Alberto. (2002). "Vecindad en la frontera Colombo/ venezolana: situaciones de cooperación y conflicto y su incidencia en las relaciones bilaterales" En *Hacia una nueva visión de las fronteras* (Edit. por R. Silié y C. Segura), Editora Búho, Santo Domingo, pp. 105-126.
- VALERO, Mario. (2002). *Las fronteras como espacio de integración*, Editorial Tropykos, Caracas.
- VALERO, Mario. (2008). "Ciudades transfronterizas e interdependencia comercial en la frontera Venezuela/ Colombia", en *Ciudades en la frontera* (Edit. por H. Dilla), Editora Manatí, Santo Domingo, pp. 67-96.

#### \*Haroldo Dilla Alfonso

Doctor en sociología urbana e investigador asociado del Instituto de Estudios Internacionales (INTE) Universidad Arturo Prat, Chile. e-mail: hdillaalfonso@gmail.com

Fecha de Recibido: Octubre 2014  
Fecha aprobación: Diciembre 2015



# AldeaMundo

## Año 19, N° 38

### Julio - Diciembre 2014

# CONTENIDO

#### IIINVESTIGACIÓN/RESEARCH/RECHERCHE

- **El riesgo percibido sobre la Seguridad Ciudadana en la Frontera Táchira (Venezuela)-Norte de Santander (Colombia)**

*Perceived risk to public safety in the Táchira (Venezuela) – North Santander (Colombia) border*

*Le risque aperçu sur la sécurité citoyenne à la frontière Táchira – Nord de Santander*

**Miguel Ángel Morffe Peraza**

- **India - Bangladesh border fence and international migration**

*La vallafronteriza de India – Bangladés y la migración internacional*

*La clôture de la frontière entre l'Inde et le Bangladesh et la migration internationale*

**Elena Dabova**

- **Relocalización de la industria automotriz en la frontera norte de México, TLCAN e integración regional, 1993-2008**

*Relocation of the automotive industry to Mexico's northern border states, NAFTA and regional integration, 1993-2008*

*Implantation de l'industrie automobile à la frontière nord du Mexique, l'Aléna et l'intégration régionale, 1993-2008*

**Selva Daville**

- **Transcending the inter-intra divide. A theoretical inquiry into the transnational dimensions of civil war and its repercussions on international crises in light of the Colombia-Venezuela case**

*Transcendiendo la distinción entre el estudio de conflictos internacionales e internos. Una investigación sobre las dimensiones transnacionales de la guerra y sus repercusiones en las disputas internacionales a la luz del caso Colombia- Venezuela*

*Transcender la distinction inter-intra. Une enquête sur les dimensionstransnacionales de la guerrecivile et sesrépercussions sur les crises internationales a la lumière du cas Colombie et le Venezuela*

**Nicole Jenne y Juan Masullo J.**

- **El pensamiento estructuralista de la cepal y la política industrial del Pacto Andino**

*The Structuralist thinking of ECLAC and industrial policy of the Andean Pact*

*La pensée structuraliste de la CEPAL et la politique industrielle du Pacte andin*

**Dyanna María Dyanna Ruiz**

- **Transformaciones realizadas por Venezuela en el mapa geopolítico de la integración regional latinoamericana**

*Venezuela's changes in the geopolitical map of Latin American regional integration*

*Transformations réalisées par le Venezuela dans la carte géopolitique de l'intégration régionale de l'Amérique latine*

**Humberto José Mayora Guaita y Jesús Bastardo**

- **Propuesta metodológica para el estudio del impacto de la globalización comercial en la estrategia de internacionalización de las empresas mexicanas**

*Methodological proposal to study the impact of trade globalization in the strategy of internationalization of Mexican companies*

*Proposition méthodologique pour l'étude de l'impact de la globalisation commerciale dans la Stratégie d'internationalisation des entreprises mexicaines*

**César Francisco Cárdenas Dávila y José G. Vargas-Hernández**

#### ANÁLISIS Y DOCUMENTOS/ ANALYSIS AND DOCUMENTS/ L'ANALYSE DES DOCUMENTS ET:

**La sinceración de la reclamación Esequiba**

**Elías R. Daniels H.**

#### AGENDA

**De las relaciones colombo venezolanas julio-diciembre 2014**

**INDICE ACUMULADO/CUMULATIVE INDEX/INDEX CUMULATIF**

**INSTRUCCIONES PARA LOS AUTORES/INSTRUCTIONS TO AUTHORS/INSTRUCTIONS AUX AUTEURS**

**RESEÑAS/BOOK REVIEWS/COMPTE-RENDUS**

**"Academia rusa edita la revista Iberoamérica" Iberoamérica. Revista trimestral editada por el Instituto Latinoamericano (ILA) de la Academia de Ciencias de Rusia. Número 3 de 2013.**

**Por: Marlene Otero Silva**